

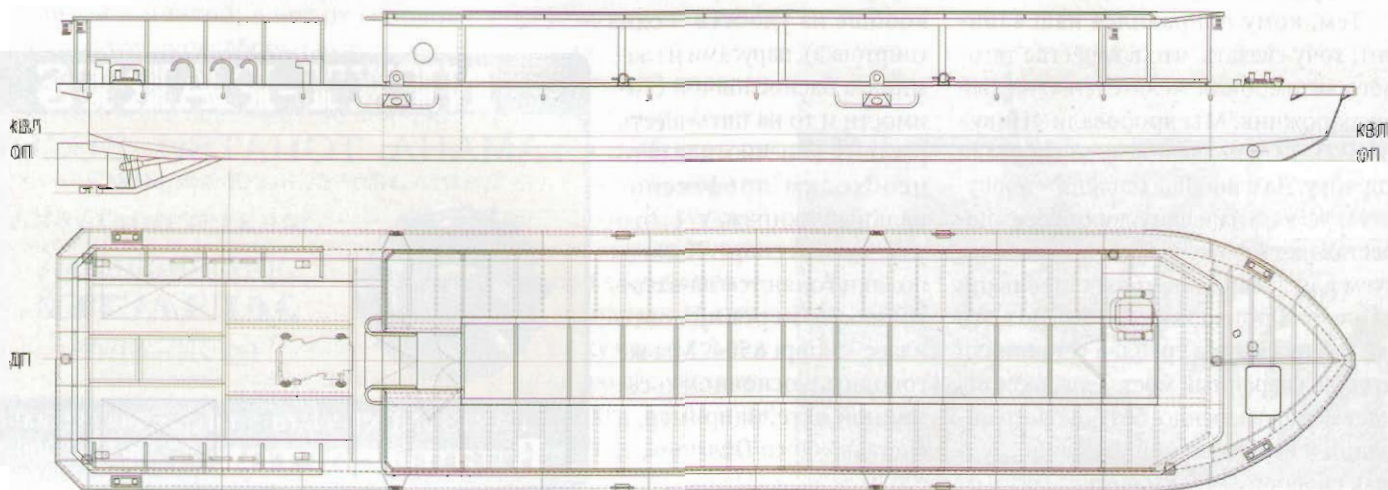
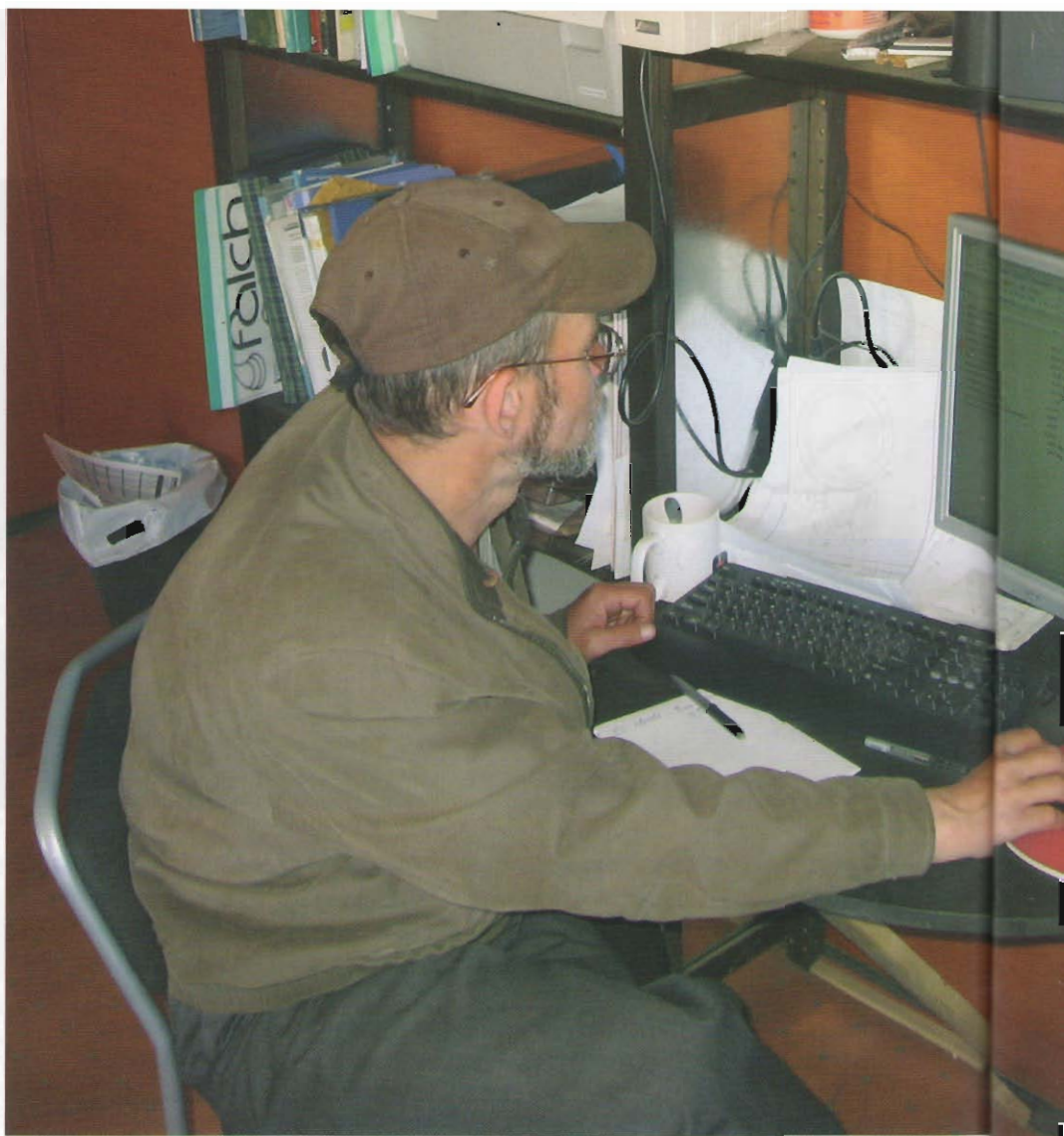


ХАЙ-ТЕК НА МАЛОЙ ВЕРФИ – что дальше?

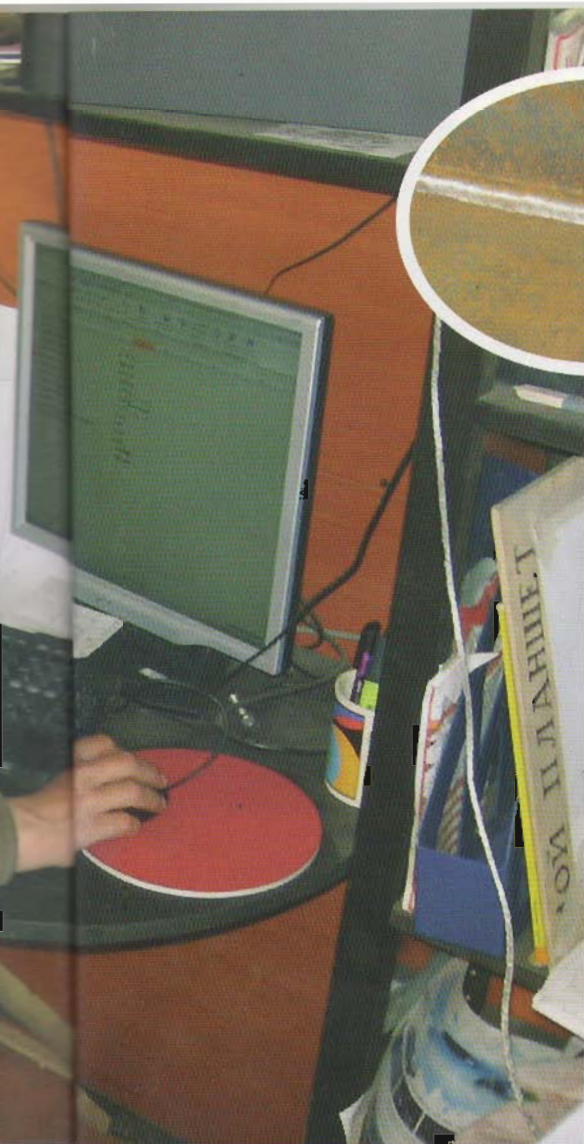
Мы уже писали (см. №210) о том, как современные технологии позволяют строить качественные сварные лодки малыми и средними сериями в простейших «гаражных» условиях, обходясь минимальными средствами на всех стадиях процесса постройки, от разработки проекта до отделки корпуса. Залог качества и быстрого результата работ – квалификация мастера и эффективность применяемого сварочного оборудования.

Опыт производственной фирмы «Амета», действующей на территории петербургского яхт-клуба «Балтиец», показывает, что малыми силами можно быстро строить не только небольшие 5–7-метровые моторные лодки, проекты которых продаются через Интернет, но и довольно крупные катера, разрабатываемые под требования заказчика. Необходимым условием остаются четкость постановки проектной задачи и профессионализм исполнителей на всех этапах работ.

История была такова: компания, занимающаяся экскурсионным обслуживанием туристов на реках и каналах города, имела ясное представление о том, как должно выглядеть в полной мере отвечающее ее запросам судно: низкобортное, длиной около 20 м и с большой полезной площадью палубы. Это позволило совместно с конструкторами «Аметы» Андреем Ахметовым и Юрием Яковлевым, выпускниками Корабелки, без лишней волокиты выработать техническое задание на



Общий вид и конструкция экскурсионного судна



Основные данные экскурсионного судна

Длина наибольшая, м	18,8
Ширина, м	3,3
Осадка корпусом по КВЛ, м	0,37
Высота борта на миделе, м	1,10
Водоизмещение, т	20



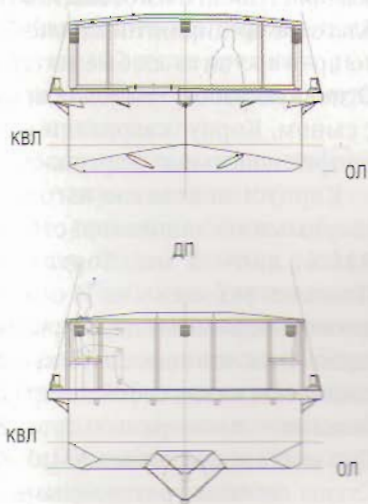
проектирование и разработать конструкцию стального корпуса с учетом требований Речного Регистра. Компьютерное проектирование с помощью обычной «персоналки» позволяет получить раскрой всех деталей обшивки и набора в короткий срок и с высокой точностью. Важное условие технологичности проекта – заложенная в него возможность постройки без применения сборочной постели и какой-либо специальной оснастки. Достаточно выставленных в горизонт стальных ба-

лок либо просто ровной бетонной площадки (известен случай, когда крупные стальные катера строили в морозных сибирских условиях вообще на льду водоема). Детали корпуса подвозятся готовыми от контрагента, специализирующегося на автоматизированном плазменном раскрое металла, благо таких предприятий у нас становится все больше, и они охотно сотрудничают с «малыми» судосборщиками. При грамотно выполненном проектировании корпуса все детали стыкуются с миллиметровой точностью, а качество кромок после плазменной резки практически не уступает фрезерованным. Далее большой вопрос малого сварного судостроения – построечные деформации – решается благодаря использованию полуавтоматического сварочного оборудования известных мировых брендов. Применение порошковой сварочной проволоки и защитных газов ускоряет процесс настолько, что листы обшивки не успевают сильно прогреться и «уходить» на швах. В итоге малая верфь почти не занимается трудоемкими правильными работами, не использует грубый газорез, а

к ручной сварке электродом прибегает только там, где с полуавтоматом не добраться – корпус получается аккуратным и с минимальными затратами времени.

У нас много говорят о снижении доли накладных расходов в промышленности. Опыт фирмы «Амета» убедительно показывает, что успех работы предприятия складывается из продуманности и четкости работы всей технологической цепочки, начиная от переговоров с заказчиком до отгрузки ему готового судна.

А.Д.



Судоверфь яхт-клуба «Балтиец» ООО «Амета»

Современное стальное и алюминиевое судостроение – яхты, катера, плавучие дома. Причалы и понтоны с учетом ледовых условий. Консультации инженера-кораблестроителя

Санкт-Петербург
тел. +7 904 512-99-99
ameta@gmail.com