



# Поездка в Баварию

*Александр Маркаров*

**И**дея посетить верфь “BAVARIA YACHTBAU GmbH” зрела давно. Компания уже более четверти века производит хорошо известные всем яхтсменам парусные суда “Bavaria” и моторные “BMW” (“Bavaria Motor Boats”). Наконец, весной мне позвонил менеджер по продажам парусных яхт Харалд Клинглер и пригласил протестировать новую разработку верфи – крейсерско-гоночную “Bavaria 42 Match”, которая только-только была доведена до ума профессиональной командой испанского дилера верфи “Yates Alamanes” и получила свои первые награды.

Предложение было заманчивым – испытания состоятся на Майорке. Мы с Харалдом договорились пригласить в поездку журналистов нескольких яхтенных изданий и включить в программу посещение верфи в Германии.

И вот наша группа в районе г. Вюрз-

бург, Земля Бавария. На карте мы так и не смогли обнаружить местечко Гибельштадт, которое значится в адресе верфи. Пришлось полагаться на дорожные указатели. Вот оказался позади и последний, катим около 10 км по сельским дорогам, а полям нет конца и края. Но вот вдаль показались белые корпуса, знакомые по фото в каталоге. Въехали в городок, который скорее смахивал на село: не более сотни домов. Воскресенье, торопиться некуда. Мы без труда отыскали местный Дом колхозника, который тянул на “три звезды”, выпили пива в таверне и принялись заряжать аккумуляторы фотоаппаратов. Как оказалось на следующий день, не зря. Я “отстрелял” все доступные на большой флэш-карте 315 кадров, и хотелось еще. Однако все по порядку.

9.00. У дверей офиса нас встречает исполнительный директор верфи г-н Рудольф Мюллер, решивший лично познакомить нас в деталях с одной из крупнейших верфей мира.

Компания выпускает до 11 парусных яхт и 2–3 катера в день, уверенно решая задачу – построить в 2004 г. 2500 парус-

ных и 500 моторных судов. “Производительность труда в расчете на одного работника почти вдвое выше, чем у ближайшего конкурента, – говорит г-н Мюллер. – В розничной цене судна доля, приходящаяся на собственно производство, составляет всего 12%; остальное – материалы, комплектующие, а также затраты на маркетинг готового продукта. Отсюда и самая низкая цена на рынке при высоком качестве и, конечно, популярность судов с маркой “Bavaria” в мире. Около четверти всех ежегодно продаваемых сегодня в мире парусных яхт длиной 30–50 футов построено здесь”. Это успех не только баварской компании, но и белградского дизайн-бюро “J&J Design”, занятого разработкой новых моделей, и разветвленной сети дилеров, которые активно продвигают на своих рынках эти красивые яхты, зачастую предлагая новые идеи дальнейшего совершенствования судов.

После краткого вступления нас повели на производство. Мы приготовились к характерному запаху “полиэфирки” и облакам стеклянной пыли. К нашему удивлению, в цехе было чисто, насколько

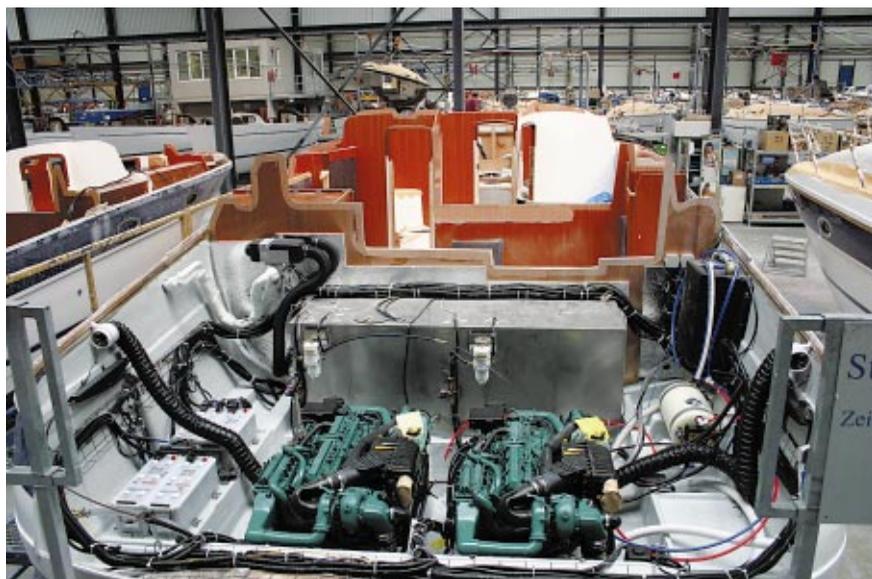


ко это возможно при работе со стеклопластиком; запах хотя и присутствовал, но не “смертельный”. На велосипеде подкатил мастер производства. “Длина конвейера около 750 м, – пояснил г-н Мюллер, – не набегаешься, поэтому руководящий персонал активно использует педальный транспорт”.

Конвейер был самым настоящим – матрицы будущих судов двигались на рельсовых тележках, приводимых тяговой цепью. А дальше – все как в учебнике по ламинированию стеклопластика: наносят по шаблонам синий гелькоут ватерлинии и декоративных полос, напыляют белый гелькоут и, согласно технологической карте, приформовывают 12–15 слоев стеклоткани по бортам, 22–25 – в районе киля; скулы усиливают слоем кевларовой ткани. На корпус идет до 8 типов стеклоткани. Выклейка выполняется вручную, с прикаткой валиками – ничего более качественного для корпусов такого размера пока не придумано. Тем же способом выклеивают палубу с закладными деталями, днищевой набор. Потом матрицу помещают в термокамеру (50°), и “скорлупа” готова.

После термокамеры корпуса и палубы будущих яхт на рельсовых тележках поступают в цех сборки. Палубную секцию сначала устанавливают в гигантский станок, который фрезерует и сверлит все отверстия под люки, иллюминаторы, лебедки, утки и т.п. Вся процедура под управлением одного оператора и двух компьютеров занимает 45 мин. Затем на палубу “надевают” тиковое покрытие (массив, не фанера), ставят дельные вещи, люки, иллюминаторы, элементы отделки.

Параллельно на отдельной линии в корпус вклеивают набор, монтируют водяные и топливные баки, двигатель, изготовленный в мебельном цехе “гарнитур”, системы, электрику и электронику. Процесс завершается окончательной сборкой корпуса и палубы. На этом этапе осуществляются доводка: подчис-



тка и полировка мелких дефектов, проверка всех систем и пробный запуск двигателя. Наконец торжественно устанавливают фальшкиль, и яхту вывозят на площадку готовой продукции.

Эта, в общем, обычная технология вылизана и отточена здесь до совершенства, в котором и кроется главный секрет успеха судов “Bavaria”.

Изготовление яхты, будь то небольшой 32-футовик или блистательная “Bavaria 49”, занимает 10 дней. Для катеров срок увеличивается до 15 дней; причина – большой объем работ по монтажу и подключению двигателей, как правило, двух.

Верфь поставляет свою продукцию только через дилеров и на основании их заказов. Мы наблюдали, как на конвейере за парусной “49-й” шел корпус моторной “32-й”; далее – моторная “37-я” и парусная “42-я”... Четкий порядок работы огромного производства, где трудятся около 600 рабочих, координирует команда всего из 20 чел, принимающих заказы, отгружающих готовые суда, оформляющих документы, обрабатывающих заказы на запасные части, снабжающих производство всем необходимым для бесперебойной работы.

По своему четырехлетнему опыту сотрудничества с верфью могу констатировать, что по четкости работы ее сотрудникам нет равных: все выполняется в срок, а если и случаются сбои, то незначительные, которые тут же исправляются. Но одно дело – общаться по телефону и электронной почте, другое – увидеть своими глазами. Теперь стало понятно, почему верфь не принимает к рассмотрению даже мелкие изме-



нения проекта; малейшее отклонение от налаженного процесса способно нарушить четкий ритм...

По статистике количество рекламаций на качество выпускаемых “BAVARIA YACHTBAU GmbH” судов не превышает 1%. Качество яхт “Bavaria” подтверждает, в частности, такой пример. В мае нынешнего года счастливый обладатель новенькой “Bavaria 49” перерегистровал ее под парусом и по пути дважды попал в сильный шторм: один раз в Эгейском море, другой – уже на подходе к России, в Черном море. Ветер разогнал волну высотой 8 м, на которой яхту практически положило парусами на воду. Но на борту – ни единой поломки рангоута или оборудования.

С ходовыми качествами яхт нам удалось ознакомиться на испытаниях новой “Bavaria 42 Match”, о чем я расскажу в следующих выпусках “Капитана”. 