

КАКИМ БУДЕТ катер-трудяга?

Спектр предложений прогулочных судов на нашем рынке широк и разнообразен, тем не менее, когда речь заходит о приобретении судна для профессионального применения, снабженцы оказываются перед очень ограниченным выбором и зачастую вынуждены приобретать, скажем, для экологов, медиков или рыбинспекторов с их совершенно различными требованиями одни и те же типовые «Мневы», «Сильверы» и «Казанки». Разработка специализированного же судна, как правило, оказывается делом невыгодным из-за низкой серийности проекта, а также разного рода межведомственных барьеров. Петербургская компания «ТехноСпортЦентр», хорошо известная у нас своим интересом к экзотическим видам водного транспорта, таким как малые СВП и летающие лодки, в порядке расширения направления своей деятельности представила в конце прошлого года новый алюминиевый рабочий катер нетрадиционной компоновки, который, по мнению ее руководителей, сможет удовлетворить растущий спрос на специализированную «малотоннажку». Рассказывает начальник производства Борис Минякин:

– Катер сделали из алюминиево-магниевого сплава по заказу компании, занимающейся обслуживанием грузовых судов смешанного плавания. Зачастую существует необходимость принять и перевезти водой груз в стандартной таре с судов на рейде, а также с берега на судно. Подходящих проектов российской разработки сейчас, к сожалению, нет. Стали искать в Интернете, сначала просто просматривая картинки, затем углубились в технологию приобретения готовых рабочих проектов. Как мы неоднократно могли убедиться, сейчас приобретение типового проекта малого судна об-

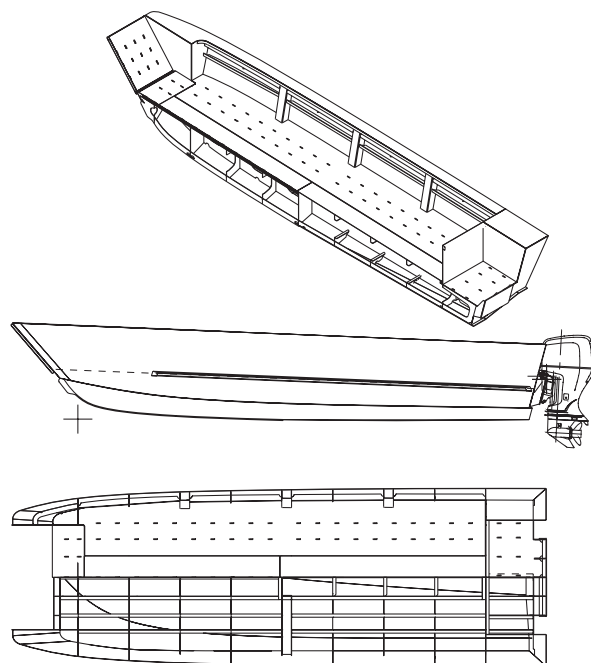
ходится почти на порядок дешевле разработки его с нуля своим либо привлеченным конструктором, не говоря уже о неизбежно сопутствующих этому процессу ошибках. Проект купили готовый, включая технологическую инструкцию и полный комплект раскроенных корпусных деталей. Это не значит, что любой желающий строить подобные суда из такого приобретенного «пакета» сразу сможет достичь высокого качества конечного продукта. Нужен опыт, базовые судостроительные знания. Конечно, покупка набора заготовок обходится существенно дороже, чем только чертежей и карты раскроя металла, но мы идем на это для того, чтобы набраться необходимого опыта. Плоха та лодка, которая не имеет перспектив выйти в серию.

Общее расположение – предельно аскетическое. Основную часть кокпита занимает прямоугольная в плане грузовая палуба, покрытая рифленым листом. В носовой части оборудована откидная аппарель, по которой удобно поднимать грузы на борт. Водитель располагается в небольшой рубке-«будочке», застекленной с трех сторон и закрываемой с кормы тентом. Габариты корпуса могут быть различными. Кокпит самоотливной, как и полагается на судах подобного назначения. Конструкция закрытия аппарели – патентованная, кромка уплотнена резиновым профилем. Конечно, полной герметичности закрытия он не гарантирует, но этого и не требуется в данном случае, поскольку аппарель постоянно находится выше ватерлинии и только изредка подвергается ударам волн. Можно воспользоваться ею даже на плаву, при подъеме грузов из воды. Ширина носового проема выбиралась под наши узкие задачи, автомобиль здесь внутри не войдет, хотя постройка бо-



лее широкого корпуса – это вопрос времени. Днище усилено мощным продольным и поперечным набором. Толщина обшивки днища составляет 6 мм, борта – 5 мм. Непотопляемость обеспечивается делением корпуса на отсеки водонепроницаемыми переборками. В составе оборудования – две электрические и ручная помпы, а также полный коммуникационный комплекс, необходимый для работы в порту.

Несмотря на то, что мы строим



Основные данные рабочего катера с носовой аппарелью

Длина м	8.50
Ширина, м	2.80
Ширина носовой аппарели, м	1.60
Масса корпуса, кг	ок. 2000
Максимальная нагрузка, кг	2950



судно под свои узкие задачи, оно, конечно, будет интересно рыболовам, спасателям, экологам. Килеватость на транце в 15° делает его достаточно мореходным. Основной режим движения – полуглиссирующий в грузу и глиссирование при малых нагрузках. Для пользователей из Сибири такая лодка – просто клад, она решает все вопросы с проходимостью мелководных рек. На платформу судна ставится «УАЗик», доставляется до предельно дости-

жимой по осадке глубины (около 40–50 см), затем вездеход отправляется по мелкому руслу реки самостоятельно, вплоть до самых труднодоступных районов. Здесь как нельзя лучше подойдет водометный движитель, и он планируется для установки на судах подобного типа. Какой – решит заказчик. Пока на головной образец установили подвесной двигатель «Yamaha» в 250 л.с. по причине простоты монтажа и обслуживания, но идет проработка варианта с пово-

ротно-откидной колонкой и двигателем «MerCruiser» на 320 л.с. Крайне полезным устройством для рабочего катера будет и стрела-манипулятор с гидравлическим либо электрическим приводом, как, скажем, на аналогичных финских.

Головной образец обошелся в стройке, само собой, недешево, но в дальнейшем, по мере роста серийности, себестоимость катера, несомненно, снизится.

А.Д.