

САМОДЕЛЬНЫЙ КАТЕР ПОД МОЩНЫЙ ИМПОРТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Эта поучительная история давно уже стала анекдотом. Могущественного главу сибирской фирмы радушные москвичи так удачно прокатали на белоснежном катере, что гость почувствовался и пожелал иметь у себя два точно таких же представительских судна. В конце концов, заокеанские красавцы оказались на великой северной реке, но никакого восторга здесь не вызвали. Красиво, но эксплуатировать дорогостоящий катер оказалось довольно сложно: ни стоянок, ни заправок нет, при первой же швартовке проломили тонкий стеклопластик. Затем выяснилось, что высокая скорость практически никому не нужна. Пришлось ставить теплоизоляцию, налаживать отопление; потребовались гораздо более вместительные шкафы для одежды и запасов провизии (да и топливные цистерны); пришлось заменять и ковровые покрытия, по которым нельзя было ходить в резиновых сапогах, и т. д., и т. п.

Стала очевидной давно известная истина: нет судов, действительно универсальных; каждое должно отвечать конкретным условиям эксплуатации, а вот всесторонне оценить это соответствие по рекламе в глянцевых журналах и каталогах невозможно. Современные катера с полным оборудованием стоят так дорого, что уже нет смысла экономить деньги на индивидуализации проекта и подборе опций с гарантией на соответствие местным условиям и вкусам заказчика.

За последнее время благодаря компьютеру, расширению дилерской сети на местах и проведению различных бот-шоу общаться с производителями стало легче, да и заказчики — грамотнее. Истории, подобные той, с которой мы начали, уже невозможны.

Теперь все чаще практикуются варианты, ранее немислимые: не только наши немногочисленные верфи, но и сами будущие судовладельцы приобретают проекты у ведущих зарубежных фирм, вносят в них (и согласовывают) необходимые изменения, но строят судно — полностью или частично — своими силами.

А вот теперь мы видим и закономерное развитие этой идеи. Известно уже несколько случаев, когда закупается мощный двигатель, гарантирующий заданную скорость, проект под него разрабатывает-

КАТЕР "АМАДЕУС-4" КОНСТАНТИНА КУРАКОВА



ся с учетом местных условий, и судно строится самостоятельно. Получается, может быть, дольше, но экономически целесообразнее.

Для примера рассмотрим два таких варианта. Уже известный читателям (см. "Кия" № 191, 196) Константин Кураков (г. Самара) причисляет себя к числу судостроителей, которых интересует "разработка собственных проектов". В 2005 г. по идее С. Сидорова им был осуществлен проект 9-метрового катера "Амадеус-4" из легкого сплава АМг-5М. Оставим в стороне подробности (о них автор проекта расскажет в одном из ближайших номеров), но сразу же отметим, что катер строился под 250-сильный подвесной мотор "Mercury" с учетом специфики района плавания и всех пожеланий владельца. Главной задачей было достижение высокой скорости. На первом выходе (при водоизмещении 2000 кг) зарегистрировали 71,5 км/ч, а творческая работа с подбором гребного винта (и заглублением его оси) позволила поднять скорость до 86 км/ч. Весной планируется продолжить работу в том же направлении, так как автор считает возможным дальнейшее повышение скорости. Этот случай очень любопытен и характерен. Появление возможности строить корпус под мотор любой нужной мощности открывает новые горизонты технического творчества, о чем и речи не может быть при покупке дорогостоящего готового катера.

Проект композитного (дерево—стеклопластик) "Барнси" Александра Яковлева из Астрахани разрабатывался под 300-сильный двигатель, но когда строители узнали о появлении нового "Verado 275"* (установкой и наладкой занимались инженеры фирмы). Александр подробно рассказывает об изменениях первоначального проекта, включая увеличение длины до 9 м в соответствии с изменениями требований судовладельца и появлением особых пожеланий "прекрасной половины человечества". Спорили много, не все задуманное было сделано, тем более что "нет предела совершенству". Ясно одно: игра стоила свеч, ни один готовый проект не мог бы получиться столь же соответствующим вкусам строителей и наверняка оказался бы гораздо более дорогим. Свое письмо автор кончает словами — "старт оказался удачным!" Полный текст письма и основные эскизы будут опубликованы в следующем номере "Кия".

Таким образом, мы видим одновременно и проявление технического творчества, и реальную экономию средств за счет самостоятельной разработки проекта и выполнения работ своими силами.

А. Д., Ю. К.



КАТЕР "БАРНСИ" АЛЕКСАНДРА ЯКОВЛЕВА

* Стоимость этого мотора немалая — за 25 000 у. е., зато "самодельность" катера позволила значительно сэкономить средства по сравнению с покупным вариантом.