

«Фаворит» – любимая дача

Владеть крупным судном, на котором можно жить как на даче – мечта многих жителей нашей страны, воды которой, как известно, преимущественно внутренние. И с тех не очень давних пор, как нашему потребителю стали доступны двигатели любых существующих типов и мощностей, примеры реализации подобных судов стали иллюстрацией борьбы и компромисса двух малосовместимых желаний.

Одно из них – делать плавучую дачу как можно более обитаемой и автономной, что подразумевает немалые размеры и водоизмещение. Другое – чтобы она была при этом настолько быстроходной и мореходной, чтобы за короткое время летнего отпуска успеть дойти до мест, не «засиженных» городским населением, при том что расстояния до них обычно составляют не меньше сотни километров, а путь часто пролегает по «большой воде» озер и водохранилищ. Плюс к тому судно должно иметь небольшую осадку и обладать возможностью подхода к необорудованному берегу. В результате среди построенных плавдач вы не найдете двух одинаковых; и архитектурно они варьируются от малоподвижных дебаркадеров до крупных стальных катеров «второй жизни», понизивших при радикальном переоборудовании прежнюю категорию по району плавания.

По малопонятным причинам на на-

ших водах крайне редко встречаются малые суда-катамараны. А ведь двухкорпусная схема отлично подходит для такого назначения. Огромная располагаемая площадь палубы, удаленность моторных и вспомогательных отсеков от жилых помещений, высокая остойчивость, позволяющая «на полную» использовать верхние уровни надстройки – черты, отлично подходящие для «плавучих домов». При этом только катамаранная схема позволяет достигать высоких скоростей движения и преодолевать высокую волну при умеренных затратах мощности. Да, есть некоторые специальные требования. Конструкция катамарана должна быть легкой, а ширина каждого из поплавков – достаточной для получения небольшой осадки и размещения стационарного двигателя. Такие вещи можно предусмотреть только на вновь строящемся судне, требующем проектной проработки, поэтому по определению недешевом. Или желан-



ная бюджетность все-таки достижима для нового катамарана?

Стереотипы решил побороть руководитель небольшой судостроительной бригады в Великом Новгороде, выпускник прежнего Ленинградского института водного транспорта Алексей Васильев. Выполняя заказ на постройку обитаемого судна, способного ходить по озеру Ильмень – мелководному, но беспокойному – он решил разработать специализированный проект. Так родился катамаран «Фаворит» – одно из самых презентабельных на сегодня моторных судов, стоящих в городе на Волхове.

Его сине-белый динамичный си-

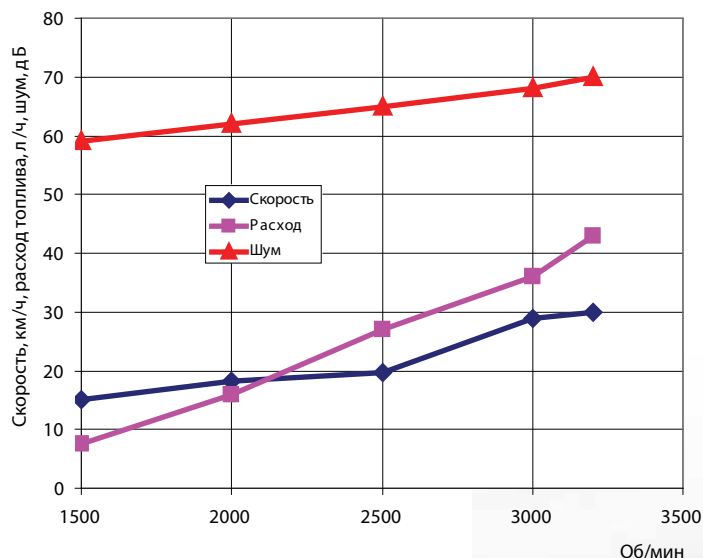
Алексей Даняев. Фото автора

Основные данные моторного катамарана «Фаворит»:

Длина наибольшая – 15,6 м, ширина – 5,6 м.
Осадка корпусом – 0,6 м. Водоизмещение порожнем – 13 т.
Мощность двигателей – 2 × 170 л.с.
Пассажировместимость – 12 чел.



Данные замеров характеристик катамарана «Фаворит»



Алексей Васильев – разработчик проекта катамарана «Фаворит»

лует лишен черт «дачности», по виду это «нормальный» мореходный катер. Форштевни поплавок вырезаны на волнопронзающий манер, на верхнем мостике оборудован выносной пост управления с защитным ветроотбойником, а корму украшает пара откидных колонок Volvo Penta. Но взойдя на борт, обнаруживаешь множество деталей, заимствованных из дачного быта – прямоугольные двери из металлопластикового профиля, типовые зашивки стен и потолка, светильники и сантехника. Даже радующие душу после осеннего холода комнатные электрообогреватели на колесиках.

Суровые морские волки, наверняка, ухмыльнутся, но мы-то знаем, как несоразмерно дорого специализированное оборудование, имеющее одобрение морских классификационных обществ по сравнению с обычным из строительных магазинов. Мы помним, что львиную долю стоимости судна составляют его обстройка и оборудование – почему бы не сэкономить на нем в конструкции «дачного» типа, проводящей основную часть времени у берега? Тем более что на поднадзорные ГИМС суда жесткие требования Регистров не распространяются, а «сухопутный» класс отделки теряется на фоне компоновочных удобств, предоставляемых огромной полезной площадью судна (его ширина 5.6 м!). На 15 м длины вольготно размещаются светлая кают-компания с просторным камбузом рядом, хозяйская и гостевые каюты и два санузла со-

ООО «Свежий ветер»
gdpetrov@novline.ru
+7 (921) 205-5949



ответствующего ранга. Необходимые устройства жизнеобеспечения ушли глубоко в поплавок – моторные отсеки для дизелей Volvo Penta D3 по 170 л.с., система горячей воды, генератор на 9 кВА и пр.

При всем при том правила хорошей конструкторской практики соблюдены: корпус сварен из АМг с толщиной на бортах 5 мм, в надстройке – 3 мм, а на днище – целых 8 мм, которые позволяют подойти к берегу вплотную. Для выхода через нос предусмотрен складной трап, выпадающий из носового порта. Правильную высоту и жесткость имеют релинги и фальшборты, а палубные люки применены все-таки от Vetus. На оборудовании, напрямую влияющем на безопасность, конструктор и заказчик не сэкономили, и это правильно.

Достоинства катамаранной схемы проявились на контрольном выходе

сполна. При водоизмещении 13 т, из которых 8 приходится на алюминий корпуса, катер при крейсерских оборотах (3100–3200 об/мин) развивает ход под 30 км/ч – прекрасная скорость, с которой можно отрываться от цивилизации даже на короткие выходные. Даже при ходе под одним двигателем скорость достаточная для круизов, более 18 км/ч. Шум в салоне на крейсерском ходе просто никакой – 68 дБ – тише, чем в электричке. С термоизоляцией стоит поработать еще. Несмотря на работающие обогреватели, обдув стекол и почти комнатную температуру в салоне, при наружных 3° избавиться от конденсата на окнах не удавалось. Но, учитывая, что стоимость такой быстрой дачи вышла примерно как у городской квартиры с сопоставимой площадью, поработать над изоляцией не будет слишком обременительно для кошелька.