

Основные данные катера «БЛ-1200»: длина габаритная – 11,7 м, ширина габаритная – 3,7 м, килеватость на транце – 25°, водоизмещение порожнем – 4 т, вместимость – 12 чел., двигатели – 2×225 л.с.



# «БЛ-1200»

## На пути к совершенству

**Р**ассказывая об особенностях малолитражного судостроения, мы обычно отмечаем, что процесс рождения по-настоящему оригинальных, авторских проектов как правило связан с длительной стадией доведения их до совершенства.

Катера Б. Н. Ершова мы тестировали не раз. Хорошо известны его серии РИБов, работающие в составе ВМФ, МВД, в федеральных инспекциях и службах. Но РИБ, который был разработан им за последние два года по заказу компании «Стрингер» – самая крупная из моделей конструктора, длиной 11,7 м. Хотя анонс о первом спуске «БЛ-1200» – именно так сухо она названа – мы дали еще в «Кия» №247, работа над доводкой судна не прекращалась всю зиму, благо всю первую ее половину вода в Неве оставалась «жидкой».

Новый «БЛ» строит судовой верфь «Стрингер» совместно с компанией «Специальные катера». Баллон оригинальной конструкции, состоящий из двух секций, разделенных продольно (что придает катеру повышенную живучесть), для катера по проекту Бориса Ершова изготовила компания «Лидер». Верфь «Стрингер» станет официальным поставщиком нового РИБа.

«Навскидку» в новинке повторены конструктивные решения, воплощенные в меньшем по размеру «БЛ-820». Но, как водится, увеличенный размер

позволил проектанту свободнее распорядиться пространством, потому новичок смотрится гармоничнее предшественника. Линия борта плавно поднимается к носу – с его высотой судно преодолит 2–3-метровую морскую волну, а относительно низкий борт в корме облегчит работу спасателям.

Двухуровневая надстройка, вроде бы такая же, как на предшественнике, получилась более просторной и логичной. Рядом с водительским постом появился проход в носовой кубрик, а на палубу можно выйти и через сдвижные двери из рулевой рубки, и через кормовой люк из салона. Конечно, на момент предварительных испытаний интерьеры были далеко не в завершенном состоянии, да и цель зимнего плавания была узкоспециальной – убедиться в том, что двигатель установлен как надо и что развиваемая скорость соответствует ТЗ. Представитель Volvo Penta, чьи два 225-сильных дизеля приводили судно в движение, выглядел озабоченным. В его интересах было получить максимальную скорость, хотя дальнейшая эксплуатация наверняка потребует несколько пожертвовать полученной «максималкой» ради улучшения динамики разгона и грузоподъемности.

Рулевой провел катер между береговых льдин (в первый выход лед пришлось вообще пробивать корпусом) и плавно «дал газу». Под ровное гудение

дизелей судно набрало ход и разогналось до 74 км/ч, или 40 уз. Наибольшей скорости достигли, поработав с центровкой: плавная «крутка» днища способствует спокойному прохождению волны, в то же время на тихой воде катеру полезно придавать некоторый дифферент на корму. Крен внутри поворота довольно значительный, но



ООО «Судовой верфь «Стрингер»  
Санкт-Петербург, дорога на Металлострой  
тел./факс: +7 (812) 331-8818  
[www.stringerboat.ru](http://www.stringerboat.ru), [stringerLTD@list.ru](mailto:stringerLTD@list.ru)

безопасный – надувной баллон дает высокую остойчивость и на более чем 30° катер «завалить» не получается.

«Сырых» решений в обстройке, требующих внимания конструкторов, осталось пока еще немало, но требуемые характеристики хода «БЛ-1200» получены – значит, путь к дальнейшему совершенствованию проекта открыт. Производственные мощности «Стрингера» позволят выпускать каждый месяц по одному такому крупному судну.