

КАТЕР В СТИЛЕ БУКСИРА

И своим силуэтом, и палубным оборудованием этот мореходный туристский катер, спроектированный шведским конструктором Бломквистом, напоминает небольшой буксир.

В начале века немало подобных буксирчиков трудилось на рыболовных промыслах у берегов Северной Америки, буксируя весельные промысловые лодки далеко в океане. Именно поэтому получивший в последующие годы развитие характерный стиль дизайна таких катеров часто так и называют «Гранд бэнкс» — по названию известных мелей в Атлантике.

Для этого стиля типичны высокобортные мореходные корпуса, обладающие высокой устойчивостью, прочностью и надежностью. Непременной деталью является «настоящая» рулевая рубка, в которой капитан управляет катером, стоя у традиционного штурвала. Палуба ограждена высоким фальшбортом, а в носовой части корпуса оборудован уютный кубрик для экипажа. На том месте, где у буксира расположено довольно объемистое машинное отделение, устраивают комфортабельную кают-компанию, ко-

торая служит также гостевой каютой. А двигатель, имеющий, естественно, гораздо меньшую мощность, чем на буксире, поскольку буксирные операции не являются теперь основным видом деятельности катера, занимает более скромное место — под рулевой рубкой.

Для отдыха на открытом воздухе в корме предусмотрен достаточно просторный и глубокий кокпит, огражденный релингами.

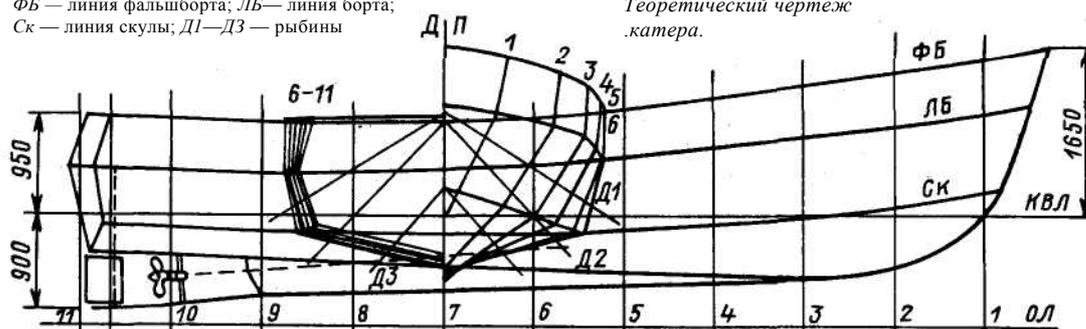
На катерах стиля «Гранд бэнкс» предпочитают устанавливать надежные и экономичные дизель-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА

Длина наибольшая / по КВЛ, м	9,0/8,4
Ширина, м	3,0
Осадка, м	0,9
Водоизмещение, т	4,0
Мощность двигателя, л. с.	70
Скорость, уз	9

ФБ — линия фальшборта; ЛБ — линия борта; СК — линия скулы; Д1—Д3 — рыбины

Теоретический чертеж катера.



ные двигатели, развивающие большой упор. Последнее качество очень важно, так как надстройки создают большую парусность и в сильный ветер скорость судна может снизиться, ухудшатся его маневренные качества.

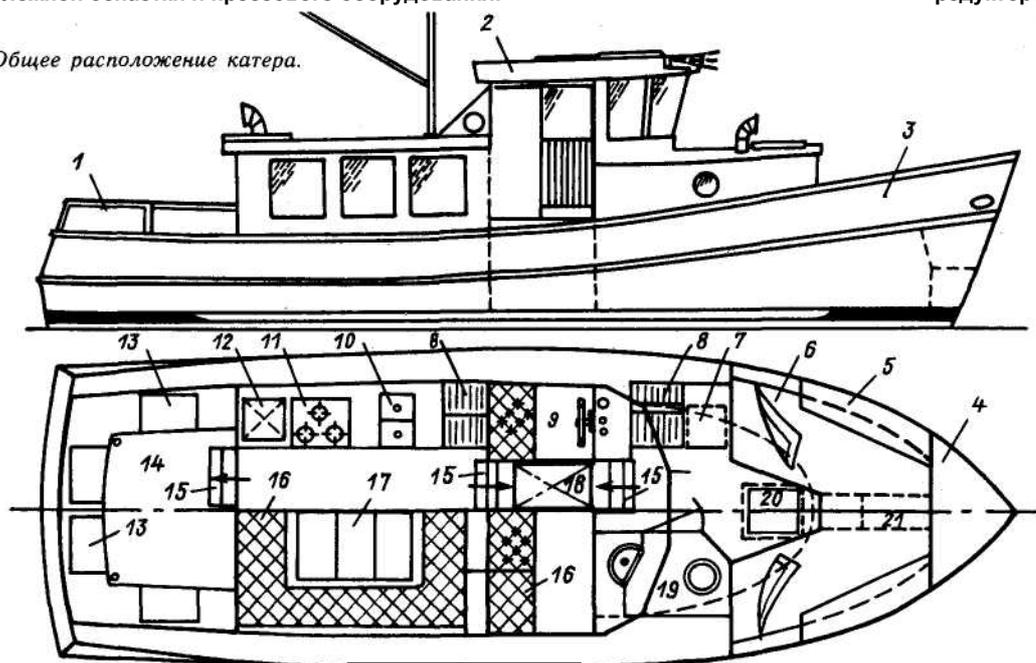
А вообще скорость здесь не играет решающей роли — на таких катерах отправляются в море, чтобы получить удовольствие от управления судном на ходу, от того, как оно плавно отыгрывается на крупной волне. Поэтому во многом теряется смысл та всемерная экономия веса, которой отдают все силы и знания конструкторы быстроходных глиссирующих катеров. В цистерны может быть принят запас топлива, обеспечивающий дальность плавания в несколько сот километров.

Катер Бломквиста отличается простотой обводов, позволяющих обшивать корпус металлическими листами или фанерой без применения сложной оснастки и прессового оборудования.

Его можно построить на «домашней судовой верфи», обладая навыками сборочных и сварочных работ. Проект предусматривает обшивку корпуса 4-миллиметровыми стальными листами (толщина фальшборта и палубы — 3 мм). На первый взгляд, такая толщина далеко не оптимальна по весовым характеристикам. Но обшивка такой «большой» толщины меньше коробится при сварке; кроме того, судну гарантируется долгая жизнь в соленой морской воде (если, конечно, корпус будет защищен лакокрасочными покрытиями и цинковыми протекторами-анодами).

По своим размерениям катер довольно удобен для коллективного отдыха, обслуживания соревнований по парусному спорту, несения спасательной службы в больших водохранилищах. На нем может быть применен тракторный дизель подходящей мощности, спаренный с реверс-редуктором.

Общее расположение катера.



1 — релинг, ограждающий кокпит; 2 — рулевая рубка со сдвижным прозрачным люком в крыше; 3 — фальшборт; 4 — форпик с цепным ящиком; 5 — полка; 6 — койка; 7 — рундук; 8 — платяной шкаф; 9 — место рулевого; 10 — раковина; 11 — газовая плита;

12 — холодильник; 13 — рундук-сиденье; 14 — кокпит; 15 — трап; 16 — диван — двупалубная койка; 17 — складной стол; 18 — люк в моторный отсек; 19 — туалет; 20 — светлый люк; 21 — рундуки под койками,