# Назад в будущее: фанера против алюминия в сегменте малых катеров — в чем выгода?

Как поездка в Бангладеш, коллективный разум нижегородских корабелов, желание решить актуальную задачу и возродить деревянное судостроение в Городце сложились в проект маломерного судна из фанеры, которое можно собрать в гараже?



Фото: ООО Судснаб-НН

В этой истории прекрасно все. Идея появилась в условиях жаркого и влажного южноазиатского климата. Решение навеяно ушедшим в прошлое строительством деревянных барж. За дело взялись всем миром: над проектом трудились корабелы региона. Катер стал своеобразным мостиком между историей родного Городца и будущим далекой Республики. А еще этот проект экономичен, прост в исполнении настолько, что собрать его можно в гараже. Он призван составить конкуренцию алюминиевым собратьям по весовой категории и служить тем, кто любит работать руками, ценит классику и мечтает почувствовать себя корабелом.

Подробнее о фанерном катере будущего — в нашем интервью с генеральным директором ООО «Судснаб-НН» Русланом Цыгиным.

**— Руслан Александрович, расскажите, с чего начинался проект?**

— В 2019 году осуществляли очередные поставки материалов и оборудования для нужд АЭС «Руппур» (Бангладеш). В ходе одной из таких поездок выявилась потребность в перевозке пассажиров по рекам страны, с одного берега на другой (паромная переправа). Так появилась идея производства маломерных катеров для НРБ. Стояла задача снизить стоимость при строительстве и обеспечить поставку готового судна. Кроме того, рассмотрели вариант продажи комплектов для самостоятельной сборки. Необходимо было подобрать материалы, которые не подвержены коррозии, не нагреваются и относительно дешево стоят. Такие качества необходимы, поскольку в Бангладеш высокая влажность и температура. Решение пришло благодаря знанию истории родного города Городец, который был настоящим центром строительства деревянных барж. Так выбор пал на дерево, точнее на фанеру.

**— Кто ваши единомышленники, расскажите о совместной работе?**

— Как только приехал в Нижний Новгород, обсудил идею со своим старшим товарищем — Петром Владимировичем Ежовым (ГК «Си Тех»), у которого имеется большой опыт в судостроении. Он, кстати, и подсказал, что катер должен быть из фанеры, выделил рабочую группу для разработки проекта. Затем приобрели необходимые материалы, инструменты и на арендуемых нами площадях начали сборку первого опытного образца. Этот шаг был сделан в том числе с целью возрождения верфи деревянного судостроения в Городце.

Идея нашла широкий отклик среди корабелов региона, мы привлекали для консультаций и помощи в подборе оборудования дружественные предприятия из нижегородского консорциума. Помогали все, кто как мог.

**— Каковы основные технические характеристики катера?**

— Длина габаритная 7,51 м; длина по КВЛ 6,46 м; ширина габаритная 2,47 м; ширина судна по КВЛ 2,17 м; высота борта на миделе 0,96 м; надводный габарит судна 2,20 м; водоизмещение в грузу 2,67 т; водоизмещение порожнем 1,61 т; пассажировместимость 11 чел.; экипаж 1 чел.; максимальная мощность подвесного мотора 58,8 кВт (80 л. с.); максимальная скорость 47 км/ч; дальность плавания с полными запасами, с 12 людьми на борту, включая судоводителя, составляет 150 км; срок службы судна 15 лет.

**— Каковы особенности проекта?**

— В основу легла идея модульного формирования маломерного судна под требования заказчика. А именно: корпус — это постоянная основа, он же используется как открытая лодка для размещения до 12 человек; надстройка тента (варианты от полузакрытой до полностью закрытой), в которой имеется возможность сформировать две полноценные каюты.

Материал был выбран ввиду простоты, низкой стоимости и доступности: для приобретения фанеры достаточно посетить любую строительную базу. Предполагалось, что прода-



Фото: ООО Судснаб-НН

вать можно как готовое судно, так и в виде деталей, вырезанных из фанеры, или чертежей, по которым заказчик может самостоятельно вырезать детали при помощи подручных средств и собрать лодку.

**— Какова область применения катера?**

— Отдых на воде, водные экскурсии, рыбалка, путешествия, переправа, использование в качестве служебно-разъездного судна.

**— В чем преимущества данного проекта?**

— Преимущество проекта в возможности продажи комплектов для самостоятельной сборки. Как это может происходить? Заказчик с супругой либо с другом может собрать судно у себя в гараже в зимний период. Весной предъявить документы в ГИМС и летом использовать катер по назначению: отправиться на рыбалку, организовать семейный отдых с ежедневным перемещением в разные места, с остановкой и проживанием на воде (если катер крытый). Такого типа лодку можно использовать в регионах с жарким климатом (Африка, Индия, Бангладеш и прочее). В отличие от конкурентов, занимающихся продажей комплектов для самостоятельной сборки, а это только фрезерованная фанера, мы предоставляем заказчику весь комплект материалов, инструкции и необходимые документы для постановки в ГИМС. Ведем техническое сопровождение, даем консультации по сборке катера.

**— Сколько времени в среднем занимает строительство? Как скоро сможете приступить к выполнению заказа после поступления заявки?**

— С учетом поставки всех комплектующих и оборудования строительство занимает 2—3 месяца, все зависит от загруженности производства.

После поступления заявки можем приступить к выполнению заказа в течение 3—5 дней. Все зависит от наличия материалов у поставщика.



Фото: ООО Судснаб-НН

**— Какие используете производственные мощности для строительства, какое оборудование, сколько специалистов задействовано?**

— При строительстве катера используем отапливаемый гараж длиной 12 и шириной 5 метров. Оборудование — это лобзик, шлифмашинка, пневмопистолет (либо шуруповерт), уровень, струбцины, краскопульт, шпатель и канцелярский нож. При сборке вполне достаточно одного специалиста и одного подсобного рабочего, и то на начальном этапе. В процессе сборки, в зависимости от выбранного типа катера, имеется потребность в дополнительной рабочей силе для установки надстройки на корпус и установки двигателя.

**— Каковы планы по развитию проекта?**

— Мы работаем над постоянным улучшением обводов корпуса в части уменьшения сопротивления и повышения остойчивости. Также постоянно совершенствуем конструкцию и делаем ее более технологичной.

**— Каковы основные тенденции на рынке (в сегменте катеров), что меняется, какие видите для себя перспективы?**

— В своей весовой категории и для своих задач фанерная лодка может быть достойным конкурентом лодкам из алюминия и ПНД. Основные потребители фанерных лодок в большинстве своем — мастера и ценители классики. Под мастерами и ценителями подразумеваются те, кто готов строить лодки своими руками, и те, кто ценит тепло и акустический комфорт, так как фанера гасит вибрацию и шум. Этот материал необходимо популяризировать, по стоимости и весу получается дешевле и легче алюминиевых аналогов, имеется возможность ремонта в короткие сроки своими силами. А в целом идея хорошая, в том числе как вариант для экспорта, заинтересованность уже есть. Поступил запрос из США на комплекты для самостоятельной сборки. Перспективные рынки США и Европы, которые также планируем развивать. В сентябре отправляем собранный катер во Владивосток. ⚓

SUDSNAB-NN

Реклама