

› Олег Ширинкин. Фото автора и А. Д.



Моторно-парусный бот из шлюпки

В далеком уже 1989 г. я задался целью приобрести судно для походов с друзьями-художниками на острова Ладоги и Финского залива. Это должен был быть небыстроходный, экономичный моторный бот, способный нести вспомогательное парусное вооружение, под которым можно было бы вернуться на стоянку в случае неисправности двигателя, идя не слишком круто к ветру. Необходимость ходить по городским каналам под мостами ограничивала габариты судна. По размерам хорошо подходила 8-метровая судовая спасательная шлюпка. Пробовал прицениться к несколько меньшей, 6-метровой, но она явно не подходила по ширине кокпита. Подходящую лодку удалось найти по сходной цене



только в Мурманске за 4000 рублей, что в те времена было сопоставимо со стоимостью новых «Жигулей». Лодка старая, 1968 г. выпуска. Имелись и более «свежие», 70-х гг., но они мне не понравились из-за грубых форм надстройки. Округлый верх – это то, что было нужно. Единственно, что не устраивало – притупленный полный нос, который гнал сильную волну. Состояние корпуса оказалось неважным, пришлось латать обшивку. Декоративный слой потрескался, но расслоений пластика не было.

Конструкцию и проект переоборудования придумали вместе с товарищем по работе Сергеем Фукаловым. Он не специалист по судостроению, но человек очень пытливый, любитель углубиться в теорию, полистать книги и журналы, «Кия» в частности. Изначально весь кокпит был заполнен деревянными банками для пассажиров. Мы вырезали всю внутреннюю зашивку, намокший пенопласт избыточного в нашем случае запаса плавучести, оставили только мощный продольный набор днища.

В основе переделок было стремление достичь максимального размера общего салона без изменения основных узлов конструкции – стрингеров, фундамента двигателя, дейдвуда. Палубу отделили от корпуса по фланцу, сформовали на эпоксидной смоле новую внутреннюю секцию, и подразделили корпус двумя фанерными переборками на кают-компанию, пост управления, санузел, кормовую спальную каюту. Выклеили стеклопластиковые двери под общий округлый стиль судна. Можно говорить, что благодаря переборкам и «комоду» в носовой части общая прочность корпуса после переделок возросла, хотя часть конструкций мы вырезали. Установили деревянный привальный брус, пристроили площадку-крино-



Основные данные моторно-парусного бота до и после переоборудования

Длина наибольшая, м	8.15 (9.25)
Ширина, м	2.70
Водоизмещение порожнем, т	3.3 (5.0)
Площадь парусности, м ²	35.2
Двигатель	4ЧСП, 25 л.с.
Запас топлива, л	160 (500)

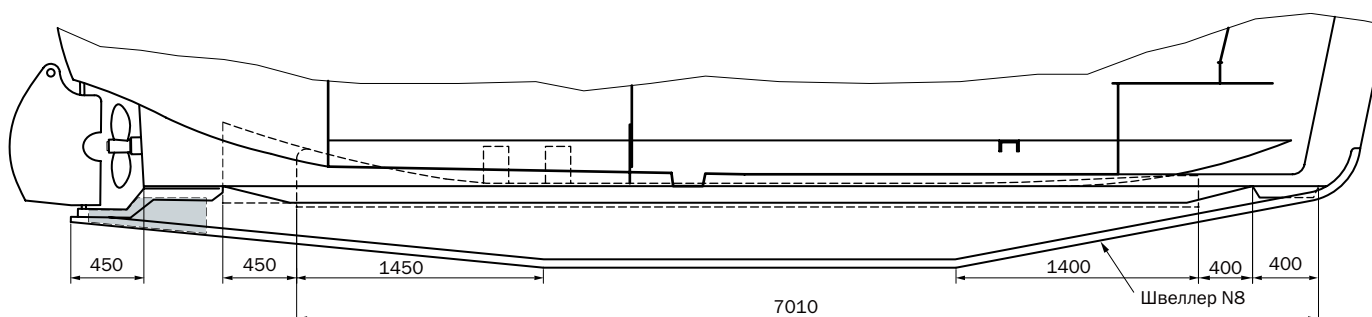


Общий вид и схема расположения помещений судна после переоборудования

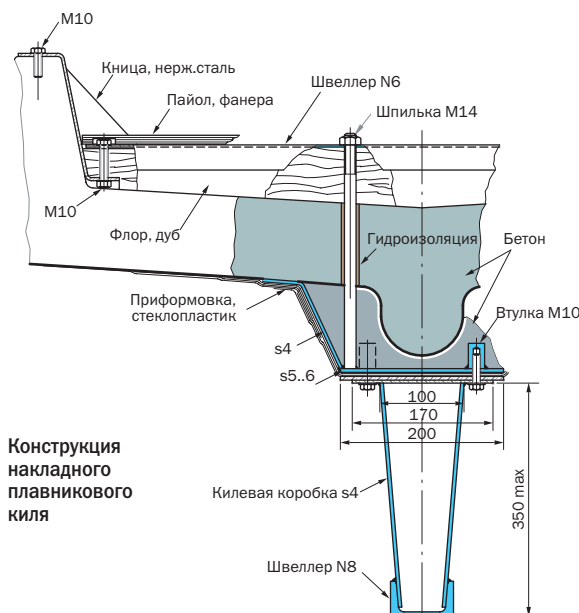
лин в корме, переделали перо руля. Степс грот-мачты подкрепили пиллерсом в кают-компани. Бизань-мачта встала на переборку кормовой каюты. С килем пришлось повозиться отдельно. Для хода под парусами требовалось увеличить площадь бокового сопротивления и понизить общий центр тяжести. Для этого изготовили сварной плавник из стального листа и профиля и установили его на нержавеющие болты во втулки в накладной килевой балке – крепить плавник непосредственно к корпусу мы не рискнули. Часть днища внутри заполнили цементным раствором (марки 500), сыгравшим

роль балласта. Вес корпуса после этого вырос существенно: с исходных 3.3 до 5 т. Кроме того, штатный бак на 160 л топлива заменили новым, объемом около 500 л. Интерьер отделали дубом, открытый пластик оклеили ковровином. Получилось всего шесть полноценных спальных мест. Одно время пытались пристроить второй ярус откидных коек в салоне, но эта идея себя не оправдала.

Я не верил, что парус может быть эффективным на такой лодке, поэтому вначале применили обычное вооружение гребного яла – с разрезным фоком. Судно назвали «Арза-



мас», по имени моего родного города. На первоначально переоборудованной шлюпке мы отходили 12 навигаций. Скорость под «родным» дизелем 4ЧСП достигала 12 км/ч, но широкий нос гнал сильный бурун. Решили удлинить лодку за счет достройки носа более заостренной формы. Пристроили новый, более наклоненный форштевень из швеллера, поддерживаемый двумя парами закрепленных болтами к обшивке носа бортовых стрингеров. С заданием формы оказалось не все так просто. сосед по стоянке зашивал нос подобным образом листами фанеры, получилось грубовато. Мы натянули на каркас капроновую сетку для театральных декораций. Она придала носу наиболее подходящую и логичную форму, правда, плохо ее держала. Пришлось натягивать вспомогательные струны и накладывать первые слои стеклопластиковой обшивки с особой осторожностью. Всего положили порядка 10–12 слоев ткани на эпоксидке. Работа



Конструкция накладного плавникового киля

Вниманию рекламодателей!

Уважаемые господа, ставим вас в известность, что, начиная с № 204 (октябрь), у нас **изменяются модульная сетка рекламы** и, соответственно, **расценки**. Для тех, с кем Договор заключен на весь 2006 г. (№ 204 является завершающим), новые модульная сетка и расценки вступают в силу с № 1 (205) 2007 г. С этого же номера **снимается раздел «Информационная строка»**, в связи с чем предлагается перейти на модульную (1/12) черно-белую рекламу.

Подробнее с информацией можно ознакомиться на нашем сайте

www.katera.ru

Отдел рекламы

Лодки "SOLAR" для горных рек и мелководья

ЗАО "Ладья", г. Новосибирск
 тел./факс: (38341) 5-24-60
 моб. тел.: +7 903-930-0323
 +7 913-912-2806
<http://www.solarboat.ru>
 e-mail: solarboat@ngs.ru

заняла месяц до начала очередного сезона, в результате на ходу судно существенно добавило скорости – до 14 км/ч, а в носу образовалось пространство для размещения цепного ящика к якорному устройству. Излишки объема заполнили пенопластовыми гранулами. Парусное вооружение поменяли на гафельный кеч. Я не ожидал, что переоборудованная судовая шлюпка может хорошо пойти под такими простыми парусами не только на полных курсах, но и в галфвинд, и даже в лавировку, примерно до 45°, при этом крен практически не ощущается. В будущем планируем увеличить площадь парусов. Конечно, гафельное вооружение в одиночку не поставить и управляться с ним без лебедки достаточно сложно, но у нас это все-таки не парусно-моторное, а скорее моторно-парусное судно, основное назначение которого – доставить компанию друзей к удаленным от цивилизации местам отдыха в ограниченное время летнего отпуска. ≡