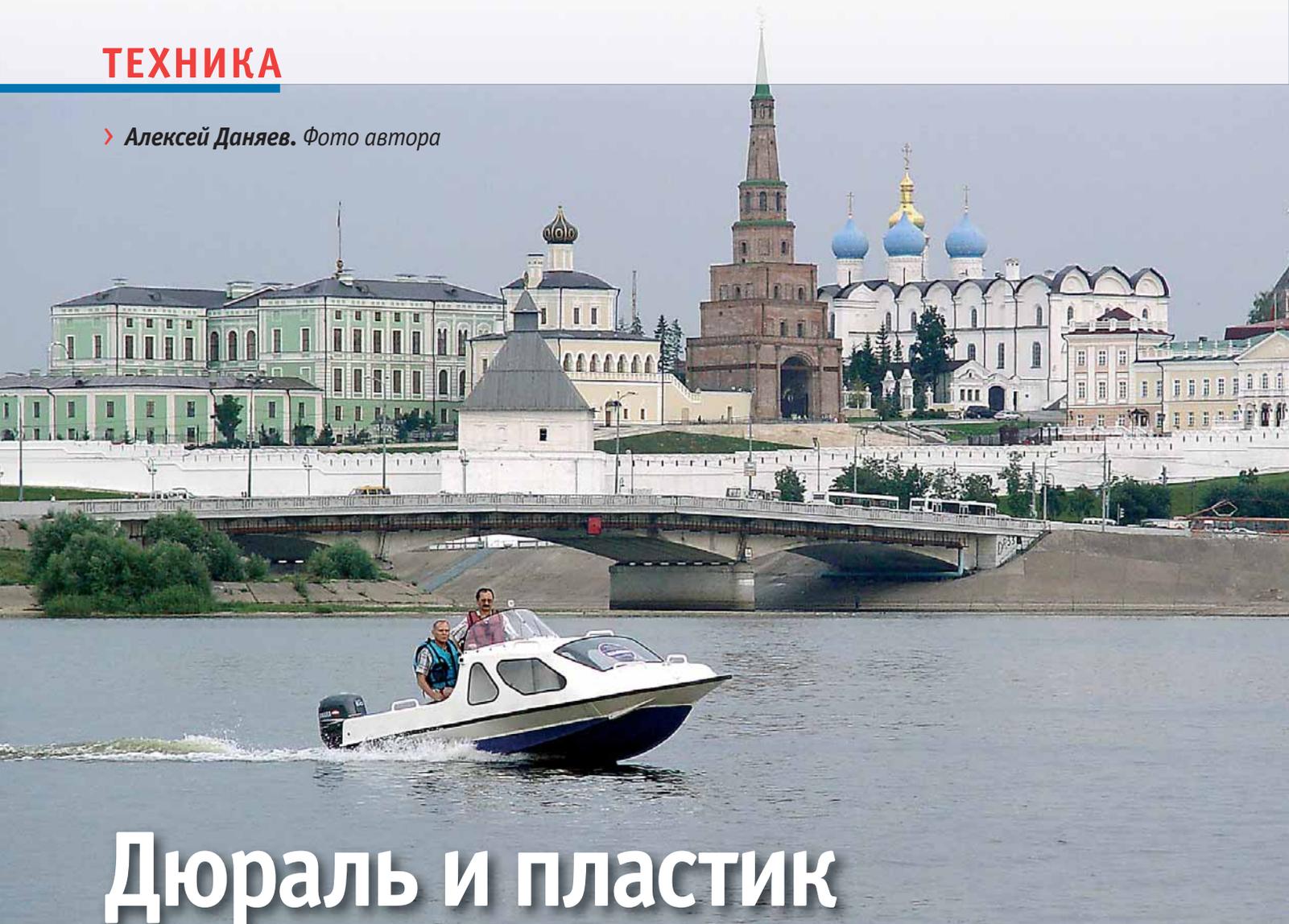


› Алексей Даняев. Фото автора



## Дюраль и пластик по-казански

Скажем сразу — судно, о котором мы хотим здесь рассказать, с самого начала получило неоднозначные отзывы тех, кто узнал о его разработке из сообщений в интернете. Намерение «скрестить» дюралевый корпус «Казанки-5М4» со стеклопластиковой палубой и рубкой-убежищем не могло не вызвать критику как ортодоксов, приверженцев классических «дюралек» советских времен, так и тех, кто желает получить мало-мальски обитаемую моторную лодку, пригодную для многодневных водных походов. Но специалисты Казанского судостроительного завода (бывшая производственная фирма «Татскан», руководимая Владимиром Матяжем, о которой мы писали не раз) считают, и не без оснований, что у такого гибрида есть будущее.

Во-первых, лодки композитной конструкции с алюминиевым корпусом и стеклопластиковой палубой становятся все более популярными в России и в Европе благодаря своей «дружественности» пассажиру. Пластик эргономичнее металла, теплее на ощупь,

при его использовании можно свести к минимуму острые травмоопасные крошки.

Во-вторых, пластиковые секции могут иметь значительно более разнообразные формы, что улучшает внешний вид судна и позволяет получить дополнительные преимущества в компоновке палубы, рубки, поста управления.

В-третьих, Казанский судостроительный завод планирует поставлять также пластиковые детали отдельно от металлического корпуса, чтобы владельцы многочисленных «дюралек» прошлых лет выпуска могли при желании установить пластиковую рубку собственными силами. Это позволяет расширить рынок сбыта (а продать, как известно, нисколько не легче, чем построить), модернизировать же свое судно не слишком сложно, учитывая обшир-



ное предложение удобного крепежа и современных клеящих материалов, таких как конструкционные герметики, способные склеить даже плохо подходящие друг к другу детали.

Для того чтобы из 4.5-метрового корпуса легкой лодки открытой компоновки сделать каютный мини-крейсер, рубка которого со спальными местами в полный рост вместе с форпиком займут более половины длины корпуса, казанцы пошли на радикальный шаг и вынесли за пределы его габаритов все, что только можно вынести. На стеклопластиковой секции палубы вместо подмоторного рецесса установлен объемный выносной кронштейн, оклеенные нескользящей резиной бортовые проходы располагаются на кринолинах, и сходятся они в носу в бушпритную

площадку, выступающую вперед на 280 мм. Это дало и некоторые побочные выгоды. Секция кронштейна повысила плавучесть кормы, позволив подвешивать без опасных последствий более тяжелые четырехтактные моторы, она же помогает быстрому выходу на глиссирование, поскольку ее нижняя поверхность расположена под углом к потоку из-под транца. Увеличенная за счет кринолинов ширина придает борту некоторый развал, что улучшает поведение лодки на высоком волнении и эффективно отсекает брызговые струи, сходящие со скулы. В самом носу размещился самоосушаемый отсек для швартовно-якорных принадлежностей. Неиспользуемые добавочные объемы заполнены пенополиуретаном, включенным в стандартный запас аварийной плавучести. В результате на ограниченной длине корпуса кроме носовой каюты поместился довольно просторный самоотливной кокпит с водительским креслом и широким кормовым диваном, под которым находятся аккумулятор и трюмное осушительное оборудование. Бак располагается в «тумбочке» под водительским креслом.

На всю ширину стенки рубки слева от поста управления — проход в носовую каюту. Объем ее, конечно, очень ограничен, но высота отвечает эргономическим нормам, и места достаточно для того, чтобы могли сесть четверо, а потеснившись, даже пятеро. Если установить специальную вставку в центральный проход, то на ночлег в ней можно устроиться троим. В каюте светло, широкие окна не портят внешнего вида, несмотря на относительно большую высоту рубки. Лобовое стекло каюты применено стандартное — от «Оки», и это существенный плюс, поскольку для его замены не придется обращаться

на фирму-производитель лодки. Внутренняя зашивка может быть выполнена (с учетом пожеланий заказчика и его финансовых возможностей) с применением авиационных синтетических материалов. То же относится и к деталям оборудования — их состав можно варьировать в зависимости от желаемой стоимости комплекта, а она может быть весьма низкой, поскольку многое из оборудования и фурнитуры делается на самом Казанском судостроительном или на смежных предприятиях.

Что заводчане существенно улучшили в алюминиевом корпусе, так это

#### Основные данные «Казанки» в рубочном исполнении

Длина габаритная, м	5.28
Ширина наибольшая, м	1.93
Высота борта на миделе, м	0.89
Высота транца в ДП, мм	508
Полная грузоподъемность, кг, не менее	350
Пассажировместимость, чел.	5
Наибольшая допустимая высота волны, м	0.8
Масса с оборудованием и снабжением, кг	500
Максимально допустимая мощность двухтактного ПМ, кВт (л.с.)	36.8 (50)
Цена в сборе, руб.	150 000
Цена пластиковой секции, руб	50 000

его покрытие. Все знают, что авиационная краска стандартных «Казанок» облезает в первый же сезон эксплуатации. В рубочном варианте корпус покрывается американской краской по специальному грунту.

Мотор на кронштейне подвешивается на толстую фанерную плиту, которую

можно перемещать на болтах по вертикали, тем самым расширяя диапазон подходящих для судна длин дейдвуда. Благодаря наличию наделки на транце, создающей на ходу подъемную силу, лодка разгоняется практически без «горба» переходного режима. Эта же наделка так влияет на ходовую посадку лодки, что ее скорость оказывается практически не зависящей от нагрузки. Под четырехтактным мотором в 50 л.с. и с пятью пассажирами, размещенными в кокпите и рубке, лодка разгоняется до 45 км/ч; с одним водителем максимальная скорость остается такой же. Разумеется, на промежуточных оборотах малая нагрузка означает более экономичный ход и более быстрый выход на глиссирование.

Стеклопластиковое производство В. Матяжа, изначально делавшее упор на рентабельное крупносерийное производство с применением вакуумной технологии формовки, оказалось в состоянии изготавливать детали палубы и рубки, не выбываясь из концепции массовой недорогой лодки, какими и являются классические «Казанки», известные нам как неприхотливые, при правильном содержании долговечные и, главное, «бюджетные» лодки для самых широких потребительских групп рыбаков и охотников. Выпускаются они тысячами штук в год, и спрос на них существенно превышает производственные возможности Казанского АПО им. С.П.Горбунова. Суда алюмопластиковой конструкции сегодня предлагают, кроме этого предприятия, еще несколько отечественных компаний; строятся они либо по лицензии, либо по собственным разработкам, но успеха добиваются те, кто сделал ставку на правильное рыночное позиционирование своей продукции. ▀

