

Каютная лодка на базе «Прогресса-2»

Лет десять назад, поняв, что в своей жизни я достиг, чего хотел, а чего не достиг, того уже и не достигну, решил осуществить свою давнюю мечту – приобрел (по случаю) «Прогресс-2» с двумя ПМ «Нептун 23». На следующий же день, после того как я получил права, мы всей семьей отправились по маршруту знаменитой «Жигулевской кругосветки». Это первое наше путешествие оставило массу незабываемых впечатлений. Моторы были довольно старые, но они ни разу нас не подвели. С тех пор я считаю отечественный «Нептун 23» одним из самых надежных моторов, а спарка из двух ПМ гарантирует возвращение из любого длительного похода. Под двумя «Нептунами 23» лодка уверенно выходила на глиссирование, моторы работали в «полгаза», поэтому и расход топлива был вполне умеренным.

Каждый год мы совершали походы по реке Самаре и Волге, ходили до ГЭС имени Ленина, до Сызрани. Экипаж в основном состоял из четырех человек – я с женой и сынишки с племянником.

Но прошли годы, молодежь подросла – у них появились другие увлечения, и все чаще мы с женой стали выезжать на рыбалку вдвоем. Стало тяжелее ставить палатку на один-два дня, и я начал подумывать о реконструкции своей лодки – устройстве на ней носовой рубки-убежища – грех было не использовать место, которое занимают на «Прогрессе» вместительный носовой багажник и отсек непотопляемости.

У водномоторников бытует мнение, что «Прогресс-2» с нержавеющей накладками на скулах изготовлялся из настоящего «космического» алюминия, а «Прогресс-4» – это уже дитя ширпотреба и материал похуже. Что касается модели «-2МК», это похоже на правду. Вскрыв герметический отсек, я поразился: внутри металл оказался просто в превосходном состоянии, будто его только что вынули из гальванической ванны, а ведь корпусу без малого сорок лет!

Давно отмечено, что нет лодки универсальной, которая одинаково удовлетворяла бы потребности всех любителей отдыха на воде. Да, всем хороша «Казанка-5М 4» с пластиковой рубкой или новая «Ладога», но мне не нравилось, что на них (как и на некоторых новых лодках) практически невозможно



грести веслами, а, кроме того, неудобно работать с якорем и швартовными концами, стоя на палубе.

В основном мы практикуем два вида рыбной ловли. При ловле леща на «кольцо» лодку приходится ставить на два тяжелых якоря поперек течения, поэтому подъем носового якоря на волнении становится сродни цирковому номеру. Такие же гимнастические упражнения приходится проделывать, когда при блеснении судака надо садиться на весла и грести против течения, чтобы блесна опускалась строго вертикально. Особенно это неудобно делать поздней осенью, постоянно перелезая в зимней одежде через ветровое стекло и рискуя свалиться в холодную воду. На мой взгляд, удачный проект воплотили братья Жойдь из Прибалтики (№ 156 за 1992 г.) в своей мини-лодке «Балтик», но у них весла по-походному закреплены вдоль бортов и так, что выступают вперед за габариты лодки.

Проанализировав все за и против, я заказал проект рубки-убежища по своему вкусу.

Каркас рубки сварен из труб АМг-5 диаметром 32 мм. Я применил трубы из-за того, что им можно придать двойную кривизну. Каркас обшил листами АМг-5 толщиной 1.5–2 мм, прикрепляя их вытяжными заклепками. Высота рубки определилась высотой установленного тента.

Я намеренно не указываю длину рубки, поскольку строил ее под свой рост (а вообще-то можно было бы сделать ее чуть покороче). Чтобы рубка не выглядела совершенной самоделькой, постарался максимально использовать детали и узлы, демонтированные с лодки; так я превратил в крышу рубки лист

носовой палубы с люком, установил штатное обрамление ветрового стекла.

После постройки рубки-убежища нет необходимости выходить на носовую палубу. Из люка очень удобно работать со швартовками, поднимать якорь. Для работы веслами необходимо придать крышке люка горизонтальное положение, подложив под нее подушку с пассажирского сиденья (для удобства гребли пришлось немного приподнять подключины).

В результате тщательного подбора материалов вес рубки в сборе не превысил 230 кг.

Расположение поста управления традиционное: рулевое колесо, которое приобрел в автотюнинге, установлено на левой половине переборки. Весла в положении по-походному располагаются в кокпите вдоль правого борта, но так как длина кокпита уменьшилась на 20 см, рукоятки штатных весел «заходят» в рубку через специальное «окошечко».

Интерьер рубки сначала планировался с боковыми диванчиками, сходящимися к носу, но после недолгих колебаний я от них отказался. Сейчас весь пол в рубке занимает поролоновый матрас, обшитый дерматином, что позволяет располагаться на ночлег вдвоем, а если потесниться – то и втроем. Изнутри стены и подволок оклеены пенопластом и пенопленом, поэтому даже в холодную погоду не образуется конденсат.

Для увеличения запаса плавучести все свободные полости заполнены пенополиуретаном.

Кокпит тоже подвергся значительным переделкам. Металлические слани заменены сплошным настилом из 6-миллиметровый

фанеры, который застелен линолеумом. Пространство между настилом и днищем также заполнено пенополиуретаном. По ДП оставлено свободное пространство и под задним сиденьем устроен лючок, куда стекается под «помпу» вся вода (отсюда ее удобно убирать и обычным черпаком). При оборудовании кокпита я добивался того, чтобы внизу не было замкнутых углов, где могла бы скапливаться грязь, поэтому сиденья водителя и пассажира я прикрепил к бортам при помощи дюралевого уголка. Спинки сидений по желанию могут переставляться и позволяют сидеть «задом наперед», что очень удобно при рыбной ловле. Спинка пассажирского сиденья крепится в специальные проушины (у правого борта) и используется как столик.

Теперь немного о переделке подмоторного отсека. После замены двух «Нептун-23» на старенькую «Ямаху-50» пришлось усилить транец; в моторном отсеке был установлен бензобак от «УАЗа». Все оставшееся пространство заполнено блоками пенопласта, прикрепленными монтажной пеной. Сверху отсек закрыт листом маслбензостойкой резины, так на лодке получился самоотливной рецесс, как на «Прогрессе-4».

В результате всех переделок катер обладает необыкновенной плавучестью, потопить его можно, наверное, лишь торпедой. Работа производилась во дворе под открытым небом и заняла шесть месяцев – с декабря по май. К началу навигации не успел изготовить дверь (ее заменяет занавеска из байкового одеяла) и оборудовать якорный ящик. Ходовые качества в основном остались прежними, но выигрыш в том, что кокпит практически не забрызгивается.

Итак, мы получили недорогую уютную мотолодку. Несмотря на то, что июль был дождливым, нам в течение всего месяца не пришлось ни разу ставить палатку. В поисках рыбных мест мы не были привязаны к базовому лагерю, ночевали прямо в каюте.

В заключение хочу сказать, что решиться на подобные переделки лодок можно только из непреодолимого желания творить своими руками, так как хлопоты оказываются довольно внушительными. В настоящее время проще, наверное, подобрать готовую лодку, но уверен, что всегда будет приятнее выйти на воду на практически самодельной!

Алексей Вдовин,
пос. Безенчук Самарской обл.



Чем хорош

Олег Мартынов. Фото А.Фрумкина

В позапрошлом номере (№209) «Кия» был опубликован материал о стальном 11.5-метровом катере «Западная Лица» судостроителей Георгия и Владимира Клоковых. Он отличается от «типового» глиссирующего самостроя нетривиальными обводами и размерениями – при ширине судна всего 2.4 м сильно удлиненный корпус легок и экономичен на ходу, хорошо преодолевает волну. За счет подъема днища в корме и полутуннелей эффективный винт большого диаметра полностью размещается под кормовым подзором. Граненые обводы корпуса позволили минимизировать его смоченную поверхность, при этом сохранив возможность строить стальной корпус доступным для любителя оригинальным способом, с использованием резьбового крепежа и последующей обваркой стыков. К сожалению, строителям так и не удалось как следует опробовать судно на воде. Катер был продан новому владельцу, сменил место стоянки, но нам было интересно проследить его дальнейшую судьбу. Мы разыскали Олега Васильевича Мартынова (так зовут нынешнего владельца), пенсионера из петербургского Колпино, побывали у него на судне (к сожалению, уже после закрытия навигации) и записали его рассказ.