

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 дюралевых уголков. 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.



ВОДОИЗМЕЩАЮЩИЙ КАТЕР?

Я – старый водномоторник. Первую свою лодку построил после возвращения из армии в 1971-м по чертежам из «Кия». Потом был каютный катер с двумя подвесниками, после перешли на стационары. Мое мнение такое: стационары актуальны сейчас только для таких больших катеров. Подвесники, тем более четырехтактные, уже перекрыли ту область, в которой мы прежде по бедности пользовались автомобильными конвертированными двигателями. Если использовать подвесной мотор на кронштейне, то на месте моторного отсека можно выгородить целую спальную каюту в корме, я так и собирался сделать на своем предыдущем глиссирующем «Командоре».

Вопрос стоял так: или вынимать старый мотор из «Командора» и вешать подвесник сил на 120, или подыскивать нечто другое. А тут как раз удачно поступило предложение В.Клокова. Когда прошелся с ним в заливе, мне понравился ход катера, хотя скорость измерить не удалось – не было ни тахометра, ни навигатора. Как из-



вестно, без тахометра на катере не жизнь.

Я полностью доволен новым приобретением. Единственно – с самого начала пришлось заняться оборудованием катера. Здесь были только голые шпангоуты, доска под камбузной плитой и тонкая выгородка прямо в главном салоне – по замыслу для гальюна. Но я так скажу: как можно пользоваться туалетом, если для того, чтобы попасть в него, надо отодвигать рулевого и влезать

фактически в салон, хотя и со стороны кокпита? Мне подарили биотуалет – идеальная вещь для катера, по моему. Поставил его в моторном отсеке, где так и остался дизель «МТЗ». Там – ни запаха, ни неудобств, разве что лампочку пришлось повесить. Но для дизеля освещение все равно нужно. Я перешел 35 лет назад в судовладельцы с тепловоза, так если где-то подтекает с мотора – мне уже беспокойно, надо менять прокладку. У меня мотор всегда сухой, хоть простыню стели под него.

Темновато было в моторном отсеке, я вырезал в бор-



тах иллюминаторы и стекла от автобусных форточек вставил. Стало замечательно: и дизель видно, и гальюном пользоваться можно.

Почувствовал, что в отсеке слишком жарко – поставил жалюзи. Улучшение вентиляции даже подняло максимальные обороты на 150 об/мин. На тепловозах входящий воздух всегда проходит водяной холодильник. У меня опыт уже есть: если дизель не тянет, скорее всего, ему просто воздуха не хватает. Ничего больше по машине не делал, единственно рычаг реверса был крайне неудобен – прямо по центру кокпита. При ходе вперед он подпирал дверь, стоит кому-нибудь задеть – и редуктор сваливается в «нейтраль». Перемещать рычаг – значит резать настил кокпита, а он самоотливной, что очень ценно. Я сделал систему тяг, как на «Нептунах», с включением хода с поста управления.

Расходный бак – объемом 45 л. Из двух прежних «зиковских» баков на 120 л под кокпитом оставил один, в него поставил перекачивающий насос. Как только уровень в расходном баке снизится, вручную включаю перекачку топлива. Аккумуляторы поставил гелевые, на 190 А·ч, не требующие обслуживания, всего их два – один для мотора, второй – на остальных потребителей, зарядку коммутирую переключателями.

Палубное оборудование было сделано на совесть. Подъемный рым у борта только выглядит слабым, а на самом деле он уходит вниз до днища и весь кругом обварен, оторвать можно только с корпусом, утки-кнехты все на своих местах. Двери капитальные, с уплотнителем и задрайками, иллюминаторы каюты тоже очень удачные, литые, от старого земснаряда. Выгородку в салоне урезал,

получился неглубокий шкафчик у поста рулевого. Печка прежде стояла по левому борту, переместил на правый. Обычная «буржуйка» быстро остывает, а эта – чугунная, держит дольше. Стоит подумать о принудительной вентиляции, чтобы тепло расходилось по каютам. Здесь три каюты, как по проекту; когда нас выходило на воду по восемь человек, каждый имел свое спальное место. Стол сделали откидной, без ножек, подвешенный на цепи. Так легче за него пробраться. Подняли вверх – освобождается пространство салона. Диван сдвигается к ДП и с опущенной спинкой образует двуспальное место. Сиденья эти – просто очень практичные вагонные полки от немецких вагонов, с перетянутой обивкой.

Как только раздобыл навигатор, вышли посмотреть, что катер выдает. Винт стоит размерами 500×360 мм. Максимально двигатель развил 1850 об/мин, скорость – около 18 км/ч. Последние 250 оборотов прилично увеличивают расход топлива, а скорости добавляет мизер, поэтому сначала подобрал самый экономичный ход, при 1000 об/мин – 11 км/ч. Скорость, конечно, невеликая, Ивановские пороги на Неве очень чувствуются, как их проходишь – будто сразу отпускает. Как-то на полный газ получалось даже 27 км/ч по течению, но это уже не ход, а сплошной надрыв. Волнообразование почти не меняется на разных скоростях. Это очень обтекаемый корпус, удлинение все-таки равно 5...

По расходу: мой глиссирующий «Командор» с дизелем «Мерседес» в 60 л.с. «ел» 140 л на сотню километров. Здесь на 250 км – 105 л, т. е. 42 л на 100 км. Что интересно, выяснили с механиком опытным путем: на 1400 об/мин скорость выше, а расход остался почти тем

KONOVALOV SAILS 

ПРОЕКТИРОВАНИЕ
И ИЗГОТОВЛЕНИЕ
ПАРУСОВ

WWW.KONOVALOVSAILES.COM



ФИРМА «ОНИКС»

Предлагает более 30 моделей надувных лодок из ПВХ и прорезиненных тканей (моторных и гребных). Товар сертифицирован.

450017, г. Уфа, ул. Ахметова, 98,
<http://www.onix-m.ru>; e-mail: onix-m@mail.ru

т. 8 (347) 274-85-73/252-77-52



же, значит, 1400 оборотов – оптимальный режим, хотя дизель дефорсированный и даже на предельных оборотах не дает черного выхлопа. С точки зрения шумности редуктор от «М8ЧСПУ-100» – далеко не подарок. Редуктор от дизеля «4Ч», конечно, был бы лучше: планетарный, со сцеплением, включается бесшумно, не «выпадает». Тем не менее шум на ходу в салоне при закрытых дверях – примерно как в автобусе. Можно было бы заняться изоляцией переборки моторного отсека, но много это не даст, здесь надо обязательно изолировать туннель гребного вала.

К волнам катер практически нечувствителен, с носа брызги не срываются. Однажды было сильное волнение, так шли, как в фильмах про войну, с погружением носа почти до палубы. Седловатость палубы придает комфорт ходу.


Как-то раз проходил мимо мощный катер, два стационара. Я понимаю, что водитель хотел людям приятное сделать и скорость скинул. Так ведь сошел с глиссирования в переходный режим, когда волна самая сильная, уж лучше бы не тормозил вообще. А так поднял метровую волну, обогнал нас, и я поймал ее кормой. Крен получился сильный, неприятный. Хорошо, что я не убирал балласт, как строители его положили, так он и остался лежать – шесть танковых траков (примерно по 22 кг) и четыре свинцовые чушки по 32 кг. В другой раз, видя, как кто-то тяжелый идет, я стараюсь встать перпендикулярно волне, тогда просто приподнимает, но крена не получаю.

Что еще ценно в этом проекте – из-за подъема батоксов в корме винт находится выше основной линии, и даже

когда судно с его осадкой в 0.6 м садится днищем на грунт, лопасти остаются свободными. Можно маневрировать, освободить себя работой двигателя. Даешь задний ход, и аж цвет воды меняется от поднятого песка – поток воды из туннеля просто размывает мел. Благодаря граненым формам жесткость днища достаточно велика, несмотря на отсутствие стрингеров. Шпангоуты были собраны идеально, швы все проварены качественно, протечек воды не видел нигде, только конденсат. Металл защищен на совесть, суриком и битумным лаком. Но коррозия обшивки понемногу уже начинается, надо катер поднимать и обрабатывать днище. Еще момент: к концу сезона скорость упала заметно – днище обросло. В нашей Ижоре обрастание просто дикое, причем с одного борта, где слабее течение. Надо принимать меры.

Удачное судно получилось, спасибо строителям. Его так и прозвали за хороший ход – эсминец. Один недостаток – избыточная валкость. Слишком оно узкое для «плавучей дачи», хотя качка не донимает, быстро успокаивается. Хочу вот тент над кокпитом сделать полным, не как сейчас, когда он только сверху закрывает пост управления, все-таки прохладно на нашем Северо-Западе. Отопление лучше провести от системы охлаждения двигателя, там же вода горячая – под 100 градусов.

Выходили за этот сезон раз десять за сотню километров, по Неве и Ладожским каналам, там прекрасная природа, чудный отдых. Суточный проход при скорости 14–16 км/ч просто замечательный. С подвесниками долетаешь быстро, но некомфортно, и о бензине надо всегда помнить. На нашем катере то же расстояние проходим за 9 часов, но при этом дети спят, женщины загорают, камбуз действует, кофе – рулевому. На ночевку – у каждого свое место. Всякому возрасту – свое. Если тебе 20, можешь и под тентом поспать у костра. А когда за 60, да по две-три семьи родных на борту, уже нужен комфорт. А если хочется погонять по камышам – есть бортовая шлюпка-картоп с «Ветерком». Выходим рыбу ловить и знаем, что даже если замерзнем – всегда есть где переодеться, горячего поесть, моментально отогреться. Бак в 120+45 л хватает на выход с запасом, я всегда уверен, что вернусь. Это – как свой дом. Наверное, возраст уже сказывается, когда-то посмеивался над «тихоходами», теперь сам к ним пришел.



Клеи и герметики «Sikaflex»

МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ

- настил тиковых палуб
- клейка минеральных и оргстекло
- универсальные герметики
- конструкционные клеи и т. д.

УСЛУГИ ПО НАСТИЛУ ТИКОВЫХ ПАЛУБ

СТЭК-М, официальный дистрибьютор «Sika», Санкт-Петербург
(812) 335-6930, 251-2606, info@sika.spb.ru, www.sika.spb.ru