

авиационные технологии авиационный подход

Казанский
Судостроительный
Завод



**производство
и продажа
лодок и катеров
из стеклопластика**

т. (843) 512-00-16
516-82-07
www.kazanboats.ru 516-82-08



«Уллис» автомобильный дизель японского производства «2LT» объемом 2.5 л, конвертировав его собственными силами.

❖ Это письмо пролежало в компьютере полтора года. В 2005 г., за сутки до начала инструментальных испытаний катера, он был разграблен – пострадал двигатель. Восстановить силовую установку из-за дороговизны комплектующих мы не смогли.

С помощью наших меценатов к навигации 2006 г. был установлен 3-литровый «MerCruiser» мощностью 135 л.с. С ротором диаметром 220 мм, шагом – 225, ступицей – 100 и диаметром сопла – 154 мм двигатель развивает 4200–4300 об/мин. При шести человеках на борту, двух полных баках топлива по 60 л каждый, с недельным запасом провизии и туристского снаряжения катер легко выходит на глиссирование. Средняя скорость при переходе Уссурийского залива (из Владивостока до о. Аскольд и обратно) составила около 50 км/ч по спутниковому навигатору. Состояние моря при этом было беспокойным – надвигался шторм.

В навигацию 2007 г. мы проверяли конструкцию катера по полной программе.

И в заключение: конструкция катера, его размерения (длина – 5600, ширина – 2200, высота – 800 мм), экономичность эксплуатации, надежность, маневренность и т. д., соответствуют требованиям, предъявляемым большинством водномоторников-туристов к семейному катеру.

Детальную конструкцию не рисую. Кто возьмется делать такой катер, додумает все сам. Подшивка нашего друга, «Кия», поможет в этом. В случае необходимости связаться со мной можно через редакцию.

Здравствуйте, дорогая редакция! С детских лет увлечен чтением вашего журнала. Наша семья неразрывно связана с Волгой и судостроением. У далеких предков было свое грузовое судно, а дед мой всю жизнь проработал на судостроительном заводе, где со времен войны строились боевые катера. Сам я на подсознательном уровне ощущаю непонятную страсть к парусным судам. Особенно меня интересует недалекое прошлое парусной истории, в частности – суда с гафельным парусным вооружением. К увлечению ретросудами я пришел не сразу, все началось, когда во втором классе школы, в тайне от родителей, записался в секцию парусного спорта. Стал заниматься на «Оптимистах», но из-за тяжелой болезни пришлось оставить парусный спорт.

Вторая волна одержимости парусами пришла в студенческие годы, когда мы отыскивали старый шпоновый ялик – гребную лодку «ШПШ ЗМ». Мы с двумя друзьями провели капитальный ремонт корпуса, установили мачту и сшили рейковый парус из тентовой ткани в полоску. Отправились покорять волжские просторы в район Камского устья. Впечатлений от путешествий на этом ялике было столько, что через год мы взялись за новое судно – на этот раз за швертбот, основой которого стал корпус от мотолодки «Прогресс».

Путешествия на нем были более скоростными и комфортными, но по эстетическим характеристикам судно совсем нас не устраивало. Я мечтал о красивых аристократичных яхтах начала XX века, с огромной площадью парусности, с командой, одетой в белые брюки. И мои мечтания начали приобретать какую-то форму, когда однажды мне попался на глаза склад со старыми деревянными ялами. Там были «четверки» и «шестерки», большинство из них превратилось в труху. Все же удалось выбрать более или менее живой, им оказался «ЯЛ-6» с дубовым набором. Тут все и началось. Два с половиной года мы трудились над восстановлением пришедших в негодность участков обшивки. Сменили всю верхнюю часть борта, нарастив на 5 см. Когда корпус был готов, удалось раздобыть «родную» мачту с такелажем и парусами.

Никогда не забуду, как мы в первый раз подняли рею с парусами. Это было тихой июльской ночью, я стоял и смотрел вверх на этот огромный, как мне тогда казалось, парус. Назвали лодку «Фиделем». Два года путешествовали на отрес-

НАШИ





ПАРУСНИКИ

таврированной лодке, внося лишь незначительные дополнения в конструкцию (такие, как отсеки непотопляемости, тент). На третий год эксплуатации я решил изменить конструкцию парусного вооружения. Было решено заменить разрезной фок на гафельный грот (16 м²), дополненный стакселем (9) и кливером (6) на бушприте. Тестировали полученный результат, участвуя в Волжско-Камской регате 2005 г. Испытания показали отличную работу грота, но неудовлетворительную совместную работу стакселя и кливера, которые затеняли друг друга. Проанализировав накопленный опыт, решили удлинить корму на 65 см и установить бизань-мачту высотой 2.2 м, а также уменьшить кливер. Это позволило более тонко настраивать паруса относительно ветровой обстановки. В сильный ветер идем на бизани, кливере и стакселе, при том что лодка получилась очень хорошо сбалансированной, можно отпустить румпель и заниматься своими делами.

В планах дальнейшей реконструкции – устройство рубки-убежища и отливного кокпита. В планах на будущее – новый проект – двухмачтовая гафельная шхуна (с алюминиевым корпусом) типа «Колин Арчер» 59-го года выпуска, но об этом потом.

Напоследок хочу пожелать любимому журналу успехов, больших тиражей, пусть вас читают все больше людей, абсолютно разных в повседневной жизни, но объединенных одной страстью – к отдыху и спорту на воде.

Всего наилучшего! С уважением П. Тиняев и команда яхты «Фидель» (г. Казань).