

Дмитрий Тимофеев,
г. Железногорск

Плавучая ДАЧА

Имея замечательные места для отдыха и туризма, просто невозможно отказать себе в удовольствии съездить на природу – выйти на воду, однако привычные для горожан (особенно молодых) сплавы по таежным рекам на надувных лодках уже не обеспечивают необходимого уровня комфорта, особенно при порядком плохой у нас погоде. Это заставляло все чаще ограничивать продолжительность и дальность поездок и, в конце концов, привело к мысли об изготовлении более уютного судна.

Я приобрел книгу Ю. В. Емельянова «Малые туристские моторные суда» в 1967 г., затем наступил многолетний период изучения журналов «Катера и яхты».

Я проработал на предприятии по изготовлению искусственных спутников Земли около двадцати лет, большую часть времени – в должности начальника экспериментальной лаборатории композиционных материалов. Мне было ясно, как идеи превращаются в замечательную технику. Поэтому и задуманный мной корабль воплощался в реальность по всем правилам создания новых изделий.

Изначально были разработаны исходные данные на плавучую дачу, с максимально возможным учетом особенностей акватории (верховья Енисея), желаемых условий обитания при заданной дальности и автономности. Предполагалось, что для нашего нежаркого климата нужна большая площадь закрытых и высоких помещений без всяких веранд. Обязательна крытая рубка с хорошим обзором. Должна быть достаточно прочной крыша, чтобы использовать ее как солярий и ловить с нее рыбу.

Рубку планировали поставить в носовой части судна, поскольку ходить



Любовь к природе досталась мне от отца. Он не любил большие города с их задымленностью, автомобильными пробками, суетой, всегда увлекался охотой, рыбалкой, сбором грибов, что стало и частью моей жизни. У нас отошел на полкилометра от города – вот тебе и тайга с кедром и грибами. То глухарь в город залетит, то дикие косули забегают. Правда, несколько лет назад был случай – медведь женщину погубил, она трусцой за здоровьем по лесной тропинке бежала. Но это произошло один раз за 50 лет существования города, хотя встречаются медведи вблизи города частенько.

предстояло в том числе и по мелким рекам, а для этого надо видеть, что у тебя прямо перед носом. По этой же причине осадка судна должна быть минимальной. В то же время нет необходимости делать корпус высоким – широких водных просторов у нас нет, больших волн не бывает, а с низкой палубы куда удобней сходить на берег.

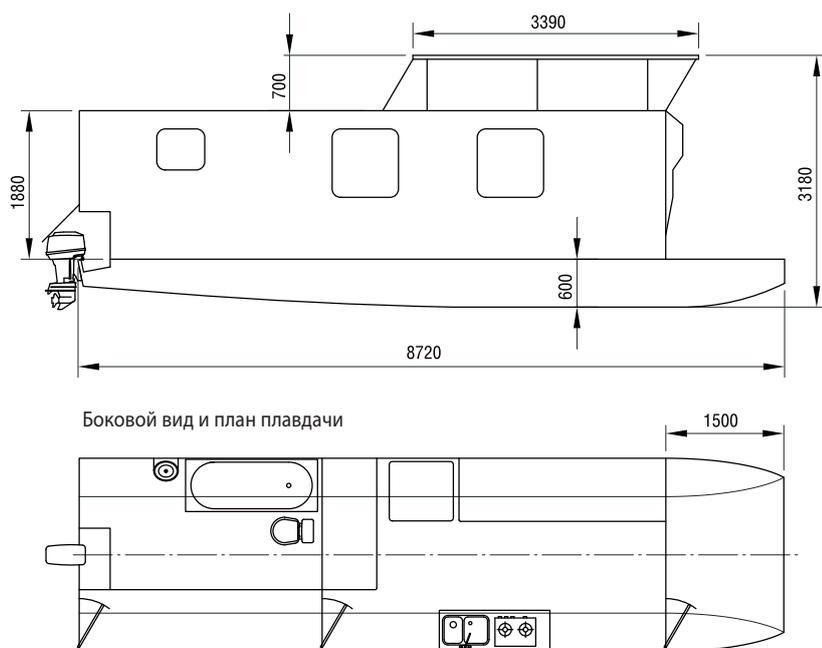
Предполагалось, что судно должно эффективно идти как в экономичном водоизмещающем режиме со скоростью 1–12 км/ч, так и в переходном режиме со скоростью 20–25 км/ч. Судно рассчитано на подготовленных пользователей, поэтому никаких леерных ограждений не предусматривалось.

После разработки исходных данных был выпущен эскизный проект плавучей дачи. Это получился катамаран с узкими корпусами, бензобаками на 600 л топлива и стационарным мотором от автомобиля «Запорожец» или «Жигули». Корпуса и мост планировалось выполнить из алюминиевого сплава, поскольку стеклопластик хуже переносит ударные нагрузки, а на малых реках удары о дно неизбежны. Зато в надстройке решено было в основном

использовать стеклопластик, что значительно облегчило судно.

После многомесячных раздумий (благо никаких сроков никто не диктовал) и изучения книги Х. Баадера «Разъездные туристские и спортивные катера» было принято решение, что корпуса будут иметь по всей длине прямоугольное сечение без сужения и с умеренным подъемом в корме. Наконец 4 января 1992 г. был выпущен первый габаритный чертеж плавучей дачи. Далее все было проще и понятней, и мы приступили к изготовлению судна, благо на предприятии можно было в то время купить любые материалы. Основную работу выполняли вдвоем с сыном. Корпус сваривали аргоном профессиональные сварщики.

Корпуса поплавков изготовлены сварными из алюминиевого сплава АМг6, дно – 3 мм, борта – 2 мм. Поплавки разделены на 11 отсеков водонепроницаемыми переборками толщиной 2 мм, что повышает живучесть, и соединены между собой поперечными балками – швеллерами высотой 80 мм. Дно моста из листового АМг6 – 1 мм. Стены сделаны трехслойными: стек-



Боковой вид и план плавдачи

лопластик-пенопласт-стеклопластик. Пол в помещении и крыша – из стеклотекстолита ВФТС толщиной 2 мм с ребрами жесткости. Крыша достаточно жесткая, что позволяет спокойно ходить по ней взрослым людям. Покрытие как корпусов, так и настройки – эмалью ХС-436, грунтовка АК-070.

Весь внутренний объем разделен на две части перегородкой с дверью. В носовом жилом помещении установлены диван, кресло, небольшой столик для приготовления пищи, газовая плита и обычный обеденный стол. В кормовой комнате имеются обычный унитаз, металлическая ванна, пластиковая раковина, сушилка для посуды, зеркало, вешалка для одежды. Забор воды производится электрической помпой.

В помещениях есть электрическое освещение.

Имеется рецесс, закрывающийся крышкой, которая служит небольшим столиком. Для заводки двигателя и его обслуживания эта крышка поднимается. В задней стенке предусмотрена дверь, что позволяет следить за мотором и швартоваться.

В прошлом году на даче два раза ходили (с двумя ночевками) на реку Канн. Это примерно 50 км от базы. Кроме того, было с десятков различных поездок поближе. Учитывая, что на воду судно спустили только в начале августа 2007 г., это уже немало. Доработок существенных не потребовалось. Сейчас идет постепенное дооснащение плавдачи. Предполагаем сделать отопление и нагреватель для воды.

Основные данные плавдачи

Габаритная длина, м	9000
Ширина, м	2500
Высота борта, м	0.6
Ширина корпуса, м	0.5
Осадка по корпусам, мм	300
Масса судна порожнем, кг	1300
Вместимость, чел.	6

Серьезных неожиданных недостатков в даче не обнаружено. Для ускорения ввода в эксплуатацию мы решили поставить подвесной мотор. Но мотор «Вихрь-30» явно не подходил для водоизмещающего судна. Поэтому приобрели «Нептун-23Э», для которого есть гребной винт шагом 220 мм и диаметром 260 мм. Однако и здесь относительное скольжение винта равно 62%, что делает КПД винта низким. Поэтому желательно применить другой редуктор с передаточным отношением не 1.73, а примерно 3.0, винт поставить диаметром 350 мм, тогда КПД винта можно будет существенно повысить. Можно попробовать сделать кольцевую насадку. А лучше всего в дальнейшем заменить подвесной мотор легким дизелем с большим винтом. (Однако при использовании мотора «Нептун-23Э» есть небольшое утешение: при снижении оборотов относительное скольжение винта уменьшается, а КПД винта растет.)

Примеривались и к импортным моторам, но все они требуют

качественного топлива, а у нас на Енисее высокооктанового бензина нет, да и в случае поломки дела будут плохи – не найдешь ни мастерских, ни запасных частей. Правда, у нас многие ходят на импортных подвесниках, но это все прогулки выходного дня. Рядом с Красноярском можно все найти и починить. А мы планируем ходить подальше – на 500 и 1000 км, на Тунгуску, Бахту, Курейку.

Насчет практичности такой дачи. Пока уход состоял из подкраски корпуса после зимы и мытья стекол, а так все – как дома: надо мыть пол, готовить еду, убирать со стола, застилать постель. На зиму дачу вытаскивали на берег лебедкой. Весной по снегу скатили на воду. Вот, пожалуй, и все.

Дача рассчитывалась на минимальную стоимость эксплуатации. На скорости в 16 км/ч, что позволяет идти вверх по течению Енисея, двигатель потребляет примерно 0.53 л бензина АИ-80 на километр. На экономичной скорости 12 км/ч расход – примерно 0.35 л бензина на километр. Немного денег идет на масло.

Ход достаточно комфортный, качка практически отсутствует, на ходу можно готовить на газовой плите.

Ежегодный техосмотр у нас бесплатный. Членские взносы за стоянку – 2000 руб. в год. Налог с владельца транспортного средства (как за лодку с мотором в 23 л.с.) – в сумме 287.5 руб. в год.

Если есть у читателей вопросы, пишите в редакцию.

