



Алексей Плотников. Фото автора

Прогулки на «Кракене»

В г. Ломоносове на берегу залива существует водно-моторный клуб «Нептун», в котором собрались «чудаки», любящие море и по мере сил и возможностей претворяющие свои мечты в реальность. Один из них – мой отец. Купив девятиметровый корпус океанской шлюпки, он задумал превратить ее в моторно-парусную яхту. Был сделан проект, закуплены материалы и инструмент. И вот, наконец, мы приступили к творчеству.

Все свободное время проводили на берегу, недостающие навыки приобретали путем проб и ошибок – опыта яхтостроения ни у отца (он – научный деятель в сфере, не связанной с судостроением), ни у меня, тогда школьника, только делающего первые шаги в таком серьезном деле, не было. Все трудности мы преодолевали легко, так как общие устремления всегда прибавляют сил и компенсируют неудачи.

Шло время; смена строя, кризисы и дефолты не позволяли всецело отдаваться любимому делу. Приходилось решать более насущные проблемы, и на достройку оставалось все меньше времени и средств. И вот минуло 15 лет. Отец вышел на пенсию, я получил опыт морских и океанских плаваний под парусами, а свою лодку мы так и не достроили. Мечта о семейных походах удалялась все дальше и дальше, пока в один из зимних вечеров к нам не пришел сосед по клубу и не предложил купить у него построенный им катер. Поразмыслив, мы пришли к выводу, что это лучший вариант на данный момент, тем более что средств на готовую парусную яхту

у нас не было. Лучше ходить на катере, чем прозябать на берегу. Так, собрав необходимую сумму, мы стали обладателями маломерного судна.

Предыдущий владелец строил катер для семьи из четырех-пяти человек для эксплуатации на реках и озерах Ленинградской области и Карелии. Основой для строительства послужил стеклопластиковый корпус восьмиметровой спасательной шлюпки промышленной постройки с высотой надводного борта 1.2 м и шириной 2.8 м. Круглоскулые обводы, рассчитанные на водоизмещающий режим, обусловили выбор двигателя и винта. На катере установлен стационарный трехцилиндровый дизель от болгарского автопогрузчика мощностью 45 л.с. с двухконтурной системой охлаждения. Механический реверс-редуктор – от отечественного судового дизеля. Трехлопастной гребной винт диаметром 450 мм заключен в поворотную кольцевую профилированную насадку. Для хранения запасов топлива предназначены две 200-литровые топливные цистерны по бортам катера.

Расположение дизеля в кормовой части определило и компоновку судна. Над моторным отсеком сделана ходовая рубка в полный рост, совмещенная с баней. В рубке по бортам установлены два удобных сиденья для рулевого и штурмана, основание которых являются частью продольных коек, раскатываемых при необходимости. Из рубки в кают-компанию ведет наклонный трап. По левому борту расположены мягкие сиденья и стол, который может опускаться до уровня сидений – тогда

получается удобная двухспальная койка. По правому борту – дровяной камелек и камбуз с двухконфорочной газовой плитой и мойкой. Полки и платяной шкаф также расположены в кают-компании. В форпике – две сужающиеся бортовые койки. На палубе основное место занимает надстройка, поэтому для более комфортного пребывания сделана кормовая площадка, обнесенная релингом. Для безопасного прохода по бортам по периметру надстройки установлены поручни. Этот катер прошел ходовые испытания в походе до Ивенского разлива и обратно без серьезных поломок и нареканий.

Основным недостатком судна была высокая рубка, ухудшающая остойчивость и увеличивающая парусность. Сразу начинать с серьезных переделок не хотелось – и так уже достаточно времени проведено на берегу, поэтому решили внести изменения только в облик судна. Дисгармонию можно было разрушить художественными приемами. Для этого пришлось проштудировать литературу по колористике и композиции. Муки творчества длились долго, пока не пришло явное решение, целиком вписывающееся в концепцию идеи. Оставалось только претворить в жизнь задуманное.

Все предварительные работы по подготовке и покраске корпуса были сделаны с особой тщательностью и с использованием современных судовых покрытий импортного производства. Общая суммарная поверхность составила около 50 м², на нее ушло 25 л эпоксидного грунта и 15 л полиуретановой краски. Работы по подготовке и покраске заняли 30 дней.

По морскому поверью, судно не должно долго ходить без названия, поэтому я придумал два варианта, но пока не спешил окрестить катер, который не прошел предварительных испытаний.

Наконец настал тот день, когда мы вышли на ходовые испытания. Свежий ветер и волнение в 3 балла позволили опробовать ходовые качества на различных курсах и режимах. Двигатель работал устойчиво, винто-рулевой комплекс обеспечивал необходимую управляемость и устойчивость на курсе. Для первого раза все было нормально. Потом мы еще несколько раз ходили до фортов, и основные плюсы и минусы стали понятны: нужно было устранить дифферент на корму, расположив балласт в носу. При балластировании свинцом или чугуном пришлось бы решать вопрос с креплением груза между

шпангоутами, иначе на волнении плохо закрепленный балласт пробьет корпус; также немаловажную роль играет доступ к корпусу при пробойне. Решили разместить двухлитровые пластиковые бутылки с песком, что позволило компактно уложить груз в треугольной носовой шпации и при необходимости обеспечить быстрый доступ к корпусу. Это дало положительный эффект, мы увеличили скорость на 0,3 уз – теперь по спокойной воде она составила 6 уз; улучшились управляемость и устойчивость на курсе.

Пора было приступить к осуществлению главной мечты – дальнему, недели на две, походу. Выбор пал на Выборгские шхеры – и идти недалеко, и есть на что посмотреть. Спешно начали готовиться к путешествию. Постепенно все рундуки начали заполняться необходимым снабжением; из-за нехватки места пришлось даже отказаться от бани. К тому же небольшое помещение, где расположены галюнь и печка, не позволяло безопасно принимать процедуры, а расходный бак над печкой увеличивал валкость. Демонтировав печь, мы высвободили пространство, необходимое для швартового и спасательного имущества.

При осмотре подводной части я заметил борозды от камня, полученные при швартовке или стоянке. Каково же было мое удивление, когда при более тщательном осмотре я понял, что это всего лишь красиво и элегантно выведенная буква «К». Это я посчитал знаком, и катер получил название «Кракен», теперь красующееся на борту («Кракен – мифическое морское чудовище гигантских размеров, известное по описаниям норвежских и исландских моряков, из языка которых и проис-

ходит его название» – Интернет-словарь Wikipedia).

Все складывалось как нельзя лучше, друзья по клубу старались нам помочь во всем, и это особенно радовало, ведь взаимовыручка и товарищество всегда были характерны для морского сообщества. Так, всеобщими усилиями мы подготовили и снарядили «Кракен» и, оставив на берегу все проблемы, 15 августа подошли к морским воротам южной части дамбы. Раньше для прохода по проливу Бьеркезунд необходимо было подавать предварительную заявку в пограничную службу, нынче достаточно при подходе к морским воротам связаться с пограничным постом по рации либо телефону. Получив разрешение, мы вышли в залив.

Легкий восточный ветерок и волнение в 1–2 балла позволили нам за пять часов проскочить путь до входа в пролив, там, у о. Западный Березовый, мы остановились на ночлег. Наутро погода изменилась, ветер зашел на юго-запад и стал крепчать. Нам до входа в шхеры оставался шестимильный переход по открытой воде, и, чтобы не зависнуть в проливе надолго, следовало использовать первое же за-тишье.

Такая возможность представилась только на следующий день. Выйдя из-за укрытия Березовых островов, на всех парах мы устремились к о. Вихревой. Небольшая зыбь и низкая облачность вызывали чувство беспокойства, которое заметно усилилось, когда слева начали напоздать облака, не предвещавшие ничего хорошего. Свинцово-серые тучи с закрученными краями и дождевые шлейфы, подсвеченные солнцем, являли угрозу, но она, казалось, минула нас, и вдруг за не-

сколько минут все изменилось: образовались полутораметровые волны с крутыми гребнями, сильные шквалистые порывы ветра срывали пену, зарядил дождь, и все завертелось. Идти намеченным курсом было невозможно. Бортовая волна и ветер валяли «Кракен» с борта на борт. Крен иногда достигал 45 градусов. Единственно верным решением было уходить мористее и принимать волны скулой. Около полупочаса мы боролись против волн и шквалов, наконец, по курсу появился просвет. Ветер начал стихать, волны уменьшились, постепенно улучшалась видимость. Не дожидаясь очередных сюрпризов, мы полным ходом пошли под прикрытие о. Вихревой. Как только зашли за мыс, опять поднялся ветер. Остров оправдывал свое название, но мы уже чувствовали себя в безопасности.

В дальнейшем мы переходили от одного острова к другому, проводя время в сборах даров природы и наслаждаясь нашими северными красотами. Обратный путь не принес никаких неприятностей, и мы спокойно добрались до дома. Полученных впечатлений и заряда энергии нам хватит на целый год.

Подводя итоги похода, определились с первоочередными работами по доводке «Кракена». Поскольку поворотная насадка, прекрасно ведущая себя на ходу, на самом малом ходу и на нейтрале не может обеспечить управляемость – все маневры приходилось выполнять на повышенных оборотах, необходимо дополнительно установить перо руля. Для снижения валкости придется сделать скуловые кили. Неплохо бы заняться ликвидацией мелких недочетов, но это уже перед следующей навигацией.



Основные данные катера «Кракен»

Длина наибольшая – 8,6 м, ширина наибольшая – 2,85 м, высота борта – 1,15 м; осадка – 0,6 м; мощность двигателя – 45 л.с.; пассажироместность – 5 чел.