



Юрий Ядрихинский, г.Тюмень. Фото автора

## Доработка лодки «НЕМАН-2»

**В**ырос я на реке, и был у меня когда-то «Silver Fox» с мотором в 50 л.с., но нормальному его использованию мешало отсутствие оборудованных спусков и причалов в местах рыбалок – тяжелую лодку на необорудованном берегу спустить еще можно, а вот вытащить и джипом не всегда удается. Это – во-первых. Во-вторых, реки в Тюмени разные, но в основном некрупные. А хочется попасть туда, где народу мало, но там – косы и перекаты, и лодки нередко приходится перетаскивать через заломы и мели, делать же это нелегко, особенно во второй половине лета. Эксплуатация на таких акваториях современных скоростных килеватых лодок может вызвать серьезные проблемы. К тому же в поездках по автотрассам на 400 км и более хотелось иметь лодку, вес которой «не замечала» бы машина любого класса, тем более что на наших закрытых водных акваториях серьезных волновых нагрузок ожидать не прихо-

дится, а значит, они неопасны для легких малокилеватых лодок.

Эти соображения подтолкнули меня к поиску лодки, более отвечающей этим условиям. Рассматривал двух кандидатов – «Неман-2» и «Крым», поскольку оба изготовлены



из АМг. «Неман-2» я приобрел в идеальном состоянии в одном ямальском поселке и по зимнику вывез в Тюмень, где он ждал своего часа. Выбор был сделан в пользу «Немана», так как «Крым» обладал излишней плоскодонностью и биением даже на ряби. Дельные вещи и оборудование изначально предполагал приобрести у моего партнера – фирмы «Техномарин» (сам я возглавляю тюменскую фирму, торгующую лодками, лодочными моторами и прочим).

И все же «Неман-2» требовалось доработать под мои цели, при этом я поставил следующие задачи:

1. Получить лодку, «заточенную» на экипаж из двух человек, вес которой с оборудованием и снаряжением позволял бы спустить ее с любого берега и обратно поднять, а также пройти на ней в любую протоку и старицу.

2. Максимально приспособить ее под современные требования, технически вооружить и сделать макси-



пить грузы на палубе для правильной центровки в начале путешествия.

Окантовку стекол подбирал под стиль лодки, а ее высоту такой, чтобы можно было перешагивать в кокпит. На рамку стекла спокойно теперь опирается и садится человек любой комплекции. Снаружи, на правой боковой окантовке стекла, предусмотрел съемное крепление фары-искателя.

производства, разместить импортный прибор не удалось из-за недостаточной высоты бака;

- рулевая колонка с регулировкой наклона, позволяющая в небольшой лодке управлять стоя и менять положение тела в дальних походах; редуктор без «отдачи» не требует постоянного подруливания;

- розетка прикуривателя, нали-



Рис. 1. Панель управления оборудована заново



Рис. 2. Под носовым люком – герметичный ящик, он же садок для пойманной рыбы



Рис. 3. Дуги тента складываются точно в габарит кокпита

мально комфортной, в том числе и для дальних походов. Лодка «Неман-2» была мне знакома и ранее, но на вооружение были взяты также отзывы Интернет-пользователей.

#### Вот что пришлось доработать.

В носовой части сделал проушины и ролик для фала (рис. 5), что позволило при коротких маневрах (например, спиннинговании) опускать якорь и поднимать его прямо с водительского места.

Носовой люк выполнил максимально большим в виде герметичного ящика (штатный носовой блок плавуности не удалял). Пойманную рыбу теперь складывать туда одно удовольствие. При желании в нем можно заткнуть дренажное отверстие пробкой и держать рыбу живой.

Новые поручни, нескользящее покрытие и рамка стекла, за которую можно держаться, позволяют безопасно находиться на носовой палубе. С помощью поручня можно также кре-

Взамен штатной передней банки оборудовал глухой запирающийся рундук, его крышка откидывается вместе с креслами. Рундук получился вместительным, в нем же находятся и разборные весла от «Казанки», впрочем, они еще не были в деле, кроме испытаний, так как четырехтактный мотор с гидроприводом откидки и весло-гребок позволяли выйти из любой ситуации и даже ставить сети.

Общая высота кресел с креплением и рундуком позволяют вытянуть ноги. Между креслами сделан бокс-приступок для мелких вещей, который используется как ступенька, благодаря чему легко перешагивать через стекло с носа. Под эргономику установленных кресел, в свою очередь, подгонял переднюю панель и контроллер.

На панели справа налево установлены (рис.1):

- сенсорный выключатель огней и помпы;

- указатель топлива отечественного

чие ее на современных лодках – тема необсуждаемая;

- в центре панели – многофункциональный прибор «Commander III», он умеет многое, но я использую функции тахометра, счетчика моточасов и расхода топлива;

- запирающийся «бардачок», он получился просто идеальным, а хорошая продольная центровка лодки на воде позволяет кружкам и всему остальному стоять на его крышке строго вертикально;

- слева от водителя, внизу – бокс для документов.

Весь объем под панелью проложил пенопластом и запенил; слева от пассажирского кресла, с опорой на рамку стекла, отлично встает ружье пассажира, а вот ружье водителя из-за контроллера мотора пришлось разместить сзади, вдоль сидений.

Все пространство от рундука занимает топливный бак (на рис. 6 виден патрубок заливной горловины).



**Рис. 4.** Трейлер «Лав-14» – один из лучших, выпускаемых в стране, но и он подвергся доработке



**Рис. 5.** Носовой ролик облегчает работу с якорем, теперь его можно переставлять одной рукой



**Рис. 6.** Транцевые плиты не только облегчили выход на глиссирование, но и могут использоваться как ступеньки



**Рис. 7.** Транец поднят на 12 см для установки «длинного» мотора

Заднюю банку удалил. Изначально бак получился объемом почти 80 л, но его пришлось обрезать до 66, так как «20-ке» поднять лодку с полной загрузкой (сосредоточенной в основном в корме) проблематично, а на освободившемся месте под фанерным пайолом разместил блоки плавучести. К тому же, для того чтобы развить скорость 35–42 км/ч, хватает небольшого расхода топлива (примерно 6.7–7.2 л/ч), и излишнего запаса топлива просто не требуется. Сместил подрезанный бак к рундуку, фактически в центр тяжести, что положительно сказалось на центровке лодки в целом.

Транец – тема особой гордости. Необходимость его поднятия, серьезного усиления и использования только с «длинным» мотором «L» даже не обсуждались (на рис. 7 свар-

ной шов – это как раз край старого транца). Для этой цели выбросил старый набирающий воду пенопласт – получилась большая ниша. Мотор теперь находится высоко над водой, и его не заливает на заднем ходу. И даже если два человека встанут на корму, кромка рецесса не опускается до уровня воды. Вообще ни при каких обстоятельствах вода не доходит до заливной горловины бензобака. За боковые ручки лодку легко перемещать, можно и опираться на них. Транцевые плиты значительно быстрее выводят лодку на глиссирование, а в качестве ступенек облегчают выход из воды.

Конструкцию тента и длину дуг подбирал сравнительным путем, чтобы можно было и сидеть, не нагибаясь, и все укладывалось в габариты лодки. Материал ходового тента и окон – из

числа применяемых в судостроении. Алюминиевых труб на дуги пока найти не удалось, а нержавейка, конечно, тяжеловата. Необходимость стоячного тента, по-моему, очевидна. Шили оба тента в Тюмени.

#### **Коротко об опыте эксплуатации.**

Штатный фиксатор поднятого положения мотора – только с одной стороны, поэтому я сразу добавил точно такой же и на другую сторону, что значительно лучше страхует поднятый мотор на автодороге (рис. 8).

Низкий борт лодки не является большой помехой, так как сидящих впереди защищают боковые отводы и стекла, а сзади пассажиров нет. В любом случае серьезного забрызгивания не происходит, а электрическая помпа легко удаляет воду. Первоначально на лодку думал поставить мотор в 25 л.с., но так как двухтактник даже не рассма-

тривался, выбор был сделан в пользу «Tohatsu MFS 20 EPTL». От установки четырехтактника в 25–30 л.с. остановил его избыточный вес, хотя дальнейший опыт эксплуатации с учетом переделок заставил слегка пожалеть об этом. «Трим» на малых моторах не вполне полноценный, но маневрировать на мелководье и подходить к берегу позволяет отменно. Как показал опыт эксплуатации с таким мало-мощным «тримом», установка клина на транце необязательна – после выхода на глиссирование мотор все равно на ходу не откинуть... Пустая же лодка с водителем, пассажиром, 30 л топлива на алюминиевом винте шагом 11 дюймов (максимальный для данного мотора) выдает скорость 39–40 км/ч по GPS. Из разрешенных 5400–6100 об/мин спокойно набирает 6000.

С максимальной нагрузкой (не менее 200 кг с топливом в корме), водителем, пассажиром и винтом 9 дюймов лодка на глиссирование не вышла и обороты не набрала (транцевых плит еще не было). Но при удалении 20 л топлива и переброске 40 кг в нос лодки это сделать удалось. После установки транцевых плит был приобретен фирменный четырехлопастной винт с шагом 7 дюймов. С двумя пассажирами, 130 л топлива, снаряжением и



Рис. 8. Для надежности удержания мотора в поднятом положении добавлен дополнительный кронштейн-фиксатор

продуктами на неделю лодка показала скорость 19 км/ч против течения, и первые 100 км были пройдены за 6.5 часов. А вот нержавеющий 11-дюймовый винт (максимальный для данного мотора) прибавки скорости не дал, остались те же 39–40 км/ч, но при 5800 об/мин. Было решено остановиться на алюминиевом винте.

Даже незагруженная лодка при скорости 40 км/ч не дельфинирует, на полном ходу уверенно и без опасного крена входит в поворот, не задирая нос и не

ныряя им. Немного пришлось поэкспериментировать с заглублением мотора. Заводские установки рекомендуют заглубление в пределах 5–25 мм. Выяснилось, что независимо от его положения ни обороты, ни скорость не изменились. Остановился на минимальном значении, и даже надставил транец, решив, что при малом заглублении уменьшается вероятность «поймать» препятствия, а в резкий поворот входит и необязательно, да и электроника не даст «перекрутить» мотор при захвате воздуха.

Лодка уверенно ходит в волну под любым курсовым углом. Гребень кильватерной струи формируется идеально. Полностью устранить дребезжание тонкой обшивки пока не удалось, продолжаю ее запенивание. Объем блоков плавучести даже увеличен против заводских объемов, но перераспределен в нос, под пайол и в корме. «Боевой раскрас» лодки подсказал мой коллега из г. Бодайбо.

Для хранения и перевозки использую прицеп «ЛАВ-14» (рис. 4). Из-за тонкости металла на днище боковые опорные ролики пришлось заменить на направляющие от прицепа МЗСА, благодаря чему увеличилась опорная поверхность. А подкильные ролики сохранил, что в целом позволяет легко затаскивать лодку на прицеп в случаях мелководья. ■

**MERCURY**  
MerCruiser



**МОТОСЕРВИС**  
Авторизованный дилер

Продажа стационарных двигателей  
Сертифицированный гарантийный сервис-центр  
Установка и обслуживание двигателей  
Продажа запчастей и аксессуаров

www.catalog.mercury-ms.ru  
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Москва, Дмитровское шоссе, 46/2  
Тел. (495) 482-1701, 482-4311

**MERCURY**  
№1 на воде

**МОТОСЕРВИС**  
Официальный дилер

mdiesel@df.ru  
www.mercury-ms.ru  
www.mdiesel.ru  
тел. (495) 482-77-01,  
482-43-11, 485-11-00  
факс (495) 481-69-00

-2х и 4х тактные  
моторы мощностью  
2,5-275 л.с.  
-Стационарные  
двигатели

**MERCURY**  
MerCruiser

-запасные части и  
аксессуары  
-сертифицированный  
гарантийный  
сервис-центр

www.catalog.mercury-ms.ru  
электронный каталог запчастей и аксессуаров

www.aeroboat.ru

классические аэроботы "Тайфун"  
каютные аэроботы "Тайфун-К"  
прочные алюминиевые корпуса  
каютные утепленные модификации

Владивосток 8 9025 577272 (4232) 63 90 11



