

› Ээро Пойхонен, Финляндия

# Новая жизнь крылатой «Волги»



*Прогулочные катера на подводных крыльях «Волга» (проект «373-МЕ») разработки КБ Р.Е. Алексеева\* с 1958 г. выпускали разные заводы СССР, и до сих пор их можно встретить на наших реках и лодочных стоянках. Однако немногие знают, что их модификации продавались и в европейские страны, где восстановление этих судов теперь стало своеобразным хобби. Об этом и идет речь в предлагаемой статье из финского журнала «Kirrari».*

\* Этому замечательному конструктору в этом году исполнилось бы 90 лет. – Прим. ред.



Члены «колхоза»: слева – Марку Туомайнен (ответственный за крылья), Микко Ряйсянен (повар), Харю Ниемеля (механик), Тимо Кортемяки (ответственный за палубу), Микко Хелпийо (координатор проекта), Техно Сойну (плотник), Катарина Лейно («крестная мать») и Хенрик Лейно (внутренняя отделка)

Ход катера на крыльях красивый и шумный. Когда вся бригада из семи человек на борту, скорость достигает более чем 40 уз.

Ностальгия по продукции бывших коммунистических стран сегодня характерна для всей Европы. В городе Уусикаупunki (Финляндия) дружная компания из семи человек приобрела в Советском Союзе обветшалый катер «Волга-70» 1974 г. выпуска, и с этого момента модная ностальгия получила путевку жизнь: в гаванях архипелага Турку все оборачиваются, когда 8.5-метровое судно «Family Fight-7» (так катер теперь называется) поднимается на крылья. Оно мчится со скоростью 40 уз в сопровождении фонтана брызг, оглушительно ревя 8-цилиндровым двигателем. Новое название лодки «Family Fight» переводится как «Семейная ссора». «И откуда название пришло?» – многие спрашивают владельцев. «Так с наших же слов», – смеясь, говорят все семеро.

Этим увлеченным водномоторникам план возродить катер на подводных крыльях пришел в голову неожиданно, когда один из них – Хелпийо – наткнулся однажды на ее корпус во дворе ближайшей малярной мастерской – она была сдана туда одним его приятелем из Турку, у которого, очевидно, иссяк энтузиазм с ней возиться. Владельца установили путем настоящего детективного расследования. Хелпийо вместе с шестью товарищами организовали «колхоз» (название – тоже дань ретроностальгии), который купил лодку в начале 2005 г. Первоначально планировалось спустить ее на воду к лету 2006 г. Но переоборудование, как и ожи-



далось, продвигалось стремительно, и «Волга-70» встала на крылья уже через три месяца напряженной работы. «Первый рейс в Марианхамина сделали в сентябре», – рассказывает Хелпийо. Самый важный фактор быстрого продвижения работ, как он считает, это наличие в бригаде умельцев из самых разных областей, перед каждым из которых стояла конкретная задача. Кроме того, в их распоряжении была хорошо оборудованная мастерская.

Бригада приняла решение переоборудовать лодку для дневных прогулок, при этом старую рубку удалили. Затем корпус покрасили, трансмиссию разобрали, проверили и собрали вновь. Управление поменяли с тросового на гидравлическое. Палубу и интерьер обновили, но «больше – ничего не трогали», – подытожил Хелпийо; подсчитал рабочие часы всех членов команды – получилось 350.

### Качество советских времен

Просторный корпус «Волги-70» длиной 8.5 м и шириной 2.1 м склепан из тонкого алюминиевого листа. Он разделен на три отсека водонепроницаемыми переборками; отделены форпик под носовой палубой и кокпит, в котором все оборудование тоже водонепроницаемо. Вес лодки – около 1350 кг. «Качество работы поразительное, – рассказывает Хелпийо. – Конечно, боялись, что через заклепки будет просачиваться вода (видимо, финны были слабо знакомы с клепаным судостроением. – Прим. ред.), но соединения оказались выполнены с идеальной точностью. А поскольку корпус покрасили в специализированной мастерской мощным слоем полиуретановой краски, это тоже добавило водонепроницаемости. Интерьерные работы также выполнены очень аккуратно. Вода, правда, сочилась из-под цинковых шпигатов, но после уплотнения их «Sikaflex» они перестали пропускать воду». Бригада решила не применять токсичные необрастающие краски, а лишь почаще поднимать лодку для мытья днища.

На сегодняшний момент корпус, не считая палубы, приобрел свой первоначальный вид. Палубу же обновили, сделали ее из алюминиевого листа, который необходимо было разрезать на две симметричные части. «Неожиданностью было то, что первая отрезанная половинка зеркально должна была бы подойти к другому борту, но сначала она не подошла, – вспоминает Хенрик Лейно, отвечавший за отделку. – Это стало проблемой для Тимо – мастера по палубе».

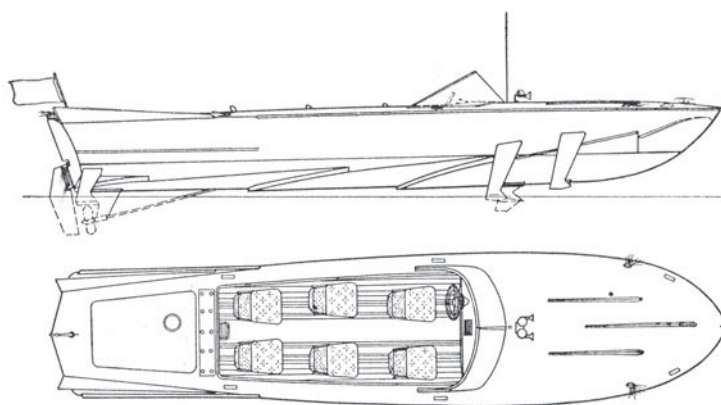
Выполненные из нержавеющей стали крылья оказались в прекрасном состоянии. Они не нуждались ни в чем, кроме шлифовки и полировки. Крылья изолированы от алюминиевого корпуса проставками и герметиком. Крепежные штифты выполнены так, что, например, если судно при движении налетит крылом на камень, то они просто сломаются, а корпус останется невредимым.

### «Волга», стилизованная под «Riva»

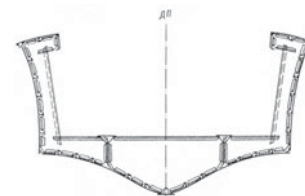
Прежнюю обстройку кокпита разобрали и обновили. Сейчас цвет лодки – комбинация темно-синего и ярко-красного (цвет «Феррари»); зашивки выполнены из тиковой фанеры. «Мы стремились к стилю, характерному для итальянской «Riva», хотя судно – для внутренних вод», – обосновывает Хенрик Лейно.

Самым дорогостоящим приобретением оказались сиденья на восемь человек, чтобы хватило на всех. Приборную панель подновили, и теперь она выглядит, как в оригинале.

Изначально в лодке был 6-цилиндровый дизельный двигатель «Volvo Penta», который заклинило. Новый нашли в местном доке. Вольвовский 225-сильный бензиновый «V8» отличался от прежнего на пару сотен лошадиных сил, который



Катер проекта «373-МЕ», он же «Волга», выпускавшийся три десятка лет заводами Советского Союза



### Основные данные катеров на подводных крыльях

	«Volga-70» (поставка в Финляндию)	пр. «373-МЕ» (в оригинальном исполнении)
› Длина, м	8.56	8.5
› Ширина, м	2.10	2.10
› Высота борта на миделе, м	—	0.98
› Осадка, м:		
на стоянке	0.92	0.85
на ходу	0.52	0.55
› Водоизмещение, кг	1350	1886
› Пассажировместимость, чел.	6	6
› Двигатель	«Volvo Penta AQR32A/270D»	«МЗМА-412»
› Мощность максимальная, л.с.	106	75
› Скорость максимальная, уз	35	32
› Запас топлива, л	120	80



В таком исполнении – с рубкой и двигателем «Volvo Penta» — старые «Волги» еще можно найти в Финляндии







Тягач для лодки «Family Fight-7» – старый армейский ГАЗ-52

по договору можно было и вернуть продавцу при неудаче. «Чтобы установить его, палубу вскрыли, сняли, а затем проверили работу нового двигателя. Все остальные агрегаты внутри остались прежние, только покрасили их и масло в них поменяли. Поворотно-откидную колонку сняли, проверили и собрали опять», – рассказывает Хелпийо.

### На крыльях по большой волне

С гребным винтом пришлось немного повозиться и подумать. Прежде стоял винт диаметром 14 и шагом 21 дюйм. При этом гребной вал развивал до 6000 об/мин, что нам не требовалось. Пришлось заменить винт на 16-дюймовый с шагом 23 дюйма. Сейчас скорость вращения вала – 5000 об/мин, при которых максимальная скорость достигает 44 уз.

«Прежний винт был оптимизирован для выхода судна на крылья, после этого корпус не касался воды. Судно поднималось на крылья даже при скорости менее 10 уз, независимо от количества человек на борту – один или восемь», – рассказывает Хелпийо. Для исходной «Волги» была заявлена максимальная скорость 30–32 уз под 106-сильным дизельным двигателем «Volvo Penta». Лодка предназначена для использования в прибрежных водах, реках и озерах, где нет большого волнения. «Конечно, 40 уз и более влияют на поведение судна, и это довольно опасно, – признает Хелпийо, – на этой скорости оно начинает рыскать на курсе, хотя обычно идет красиво и мягко, без «рубки» волн, напоминая старый «Таунус» без бампера». При метровом волнении под управлением судно идет шикарно. Только при большем волнении в кокпит начинает попадать вода, при этом скорость снижается и лодка сходит с крыльевого режима. Влияние волны заметно – топлива при этом расходуется заметно больше. Это наблюдение ребята сделали в первом рейсе из Усуикаупунки в Марианхамина. В пути встретилась метровая волна, и топливо кончилось, хотя до места еще немного оставалось. Обратный путь проходил при полном штиле, времени потребовалось два часа, и, будучи уже на месте, заметили, что бензина осталось с четверть бака.

«Volvo Penta V8» в просторном машинном отделении выглядит, как изюм в булочке

Комбинация ярко-красного и темно-синего в сочетании с натуральным деревом – фирменный стиль заботливо переоборудованной старой «Волги»



В первой пробной поездке обнаружилась проблема с системой управления. Первоначальное тросовое управление «Teleflex» было слабо затянуто, люфтил привод. Когда скорость возрастала, лодка начинала рыскать и колонку било о борта. Движение стало заметно устойчивее, когда тросовое управление поменяли на гидравлическое.

### На Первомай опять в полет

Все члены бригады сошлись во мнении, что в ходе реализации проекта проблем встретилось мало, а их решение находилось быстро, поскольку в бригаде всегда был человек, разбирающийся в разных областях, а если решение не могли найти сами, то активно исполь-

зовали интернет.

Лодка «Family Fight-7» пока еще не вполне готова. Ветровое стекло временное, запланирована замена стояночного тента, правда, уже на будущий сезон. Мы надеемся, что судно встанет на крылья уже на следующий Первомай (праздник Ваппу) в городе Усуикаупунки.

Члены команды заключили между собой письменный договор о том, что каждый может использовать катер, когда захочет, бензин – за собственный счет. Может быть он использован и в различных акциях и представительских целях. «Наш опыт – безусловно, заслуживает внимания», – считают члены «колхоза», основываясь на своем опыте. ▬

Перевод с финского Алены Поздняковой