

## Рубка на «Казанке-2М»

Более десяти лет назад появилось у меня большое желание приобрести моторную лодку. Жить в Твери, на берегу Волги, и не иметь своего водного транспорта – это, по меньшей мере, лишить себя большого удовольствия речных путешествий. Из всего небогатого в то время выбора понравился больше всего «Крым». Купил по слу-



чаю два стареньких «Нептуна», зарегистрировал лодку, и всей семьей сразу же отправились в путешествие вверх по Волге, набираться впечатлений.

Так продолжалось три года. Холодная осень, дожди, почти плоскодонное днище и отсутствие каюты сделали свое дело. Захотелось купить что-то побольше, с каютой, но в то же время не очень тяжелое, чтобы можно было вытащить на берег и перевернуть в гараже. Искал «Ладогу-2», «Москву-2», но подходящих для покупки вариантов не было.

И вот в самый разгар сезона к нам в гости приехал с Камчатки мой дядя, заядлый охотник и рыбак. Однажды он рассказал, как у них сломался мотор и река вынесла их лодку «Казанка-2М» в океан. Более суток они вдвоем боролись со стихией, гребли к берегу, стерли руки в кровь, но все закончилось благополучно. И с каким уважением он отзывался о «Казанке-2М»: «Если бы не «вторая «Казанка» с ее острым носом и высоким бортом, мы бы погибли». И тут подвернулся случай – «Казанка-

2М» продавалась рядом на лодочной станции. Радости моей не было предела. Устраивало все: длина более 5 м, высота борта, вместимость, большой кокпит и багажник, малый вес, но – пугало отсутствие рубки.

Ну, была не была, придется делать самому. И тут работа началась. Перевез лодку в гараж, начал воплощать свою мечту в жизнь. Самым сложным оказалось выбрать пропорции и углы скоса рубки и лобового стекла. Встречались мне многочисленные «Прогрессы» с квадратными и неудобными надстройками, бороздящие Волгу вверх и вниз, – никак не хотелось мастерить что-то подобное.

Перелистывая подшивку журнала «Кия», по крупницам собирал самые подходящие варианты постройки кают и набрасывал на бумаге эскизы. Вырезал в переднем грузовом отсеке переборку до блока плавучести, убрал средний ряд сидений и стал примерять возможные высоту и углы скоса каюты. После многодневных прикидок (благо сезон уже был позади) длину и высоту

надстройки выбрал. Рубка поднялась на 30 см над уровнем палубы и продлилась в корму на 120 см. Вырезанная палуба стала крышей. Боковины изогнул из листа АМг толщиной 2 мм. Каркасы средних сидений пошли на изготовление передней панели. Все швы промазал герметиком и стянул обычными заклепками из пистолета.

Лобовому стеклу из соображений дизайнера пришлось давать большие углы наклона. Это сначала пугало, выдержит ли стекло удары. Потом оказалось, что даже при сильном ветре парусность практически не докучает. Скапливались капли от дождя и брызг, так что пришлось установить автомобильный стеклоочиститель (задний от «ВАЗ-2108»). Рамку изготовил по факту уже готовых стекол – из дюралевого швеллера, укрепив в середине нержавеющей трубкой диаметром 12 мм.

Посадка с носовой палубы стала неудобной, а делать форточку в стекле не хотелось. Пришлось изготовить боковые Г-образные надделки на привальный брус (из сплава АМг, длиной 250 и шириной 10 см). Теперь без труда можно забираться в кокпит. Носовые релинги выгнул из нержавеющей трубы диаметром 16 мм.

Два окошка из оргстекла сделали рубку не то чтобы светлее, но как-то уютнее. Внутри оклеил потолок и борта пенопластом, установил освещение, врезал динамики. Ночлег для двоих (а если потесниться и троих) превратился в нормальный отдых, спокойный сон. Между сланями проход застелил 8-миллиметровой фанерой, покрыл спальные места изолоном. Даже позд-

ней осенью, проводя ночь на рыбалке, чувствую себя комфортно: ставлю в кокпит керосиновую лампу.

Вместо старых сидений установил автомобильные – с откидывающимися спинками от трехдверного «Фольксвагена-Гольф». Задние пришлось немного подрезать и опустить на 8 см вниз (спинка оказалась слишком высокой). Под сиденье удачно встал бензобак от «УАЗ-452», который раскрепил пенопластом и монтажной пеной. Под слани и в передний блок плавучести тоже заложил куски пенопласта, скрепив его пенополиуретаном. В результате ход лодки стал гораздо тише, дюралевый корпус теперь не «поет» даже на крупной ряби.

Уключины для весел перенес на 310 мм в корму (спинки передних сидений мешали удобно грести), но потом от весел вообще отказался, стал возить только одно весло-гребок для аварийного подхода к берегу.

Ввиду того, что у «Казанки-2М» транец выносной, для удобства обслуживания мотора на воде к корме по бокам приделал площадки из дюралюминия размером 310×390 мм. Установил трап, без которого, как оказалось, забраться в лодку из воды просто невозможно. Сам транец был усилен и поднят под длинную ногу мотора.

Пришлось установить регулируемые транцевые плиты (на струбцинах) размером 230×180 мм из-за того, что центр тяжести сместился в корму, и лодка достаточно заметно потяжелела.

Все перечисленные изменения дали замечательный результат. Сохранился довольно просторный кокпит, пригодный для удобной работы со спиннингами и приема пищи, и появилась маленькая, но уютная каюта для защиты от непогоды во время многодневных путешествий.

Дуги тента остались родными, од-

нако пришлось поднять их на 160 мм, чтобы свободно проходить под ними. Врезал четыре окна из прозрачной пленки, и плохая обитаемость закрытого тентом кокпита перестала угнетать. Для перевозки я изготовил прицеп по размерам и килеватости днища. Теперь, выезжая на Рыбинку или Селигер, не беспокоюсь ни о ночлеге, ни о высоте волны. В своем катере я уверен на 100%. Ведь все пришлось делать своими руками, почувствовать каждую его заклепку, вдохнуть в него новую жизнь (в этом году ему уже 34 года!). И он платит мне тем же. Называю его теперь только катером, а не лодкой.

В заключение скажу, что перестройка лодки – дело очень трудоемкое и длительное, требующее огромного терпения и сил. Однако то ощущение, которое дарит успешная реализация мечты, несравнимо ни с чем. Только сейчас я стал понимать строителей-энтузиастов маломерного флота.

ИЗ ПОЧТЫ РЕДАКЦИИ Юрий Петров, г. Нижний Новгород

## Каютные сани Фокса

В юбилейном № 200 помещено фото моего первого катера с обводами Фокса. Я и мои товарищи убеждены, что такие трехкилевые обводы – идеальный вариант для 6-метрового каютного катера, который эксплуатируется в нашей средней полосе с ее капризной погодой. Только на таком катере можно плавать до глубокой осени, имея необходимый для семейного экипажа комфорт. Удастся оборудовать раскладывающуюся полноразмерную кровать 1800×2000 мм, а для двоих – две отдельные койки по бортам. Очень много емкостей в лыжах и в носу для снаряжения. Имеется кухонный стол с газовой плитой и умывальником, шкафами для посуды и провизии.

Над моторным отделением сохранен открытый кокпит; есть и водометный вариант с капотом для мотора. Кокпит прикрыт бортами, позволяя в холодное время укрыться за ними.

Теперь могу поделиться опытом постройки саней Фокса той же длины 6 м при ширине 1.8–2.0 м и высоте

борта 0.8–1.0 м. Опыт подсказал необходимость уменьшить высоту каюты (до 1300 мм) и рубки (до 1850 мм), это существенно снизило лобовое и боковое сопротивление. Носовая дверь для удобства швартовки и входа в каюту увеличена. Окна, наоборот, сделаны поменьше (в дальнейшем поставлю двойные), чтобы уменьшить конденсат в холодную погоду.

Рубку попутно удлиннили на 500 мм,

это улучшило планировку в районе поста управления и камбуза.

В носу сделаны ниши для якоря и грязной обуви.

Конструкция традиционная. Поперечный набор вырезан из бакфанеры толщиной 10 мм, а продольный – сделан из сосновой рейки. Промежутки заполнены пенопластом ПС-4 толщиной 15 мм. Снаружи корпус оклеен стеклотканью на эпоксидке ЭД-6.

