



Анатолий Трушин,  
Бутово-Можайск. Фото автора

# БОЛЬШОЙ РАССКАЗ о маленькой лодочке

**И**дея этой лодочки явилась следствием неодолимой тяги к экспериментам и хотя бы мысленного продления короткого феоодосийского отпуска... Там, в Феодосии, у меня – пластиковый «Бычок», довольно удачно переделанный в швертбот. Раньше он часто ходил по заливу и был украшением нашего рыбацкого причала ПМ220. Потом времена изменились. Причал стал походить на зубастую стену вилл, вставших прямо из морской пены. Исчезли «Прогрессы», остались считанные «Вихри»... Безнадежно состарился и мой «Бычок». Потек швертовый колодец, соль стала грызть алюминиевый рангоут. Десятидневный отпуск не позволял сделать необходимый уже капремонт. Времени хватало разве что на встречи с оставшимися еще друзьями, с которыми удавалось сходить в море, да на покраску ржавых ворот лодочного гаража. А так хотелось лета в промозглой московской осени и неумолимо надвигающейся бесконечной зиме. Нужна была альтернатива.

## Модель

Отодвинув кипу «КиЯ» и Х.Баадера в сторону, я стал рисовать эскизы небольшой лодочки, лишенной тех не-

достатков, с которыми мне приходилось мириться в своей практике. Я твердо знал, чего не хотел: сильного крена при ходе под парусами; вечной головной боли – швертового колодца и самого шверта; никаких седловатых бортов, черпающих при повороте воду ведрами. Опыта проектирования и строительства не было, своего причала и залива в Москве не было также. Значит, корпус шарпи, картопразмерения и хранение в гараже вместе с машиной.

Поиск формы занял очень много времени. Сначала наброски корпуса имели просто обратную килеватость, затем все чаще стали появляться образцы, напоминающие сани Хикмана. Постепенно вырисовалась форма шпангоутов, напоминающая букву «W» со вставленной посередине горизонтальной перекладной (лыжей). При полной загрузке ватерлиния должна была проходить как раз на уровне этой перекладной. Предполагалось, что заглубленные бортовые спонсоны обеспечат достаточную величину бокового сопротивления дрейфу при ходе острыми курсами, а ширина лыжи будет не критичной для ударных нагрузок при ходе на волнении. В продольном направлении лыжа, образующая свод

туннеля, начинается несколько позади носовых оконечностей и плавно снижается к корме. В общем, получился гибрид катамарана (развитые поплавки-спонсоны) и саней Хикмана (мост-«лыжа», практически касающийся воды на миделе и имеющий небольшое заглубление в корме).

Первичная установка на высокую начальную остойчивость и отсутствие шверта, как казалось, была достигнута. По моим представлениям, лодка должна была ходить под парусом острыми курсами, на веслах (при создании небольшого дифферента на нос) и под мотором достаточной мощности в переходном режиме (заглубленная в корме достаточно широкая лыжа).

Сначала я чертил модели на компьютере в призматических формах, затем сплайнами сглаживал, делал развертки и печатал их на листах формата А4. Степлером сшивал вырезанные детали обшивки и лаком для ногтей герметизировал швы. Получались модели в масштабе примерно 1:10. Бумажные кораблики плавали по ванне. Я решил увеличить масштаб модели до 1:3 и на ней отработать технологию постройки, уточнить объемные характеристики корпуса, решить вопрос парусного вооружения.

От традиционного способа постройки я отказался, считая, что он требует большего, чем мой, опыта столлярных работ. Метод «сшей и склей» также не подходил – в узкие, глубокие и длинные спонсоны было бы трудно устанавливать элементы набора. Решение пришло в «пробке» на дороге. Рабочие делали каркас навеса над ямой в дорожном полотне. У меня было

Тем не менее я решил воплотить идею во всей чистоте авторского замысла. Модель с пирамидальными парусами была водружена на журнальный столик. Внушало! Мой зять и парусный консультант Алексей Ноздрин (хорошо известный в серфовой тусовке), качал головой. По его совету было решено сместить центр парусности за ось вращения, с тем, чтобы паруса станови-

неподвижной и штатно раскрепленной штагами. В конце концов, я решил, что ранее наклонный четырехрогий гик будет иметь два уровня. Гик расположен позади мачты и вращается на нижней и верхней полуосях, установленных в кронштейнах, закрепленных на мачте. Максимальный угол поворота гика  $\pm 90^\circ$ . Нижняя шкаторина паруса получается наклонной, а шко-



время в деталях разглядеть методику постройки моего корпуса.

Сначала был установлен длинный П-образный киль, а затем в мгновение ока к нему с двух сторон были прирезаны наклонные стропила – бортовые ветви моих шпангоутов.

За несколько длинных зимних вечеров корпус модели был готов. После шпаклевки и покраски он отправился в ванну, где раньше плавали бумажные кораблики. Отмечался незначительный носовой дифферент. Нужно было решать вопрос парусного вооружения. Лодка должна была ходить с малым креном. Корпус с катамаранной компоновкой обладал большой начальной устойчивостью. Вспомнились малокренящие пирамидальные паруса Норвуда. Через Интернет удалось добыть его книжку. «Пирамида» состоит из двух наклонных треугольных парусов (стакселей), соединенных вершинами. Нижние шкаторины парусов раскреплены на горизонтальном Х-образном гике. Устройство паруса довольно сложное. Вращающаяся мачта с закрепленным сложным пространственным гиком, паруса не становятся во флюгерное положение. Но главное – мне ничего не было известно о практической реализации этой идеи.

лись во флюгерное положение. Гик стал наклонным. Плоскость, в которой лежали его ветви, была приподнята к корме для того, чтобы сделать место для рулевого более просторным и безопасным. Алексей сшил лавсановые паруса. Можно было проводить испытания.

Чертановский пруд был подходящим местом. В принципе, все работало. Паруса смотрелись вполне эстетично, но дифферент на нос сильно портил картину. Загрузку модели увеличили, поместив весь груз вплотную к транцу. Модель выровнялась, но стала «тащить» воду. Ход замедлился. «А если бы это была лодка, а не модель», – подумал я. Оставалось исправлять допущенные ошибки. И еще – такой мачты-карусели в лодке я не хотел! Либо все должно быть проще, либо нужен обычный парус.

Начались доработки. На форштевни и кили были установлены треугольные наделки, таким образом, что высота, а следовательно, и объем корпуса в носовых оконечностях увеличились. Теперь все стало как надо. Проблема модернизации мачты и гика решалась гораздо дольше. Дело сдвинулось с мертвой точки, когда было решено, что вращаться будет гик, а мачта останется

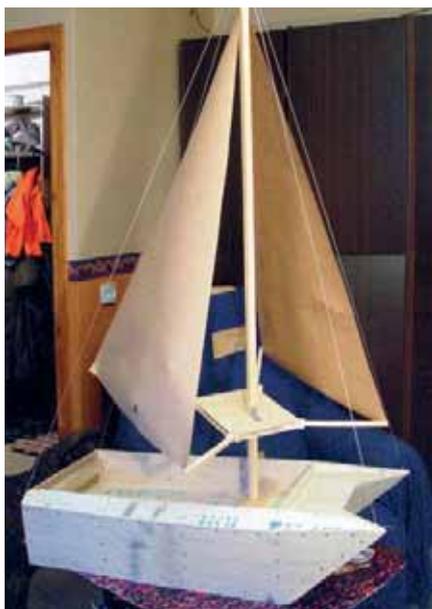
товое древко гика расположено выше головы рулевого.

Как только на ближайшем к дому буттовском карьере растаял лед, я с нетерпением стал ждать ветренных выходов. И вот состоялось! Дед, зять и два внука составили команду испытателей. Началось все плохо: старший внук съехал в ледяную воду по глинистому берегу карьера. К счастью, пока совершалась процедура аварийного переодевания, ветер не стих! И далее все пошло замечательно. Лодочка шла ровненько, хорошо держала курс, справлялась с оверштагом. Она умеренно кренилась на острых курсах, а на бакштаге стремилась зарыться подветренным носом в попутную волну... Отчетливо было видно, что лодка идет на одной длине волны, а позади кормы отмечаются сглаженные поперечные волны небольшой высоты.

Итак, модельный этап закончен. Он занял... два года, которые прошли не без удовольствия, это уж точно.

### Лодка

До начала собственно постройки я решил оценить предстоящее мероприятие. Прикинув количество материалов: досок, реек, фанеры, саморезов и смолы, я понял, что по порядку вели-



чины вписываюсь в свой бюджет. Из опыта модельного периода стали ясны преимущества работы в квартире. Свободная площадь нашей квартиры позволяла устроить стапель для лодки размером 2.42×1.15 м. Со всех сторон к стапелю оставались сквозные проходы с минимальной шириной 0.3 м. Замеры показали, что с минимальными зазорами корпус можно будет вытащить через большое окно. Вот только 3-й этаж... Последнее обстоятельство меня смутило не очень сильно, и я утвердился в решении строить корпус в квартире.

Совершенно неожиданно в Москву приехал Сергей – сын моего феодосийского друга и соседа по причалу, опытный самодельщик. Уже за первые выходные были сделаны необходимые закупки, собран удобный и капитальный стапель, склеены и выставлены килы. Ровно через месяц набор корпуса был полностью готов под обшивку.

Любая из разверток обшивки должна была вписываться в лист 1.25×2.50 м, но я волновался, поскольку не проверил этот момент после увеличения объемов носовых оконечностей модели. Картонные выкройки элементов обшивки были сделаны «по месту». Когда их наложили на листы фанеры, я с облегчением вздохнул – пусть и без запаса, но они все помещались в листы. Клеить фанеру «на ус» не пришлось.

Обшивка наружных бортов и центральная лыжа подтянулись к набору без значительных усилий, так как имели небольшую погибь. Хуже дело обстояло с внутренними бортами спонсонов. В носовых оконечностях заготовки имели более сложный крой и загибались по меньшим радиусам. В ход пошли мокрые махровые полотенца и утюг с паром. Все обошлось без треска ломающейся фанеры. Конструкция стала значительно тяжелее. Взгрустнулось, ведь еще столько пред-

стояло впихнуть в эту «скорлупу». Но я решил не отступать от сложившейся практики, когда жесткость и прочность ставятся во главу угла. Подготовка к склейке заняла больше времени, чем сама работа. За два очень длинных вечера набор и обшивка стояли на эпоксидке. Можно идти хоть в ледовое плавание! Монтажные работы по корпусу были закончены, предстояла его оклейка. Процедура, невыполнимая в квартире даже по моим представлениям.

Пятеро толковых ребят, разборные строительные леса и «Газель» помогли вытащить лодку. Подъезд обтянули полосатой ленточкой, быстро собрали леса и начали. Корпус с минимальными зазорами вышел в окно. Дополнительно подвязали канат-оттяжку и спокойно, без блоков, на руках опустили на асфальт. Все было как-то буднично.

Шпаклевка и шлифовка корпуса



не заняли много времени, так как на предыдущем этапе все было сделано аккуратно. Вес еще неоклеенного корпуса неумолимо приближался к 100 кг. Двухслойное его покрытие стеклотканью на эпоксидке сразу перекрывало эту психологически важную отметку. А тут еще возникли проблемы – я не мог оперативно найти тонкую ткань. Последнее тепло уходило, и я закупил огородного «агрила». На образце оторвать проклеенные слои друг от друга и от основы было чрезвычайно сложно. От усиления килей дополнительными лентами я отказался, так как предполагалась их обшивка рейками.

До сентября оставались считанные дни. Спуск наместили на 1 сентября на 18.30. Несмотря на рабочий день, все собрались на месте в срок. Вечер был холодный и ясный. Погрузка и доставка к берегу прошли спокойно. Грунтовый слип застелили линолеумом. В степс вставили двухметровый брусок подходящего сечения и к нему подвязали страховочный конец. Аккуратно на руках спустили корпус, и лодка оказалась на воде. Меня трясло от эмоций и холода. Все получилось! Продольный дифферент был нулевой, высота надводного борта соответствовала расчету, лыжа на транце лишь слегка касалась воды. Испытания под нагрузкой тоже обнадеживали. При посадке человека на планширь надводный борт имел большой запас. Даже при двойной загрузке все было нормально. Только одно обстоятельство заставило меня наморщить лоб – проблема с продольной центровкой лодки. Для коротких лодок это известная тема. Мы с Сергеем подвигались по лодке, и я наметил примерное положение носовой и центральной банок. Кормовую

банку делать было нецелесообразно. Я уехал в отпуск, взяв с собой заветный диск и фотографии.

Зима ушла на закупку комплектующих и материалов. Главная проблема была в парусном вооружении. Мачта предполагалась деревянной, из цельного бруска. Гик, конечно, хотелось из легкого сплава, однако останавливала проблема сварки АМг. В Сети я нашел сообщение о продаже мебельной хромированной стальной тонкостенной трубы, и я остановился на этом варианте. Такелаж стальной оцинкованный был куплен на стройрынках. Полосовая нержавейка 3×40 мм для носовых и кормовых оковок штагов нарезана из кронштейнов от «ИКЕА». Мне не хотелось сильно тратиться на неопробованное еще в реальности парусное вооружение.

Клеевые и покрасочные работы я запланировал на устойчивое тепло, а пока занимался достроечной тележкой. Лодку на нее можно поставить в двух положениях – килем вверх и наоборот. Очень нужен был кантователь – в одиночку аккуратно переворачивать лодку я мог с большим трудом, но устройство обещало быть сложным, и от него пришлось отказаться. Потом мне это аукнулось.

В первые летние выходные, наконец, была оклеена палуба. Подготовка корпуса к окраске целиком зависела от погоды и заняла больше расчетного времени, но и этот этап оказался позади. Хорошую краску ПФ-115 удалось купить не сразу. Наконец, повезло, в ход пошли велюровые валики, и вскоре сияющая белизной лодочка сушилась на солнышке у гаража.

Как-то после работы хотелось увидеть лодку со всем такелажем. Я неу-

дачно ее выкатил из гаража – тележка сошла с направляющих. Со всеми предосторожностями перекантовал корпус и поставил на телегу. Затем на лодке собрал весь такелаж и обтянул штаги. Ошибок не было. Гик со вставленными дровками легко поворачивался, не цепляя штаги. Конструкция совсем не выглядела тяжеловесной. Уже темнело, и съемки не получилось, я просто полюбовался. Потом подлез под лодку с носа, уперся спиной в лыжу и стал поправлять направляющие доски под телегой... Но утром «скорая» причалила меня к стационару с «грыжей двух позвоночных дисков». Ходить я не мог, а обдумать ситуацию времени было недостаточно.

Поправлялся я медленно. Угнетала мысль, что за это время я смог бы построить достроечную тележку, оборудованную кантователем, и сейчас заканчивал бы все работы, здоровый и довольный собой. Отсюда родился больничный тезис: «Самостоятельная постройка лодки – это хоть и маленькое, но производство, оно должно быть технологически оснащенным. Затраты на оснастку по-любому окупятся качеством, удобством и здоровьем». К моменту выписки ходил я, как краб, боком, был затянут в корсет, но имел черновики документов, необходимых для регистрации лодки в ГИМСе.

Из-за болезни я боялся в полную силу работать в гараже, но все же окантовал кили, поставил привальные брусья и замечательные хромированные утки. Лодка уже имела вполне законченный вид. Документы для ГИМСа оформил в соответствии с требованиями, составил отчет по чекам на приобретение материалов, привел в порядок фотоархив. И отправился.





Первый визит получился ознакомительным. Я договорился с секретарем о дате следующего визита, а главное, осмотрелся. Стало понятно, что это не ГАИ. Все разговаривали спокойно и даже доброжелательно.

Следующая поездка могла быть решающей. Я кратко изложил суть дела, передал официальные материалы, авансовый отчет и толстый скоросшиватель с фотографиями. Старший инспектор неторопливо все прочитал. Авансовый отчет отодвинул и стал листать фотографии. Потом спросил, работаю ли я, и назначил первичный осмотр на ближайшую субботу, причем по месту постройки, в Бутово.

Осмотр был не формальный. Пришлось показывать обрезки фанеры с бортов и тоннеля, полностью снимать обшивку пайола, предъявлять пятилитровые канистры из-под питьевой воды в количестве 40 штук, которые служили блоками плавучести. Результат оказался положительный. По совету инспектора я с ним же вернулся в ГИМС и сразу сдал все документы на получение судового билета. Через неделю он был у меня на руках. Свершилось! Но предчувствие шептало, что до выхода на воду еще дистанция огромного размера.

В общем-то так и вышло – к лодочным делам я вернулся больше, чем через год, глубокой осенью 2007 г. Но возвращение это было триумфальным – лодка стояла у дома, а дом на берегу Можайского водохранилища. Руки чесались взяться за дело. Это вылилось в неожиданное решение – построить буер и на нем зимой испытать парусное вооружение. Алексей сшил полно-размерные паруса и раздобыл муфты, коньки и рулевое устройство от класса

DN. Буер не был самоцелью, а только инструментом для испытания парусов. Алексей усовершенствовал проводку шкотов – управление двумя стакселями пирамидального вооружения осуществлялось одним концом. Мы сохранили этот принцип потом и на лодке.

Несмотря на неоднозначность выводов у меня появилась внутренняя уверенность, что лодка под парусами пойдет. И, казалось, теперь уже скоро. Но весной, когда лед еще стоял, случилась очередная «засада». Воду начали сбрасывать в связи с предстоящим ремонтом плотины. Река Москва практически вошла в свое старое русло. Выяснилось, что это надолго. В сезон 2009 г. планировалось завершить ремонт и к зиме заполнить водохранилище до нормального подпорного уровня. Перспектива не радовала. Пришлось освежить в памяти первый больничный тезис: «Срок завершения проекта определится фактически». Еще один сезон лодка простояла на приколе.

### Испытания

Весной 2009 г. стало ясно, что вода в заливе будет. Мы засобирались. Вооружение поставили у дома. Лодку погрузили на соседский автомобильный прицеп и потащили к берегу. С большими усилиями вдвоем одолели 200 м заболоченного луга. На достроечной тележке лодка съехала с прицепа и качалась на воде. Подняли паруса, законтролили талрепы и еще раз все проверили. Первым пошел Леша. Наконец он вернулся. На вопрос: «Как?» он ответил: «Нормально». Для меня это было высшей похвалой. Второй раз пошли вдвоем. Сидели на противоположных концах гребной банки. Места было достаточно. В лавировку шли

на нижний мыс залива. Лодка легко рулилась, крутила повороты, шла без крена и дифферента. Подтянули резиновый строп фиксатора руля (на ходу перо всплывало), потуже набили фалы и направились в сторону Горетово. Обогнули мыс, здесь дуло веселее. Я попробовал рулить. Не сразу прила-дился правильно держать оба паруса относительно ветра, но наставник был в лодке, и дело пошло. Причалили в лагере у знакомого рыбака. Он назвал лодочку яхтой, и мы, довольные, пошли дальше. Задуло еще веселее, и пошла волна до 0.3 м высотой. Это уже что-то. Потребовались некоторые усилия на шкоте и румпеле. Сильных ударов в лыжу не было, и кокпит не заливало. Назад шли полными курсами. На бакштаге ход прилично ускорился, подветренный нос норовил зарыться. Я сместился по наветренному борту к корме и откренивал, но Алексей остался на месте, а он тяжелее меня. Тем не менее, лодка выровнялась. Из туннеля иногда вперед выстреливал заряд брызг, но в кокпит попадала только мелкая водяная пыль. Такелаж скрипел, но ничего не ломалось. В один из таких моментов Леша заметил, что, если сильно постараться, то и эту лодку можно положить парусами на воду.

Хотелось оценить и максимально возможную загрузку. Лодку загрузили скарбом, едой, питьем и пассажирами – тремя мальчишками в возрасте от 8 до 11 лет. Я их рассадил, чтобы лодка была на ровном киле, и на веслах отправились к мысу. Попробовали пройтись под парусами – конечно, ход был не быстрый, и очень тесно, но лодка управлялась, и все были очень довольны.

В весельном варианте дело об-

стояло хуже, особенно если в лодке оказывался пассажир, с которым не получалось грести вдвоем. Вывод напрашивался сам собой: для этого случая нужна носовая пассажирская банка, а сдвижную гребную с ответными подключинами требуется сместить в корму. То есть необходимы две пары подключин, рассчитанных на разные варианты загрузки. Пожалуй, это не такой страшный компромисс.

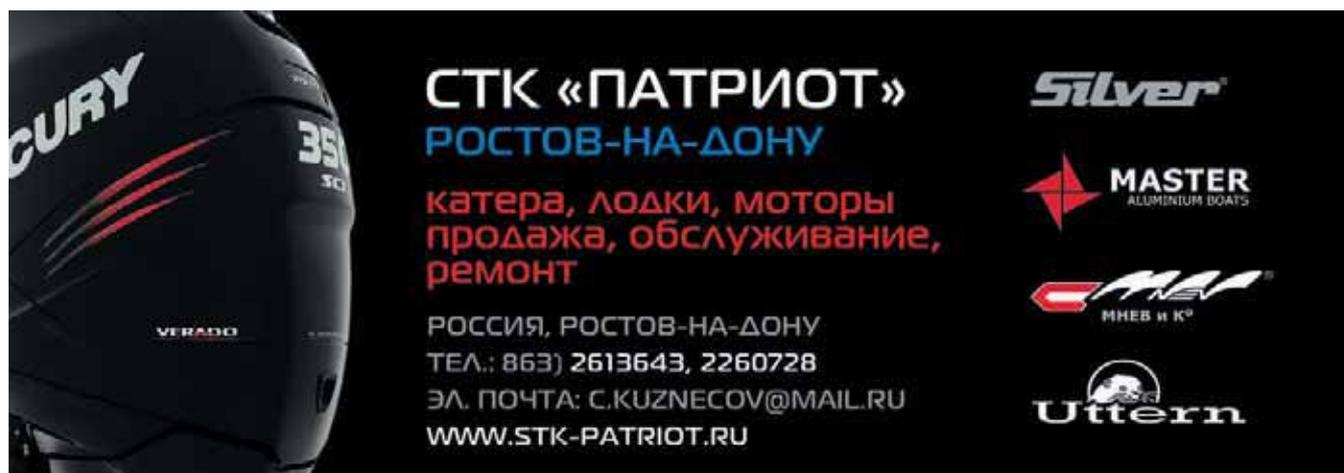
Оставался мотор. Старенький «Салют» с заводским номером К-20. В первый выход лодочка напомнила, что не терпит кормовой загрузки. На ходу она безбожно тащила заглубленным транцем воду, а задранные носы закрывали обзор. Регулировку наклона «ноги» я выбрал до конца. Результат нулевой. Сместился как можно ближе к гребной банке и, сидя в самой неестественной позе, еле дотягивался до румпеля. Лодка чуть выровнялась. В неудифе-

рентованном варианте скорость вряд ли была более 6 км/ч. Одним словом, я был не очень доволен.

Сразу в переделку пошла подмоторная доска, ей придали наклон 20°, и «ногу» мотора можно было отклонить в сторону днища. Удлинитель румпеля из дюралевой трубы позволял рулить с центральной банки. Других «рецептов» у меня не было. На воду вышли вдвоем с Лешей в холодный пасмурный день в самом конце сентября. Было страшно залезать в ледяную воду. Сверховья дул резкий северо-западный ветер. Волны – больше 0.3 м и пенные ветровые полосы. Это была совсем другая езда! Мы с «комфортом» расселись. Рулить стало одно удовольствие. Скорость возросла, но насколько, сказать было трудно. На поворотах отмечался незначительный наружный крен. Просматривая потом на компьютере снятые ролики, я подумал, что напрасно очень сильно накло-

нил мотор, задвинув «ногу» в сторону днища. Вектор тяги при этом не оптимален, а антикавитационная плита создает большое сопротивление. Для правильной дифферентовки вполне хватает удлинителя румпеля, позволяющего разместить рулевого в районе ЦТ. Так что, вероятно, еще есть резерв увеличения скорости и со стареньким «Салютом». Сезон испытаний закончился. Доработки теперь будут проводиться в рабочем порядке.

Висящих вопросов осталось много. Например, как поведет себя лодочка с классическими бермудскими парусами и более мощным мотором? А главное, стоит ли полученный результат нескольких лет постоянной заботы? На первые два вопроса даст ответ эксплуатация. Последний, я думаю, объективно не имеет однозначного ответа. Ну, а субъективно – здесь все понятно.



**СТК «ПАТРИОТ»**  
РОСТОВ-НА-ДОНУ

катера, лодки, моторы  
продажа, обслуживание,  
ремонт

РОССИЯ, РОСТОВ-НА-ДОНУ  
ТЕЛ.: 863) 2613643, 2260728  
ЭЛ. ПОЧТА: S.KUZNECOV@MAIL.RU  
WWW.STK-PATRIOT.RU

Silver  
MASTER  
ALUMINIUM BOATS  
MEV  
МНББ и К®  
Uttern

## РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

к лодочным моторам «Нептун», «Ветерок», «Вихрь»  
любыми партиями, от одной детали и более.  
Можно наложенным платежом.

ООО «СЕРГЕЕВ», р/п Светлый Яр, ул. Сидорова-13, Волгоградская  
обл., 404171, тел./ф 8-(84477) 61-723, +7 (927) 253-9135;  
ssv54@reg.avtlg.ru

## Строительство моторных и парусных яхт

Переоборудование судов в комфортабельные  
яхты. Ремонт судов. Тюнинг. Проекты моторных  
и парусных яхт. Проекты переоборудования  
маломерных судов. Проекты восстановления судов.  
Принимаются заказы на изготовление корпусов  
моторных яхт. Особое предложение – принимаются  
заказы на изготовление моторных яхт в стиле ретро.



[www.boat371usale.narod.ru](http://www.boat371usale.narod.ru)  
т. (812) 730-69-89, 557-99-73

## ОПТОВАЯ ПРОДАЖА ЛОДОК «КАЗАНКА 5М4»



От официального дилера.  
Возможны комплектация трейлером,  
установка мотора, тюнинг лодки.  
Отправка в регионы.  
г. Казань.  
Оптовый отдел: тел. 2-67-27-00  
Розница: тел. (843) 5-188-999, 5-188-392  
morskoyvolk@inbox.ru



продолжается  
подписка  
на журнал  
«КАТЕРА И ЯХТЫ»