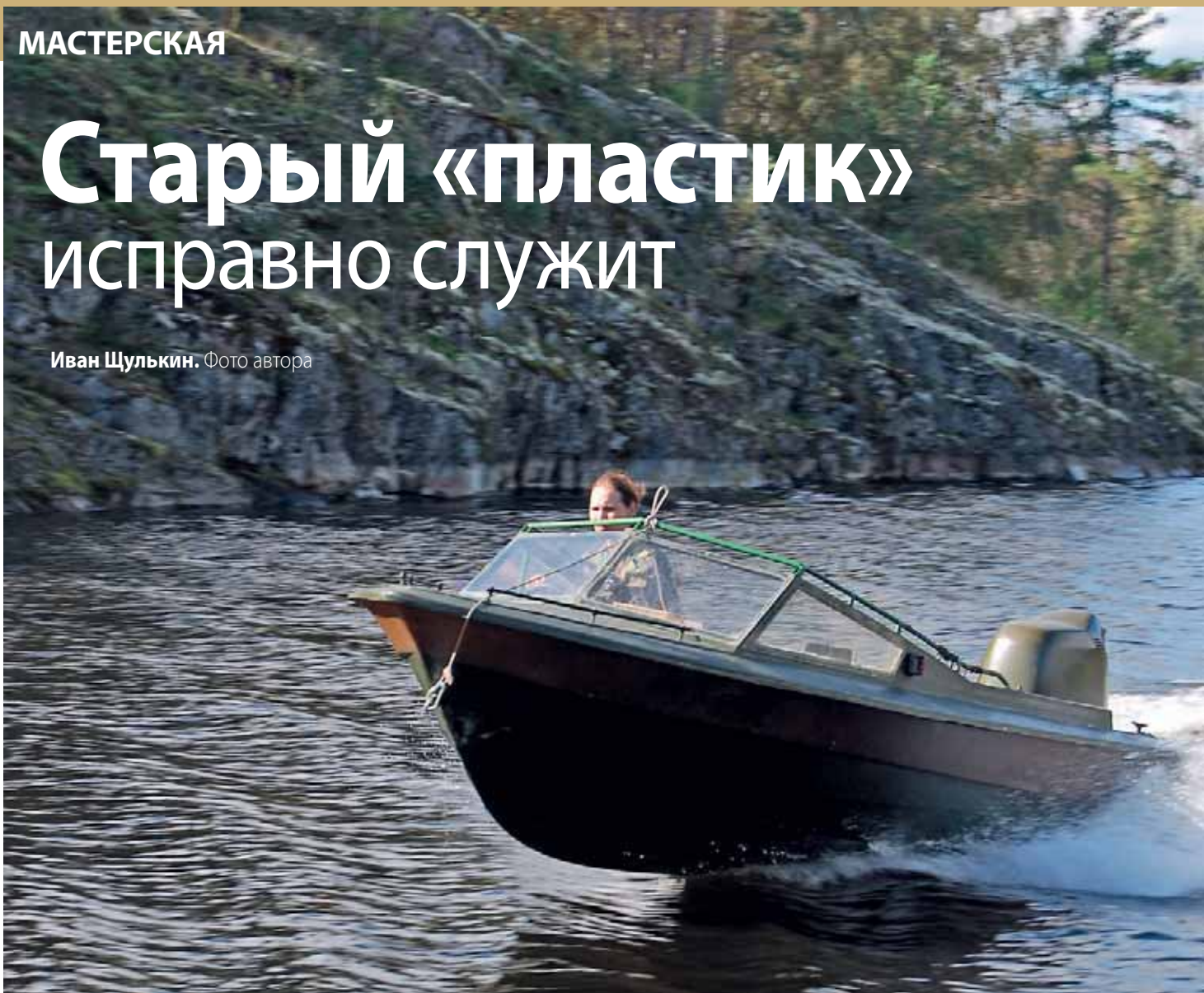


Старый «пластик» исправно служит

Иван Шулькин. Фото автора



Пять лет назад я приобрел «убитую» мотолодку «Дракон» (это предшественница феодосийского «Темпа», «Кия» № 40, № 57). Хозяин лодки известный режиссер Г.А.Товстоногов перед смертью подарил ее своему водителю, потом лодка меняла хозяев, какое-то время не использовалась и потихоньку гнила.



В таком виде моя лодка провела на берегу многие годы

Но задачу я себе поставил не отреставрировать, а скорее доработать и усилить ее для жесткого использования в условиях Ладожского озера.

Фотографии не передают того, во что превратилась лодка от долгого бездействия – она провалялась около двадцати лет на берегу без ухода, просушки и т.п. Знакомые говорили, что такое практически не восстанавливается и проще выкинуть. Жена, увидев это чудо, спросила: «Что это?». Протертость и провал на левой скуле, осмос, топкоут внутри почти полностью слез, декоративный слой снаружи растрескался. В лодке было около 300 л воды с мусором. Ездил смотреть три раза и все же решился. Погрузив лодку на прицеп, повез к себе. По дороге решил опробовать покупку. Скинул на ближайшем озерце, поставил 30-сильный мотор и совершенно спокойно «вышел на глиссер» с тремя седоками. Замерз-

ший (на улице был конец октября), но счастливый повез строить, хотя понимал, что купил «кота в мешке».

В Интернете не нашел ничего об усилении старых корпусов, зато обнаружил громкие высказывания по поводу невозможности установки моторов, мощность которых превышает допустимую более чем в два раза, и решил это опровергнуть (но об этом дальше). До весны далеко, начал потихоньку все выдирать и разбирать. Очень не спешил, ведь лодка все равно должна была капитально просохнуть.

С днищем получилось непросто. Сначала думал только прошкурить и покрасить, но попробовал и решил полностью восстановить. Обдирали его от старого декоратива вдвоем с сыном четыре дня, наш дачный участок при этом стал синим в окружности метров десять. Попутно отремонтировал провал и пробойну в корпусе, по килю приклеил две полосы стеклоткани. Да-



Зачистка старых покрытий – самая грязная часть работ по корпусу. Но делать ее необходимо, поскольку надлежащее качество декоративного покрытия – залог долгой службы пластика



Корпус ошкурен до армирующей ткани

лее для установки мощного мотора следовало капитально усилить транец. Вклеил дубовую планку в вырез под исходную «низкую ногу». Для увеличения высоты транца внутри вставил прямоугольную трубу (стальная, зачищенная и покрашенная грунтом и оклеенная стеклотканью). Снаружи обвязал алюминиевым листом, все это посадил на эпоксидку и болты (латунь 6 мм).

Занимаясь примеркой ветрового стекла заодно прикидывал, как его переделать («родное» было ужасным), какой должна быть внутренняя компоновка, для чего сажал жену то вперед, то назад... Параллельно искал мотор. Думал брать «Yamaha» в 55 л.с., но продавец отговорил; я подумал и взял 90-сильную.

Прорисовывая как вариант рубку, набросал большое количество разных компоновок, пересмотрел множество подобных мотолодок и понял – пойдет

только открытый вариант, слишком уж мала длина (4.7 м). Порисовав, нашел угол наклона лобового стекла и начал пилить, сверлить и строгать деревянный каркас, потом быстренько переворачивал и покрывал полиэфирным гелем днище. Поскольку планировались частые поездки на охоту и рыбалку вместе с женой, решил покрасить корпус в зеленый цвет. Покрывал из пульверизатора. В местах проклейки эпоксидкой и на алюминий транца сначала нанес специальный грунт, сверху гель. С ним тоже по первости намучился: температура должна быть около 20° С, не ниже 18° и, желательнее, не намного выше 22°, иначе надо по-разному добавлять катализатор, а у нас в момент покрытия корпуса на улице было порядка 30° и гель вставал очень быстро, приходилось бегать как ужаленному...

Все уже цвело, уже хочется на воду, а работа шла медленно. Наконец корпус просох, пора было переворачивать

его обратно и строить ветровое стекло, носовые леера. Первый этап завершен: обновлена обшивка корпуса, усилен транец под мощный тяжелый мотор.

Первый выход показал: недостаточна высота борта, низка переборка рецесса. Заводские отверстия под рулевое управление в рецессе расположены слишком низко, через них заливает водой кормовой отсек. Зато «в плюсах» – прекрасное прохождение виражей, комфортный ход по волне и... 90 л.с. маловато! Скорость вдвоем – 61 км/ч, а все остальное прекрасно. Покатался пару месяцев и оставил лодку однажды на берегу. На следующий день – шторм, всю ночь валяло, накидало под днище камней, от транца к носу по скуле – дыра длиной 1 м и 3–4 см шириной. Притащил лодку на дачу, заклеил довольно быстро, но вот гелем покрыть не смог – температура не позволила, оставил до весны. Зато переделал подмоторную нишу, борта,



При неправильном хранении корпуса сильнее всего страдают деревянные заформовки. Конструкции транца необходимо обновить и усилить под более мощный мотор.



переборку, сварил поручни на ветровое стекло.

На следующий год перевернул корпус, прошкурив и покрыл гелем снова. Откатался все лето счастливый и довольный. Лодка показала прекрасные ходовые качества по двухметровой волне (стоя во весь рост, горизонта не видел). Льет в кокпит, правда, ужасно, но это не самое плохое.

Покатавшись полтора сезона, подумал: «А не поменять ли мотор»? Было прочитано много всевозможной литературы и форумов в том числе. Из всего прочитанного выяснилось, что ненормальных не особо и много, всего парочка, самое большее, что ставили на таком корпусе, – это мотор в 125 л.с. Все остальные предупреждали, что 70–90 л.с. – это максимум. Искал мотор наименьшего веса, взял четырехтактник «Suzuki» в 140 л.с. весом 186 кг. То, что транец его выдержит, был уверен, но эксперимент никогда не вредит. В первом выходе все понравилось, на всякий случай заранее убрал кормовую банку и грузился ближе к

носу. Движком остался очень доволен. Запас мощности ощутимо вырос, шестерых тащит легко, один раз шел по полтора метровой волне четвертом плюс небольшая собачка, плюс сложенная ПВХ-лодка к кокпиту, багаж и 90 л топлива. Идет «супер», но в грузу скорость выросла всего на 8 км/ч, из чего сделал вывод: что-то не так с корпусом, лодку надо опять переделывать. Не понимаю, что именно, но надо что-то делать.

Всю зиму занимался поиском и придумыванием, как переделать. Пытаясь получить совет у уважаемых людей с форумов, понял, что может быть не так. Слишком большой упор мощного мотора прогибает транец и днище, заставляя лодку прижимать нос. Для мореходности и устойчивости хода это неплохо, но вот максимальную скорость при этом не получить.

Весной вырезал все из кокпита, взял безмен и начал взвешивать. Мокрый пенопласт аварийной плавучести (напитавшийся за все годы) и пайолы потянули на 97 кг. Перевернув лодку,

в метре от транца увидел сильный прогиб около 5–6 см – диагноз подтвердился. Необходимо, кроме транца, усилить еще и днище, разумеется, продольным набором.

В качестве днищевых наборов изначально задумывались два коробчатых П-образных стрингера шириной 40 см из пенопласта, обклеенные стеклотканью, но в процессе «на всякий случай» еще добавил прочности. Была куплена водостойкая фанера и строительный пенопласт толщиной 80 мм, практически, если верить рекламе, не впитывающий воду.

Пенопласт вырезал по месту с минимальными зазорами, смолы и стеклоткани не жалел. Важно было ровно выставить днище на «стапеле» (подложенных кирпичках), чтобы «потом не было мучительно больно» за невыправленную кривизну. Пенопластовые балки положил в промежутки между продольными реданами, вырезал переборку форпика и упер стрингеры в нее. В носу вклеена горизонтальная переборка, полость под ней вентиля-



Вторая стадия работ – усиление днища новым набором. Старые пайолы сняты, намокший пенопласт удален, пластик днища зачищен.



Днищевые стрингеры образованы П-образной обформовкой пенопластовых балок, расположенных вдоль реданов



←Трюмная помпа необходима как по соображениям безопасности, так и для поддержания корпуса в сухости. Обязательны водопротоки-голубницы в наборе для стока воды к транцу.



руемая, да и вообще все детали вклеены со шпигатами для вентиляции и стока воды в сторону транца. В самой корме стрингеры увеличиваются по высоте и примыкают к транцу, образуя «кницы». Для большей жесткости на стрингеры уложил фанеру и все оклеил двумя слоями стеклоткани марки 720 (самой плотной рогожки плотностью 720 г/м²), практически везде в два слоя, местами больше, но не меньше!

По внутренней стороне скулы теперь тоже проложены фанерные полосы – надо же к чему-то крепить и пайолы, которые, дополняя стрингеры, сильно увеличивают общую жесткость корпуса на скручивание. Только успевай мешать смоле и мазать, а главное – как следует прикатать стеклопластик к поверхностям. Фанера в несклеенных местах обработана двумя слоями «Пинотекса». Пайолы установлены на санитарный силиконовый герметик и прикручены латунными саморезами, с внутренней стороны покрыты двумя слоями «Пинотекса» и проклеены по углам одним слоем стеклоткани. Воз-

можно, некоторые элементы усиления были и лишними, но, по-моему, в нашем озере запас мощности, плавучести и прочности никогда не помешают.

Пес ждет, кот ждет, я хочу в моря, жена замучена до смерти, но, если бы не она, когда бы я лодку доделал? Вся

Для справки:

на работу по усилению днища затрачено:

42 кг эпоксидной смолы,
35 м стеклоткани

2 листа водостойкой фанеры s9;

2 листа фанеры 1.2×2.4 ×12:
2 куса пенопласта 1000×1000×80.

Два человека работали
18 дней сутра и до упора,
бывало, заканчивали в два-три часа ночи.

Общий вес доделок – порядка **70 кг**.

оклейка – на ней, я только вырезал, выпиливал и т.д., местами прикатывал и придумывал, как и что сделать. Как я люблю их – жену и лодку!

И – ура! – набор вклеен. Недоделав рундуки, плюю на все, вклеиваю подмоторную нишу, ставлю мотор, побыстрому подключаю. Утром поехал проверять. Вначале волны не было – сантиметров 30, потом пошла волнишка в полметра, с накатом до 70 см, то что надо. Доработанная лодка по волне стала идти мягче, ударов о днище почти нет. Дошли от Приозерска до Коневца. На обратном пути Ольга рулила, я снимал, пес спал, всем хорошо. Лодкой я остался доволен. Лето началось.

Теперь немного о ходовых качествах. Скорость впятером со 100 л топлива и вещами под винтом шагом в 23 дюйма – 70.2 км/ч. В одиночку сначала разогнался до 78.9 км/ч, при этом лодка несколько «рыла носом», значит, резерв скорости еще был. Когда сместился максимально в корму, сдвинул туда же оставшиеся грузы, максимальная скорость достигла на легкой ряби



Стрингеры опираются на фанерные переборки, образуя вместе с пайолами мощный набор



Под сиденьем водителя – отсек для топливного бака

80.4 км/ч при 6100 об/мин, прохватов воздуха нет. На скорости около 80.2 км/ч, похоже, сошел с крайних реданов, и началась небольшая поперечная раскачка. Глиссировать начинает при 19–20 км/ч. Осадка корпусом уменьшилась по сравнению с прошлым годом на 5 см, несмотря на 40-килограммовый рундук в корме – сказалось облегчение за счет намочшего пенопласта.

Теоретически, если как следует вышкурить днище, выправить небольшую его продольную вогнутость вдоль

киля, поставить полированный стальной винт, можно вытащить лодку на 85–87 км/ч, но нужно ли? Говорили, что один спортсмен на переделанном «Темпе» разогнался до 100 км/ч и более. Думаю, стандартный корпус в этом случае начнет «валить», он не предназначен для гонок, и 80 км/ч для него «в самый аккурат».

Результатом более чем доволен. Лодка прекрасно слушается руля, все ожидаемо, крен в поворотах до 45°, за воду просто «держится когтями», как дракон.

Напоследок надо сказать важную вещь: прежде чем сотворить все вышеописанное, я множество раз обдумывал и взвешивал – надо ли мне это. Переделка затевалась не для того, чтобы призвать к перегрузке лодки мощностью. Это неправильно. В первую очередь для того, чтобы доказать, что и старые стеклопластиковые мотолодки, катера в нормальных руках при нормальном уходе могут служить и сейчас. Так что, прежде чем повторить подобный тернистый путь перестройки, задумайтесь, надо ли вам это.

От редактора

Как указал автор, установка такого мощного мотора на совсем небольшую лодку (4.7×1.82 м) не была самоцелью, скорее экспериментом. Да и никакой ГИМС не регистрирует всем известный «Дракон»/«Темп» с двигателем в 140 л.с. Но вот что необходимо особо отметить.

Во-первых, проведенная работа доказала, что пластиковые лодки советской постройки по скандинавскому прототипу, армированные стеклотканью в полном согласии со стандартом, прекрасно «живут» даже в не лучших условиях содержания. Увеличенная толщина безнаборного изначально корпуса «Дракона» имеет хороший запас прочности, такой, что после принятия дополнительных мер по увеличению общей жесткости конструкция лодки легко «справилась» и с более высокой (в два раза) скоростью, чем предусмотрено заводом-изготовителем примерно 35 км/ч под двумя ПМ по 25 л.с. и полной нагрузке).

Во-вторых, с увеличенной скоростью хода прекрасно справилось и килеватое «закрученное» днище лодки (я в этом мог убедиться сам – *Прим. А.Д.*). Лодка на скорости за 70 км/ч не проявила ни малейшей склонности ни к зарыскиваниям, ни к раскачке, четко слушалась водителя и даже позволяла давать с полного хода «руль на борт», на что были способны далеко не все из испытанных редакцией более современных лодок. Возможно, «цепляясь за воду» с такой уверенностью, лодка немного теряет в максимальной скорости, и невысокий надводный борт заметно ограничивает мореходность, зато ее ход надежен и безопасен, вплоть до двухбалльной волны.

Этот рассказ – прекрасная иллюстрация высокой живучести правильно изготовленного стеклопластикового корпуса и не полностью использованного в свое время скоростного потенциала хорошо известного в стране судна. Автор планирует и далее дорабатывать свое судно с целью повышения мореходности, о чем мы обязательно расскажем.

