

Для России 2009 г. был отмечен как кризисный. Сказать сейчас уверенно, что кризис прошел, я бы не взялся. По итогам года, спад продаж водной техники был налицо. В компании «Патриот» (Ростов-на-Дону) он составил примерно 50% от объемов 2008 г., думаю, что и у других – примерно такая же обстановка. Но даже в этих условиях люди не начали «набрасываться» на лодочную продукцию, в последнее время появившуюся на рынке по низкой цене и при столь же низком качестве.

Сергей Кузнецов. Фото автора

Покупатель понимает, что надежная долговечная лодка не может стоить дешево, а дешевизна приобретения, допустим, сильно подержанного судна потом оборачивается завышенными расходами на его реставрацию и содержание. Многие ростовчане, решив сэкономить, стали покупать не новый катер, а, так сказать, «советский» корпус и устанавливать на него импортный мотор и проводить их тюнинг. Да, это вполне оправданно, но в том случае, если корпус хорошо сохранился и был правильно сконструирован. В советское время, а именно в 60–80-х гг., наше катеростроение ничуть не отставало от импортного, равняясь на мировой авангард крылатого флота: «Ракеты», «Метеоры», «Кометы». Малое судостроение клепало «Волги» и «Невки», затем «Обяшки», «Прогрессы» и «Казанки». Единственная беда – не было хороших моторов. Поэтому лодки строили максимально легкие для лучшего выхода на глиссирование, плоскодонные в корме и остроносые в носу. Скорость в 30–40 км/ч они развивали и с нашим максимально мощным подвесным мотором в 30 л.с. Дискомфорта при движении не замечалось.

Сейчас стали устанавливать на эти лодки импортные моторы, и, естественно, они начали вести себя неадекватно, сильно прыгать, греметь, скользить в повороте. Дело в том, что в паспортах на некоторые из них не



Под креслом водителя – рундуке, в котором находятся аккумулятор, запасной винт и инструмент

ТЮНИНГ ПО-РОСТОВСКИ



Рулевая консоль установлена на средней банке, под ней бак на 80 л



Лодка максимально открытая, открывается и передняя перегородка



Тент, под которым может укрыться экипаж из четырех человек

указывается, что речь может идти о двух моторах по 30 л.с. С двумя нашими «30-ками» лодка идет, как с одной импортной «сороковкой». Наиболее уверенно ведут себя лодки, имеющие килеватость на корме более 10° и выпуклый ложкообразный нос для

как видим, все импортные катера имеют консоли управления в центре лодки на миделе или в корме. В те же годы мы начали ставить рули справа, чтобы убрать постоянный крен на левый борт, а сейчас уже все катера – с «правым» рулем. Да и покрашенная

ники, переносим пост управления в кормовую часть на правый борт, – получается огромная просторная и устойчивая лодка, пригодная для рыбалки. Три рыбака здесь не будут мешать друг другу. Под четырехтактным мотором мощностью 30 л.с. он развивает макси-



Бак на 100 л на мотолодке «Мастер 500»



Бак стоит на месте

лучшего вхождения на волну, не разрезая ее. Это лодки «Днепр», «Ока-4», «Москва-2», «Крым-3», «Южанка» (только не «Казанка» с булями!), «Казанка 5М4», «Неман-2» и, конечно же, тримаран «Обь-3». Тут очень многое зависит еще и от акватории, на которой эксплуатируется лодка. Например, егеря на Веселовском водохранилище предпочитают «Казанку 5М2» и «Казанку 5М3» современной «5М4», потому что в их угодьях осенью и весной зачастую поднимается короткая и высокая волна, и ее лучше пробивать, чем каждый раз прыгать. Такая же ситуация в Таганрогском заливе, т. е. в относительно мелких и больших водоемах, где образуется своеобразная волна.

СТК «Патриот» – не новичок в водно-моторном спорте и в далекие 80–90-е гг. неоднократно был призером чемпионата Советского Союза в кольцевых и крейсерских на 500 км гонках на судах народного потребления. Для этого нами были опробованы почти все лодки, выпускаемые в СССР, а остановились мы тогда на «Немане-2» с одним мотором и «Крыме-3» с двумя моторами. Тогда эти лодки с «Вихрями 30», правильными винтами и кормовой центровкой добивались высоких результатов: «Неман-2» развивал скорость в 68 км/ч, «Крым-3» – 78 км/ч, и это не фантазии – результат зафиксирован в протоколе соревнований.

Мы горды тем, что еще в далекие 80-е стали переносить консоли управления на корму мотолодок, а сейчас,

лодка в камуфляж была в «Патриоте» уже в 1987 г.

Все это предисловие – для того, чтобы было очевидно: в наши лодки можно вдохнуть вторую жизнь, приспособив ее под импортный мотор и современные условия, а, значит, обеспечить ее непотопляемость; усилить транец; установить фирменное рулевое управление и осушительный насос; отделить аккумулятор от топливного бака и поставить навигационные огни. Такая работа на фирме «Патриот» обойдется ориентировочно в 15 тыс. руб. плюс 10 тыс. руб. на материалы (рулевое управление, огни, помпу). По желанию клиента возможны замена палубы на влагостойкую, Нескользящую, использование финской фанеры, перенос рулевого управления, наращивание транца, покраска с предворительной смывкой, изготовление тента, установка трапа. Эти работы обойдутся в 50 тыс. руб. Ну, а модернизировать мы можем любую лодку, как и выполнить тюнинг с учетом, конечно, пожеланий клиента. Вот, например, «Прогресс-2» к нам поступают чаще всего новые, хотя их не выпускают с 1987 г. Они никогда не станут скоростными, хоть поставь на них двигатель в 100 сил, а вот для рыбалки получится отличный дредноут. Мы в этой лодке вырезаем носовую палубу вместе с люком в рундуке (потому он в полную меру не используется, только занимает место) до первой водонепроницаемой перегородки, ставим брызгоотбой-

мальную скорость в 40 км/ч, а больше ей и ни к чему.

Много работаем мы и над модернизацией современных лодок «Мастер», например, устранением такого дефекта, как дельфинирование. После



Форточка открывается

этого лодка буквально летит. Так, на «Мастере 500» пульт переносим на центральную банку, а под нее устанавливаем топливный бак на 60–80 л. Ставим ветровое стекло с открывающейся форточкой, в результате в кокпите лодки не дует, или тент, благодаря чему становится тепло и сухо. На лодки «Мастер 510» устанавливаем стационарный бензобак, привариваем транцевые плиты, делаем между консолями форточки.

Перечислять способы совершенствования отечественных лодок можно много, но совет один: не спешите списывать со счетов свою любимую лодку, она принесет вам еще не один час радости при прогулках или рыбалке в течение многих лет. Ваши желания, даже каприз – закон для нас. Специалисты нашего клуба умеют все.