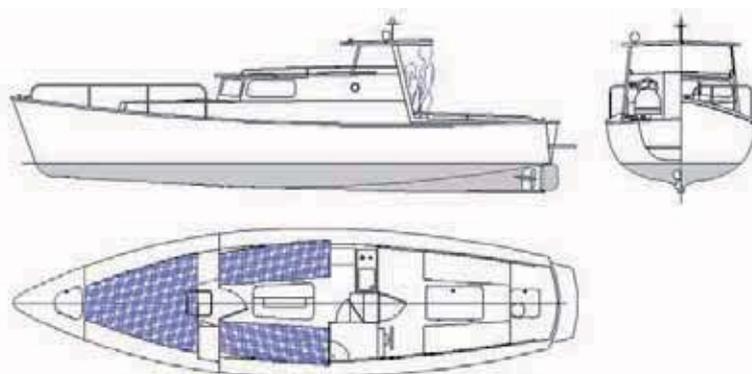




Фарит Валиуллов. Фото автора

«Проект Л9600»

В Америке рыбопромысловое судно, эволюционировавшее до лодки для отдыха, называется очень серьезно – «Lobster Boat», а в нашем Саратове – «Гулянка», что гораздо точнее отражает предназначение этих катеров. На них можно погулять с близкими друзьями или с большой компанией, выйдя на денек к безлюдным островам. И лучший отдых на Нижней Волге – это рыбалка.



В общем случае саратовская «гулянка» – это лодка длиной около 10 м, чаще всего стальная, со стационарным двигателем, просторным кокпитом, большим ахтерпиком и каютой в носу, дабы было где переночевать перед утренним обильным клевом, благо с рыбой в этих краях проблем нет. Все «гулянки» отличаются низким отношением ширины к длине – около 1: 4, что позволяет развивать приемлемую скорость при относительно маломощном двигателе. Бывают эти лодки и деревянные, но строились когда-то на местном судо-

ремонтном заводе в основном из стали надежно и «на века». Завод ныне приказал долго жить, а лодки, постоянно ремонтируемые и модернизируемые владельцами, продолжают бороздить волжские просторы. Ну, и некоторые самодельщики продолжают и сегодня строить суда по мотивам тех классических лодок. За красотой, конечно, никто не гонится, посему на некоторые «гулянки» без слез не взглянешь.

Во время командировки в Саратов мне довелось познакомиться с заядлым рыбаком, профессиональным конструктором и истинным любите-

лем волжских просторов Владимиром Гаричевым. «Нагулявшись» на лодке с бензиновым мотором «Л-12» и пару раз чуть не сгорев на очередной рыбалке от обилия бензина на борту, Владимир Леонидович решил построить для себя надежное и комфортабельное судно. Позволю себе такой термин – «супергулянку».

В основу проекта были положены типично яхтенные обводы, обеспечивающие наименьшее сопротивление движению в водоизмещающем режиме. Общая длина лодки – 10 м (по КВЛ – 9.6 м), ширина – 2.6 м, осадка – 0.5 м.



Это цифры из техзадания, которое сам себе Гаричев и выдал, поскольку в дальнейшем все проектировал сам с применением компьютера. Именно так, поскольку ныне рисовать проект на бумаге – себе дороже. Лишь трехмерная инженерная графика позволит избежать фатальных ошибок при последующем строительстве. И, надо отметить, лодка получилась не только технологичной, но и очень красивой!

На 24 шпангоутах сечением 6×35 мм изначально килем вниз был собран и сварен корпус из стали толщиной 3 мм. Листы металла гнули тут же на станках. Да, забыл упомянуть, что Владимир – конструктор на саратовском ПТБ, где есть огромный опыт работы с листовым металлом. Вот так по выходным в течение двух лет Гаричев своими руками и строил катер водоизмещением 2.5 т под скромным названием «Проект Л9600», так сказать, от киля до клотика.

В качестве силовой установки был выбран двухцилиндровый дизель «Vetus M2.06» со стандартным редуктором «ZF», развивающий мощность

16 л.с. Кому-то этого может показаться маловато, но проведенные расчеты полностью подтвердились при первой же навигации: лодка уверенно достигала максимальной теоретической скорости, что для проекта «Л9600» составляет 14 км/ч.

Расчет не противоречит мировому опыту. Например, Jos Linssen, сын основателя компании, писал как-то о

философии выбора двигателя: «Полувековой опыт верфи «Linssen» показывает, что для достижения наибольшей расчетной скорости водоизмещающей лодки достаточно энерговооруженности 5 л.с. на тонну. Но для снижения шума, вибраций и расхода топлива будет лучше, если судно достигнет этой скорости при 65% максимальной мощности двигателя». То есть для судна водоизмещением 2.5 т вполне хватает и 12.5 л.с. Правда, в нашем случае «Vetus M2.06» чуть не дотягивает до «линссеновского идеала», поскольку по их норме «Л9600» должен быть оснащен 19-сильным двигателем. Однако, во-первых, в модельном ряду «Vetus» следующим стоит трехцилиндровый «M3.28» мощностью 27 л.с., а он больше, тяжелее и, главное, дороже. Во-вторых, мощность двигателя – лишь один из факторов в сложной системе оптимизации судна, где такое же значение имеют обводы, винт, а также такая характеристика, как мореходность.

А вот с этим у Гаричева, спроектировавшего немало моторных яхт, полный порядок. Все решено в комплексе. На лодке установлены валопровод со смазкой забортной водой от «Vetus» и рулевое управление этой компании. Винт Владимир рассчитал и изготовил сам, а систему «мокрого» газовыхлопа приобрел фирменную. Не будем показывать пальцем на производителя, но именитый «бочонок» из пластика расплавился незадолго до срабатыва-



ния аварийной сигнализации. Причем стоила вся эта конструкция немалых денег. Так что в навигацию этого года «Л9600» бороздит Нижнюю Волгу уже с самодельной, но гораздо более надежной системой выхлопа.

На купальной платформе удобно чистить пойманную рыбу, а пожарить ее можно на камбузе, которая находится в каюте по правому борту. Здесь имеются газовая плита из нержавеющей стали с держателями кастрюль и мойкой «SMEV», несколько шкафчиков. Вода в кран подается ножной помпой. Такая же помпа установлена в гальюне, где есть небольшой угловой умывальник и стандартный яхтенный прокатной унитаз.

Планировка кают типично яхтенная: салон с продольными диванами и столом с распашной столешницей. Далее в нос, за переборкой, – спальная каюта с широкой кроватью и объемистыми шкафчиками. На потолке – «ветусовский» полупрозрачный люк. В салоне люка нет, да он не особенно и нужен, поскольку сдвижная секция над дверью обеспечивает вполне приемлемую вентиляцию. А небольшие иллюминаторы на камбузе и в гальюне позволяют проветривать помещения и на стоянке, допустим, в дождь.

Может показаться странным, что Гаричев изначально не заложил в проект остекление рулевой рубки. Однако жарким летом все же лучше подставлять лицо ласковому ветерку, а крыша рубки на небольших стойках закрывает и от палящего солнца, и от не-

большого дождика. Во время серьезного шторма управлять катером можно и в «зюйдвестке», хотя забрызгивания



места рулевого не отмечалось даже в сильный ветер. К тому же и стеклоочистители тут не нужны.

Продольные лавки в кокпите без рундуков, это удобнее на рыбалке, а объем ахтерпика, где, кстати, закреплен газовый баллон для камбуза, полностью обеспечивает необходимое пространство для хранения всякой всячины.

Окна в салоне установлены на обычных резиновых уплотнителях и декорированы изнутри деревянной окантовкой. Надо сказать, что вся отделка кают выглядит вполне достойно. Тот же Jos Linssen вряд ли смог придаться

к качеству, конечно, с поправкой на ценовые категории лодок. Подволок с термоизоляцией пенополистиролом оснащен автомобильными плафонами. В этом году осуществилась идея Владимира установить обогреватель кают. Поскольку все эти «Webasto» стоят немало, да и в саратовском климате не сильно продлят навигацию, на лодке был смонтирован отечественный воздушный отопитель «Планар 4Д12» мощностью 3 кВт, работающий на солярке. Пока не разрешились раздумья конструктора по поводу бака для пресной воды. Настоящие волжские рыбаки и посуду на камбузе моют, и умываются забортной водой (помните про ножные помпы?). Для приготовления пищи, слава Богу, ныне всюду продается чистая вода в 5-литровых бутылках. В общем, вопрос остается пока открытым.

В итоге эта красивая лодка украшает теперь Волгу возле Саратова. Может, все сразу и не получилось идеально, так ведь есть время на модернизацию. Главное, что экономичность эксплуатации полностью соответствует расчетной: запас хода в 300 км на 70-литровом баке с соляркой – согласитесь, это здорово! Уверен, именно такие суда находятся в полном единении с природой великой реки, а не галопирующие с хлопаньем по мелкой зыби стеклопластиковые «мыльницы». Пример есть, и, если где-то будет построена похожая «гулянка» или, если угодно, «Lobster Boat», то можно будет сказать, что не все еще у нас потеряно.

