



Новый вариант «Циклона»

В 1960 г. в городе Дудинка, однажды заглянув на метеостанцию, я увидел строящийся катерок. Хозяин колдовал над движком, помню, это был «ПД-10», так называемый тракторный пускач. Катерок был еще не обшит, а я стоял и замороженно смотрел на это хитросплетение шпангоутов, стрингеров, двигатель, штурвал. И хотя я в юные годы увлекался судомоделизмом и был знаком с конструкцией судна в миниатюре, но тут настоящий катер! Стало ясно: построить катер – моя мечта.

Первый свой опыт я набирал, строя на основе немногочисленной тогда литературы, небольшой 3,8-метровый катерок. Нашпиговывал корпус двигателем – спаркой двух тракторных «пускатей» с водяным охлаждением суммарной мощностью 20 л.с. с самодельным угловым редуктором

и дистанционно управляемым ВРШ – штоком через гребной вал. Метровый вал диаметром 22 мм нужно было умудриться просверлить 8-мм сверлом. Реверс осуществлялся рукояткой через специальную муфту, подбирались углы и съём мощности. В итоге движок надсадно ревел, с трудом выводя этот маленький «броненосец» на глиссирование.

Остроклюлый корпус с умеренной килеватостью строился, как говорится, «на коленке» в условиях абсолютного дефицита материалов. К примеру, из-за отсутствия клеящих материалов набор склеивался обычным столярным клеем и тщательно приклепывался (к примеру, кницы) отрезками латунных трубок диаметром 5 мм. Все пропитывалось олифой. Облицовка из 4-мм березовой фанеры оклеивалась тонкой прочной тканью – рединой на масля-

ной краске. В процессе постройки и эксплуатации менялись компоновки и набирался опыт. Так и назвал этот катерок – «Опыт».

Но вот появились первые «Вихри». Я демонтировал весь металл и навесил на облегченную и подновленную лодочку новенький «Вихрь», и она заскользила со скоростью 40–45 км/ч.

А тем временем захватила меня идея построить модные в то время (1967 г.) «морские сани», о которых прочел на страницах первых «Катеров и яхт». Появились эпоксидные «компаунды», стеклоткань, оргстекло, крепеж, приличная фанера, и... снова за работу! И вот на стапеле – уже новая лодочка, четырехметровые «морские сани», которые налегке слегка «дельфинировали». Потому лодка и получила название «Дельфин». Она хорошо глиссировала с четырьмя че-





ловеками на борту, удовлетворительно вели себя на волне. Сконструировал я ее на свой лад, оснастил дистанционным управлением, тентом. Поставил на подводные крылья. Надежды мои оправдались, но мелководье и каменистый грунт заставили со временем, после нескольких наездов и надломов, отказаться, как не жаль было, от «крылышек». Оказалось небезопасно. А так все выходные дни – на воде: водные лыжи, рыбалка, костры, песни... Романтика! «Сани» служили пять лет.

Журналы «Катера и яхты» к нам в глубинку Кемеровской области почти не доходили, стоило немалого труда их достать. Это было время массового лодочно-моторного бума. К примеру, томичи стремились в наши чистые воды горной шории за хариусом, а кемеровчане мчались на рыбалку в спокойные куры протоки Оби – и не были преградой для них сотни километров пути.

К этому времени я накопил опыт работы на всех металлообрабатывающих станках. Был мастером производственного обучения токарей, механиком, осваивал азы литейного дела в условиях хорошо оснащенной кузнечной мастерской. Совершенствовал опыт сварочного дела, в том числе и сварку нержавеющей стали.

С большим интересом просматривал, читал, изучал материалы в лю-

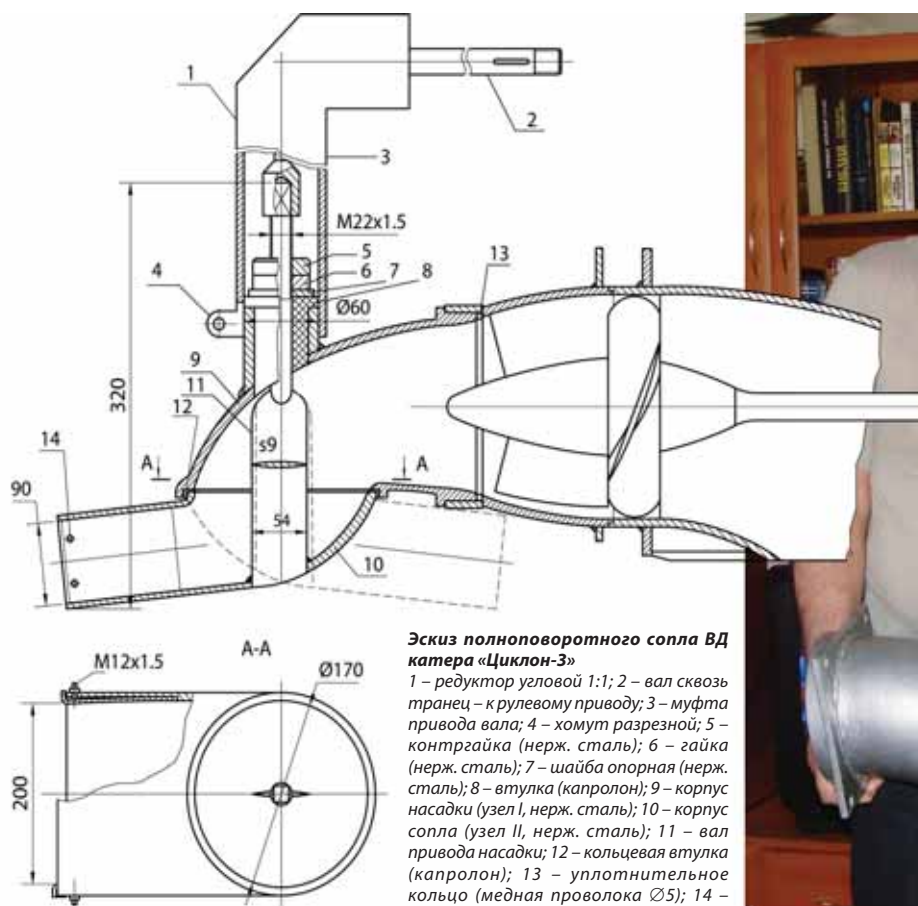


бимом журнале и практически был готов перейти к постройке более солидных моделей. Условия плавания на наших реках диктовали применение водометов.

Материалы приобретал через уже налаженные каналы: это и вторцветметы, и свалки, и авиазаводы. Одним словом, я был подготовлен к постройке водометного катера и, как оказалось, даже серии из двух катеров. Не буду останавливаться на их конструкции и постройке. Проекты обоих были опубликованы в № 64 за 1976 г. и № 92 за 1981 г. журнала «Катера и яхты». Остановлюсь немного на «Циклоне-2». В его проекте обобщил опыт сборника «Катера и яхты» и свои уже немалые

наработки. В 1980 г. под «крышей», как теперь говорят, Кемеровского ТВ и системы профтехобразования я с товарищами совершил на нем дальний поход по рекам Сибири и Урала. Катер, двигатель, водомет – все работало в напряженном режиме и оправдало мои надежды сполна: за 5500 км пробега – ни одного сбоя. Мои попутчики – телеоператор, художник и юнга – чувствовали себя, как на увеселительной прогулке, чего нельзя сказать обо мне.

Это был легкий, грузоподъемный, обитаемый, комфортный в обслуживании катер. Извините за некоторый пафос, это была готовая к запуску в производство модель. Все последующие доработки сводились к повы-



Эскиз полноповоротного сопла ВД катера «Циклон-3»

1 – редуктор угловой 1:1; 2 – вал сквозь транец – крулевому приводу; 3 – муфта привода вала; 4 – хомут разрезной; 5 – контргайка (нерж. сталь); 6 – гайка (нерж. сталь); 7 – шайба опорная (нерж. сталь); 8 – втулка (капролон); 9 – корпус насадки (узел I, нерж. сталь); 10 – корпус сопла (узел II, нерж. сталь); 11 – вал привода насадки; 12 – кольцевая втулка (капролон); 13 – уплотнительное кольцо (медная проволока $\varnothing 5$); 14 – винт регулировки сечения сопла (нерж. сталь)



шению комфортности, в частности, к снижению шумности, для чего корпус изнутри оклеил шумопоглощающим материалом; мягкой врезке корпуса водомета; установке подкапотного чехла на двигатель из несгораемых звукопоглощающих материалов; изготовлению дейдвудного станка в резинометаллической оболочке, более мягких подушек – опор двигателя, созданию принудительной вентиляции моторного отсека.

Все познавал в сравнении, выяснилось, что фанерный корпус дает более низкий корпусной шум, чем дюралевый. Катер «Циклон-2» – долгожитель, он уже 30 лет в строю.

Далее был построен катер «Циклон-3» по новому проекту 1995 г. на базе «Циклона-2». Шестиметровый корпус имеет совершенно плоскую гидролыжу от миделя и до транца. Двигатель мощностью 100 л.с. с водометом – копия того, что был на «Циклоне-2». Катер водоизмещением 1000 кг уверенно глиссирует на гидролыже со скоростью 60 км/ч. Выполнен в «рыболовецком варианте», с простой

компоновкой. Вся полезная площадь – это просторный кокпит с полом на высоте 400 мм от основной плоскости, переходящий в слип (наклонная плоскость, падающая до уровня минимальной осадки). Просторный тент позволяет работать стоя. Никаких излишеств, сиденья вдоль кокпита – откидывающиеся. Все для работы со 150-метровым неводом. В нерабочем положении и в непогоду слип перекрывается вертикальными заслонками в начале и на транце.

Для повышения маневренности и простоты управления я разработал устройство – вращающееся на 360 градусов сопло реверсивно-рулевое. Ставится на место штатного. Передаточное число редуктора и цепной передачи 1:1 для руля. Один полный 360-градусный поворот штурвала – полный поворот сопла. Голубой сектор штурвала – передний ход, красный сектор – задний. В связи с повышением сопротивления потоку воды в данном водомете скорость снижается на 15%. Компенсируется этот недостаток повышением мощности двигателя. Водомет

(поворотное сопло) будет в дальнейшем дорабатываться.

Корпуса узлов 1 и 2 (см. рисунок) выполнены из нержавеющей стали путем выколочки из заготовок-лепестков, сварены в половинки, зачищены и сварены «в целое».

Все мои лодки и катера хранились и хранятся на трейлерах в металлическом сухом проветриваемом боксе, что обеспечивает хорошую сохранность корпусов.

В заключение хочу обратиться к коллегам-самостройщикам. Конечно, можно приобрести каталоги и выбрать на любой вкус лодочку или суперкатер – выбор нынче необъятный. Но, во-первых, не всем они по средствам, во-вторых, еще не перевелись те, кто жаждет создавать сам, самореализовываться. Готов предложить им отработанный проект «Циклона». А компоновку, архитектурный облик они выберут сами – нарядить в дизайнерское одеяние несложно. ■

Юрий Зыков, пос. Яшкино,
Кемеровская обл.

Хранение яхт и маломерных судов

(до 140 тонн)

- Уличное хранение 2 EUR/m² (мес)
- Отапливаемое помещение 7 EUR/m² (мес)
- Хранение кильблоков

Услуги:

- Ремонт
- Достройка
- Покраска
- Полировка / Покрытие воском
- Организация перегона
- Комиссионная продажа

Loksa Shipyard Ltd
Tallinna 2
74806 Loksa
Estonia

Тел. + 372 6224 000
Факс + 372 6224 042
GSM + 372 5018 101
Email: boats@ls.ee

Реклама

YANMAR
marine



двигатели



9-900л.с.

дизель-генераторы



9-75л.с.



4-600кВт

мотопомпы



125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru



MOTUL

Масла, смазки, технические жидкости

MOTUL

всегда в наличии, отправка в регионы.
Производителям техники спец. цены!!!

г. Москва (495)744-54-07

Реклама

Оптовая продажа лодок «Казанка 5М7»



От официального дилера.
Возможны комплектация трейлером,
установка мотора, тюнинг лодки.
Отправка в регионы.

г. Казань.

Оптовый отдел: т. 2-67-27-00

Розница: т. (843) 5-188-999, 5-188-392
morskoyvolk@inbox.ru

Реклама

Реклама

ООО «МАРЛИН»

Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su