

МАСТЕРСКАЯ

Стройте мечту сами

Как показывает жизнь, строить собственное судно намереваются многие, но довести дело до конца удастся довольно малой части претендентов. Обычная причина – «надорвался» на завышенных требованиях, не рассчитал реальных затрат времени и сил. Но та же жизнь показывает, что если не выставлять себе сверхтребований по качеству конструкции и следовать принципу «делай проще» – успех придет, и лодка увидит воду с большей вероятностью. Правомерен ли такой подход? Мнение редакции – да, но при двух условиях: (а) если конструктором приняты стандартные меры по обеспечению безопасной эксплуатации судна, и (б) если мастер-самодельщик понимает, что постройка лодки из «того, что есть под рукой» накладывает определенные ограничения на ее долговечность и возможный район плавания. А в остальном – «все хорошо». Есть и положительные примеры – катер «Барнси» из Астрахани в №201, или вот этот московский «олдтаймер».



Игорь Артемов. Фото автора

На моей Интернет-страничке «Катер своими руками» выложен текст, написанный 15 лет назад. Тогда, окрыленный постройкой нескольких удачных катеров, я решил поделиться с миром своим опытом и написать книгу. Но меня хватило только на вступление. Подробное описание технологии строительства круизного катера – большая работа. Мне проще и быстрее построить сам катер – на изготовление первого потребовалось всего пять месяцев

у себя на даче, вдвоем с сыном. На последующие три катера, сделанные мной на заказ, уходило и вовсе не более трех месяцев. До этого кроме байдарок и надувных катамаранов никаких судов я не собирал, в свое время закончил Московский Автодорожный институт. Конечно, потом у меня ушло много лет на прочтение целой горы книг по судостроению, а сдав экзамены на шкипера, я регулярно практиковался в должности капитана на круизных парусных яхтах во многих морях по всему миру. Но своего судна у меня не было. Я взял

и построил его. Конечно, вначале набивал много шишек. Метод «тыка» при подборе правильных технологий и материалов не дает экономить время и деньги. Но все построенные катера успешно плавают по внутренним российским водам уже не первую навигацию.

Строю я очень много, по 2-3 судна в год, для меня это – образ жизни. В ГИМСе сначала шалели, а сейчас призывкли. По первости попался хороший инспектор, помог подготовить все документы, все правильно оформили и

зарегистрировали честно, по правилам. Сейчас, все совсем просто. Меня знают, уважают и препон не ставят. Просто выполняю все законные требования (они, кстати, вполне разумны) и регистрирую очередное судно еще до спуска на воду. Закладывая новый проект, я теперь сам обращаюсь к дизайнеру, тем более что за 15 лет мое мнение по поводу самостоятельных построек судов сильно поменялось. Думаю, что судно до 40 футов длиной вообще не рентабельно строить самостоятельно. Дешевле серийных не получится, а качество точно будет хуже.

Итак, как это началось. Идем как-то с женой вдвоем на парусном разборном катамаране под мотором в две лошади по реке в окрестностях Москвы. Правда, катамаран чуть усовершенствованный – с жесткой палубой

новой набор из трубы прямоугольного сечения (на самом деле это неправильно, лучше брать уголок – закрытых полостей быть не должно), обшит простой фанерой ФК: борт 6 мм, днище 8 мм. Изнутри фанера залита двухкомпонентным полиуретаном, получилось единое целое с набором. Снаружи выше ватерлинии крепятся продольно рейки сосновые (так бюджетнее) и в щели между фанерой и рейками заливается полиуретан. Дно вместе с продольными реданами в положении вверх килем залито тремя слоями полиуретана. Сердобольные самоделкиники мне тогда говорили: «Ну ты хоть пару слоев стеклоткани положи!». На катере не раз вылетал на камни, зимует во льду, наверх не поднимаю (и сейчас тоже), на корпусе даже царапин нет, полиуретан – броня.

И скорость только 18 км/ч. На следующий катер поставил угловую колонку (тоже экспериментальную отечественную). Максимальная скорость 18 км/ч, но на трети газа, больше не шел, как ни рычи. Надо было с винтами позаниматься, но не успел. Далее по этой же технологии я построил парусную яхту, которая утонула посередине Атлантики.

Уже спустя много лет, в середине 2000-х, я построил четвертый катер. На этот раз поставил в колодец подвесную Honda-20, на треть газа бежит 10 км/ч, на максимальных – 12. Первые катера обходились где-то в десятку тысяч «условных единиц». Продавал по 25 – уходили сразу. Я даже толком покататься не успевал. Один до сих пор бегаёт в Астрахани, один забрали в Ярославль – не встречал его



и двумя шезлонгами. Сидим в шезлонгах, гордые собой, гарцуем 5 км/ч. И тут в трех метрах от нас, на скорости 6 км/ч, попутным курсом нас обгоняет турецкий шедевр. На штурвале «лорд» в белоснежной одежде. Мы раскланялись. Но больше я спать спокойно не мог.

Дизайн я переснял с турецкого проекта «Либерти» – самому такого не нарисовать. Правда, мой реально деревянный, а тот хотя и под шпоном, но стеклопластиковый.

Конструкция композитная – сталь-

Первый катер был со стационарным дизельным мотором Nissan 2.7, с его же коробкой (вместо редуктора), валом и пером, все это в нише под днищем, не выступая за его габариты. К слову сказать, с такой силовой установкой это был единственный мой катер, который вышел на глиссирование на скорости 22 км/ч.

Второй катер с таким же корпусом и двигателем был с водометом. Купил какой-то экспериментальный наш водомет. Вперед ехал хорошо, но реверс почти не работал. Сплошное мучение.

больше, еще один в Москве. На последнем я с семьей облазил всю Волгу и близлежащие водохранилища. По два месяца в «автономках» болтались, на берег только за ягодами выходили. Две каюты, камбуз, галюн, душ, горячая вода, якорная лебедка, автопилот и расход топлива 3 л/ч. Грех не путешествовать.

К сожалению, сейчас ходим только на своих больших «плавдомах», а катер стоит у причала, гниет, хлеба не просит, иногда мои дети берут его покататься. ■