

Мой Walker Bay от покупки до воды

Алексей Ионов, фото автора



Просьба не воспринимать все это как рекламу. Мой выбор лодки сделан осознанно, и опирался он на три основные характеристики: функциональность, физическую и финансовую посильность. Хочется описать обстоятельства моего выбора судна и способ транспортировки, в первую очередь вариант крепления и способ водружения лодки на крышу автомобиля.

Я отношу себя к отряду «мотыльков-однодневок» – многочисленной армии водномоторников, что облепляют берега и заселяют водоемы в погожие выходные дни и просто в свободные от основной работы дни среди недели. Если мне удастся провести на водоеме день, ночь и половину следующего дня, то я с гордостью вношу себя в список менее обширного отряда «мотыльков-суточников-долгожителей». В понятие «мотылек» я вкладываю не воздушность и беспечность в отношении к своему увлечению, а легкость и мобильность снаряжения при его использовании на воде и транспортировке от дома на водоем и обратно.

Несколько сезонов эксплуатации прежней плоскодонной надувной ПВХ-лодки Adventure 290T с трехсильной Yamaha внесли некоторые коррективы в мое восприятие однодневного отдыха на воде. Приезжая утром на водоем, вдыхая пьянящий воздух вдали от мегаполиса, чувствуешь прилив сил от предвкушения предстоящего общения с природой. Работа по сборке лодки, креплению мотора и установке дополнительного оборудования спорится, и за какие-то тридцать-сорок минут лодка готова к встрече со стихией. Обратный процесс разборки и складывания в машину сопровождается меньшим энтузиазмом, чувствуется усталость и отчужденность удовлет-

воренного отдыхом организма. Чтобы не сворачивать тело лодки мокрым и грязным, требуется дополнительное время на ее накачивание, мытье, протирку и просушку, в противном случае лодка комкается с грязью и влагой, а по приезде или на следующий день в обязательном порядке она достается, накачивается, моется, протирается и обратно сворачивается до новых нескороших выходных. В случае невыполнения этих процедур от ПВХ-изделий не стоит ждать обещанных заводом-изготовителем долгих лет жизни.

Поэтому я задумался о приобретении пластиковой лодки с такой массой и объемом, которые позволяют перевозить ее на крыше автомобиля (так называемого «карбота») и которую можно считать промежуточным вариантом между надувнушкой и жесткой лодкой – дабы сократить время сборки-разборки судна на водоеме и тем самым увеличить количество долгожданного времени на воде и полностью исключить дополнительный вечер домашней уборки.

Я рассуждал так: 50% поездок на во-

доем я совершаю один, 25% с семьей, 25% с напарниками по рыбной ловле. Следовательно, 5 раз из 10 мне придется надеяться только на свои силы, 100-процентные в начале поездки и в лучшем случае 70-процентные в конце. Усреднив свои физические способности, я сориентировался на 30 кг веса будущего приобретения.

Просмотрев в интернете, в магазинах и на выставках некоторое количество моделей, больше отечественного и менее – зарубежного судостроения, я стал приглядываться к продукции канадско-американско-финской компании (на деревянной части весла надпись *made in Finland*), лодке Walker Bay 8. Благо, помимо интернета я встретил ее в магазине и смог не только пощупать руками, но даже попробовать приподнять. После увиденного и ощупанного начались раздумья на вечную тему «иметь или не иметь». В дни раздумий я зашел в книжный магазин за новым номером «КиЯ», и управляемая неведомой, но существующей силой, моя рука словно счастли-

вый билет вытянула из стопки журналов экземпляр, которого, как мне тогда показалось, у меня не было. Я открыл его на той странице, где как раз была статья про продукцию компании WB, и информация из нее стала последним аргументом в пользу покупки данной лодки.

Но купить – полдела! Главное – как везти к водоему, а прежде доставить мечту из магазина. Серая часть моего мозга озаботилась разработкой крепления лодки к багажнику на крыше автомобиля. Описанное мною здесь крепление не несет претензии на оригинальность, это только один из вариантов решения уравнения с несколькими неизвестными: лодка, автомобиль, техническая и материальная база их хозяина.

Вооружившись двумя рулетками, я отправился в магазин и, сняв все нужные замеры со своей будущей покупки, начертил в масштабе 1:10 контуры лодки. Поработал над выкройкой с линейкой и карандашом и набросал простейшее приспособление для

транспортировки лодки от магазина до дома. Привязав к релингам своего авто (Suzuki SX4) два бруска 40 40 длиной 150 см (максимальная ширина лодки – 132 см), я отправился в магазин и приобрел Walker Bay 8, а также дополнительные надувные борта, так как с моим 4-сильным мотором данная лодка могла эксплуатироваться только при их наличии, что удовлетворяло и меня, и ГИМС. Забрав со склада корпус, банки, весла и борта в отдельных коробках, я на всякий случай попросил сотрудников магазина помочь погрузить лодку по окончании сборки на подготовленные поперечины. Вскоре лодка была готова к спуску на воду, то есть к погрузке на временные транспортировочные поперечины. Вспомнив, что в большинстве случаев на водоеме помочь мне будет некому, я рискнул провести погрузку один. Поставил лодку на борт, мелкими шажками переместил ее к задней части автомобиля, установил на корму, и, чуть наклонив нос, поудобней взялся за среднюю банку наподобие сказочного





чертенка под лошадью, и плавно положил корпус на бруски. Вес в 32 кг взят, хорошее начало – больше чем полдела! Крепко привязать и перевезти домой покоровшееся тело лодки уже не составляло никакого труда.

Наконец ощутив себя полноправным хозяином новой лодки, я приступил к самому ответственному и кропотливому этапу: продумыванию и изготовлению релингово-багажного крепления.

В магазине автобагажников я купил фирменные, но не самые дорогие поперечины из толстостенного стального профиля с надежными на мой взгляд и взгляд производителя креплениями на релинги. Выслушав мои эксплуатационные требования к поперечинам, сотрудник магазина порекомендовал купить не штатные 120 см, а более длинные 140 см. За что ему большое спасибо! Не пришлось использовать дополнительные детали для удлинения.

Для крепления лодки к задней поперечине я использовал отверстия под ключин. Взяв 8-миллиметровую резьбовую шпильку, с помощью тисков, молотка и газовой горелки я изготовил два П-образных крепежных элемента.

При сгибании



шпильки надо чередовать изгиб на небольшой угол с нагревом места изгиба для снятия внутреннего напряжения металла. Один конец П-образной скобы проходит в отверстие для ключины, второй конец – вдоль борта. С поперечины скоба крепится с помощью «бутерброда» из текстолитовой (10 мм) и стальной (1.5 мм) пластины с двумя отверстиями и притягивается рым-гайками. Для предотвращения разворачивания рым-гаек от вибрации в пути они стягиваются резинками между собой.

Для придания окончательной функциональности скобе на нее надевается ПВХ-трубка с внешним диаметром чуть меньше диаметра отверстия ключины. В центре «бутерброда» сверлится отверстие, в него входит болт, на него накручивается текстолитовый диск, входящий внутрь поперечины, что в целом предназначено для жесткого крепления П-скобы с бортом лодки к поперечине. Скобы используются на задней поперечине так же, как ограничители бокового перемещения лодки при погрузке.

Для крепления лодки на передней поперечине можно применить болтовое крепление, подобное первому. Но сверлить отверстия в бортах нецелесообразно, поэтому я отдал предпочтение не болтам и гайкам, а двум резинкам для крепления груза и капроновому шнуру с такими же резинками. В качестве основы для

одного из двух передних креплений использовал швартовные утки. Поперечины максимально раздвигаются, но не выводятся за пределы металлической части релингов. Для определения места крепления уток лодка кладется на поперечины, закрепляется задними П-образными крепежами. Утки крепятся к бортам на 2–3 см, не доходя до передней поперечины. Симметрично первым, но у кормового сидения находят свое место еще две утки.

Теперь берем резинку (для крепления багажа, но без крючков) с петлями на концах или связанную в кольцо и притягиваем, шнуруя крест-накрест, носовые утки с обоих бортов к релингам – лодка крепко прижимается к поперечине. Крепление №2 такое же простое: капроновый шнур толщиной 5–6 мм, длиной около 5 м. Для эластичности шнур можно намочить; высохнув в дороге, он сильнее притянет лодку. На расстоянии от конца поперечины чуть меньшим, чем растяжение двух растянутых колец, на шнуре делается петля, к которой и крепятся кольца из резинки – это и будет крепление второго конца шнура к поперечине. Два кольца нужны, потому что одновременно в пути они лопнуть не смогут и тем самым повышают надежность крепления шнура. А четыре перехлеста вполне достаточно, так как крепления 1 и 2 взаимостраховывают. По отдельности 1 и 2 крепления достаточно спорные, но вместе при случайном разрыве одного из них к нарушению общего крепления не приведут. Но при реальной эксплуатации, естественно, надо следить за качеством крепления и деталями крепежа в дороге. Первое расстояние в 360 км