

предлагали самые смелые варианты, но Михалыч нашел решение сам. С тех пор на капоте красуется аккуратно вклепанная алюминиевая тарелка из заводской столовой.



К счастью, корпус «Волги» неплохо сохранился. Мы разделили работы на два больших этапа: первый заключался в капитальном ремонте при условии максимального сохранения оригинала, а второй этап явился

по сути ремоторизацией, подразумевающей замену родного двигателя на турбодизель и установку вместо УРРП-25 современного углового реверс-редуктора. Нам пришлось зачистить его полностью от старой краски и грунта как снаружи, так и изнутри, заменив более пятисот заклепок. Сегодня судно окрашено с использованием современных материалов. На специально изготовленный фундамент был установлен австрийский морской рядный шестицилиндровый турбодизель Steyr мощностью 236 л.с., а к нему – итальянский угловой реверс-редуктор ZF 220V. Из дополнительного оборудования – якорная лебедка и подруливающее устройство, которое принципиально изменило к лучшему поведение судна при швартовке. Эхолот работает только в водоизмещающем режиме, но для подхода к незнакомому берегу его услуги очень полезны.

В остальном судно сохранено в оригинале. Салон отреставрирован одной знаменитой казанской фирмой, занимающейся интерьерами самолетов. Новый вал и гребной винт изготовили на судостроительном заводе в Зеленодольске. Все механические и покрасочные работы проводились самостоятельно в нашей домашней мастерской на острове Свяжск под Казанью. Главным инженером проекта ремоторизации стал простой тракторист Сергей Андреев из Марий Эл, талантливый механик-самоучка.

Спасибо всем, кто бескорыстно помогал нам в работе по восстановлению одного из самых красивых кораблей на подводных крыльях. Нам не стыдно за эту работу ни перед нашим Михалычем, ни перед памятью гениального конструктора Ростислава Алексева, ни перед великой страной, в которой мы родились и строили лучшие в мире корабли.

Старый корпус – в дело

Дмитрий Кузнецов, Москва



Длина наибольшая – 5,5 м, ширина – 1,9 м, запас топлива – 140 л, мощность двигателя – 70 л.с., материал корпуса – стеклопластик/фанера

Мне 49 лет, по первому высшему образованию – авиаконструктор, работаю директором в небольшой оптовой фирме. Этот катер сделал своими руками в гараже за пять лет в свободное от работы время на основе имеющегося стеклопластикового корпуса, купленного за 600 долл. Катер длиной 5,5 м, каюта высотой 2 м (я высокого роста), с 2-тактным мотором легко выходит на

глизирование, развивает скорость до 53 км/ч, крейсерская – около 40 км/ч. Катер устойчив, хорошо управляем, хорошо режет волну, эксплуатируется уже три сезона.

Конструкция – фанера, покрытая стеклопластиком, вся обивка – собственного изготовления, тент тоже собственного пошива. Материалы, краски и лаки, а также оборудование покупалось качественное, в специали-

зированных магазинах. Конечно, мотор можно и лучше, сил 90, и кресла лучше поменять с пластиковых из магазина ИКЕА на нормальные.

