

Глубокий «апгрейд» «Амура»

А. Д. ► Культурные судовладельцы во всем мире любят и бережно содержат старую технику, доставшуюся, возможно, еще от родителей. Долгую и активную жизнь проживают деревянные яхты, стальные буксиры, латунные паровые машины и причудливые ретро-подвесники, на которые мы смотрим теперь почти как на античные и средневековые артефакты. Флот и наших клепаных «дюралек» советских времен становится год от года малочисленнее, постепенно изнашивается и отправляется в утиль, но цены на них держатся стабильными, а верные владельцы заботятся о них так же трогательно, как и какой-нибудь швед – о шхуне деда-рыболова.



Но есть одна беда с нашими старыми «кастрюльками». Становятся доступными моторы все большей мощности, большего веса – и владельцам советских катеров хочется достижения новых рубежей скорости и экономичности, но разработанный еще в 50–60-е годы конструктив к дополнительной нагрузке не приспособлен. В результате радикально настроенные водномоторники переходят на современные корпуса, а вот другие, верные своим лодкам как старым друзьям, пытаются их обновить и улучшить, чтобы приспособить к растущим запросам.

Руслан Фаткулов из невского поселка Корчмино, водномоторник с сорокалетним стажем – из тех вторых, кто предпочитает беречь что уже имеет. Да и род занятий Руслана к этому располагает – мастер-реставратор с золотыми руками (в прямом смысле – золотит купола церквей). Его «Амур» пережил родной мотор от «Москвича», потом был эксперимент с чешским дизелем Avia, но стало ясно, что речному быстроходному глиссеру с сильно ограниченной вместимостью просто прописан хороший подвесной мотор.

Известные попытки поднять энерговооруженность «Амура» установкой излишне мощного подвесника обычно встречали проблемы. Существенный рост скорости при уходе центровки вверх и в корму, недостаточная ширина по скуле и сильно вогнутые формы носовой части приводили к появлению неустойчивости хода на волне и часто – к потере ходовой остойчивости и переворотам.

Руслан подошел к делу основательно. Тяжелый четырехтактный Suzuki 140 требовал увеличения и длины, и



Владелец переоборудованного «Амура» – мастер-реставратор Руслан Фаткулов

ширины корпуса, чем удалось бы получить более благоприятную центровку и повышение остойчивости. Еще в период экспериментов с тяжелым дизелем мастер надел корму на метр дополнительной длины, а ширины добавил установкой на борта тетраэдрических «булей». Соединения выполнял по-честному, на заклепках. Фактически он «обстроил» исходный корпус дополнительными секциями, не нарушая исходного конструктива. Сразу скажем: в процессе службы лодки даже клепанные швы усиливать не пришлось, несмотря на рост нагрузок.

Кормовую наделку проще сделать сразу приспособленной под установку тяжелого подвесного двигателя, чем укреплять «родной» транец. Дополнительная секция образовала просторный рецесс с удобным доступом к воде, а нормативная высота борта судна осталась прежней, в том числе и в корме, так что дополнительные меры против заливания попутной волной не потребовались.

Были соблюдены и требования к объему аварийного запаса плавучести, сосредоточенного в герметичных отсеках «булей» и кормовой секции. Общая ширина катера возросла с 1.8 до 2.4 м, а длина составила уже 6.5 м. Подросла и масса, до 900 кг, и не только за счет увеличения размеров. Много сил мастер отдал превращению изначально открытой моторки с матерчатым тентом в комфортабельный катер. Причем не «по-колхозному», чем грешат многие наши достройщики брошенных корпусов, а с усердием и полной отдачей сил.

«Вы же знаете нашу погоду. Тент – это просто тряпка, а мне нужна была жесткая рубка», – так он сказал, показывая свой стоящий во дворе прибрежного дома «Фаруан-2» (название судна образовали имена строителя и его брата-помощника). Катер смотрелся очень симпатично, «фирменно», было видно, что каждая деталь проработана до полной подгонки, поверхности выправлены и вышкурены. В соединениях применены и сварка, и клепка, и болты, но главное, что видно – переоборудо-





Доработке подвергся даже вспомогательный мотор. Управление с помощью электропривода и по курсу, и по «газу»

вание велось не по принципу муравейника, а по заранее разработанному плану, и этот план был сделан со вкусом, знанием практики и технологий. Основу рубки-хардтопа составил сварной трубчатый каркас с двумя парами «фасонных» наклонных стоек. Часть крыши над первой парой кресел – жесткая, со сдвижным автомобильным люком, далее в сторону кормы верх тентуется. Прозрачные боковые стенки – трудно назвать их окнами – образованы тремя отдельными сдвижными стеклами из поликарбоната, скользящими каждое по своей U-образной направляющей. Две пары невысоких кресел в рубке имеют оригинальную конструкцию. Их сиденья можно поднять – под ними находятся рундучки для мелочей – а

можно разложить спинки так, что все сиденья вместе со специальной закладной доской в центральном проходе образуют сплошную лежанку для ночлега.

Очень аккуратно выполнена покраска. Поверх типового грунта ВЛ – двухкомпонентная акриловая эмаль, какой красят автомобили. Цвета подобраны гармонично, не давая рубке зрительно «подавить» невысокий борт. Можно спорить о долговечности краски в постоянно погруженном состоянии, но хозяин и не скрывает, что основное время лодка пребывает на трейлере, благо от двора собственного дома до воды совсем близко, поэтому уже пять лет после покраски судно выглядит как новое.

Решительно изменило архитектуру доработанного «Амура» желание хозяина организовать дополнительный пост управления в корме. Согласимся, предельно носовая «автомобильная» посадка многих старых «дюралек» обоснованна с точки зрения центровки, но на волне в носу изрядно трясет, да и рулить внутри закрытой рубки не всегда в радость. А тут с увеличением несущей ши-



Фото автора и Руслана Фаткулова



Второй пост управления радикально расширил возможности рулевого и сделал «Амур» настоящим «круизером»



Четыре сиденья в кокпите имеют оригинальную конструкцию, при необходимости раскладываются в сплошную лежанку

рины в корме появилась возможность без проблем с ходовым дифферентом переместить пост водителя назад и повыше – с обзором поверх крыши. Высота рубки оказалась достаточной, чтобы перед пультом управления поставить типовые пластиковые кресла на кормовую переборку, она же бывший транец. Два гидравлических рулевых насоса работают совместно, а привод газа-реверса оборудован ручным переключением функции главного поста с помощью самодельных замков. Это одна из наиболее радикальных доработок, которой автор очень доволен: «При ходе по волне рулю с кормы, а рыбалка и швартовка с нее намного удобнее!».

Еще одна гордость – это усовершенствованный вспомогательный мотор. Известно, с какими сложностями интегрируется маломощный «вспомогач» в систему управления: рулить за низкорасположенный румпель на катере практически невозможно, а для второго рулевого привода места обычно не остается. Продаются фирменные рулевые электроприводы, управляемые с простого пульта ДУ, довольно дорогие. Руслан решил изготовить

собственный рулевой электропривод из серводвигателей. Пришлось оснастить дейдвуд 6-сильного Suzuki зубчатым венцом, поворачиваемым с помощью электродвигателя от автомобильного стеклоочистителя. Второй электропривод, поменьше, таскает тягу открытия заслонки карбюратора. Управление выведено на коробочку дистанционного пульта – очень удобно манипулировать на рыбалке, переползая под малым мотором с места на место.

В результате описанных переделок и усовершенствований от присущих старому корпусу бед удалось избавиться. Катер под винтом шагом 21 дюйм при крейсерских оборотах 5400 об/мин устойчиво идет 60 км/ч, расход бензина составляет в районе 0.6 л/км. Налегке в полный газ с винтом 23 дюйма можно разогнаться за 80 км/ч. По большой волне владелец предпочитает не ходить – все-таки борт «Амура» низковат, это скорее речной глиссер, чей ареал – Нева и Ладожский канал, излюбленные места загородного отдыха. Но это теперь все же и настоящий каютный крейсер, на борту которого можно провести не один день.