

# Катер «Шквал»

**Евгений Овчинников**, ВМК «Невод», Москва

Все началось в 2000 году, в тот момент очень хотелось иметь нечто большее, чем имеющаяся резиновая лодка «Орион-8» с мотором «Ветерок». В один из солнечных осенних дней я просматривал объявления в газете «Из рук в руки» и наткнулся на объявление, в котором предлагалось купить каютный самодельный катер с дизельным двигателем и немалой длиной – 9 м.



Поскольку место осмотра, указанное в объявлении, находилось совсем рядом, я позвонил и направился туда. Катер хранился в индивидуально выстроенном для него эллинге, находящемся непосредственно на берегу залива, вблизи канала им. Москвы. Хозяин катера, повозившись с замками в воротах гаража, отворил их, и появилась высоко задранная корма судна, стоявшего на специально выстроенной тележке, которая, в свою очередь, находилась на рельсах, уходящих из гаража в воду.

Размеры катера в тот момент немного поразили, а точнее порадовали. Облазив его от бака до юта, я пустился задавать хозяину огромное количество вопросов. Со слов владельца, катер построил в 1971 году его отец, который работал в КБ «Дирижаблестрой» в Долгопрудном. Организация

имела свой эллинг на канале имени Москвы, и в КБ завода были специально изготовлены чертежи корпуса будущей яхты, на основании которых были изготовлены два корпуса. Первый впоследствии продали в Финляндию, а из второго первоначально сделали парусную яхту с небольшой каютой, в которую нужно было влезать, сгибаясь втрое. Через некоторое время полученный концепт создателя не устроил, и от проекта яхты пришлось отказаться. Была полностью переделана надстройка, а каюта значительно увеличена, и теперь в ней можно ходить в полный рост.

Первоначально на катер был установлен бензиновый двигатель объемом 3.28 л и мощностью 50 л.с. от ГАЗ-АА («полуторка»), который позже был заменен на одноцилиндровый дизельный двигатель Д-20

от трактора ДТ-20. Номинальная мощность двигателя 18 л.с. при 1600 об/мин. Для кратковременной работы можно увеличивать число оборотов до 1800 об/мин и развивать мощность в 20 л.с.

Внутренности катера в момент осмотра напоминали старый неухоженный дачный домик, в котором, судя по обстановке, проходили частые посиделки. В день осмотра спустить катер на воду хозяин отказался, поскольку была уже поздняя осень, да и аккумуляторы разряжены. Хотя на самом деле процесс спуска стал бы непростым, так как катер не выходил из эллинга уже пять лет.

После осмотра я уехал думать. Долгими зимними вечерами взвешивал все «за» и «против», не забывая контролировать повторное появление объявления в газете. Отдавать



деньги без спуска судна на воду было боязно, и я решил дожидаться весны. За зиму на авантюру с катером уговорил своего друга Соломонидина Сергея, так как не представлял на тот момент, каким образом одному справиться с такой машиной. И вот настала весна, мы созвонились с хозяином и договорились о встрече. Катер спустили на воду. Он завелся моментально, хотя и простоял столько лет. Ну а ходовые испытания нас сломали окончательно: мы были в восторге от ходовых качеств, маневренности, остойчивости и удобства управления. Стало понятно, что катер создавали для себя, вкладывая туда все имеющиеся силы. Через два дня мы его поставили на учет в ГИМС, получив на руки судовой билет.

Первым делом начали приводить в порядок корпус, зачистили и покрасили какой-то инновационной на тот момент краской в светло-шаровый цвет. Судно было переименовано, а также ему был присвоен бортовой номер (не регистрационный), в память о службе двух новоиспеченных капитанов в рядах Черноморского флота СССР.

Далее взялись за обстройку каюты и рубки, обшили переборки декоративными панелями, сделали рубку удобной для управления. Рубка по факту совмещена с каютой, но на разных уровнях. Установили некоторые приятные и, по нашему мнению, очень дельные вещи. В каюте появились плита и холодильник, для палубы был заказан специальный тент,

который закрывал всю открытую часть кормы, изготовлены и установлены леера на бак и ют, установлена музыка, мегафон, прожектор и ревун.

С этого момента каждые выходные мы проводили на катере, сперва бороздя просторы ближайших водохранилищ, а потом и удаленных, на которые приходилось затрачивать уже не один день хода.

Максимальное число пассажиров составило 12 человек и около 500 кг груза, но в дальние походы комфортнее идти с четырьмя пассажирами на борту. Спальных мест в каюте три, остальные на открытой палубе или на берегу в палатках.

Огромным бонусом для нас стал гараж, выстроенный давным-давно именно под это судно и решавший массу проблем со стоянкой – после каждого выхода мы поднимали «Шквал», видимо поэтому он так хорошо сохранился. Подходя на катере с воды, нужно было четко попасть на телегу, которая на время выходов оставалась под водой на рельсах. После его крепили концами и, уже открывая ворота гаража, двумя ручными лебедками, тросы от которых крепились к телеге, вытаскивали из воды и загоняли в гараж. Пять минут – и судно в сухом гараже под замком.

В 2006 году, в один из походов на Волгу двигатель начал очень активно расходовать масло, а точнее оно просто лилось из него в подсланевое пространство. Мы решились на капитальный ремонт. После ремонта начались проблемы с реверс-

редуктором и ТНВД, которые на данный момент полностью не решены. Параллельно с ремонтом мы начали

#### Основные данные катера «Шквал»

Длина, м	9.4
Ширина, м	2.5
Высота надводного борта, м	0.85
Осадка, м	0.3
Пассажироместимость, чел.	9
Грузоподъемность, кг	1000
Запас топлива, л	300
Мощность двигателя, л.с.	20
Скорость, км/ч	до 25



подыскивать судно крупнее и серьезнее, поскольку желающих выходить на водные просторы стало больше, и «Шквал» стал для нашей компании маловат. Но расставаться с катером мы не собираемся. Таким образом флот нашей компании пополнился еще одним судном – мотоневодником проекта «102Б», который в данный момент находится в стадии внутренней отделки и ждет выхода на волжские просторы.