



Новая жизнь «Сарепты»

Владимир Великанов, Санкт-Петербург

Тема «новой жизни» старых лодок не сходит с наших страниц. Причины есть – добротные вещи быстрее устаревают морально, нежели физически, идет непрерывно смена поколений владельцев, да и затраты на ремонт обычно намного ниже стоимости новых корпусов. Важно, чтобы его ход был хорошо продуман и он не превращался бы в долгострой без перспектив окончания.

Мне 66. Пенсионер, член яхт-клуба «Нева» в Санкт-Петербурге. Всегда хотел иметь «кораблик» для души, сделанный своими руками или ими же преобразованный. Пытался доработать «Суперкосатку», «Амур». Доводил до определенного этапа и останавливался – отдавал в другие руки. Сначала не было достаточно материала и инструментов, затем великоватой показалась сама лодка. А вот на этой, кажется, все сбылось после полутора лет работы, а как получилось – судить вам. И имя она получила ласковое – «Лала». Лала – речка моего детства на севере Кировской обла-

сти. В переводе с финно-угорского наречия – «говорливая».

Моторная лодка-тримаран «Сарепта» со сдвижной рубкой выпускалась Волгоградским судостроительным заводом с начала семидесятых годов прошлого века (описание – в «КиЯ» №48). Лодка элегантная для своего класса, быстрая, с великолепной остойчивостью и маневренностью. При любых курсовых углах хода относительно волны забрызгивание практически отсутствует. Народное звание «Сарепты» – «вечная», отчасти благодаря сплаву АМг-5, из которого изготовлен корпус. Материал позволяет эксплуати-

ровать ее в соленой воде прибрежных зон морей.

Лодка комфортна для походов и рыбалки с экипажем из 2–3 человек, а для прогулок – и для 4 человек. Полная загрузка в 6 человек приемлема только для кратковременных выходов. Обнаруженным на практике положительным качеством стала возможность установки мотора по оси правого тоннеля днища, позволившая высвободить значительное пространство кокпита и входить на лодку с кормы по перекидному трапу. Рыбакам на пользу дополнительное пространство для вываживания рыбы. Ходовые характеристики при «боковой» установке мотора заметно не меняются – рысканья не происходит, не снижается скорость.

На момент приобретения этой лодки наружная обшивка, палуба, рубка и остекление были в хорошем состоянии – все остальное в плохом. Переборка подмоторной ниши вся в



трюмной помпы сливную пробку заглушил болтом, который послужил также креплением датчика эхолота. Над транцем по ДП установил слив водопомпы.

Моторный рецесс

Подмоторная ниша «Сарепты» тесна, стандартные топливные баки

дырах, блоки плавучести отсутствовали. Состояние наружного покрытия бортов и палубы удовлетворительное. Заводская окраска днища на основе эпоксидной эмали ЭП-755, и ПФ-115 корпуса после мягкой шлифовки и обезжиривания оставлены на лодке в качестве грунтового слоя.

Доработки были направлены на повышение безопасности пребывания на воде. Высота транца увеличена с 390 до 440 мм (под более длинный дейдвуд японского мотора). Высота переборки рецесса увеличена на 7 см.

желых моторов желательно усиление транца. Я демонтировал закладную доску, установил по контуру силовой алюминиевый уголок 5×60×60,

в ней не разместить. Решил использовать просторный рецесс. Друг подарил два сварных бака емкостью по 20 л каждый, они легли в рецесс как



Объем блоков аварийной плавучести доведен до 0.6 м³. В результате уменьшилось захлестывание лодки с кормы. Вес несколько увеличился, но на осадку это практически не повлияло. По подсчетам, при заполнении лодки водой экипаж из 6 человек может оставаться внутри.

Базовое исполнение предполагало установку одного или двух моторов суммарной мощностью до 50 л.с. Для современных более тя-

продлив верхние профили по бортам до переборки. Отпала необходимость половинчатого, но все же популярного решения установки тяг «транец-переборка». Уголки вдоль бортов выполняют функцию брызгоотбойников и улучшают вид лодки. Закрепил на болтах пропитанную антисептиком доску, поверх нее – алюминиевый лист толщиной 4 мм. Штатные сливы рецесса остались на своих местах. В связи с установкой

родные, и снимаются легко. Раздвинул их к бортам, раскрепил двумя поперечными разъемными полосами-стяжками. По центру между ними образовалась ниша для топливных шлангов. Вентиляция обеспечивается неполным закручиванием крышек горловин. От вертикальных перемещений баки сдерживаются продольным уголком, закрепленным на переборке подмоторной ниши и болтами-упорами в низ кормовых «бардачков». Слань

поверх баков покрыта нескользящим резиновым ковриком.

Общая жесткость системы «баки – слань» позволяет свободно по ней ходить. Заводской металл рецесса проминается, поэтому под баки положил еще одну слань. С лицевой

бывала изготовления дополнительного каркаса. Для бортовых блоков плавучести также изготовил продольный и поперечный каркасы из уголков малых профилей и обшил фанерой, отчего значительно увеличилась жесткость бортов и днища. В

ПМ, ДУ, оборудование

Мотор хотелось иметь не менее 40 л.с., компактный и легкий, с запуском и от электрического, и от ручного стартера. Приобрел двухтактный почти новый Tohatsu M40 CEP. Установка ДУ на борт мешала водителю, поэтому я разместил рычаг по центру кокпита на наклонном пайоле, по типу переключения передач на автомобиле. Так удобнее: левая рука на руле, правая на ДУ. Кабели проложил под пайолами по ДП с выходом через вертикальный закрытый алюминиевый короб к отверстиям в переборке подмоторной ниши. Рулевое управление оставил тросовым. Аварийный 6-сильный двигатель храню в носовом рундуке.

Светосигнальное оборудование стандартное плюс съемный кормовой огонь. Трюмная помпа работает в автоматическом и ручном режиме. На лодке установлены два прожектора, освещение салона, звуковой сигнал от старого КАМАЗа, подключаются навигатор, вентилятор, телевизор, радиоприемник. Питание электрооборудования – от отдельного аккумулятора, он же на подмену стартерному, оба расположены под передними сиденьями. Питание эхолота также от собственного аккумулятора.

Из дельных вещей – носовой релинг с жестко закрепленным на нем якорным рымом. При выборке фала якорь прочно становится на место. Для хранения якорного фала использую закрепленный на палубе алюминиевый тазик с отверстиями в днище для слива воды. Выбираемый фал одним-двумя оборотами обматывается вокруг днища тазика и самозаклинивается, выходить на нос для работы с якорем не нужно.

В носовом багажнике сделал полки вдоль бортов и уложил прочные пайолы, так как приходится в люке иногда находиться стоя. В носовой переборке проделал люк в носовой багажник.

Переоборудованная лодка бежит отлично, за два года мотор не подвел ни разу. С тремя пассажирами идет за 45 км/ч, ровно, не зарываясь, хорошо держит боковую волну. Можно разогнать и больше, но нет смысла ✘



стороны они закрыты съемными вставками из фанеры, которые служат вертикальной опорой для слани над баками. На горловины баков установил защитные стаканы.

Кокпит

Кормовую переборку усилил продольными брусками: верхним с облицовкой профилями, средним для опоры съемного кормового дивана и нижним, увеличивающим жесткость подмоторной ниши. Из ниши убрал клапан слива и восстановил пайолы. Приборную доску усилил жестким алюминиевым уголком. Убрал мягкие спинки продольных диванов. Сами диваны усилил деревянным каркасом с облицовкой по контуру уголком 2×25×25 и по лицевой поверхности – оргалитом. Диваны откидываются в сторону прохода. От кормовой до носовой переборки вдоль бортов образовались продольные полки для рыболовных снастей и вещей.

Новая раскладка пайолов потре-

качестве заполнителя использовал «Пеноплекс» толщиной 50 мм. На сидения, диваны и спинки кресел изготовил съемные подушки из тентовой ткани, наполненные листовым пенопропиленом.

Основной вариант использования лодки рыболовный, требуется свободное место в корме минимум для трех рыбаков, поэтому я отказался от стационарного кормового дивана. При необходимости устанавливаю съемный кормовой диван, состоящий из двух полок по 20 см, используемых в случае надобности для устройства спальных мест. Они хранятся на защелках вдоль каждого из бортовых рундуков. Спальное место на троих устраиваю путем укладки вышеописанных полок по торцам боковых рундуков с опорой на кромки продольных ниш. Центральную часть спального места заполняю пайолом-«дублером», укладываемым в походном положении поверх пайола центрального прохода.

MAXWELL

A **VETUS** COMPANY



VWC3500



HRCFF



HWC2200



Anchormax™



VWC1500



RC серия

ANCHORING EXCELLENCE

Входящая в состав VETUS новозеландская фирма Maxwell имеет почти 40-летний опыт производства лебедок. Ее имя стало признанным стандартом качества в области судового оборудования. Широкий ассортимент продукции Maxwell позволит Вам найти идеальное решение для своего судна, будь это парусная или моторная яхта, катер или рабочее судно. Подробную информацию о продукции Вы можете найти на www.maxwell.com, а список дилеров на www.vetus.ru

Тест-драйв вашей продукции на страницах журнала

Приглашаем верфи и отечественных производителей лодок, катеров, яхт, дополнительного оборудования (а также дистрибьюторов импортных брендов) в рубрику «Мерная миля»! Наши специалисты проведут независимые испытания вашего плавсредства в любом регионе России и за рубежом.

Публикация в журнале, экспертная оценка и рекомендации специалистов.

КАТЕРА и ЯХТЫ

Подробности по телефонам:

+7 (812) 312-5360, 314-3942

