



## 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.*

**М**не 66. Пенсионер, член яхт-клуба «Нева» в Санкт-Петербурге. Всегда хотел иметь «кораблик» для души, сделанный своими руками или ими же преображенный. 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

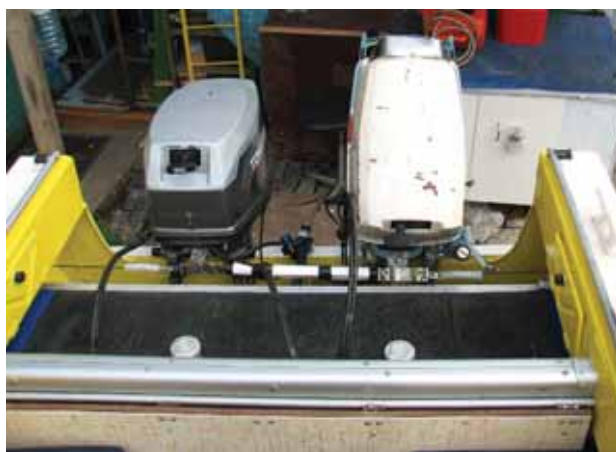
Подмоторная ниша «Сарепты» тесна, стандартные топливные баки

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 м<sup>3</sup>. 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](http://www.maxwell.com), а список дилеров на [www.vetus.ru](http://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

