



ВОССТАНОВЛЕНИЕ КРЫЛАТОЙ «ВОЛГИ»

Андрей Садыков, фото Александра Беляева и автора

Нас часто спрашивают: «А почему именно «Волга»? Это же длинный катер с плохой обитаемостью, ужасной управляемостью, неудобным подходом к берегу и тяжелым слипованием». Обычно я отвечаю так: «Вы же не спрашиваете у владельца автомобиля «Чайка», почему именно «Чайка». Тоже длинный и не очень удобный автомобиль, но для того чтобы влюбиться в него, достаточно один раз на нем проехать».

Так и с катером «Волга». Это гордость своего времени, то, что было доступно далеко не каждому. Однажды пролетев в нем по волжской глади, расставаться больше не захочешь.

Первый опыт

Надо сказать, что катер, который мы с братом восстановили в последние полтора года, — это уже вторая наша «Волга». Первый катер достался нам совершенно случайно по цене и в состоянии куска металла с крыльями. Заполучив его, мы не имели ни малейшего представления о том, что перед нами, как оно проявит себя на плаву



и чем все это закончится. Было только жгучее желание оказаться на воде. А дальше — два года работы, за которые мы заменили двигатель, реанимировали корпус, переклепав ведро заклепок, израсходовав огромное количество шпаклевки, грунтов, красок и, конечно, труда. Вначале казалось, что вышкуриванию корпуса никогда не

будет конца, но мы смогли. Корпус был покрашен, старый двигатель (который, кстати, весит больше 200 кг) вынут ручками из лодки и выкинут на свалку, а его место занял бывший в употреблении, но сохранивший свою работоспособность агрегат, который до сих пор продолжает радовать нового владельца.

И вот два года позади, катер блестит новой краской и ждет воды, а мы в предвкушении первого выхода. Увы, при спуске не обошлось без инцидентов: крановщик при подъеме катера ударил гребным валом о стапель, от чего вал погнулся и появилась вибрация. Но даже она не смогла испортить ощущения, которое дарит первый полет над водой! Сначала катер быстро и плавно поднимает нос, встает на переднее крыло, потом на заднее. Ускорение — и ты понимаешь, что уже летишь. Поворот руля дает небольшой крен и ощущение скольжения, как при дрифте автомобиля, мелкая волна пролетает под днищем «Волги» и абсолютно незаметна. Все в «Волге», как у классического лимузина, плавно: нет того «костотряса» обычной моторной лодки, когда через некоторое время позвоночник начинает чувствовать каждую волну и проситься на берег. Сзади непо-

вторимо рычит V-образная «восьмерка», а владельцы современных пластиковых однолицых «мыльниц» сворачивают себе шеи, когда ты проносишься мимо. Вот тогда влюбляешься в «Волгу» и готов любить ее со всеми недостатками, которые, конечно же, имеются.

Мы с братом стали счастливыми «волговодами». Наш досуг стал разнообразней, в него добавились водные лыжи, «ватрушка», шашлыки с друзьями на берегу и постоянное ковыряние в стареньком моторе. За время владения нашей «старушкой» нам пришлось выправить погнутый при спуске гребной вал и заново восстановить катер, после того как в один из походов мы напоролась на брошенный строителями при возведении канатной дороги в воде бетонный блок. Авария принесла нам загнутый буквой «Г» гребной вал, вывернутый баллер, испорченный опорный подшипник, замятый транец и трещину в корпусе. Так что без дела мы не сидели.

Но время шло, экономическая ситуация менялась, денежные знаки стали стремительно превращаться в бумагу, и встал вопрос: «На что потратить сбережения?». Конечно, на покупку другой «Волги»!



«Волга» номер два

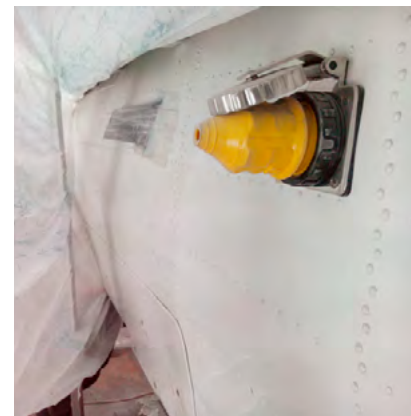
Она нашлась случайно. Хозяин неспешно продавал ее в Интернете по цене, близкой к цене металла, в связи с переездом на постоянное место жительства за границу. На фотографиях в объявлении был просто хороший корпус с прорезанными зачем-то отверстиями под фары. Звонок брату, звонок хозяину — и вот мы уже стоим перед воротами гаража, за которыми нас поджидали еще полтора года увлечения «Волгой».

Как это часто бывает, предыдущий владелец Олег хотел сделать свой катер выдающимся — разобрал его до последнего винтика, аккуратно рассортировал по коробочкам, успел вышпаклевать и покрасить половину корпуса, и затем кончился запал. В комплекте



торпеду от «ГАЗ-21», приобретенное по случаю у друзей, и обтянутые бежевой кожей сиденья от «ВАЗ-2101», установленные на слани из светлой лиственницы. Ну а современный оттенок дизайну 60-х добавила аэрография, установленные в носу фары и сделанное нами новое ветровое стекло с увеличенным углом наклона и заходящее своими крыльями почти за плечи водителя. Для удобства

управления взамен штатной штуртросовой системы был установлен импортный рулевой редуктор с боуденовским тросом управления, а для водителя изготовлен новый подлокотник, на котором установили контроллер «газ-реверс». Басовитый звук V-образной «восьмерки» в моторном отделении немного задавили два муфлера Vetus, снизив его ровно настолько, чтобы можно было нормально общаться при движении. В дополнение к этому весь корпус катера выше ватерлинии был проклеен шумоизолирующим материалом STP. Все переборки в корпусе сохранены герметичными, а под сланями смонтированы две трюмные помпы, панелька управления которыми органично вписалась в ретродизайн торпеды. Поскольку мы постоянно отправляемся в походы с детьми и имеем опыт борьбы с пробойной после встречи с бетонным блоком на предыдущем катере, водоотливная система стала обязательным условием, принятым нами с братом единогласно. Пришлось заново изготовить и установить герметичный люк в форпик, который предыдущий владелец выкинул из-за неудобства. Для компенсации веса води-



теля, а также разгрузки кормы с тяжелым двигателем топливный бак был перенесен в форпик и установлен со стороны пассажира.

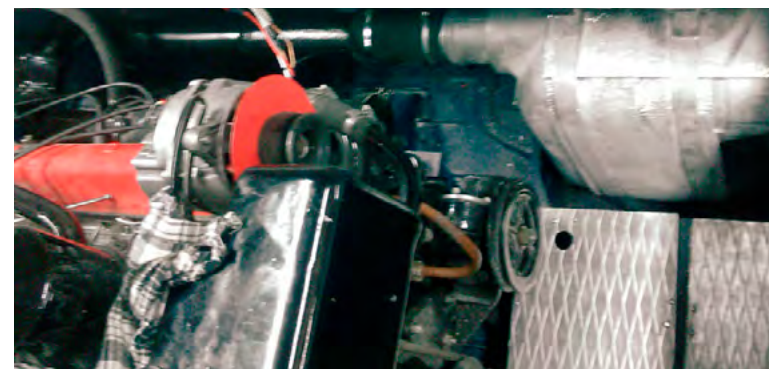
Изначально список планируемых работ умещался на четырех исписанных мелким почерком с двух сторон тетрадных листах, но при его выполнении каждая отдельная задача на строчке волшебным образом превращалась в три-четыре обязательных дела. Особенно трудных запомнилось завершение братом покраски корпуса и нанесение на него аэрографии. Учитывая площадь окрашиваемых поверхностей, замкнутость пространства и количество вредных выбросов в процессе вышкуривания, это был адский труд. Мне за это время удалось переделать рулевое управление, установить трюмные помпы, разработать схему электрооборудования, переработать и реализовать новый дизайн панели управления, вписав в нее современные приборы, которые, конечно же, были выбраны стрелочными. Заготовки брат вывел до идеального состояния и покрасил.

Следующим сложным этапом стала установка крыльев. При их двухметровом размахе и весе в несколько сотен килограммов допуск на их угол атаки составляет всего шесть угловых минут. Тот, кто когда-либо прodelывал установку, поймет, насколько ювелирная это работа. Кроме того, каждый болт крепления должен иметь собственную электроизоляцию и проверяться на отсутствие короткого замыкания с корпусом или крылом. Добавьте к этому зам-

кнутое пространство форпика, прозванного нами «собачником», в котором вы, согнувшись в три погибели, закручиваете крепеж крыльев, и вы поймете, что снимать и ставить крыльевое устройство вам больше не захочется. Никогда.

Как-то незаметно зима кончилась, наступило лето, народ отправился кататься на лодках и загорать на пляжах, а мы так и остались в гараже с незавершенным проектом. За время отпуска брат собрал из заботливо разложенных по коробкам запчастей двигатель, а я перенес в нос катера топливный бак, проложил электрику и сделал в борту рядом с сиденьем водителя пост управления. Машинку «газ-реверс» пришлось переделать, чтобы устранить недопустимый перегиб управляющих тросов.

Изначально для придания более стремительного образа нашему катеру мы хотели заменить ветровое стекло. После длительных поисков мы так и не смогли найти того, что нам бы понравилось, поэтому стекло решили изготовить самостоятельно. Для рамки была закуплена полированная нержавеющая труба, на изготовление плаза пожертвовали старый письменный стол (из его обрезков были выпилены шаблоны для изготовления дуг новой рамки). Ну а дальше в четыре руки при помощи одной ручной лебедки согнули по готовому плазу рамку, которая после сварки очень радует нас своим видом.



с катером шли импортная ручка газа, новый рулевой редуктор с тросом, два «мокрых» глушителя, трюмная помпа и внушительная коробка полированной нержавейки, в которой нашлись те самые фары, абсолютно новые дельные вещи, лесенка для купания и еще много разных приятных мелочей, которыми готовы себя порадовать владельцы красивых лодок. Единственным твердым условием продавца было восстановление катера, а не разрезание его на металл и не продажа на запчасти. За время дальнейших работ мы успели с ним по-настоящему подружиться и очень благодарны за ту «планку», которую он задал в начале восстановления катера. Имя «Перфект» для нашего второго проекта пришло как-то сразу и само собой.

Изначально замысел восстановления представлялся нам как «кастом в ретростиле». Ретрооблик катера должно было подчеркнуть



В мелких работах по сборке прошла вторая зима и часть весны, пришла пора спускать «проект “Перфект”» на воду. При помощи друзей катер вручную, на катках, впервые за десяток лет вытащили из гаража, погрузили на манипулятор и доставили на воду. Теперь он исправно радует нас в походах по волжским окрестностям.

О плюсах и минусах

В завершение хотелось бы сказать о заботах, которые вы получаете, приобретая и восстанавливая «Волгу». Если говорить объективно, то, пожалуй, самый злейший враг этих катеров — электрокоррозия между алюминиево-магниевым корпусом и крыльями из нержавеющей стали. При малейшем замыкании между крыльями и корпусом она с радостью и довольно быстро принимает уничтожить корпус. При этом лакокрасочные покрытия хотя и замедляют процесс, но окончательно не спасают: коррозия идет и при обычном содержании катера на плаву, хотя и значительно медленнее.

Наличие габаритного крыльцевого устройства сильно усложняет спуск катера на воду, однако это не проблема, если есть грузовик с краном-манипулятором либо просто грамотный спроектированный прицеп, позволяющий после погружения сходить катеру с ложементов вбок. Конечно, крылья мешают подходить к пологому берегу, но есть «маленькая хитрость»: на крышке моторного отделения «Волги» легко помещается надувная динги, с которой, кстати, удобно также рыбачить в камышах. На носу катера спокойно и комфортно загорают, вытянувшись в полный рост, два человека. Форпик же очень неудобный: доступ в него изрядно затруднен.

При крейсерской скорости хода в 55 км/ч «Волга», в которой находятся 6 человек, расходует топлива около 28 л/ч со своим родным, а значит простым и неприхотливым двигателем. Его можно запустить даже «в чистом поле», но при сборке необходимо производить проверку и дефектацию всех деталей, иначе служить он

будет недолго. Естественно, своевременное проведение регламентных работ никто не отменяет.

В кокпите катера довольно шумно. Установка «мокрых» глушителей хотя и снижает шум выхлопа, но не спасает от шума редуктора и гидромолоты. Если вам действительно хочется порадовать себя — приготовьтесь к замене советской техники на импортный реверс-редуктор.

Из приятного: будьте готовы к тому, что на вас станут обращать внимание. «Волга» — катер для большой реки, у нее большой радиус разворота, отвратительная управляемость на заднем ходу и большая осадка, но эти недостатки незначительны, когда вы, удобно сидя в сухом водителем кресле, обходите крохотную лодочку, упорно сражающуюся с незначительной, по вашим меркам, волной, окатывающей брызгами сидящих в ней на каждом прыжке.

Владельца «Волги» приятно порадует налог на двигатель мощностью в 90 л.с. Попробуйте найти 8,5-метровую лодку с двигателем, который сможет разогнать ее до 70 км/ч, посмотрите на ставку налога и почувствуйте разницу.

За время, что мы с братом владеем «Волгой», мы изучили ее до последней заклепки, принаровились обслуживать, ходить на ней, да и, честно сказать, просто полюбили этот катер. Надеемся, сей рассказ увеличит число энтузиастов, восстанавливающих ставшие сейчас уже раритетными «Волги».

От редакции:

Как видим, восстановлением крылатой «Волги» занимались два брата: Андрей Крылов и Роман Садыков. Этот рассказ был представлен одним из них, Андреем. Есть и второй взгляд на ту же историю, и мы опубликуем его на сайте «Кия» в бонусном приложении к номеру. **✎**

