

# СТРОИТЬ ЛИ ЛОДКУ?

размышления

Источник: Should I build a boat? Personal thoughts

Автор: Stuart Wier

Перевод: Сергей Баркалов

## СТОИТ ЛИ СТРОИТЬ ЛОДКУ?

Стоит! Но сначала несколько замечаний.

Начинать надо с чего-нибудь простого. Постройте то, в завершении чего у вас нет никаких сомнений. Скиф или каноэ могут оказаться в самый раз. Держитесь подальше от всяких балластных килей и корпусов с обшивкой по сложным обводам, когда строите свою первую лодку. Даже простые проекты потребуют большего, чем вы ожидали.

Перед началом надо реально оценить свои возможности. Если вы много работаете с древесиной и у вас есть участок у воды, на котором имеется большой сарай и имеется возможность недорого доставать материалы - тогда смело можете начинать строить яхту. Если же у вас квартира на третьем этаже и пока отсутствуют инструменты - верным решением будет построить что-то вроде скифа или легкого каноэ.

Не надо бояться того, что с постройкой не все будет гладко. Первая ваша лодка может и не оказаться верхом совершенства, но вполне может стать, что к вашему большому удивлению она доставит необыкновенное удовольствие. Если только вы сами не забросите это дело, ничто не может вам помешать построить хорошую годную для плаваний лодку. Все ошибки поправимы и не могут погубить лодку, если только вашей целью не является абсолютное совершенство.

Остерегайтесь того, что с первого же раза возьметесь за проект, который окажется вам не по силам. Лодок, которые начали строить и бросили - гораздо больше, чем тех, которые плохо, но все же завершили. Простая гребная лодка принесет много пользы и доставит массу удовольствия, в то время как заброшенная 12-метровая яхта с пышными обводами будет тяжким бременем.

Главная причина, почему люди строят лодки - потому что им нравится сам процесс. Если вас это не привлекает - не надо делать над собой насилия.

Не надо начинать постройку, когда единственной целью является сэкономить деньги. Если вы хотите как можно скорее оказаться на воде и при этом сэкономить деньги, поищите вокруг и купите хорошую поддержанную лодку, они часто стоят меньше, чем одни материалы для постройки такой же новой. И несомненно это будет дешевле, если для вас время - деньги. Если же у вас масса свободного времени, то самое лучшее, на что его можно употребить - это построить лодку.

Не надо бояться того, что у вас отсутствуют необходимые навыки. Перед каждым новым этапом сядьте и хорошо продумайте, как это будет сделано и затем беритесь за инструмент. Если не выходит, пробуйте еще и еще, пока не получится как надо. Затем переходите дальше. Не пытайтесь следовать какому-либо графику постройки. Не экономьте на материалах и инструментах. Несколько отличных инструментов, которые точно отвечают данной задаче, гораздо полезней ящика, забитого горой дешевых и ненужных.

Если требуется повысить свою квалификацию, то начните с такого проекта, от которого можно гарантированно ожидать ее роста по мере продвижения. Есть хорошие проекты под любой уровень и для любых целей. Есть 3,5 - метровые швертботы, для постройки которых нужен многолетний опыт, и есть 10-метровые крейсерские яхты, рассчитанные на нулевой уровень подготовки строителя.

Внешний вид вашей лодки должен соответствовать вашим запросам. Некоторые строят настоящие произведения искусства, являющиеся верхом совершенства. Если ваша цель именно такова, тогда - вперед. С другой стороны, можно вложить гораздо меньшее количество труда и времени и получить очень приличную лодку, которая будет отвечать всем требованиям и вызывать всеобщее восхищение. Если лодка нужна для

работы, тогда лучшим вариантом отделки будет просто ее покрасить, потому что красное дерево под лаком будет на ней смотреться совершенно нелепо.

Не надо пытаться укладываться в график, иначе может сложиться ощущение, что проект не по вашим силам и средствам. Подождите, пока все само сложится. Это делается ради удовольствия, а не для гарантированного разочарования. И если у вас достаточно времени, средств и есть где строить, тогда - начинайте.

Если вы мечтаете о крейсерской яхте, можно начать с постройки тузика - он в дальнейшем пригодится и на яхте.

Размышляя, я пришел к такому выводу. Сначала вы строите лодку длиной 2,5 м с плоским днищем, затем 3,5-метровый швертбот, следом лодку около 5 метров, потом 6 метров и только потом - крейсерскую яхту. Все это вместе взятое может потребовать меньше времени, чем когда вы сразу начнете с постройки крейсерской. При этом вы многому научитесь, меньше будете рисковать, иметь меньше разочарований, лучшее качество и у вас будет несколько лодок на все случаи.

«Не бойтесь браться за трудный проект. При условии определенных навыков работы с древесиной и изрядной доли терпения любитель может построить очень сложный проект. Из этих двух условий главным является терпение. Постройка деревянного судна традиционной конструкции сама по себе приносит удовольствие»

*Пэт Форд*

## **ЗАЧЕМ СТРОИТЬ?**

Для этого есть два хороших повода. Первый, который в той или иной степени должен обязательно присутствовать - это то, что процесс постройки приносит радость независимо от всех прочих условий. А второй повод - если вам нужна именно такая лодка и никаким другим способом ее не получить.

Если у вас есть желание строить, вы это поймете сами и в убеждениях не нуждаетесь. Но перед принятием решения перечитайте еще раз первую часть - "Стоит ли строить?"

Если вы не в восторге от процесса постройки, стоит поискать, что можно найти из подержанного или нового. Часто это бывает не так дорого, в особенности в отношении очень больших лодок. И в любом случае это будет быстрее. Если вы проживаете в местности у воды, где это дело развито, стоит походить в округе. Там всегда есть приличные лодки. Почитайте рекламу в соответствующей прессе.

Иногда постройка своими силами представляет собой единственный способ заполучить конкретную лодку. Либо ее просто не купить ни новой, ни подержанной, либо цена ее вам не по карману. В любом из этих случаев вы можете построить в точности что вам нужно или нечто похожее, возможно, за счет упрощенных методов постройки.

Строя лодку своими руками, вы не всегда экономите деньги. Одни только материалы для новой лодки могут превысить стоимость хорошей подержанной сходных параметров. Имеется огромное количество лодок в приличном состоянии. Если идея о постройке вас не очень привлекает, стоит хорошо подумать, прежде чем ввязываться в дело. Но если у вас имеется возможность дешево доставать материалы или же вы обладаете солидным терпением, тогда постройка хорошей лодки вам обойдется недорого.

Некоторые из последних проектов лодок небольших размером, особенно с применением фанеры, могут быть выполнены за сравнительно небольшие деньги и в короткие сроки.

И, наконец, могут быть особые причины строить самому - это может быть семейным проектом или постройкой группой товарищей. Лодка может строиться и как подарок кому-либо, т.к. в этом случае она обладает особой ценностью как сделанная вашими руками. Людям, которые строят лодки, близки такие тонкости.

## **ПОЧЕМУ ДЕРЕВО?**

С деревом приятно работать. Большинство остальных материалов (если не все) неприятны. И если лодка строится с расчетом получения удовольствия от самого процесса, дерево будет правильным выбором.

Проектов, которые рассчитаны на постройку из древесины, намного больше, чем для любых других материалов.

Все классические проекты подразумевают дерево. Это проекты, проверенные временем. При их проектировании учитывались все достоинства, что дает этот материал. Возможна их постройка и из других материалов, но это не всегда стоит затраченных при этом усилий.

Гибкость древесины позволяет построить судно с красивыми обводами.

Древесина - превосходный судостроительный материал, что касается отношения прочности к весу. Хорошее судно может быть построено с применением простейших инструментов.

Деревянные лодки радуют глаз и приятны на ощупь. Изготовленные из других материалов требуют дополнительных усилий для придания им внешнего вида.

Главными препятствиями использования древесины являются ее высокая стоимость и трудность найти ее соответствующего качества. Если бы она была в изобилии, недорогая и хорошего качества, все прочие методы постройки стали бы еще менее привлекательны, чем они есть сейчас. Что бы вы выбрали - строгать ручным рубанком гладкую доску из ароматно пахнущего кедра или мешать в банке нечто липкое?

Другое препятствие применения древесины - она требует ухода. Но если вы собрались строить лодку, то, несомненно, уход за ней вас не отпугнет. Если же мысль о таких непрерывных заботах вас отталкивает, тогда лучше вам вообще отказаться от идеи постройки.

Как правило, если лодка строится для целей досуга, дерево будет правильным выбором.

«Представим себе идеальный материал. Во-первых, он должен легко обрабатываться. Хотелось бы, чтобы он хорошо клеился и в него хорошо входил крепеж. Он должен легко гнуться и не терять при этом прочность. Он должен иметь приличный внешний вид и (в мечтах) приятный запах. Верьте мне или нет, но существует материал, в котором присутствует все это. И это не продукт человеческих рук - это дерево !»

*Джордж Бюлер*

## **ПОЧЕМУ НЕ ДЕРЕВО ?**

Есть веские доводы для постройки судов из других материалов. Если вы только начинаете и не в курсе этого, тогда вам и не стоит об этом волноваться.

В своем большинстве современные материалы обладают прочностью либо какими-либо другими свойствами, которыми древесина не обладает или же они применяются для получения таких обводов, которые нельзя получить, используя древесину (хотя на самом деле современные технологии в судостроении позволяют получить практически любые формы). При преследовании определенных целей, суда, построенные из современных материалов будут по некоторым параметрам превосходить ближайший деревянный эквивалент. Никто больше не будет строить деревянную яхту для гонки на Кубок Америки. (Однако мне еще не доводилось услышать, чтобы абсолютно новая деревянная яхта переломилась пополам и затонула в течение двух минут на спокойной воде !)

Настоящие современные судостроительные материалы не по силам при самостоятельной постройке. К примеру, если вы задумали спуск по порогам, вам, скорее всего, будет достаточно прочности пластмассового каноэ. Но в любом случае сделать его самому нереально и мы возвращаемся туда, откуда начали.

Стеклопластику доступны любые формы. Его популярность в серийном производстве обусловлена тем, что он позволяет изготовить много экземпляров одной и той же лодки, используя одну матрицу. Также он не гниет при отсутствии ухода. Но это не тот материал, из которого стоит строить одну лодку своими силами.

Сталь, алюминий и фанера по степени гибкости близки к древесине и некоторые остроскулые суда, спроектированные под дерево, могут быть изготовлены из этих материалов. Металл в основном применяется для постройки больших круизных судов, в то время как фанера находит применение как в больших так и малых корпусах. Сталь, скорее всего, является наиболее дешевым и простым материалом, из которого можно построить лодку круизного типа. Однако работа с ней малоприятна. С алюминием работать не сложнее чем со сталью. Если вы задумали достаточно большую лодку, чтобы строить ее из металла, учтите, что и постройка ее из дерева потребует иных методов строительства, с которыми вы, возможно, ранее не сталкивались.

Фанера может служить заменой древесине в некоторых проектах с клинкерной обшивкой, где клей замещает медные гвозди. Этот метод довольно прост и для него имеются проверенные временем проекты с применением современных эпоксидных смол. В результате получается прочный долговечный и легкий для своего размера корпус. Это вполне по силам любителю, хотя и не относится к проектам выходного дня. Такие корпуса обладают классическими обводами и имеют преимущества перед традиционной клинкерной обшивкой.

### **ПОЧЕМУ ПО КЛАССИЧЕСКОМУ ПРОЕКТУ?**

Классические проекты зарекомендовали себя за многие годы их эксплуатации, их качество испытано во всевозможных ситуациях, для которых они и предназначены.

Есть классические проекты практически для любых целей. Они являются сравнительно простой способ постройки отличной лодки. Это обычно рабочие лодки, которые строили и которыми пользовались люди, не располагавшие лишними деньгами и лишним временем. Такие лодки красивы внешне, они мореходны и долговечны. У них есть свой стиль, грация и они вносят разнообразие в мир лодок.

Испытанием для лодки всегда были, есть и будут погода, ветер и волны. Классические проекты для противостояния этим воздействиям обладают проверенными решениями на основе традиционных материалов.

Существует большое количество современных проектов, которые не хуже старых классических. Однако нет никаких причин отвергать традиционные обводы только по той причине, что они из прошлого. Автомобиль образца 1914 года мало пригоден для своих целей в наши дни, но лодки, спроектированные в том же 1914, строятся до сих пор и пользуются заслуженным успехом.

Не всякий классический проект пригоден на все случаи жизни. Корабли викингов прекрасны, но для северной Атлантике непригодны. Однако существуют и проекты для любой ситуации.

### **СТОИМОСТЬ**

«Многие считают, что стоимость лодки прямо зависит от ее длины. Нет ничего более ошибочного. Разница в стоимости 16-футовой доры и 16-футовой лодки проекта Herreshoff будет составлять сотни процентов. Даже для лодок одного типа увеличение длины вдвое вызовет повышение стоимости вшестеро ... подход по весу будет более точным, но и тут могут быть ошибки. Изготовленная нами Haven 12 1/2 стоит примерно \$14.30/фунт (1 фунт=0.455 кг), тогда как Red Head - \$12.12, несмотря на более высокий уровень удобств на ее борту. ... доля трудозатрат в стоимости завершенной яхты Red Head составляет 60%»

*Из статьи "Red Head с точки зрения ее постройщика" Даг Хилан, журнал WoodenBoat, Март 1995.*

Red Head имеет длину около 8,5 м и ширину 1,80 м. Без учета стоимости работы материалы для ее постройки стоили \$5/фунт. Для некоторых построенных на заказ лодок это нормально.

## ЕЩЕ...

Один из участников конференции rec.boats.building сообщил, что он строит круизную яхту водоизмещением 47.000 (сорок семь тысяч) фунтов и по деньгам она выходит примерно \$1 за фунт. Доля стоимости корпуса сравнительно невелика и настоящие расходы начнутся тогда, когда дело дойдет до внутреннего и палубного оборудования.

## И ЕЩЕ ...

Сэм Дэвлин оценивает стоимость лодок на базе его проектов (фанера, скрепки, стеклоткань) от \$3 до \$6 за фунт – «и более».

## ЦИТАТЫ

«Удовольствие получаемое от лодки, находится обычно в обратной пропорции к ее размерам»

*Гарри Брайэн, журнал WoodenBoat 126. 1995*

«Рабочие лодки конструировались методом проб и ошибок в течение длительного периода времени с целью достижения ими необходимых качеств с ограничениями по стоимости и доступности материалов. Надо учитывать, что рабочие лодки не бросались в воде, когда штормило, шел дождь или снег. Их всегда вытаскивали из воды, потому что от них зависела жизнь хозяина. Поэтому эти парусные лодки стоят того, чтобы их попробовали и сегодня, когда стандартизация яхт породила такую массу неудобств пользования ими, а яхтенные стандарты в отношении конструкции корпуса, отделки, такелажа и оснастки становятся не по карману большинству владельцев малых яхт»

*Ховард Чаппелл, 1951.*

«Учтите, что если вы читаетесь журналов WoodenBoat и у вас имеется склонность делать что-либо своими руками, а также если ваша семейная "половина" будет хотя бы немного поддерживать вас - вы можете построить лодку. Последствия у этого будут непредсказуемы»

*Уэйн Ангевин*

«Я строю лодки. Небольшие и безо всяких претензий, простые скромные лодки, для постройки которых нужно три или четыре листа фанеры и немного места. Меня они совершенно устраивают - они плавают, ходят под парусом, вызывают восхищение (пускай скромное) и радость.

Мне нравится вечерами поработать с деревом и на самом деле я провожу больше времени за постройкой, чем на воде. Но еще больше времени я провожу в мечтах. На свете есть столько лодок, и так мало времени ... Мне нравится этот мир, полный дерева и инструментов и каждый новый проект кажется лучше предыдущего, несмотря на то, что это всего лишь еще один из вариантов классической формы древесины, старой как мир, рассекающей водную поверхность. Что-то старое порождает на свет новое»

*Кельвин Дэйм, журнал "Messing About In Boats", Сентябрь 1995.*

«...постройка деревянного судна доставляет большей частью удовольствие - классический корпус строится традиционным способом - доски обшивки, медные гвозди, бронзовые вещи, трехрядные троса, аромат кедровой обшивки, запахи скипидара, олифы и морской краски ...»

*журнал Wooden Boat, декабрь 1996*

«Желание построить лодку ... возникает как маленькая тучка на безоблачном небе. Наконец она закрывает собой все небо, и вы больше не в состоянии думать о чем-то другом»

*Артур Рансом*