

%%%%%%%%%

2. **Техническое решение** – любые «красивые» технические решения: построенные с «нуля» или **глубоко переделанные кораблики...**

%%%%%%%%%

Спасибо за предложение участвовать в конкурсе. Писатель я «не ах», но поделиться опытом по восстановлению «Алькора» хотел бы, так как по себе знаю – когда «замуж не в терпёж» делается не всегда хорошо обдуманный шаг – приобретается старая лодка. Я не считаю все сделанное правильным, т.к. иногда делал заведомо неправильные вещи. Но и отрицательным результат не признаю – я осуществил свою мечту. Иногда меня посещали нехорошие мысли – «а не пошло б это все...», но второго шанса у меня могло б и не быть.

Итак, в конце зимы 2003 года я приобрел, практически брошенный на гниение, как мне тогда казалось, вполне нормальный корпус «Алькора». Рядом, прямо на земле, лежала его родная, деревянная мачта, почти полностью сгнившая. Работать сразу предполагалось одному, хотя и были некоторые надежды, но увы...



2003 год. Покупка, перевозка. Подготовка корпуса и начало оклейки.

Часто можно слышать вопросы по определению состояния лодки при покупке, где как и чем «ковырять – царапать – сверлить». Сейчас я знаю очень действенный метод диффектовки деревянной лодки: надо отцепить фальшкиль-балласт, погрузить лодку вверх килем на контейнерную телегу, на четыре упора по бортам, и провезти по дороге в двести километров, за пять часов, из которой полпути – грунтовка, по году не видевшая грейдера. В результате такой транспортировки, в моей лодке отвалилось все что имело гниль-непрочность. (Да что там в лодке – у меня кишки чуть не вывалились: под пассажирским сидением КАМАЗа не было амортизатора.) Привез я её не куда то, а на шлюпочный участок судоремонтного завода, поздно ночью. А утром ко мне мастера этого участка с вопросом: «А что, такое ещё восстанавливается?» Был апрель, в то время я был еще полным оптимистом: «Да, месяца за четыре...». Я, конечно, очень ошибался, но на тот момент еще не планировалось всех тех работ, которые выявились и были выполнены. Повторная диффектовка, после транспортировки «с пристрастием», выявила необходимость

полной замены палубы, рубки, транца, бруса ватервейса и прилегающего к нему пояса обшивки, частично килевого бруса и форштевня, всех переборок и мебели. Одно это уже никак не укладывалось в четыре месяца работы одним человеком, а ещё нужна была мачта, такелаж, двигатель...



#### Оклейка корпуса.

Остро встал вопрос по объему, качеству и месту выполнения работ. С подсказки друга, некоторые вопросы убивались методом максимального применения полиэфирных смол, его реплика: «Она так хорошо стоит, вверх килем – так удобно оклеивать...» - определила дальнейшие действия: покрыть корпус пластиком, обеспечив прочность и водонепроницаемость. Это позволило несколько снизить требования к профессиональности столярных работ. К этому времени, лодка девятый год не спускалась на воду, все что попадало с неба проскакивало в прикилевые щели обшивки: была уверенность, что дерево достаточно сухое. В один день корпус был оструган электрорубанком (состояние обшивки весьма порадовало!) и загрунтован полиэфиркой: смола впитывалась как в губку, ушло 20 килограмм. Для оклейки применил стекломат, 600 гр/м<sup>2</sup>. К августу кончился дружеский договор о месте ремонта, судоремзавод разваливался окончательно, надо было освобождать место. К этому времени корпус был оклеен на один слой, примерно 1 мм., заменен транец, форштевень, снята палуба и рубка. Место нашлось на автостоянке, с оплатой как за авто и правом пользования электроэнергией. Перевез испытанным методом: поднял за стапель, так и выгрузил. Работы продолжались до ноябрьских холодов: корпус оклеен: подводная часть на три, надводная – на один слой стекломатом.

2004 год. Нанесен полностью еще один слой стекломата и, для выравнивания – два слоя стеклоткани. Доводка корпуса галькоутом. Общая толщина пластика в подводной части – 6 мм (определялась по высверловке техотверстий) Изготовлены и установлены комингсы люков, переборки, бимсы, палуба, рубка.

