



ПОСТРОЙКА  
КАТЕРА

„АРГО“

В. Б. Осипчук

Чертежи корпуса и описание постройки катера опубликованы в предыдущем номере сборника

Монтаж рубки начинается с крепления на палубе, по периметру выреза под кокпит и рубку, брусков сечением  $20 \times 30$  мм, к которым затем крепятся нижние кромки фанерных комингсов. Поперечными шаблонами, задающими наклон комингсам, являются переборка на 4 шп., а также временные рамки на шп. 3 и 5. Передние концы стоек на шп. 3 соединяются биссом лобовой стенки рубки, который выклеивается по месту из реек сечением  $10 \times 45$  мм. Погиб этого бисма в плане задается треугольным шаблоном, временно поставленным в ДП. Образуется достаточно жесткий контур для монтажа фанерных деталей рубки.

В бисмы рубки врезаются карленгсы и, после малковки набора, рубку можно обшивать фанерной крышей. Так как ее поверхность не развешивается на плоскость, крыша вырезается тремя полосами 4-миллиметровой фанеры. Сначала устанавливается средняя полоса, затем боковые. Полосы соединяются встык на карленгсах.

Изнутри рубки торцы палубы по периметру закрываются фанерной полосой шириной 45 мм; такая же доска ставится и в кокпите.

Узлы и детали оборудования катера представлены на прилагаемых чертежах. Постройка собственно корпуса заканчивается оформлением люка и входной двери в рубку, изготовлением крышки рундука и подмоторной ниши.

Сразу же по завершении этих работ желательно загрунтовать корпус снаружи и изнутри, зашпаклевать, прошкурить и окрасить в первый раз. Окончательную окраску катера лучше произвести перед самым спуском на воду. Лучшее всего грунтовать горячей натуральной олифой с добавлением 10% свинцового сурика. Окраска производится масля-

ными или пентафталевыми эмалями. Для «Арго» более всего подходит окраска в один цвет каким-либо чистым ярким тоном; по комингсу рубки проводится полоса контрастного цвета и, при желании, наносится эмблема — стилизованный рисунок древнегреческого парусника «Арго». Но это еще впереди, а пока следует сделать полики в рубке и кокпите. Установив их на место, вы значительно облегчите себе условия работы по постройке катера и предохраните от загрязнения и повреждения внутреннюю поверхность обшивки днища. В рубке устанавливаются два полика из водостойкой фанеры толщиной 8—10 мм, один — между шп. 2—3, второй — в следующей шпации. По поперечным кромкам полики снизу подкрепляются брусками сечением  $20 \times 30$  мм, концы которых обрезают так, чтобы полики не могли сместиться с днищевых стрингеров, на которые они опираются.

Полики для кокпита изготавливаются в виде решетки из брусков  $20 \times 60$  мм, уложенных на такие же поперечины с просветом 20 мм и соединенных на клею и шурулах. Целесообразно настил пола в кокпите сделать из трех частей. Средняя часть шириной 460 мм служит только полом кокпита и фиксируется на месте небольшими брусочками, закрепленными на переборках 4 и 6 шп. Бортовые полики могут сниматься и укладываться на опорные бруски на уровне бортового стрингера, предусмотренные на переборках 4 и 6 шп. и на крышке люка в кормовой рундук. В этом положении полики и настил кормового рундука образуют дополнительные койки в кокпите.

Крышки рундуков в рубке вырезаются из фанеры толщиной 5 мм и подкрепляются снизу брусками  $20 \times 30$  мм, поставленными на реб-

ро. Крышки люков и дверь представляют собой обвязку из сосновых брусков с дополнительными ребрами, обклеенную с двух сторон фанерой толщиной 4 мм. Кромки закрываются рейкой. Под фурнитуру необходимо сразу заложить бруски подкрепления. На дверь ставится врезной замок с поворотной ручкой, на люке в рубку — стопора верхнего и нижнего положения (последний не позволяет открыть люк при запертой двери).

По периметру выреза люка в кормовой рундук устанавливается уплотнение из пророссы пористой резины толщиной 4—5 мм и шириной 25 мм. Для непроницаемости под петлю, соединяющую обе части крышки люка, подкладывается полоска эластичного кожанеителя.

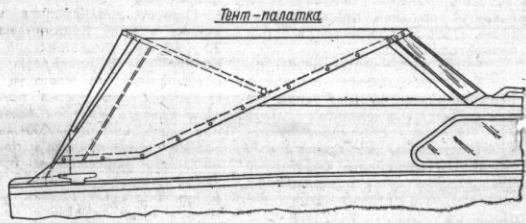
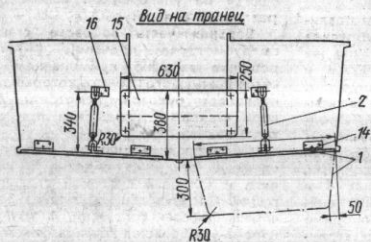
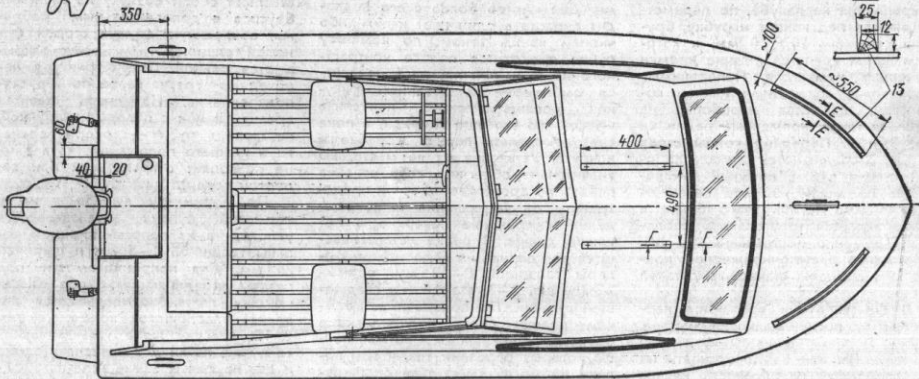
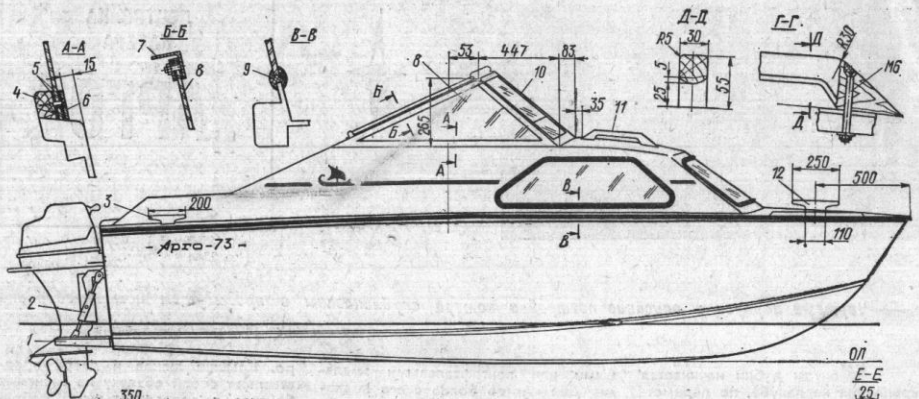
На крышку люка устанавливаются ручка, петли для навесного замка и два натяжных замка типа патефонных. (Такие замки часто устанавливаются на упаковочные ящики для различной аппаратуры.)

Верхняя часть лобового стекла предусмотрена подъемной. Такое решение вызвано применением на катере ходового тента, который не позволяет рулевому смотреть поверх стекла в дождь или при забрызгивании.

Оборудование катера включает съемные откидные сиденья в кокпите и съемный складной столик в рубке. Сиденья склеиваются из двух слоев фанеры толщиной 4 мм на цулаге. Небольшая погиб сидений обеспечивает устойчивое положение водителя и пассажира при резкой качке и ударах о волну.

На «Арго» предусмотрено крепление подвесного мотора на вынесенной за транец подмоторной плите. Плита выклеивается из водостойкой фанеры до толщины 40 мм и крепится к корпусу катера через вертикальные дубовые прокладки

# прогулочно-туристский катер „Арго“



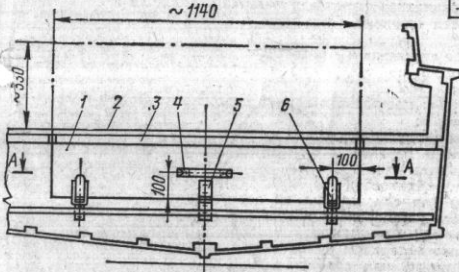
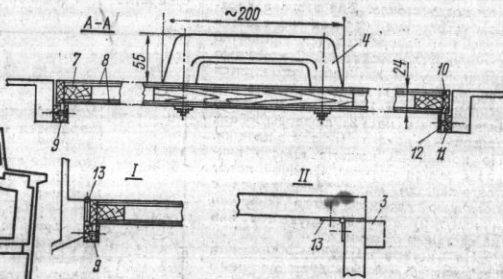
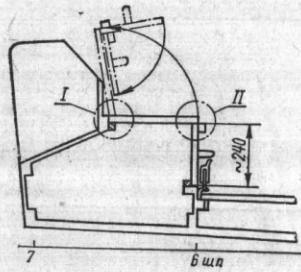
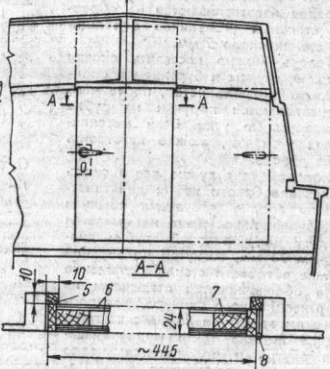
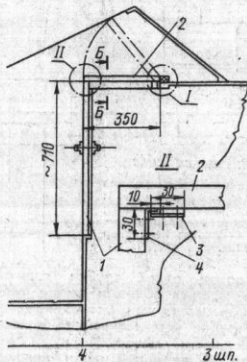
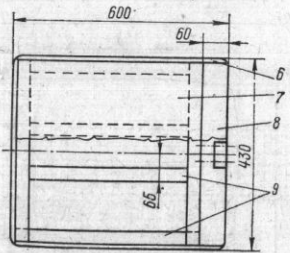
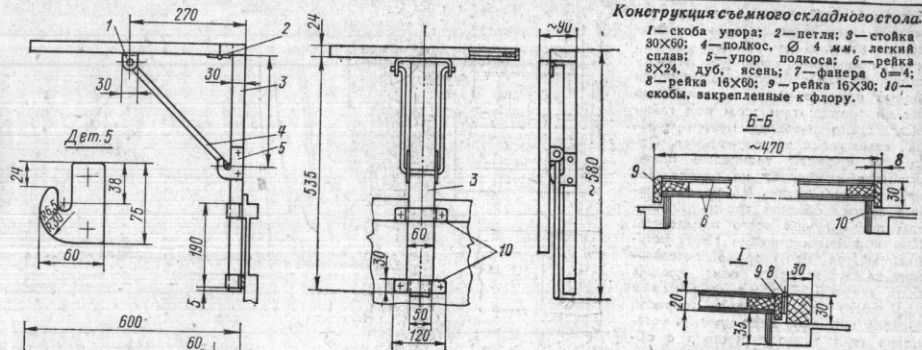
## Оборудование катера.

1 — транцевая плита, фанера  $\delta=10$ ; 2 — талреп регулировки угла атаки плиты, резьба М12; 3 — утка швартовная кормовая, дуб толщ. 25; 4 — брусок  $20 \times 30$ ; 5 — уплотнительная резина; 6 — полоса  $30 \times 3$ , легкий сплав; 7 — угольник  $30 \times 30 \times 3$ ; 8 — ветровое стекло,  $\delta=5$ , плексиглас; 9 — резиновый уплотнительный профиль; 10 — открывающаяся часть стекла; 11 — поручень, дуб, ясень; 12 — носовая утка, дуб толщ. 25; 13 — пошлый леер; склеить из двух-трех реек; 14 — петли шарнирные; 15 — подмоторная доска  $\delta=40$ , склеить из нескольких слоев волостистой фанеры; 16 — кронштейн талрепа, из угольника.

П о п р а в к а. В № 47 сборника в подписи к конструктивным чертежам катера „Арго“ (на стр. 87 и 90) неточно указаны размеры сечений. Должно быть: 22 —  $20 \times 30$ ; 23, 26, 28, 40 —  $20 \times 60$ .

**Конструкция съемного складного стола.**

1—скоба упора; 2—петля; 3—стойка 30x60; 4—полкос, Ø 4 мм, легкий сплав; 5—упор подкоса; 6—рейка 8x24, дуб, ясень; 7—фанера Ø=4; 8—рейка 16x30; 9—рейка 16x30; 10—скобы, закрепленные к флору.



**Конструкция двери и крышки люка в рубку.**  
 1—дверь; 2—крышка люка; 3—полоса 2x30; 4—угольник 3x30x30; 5—упор двери; 6—фанера, Ø=4; 7—обвязка 16-30; 8—петля рояльная; 9—рейка 8x24; дуб, ясень; 10—комингс люка, фанера Ø=5.

**Кормовой рундук: а — вечение по шп. 6; б — продольный разрез.**

1—крышка передняя; 2—крышка верхняя; 3—брусок опорный 20x30; 4—ручка, толщ. 25; 5—ушки для замка; 6—замок патефонного типа; 7—рейка 16x30; 8—фанера Ø=4; 9—полоса, 4x25; губчатая резина; 10—рейка 8x24; 11—рейка 10x20; 12—полоса 2x20, легкий сплав; 13—петля рояльная.

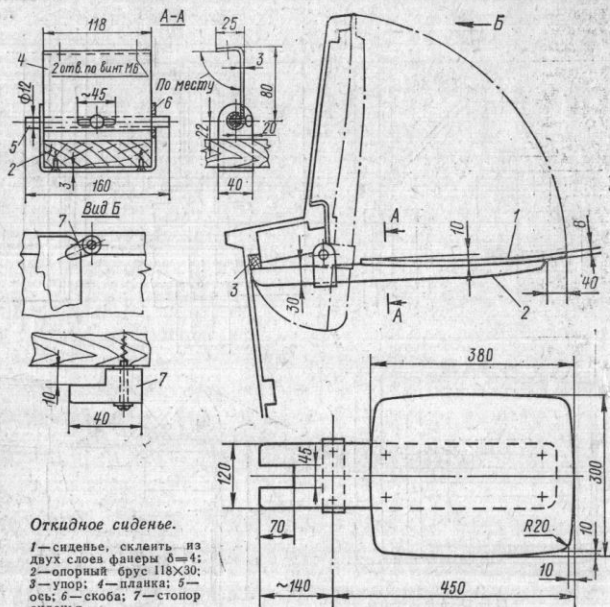
болтами МВ. По нижней кромке моторной ниши остается щель для стекания воды. Под головки болтов надо подложить стальную полоску толщиной 3 мм. Болты пропускаются внутрь корпуса через вертикальные стойки транца; при этом под гайки обязательно прокладываются шайбы, сами гайки закручиваются. Передней кромкой транцевые плиты крепятся к корпусу на петлях, закрепленных винтами М6 через нижние бруски обвязки транца. К плитам петли лучше всего приклепать. При креплении винтами гайки устанавливаются на стороне петель — нижняя поверхность плит должна быть гладкой. Это же относится к креплению обухов под талрепы. Особое внимание надо уделить установке плит точно заподлицо с обшивкой днища. Обуха крепления талрепов изготавливаются из обрезков стальных угольников с толщиной стенки около 5 мм.

Теперь можно поставить оковки по килю, скулам и буртикам и окончательно окрасить катер, после чего устанавливаются поручни на рубке и швартовные утки. Если металлических уток нет, можно изготовить их из дерева.

Ходовой тент лучше всего шить из лавсана белого цвета; для тента-палатки вполне допустима обычная палаточная ткань. Тент натягивается на дугу из дюралевого трубки диаметром 20 мм, согнутой по верхней кромке ветрового стекла. Натяжение тента обеспечивается оттяжками из амортизационного шнура, закрепляемыми за дугу и комингс кокпита. Задняя кромка тента подворачивается внутрь и подшивается; через этот карман продевается дуга. Передняя кромка крепится к каркасу ветрового стекла. Для этого в верхнем угольнике каркаса нарезается резьба и заворачиваются винты М5 с полукруглой головкой. С помощью гайки изнутри эти винты стопорятся так, чтобы их головки выступала над угольником на 15—20 мм и можно было надеть на них люверсы обих тентов — ходового и тента-палатки. По комингсам кокпита вместо винтов ставятся шурупы. Входной полог тента-палатки может закрываться с помощью двойного ряда (снаружи и изнутри) обычных клевантов или на застежке-молнии.

На катере можно применить стандартную систему дистанционного управления для мотора «Вихрь», включающую рулевое устройство. Вал штурвала обрезается как можно короче, рулевая колонка устанавливается на металлическом кронштейне.

Для того чтобы пары бензина не скапливались в кормовом рундуке, устраивается система вентиляции, состоящая из двух трубок диаметром около 20 мм. Верхние концы трубок загнываются гуськами. Ниж-



Откидное сиденье.

1 — сиденье, склеить из двух слоев фанеры  $\delta=4$ ; 2 — опорный брус 118x30; 3 — упор; 4 — планка; 5 — ось; 6 — скоба; 7 — стопор сиденья.

ний конец одной трубки должен почти касаться обшивки днища, вторая обрезается как можно короче. Обе трубки устанавливаются в кормовой части моторной ниши по бортам. В передней части нижней стенки моторной ниши прорезается отверстие для бензинового шланга

от топливного бачка.

Теперь остается обзавестись необходимым снабжением (спасательные пояса, швартовные концы, якорь, ведро и т. д.), опробовать катер на воде и зарегистрировать его в навигационно-технической инспекции.

## В следующем номере:

- Новая секционная дюралева моторка «Романтика»;
- Дюралевая одиночка «Малютка» и плавание на ней по Байкалу;
- Что такое «триклин» и «трехточка»;
- Путешествие по тундре на самодельной мотолодке типа «Альга»;
- Яхта «Русь»: постройка и первое плавание по Амуру и Японскому морю;
- Системы продажи подвесных моторов;
- Плавание К. Барановского (ПНР) на «Полонезе» вокруг света;
- Полярные регаты;
- Рулевому «Дракону»;
- Чертежи для самостоятельной постройки прогулочно-туристского парусного катамарана с надувными корпусами [конструкция В. Успенского] и прогулочно-туристского мотолодки [конструкция Ю. Зимина]; а также материалы наших постоянных рубрик [суда любительской постройки, нам сообщают, полезные мелочи, советы по эксплуатации моторов, за рубежом, спорт и т. д.].

Следующий № 3(49) «Катеров и яхт» выйдет в середине июня. Редакция сборники не высылает.