

“Бриз-26” — маленькая рыболовная лодка на “два с половиной” человека



Учитывая пожелания соседей по даче — в основном ветеранов войны и труда и их внуков, любителей прогулок и главное — рыбалки, я спроектировал эту маленькую легкую, но довольно надежную и безопасную даже при выходах в Ладожское озеро лодку длиной всего 2,6 метра. На ней спокойно размещаются двое взрослых и ребенок, поэтому я и считаю, что ее вместимость — “2,5 человека”.

Просмотрев большое количество проектов подобных малых “рыбацких” лодок, я убедился, что практически давно уже все сказано об этом массовом “хобби”, так что изобрести что-либо новое невозможно. Но и ничего, что захотелось бы копировать, я не нашел. В конце концов пришлось взять за основу классическую легкую на ходу плоскодонную “дори”, но сделать ее корпус как только возможно короче. Ввел опять же классическую скулу, сохранив остойчивую ширину.

Первую такую лодку по проекту “Бриз-25” прошлой осенью построил Л.Михайловский. Это человек необыкновенный. Матрос, затем — радист на ледоколе “Красин”. Позднее — командир воздушного лайнера ТУ-104. С выходом на пенсию живет у нас на Ладого. Катается на водный лыжах, ходит под парусом на виндсерфере и на швертботе, на мотолодке с двумя “Вихрями”. Он новой лодочкой очень доволен.

Лодка “Бриз-26” не имеет шпангоутов, стапель для сборки корпуса очень прост. Ее можно построить даже в “полевых” условиях. Корпус “складывается” из вырезанных в чистый размер полос фанеры. Как это не раз описывалось в журнале, детали стягиваются и “сшиваются” при помощи стяжек из медной проволоки. Затем изнутри пазы и стыки проклеиваются “мокрым угольником” — полосой стеклоткани на эпоксидной смоле, а снаружи корпус оклеивается слоем стеклоткани.

Для постройки лодки необходимо заготовить два листа водостойкой березовой авиационной фанеры (ГОСТ 102-75) толщиной 3-4 мм и полтора листа толщиной 6 мм.

Из полос фанеры, склеенных “на ус”, изготавливаются по две детали 2 и 3 (скулы и борта). На них прочерчиваются контрольные линии (КЛ) и наносится положение теоретических шпангоутов 1-5. Затем по линиям шпангоутов от КЛ вверх и вниз откладываются указанные на чертеже ординаты контурных линий. Гибкой рейкой по полученным точкам проводятся линии контура и детали обрезаются — “контуруются”. Многократно “прорезая” фанеру плоско заточенным гвоздем по изогнутой рейке, можно легко изготовить детали 1, 4, 9, 13, 14.

Там, где при изготовлении детали нужно провести радиус или вырезать деталь по радиусу, можно использовать в качестве простейшего циркуля рейку. На необходимом расстоянии надо прибить к ней два гвоздя.

Секцию палубы надо изготовить из отдельных частей, склеенных “на ус”, и сразу же приклеить на нее накладку (дет.9, 10, 11). По теоретическим шпангоутам надо прибить поперечные рейки-коротыши (временно!), а для крепления борта с палубой прибить точно по разметке рейки (дет.20).

Банки-рундуки форпика (дет. 7, 13) и ахтерпика (дет.8, 14) советую собрать в объеме предварительно. Банка для гребца собирается из дет.6, 15, 23, 22, 21, 16.

После заготовки всех деталей и узлов можно собирать корпус в положении килем вниз. Выпилив продольное лекало (дет.28) из толстой доски, его устанавливают на козлы. На шп.2 и 4 в него врезают поперечные лекала (дет.30). Уложив на лекала днище (дет.1), его крепят к ним гвоздями, устанавливают транец и начинают сборку обшивки с пояса “скула”.

По краю соединяемых деталей сверлятся отверстия по диаметру медной проволоки (2-2,5 мм). Отверстия сверлятся попарно, начиная от миделя в обе стороны. Расстояние между отверстиями от 50 до 80 мм; отстояние их от кромки детали ~5 мм.

Плоскогубцами проволоку скручивают, затем расплющивают, утопив в фанеру, и откусывают все лишнее.

Закончив с поясом “скула”, можно приступить к монтажу пояса “борт”, стягивая фанеру такими же медными скобками от 3-го теоретического шпангоута в нос и в корму.

Секцию палубы устанавливают на борта и транец, тщательно совмещая линии шпангоутов. Гвоздями на клею прибивают борт к палубе (к дет.20) и транцу.

Зачистив корпус изнутри, все соединения — пазы и стыки — необходимо оклеить “мокрым угольником” (полоса стеклоткани шириной 30-50 мм, пропитанная эпоксидной смолой). Затем оклеиваются заготовленные заранее банки. Все присоединяемые детали по периметру приформовываются к обшивке корпуса “мокрым угольником”.

Остается снять корпус с лекал, перевернуть, зачистить, запилить кромки, приклепать гвоздями на смоле ребра-фальшкили по днищу. Корпус полностью оклеивается слоем стеклоткани, красится пентафталевой эмалью.

По периметру лодки, под планширем, советую пришнуровать “змейкой” кранец диаметром не менее 40-50 мм, изготовленный из легкого эластичного материала (например пеноплен). Такой кранец не только надежно защищает борт, но и повышает безопасность эксплуатации лодки.

При случайном крене кранец входит в воду и эффективно препятствует опрокидыванию лодки. Если лодку залить водой, кранец обеспечит достаточную плавучесть, чтобы поддержать экипаж на плаву.

Уключины и весла можно купить в магазине или изготовить по любому понравившемуся и подходящему образцу (см., например, книгу Д.Курбатова “15 проектов судов для любительской постройки”).

При желании можно использовать 2-сильный подвесной мотор: показанный на чертеже транец на это рассчитан.





