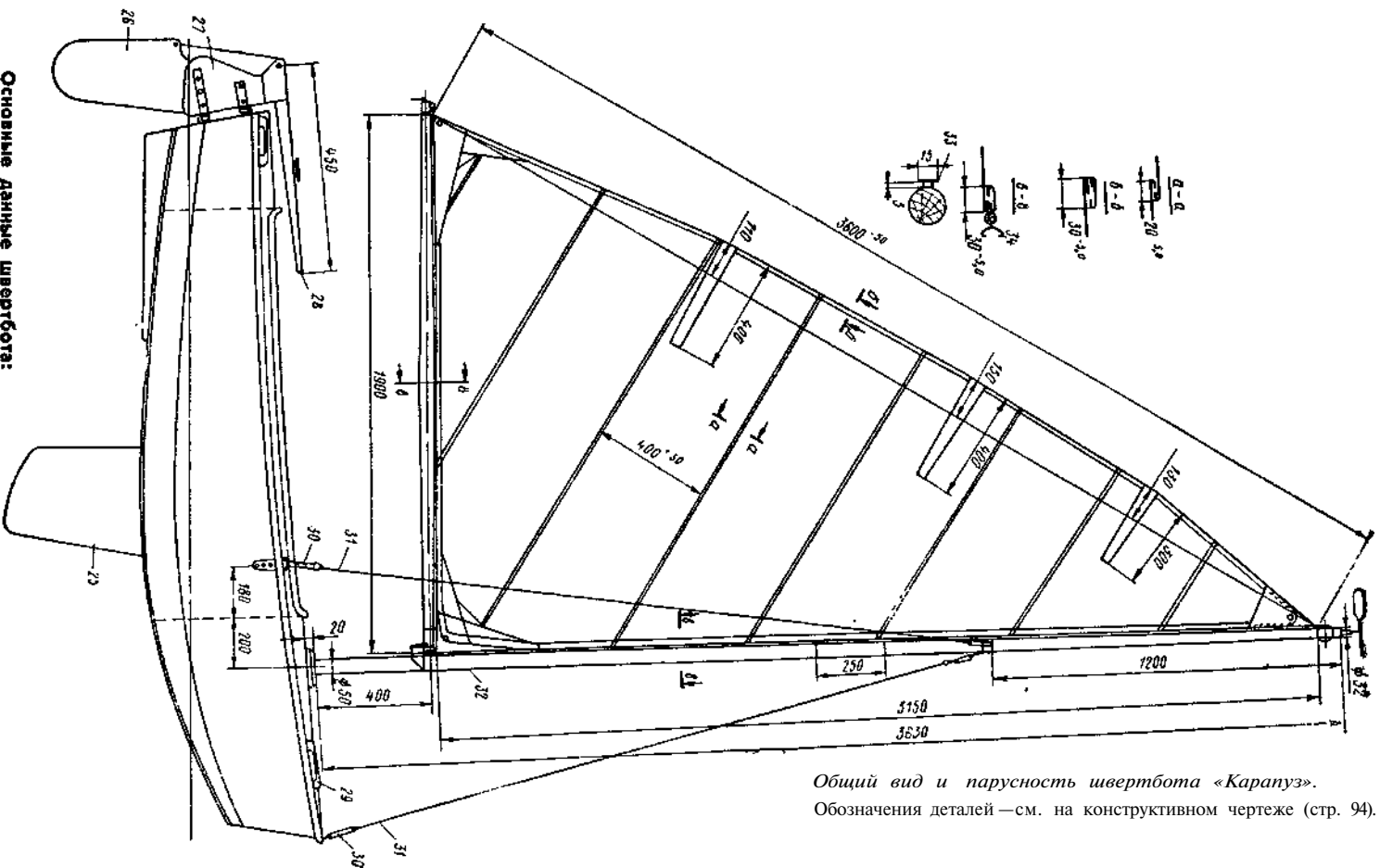


# ШВЕРТБОТ «КАРАПУЗ»



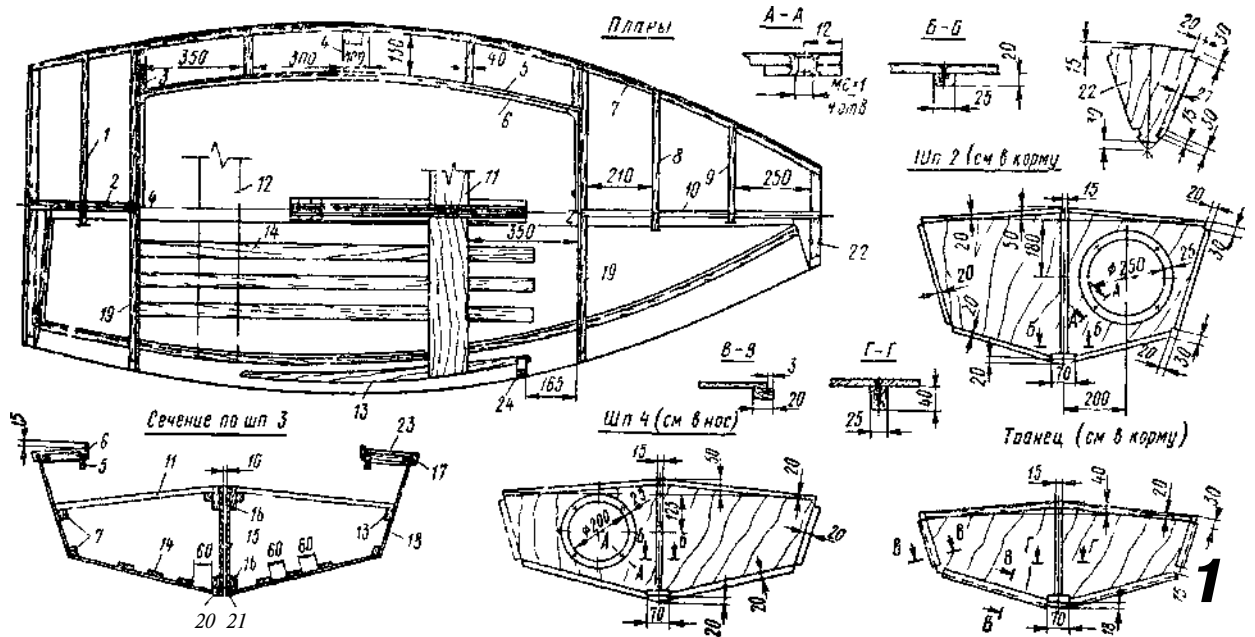
**Основные данные швертбота:**

Длина, м . . . . .	2,6
Ширина, м . . . . .	1,2
Высота борта, м:	
на миделе . . . . .	0,46
у форштегеля . . . . .	0,636
У транца . . . . .	0,425

Осадка, м:	
корпусом . . . . .	0,185
со швертом . . . . .	0,66
Водоизмещение, кг . . . . .	140
Вес корпуса, кг . . . . .	30
Площадь паруса, м <sup>2</sup> . . . . .	3,5

Общий вид и парусность швертбота «Карпуз».  
Обозначения деталей — см. на конструктивном чертеже (стр. 94).





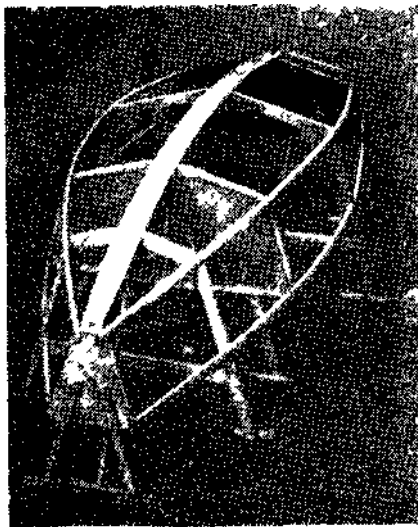
Конструктивные чертежи корпуса.

СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ К ЧЕРТЕЖАМ ШВЕРТБОТА

1—61 МС 15Х30ХЭ50; 2—палубный стрингер, 20Х30Х360; 3—подкрепление по уключину, 4Х100Х130; 4—подкрепление по уключину, 4Х100Х130; 5—комингс кокпита, 10Х60Х1300; 6—обделка юаши, 8Х\*0, Z=1500—2 шт.; 7—700—2 шт.; 7—стрингер 20Х\*0Х2750—4 шт.; 8—Бимс 15Х30Х800; 9—бимс 15Х30Х800; 10—палубный стрингер, 20Х30Х800; 11—банка 20Х39Х540—2 шт.; 12—съемная кормовая банка 20ХНОХ100; 13—подлегарс (заготовка), 30Х65Х900—2 шт.; 14—накладка на дно в кокпите, 10Х\*0Х1300—6 шт.; 15—егейка коловла, фанера 6=5, 350Х780—2 шт.; 16—верхняя и нижняя обвязка колодца 25Х60Х780—4 шт.; 17—привальный брус—буртак, дуб 15Х20Х2700—2 шт.

18—обшивка, оргалит 6=4, 19—обвязка переборок и транца, рейка 15Х20, 20—резенкиль 15Х70Х2Б00, 21—киль 10ХБ0Х2000, 22—нос. транец—форшпигель, сосна 6=30; 23—палуба, фанера, 6=4, 24—подкрепление пот вант—путенс, 20Х30Х120—2 шт.; 25—шпері, дюраль 6=4—5; 26—перо руля, дюраль 6=3; 27—коробка руля, фанера 6=10; 28—румпель, дуб 20Х30Х770; 29—ручки, дуб 25Х40Х200—1 шт.; 30—«мягкий» талреп, капроновый трос 0 2—4, 31—ванты и штаг, стальная проволока 0 15 или трос 0 2; 32—мачта, ель 0 50, 35—рельс, дюраль 6=1—1,5; 34—ползунок, дюраль 6=1.

Строящийся корпус швертбота на стапеле.



пайола, неудобного при транспортировке лодки да и вообще при ее эксплуатации, к днищу приклеены изнутри шесть фанерных планок; теперь в швертботе можно без опаски ходить, даже когда он стоит на суше.

Детали набора изготовлены из ели, привальный брус и комингс кокпита сделаны дубовыми. Обшивка бортов и днища «Карпуза» выполнены из оргалита—дешевого водостойкого картона, широко используемого при упаковке (да и при производстве) мебели. Попутно отмечу, что наиболее водостойким оказался оргалит коричневого цвета. Этот материал можно ничем не оклеивать снаружи; обшивка от небольших порезаний и царапин не разбухает, не требует какой-либо особой аккуратности в обращении и, как мы уже убедились, достаточно долговечна. С то же время необходимо отметить, что, поскольку удельный вес оргалита что-то около единицы, вес обшивки получился чуть не вдвое больше, чем фанерной.

Палуба и транец—фанерные, а

форшпигель вырезан из сосновой доски. Переборки на шп. 2 и 4 на «Карпузе» сделаны из оргалита, а их обвязка (окантовка)—из сосновых брусочков на водостойком клее с запрессовкой шурупами.

Для сборки корпуса нужно заранее заготовить лекала на шп. 1 и 3. Эти лекала-шпангоуты после снятия корпуса со стапеля выламываются. Сама сборка корпуса производится на стапеле килем вверх и ничем не отличается от неоднократно описанной на страницах «Катеров и яхт»; тем, кто не имеет опыта постройки лодок, рекомендую воспользоваться описанием процесса сборки лодки «Утка-2» в сборнике № 31.

Когда готовый корпус будет снят со стапеля, устанавливайте подпалубный набор и подмачтовый пиллерс. Вдоль бортов закрепите подлегарсы, на которые опирается своими концами банка для гребца, одновременно раскрепляющая швертовый колодец.

Крепление шверта на «Карпузе» выполнено так, чтобы выдергивать шверт из колодца можно было на

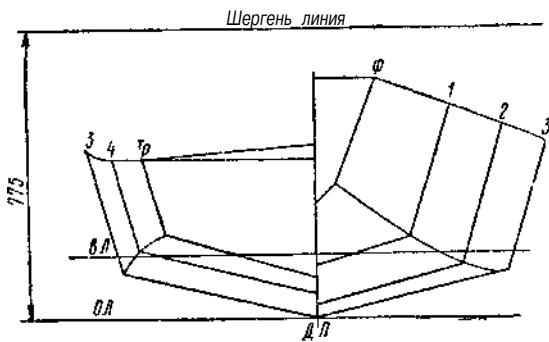
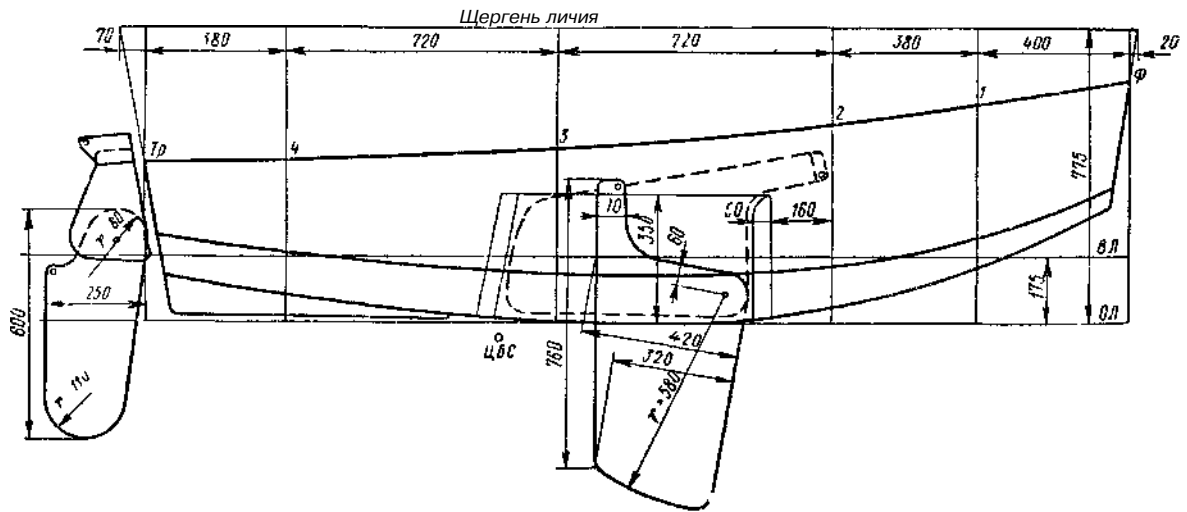


Таблица плавовых ординат

Ко шпан гоута	Высоты от ОЛ, мм			Полушироты от ДП мм	
	Киль	Скула	Борт при палубе	Борт при палубе	Ску та
Ф	300	350	G32	160	55
1	145	220	57т	305	247
2	40	150	520	495	85
3	6	130	460	600	505
4	70	185	430	531	465
Тр	ПО	225	425	460	400

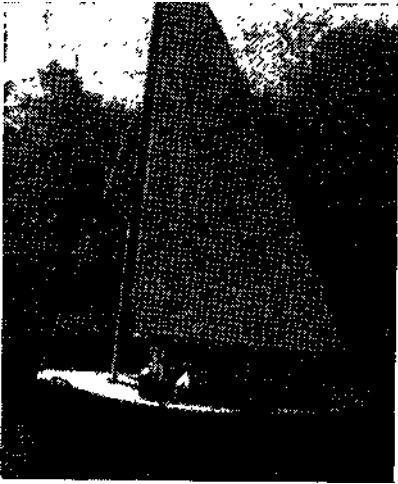
воде Для этого достаточно штырь шверта выдвинуть к борту Штырь уплотнен резиновым сальником подходящего размера, взятым от мотоцикла Можно, конечно, применить и любой другой вариант этого узла Для защиты от разбухания и повреждению все поверхности транцев, скулы, киль, а также внутренние поверхности швертового колодца и коробки руля надо оклеить стеклотканью на смоле В крайнем случае, если нужных материалов достать не удалось, можно применить покрытие парафином Нужно только помнить, что пропарафиненные детали нельзя будет потом красить и клеивать

Корпус швертботика снаружи я окрасил красной нитроэмалью, палубу и все поверхности внутри тщательно проолифил и покрыл пентафталью желтого (банки — красного) цвета, дубовые детали отлакировал

Мачта — деревянная, из двух частей соединяемых при помощи дюралевого труба и-муфты Концы мачты и поверхность ее в месте крепления блока фала пропарафинены для защиты древесины от действия влаги

Швертбот «Карануз» с полно! на ^рдзко.





Ванты и штаги вырезаны из тонкого стального тросика (можно применить и проволоку); набиваются ванты, как уже упоминалось, «мягкими» талрепами.

Парус можно сшить из любого плотного и легкого материала, но делать это надо исключительно аккуратно — по всем правилам (для руководства можно воспользоваться описанием работы при вооружении «Креветки» в сборнике № 39). Плохо пошитый парус не позволит ходить в лавировку, что, конечно, испортит все впечатление от швертбота!

Когда вы станете пробовать свое суденышко на воде, необходимо вначале освоиться с ним где-нибудь на мелком месте и при слабом ветре. Обязательно сделайте при этом «оверкиль» и потренируйтесь в спря-

влении швертбота, снятии паруса и мачты на воде. Такая тренировка дает очень много, поскольку чувствуешь себя после этого гораздо увереннее.

Перевозим мы «Карапуза» на специальном багажнике из двух дубовых реек, по концам которых закреплены опоры из листовой стали. Багажник имеет восемь точек опоры, не портит борт крыши автомобиля, легко снимается и укладывается в кабине. Перевернутую вверх дном лодку крепим двумя хлопчатобумажными ремнями, перекинутыми через днище. Под палубу на багажнике сделаны клиновые подкладки с мягкой обивкой. Мачта и весла укладываются внутрь кокпита; при этом концы мачты пропускаются в лючок кормового воздушного ящика.