

Разборная лодка «ДЕВА»

Идея постройки надежной разборной подки появилась у меня после не очень удачного опыта рыбаки с надувной подки. Конструкцию первого варианта подки я изготовил подобной разборной байдарке, т. е. шпангоуты и транец сделан из овальной трубы. Гнезда под стрингеры получились трудоемкими в изготовлении, а шпангоутные рамки — недостаточно жесткими.

Летом 1983 г. во время отпуска я провел испытания подки на р. Припять в Белоруссии. По результатам этих испытаний решил уменьшить ширину подки, так как было тяжеловато выгребать на ней против сильного течения. Усовершенствовал и конструкцию: заменил обвязку транца и шпангоутов с трубы на дюрапевый уголник $30 \times 30 \times 2$ мм [можно $25 \times 25 \times 2$ мм], изготовил новые гнезда для крепления стрингеров к шпангоутам.

На переделанной подке я провел уже дважды отпуска и оставил доволен ею во всех отношениях. Размеры ее получились такими: длина — 2,8 м, ширина по скругленным бортам — 1,1 м, высота борта — 0,3 м. Полный вес подки — около 20 кг [вместе с веслами, сиденьем, блоками пенопласта, пайками]. В разобранном виде она упаковывается в пакет с гвоздями $1200 \times 450 \times 250$ мм. Размеры пакета определяют рамки шпангоутов и транца, которые я сделал неразборными.

Каркас состоит из трех попечевых рамок — транца и двух шпангоутов, сделанных из уголника. Продольные стрингера собираются из трубы $20 \times 1,0$. Носовые изогнутые части стрингеров я гнул традиционным способом — набивая в них сухой песок и закрывая торцы пробками. Стрингера состоят из трех частей, которые стыкуются между собой до нужной длины при помощи внутренних трубчатых муфт, запрессованных в одну часть и входящих по скользящей посадке в ответную. Фиксаторами служат подпружиненные штыри. К транцу стрингеры крепятся винтами $M6 \times 12$, хотя и здесь можно использовать те же фиксаторы.

Ответственной деталью каркаса являются гнезда для крепления стрингеров к шпангоутам. Их непременно нужно изготовить из сплава Д16Т [или В95Т], т. к. в гнезда должно хорошо пружинить и надежно удерживать сидящий в нем стрингер.

Для сборки транцев, шпангоутных рамок и крепления гнезд к рамкам я использовал алюминиевые заклепки диаметром 4 мм. Если заклепки слишком мягкие, то лучше ставить стальные винты $M4$ с гайками, склеивая их концы после сборки.

Вес каркаса в сборе составляет около 5 кг.

Основной вес подки приходится на оболочку или «шкуру», как называют ее байдарочники. В качестве «шкуры» можно использовать любую водоизносостойкую ткань, желательно на прочной основе, например, капроновой или подобной ей. Можно также пропитать обычную ткань смолой ПХВ, как это рекомендуется в «Кия» № 116.

Я использовал ткань-ПХВ с герметизацией швов раствором медицинского кембрика [прозрачная трубка] в тетрагидрофuranе. Необходимо сшить попотнище размером $3,5 \times 2,1$ м.

Попотнив готовый каркас посередине попотнища, я обернулся борта, плавбу и транец. После этого я закрепил ткани к набору, для чего потребовалось пришить попоски ткани 300×30 мм с крючками по 6 штук на каждом борту и 4 шт. на транце. Перевернув каркас с закрепленным попотнищем вверх кипом, я выкроил носовую часть днища. Пришлось сделать швы по скругленной [только в носовой части] и дважды швы от кипа до изгиба форштевня [по плавбре]. После этого осталось выкроить и пришить недостающий кусок плавбу, разделить транцевую часть и «шкуру» был готов. В ней пробил три отверстия — одно под рым и два под уключины.

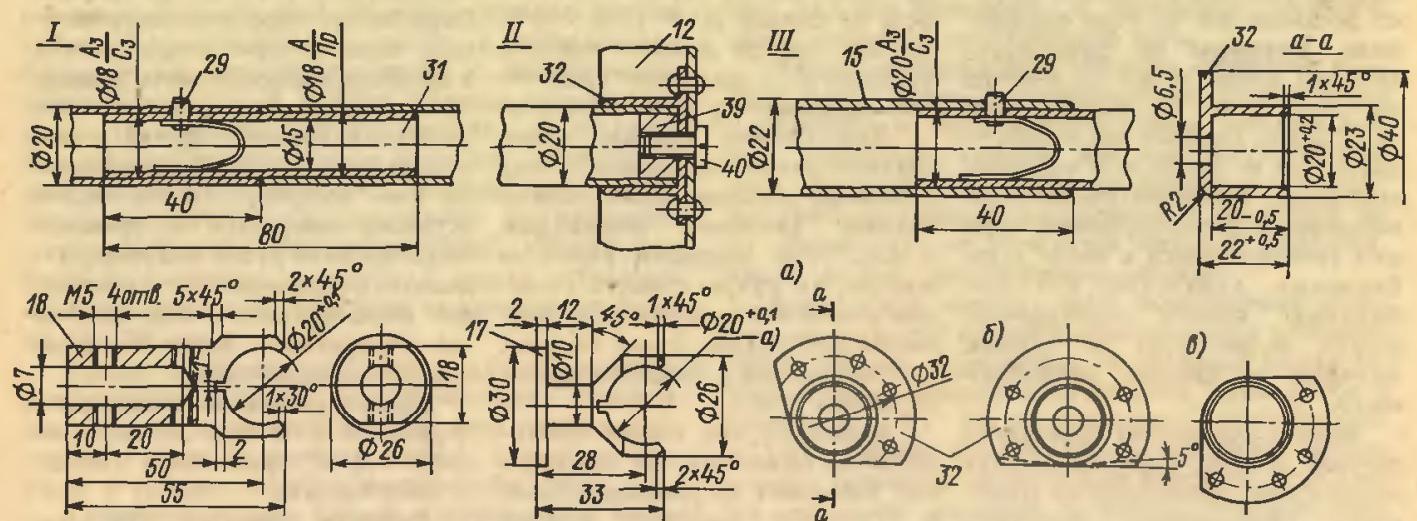
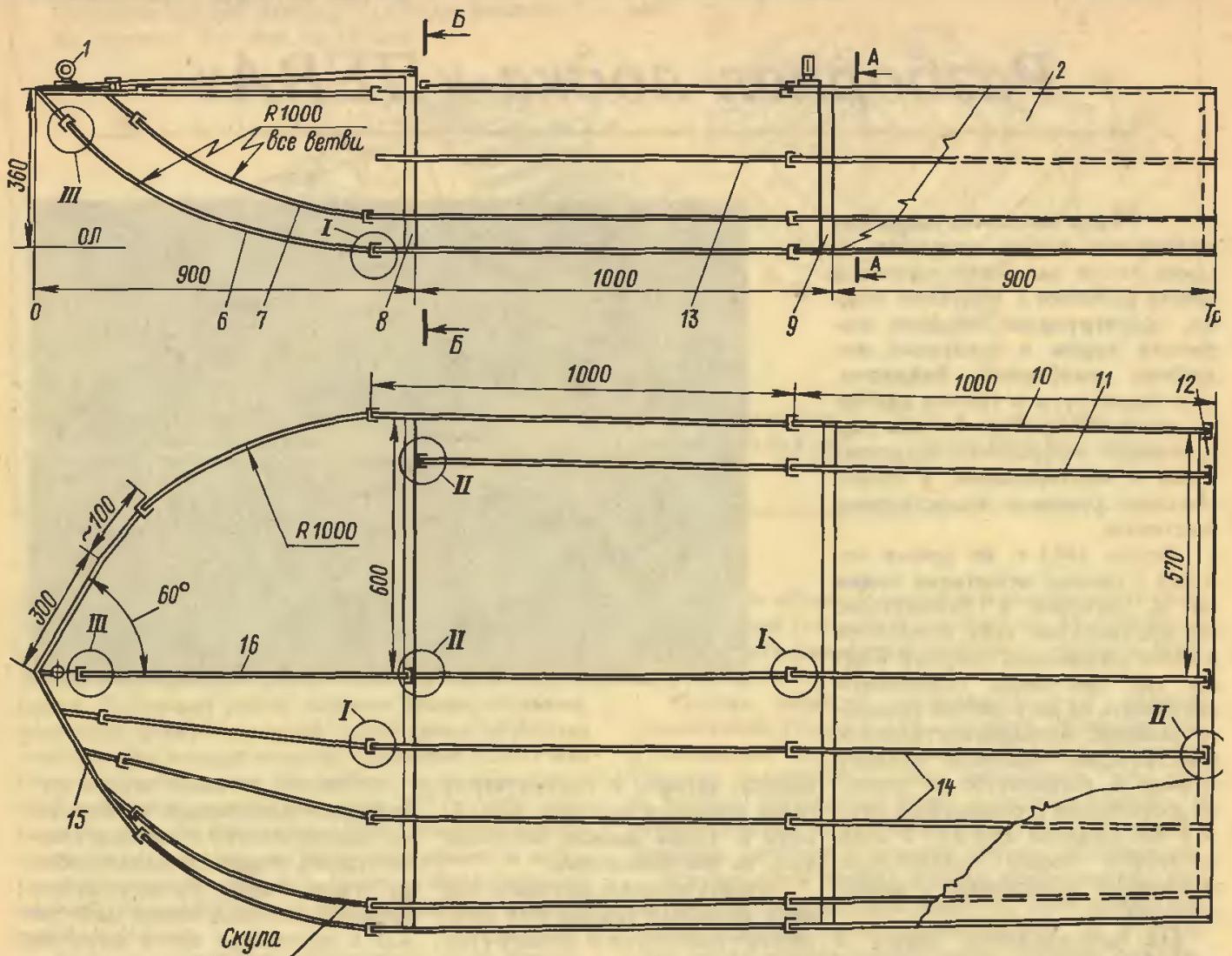
Весла сделаны из дюрапевой трубы $25 \times 1,5$ мм, попаси из пистов Д16Т размером $350 \times 170 \times 1,5$ мм.

Сиденье высотой 170 мм сделал из старой рвскладушки.

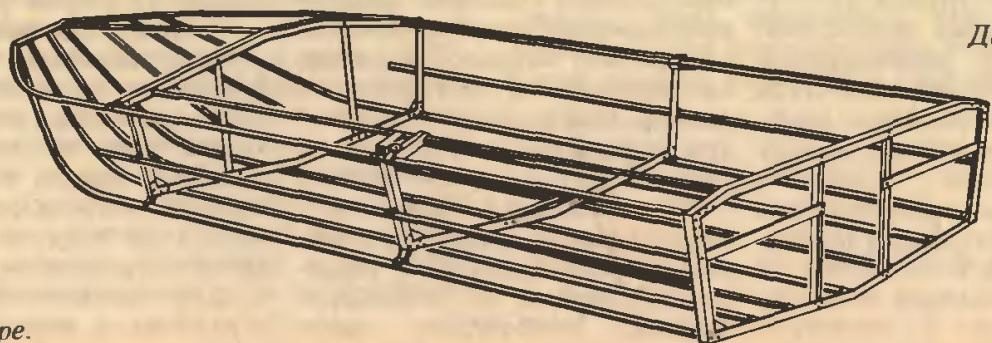
Пайолы размером $800 \times 400 \times 4$ мм вырезаны из обычной фанеры, к которой снизу прикреплены по четыре рейки из пенопласта $800 \times 40 \times 10$ мм. Две половины пайола соединены попосками ткани [вместо петель]; такими же попосками они крепятся к стрингерам.

Для обеспечения непотопляемости я вклейдывал вдоль бортов под плавбу четырех кус-

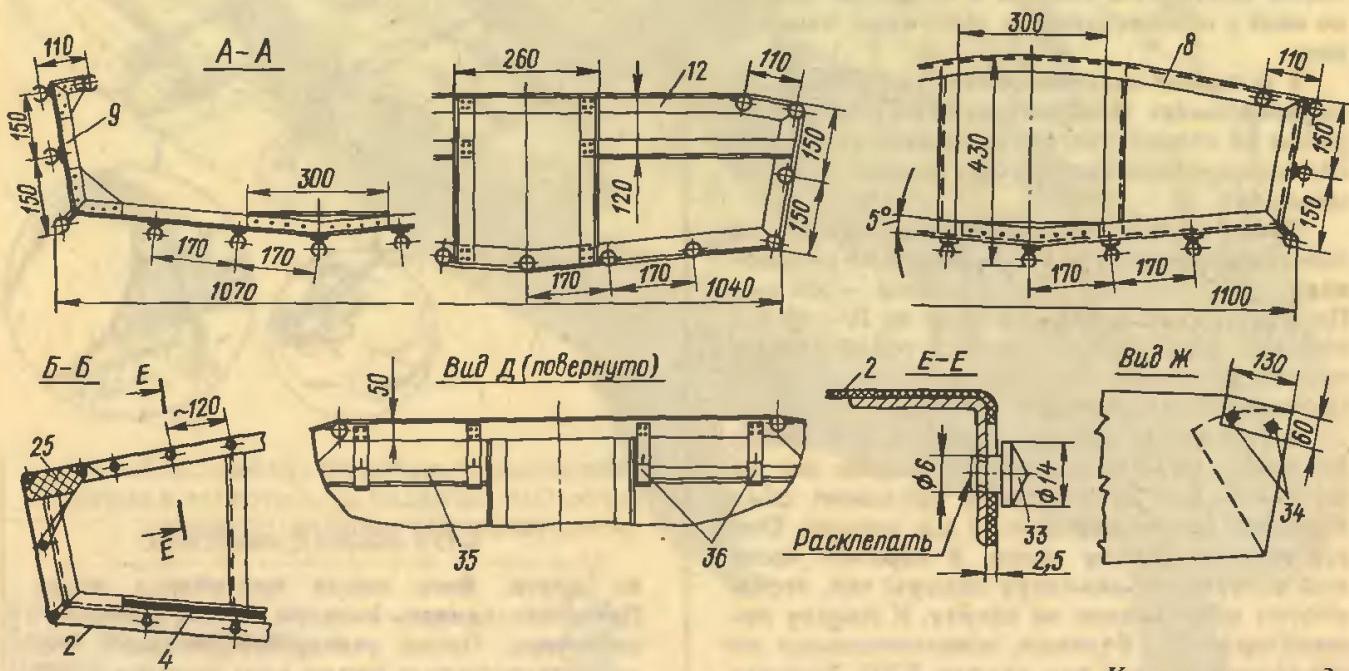
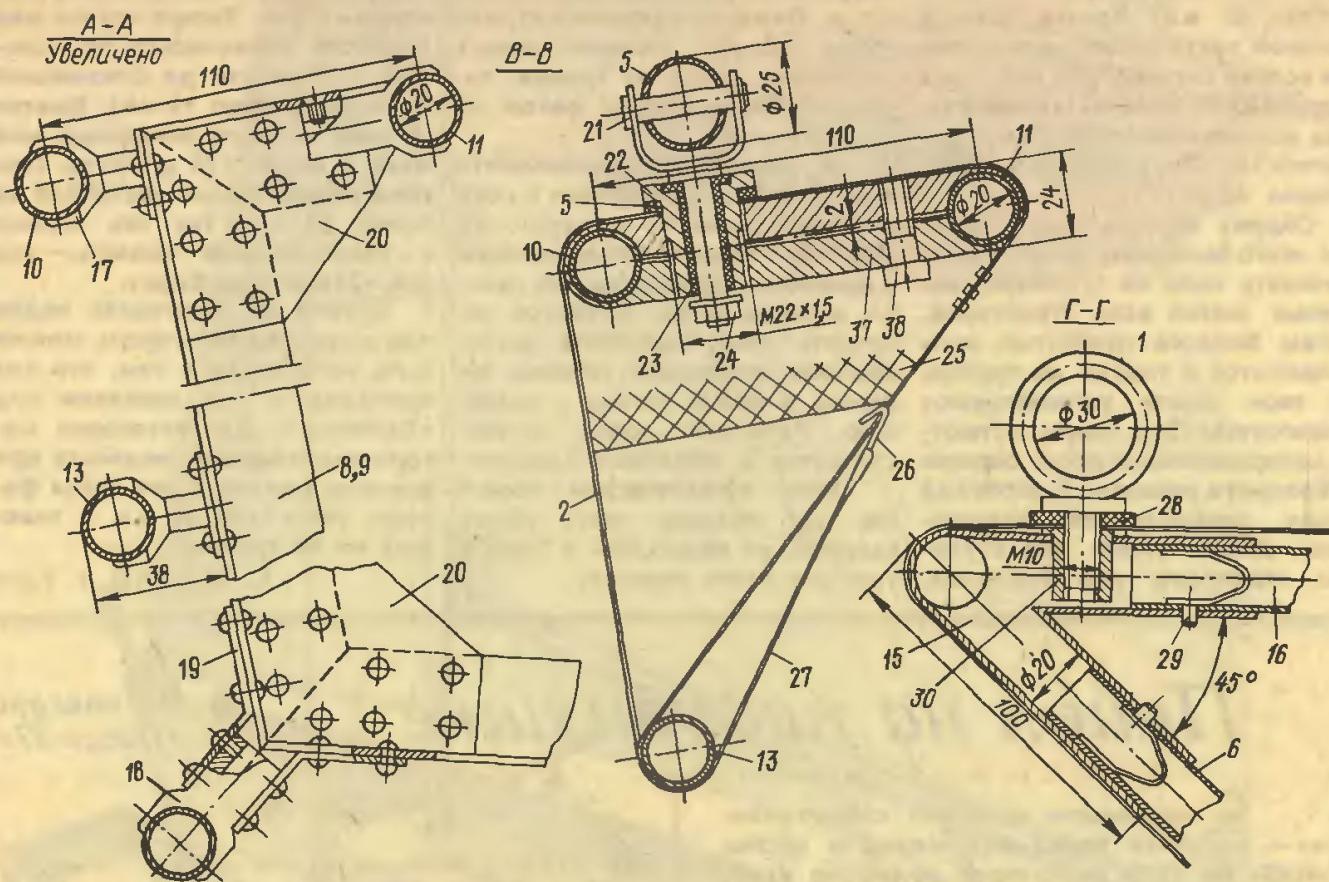




Детали каркаса.



Каркас в сборе.



Конструкция лодки

1 — рым для носового фалиния; 2 — оболочка; 3 — сиденье; 4 — фанерный пайол; 5 — весло; 6 — киль; 7 — сколовой стрингер; 8 и 9 — шпангоуты; 10 — трубчатый привальный брус; 11 — карленгс; 12 — рамка траиц; 13 — бортовой стрингер; 14 — днищевой стрингер; 15 — форштевень; 16 — средний карленгс; 17 — гнездо привального бруса, бортовых и днищевых стрингеров; 18 — гнездо сколового стрингера; 19 — планка $2 \times 22 \times 60$; 20 — кница $2 \times 60 \times 60$; 21 — уключина; 22 — втулка, Д16Т; 23 — втулка из фторопласта; 24 — гайка М8; 25 — пенопластовый блок $40 \times 120 \times 900$; 26 — крючок из проволоки Ø 2 мм; 27 — лента из ткани 30×300 ; 28 — резиновая шайба; 29 — штырь фиксатора с пружиной; 30 — втулка; 31 — трубка $18 \times 1,5$; 32 — гнездо концевое (на транце); 33 — кнопка; 34 — одежные кнопки; 35 — угольник на траице; 36 — лента из ткани с крючком; 37 — накладка шириной 40 мм, Д16; 38 — винт М8×22; 39 — пробка; 40 — винт М6×12.

ка пенопласта размером $800 \times 120 \times 40$ мм. Кроме того в носовой части лодки укладываю [на всякий случай!] две надувных подушки. С такими «поплавками» полная воды лодка удерживается на плаву с двумя человеками на борту.

Сборку каркаса лодки удобнее всего выполнять килем вверх. Начинать надо со стыковки составных частей всех стрингеров. Затем берется трубчатый киль и крепится в гнезде на транце, на свои места устанавливают шпангоуты. [Эти места остаются неокрашенными после окраски собранного каркаса.] К носовому концу закрепляется форштевень. Далее ставят два скользовых стрингера, два бортовых,

палубные стрингеры и карленгсы и т. д. Порядок установки стрингеров общий: сначала нужно закрепить конец на транце, затем — на форштевне, потом на шпангоутах.

На каркас устанавливаются подуключины, после чего с носа лодки надевается «шкура». Ее натягивают при помощи полосок с крючками по бортам, на транце и на миделе. Остается закрутить рым, поставить весла, вложить «поплавки», пайолы, сиденье, и лодка готова к плаванию. Разборка лодки осуществляется в обратном порядке.

Один практический совет: так как носовая часть лодки закрыта, то подходить к берегу удобнее всего кормой.

Несколько слов о грузоподъемности. Волею случая мне довелось сплавляться по течению р. Припять до ближайшей пристани [около 10 км]. Вместе со мной на борту находилась моя жена и около 120 кг груза. При этом осадка лодки составила не более 12 см. Так что можно с уверенностью сказать, что 200—250 кг она берет.

Хотя я не испытывал лодку под подвесным мотором, можно быть уверенным в том, что она пригодна и для плавания под «Салютом». Для установки мотора необходимо соединить при помощи брезента два куска фанеры $300 \times 250 \times 10$ мм и навесить их на транец.

Г. ЧУХРАЙ, г. Киев

Пайол на надувнике

● На конкурс
«Поиск-87»

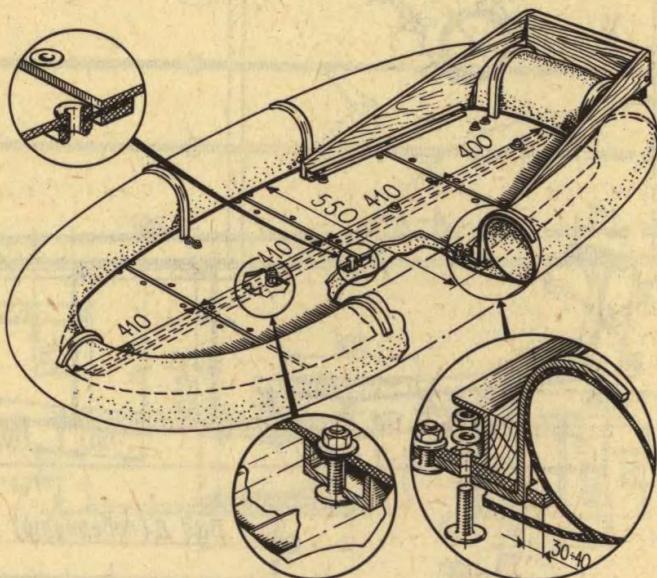
С интересом прочитал статью «Вега» — надувная лодка под мотор и весла» [«КИЯ» № 119], из которой подробно узнал о применении фанерных пайолов для надувушки. Дело в том, что я уже два года также использую пайолы в надувной лодке, но внес в их конструкцию некоторые изменения.

В польской надувной лодке «Альбатрос-Л», которая имеет О-образную корму, я сделал пайол из стеклотекстолита толщиной 1,5 мм. Главное достоинство этого материала — он не намокает.

Пайол состоит из четырех секций: три из них имеют длину 410 мм, а четвертая [кормовая] — 400 мм. Наибольшая ширина — 550 мм. По опыту, края пайола должны на 30—40 мм заходить под камеры. Между собой секции крепятся полосами из прорезиненной ткани [шахтная вентиляционная труба].

В отличие от пайола на «Веге», мой пайол не лежит на дне лодки, а передает вес на баллоны. Для этой цели я применил семь стальных полос шириной 35 мм каждая. Они крепятся к пайолу снизу. В верхней части они согнуты по диаметру камеры так, чтобы плотно обхватывали ее сверху. К пайолу полосы крепятся болтами, изготовленными из отслуживших свой век диодов Д305. Верхняя часть диода срезается и остается болт с большой и плоской шляпкой. Они хороши тем, что не поддаются ржавчине, плоская шляпка не повреждает днища лодки даже в случае подхода к берегу. К полосам, которыми крепится кормовая секция, в свою очередь крепится своей нижней частью транец, а точнее — кронштейн для подвесного моторчика «Салют».

При первых выходах на воду обнаружились недостатки конструкции: при увеличении оборотов винта секции наезжают друг



Оборудование надувной гребной лодки «Альбатрос-Л» пайолами из листового пластика и кронштейном для подвесного мотора.

на друга. Весь пайол прогибался вверх. Пришлось сделать кильсон из алюминиевого швеллера. После усовершенствования этот недостаток исчез; кроме того кильсон удерживает кормовую часть лодки от прогиба под действием упора винта и веса подвесного мотора. Дополнительную жесткость креплению кронштейна мотора придали короткие отрезки швеллеров, при помощи которых я прикрепил стенки кронштейна к пайолам.

Я пишу обо всем этом потому, что такое решение можно применить на любой овальной надувной лодке.

И. ЛЕСНИКОВ, г. Донецк