● *Для самостоятельной постройки*

Разборная лодка с обводами дори

Я давно думал о постройке лодки, удобной для охоты и рыболовства, простой в изготовлении, легкой и компактной — удобной для транспортировки легковым автомобилем.

Ознакомившись с публикациями в «КиЯ», я решил, что более всего меня удовлетворит разборная гребная лодка типа глостерской дори (см. «КиЯ» № 83). Ее обводы привлекают тем, что листы обшивки разворачиваются на плоскость, поэтому можно применить довольно толстый дюралюминий и сделать корпус практически безнаборным. Кроме того, обводы дори позволяют сделать лодку трехсекционной и вкладывать одну секцию в другую, что обеспечивает минимальные габариты при транспортировке.

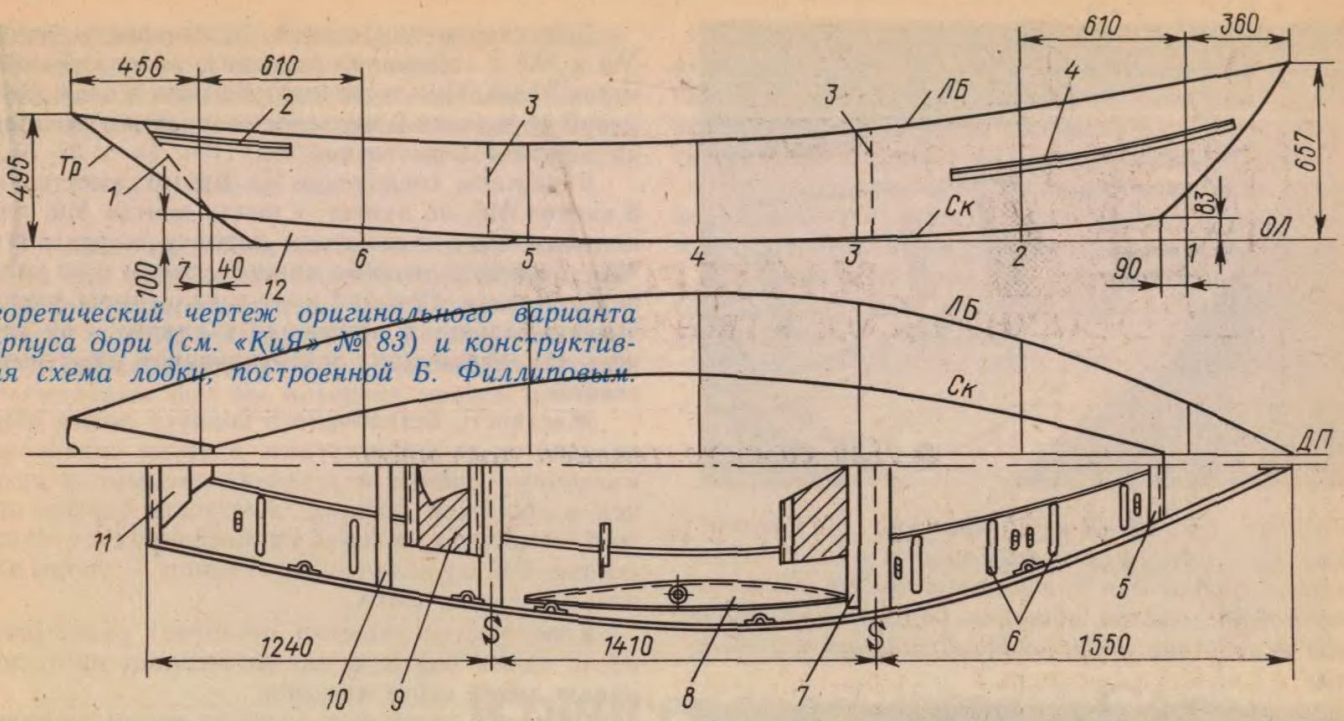
Дори, отличаясь легкостью хода на веслах даже при полной нагрузке и на волне, обладают хорошей проходимостью по заросшим камышами протокам и сохраняют устойчивое положение среди кочек.

Практически без изменения обводов корпуса, только за счет изменения наклона транца (лодка при этом стала короче на 400 мм) мне удалось приспособить свою дори для установки подвесного мотора малой мощности.

Мне, как кажется, удалось упростить конструкцию соединения секций между собой. Я обратил внимание на то, что в большинстве конструкций разборных лодок для стыковки секций используются спаренные шпангоуты, служащие фланцами, или даже герметичные переборки, превращающие секции в изолированные отсеки. Такая

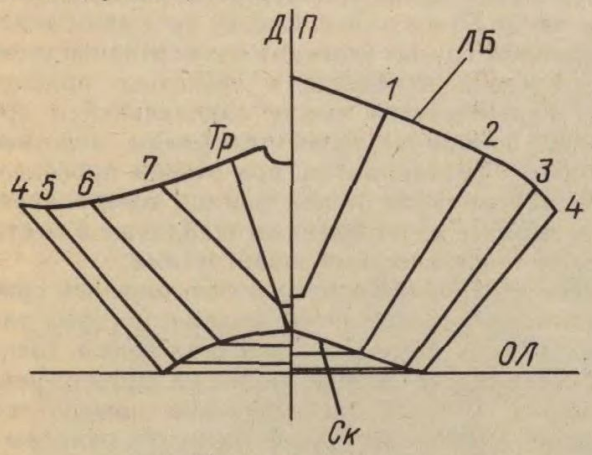
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЛОДКИ

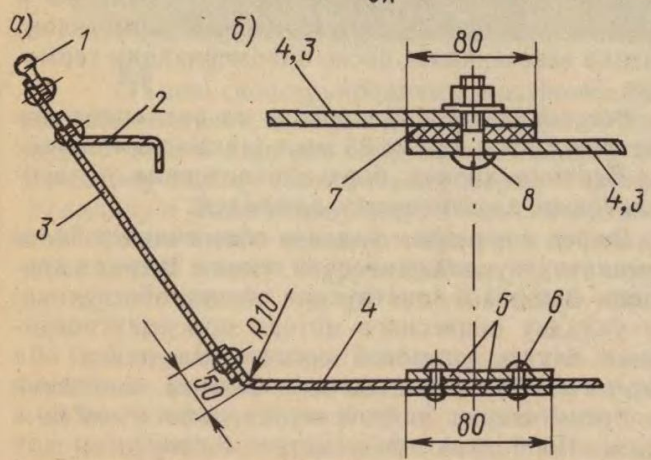
Длина наибольшая, м	4,20
Длина по килю, м	3,60
Ширина наибольшая, м:	
по борту	1,00
по днищу	0,63
Габариты в сложенном виде, м	1,60×1,00×0,5
Вес корпуса, кг	Около 50
Пассажировместимость, чел.	2—3



Теоретический чертеж оригинального варианта корпуса дори (см. «КиЯ» № 83) и конструктивная схема лодки, построенной Б. Филлиповым.

1 — контур транца на лодке Б. Филиппова; *2* — кормовой брызгоотбойник; *3* — стык секций; *4* — носовой брызгоотбойник; *5* — шпангоут; *6* — резиновые полосы под канистры, служащие воздушными ящиками; *7* — шпангоут с бимсом; *8* — бортовой шельф; *9* — кормовая банка с вырезом для укладки подвесного мотора; *10* — бимс; *11* — транец с подкреплением для подвесного мотора; *12* — кормовой плавник; *13* — носовая (гребная) банка.





Конструктивный мидель-шпангоут лодки (а) и деталь стыка секций (б).

1 — полособульб; *2* — шельф; *3* — обшивка борта; *4* — лист днища с отгибом фланцев у скул; *5* — накладки по килю; *6* — заклепки d = 4 мм; *7* — прокладка из губчатой резины; *8* — болт.

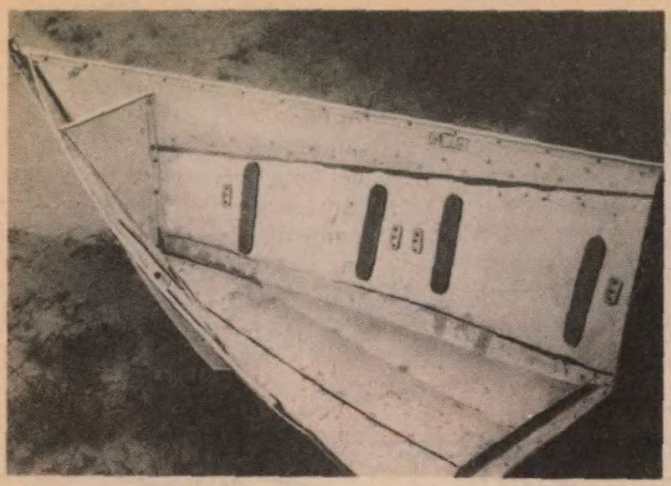
ТАБЛИЦА ОРДИНАТ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЧЕРТЕЖА
(оригинальный вариант дори)

Линия	№ шпангоута							
	1	2	3	4	5	6	7	Тр.
	Полушироты от ДП							
Борта — *ЛБ*	212	435	562	600	562	448	289	137
Скулы — *Ск*	—	149	260	301	267	168	51	38
	Высоты от ОЛ							
ЛБ	582	438	403	375	366	381	432	495
СК	226	48	13	0	13	56	146	100

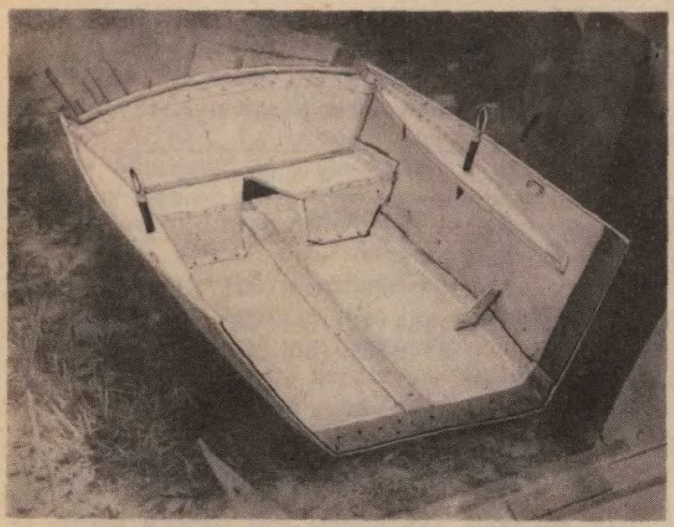
Лодка подготовлена к сборке.

конструкция значительно увеличивает массу лодки, создает неудобства в плавании. К тому же фланцевое соединение шпангоутов при нагрузке лодки имеет тенденцию разжиматься, что не исключает появления водотечности.

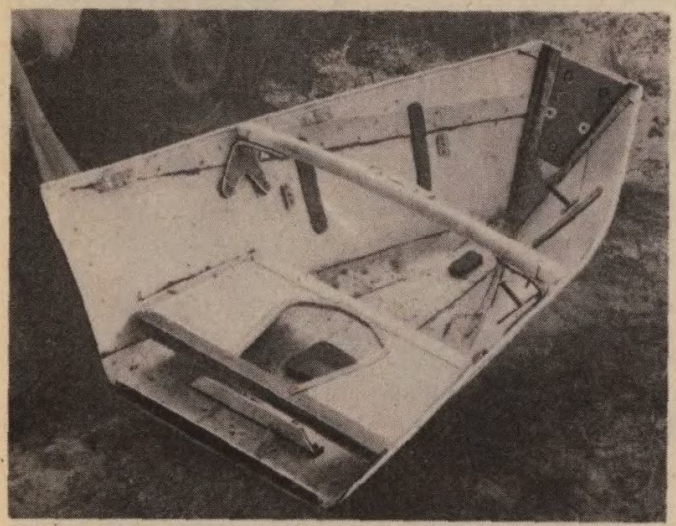
В моей лодке секции стыкуются так, что кромки листов обшивки смежных секций собираются на винтах внахлест с прокладками из губчатой резины. Благодаря тому, что прокладка несколь-



Носовая секция. Виден шпангоут 5, наклеенные на бортах резиновые полосы 6 и металлические скобки для крепления канистр. Клепаное соединение листов обшивки борта — вынужденное вследствие недостаточной ширины материала.



Средняя секция с гребной банкой, шельфами, кницами у скулы, которые служат упорами для ног гребца.



Кормовая секция. Хорошо видны банка с отверстием для укладки подвесного мотора, бимс и транец с подкреплением для установки мотора.

ко шире нахлеста — перекроя в соединении, при затягивании винтов резину выдавливает вдоль кромок обшивки и герметичность стыка повышается. То же самое происходит при нагружении корпуса лодки на плаву.

Для соединения секций использованы винты М6 и М8 с гайками-барашками, расположенные через 70 мм. При толщинах обшивки 2 мм и резиновой прокладки 6 мм такое соединение обладает абсолютной герметичностью.

В каждом соединении на бортах имеется по 5 винтов М6, на днище — шесть винтов М6, расположенных в шахматном порядке, и три винта М8 — в местах отгибов днища у скулы и на килевой накладке. Средний винт у киля имеет увеличенную головку и приклепан к днищу — он служит для первичного ориентирования стыкуемых секций.

Жесткость безнаборного корпуса лодки обеспечивается не шпангоутами, а двумя сиденьями, имеющими спинки и устанавливаемыми в средней и кормовой секциях. Жесткость бортам при гребле придают шельфы, приклепанные в средней секции. Той же цели служат и кницы — упоры для ног, видные на фото.

Конструкция уключин позволяет укладывать весла вдоль борта, и они не мешают протаскиванию лодки через камыши.

Обшивка лодки выполнена из листов дюралюминия марки Д16 толщиной 2 мм. У днищевых листов по контуру бортов отогнуты фланцы шириной 50 мм. Делалось это вручную, ударами молотка по заготовке листа, положенной на круглую стальную болванку диаметром около 250 мм. Верхняя кромка болванки скруглена по радиусу 10 мм. Лист укладывается на наковальню таким образом, чтобы линия днища, размеченная карандашом параллельно кромке листа, находилась на расстоянии 50 мм от нее. Сверху лист прижимается тяжелым грузом (дисками от спортивной штанги). Кромка отгибается в несколько приемов. Лист перемещается между наковальней и прижимом, по кромке наносятся удары молотком, сначала — редкие, потом, при втором проходе,— более частые. Угол отгиба фланца контролируется по заранее изготовленным шаблонам в местах сечения теоретическими шпангоутами.

Для постройки корпуса использовались сравнительно небольшие листы дюраля, которые удалось достать. Отсюда — довольно много клепаных соединений, которые видны на фотографиях.

Перед клепкой прилегающие поверхности фланцев и обшивки бортов были обезжирены и покрыты эластичным автомобильным герметиком. Клепка выполнялась после полимеризации герметика.

Все соединения выполнены на заклепках диаметром 4 мм с шагом 25 мм в шахматном порядке. Верхняя кромка бортов окантована полособульбовым алюминиевым профилем.

Вырез в переднем сиденье обеспечивает более компактную укладку носовой секции. Вырез в кормовом сиденье и конструкция спинки обеспечивают укладку подвесного мотора при транспортировке внутрь кормовой секции. На плаву оба выреза закрываются листами фанеры, а сиденья не препятствуют устройству спального места в лодке. На бортах предусмотрены проушины для крепления дуг тента.

В разобранном виде лодка укладывается в стандартный прицеп для легкового автомобиля.

Непотопляемость лодки обеспечивают четыре алюминиевые канистры, закрепляемые на бортах при помощи скоб и болтов. Под них на борта наклеены полосы из губчатой резины. При плава-

нии под мотором часть канистр можно использовать для хранения запаса горючего.

Как и настоящая дори, моя лодка снабжена кормовым плавничком, склепанным из двух угольников 45 × 45 × 4. Он придает ей устойчивость на курсе при гребле на веслах.

Описываемая лодка построена одним человеком за два месяца, без специального оборудования. Качествами лодки я доволен. Она изумительно легко идет на веслах, даже с большой нагрузкой. Под 8-сильным «Ветерком» летит, как птица (оптимальным был бы моторчик мощностью 4—5 л. с.).

Однако при незакрепленных грузах и воде внутри, особенно при малой нагрузке, дори чрезвычайно «коварна» — обладает большой валкостью. К этому нужно привыкнуть, и ни в коем случае нельзя делать слишком высоких банок!

Добавлю, что лодка, весящая около 50 кг, легко переносится двумя пассажирами, а волоком может перемещаться усилиями одного человека.

Стоимость материалов, приобретенных в магазинах, составила около 30 руб., не считая стоимости грунта и краски.

Б. ФИЛИППОВ,
г. Новосибирск

● *Построено любителями*

Крейсерская яхта «Сета»

Мною сконструирована и построена туристская яхточка, которая довольно хорошо показала себя в дальних спортивных походах по Рижскому заливу, Балтийскому морю, Финскому заливу и Ладожскому озеру. Я не считал, что мой проект имеет какое-то право на публикацию, однако многие парусники Риги настаивают на представлении его на суд читателей «Катеров и яхт».

При проектировании и постройке яхты я использовал статью «Как построить «Нерпу» (см. «КиЯ» № 10 за 1967 г.). Моей целью было получить прочный и надежный корпус, пригодный для плавания в открытом море и по глубинам около одного метра как под парусами, так и под двигателем. На втором плане были требования обитаемости — обеспечения комфорта, насколько это возможно на малой яхте. Скорость и хорошая управляемость — также, на мой взгляд, не последние достоинства для крейсерской яхты.

В результате построен бермудский шлюп с «падающим» бульбкилем, стационарным двигателем и убирающейся угловой колонкой, с просторным самоотливным кокпитом между двумя каютами, хорошо защищающими экипаж в штормовых условиях от ветра и брызг. Для упрощения постройки корпус был спроектирован с остроскулыми обводами.

В 70-е годы в рижском магазине «Умелые руки» еще можно было приобрести довольно крупные обрезки (до 1,5 м ^{2}) бакелизированной фанеры. Я приобрел 400 кг таких обрезков. Фанера толщиной 8 мм пошла на наружную обшивку, 6-миллиметровая — на поперечные переборки и обстройку каюты. Конструкция набора корпуса во многом напоминает примененную на «Нерпе». Весь набор выполнен из дуба, для чего пришлось переработать 5 кубометров отходов пиломатериалов, купленных на мебельной фирме «Рига».