

Теоретический корпус катера.

Построено любителями

# КАЮТНАЯ МОТОЛОДКА С УПРОЩЕННЫМИ ОБВОДАМИ

## Основные данные каютной мотолодки с упрощенными обводами

Длина, м	5,0
Ширина, м	1,4
Высота борта, м	0,8
Масса корпуса без оборудования и снабжения, кг	280
Скорость с 3 чел. на борту под двумя ПМ «Нептун-23», км/ч	43

## Таблица плавовых ординат, мм

№ шп.	Полушироты от ДП			Высоты от ОЛ	
	Скула -СК	Борт -Б	Верх каюты	Киль -К	Скула -СК
1	—	700	—	300	—
2	695	700	690	100	450
3	680	700	680	50	300
4	670	690	670	25	260
5	670	690	665	10	235
6-ТР	670	690	660	0	200

Примечание. Линия борта на проекции бок — прямая.

На этой очень простой по конструкции каютной мотолодке, построенной своими руками, я плаваю уже около десяти лет. Как показал опыт прошедших навигаций, она хороша и для семейных прогулок в выходные дни, и для дальних туристских походов во время отпуска; вполне пригодна она и для буксировки воднолыжников.

Корпус имеет упрощенные плоско-килеватые обводы с постоянным углом килеватости днища на всей кормовой половине лодки, равным 17°. В сочетании с двумя парами продольных реданов и скуловым брызгоотбойником такие обводы обеспечивают и сравнительно мягкий ход на волне высотой до 0,5 м, и достаточно высокую скорость. Мотолодка преодолевает волну озер и водохранилищ высотой до 1,5 м и вместе с тем под двумя «Нептунами-23» с

тремя человеками на борту развивает скорость около 43 км/ч.

Все детали шпангоутных рамок вырезаны из сосновой доски 100 × 25 мм.

Раскрой фанеры на днище выполнен из расчета стандартный лист — пополам. Для обшивки, надстройки и транца использована фанера толщиной 6 мм. После шпаклевки шурупов корпус рекомендуем оклеить стеклотканью на эпоксидном связующем.

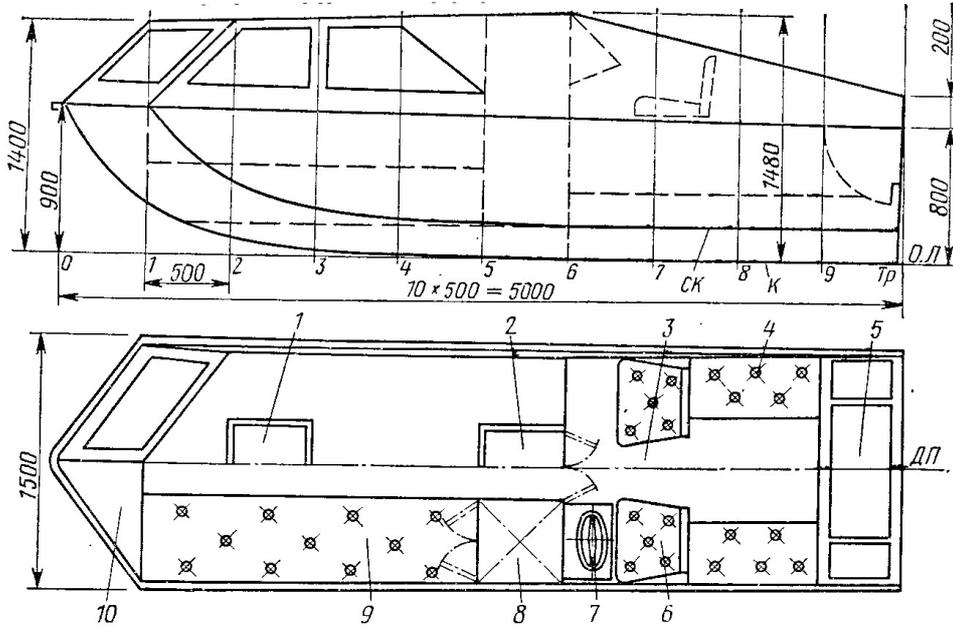
После установки реданов и заранее подогнанных сланей масса корпуса составила 280 кг.

Боковая стенка каюты была изготовлена из трех стандартных листов. Затем были вырезаны и установлены окна из оргстекла. Чтобы не ошибиться, надо сделать припуск 10 мм.

Хорошей обитаемости на борту лодки удалось достичь благодаря

продлению рубки в нос — до самого среза палубы — и рациональному использованию объема помещения. Получилась каюта длиной 3 м. Прямоугольная в плане форма корпуса при небольших общих размерах мотолодки позволила сделать каюту просторной, позволяющей с комфортом совершать даже длительные путешествия. По бортам в каюте расположены 2-метровые рундуки, в которые во время похода помещаются спальные мешки, надувные матрасы, палатки, анкерок с водой и прочее снаряжение. В двух шкафах у переборки на шп. 6 можно разместить одежду, постельные принадлежности, приемник, походную библиотеку, аптечку и т. п.

В рундуках кокпита, занимающего пространство между шп. 6 и 9, размещены постоянно необходимые предметы: спасательные жилеты,



байдарочные весла, якорь, газовая плита, инструменты, кранцы и пр.

Место водителя расположено в кокпите по правому борту. На пульт выведено дистанционное управление подвесными моторами, установлены тахометр и две кнопки «стоп».

В предлагаемом проекте учтен многолетний опыт эксплуатации и внесены коррективы, улучшающие характеристики моторолдки:

— длина увеличена на 0,5 м;

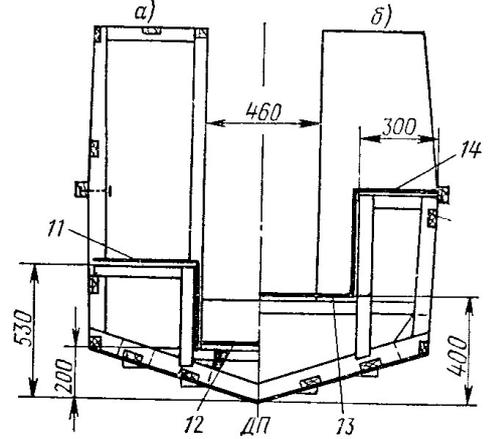
— вместо выносной транцевой доски сделана подмоторная ниша — рецесс, рассчитанный на установку двух подвесных моторов; два образовавшихся по бокам от рецесса отсека позволяют разместить дополнительный запас топлива в сварных баках с выводом заправочной горловины на палубу;

— в носовой части лодки для удобства выхода из люка на берег сделан вынос на 100 мм из 10-мил-

Боковой вид и план.

Конструктивные сечения: а — по 5 шп. (с.м. в корму); б — по 7 шп. (с.м. в нос).

1 — форлюк; 2 — входной люк; 3 — кокпит; 4 — сиденье-рундук в кокпите; 5 — рецесс; 6 — сиденье водителя; 7 — пост управления; 8 — шкаф; 9 — диван-рундук; 10 — форпик; 11 — настил дивана; 12 — пайолы в каюте; 13 — пайолы в кокпите; 14 — настил сиденья. Детали 11-14 вырезаны из фанеры 6 мм.



лиметровой фанеры на уровне палубы;

— по бортам на бобышках укреплен привальный брус;

— кокпит сделан самоотливным; для этого дно кокпита пришлось поднять на 400 мм;

— увеличена ширина рундуков в кокпите.

*Е. Лебедев*

## КАТАМАРАН ИЗ КОНСЕРВНЫХ БАНОК

**В**се, кто когда-либо сталкивался со строительством любых малых судов, знают, как тяжело достать необходимый материал. Когда я убедился, что не могу приобрести ни стеклоткань, ни резины, мне пришла в голову необычная мысль использовать для „постройки“ катамарана пустые консервные банки из-под томатной пасты.

Объем такой банки — 10 л. На каждый корпус пошло 13 банок. 12 банок пристыкованы одна к другой — обрезанным верхним краем к доньшку соседней, так что в корпусе получилось 12 водонепроницаемых отсеков. Каждый кольцевой стык пропаян оловянно-свинцовым припоем. Тринадцатая банка использовалась как листовая материал.



Поверх каждого корпуса уложена продольная балка из рейки 30 × 40 мм, на которую опираются поперечные балки сечением 45 × 40. На эти балки установлено сиденье, изготовленное из старой раскладушки.

Катамаран оправдал все ожидания: сборка и разборка его занимает не более 5 мин. Для этого достаточно завернуть или отвернуть всего 6 гаек-барашков: 4 — в месте крепления поперечин к корпусам и 2 — для жесткой фиксации сиденья.

*И. Гросс*

Конструктивное сечение катамарана.

1 — гайка-барашек; 2 — поперечная балка; 3 — резиновый «хомут»; 4 — скоба; 5 — продольное ребро жесткости; 6 — продольная балка.

