

Построено любителями

# РЫБОЛОВНАЯ МОТОЛОДКА С ОБВОДАМИ ФОКСА

• А. Савичев



Три навигации я использовал для выходов на рыбалку в Ладожское озеро (за 100—150 км) самостоятельно построенную мной лодку типа «Косатка». Сам по себе хороший корпус, с точки зрения рыболова, имеет некоторые недостатки: при ходе по волне иногда зарыскивает, а на стоянке отличается валкостью. Кроме того, на лодке с килеватыми обводами трудно оборудовать необходимый рыболову-любителю просторный кокпит со сплошным ровным пайолом. Мне захотелось построить более комфортабельное и надежное судно, лучше приспособленное для рыбалки, которое имело бы:

- рубку-убежище, где можно отдохнуть и укрыться в непогоду;
- остойчивую и просторную рыболовную «платформу» со сплошным пайолом;
- скорость под мотором мощностью 20—25 л. с. при полезной нагрузке 200 кг не менее 35 км/ч;

— удовлетворительный ход под веслами;

— относительную безопасность при вынужденном переходе (например, при сильном волнении) от места лова до укрытия.

К этому времени в журнале «Катера и яхты» появились сообщения об испытаниях первых «саней Фокса», построенных нашими любителями. Результаты испытаний обнадеживали, и я решил построить вариант рыболовной лодки с использованием обводов «саней Фокса».

Благодаря трехкилевым обводам рубку-убежище с размерами в плане  $1,8 \times 1,5 \times 0,9$  м и кокпит длиной 1,2 м удалось разместить в корпусе длиной всего лишь 4,1 м. Чтобы сохранить возможность плавать под веслами, пришлось пожертвовать архитектурой и сделать заднюю стенку рубки вертикальной. Поскольку небольшая площадь кокпита не позволяет забрасывать спиннинг одновременно двум рыболовам, я

сделал в передней стенке рубки люк, откидывающийся на крышу. Стоя в пролете люка удобно не только рыбачить, но и работать с якорем, который постоянно находится на палубе. Пост управления лодкой вынес на заднюю стенку рубки, так как для лучшего обзора приходится управлять стоя.

Канистры с бензином (запас 80 л) можно хранить в последней шпации у транца, а стационарный бензобак емкостью 30 л — в центральной лыжке.

Рыболовное и прочее снаряжение удобно разместить на полках по бортам лодки и в лыжах под пайолом.

Набор сделан из сосновых реек; корпус обшият фанерой ФСФ толщиной 4 мм на бортах и 6 мм на днище. Детали поперечного набора соединены фанерными кницами на шурупах  $3 \times 13$ . Дуги тоннелей склеены из реек толщиной 3 мм на шаблоне. Дуги имеют сечение  $16 \times 20$  мм, кроме первого шпангоута, у него сечение  $16 \times 35$  мм. Участки тоннелей в носу, имеющие сложную кривизну поверхности, обшиты полосами фанеры шириной 150—300 мм. Фанера была предварительно вымочена в воде, затем притянута к набору и прикреплена шурупами  $3 \times 13$ . После высыхания фанера обшивка была снята и поставлена на эпоксидный клей и на те же шурупы.

Для увеличения жесткости носовых участков тоннелей пришлось врезать по три стрингера  $8 \times 15$  на каждый тоннель.

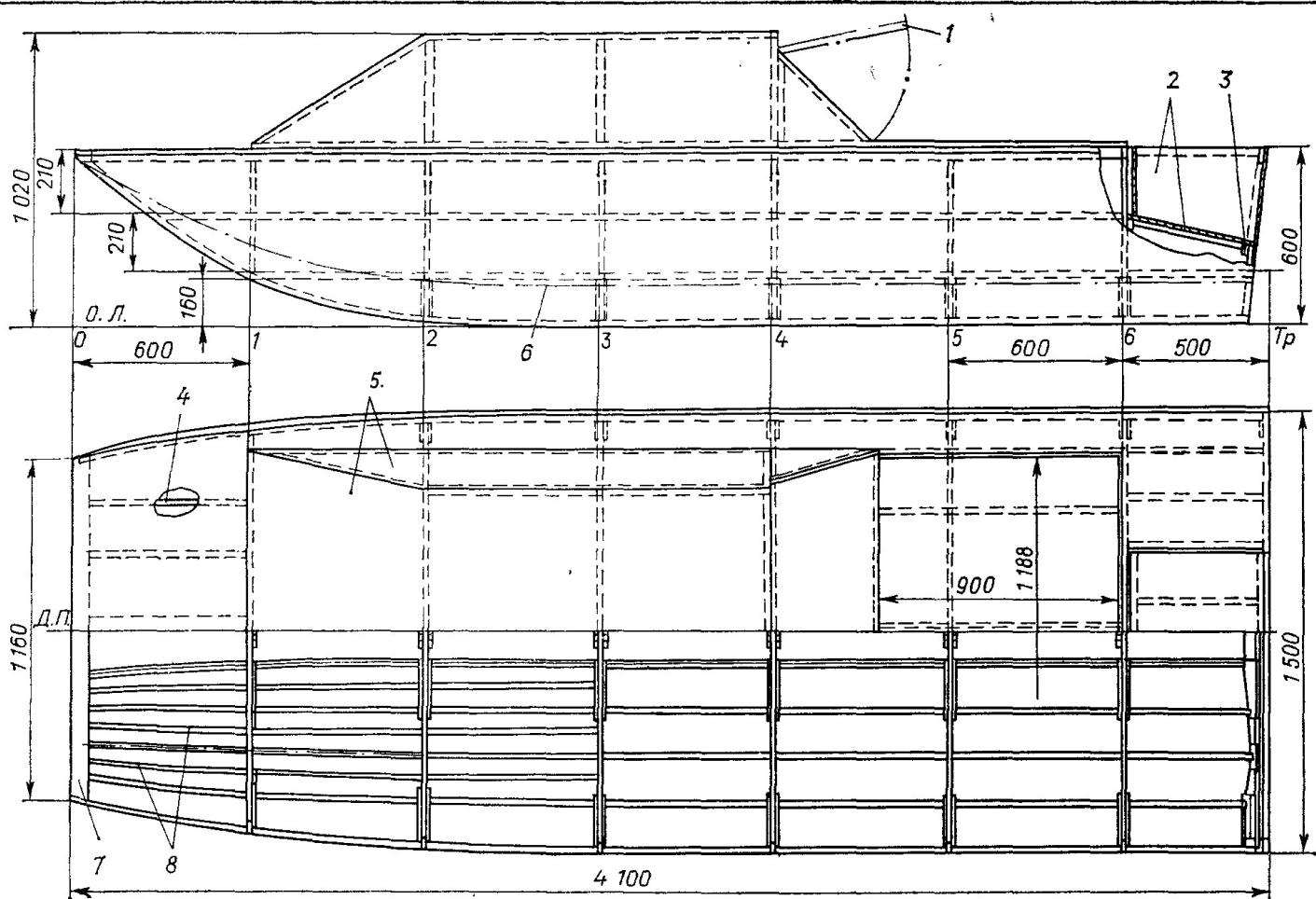
Тоннели в носовой части снаружи оклеены слоем тонкой стеклоткани, а поверхность лыж — двумя слоями. По склону поставлен дюралевый уголник  $20 \times 20 \times 3000$  мм; в носовой части корпуса закреплены короткие брызгоотбойники, по два с каждого борта.

Каждую деталь лодки перед установкой я взвешивал. При контролльном взвешивании масса готовой лодки, укомплектованной якорем, веслами, бензобаком и пайолами, составила 172 кг.

Поверхность корпуса ниже ватерлинии была тщательно защищена от потеков клея, зашпаклевана и окрашена эмалью ПФ-115.

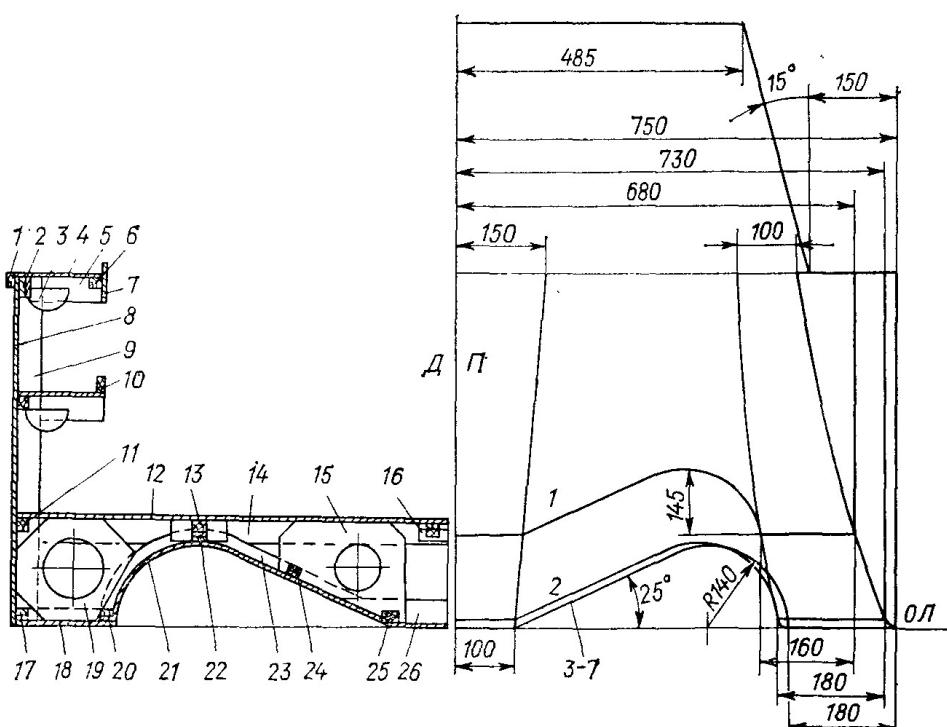
Замеры скорости я производил на Новоладожском-канале по километровым столбам. Имея нагрузку 230—250 кг, лодка под мотором «Нептун-М» с полированной подводной частью и полированным гребным винтом (шаг 280 мм) при частоте вращения двигателя 5200 об/мин развивала 36 км/ч. Такая же скорость получилась с винтом, имею-

Окончание на стр. 90.



КОНСТРУКЦИЯ КОРПУСА МОТОЛОДКИ А. САВИЧЕВА: ВИД НА ЛЕВЫЙ БОРТ; ПЛАН ПАЛУБЫ; ВИД НА ДНИЩЕ СО СНЯтыМ ПАЙОЛОМ.

1 — крышка входа в каюту; 2 — обшивка рецесса, фанера  $\delta=4$ ; 3 — бруск крепления рецесса, сосна  $20 \times 30$ ; 4 — палубный стрингер, сосна  $20 \times 20$ ; 5 — обшивка рубки, фанера  $\delta=4$ ; 6 — свод тоннеля; 7 — брештук, сосна  $40 \times 60$ ; 8 — дополнительные стрингера тоннеля, сосна  $8 \times 15$ .



#### КОНСТРУКТИВНЫЙ МИДЕЛЬ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ КОРПУС.

1 — буртик, сосна  $15 \times 20$ ; 2 — привальный брус, сосна  $20 \times 30$ ; 3 — кница, фанера  $\delta=4$ ; 4 — палуба, фанера  $\delta=4$ ; 5 — полубимс, сосна  $16 \times 40$ ; 6 — карлингс, сосна  $20 \times 20$ ; 7 — комингс кокпита, фанера  $\delta=6$ ; 8 — обшивка борта, фанера  $\delta=4$ ; 9 — топтимберс, сосна  $16 \times 40$ ; 10 — стенка полки, сосна  $10 \times 30$ ; 11 — бортовой стрингер, сосна  $20 \times 20$ ; 12 — пайол, фанера  $\delta=6$ ; 13 — бруск пайола, сосна  $20 \times 20$ ; 14 — бимс пайола, сосна  $16 \times 40$ ; 15 — кница, фанера  $\delta=4$ ; 16 — сухарь, сосна  $16 \times 30$ ; 17 — сколовой стрингер, сосна  $20 \times 20$ ; 18 — обшивка лыжи, фанера  $\delta=6$ ; 19 — кница, фанера  $\delta=4$ ; 20, 22, 24 — стрингеры тоннеля, сосна  $20 \times 20$ ; 21 — обшивка тоннеля, фанера  $\delta=4$ ; 23 — флортимберс, сосна  $16 \times 20$ ; 25 — килевой стрингер, сосна  $20 \times 30$ ; 26 — флор, сосна  $16 \times 40$ . Детали 2, 17, 20, 22, 23, 24, 25 — ламинированные.