

# «РБ-470»

● Р. Бруниш, Ростов-на-Дону



При разработке моей новой мотолодки учитывались следующие требования: пассажировместимость — 5 чел., скорость — около 45 км/ч с одним ПМ «Вихрь-М», мореходность при высоте волны до 1,0 м, комфортабельность и надежность, предельная простота конструкции.

Просмотрев все журналы «Катера и яхты», я выбрал за основу МЛ «Микро-2» В. Ф. Рябина («Кия» № 39), увеличив ее длину до 4,7 м.

Для уменьшения смоченной поверхности и «мягкого хода» на днище установлен стреловидный редан высотой 40 мм; высота этого редана уменьшается к бортам и в районе тоннеля равна нулю. Угол внешней килеватости на редане  $16^{\circ}$ , на днище (за реданом, в корму) — постоянен и равен  $12^{\circ}$ . Изменил полностью первый и второй шпангоуты, укоротил спонсоны.

Для получения максимальной полезной площади кокпит выполнен прямоугольным в плане. Длина «большого» кокпита 2,85 м. Шпангоут 5 делит его на две части. В носовой части располагается П-образный диван-рундук, ширина прохода — 440 мм. Для ночлега пайол поднимается до уровня коек, образуя «лежак» раз-

мером  $1,9 \times 1,5$  м. Под продольными сиденьями размещаются длинномерные предметы: водные лыжи, рыболовные снасти.

В кормовой части установлен поперечный диван-рундук для водителя и пассажира.

Пульт управления расположен справа по ходу. Фальшборт выполнен из 8-миллиметровой фанеры; его нижняя кромка опущена ниже палубы, образуя емкость для мелких предметов. Между рецессом и бортами имеются две емкости, закрываемые крышками на петлях, для установки штатных бензобаков.

В нос от шпангоута 2 расположен «малый» самоосушаемый кокпит; дно его поднято выше ватерлинии и имеет сливную трубу.

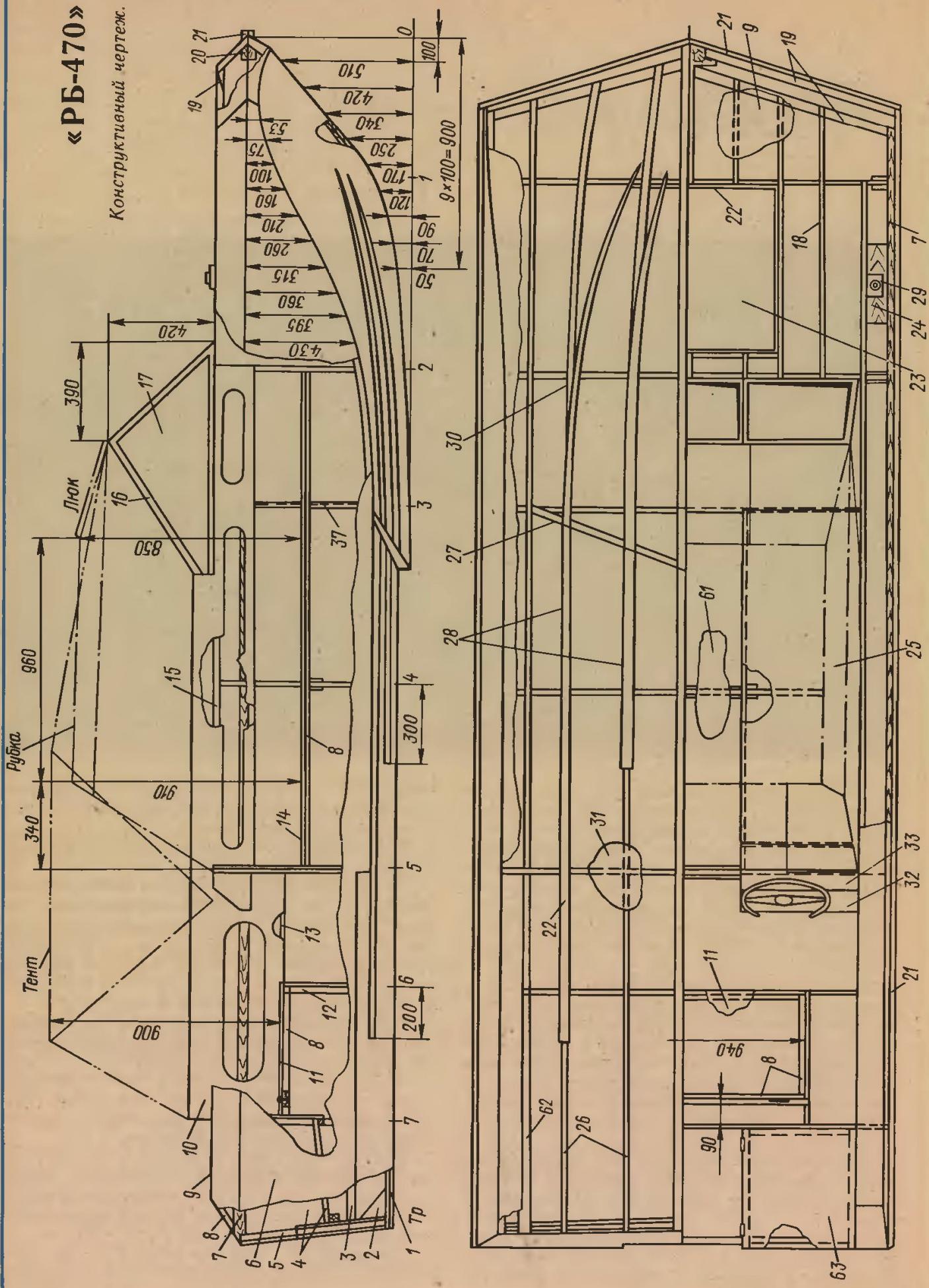
В районе кокпита установлены уключины, весла закрепляются вдоль бортов и всегда готовы к работе. Если установить крышку, то кокпит можно использовать как багажник.

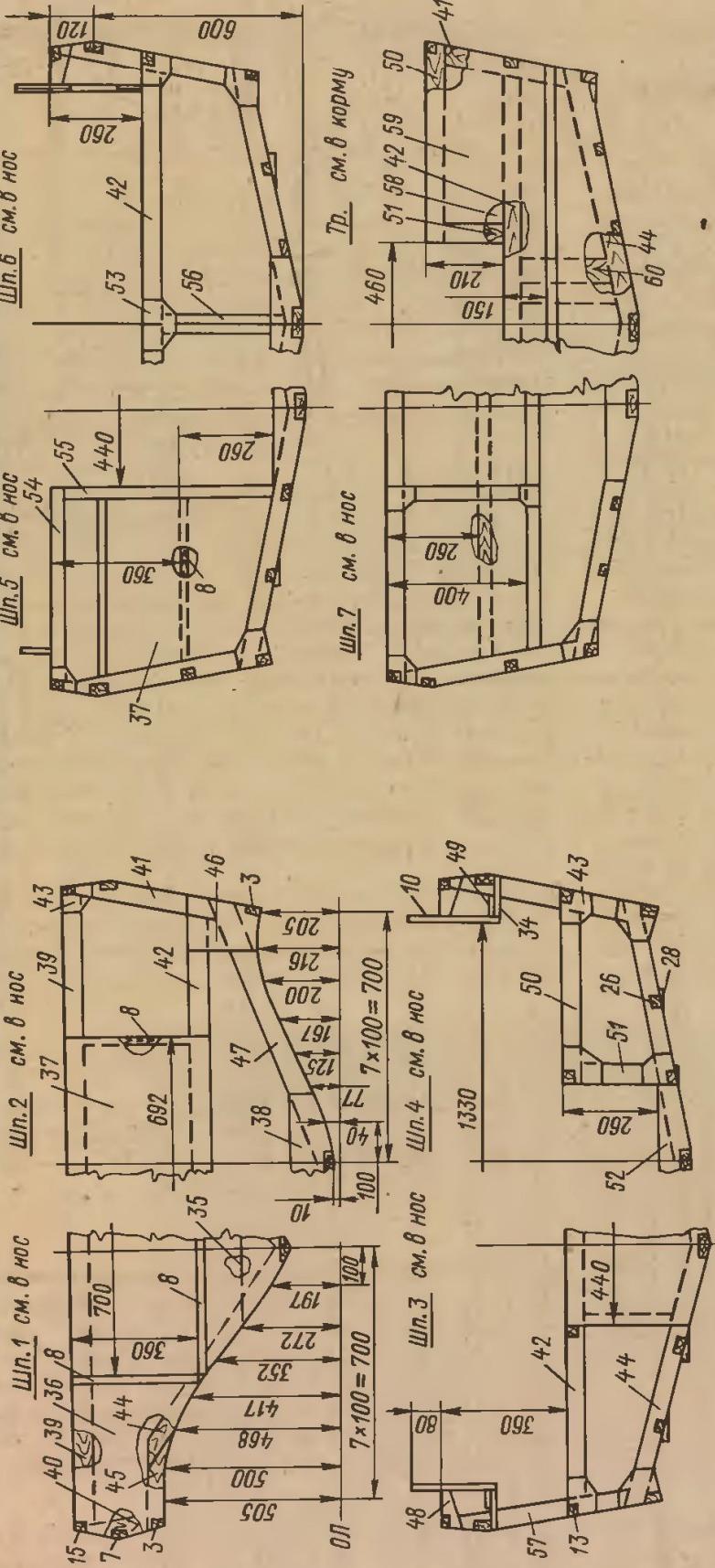
Для использования в холодную или плохую погоду предусмотрена быстросъемная легкая рубка из 4-миллиметровой фанеры, закрывающая пассажирский кокпит. Высота от продольных сидений до подволока рубки — 900 мм.

Для удобства посадки в лодку средняя часть лобового стекла (шириной 420 мм) выполнена

«РБ-470»

## Конструктивный чертеж.





*Сечения по шпангоутам.*

1 — киль 20x50; 2 — кница транцевая 20x100x100; 24 — заполнитель 20x300; 25 — зашивка рубки, фанера  $\delta = 4$ ; 26 — стрингер днищевой 20x20; 27 — бруск 48 — кница 70x120, фанера  $\delta = 4$ ; 49 — полка, фанера  $\delta = 4$ ; 28 — редан продольный 20x40; 29 — подуклочина; 30 — стринтер днищевый 20x40; 31 — обшивка днища, фанера  $\delta = 4$ ; 32 — привальный брус 20x30; 8 — рейка 20x20; 9 — обшивка палубы, фанера  $\delta = 4$ ; 10 — фальшборт, фанера  $\delta = 8$ ; 11 — кормовое сиденье, фанера  $\delta = 8$ ; 12 — шпангоут; 13 — стрингер бортовой 15x20; 14 — сиденье носового кокпита, фанера  $\delta = 8$ ; 15 — стрингер палубный 20x20; 16 — угольник алюм. 2x20x20; 17 — оргстекло  $\delta = 6$ ; 18 — стрингер палубный 15x20; 19 — брештук 25x45; 20 — бобышка 40x80x200; 21 — буртик, дуб 25x35; 22 — зашивка боковых стенок кокпита, фанера  $\delta = 4$ ; 23 — дно кокпита, фанера  $\delta = 8$ ; 24 — флортимберс 20x70x300; 45 — кница 160x200, фанера  $\delta = 4$ ; 47 — флортимберс 20x70x800; 48 — кница 70x120, фанера  $\delta = 4$ ; 49 — полка, фанера  $\delta = 4$ ; 50 — балка 20x30x600; 51 — стойка 20x30x200, кница 100x440, фанера  $\delta = 4$ ; 53 — кница 100x150, фанера  $\delta = 4$ ; 54 — полубимс 20x30x550, стойка 20x30x600; 56 — стойка 20x30x350; 57 — топтимберс 20x30x550; 58 — зашивка транца наружная, фанера  $\delta = 8$ ; 59 — зашивка транца внутренняя фанера  $\delta = 4$ ; 60 — заполнитель  $\delta = 20$ ; 61 — настил кокпита, фанера  $\delta = 4$ ; 62 — стрингер днищевой 20x35; 63 — топтимберс 20x30x450; 42 — балка 20x30x1500; 43 — кница 120x400, фанера  $\delta = 4$ ; 38 — кница 20x30, бимс 20x30; 40 — топтимберс 20x30x200; фанера  $\delta = 8$ ; 62 — стрингер днищевой 20x35; 63 — крышка трюма, фанера  $\delta = 8$ .

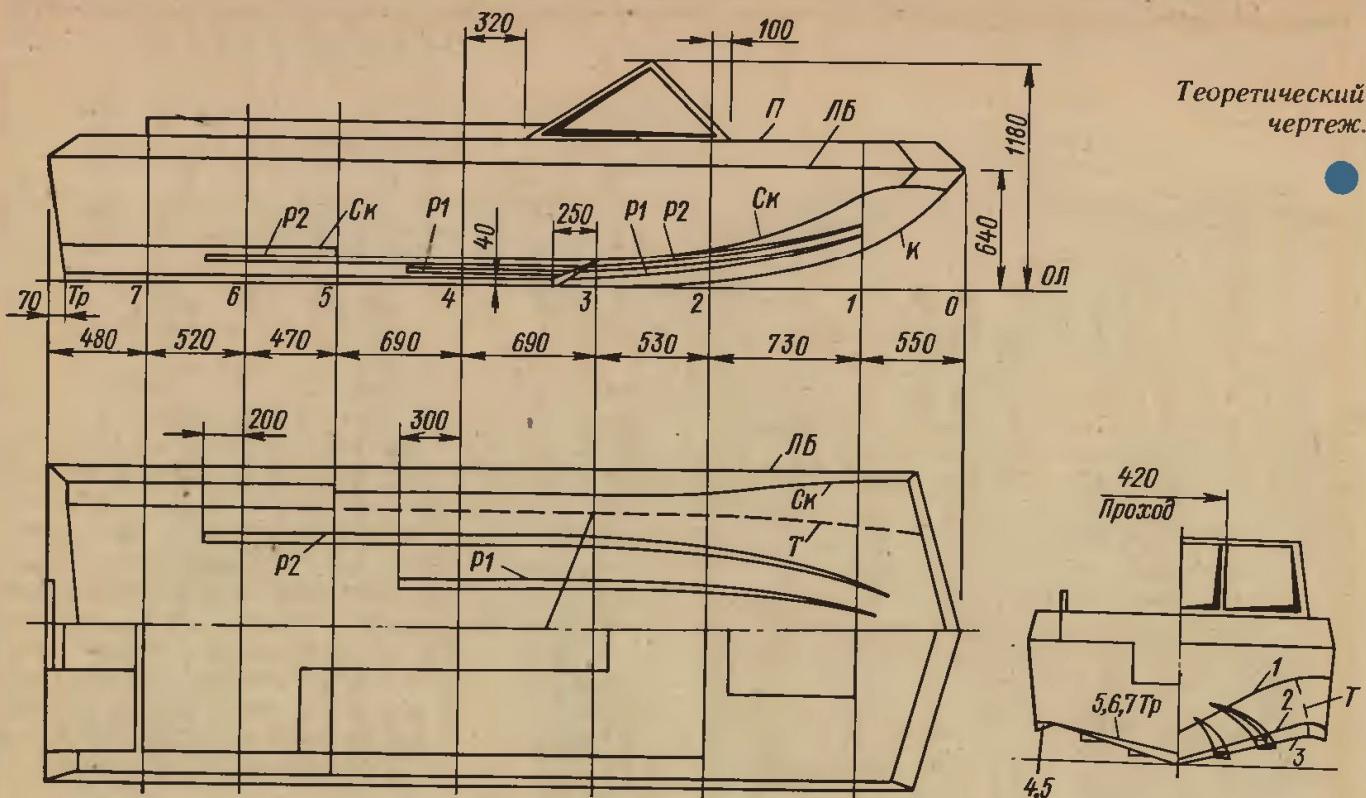


ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ

Линия	# шпангоутов							
	1	2	3	4	5	6	7	Tp.
Киль — К	100	10	0	40	40	40	40	40
Скула — Ск	505	205	140	140	140/190	190	190	190
Редан — Р1	190	60	50	75	—	—	—	—
— Р2	240	140	120	125	125	125	—	—
Тоннель — Т	460	216	160	160	160	—	—	—
Борт — ЛБ	640	640	640	640	640	640	640	640
Палуба — П	720	720	720	720	720	720	720	720
Высоты от ОЛ, мм								
Скула — Ск	775	720	700	700	700	720	720	720
Редан — Р1	110	220	250	250	—	—	—	—
— Р2	230	420	480	480	480	480	—	—
Тоннель — Т	540	600	625	625	625	625	625	625
Борт — ЛБ	800	800	800	800	800	800	800	800
Полушироты от ДП, мм								
Скула — Ск	775	720	700	700	700	720	720	720
Редан — Р1	110	220	250	250	—	—	—	—
— Р2	230	420	480	480	480	480	—	—
Тоннель — Т	540	600	625	625	625	625	625	625
Борт — ЛБ	800	800	800	800	800	800	800	800

откидывающейся на петлях к левому борту. Предусмотрен также мягкий тент; высота его от заднего (поперечного) сиденья также равна 900 мм.

Конструкция мотолодки очень проста и технологична. Все шпангоуты, кроме шп. 1, 2 и 3, имеют одинаковую ширину, высоту и угол внешней килеватости. Борт и палуба плоские. Поперечный набор, совмещенный с деталями внутреннего оборудования, и продольные рундуки, обеспечивая большую жесткость, позволяют уменьшить массу лодки.

Сборка корпуса производится «килем вверх» на эпоксидной смоле с гвоздевой запрессовкой.

Предварительно подогнанная обшивка оклеена стеклотканью (по «внутренней» поверхности), поэтому после сборки лодки остается только оклейка набора и оборудования. Днище оклеивается двумя, а борта одним слоем ткани. По килю и форштевню дополнительно укладываются полосы стеклоткани шириной 150—200 мм (в местах наибольшего истирания).

Мотолодка эксплуатируется в течение 8 лет на реке Дон и в Азовском море, участвовала в дальних походах (Ростов — Керчь — Ростов); она прочна и надежна.