



Многие новаторские идеи поначалу принято идеализировать, считать их чуть ли не панацеей — особенно такие конструкторски “красивые”, как обводы типа “морские сани”, разработанные Уффа Фоксом, публикации о которых в “КиЯ” вызвали в начале 70-х настоящий бум. Большие и маленькие “сани Фокса” строили тогда по всей стране десятками. С тех пор первоначальный ажиотаж заметно утих, но оригинальные обводы по-прежнему вызывают интерес самодеятельных судостроителей. Решил проверить на практике их качества и наш читатель из Астрахани Петр Ленаев.

Снова о “санях Фокса”

Представляя вашему вниманию трехметровую картоп-лодку с обводами Уффа Фокса, сразу хочу предупредить, что ничего нового в нашем варианте нет. Целью постройки было выявить сильные и слабые стороны обводов.

Данная лодка изготовлена в домашних условиях из доступных на тот момент материалов — из фанеры с последующей оклейкой стеклотканью. Толчком к постройке послужила статья М. Качеева, опубликованная в № 77 “КиЯ”. Взятый за основу теоретический чертеж особых изменений не претерпел. Единственные отличия — это угол атаки гидролыж и отсутствие наклона транца. Если первая мера, на наш взгляд, себя оправдала, то вертикальное положение транца на лодке с такими размерами была выбрано ошибочно. Более радикальные изменения вносить не стали, хотели опробовать классическую конструкцию.

Еще один наш недочет — избыточная масса корпуса (80 кг). Сечение элементов набора стоило бы уменьшить. К тому же межкорпусное пространство мы заполнили вспененным двухкомпонентным пенополиуретаном высокой плотности. Жесткость корпуса при этом получилась колоссальная — лодка представляет собой сплошной поплавок. Исходя из опыта эксплуатации, могу уверенно сказать, что подобная мера для внутренних водоемов чрезмерна. Хотя при таких характеристиках лодку уже можно смело использовать для хозяйственных нужд. Нам доводилось перевозить на ней в режиме глиссирования всевозможные строительные материалы, в том числе и такие негабаритные предметы, как двухдюймовые трубы длиной 9 м по шесть штук за раз, и при этом в лодке находилось еще два человека — никаких намеков на нештатную ситуацию, лодка очень устойчива что на ходу, что на стоянке. Просторный кокпит позволяет разместить массу крупногабаритного груза, к тому же он на 10 см выше уровня воды, и добавив шпигаты, можно сделать его самоотливным.

Второй козырь “Фокса”, помимо устойчивости, — это возможность выбора мощности силовой установки в достаточно широком диапазоне (на трехметровой лодке — от 8 до 20 л.с.). Наша лодка уверенно глиссирует уже при скорости 23 км/ч — очень достойный результат, учитывая изначально



относительно малую площадь глиссирующих поверхностей. Выход на глиссирование занимает приблизительно 2–5 с, кормовой дифферент заметен, но лодка не встает “свечой”, так что обзор по курсу вполне приемлемый. Эксперименты по изменению угла откидки мотора не выявили особой ответственности этой меры — на небольшой лодке проще изменить центровку, переместив пассажиров или груз. Хотя налегке, в одиночку, желательно “занутрить” мотор, особенно при короткой “битой” волне (на нашей лодке это сделать не позволяет вертикальный транец).

Но большей частью мы эксплуатируем ее под 22-сильным

мотором “Привет” массой 38 кг (для столь компактного корпуса это немало). Несмотря на возраст, движок, выпущенный в 1980 г., сохранил практически все заводские детали и запускается с пол-оборота. Развиваемая с ним скорость на спокойной воде достигает 60 км/ч. Брызговая пелена срывается с кормовой трети корпуса, а кильватерная волна минимальна. Лодка идет стабильно, но при поворотах следует соблюдать осторожность — наружный борт упирается в воду и поднимает массу брызг, крен при этом тоже наружный. Короче говоря, данные обводы не располагают к выполнению разного рода акробатических номеров, свойственных тем же гидроциклам.

Еще один их минус — сравнительно большая осадка (у нас — порядка 10–15 см), так что мелководья приходится преодолевать “пешим строем”, а на водоемах с разросшейся подводной растительностью лодка просто вязнет.

Но в общем и целом, несмотря на некоторые ограничения, лодкой мы довольны. Странным кажется тот факт, что информация о судах с такими обводами более крупного размера полностью отсутствует — по крайней мере, в последние годы, а известные нам немногочисленные промышленные образцы тоже относятся к категории “картоп” (однотипные с нашей стеклопластиковые лодочки выпускает астраханская фирма “Селга”, алюминиевая “Сазанка” Саратовского авиационного завода и “Фокс-300”, некогда выпускаемый одной из нижегородских фирм, насколько мне известно, уже сняты с производства).



Внешний облик “Фокса”, конечно, спорен — с позиции большей части водномоторников такой корпус чересчур уж “смаживает на баржу”. Разглядеть за силуэтом “гадкого утенка” универсальную лодку с высокими мореходными качествами, идеально подходящую для рыбаков, туристов и просто для любителей активного отдыха многим попросту не позволяют сложившиеся стереотипы. Впрочем, не так сложно придать ему и более привычные глазу формы. При постройке следующей лодки собираемся сделать корпус остроносым, увеличив как длину, так и ширину, но сохранив эффект взаимодействия несущих поверхностей. Цели, ради которых будет построена эта лодка — малый вес, хорошая мореходность и, разумеется, скорость. В регионе, где самые быстходные лодки развивают до 100 км/ч, двигаться медленно просто несолидно.



Mercedes СУДОВЫЕ ДИЗЕЛЯ

74 л.с. — 9840 евро

Продажа судовых дизелей, лиценз. “Perkins”. Недорого
Рекомендации по установке. “Тольяттинская судоверфь”
тел. (8482) 41-1818, 45-0664; www.volga-flot.ru

ТехноСпортЦентр
ВЫ ВЫБИРАЕТЕ НАПРАВЛЕНИЕ. ОСТАЛЬНЫМ НУЖНА ДОРОГА.

АЭРОБОТЫ

СНЕГ - ЛЕД - ШУГА - ТОРОСЫ - КАМЫШИ - БОЛОТО
ГРЯЗЬ - ПЕСОК - ГРУНТ - МЕЛКОВОДЬЕ - ВОДА

Суда на воздушной подушке

Причалы и платформы

Аквапарки и водные велосипеды

Катера, лодки, лодочные моторы

НОВИНКА! FishMagnet
ФишМагнит
Электронная приманка для рыбы

На всякую рыбу!
В любой сезон!

(812)322-6060
Подробная информация, фото и видео на сайте:
www.technosportcenter.ru