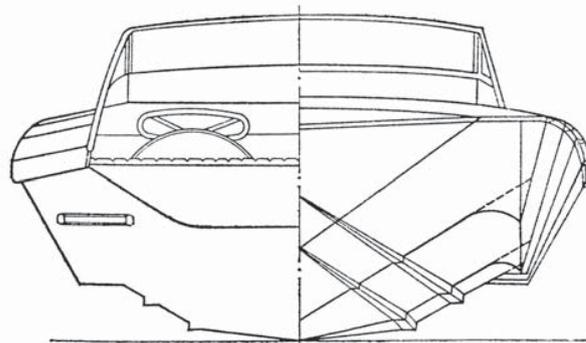


Хорошая лодка «Радуга»



Огромная благодарность конструктору Юрию Зимину за этот проект. Такой замечательной мотолодки я еще не видел. С 40-сильным мотором «Yamaha» (1992 года выпуска) и винтом шагом 12" 4.1-метровая фанерная лодка без труда выходит на глиссирование с пятью людьми и багажом на борту, а развивает при этом скорость 40–42 км/ч. С водителем и одним пассажиром «Радуга» идет буквально на «пятке» гидролыжи, и скорость возрастает до 55–56 км/ч.

Очень нравится и ее мореходность. Когда мы отдыхали на озере Селигер, ходили в любую погоду и любимыми курсами. Лодка не дельфинирует, не рикошетирует, даже против волны и по кося волне идет мягко, ровно и устойчиво, не забрызгивается.

Уверен, что если поставить винт с большим шагом, то с малой нагрузкой лодку наверняка можно будет разогнать до 60–62 км/ч. По воде она идет очень красиво. Создается впечатление, что лодка висит в воздухе и еле касается воды. Кстати, я похоже разгадал, почему она называется «Радугой». Дело в том, что остается «газированная» вода за гидролыжей и «пыль» от брызго-

отбойников. Эта пыль на солнце переливается, вот и появляется настоящая радуга. На других лодках такого я не видел.

Самой продолжительной поездкой был 14-дневный поход от города Тверь до Селигера по Волге и Селижаровке и обратно. Туда и обратно – это не менее 650 км пути по порогам и перекатам. «Радуга» ведет себя превосходно – гидролыжа не только уменьшает осадку (по сравнению с «глубоким V»), но и позволяет перекачивать и перетаскивать лодку с меньшими усилиями. На данный момент на моей лодке пройдено уже около 1200 км (нелегких – кто знает Волгу выше Твери, подтвердит). За это время трижды пробивали дно, однако ремонт занимал обычно лишь несколько минут – пробоины оказывались небольшими.

Лодка построена строго по приводимым в «Кия» № 61 чертежам. Незначительно изменены конструкция рецесса, сечения киля и толщины гидролыжи (4 мм) и бортов (3 мм). Вместо пенопласта брызгоотбойник и тоннели заполнял монтажной пеной. Лодку оклеил следующим образом: днище – двумя слоями «толстой» стеклоткани (сатин), борт – одним слоем «тонкой» стеклоткани. В каче-

стве связующего использовал эпоксидно-диановую смолу, наносил ее кистями, разглаживал шпателями, прогревая монтажным феном (для повышения текучести массы и улучшения пропитки ткани).

Все открытые деревянные детали и конструкции внутри корпуса пропитаны пинотексом «до отказа» (древесина перестает впитывать; на поверхности появляется «корка»).

Лодка стоит на воде, но за три года на фанере ФК и ФСФ (обычная, не водостойкая) нет ни одного отслоения. Внутри лодки я сделал бортовую зашивку, внутри которой расположены шкафчики и багажники. Зашивка служит и акустическими «ящиками» для динамиков (впереди 2×35 Вт; сзади 2×15 Вт). Звук с обычной автомагнитолы на 55 Вт получился просто улётный. Впереди расположен багажник с запирающейся дверкой.

В салоне – два ряда сидений, под которыми образовались вместительные рундуки. Спинка переднего дивана цельная, откидывается на петлях на направляющие бруски, приклеенные к бортовым зашивкам. При устройстве на ночлег передняя спинка откидывается назад, а задняя – укладывается в промежутки на направляющие бруски между задним диваном и откинутой спинкой переднего дивана – получается удобное мягкое спальное место размерами 1.8×1.5 м. Все диваны и спинки обтянуты кожзамителем; внутрь вложены порис-

тые подушки от автомобильных сидений.

Лобовое стекло от автомобиля «Москвич-2140» (заднее). Боковые – из оргстекла. Рамка лобового стекла самодельная, из П-образного профиля. Основания диванов вырезаны из 8-миллиметровой фанеры и приформованы к корпусу «мокрыми» угольниками. Тент из ПВХ шит самостоятельно. Дуги для тента – от «Прогресса-2».

Необходимо отметить, что все эти «усовершенствования» утяжелили лодку до 150–160 кг против 100–120 кг по проекту. Мотолодка оборудована стоячным и ходовым огнями, дистанционным управлением, причем машинка и тросы газа и реверса «родные», а рулевое – собрано по обычной двухтросовой схеме с барабаном и роликом. Каких-либо недостатков в такой системе я не нахожу. Окрашена лодка автомобильной акриловой эмалью «Vika» в два слоя. Все внутренние деревянные части (видимые), кроме пинотекса, покрыты еще лаком.

В целом получилась быстрая, многофункциональная прочная и мореходная лодка, которую ни на какую другую я не поменяю.

В заключение хочу повторить фразу одного из авторов «Кия»: «Стройте «Радуги» и радуйтесь жизни!».

Остается поблагодарить всех, кто мне помогал или, хотя бы, не мешал. Привет любителям-судостроителям!

Артём Покровский, г. Тверь