

на скорости 100–110 км/ч крепления стойко выдержали и не подводят до сих пор – уже несколько сезонов.

Одним из самых трудоемких процессов при эксплуатации Walker Bay 8 стал подъем ее на подготовленные поперечины релингов. Первый же сезон погрузок-снятий лодки методом подхода с тыла машины и с неизбежной тяжестью в позвоночнике навели меня мысль об оптимизации этого процесса. После некоторой доработки поперечин у них появились продольные направляющие, надежно фиксирующие их на нужном расстоянии и служащие опорой для скользящего по ним носа лодки. На носу прикреплена ручка, облегчающая транспортировку лодки на берегу. При скольжении носа лодки по продольным направляющим она предотвращает уход носа в сторону. В начале продольных направляющих по-

явилась еще одна поперечина круглого сечения, правый и левый концы которой заглушены брусочком-бортиком. Длина поперечины ограничивается внутренним расстоянием между бортами лодки в том месте, где она их касается после погрузки и закрепления. Теперь при водружении лодка ставится «на попа» под углом и опирается носом на круглую поперечину. Для удобства с внешней стороны кормовой части лодки я также закрепил две ручки. Взявшись за ручки, я поднимаю лодку на уровень багажника, вес лодки распределяется между мной и моим неодошвенным помощником – круглой поперечиной. Погрузка становится не в тягость для позвоночника, а в радость сознания победы механики, при том что лодка с установленными надутыми бортами поправилась до 40 кг. При обновлении автомобиля, одной

из основных дополнительных опций было наличие релингов для перевозки крупногабаритных грузов и, естественно, лодки. Адаптация поперечин под новый автомобиль ограничилась изменением угла крепления штатных пластиковых держателей на релинги с помощью текстолитовых пластин в форме клина.

Пропустив два сезона по семейным (рождение второй дочки и параллельное улучшение жилищных условий) и криминальным (кража мотора) обстоятельствам, обязуюсь в этом сезоне пройти новые реко-озерные мили, наработать незабываемые моточасы на новом б/у-моторе, покатать по волнам жену, дочек и друзей, подарить всем радость, счастье и положительные впечатления.

Всем удачи, здоровья, творческих успехов и далеко идущих, бегущих и летящих планов! **Л**

Анатолий Кузнецов, Владимир Хазов

Проверенный метод уплотнения речной обшивки

На протяжении многих лет в городе Николаеве серийно строились флотские ялы, шлюпки различного назначения, а также парусные яхты. Возобновлялся состав рыболовного флота, строились рыбацкие фелюги. Поскольку весь этот разномастный малотоннажный флот был в основном деревянным, был наработан богатый технологический опыт, и из накопленных приемов не все еще сгнили. Об одном из них и пойдет речь.

Древесина, подобно некоторым другим материалам, обладает «памятью», и это свойство научились использовать в судостроении наши предки. Технологические секреты передавались из поколения в поколение. Авторство их потеряно во тьме веков, а польза бесспорна и поныне. Мы расскажем о простейшем, но очень эффективном способе уплотнения однослойной речной обшивки. Технологическая схема для обшивки вглядь показана на рисунке. Технология реализуется на самом примитивном уровне: – при укладке поясьев обшивки соседние рейки прималковываются с припуском на обе кромки (поз. 1); – по стыкуемым кромкам прокатывают канавки (поз. 2), вдавливая древесину на глубину припуска. Для этого изготавливался

соответствующий инструмент, который выглядит как обычный рубанок, только вместо железки на одну ось установлены стальные диски с острой кромкой (сейчас найдется много других вариантов); – припуск после этого снимается с помощью обыкновенного рубанка (поз. 3); – после спуска на воду и забухания древесины получается герметичный замок многоразового действия (поз. 4). Такая обшивка рассыхается так же, как и любая речная, но зазоры между поясьями получаются меньше, и герметичность

восстанавливается намного быстрее. Эта технология применялась и для клинкерной обшивки. Прокатку поясьев обшивки делали в местах перекрытия на тыльной стороне верхнего пояса и на лицевой стороне нижнего пояса. Таким образом, после забухания досок обшивки образовывался герметичный замок. Прокаток можно было делать и более трех – в зависимости от ширины перекрытия или толщины рейки. Корпуса с такой обшивкой не боялись рассыхания и отличались завидным долгожительством.

