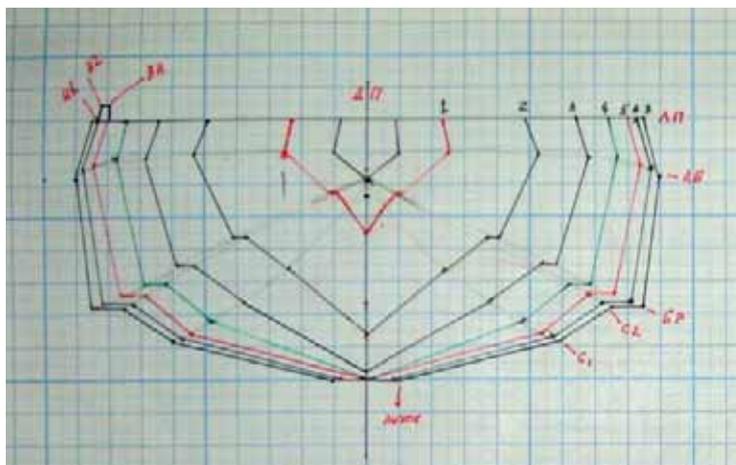


# Как построить моторную лодку

## Фоторепортаж с краткими пояснениями



Монтаж носовой оконечности. Выклеивается форштевень, ставится форшпигель – носовой транец.



Эскиз теоретического чертежа (проекция корпус)

В ноябре 2006 г. в телефонном разговоре с редакцией я сказал, что собираюсь построить катер по собственному проекту и обещал сообщить о том, что получится. Теперь выполняю обещание.

Разработка проекта заняла около двух месяцев, причем основное время ушло на теоретический чертеж, т. е. разработку форм корпуса. Обводы корпуса я вычертил, стараясь использовать все лучшее из напечатанного в вашем журнале и катерной литературе. Большую практическую ценность представили для меня проекты «Радуг» Юрия Зимина.

Требовалось создать комфортабельный и быстроходный 5-метровый ка-

тер под мотор 70–90 л.с., обладающий достаточно мягким ходом на речной и озерной волне. В конце концов, я остановился на двухскуловом варианте с килеватостью на транце 14–15°, центральной лыжей шириной 200 мм и продольными реданами. На днище сделана дополнительная скула, которая способствует уменьшению смачиваемой поверхности на полном ходу. Брызгоотбойник на главной скуле от самого форштевня до транца, где его ширина составляет 100 мм, делает катер остойчивым на стоянке и помогает выходу на глиссирование; носовые части брызгоотбойников при входе в большую волну работают, как две лыжи – выталкивают катер, не давая ему зарываться носом.

Катер я начал строить 11 января 2007 г. В этот день кроме основных эскизов у меня ничего не было, а комплект рабочих чертежей и не разрабатывался. Работал вечерами и по выходным. Строительство закончил 14 июля. Можно было построить быстрее, но 80% времени пришлось работать в одиночку. За эти полгода позволил себе только два выходных, даже в свой день рождения работал до часу ночи.

В постройку катера «КВ»\* вложил весь свой опыт и знания. Я с 11 лет занимался судомоделизмом, затем парусным спортом, и всегда журнал «Катера

\* «КВ» – очевидно, первые буквы фамилии и имени автора. – Прим. ред.

### Основные данные моторной лодки «КВ-2»

Длина, м	5.0
Ширина, м	1.85
Осадка порожнем, м	0.18
Высота борта, м:	
– минимальная	0.85
– на миделе	0.95
Высота транца (под ПМ), м	0.51
Высота габаритная, м	1.35
Килеватость, град.:	
– на транце	14
– на миделе	24
Вес порожнем без мотора, кг	280
Мощность ПМ, л.с.	до 90
Пассажировместимость, чел.	7





Выставленный поперечный набор подготовлен к монтажу днищевых стрингеров



Продольный набор установлен, идет монтаж брызгоотбойников по скуле



Идет установки обшивки. Поставлены бортовые пояса и верхние пояса днища.



Монтаж наружной обшивки закончен. Заделываются головки шурупов.

и яхты» был моим учебником и пособием.

Катер получился, по моему мнению, удачным – очень вместительным и обитаемым: в него с комфортом усаживаются семь человек. Он пригоден как для сравнительно длительного отдыха, так и для выходов на рыбалку с ловлей на спиннинг, удочку или сетями.

Катер имеет две пары полноценных весел; подключины установлены как в главном кокпите, так и в носовом, грести можно одновременно обеими парами весел.

Оборудованы носовой рундук, носовые боковые рундуки, рундуки под задним сиденьем и отдельно – за его спинкой. Так что для размещения снаряжения и походных вещей места достаточно.

Скорость катера с 75-сильным подвесным мотором «Yamaha» налегке – за 70 км/ч; вчетвером уходим от «Ракеты». Устойчивость на ходу потрясающая: на полной скорости можно поворачивать руль в любую сторону насколько хватает быстроты рук.

Во время испытаний на Енисее на

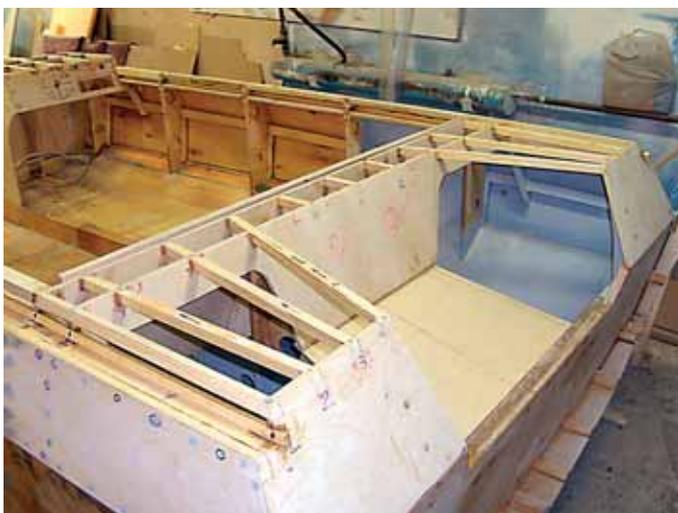
моторе был установлен алюминиевый гребной винт шагом 19". Мечтаю о «соласовском» винте с таким же шагом, но из нержавеющей стали, так как алюминиевый кавитирует на большой скорости (отслаивается краска с середины лопастей). Считаю, что с нержавеющей винтом скорость должна еще прибавиться. Это я проходил на своей «Казанке 5М4» и «Yamaha-55», которую тюнингвал сам (да так, что инспектор ГИМС принял ее за «Сильвера», могу выслать фотографии).

Можно было бы сделать на катере другую рамку стекла, но все упиралось в деньги, так как заказывать из алюминия очень дорого. Кроме того, хотелось все сделать самому – от киля до тента.

\*\*\*

Вместо чертежей привожу фотографии, прибавив к ним лишь самые краткие пояснения.

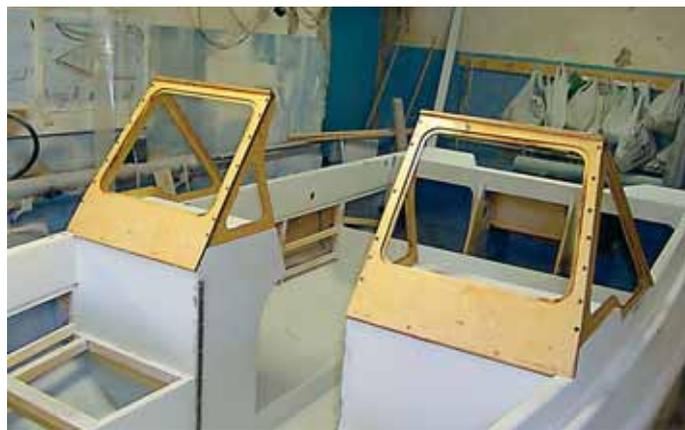
Катер (правильнее называть «КВ-2» моторной лодкой, но мы по привычке именуем свой корабль катером) построен из дерева – в основном из водостойкой фанеры ФСД. Толщина фанеры на днище – 6 мм, на бортах, палубе и



Корпус раскантирован. Идет монтаж подмоторного рецесса и палубы в корме.



Укладка блоков пенопласта и установка пайола.



Монтаж внутренних конструкций в кокпите

пайоле – 4 и 6 мм. Днище оклеено шестью слоями стеклоткани, борта – двумя слоями, палуба и корпус изнутри – одним. Общая толщина днища получилась равной 8.5 мм, борта – 5 мм. Все соединения проклеены стеклотентом шириной 60–80 мм.

Шпангоуты изготовлены цельными из фанеры ФСД толщиной 12 мм с усилением накладками из сосны 12×30 мм.

Продольный набор выполнен выклеиванием по месту из реек толщиной 10 мм на эпоксидной смоле с запрессовкой шурупами. Сечения балок набора: кила – 40×40, привального бруса и основных скуловых стрингеров – 40×30, стрингеров бортовых и скуловых промежуточных – 15×30 и 15×40.

Транец сделан из двух слоев 12-миллиметровой фанеры и также оклеен стеклотканью. Подмоторная балка 170×50 мм проходит от борта до борта. Рецесс самоотливной.

Крепеж – шурупы. Их размеры и шаг принимались по рекомендациям книги Д. Курбатова «15 проектов судов для любительской постройки» (незамени-

мого пособия для самостоятельных судостроителей).

Плавуность обеспечивается пенопластом и полиуретановой пеной, размещенными под пайолом по всей длине и ширине лодки, а также под палубой борта, в носу и на транце. Общий объем заложенных материалов плавуности составляет примерно 1.2–1.3 м<sup>3</sup>.

Рулевая машина и тросы управления (рассчитаны на мощность до 150 л.с.) – импортного производства (Италия).

На панели приборов на посту управления установлены: тахометр, датчик трима, выключатель массы с индивидуальным ключом, гнездо прикурива-

теля для подключения фары-искателя, тумблеры.

Топовый и бортовые огни выполнены на светодиодах напряжением 12 В и запитаны от главной электроцепи лодки.

В лодке установлена водоотливная электрическая помпа производительностью 30 л/мин (напряжением 12 В). Она укомплектована всеми положенными деталями швартовного и буксировочного устройств (утки, буксирные скобы, ручки-подножки) и спасательными средствами, а также носовым ходовым тентом и главным тентом основного кокпита.



Отделка лодки внутри и снаружи



**Примечание редакции:** На видеоролике, присланном Виктором Коскиным вместе с другими материалами по лодке, видно, что при полной нагрузке лодка идет с правильным дифферентом, но заметно дельфинирует. О причинах этого вида ходовой неустойчивости можно только догадываться. Вероятнее всего, тому виной неправильно выбранная ширина днища по скуле, она обеспечивает хорошую ходкость, но слабо демпфирует килевую качку, особенно если загрузка лодки близка к предельной. Тем, кто соберется построить подобную моторную лодку, стоит иметь в виду эту особенность, и заранее принять меры по устранению возможного дельфинирования – применить мотор с системой гидрооткидки либо установить транцевые плиты.