

Экономичная лодка-дори

Сергей Кузнецов, Шлиссельбург



Длина наибольшая – 7.0 м, ширина – 1.6 м, водоизмещение – 750 кг, материал корпуса – фанера

Задумывая лодку, я исходил, конечно же, из собственных требований: перевозка грузов или 6–8 пассажиров, а также дальний туризм. Она должна быть мелкосидящей, поскольку к концу лета выход на большую воду пересыхает и реку можно перейти в сапогах, и также быть не-



дорогой в постройке и эксплуатации. Кроме того, мое судно должно нести значительную нагрузку, не сильно теряя в скорости, если потребуются – легко идти на веслах. В нем должно быть место для защищенной ночевки 4–6 человек – двое в носовой и двое в кормовой каютах, еще двое на рундуках в кокпите под легким тентом. Эксплуатация в большую волну не предполагалась, если на Ладожском озере разгуляется волна более полуметра, я предполагал вытаскивать лодку на пляж, что впоследствии много раз подтвердилось – желающих качаться на волнах не находилось. Принятые обводы типа «дори» хоть и простые на вид, но на воде хороши.

Для постройки использовалась бе-

резовая фанера 2.4×1.2 м. На днище пошло 3 листа s9 мм, из обрезков носового листа я сделал подмоторный колодец. 12 листов s6 на все остальное. Лодка собиралась на стапеле вверх килем на шпангоутных рамках со шпацией 1000 мм. Сначала я сделал простую плазовую разбивку, уменьшив длину до 3.5 м, а полушироты оставив «один в один». Вычерчивал по заданным длинам и широтам на миделе и транце, а также по высотам. Посчитал центр величины, он оказался рядом с гребной переборкой. Посадка лодки на воде идеальная. Водоизмещение при осадке 0.15 м – 750 кг, тоже хорошо. На вычерченной на плазе проекции «Корпус» собрал все шпангоутные рамы и отдельно вычертил контур транца с учетом наклона. Флоры шпангоутов в каютах в последствии снял, чтоб не мешали расстелить матрас. Толщины фанеры днища s9 вполне хватает, три года эксплуатации и многократные вытаскивания на сушу это подтвердили. Дополнительно днище снаружи защищено резенкилем в ДП и двумя короткими накладками на днище, чтобы меньше царапать по песку на пляже. Сделал мощный привальный из трех ламинированных реек по 25 мм, в него врезаны подключины. Он не только защищает корпус, но и хорошо отсекает брызги.

Первым мотором стал «Ветерок-8». Лодка показала хороший ход, мотор легко снимать и ставить, но намучившись с его прожорливостью, плохой работой на малых оборотах и тяжелым

стартом, я приобрел четырехтактный 6-сильный Mercury и теперь не нарадуюсь: 12-литрового бака хватает на весь день. Пробовал ставить «Ветерок-12», скорость не выросла, только корму притопил глубже. Экономичный Mercury не очень тяжел, его легко снимать и ставить. Один раз было интересное сравнение: друг на «Прогрессе» с «Вихрем-30» и 6 пассажирами на борту шел сзади. У меня столько же людей и всего 6 сил, но скорость одинаковая, да и волны от моей лодки меньше. Преимущество удлиненных корпусов при большой нагрузке и малой энерговооруженности налицо. Длину в 7 м я считаю экономически и физически предельной – одна шлифовка и последующая покраска к навигации чего стоит, а на руках вытаскивать на пляж...

По волне высотой более 0.7 м не ходил. Да и тут впечатлений хватало: если идти полным ходом, то брызги с носа летят над головой за корму. Если снизить обороты, то ухудшается управляемость, сказывается парусность при малой осадке. В следующую навигацию хочу попробовать вставить небольшой шверт в уже заранее сделанный колодец под банкой гребца. Также хочу заказать два надувных «рукава» диаметром 0.25 м на борта для аварийной плавучести и комфорта стоянки между лодками. Ожидания оправдались, лодка удалась, есть куда модернизировать, улучшать обитаемость, безопасность.