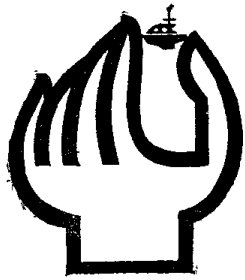
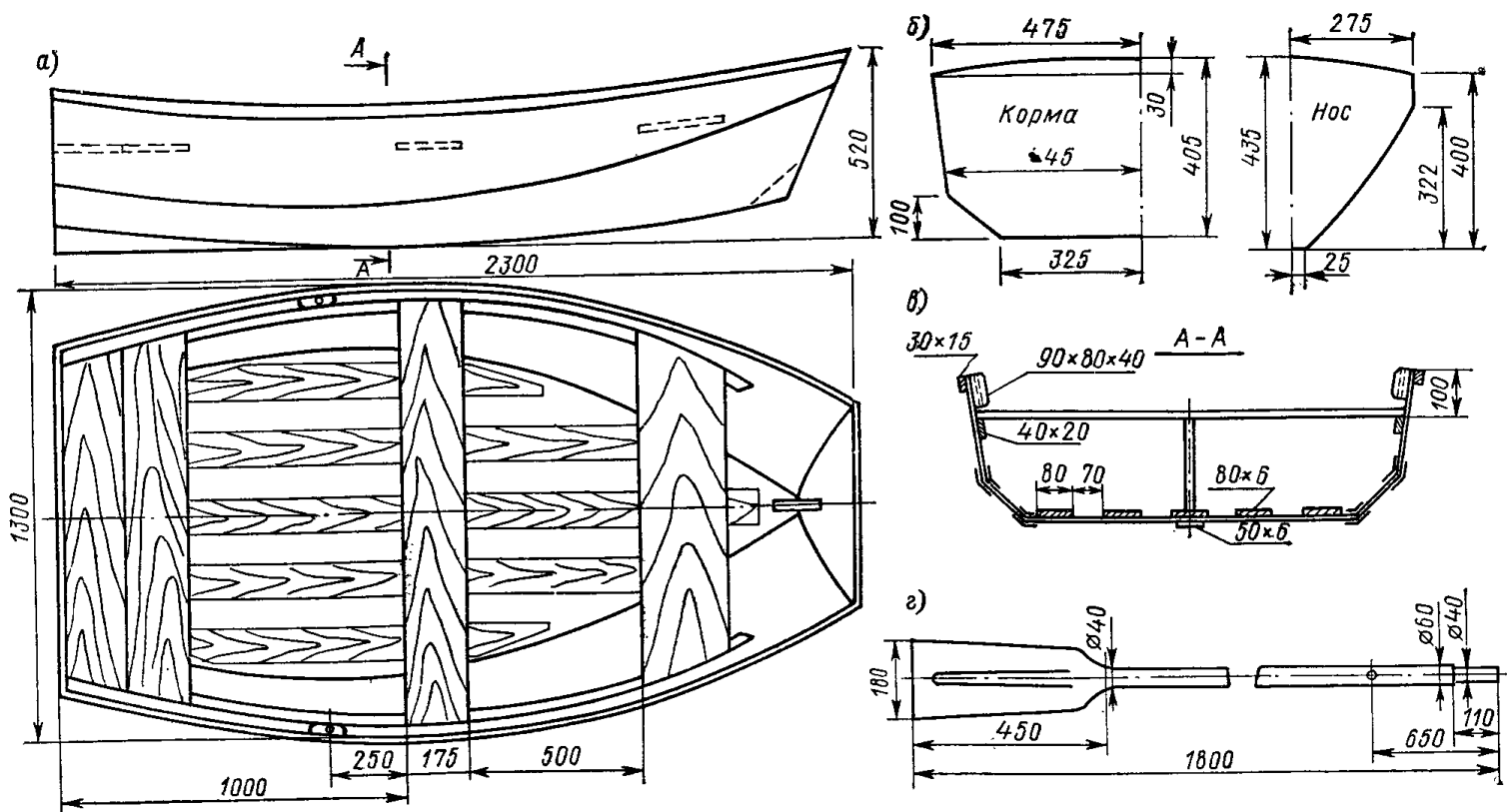


ПОСТРОЕНО  
ЛЮБИТЕЛЯМИ

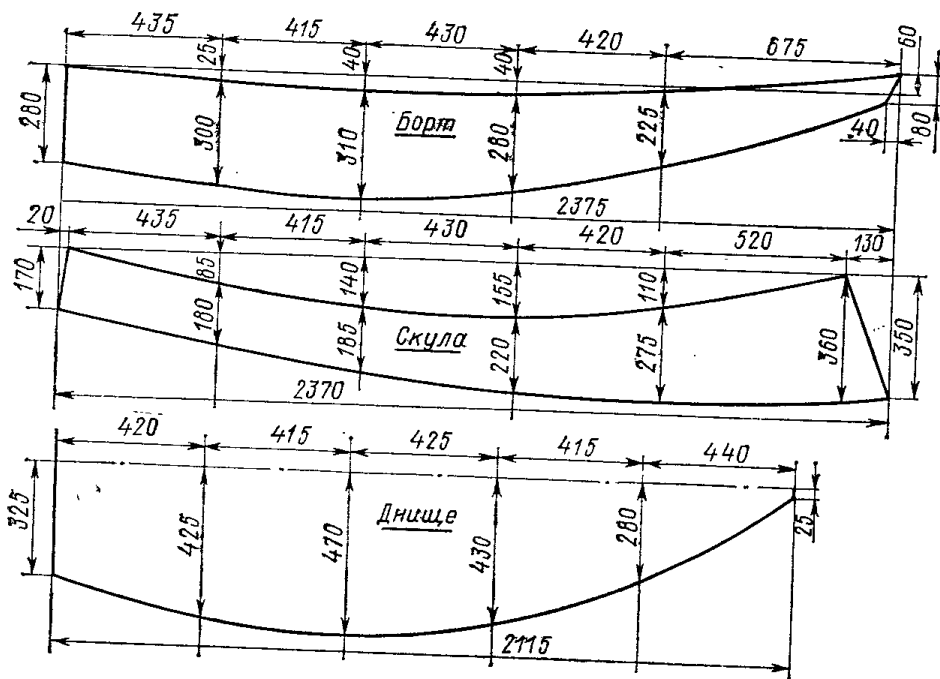


## ЛОДКА ИЗ СЕМИ ДЕТАЛЕЙ

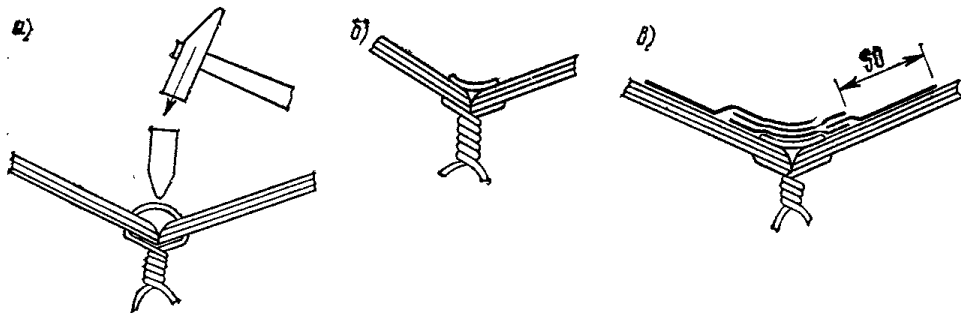
Небольшая статья о тузике «Джек Шпрот», опубликованная в 1975 г. в «КЯ» № 55, привлекла внимание нашего коллектива яхтсменов. Лодочка очень понравилась компактностью (2,3 × 1,3 м), довольно большой вместимостью — на фотоснимке в ней находилось четверо взрослых и двое детей, простотой технологии изготовления.



Общий вид лодки (а), раскрой транцев (б), сечение по мидель-шпангоуту (в) и эскиз весла (г).



Раскрой листов наружной обшивки.



Последовательность выполнения соединений по пазам обшивки: а — установка скрепок из проволоки и их обжимка; б — паз готов к накладке внутренних лент стеклоткани; в — схема расположения лент в соединении.

Мы приняли за основу приведенные в статье габаритные размеры тузика и в течение недели изготовили подобную лодочку.

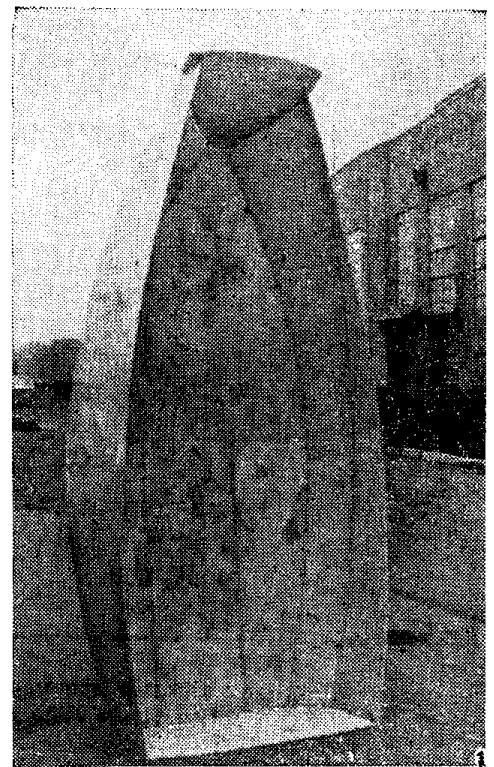
В дело пошли листы обычной строительной фанеры толщиной 4 мм, склеенные (применено соединение «на ус») до длины 2400 мм. Из них в соответствии с приводимыми эскизами выкроили заготовки обшивки.

Сборка корпуса выглядела так. Уложив на пол заготовку днища и соответствующими кромками к ней — заготовки скуловых поясов, соединили их вместе. Сначала заготовки соединяются примерно посередине длины лодки при помощи скрепок из медной проволоки диаметром 1,5 мм. Затем, постепенно сближая кромки, последовательно ставятся также же скрепки в нос и корму по всей длине скулы. В оконечностях форму корпуса задают носовой и кормовой транцы.

Отверстия диаметром 2 мм под скрепки необходимо просверлить заранее с шагом 100—120 мм по линии, отбитой на расстоянии 8—10 мм от обработанной в чистый размер кромки заготовки. Скручивать концы проволоки лучше с наружной стороны корпуса, как показано на эскизе.

Подобным же образом к скуловым поясам обшивки были присоединены и заготовки бортов. Скрепки применялись также для соединения обшивки с транцами.

Затем все соединения были в два-три слоя проклеены изнутри лентами стеклоткани. После полимеризации эпоксидной смолы и удаления концов скрепок, такие же полосы стеклоткани наложили на пазы снаружи корпуса. Когда вставили поперечные банки и носовую кницу (120 × 120), а по верхним кромкам бортов приклеили привальные брусья, корпус приобрел необходимую жесткость. Днище



Корпус «сшит».

подкрепили тонкими сосновыми планками, наклеенными на фанеру изнутри.

Как выяснилось, для удобства сборки корпуса подобным методом лучше всего применять фанеру одинаковой толщины, как это и предусмотрено Джеком Холтом — автором тузика. Чтобы повысить влагостойкость и долговечность фанерного корпуса, мы обклеили его снаружи двумя слоями тонкой стеклоткани на эпоксидной смоле. На днище наклеили «фальшкиль» сечением 50 × 6. В корме поставили небольшой плавничок для повышения устойчивости на курсе. Под банками закрепили блоки из пенопласта. Полный вес лодочки получился равным 35 кг.

Четырехлетняя эксплуатация лодки в качестве бортового тузика на яхте «Витязь» подтвердила его высокие эксплуатационные качества. Вполне успешно он использовался и под мотором «Салют».

Думаем, что несколько уменьшив высоту борта, а следовательно, и снизив вес (особенно это будет заметно в случае применения водостойкой фанеры), лодку такого типа можно рекомендовать и автомобилистам для перевозки на верхнем багажнике микролитражки.

А. К. Карцев