



Конструктор проекта Дмитрий Иванович Селезнев. Работал в редакции “Кия”, на Судоверфи ВЦСПС и в Речсудопроекте.

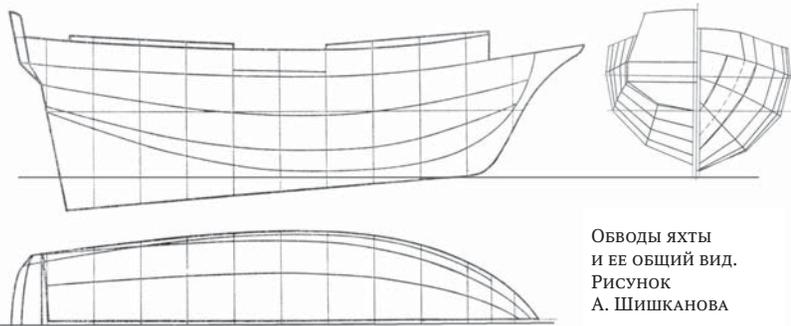
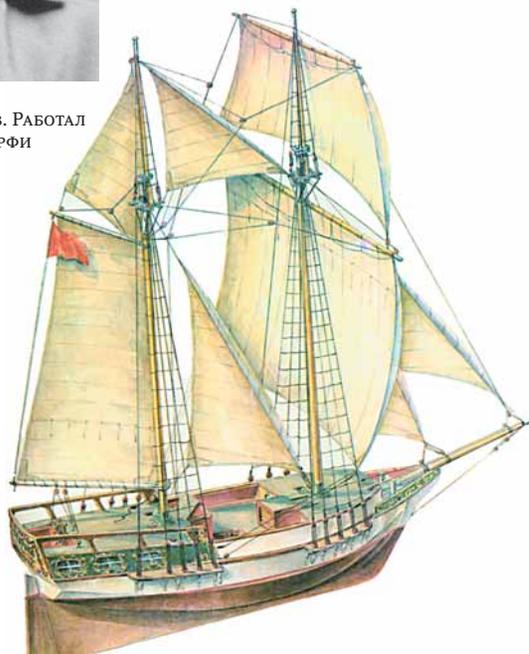
# Бригантина “Старина”

*Напечатанный много лет назад проект бригантины “Старина” – это вообще нетленный шедевр.*

Из отзывов на проект.  
Капитан “Крокодила”, г. Новосибирск

## Основные данные бригантины “Старина”:

длина габаритная — 10 м, наибольшая корпуса — 8,65 м, по КВЛ — 7,0 м, ширина — 2,96 м, осадка — 1,5 м; водоизмещение — 6,0 т, площадь парусности — 52 м<sup>2</sup> (при вооружении шхуной — 45 м<sup>2</sup>).



Обводы яхты и ее общий вид. Рисунок А. Шишканова

Напомним, что в “Кия” № 44 и 45 была напечатана очень понравившаяся читателям статья Е. М. Морозова “Эти романтические паруса”. Автор отмечал, что все чаще современная рационализированная до предела яхта не удовлетворяет моряков по призванию, свободных от погони за баллами и скоростью ради скорости: “Они жаждут архитектурных излишеств, которые переносили бы их в эпоху расцвета парусов, в бурный мир героев Стивенсона и Конрада”. Несомненная заслуга редакции в том, что в этом же номере публикуется начало проекта, который полностью отвечает всем желаниям яхтсменов-романтиков. Небольшой (8,6 м длины) современный по конструкции и уровню основных решений двухмачтовый деревянный парусник удачно стилизован под старину, хотя и не имеет какого-либо определенного прототипа. При разработке теоретического чертежа за основу были приняты обводы небольших и быстроходных американских шхун. Вооружить судно можно как гафельной шхуной, так и бригантиной (шхуной-бригом) с прямыми парусами на грот-мачте. Особую ценность представляет то, что, хотя и в сжатой форме, приведены все необходимые для постройки и вооружения парусника по обоим вариантам сведения.

Проект специально для “Кия” был разработан сотрудником редакции Дмитрием Ивановичем Селезевым в 1973 г. и неоднократно использовался судостроителями-любителями страны.

В 1999 г. в Санкт Петербурге были заложены и в 2002 г. спущены на воду шхуны “Самба” (капитан С.И. Афонин) и “Три звездочки” (капитан А.Б. Плешков). За основу был взят проект бригантины “Старина” из “Кия”. Яхты строились для длительных круизных походов. Парусное вооружение шхуны (в отличие от бригантины) позволило свести количество снастей для подъема и управления парусами к минимуму. По отзывам капитанов, тип судна был выбран удачно: большие объемы помещений, длинный киль, позволяющий отвлекаться от штурвала, высокий борт — все способствует переходам в любую погоду. Шхуна “Самба” в 2002 г. совершила переход С.-Петербург–Лиссабон–Канарские острова, шхуна “Три звездочки” неоднократно ходила в Швецию, Данию и Финляндию.

Шхуна “Самба” выходит в залив





ДМИТРИЙ АНТОНОВИЧ КУРБАТОВ — ЧЕЛОВЕК, КОТОРОМУ ЖУРНАЛ ОБЯЗАН СВОИМ АВТОРИТЕТОМ

# “Косатка” и ее модификации

Этот проект (“КиЯ” № 22), разработанный Д. А. Курбатовым в порядке эксперимента, оказал огромное влияние на развитие нашего прогулочного флота. Если подсчитать общее количество построенных “Косаток” и трех-четырех ее модификаций, то можно утверждать, что это и “рекордсмен” по числу повторений.

Тема новых обводов глиссирующей моторной лодки для волны (см., например, № 12 и 19) стала исключительно важной в связи с появлением первого относительно мощного мотора — 30-сильного “Вихря”. Традиционные плоскодоновые лодки, господствовавшие в промышленном выпуске тех лет (“Казанки”, “Прогрессы” и т. п.) практически исчерпали свои возможности. Появление 4.2-метровой “Косатки” с увеличенной до 17° на транце килеватостью и в то же время простой конструкцией, рассчитанной на самостоятельную постройку, было принципиальным решением вопроса. Характерно, что в том же номе-

ре “КиЯ” редакция поместила и статью об испытаниях летом 1969 г. первой же построенной “Косатки” под “Вихрем-30”, и статью выдающегося конструктора Ренато Леви с теоретическим обоснованием примененных обводов “глубокое V”.

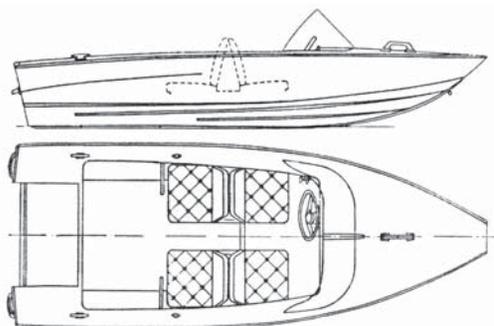
Уже к началу 1970 г. было построено несколько десятков мореходных “Косаток”, причем некоторые судостроители-любители стали самостоятельно увеличивать длину лодки, ставить на нее два “Вихря”, а то и автомобильный двигатель, оборудовать каюту. Стало ясно, что надо срочно разрабатывать такие проекты подобных вариантов, которые можно рекомендовать. Так появились “Суперкосатки” длиной 5.2 и 5.5 м, в том числе и оборудованные стационарным двигателем с водометом (см. “КиЯ” № 28, 29, а также книгу Д. А. Курбатова “15 проектов судов для любительской постройки”, Л., “Судостроение”, 1985 г.).

*Появление в далеком 1969 г. чертежей этой маленькой (4.2 м), но довольно мореходной килеватой лодки разом сделало устаревшими сотни тысяч серийных плоскодонок.*

И. Глебов, г. Уфа



Спуск на воду первой “Косатки” на верфи ВЦСПС

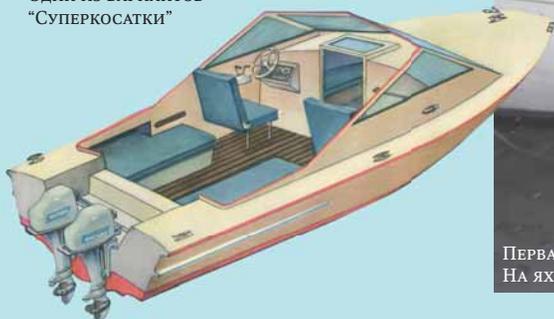


Эскизы первой “Косатки”

## Основные данные каютной “Суперкосатки” под два “Вихря-30”:

длина — 5.5 м, ширина наиб. — 2.12 м, высота борта на миделе — 0.94 м, килеватость на транце — 17°, максимальная скорость — 44 км/ч.

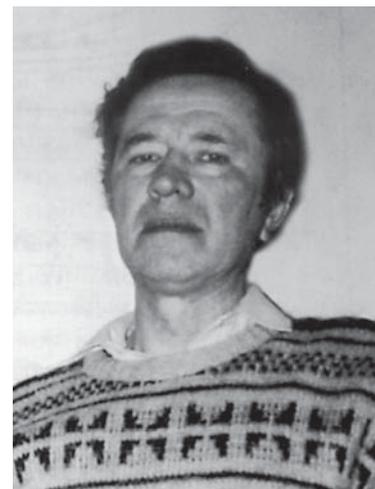
Один из вариантов “Суперкосатки”



Первая “Суперкосатка” на редакционных испытаниях под Зеленогорском. На яхте слева — Д.Курбатов, в лодке — К.Константинов.

# Зиминская “Радуга”

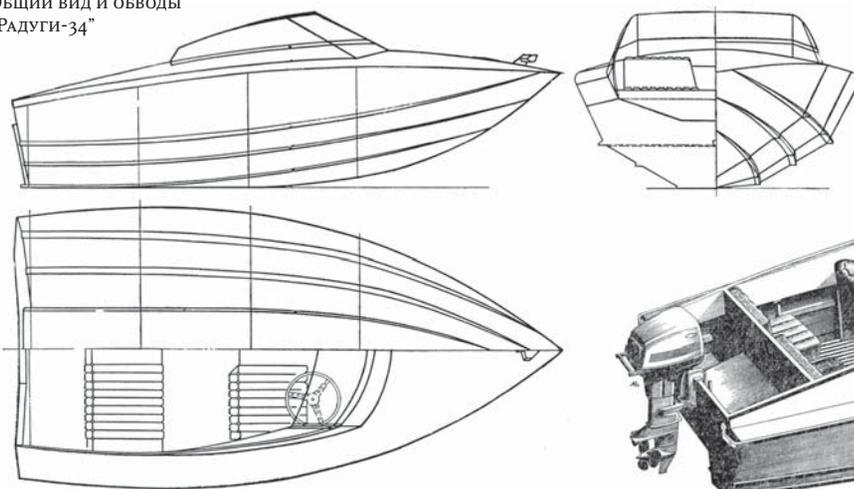
Когда увидел в журнале “Радуга-34” по проекту Юрия Александровича Зимина, просто заболел. Даже не могу описать, какой восторг меня охватил, когда дал полную скорость на построенной по этому проекту мотолодке! А “Радуга-39К” — это вообще верх совершенства. Стройте, не пожалеете.



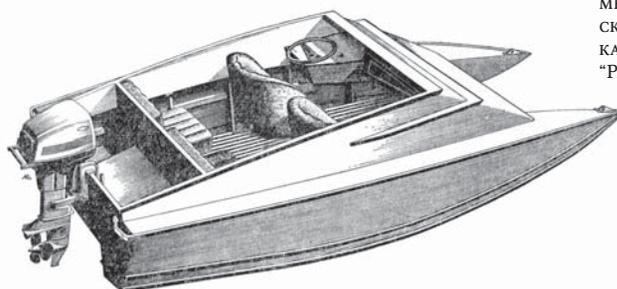
Юрий Александрович Зимин — автор 32 опубликованных в “Кия” проектов легких быстроходных судов, конструктор и гонщик

Б. Глинский, г. Полтава

Общий вид и обводы “Радуги-34”



Общий вид многоцелевого скоростного катамарана “Радуга-39К”



Творчество Юрия Александровича Зимина — это соцветие проектов, отмеченных единством стиля талантливого профессионала-конструктора и водномоторника-гонщика.

Опубликовано огромное количество чертежей — 32 проекта судов самых разнообразных обводов, размерений и назначения; есть кафедралы и катамараны, “глубокое V” в чистом виде и в комбинации с монолыжей; есть чисто гоночные и рабочие лодки, рыболовные и прогулочные, открытые и каютные — вплоть до семейного крейсера и плавдача. Неизменно одно — все они легкие и быстроходные.

У каждой из этих лодок свои плюсы и минусы, но, бесспорно, что самое серьезное влияние на уровень нашего любительского судостроения оказали именно первые работы мастера, вызвавшие наибольшее количество повторений: мы имеем в виду мотолодку “для спортивных плаваний” “Радуга-34” (№ 49), рассчитанную на скорость под “Вихрем” вплоть до 60 км/ч, и два ее варианта — прогулочно-рыболовный и модернизированный

## Основные данные двух мотолодок Ю. А. Зимина

Характеристика	“Радуга-34”	“Радуга-39К”
Длина корпуса наибольшая, мм	3400	3900
Ширина наибольшая, мм	1700	1700
Высота борта, мм	700	580
Вес корпуса, кг	70	85
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	20	20–30

Первые “Радуги” проходят испытания на Неве (А.Щербинин) и на Вуоксе (К.Константинов)



туристский (№ 97). До сих пор проекты Ю.А.Зимина вдохновляют не только любителей, но и профессионалов, использующих его идеи для промышленного производства (один из последних примеров — “Freerider-490-jet” — см. “Кия” № 196).

### КРАТКИЙ УКАЗАТЕЛЬ ОПУБЛИКОВАННЫХ В “Кия” ПРОЕКТОВ Ю. А. ЗИМИНА:

гоночная SC — № 31; “Радуга” — № 40; гоночный катамаран SC — № 45; “Радуга-34” — № 49; “Радуга-46” — № 52; “Радуга-41” — № 61 и 120; “Радуга-39К” — № 74; “Окунь” — № 80; “Норд-Вест 53” — № 89; два варианта “Радуги-34” — № 97; три варианта “Надежды” — № 133; “Винни-Пух” — № 145; “Радуга-50” — № 162; “Нептун-33” — № 165; “Норд-Вест 57” — № 168; “Норд-Вест 82” — № 172; “Забавы-53” — № 174; “Бриз-42” — № 177; “Бриз-46Р” — № 178; “Норд-Вест 65К” (три варианта) — № 179, 180, 181; “Круиз-55” — № 184; плавдач “Эдем” — № 188; “Рыба-36” — № 190; “Работ-53” (три варианта) — № 197.

# Сани Уффа Фокса

*Примите искреннюю признательность за первоисточник, благодаря которому у меня появился чудесный трехкилевой мореходный катер!*

А.Гребенников, г.Самара

*Очень благодарен вам за схему обводов саней Уффа Фокса.*

А.Григорьев, Магаданская обл.

Эксперименты в области создания новых обводов глиссирующих судов — одна из главных тем “КиЯ”, причем теоретические статьи гармонично чередовались с публикациями, рассказывающими о результатах испытаний опытных конструкций. Благодаря усилиям редакции к этой работе оказалась привлечена армия судостроителей-любителей. Стоило в № 23 опубликовать чертежи необычной мотолодки-тримарана “Кайман”, как многим захотелось “лично убедиться” в его высоких качествах. Точная цифра построенных за два-три года “Кайманов” неизвестна, но, судя по почте, их было около сотни. В обзоре “Построено любителями” (№ 39) уже разбирались успехи и типичные неудачи строителей.

Основной импульс был дан статьями Д. Антонова в № 23, 31, 52, рассматривающими эволюцию обводов современных катеров-тримаранов, и К. Константинова (№ 43, 53), обобщавшими опыт применения “Морских саней Уффа Фокса” с тре-

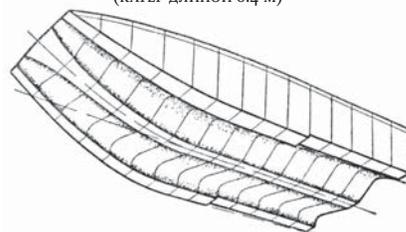
мя гидролыжами. Тема была поддержана переводом работы самого Фокса (№ 53), а затем и статьей наших исследователей В. Кличко и С. Соловья (№ 63) “О гидродинамике саней Фокса”. Неудивительно, что вскоре постройкой “саней” занялись в разных концах страны, а в “КиЯ” появились заметки Г. Клокова, Ю. Сальникова, С. Федорищева, А. Трофимова. Об их испытаниях пишут А. Гребенников (Самара), О. Севрук (Барнаул), А. Григорьев (Магаданская обл.), В. Горбачев и А. Ковалев (Ленинград). Возникло даже предложение организовать “Клуб любителей саней Уффа Фокса”. Полученные результаты подробно комментируются в материале “От редакции”.

А дальше — пошло. Строились сани Хикмана и кафедралы “всех мастей”, триклины, эйрслоты, тагуаны, дротки и т. д., и т. п. Все это способствовало и накоплению опыта профессионалов, и размаху технического творчества судостроителей-любителей.

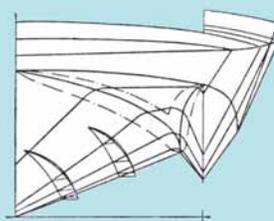
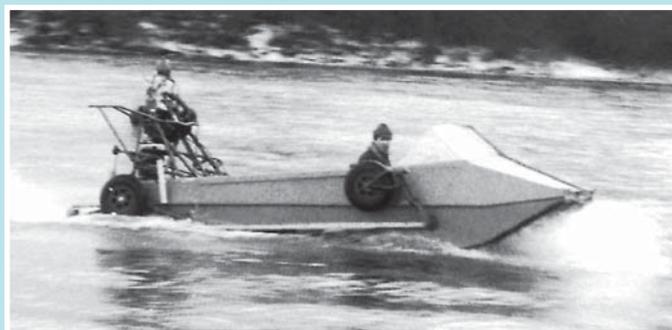


АВТОР СТАТЬИ “МОРСКИЕ САНИ УФФА ФОКСА” К. КОНСТАНТИНОВ КОНСУЛЬТИРУЕТ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИХСЯ ОБВОДАМИ НОВОГО ТИПА СУДОСТРОИТЕЛЕЙ-ЛЮБИТЕЛЕЙ

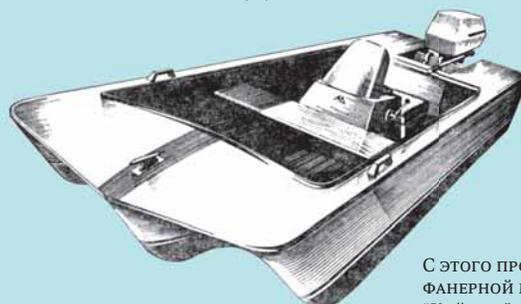
МОРСКИЕ САНИ УФФА ФОКСА ПО ОДНОМУ ИЗ ПРОЕКТОВ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ (КАТЕР ДЛИНОЙ 6.4 М)



С МОМЕНТА ПУБЛИКАЦИИ ПЕРВОЙ СТАТЬИ О “САНЯХ” ПРОШЛО ТРИДЦАТЬ ЛЕТ, НО В РАЗНЫХ КОНЦАХ СТРАНЫ ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОСТРОЙКА САМЫХ РАЗЛИЧНЫХ ВАРИАНТОВ МОРСКИХ САНЕЙ.



“ТАГУАН” — ОДИН ИЗ САМЫХ УДАЧНЫХ МАЛЫХ КАФЕДРАЛОВ “ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЬСКОЙ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ” (ФОРМУЛИРОВКА АВТОРА ПРОЕКТА В. ВЕЙНБЕРГА. СМ. “КИЯ” № 30).



С ЭТОГО ПРОЕКТА 3.6-МЕТРОВОЙ ФАНЕРНОЙ МОТОЛОДКИ “КАЙМАН” У НАС НАЧАЛАСЬ ЭПОХА ТРИМАРАНОВ

