

Леонид Пластинин,  
г. Великий Новгород

## МИНИ-ШХУНА

## “МАТ”



*На самом исходе шестого десятка, подгоняя дебет кредитом, понял — всего не переделать, но что-то для души вполне еще можно успеть. И решил построить карманный (комнатный, точнее) крейсер — двухмачтовую мини-шхуну для пионеров и пенсионеров.*

Вера в осуществление идеи была продиктована наличием двух готовых парусов от “Оптимистов” и листа чудовской фанеры 2400×1200, которые давно не давали покоя. Тем более, что как-то собравшись с друзьями за бочкой отечественного рома и дойдя до философского градуса, пришли к выводу, что мы жили — пока ходили (под парусом) и пора пришла вспомнить бывшее.

Сказано — сделано. Никакого определенного проекта для подражания не было, да полагаю, что ничего подходящего я найти бы и не смог. Могу только сказать, что соотношение размеров (длина к ширине — около 2.6) и сечения деталей мощного набора ориентированы на “Креветку”\* одного из самых удивительных конструкторов малого любительского судостроения — Д. Курбатова (Антонова), к работам которого я испытываю доверчивую благодарность. (К слову, Ю. Зимина я тоже очень люблю.) Концепция мини-шхуны идет от двухмачтовых “Робинзона” и “Анаконды”, вооруженных “оптимистовскими парусами.”

Основные требования, закладываемые

при проектировании и перечисленные в порядке важности, выглядят так:

1. Надежность и управляемость при минимальных размерениях.

2. Комфорт и обитаемость, хотя бы на спартанском уровне: рубочка, два сухих спальных места, крючки для сменной одежды; при нашем речном районе плавания, т. е. без особого удаления в океаны, камбуз считаю ненужным; да и от подвесного мотора я отказался, зато есть весла и пропешка.

3. Скорость, соответствующую площади трех маленьких парусов (около 8 м<sup>2</sup>) и возможностям самодельного фанерного корпуса с упрощенными обводами. Мой корабль — не для регат, а я — не гонщик, хотя и гоняться приходилось. Не тянет в мои годы летать, а насладиться пением комара или всплеском рыбешки — тянет неодолимо. Романтика бывает разная, кто-то может лирические чувства на пластиковом гоночном швертботе с трапецией испытывать, а для “ретро-романтика”, вроде меня, более важны покой и надежность, стало быть, достаточно и деревянной остросулой посуды, сделанной своими руками, т. е. без халтуры. Такая и была в задумке, такая и строилась.

Теоретический чертеж в масштабе 1:10 вычертил на миллиметровке. Плав-

ные изогнутые линии на проекции “полуширота” проводил по поставленной на ребро металлической линейке. Естественно, вкрались кое-какие неточности, ликвидировать их пришлось по месту острым топориком да рубанком.

Длина корпуса, продиктованная длиной коек, минимальными размерами рубки-убежища и расположением двух мачт с парусами, получилась равной 3.6 м. Ширина на миделе по днищу — 1.2 м (габарит моего любимого листа фанеры), при палубе — 1.6 м. От прямого форштвеня до миделя днище совершенно плоское (опять же из, исходя из соображений расположения спальных мест), а дальше в корму появляется небольшая килеватость.

От идеи шверта я отказался, так как при мини-размерениях шхуны только колодца внутри не хватало. После долгих исканий и мук был применен простейший двухкилевой вариант: на расстоянии 400 мм один от другого (совпадающим с расстоянием между продольными стенками кокпита) на днище, подкрепленное кильсонами 25×90, наложены 2-метровые куски швеллера № 22, т. е. высотой 220 мм. Осадка получилась всего ничего — около 400 мм — при вполне достаточном сопротивлении дрейфу. Удобно поднимать из воды шхуну и опускать, а на суше стоит она

\* См. “Кия” № 38 и 39. “Креветка” существенно больше — ее длина 4.8 м, по КВЛ — 4.42 м.

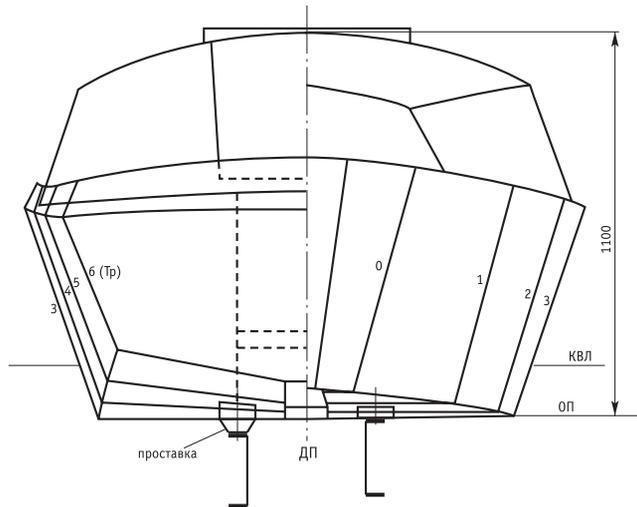


без всяких кильблоков, даже не шелочнется, когда залезаешь в яхту.

Глухая переборка делит подпалубное пространство на два герметичных отсека. В каюте высота порядка 1100 мм, так что и сидеть за столиком (подъемным – на носовой переборке) можно свободно. При входе в нее закреплен съемный приборный ящик-ступенька 380×280 высотой 130 мм; сюда укладывается посуда. Ширина спальных коек – по 400 мм: спать можно только на боку; высота в “гробах” – 600 мм. Длина, конечно, на “оглоблю” не рассчитана, но все, кто спал, хвалили, да и жена однажды отозвалась благосклонно.

Вес корабля – 210 кг (да еще кили – 76 кг). Вместимость – четыре человека, для которых предусмотрены два спальных места в каюте и два “открытых” – в кокпите.

Теперь о парусном вооружении. Для солидности мы именуем “Маг” шхуной, хотя правильнее называть яхту кечем. Бизань-мачта полной высотой 3.2 м (без вант) поворотная; она ставится в простейший степс на днище кокпита и проходит через пяртнерс в поперечной (от борта до борта) доске из фанеры толщиной 15 мм. Грот-мачта такой же высоты ставится на степс на палубе (перед лобовой стенкой рубки) и раскрепляется двумя вантами и штагом.



**Обводы гафельной мини-шхуны “Маг”**

Теоретическая шпация – 550 мм.  
 Расстояние по длине от верхней носовой кромки форштевня: шп. 0 – 250; форпиковая переборка и лобовая стенка рубки – 400; кормовая стенка рубки – 1300.  
 Положение остальных переборок: в нос от шп. 3 – 40; в нос от шп. 5 – 250.  
 Транец – на шп. 6 с наклоном – 40.  
 Высота борта: на форштевне – 750, на миделе – 600; на транце – 570. Ширина рубки по верху: нос – 600; корма – 1320.

Паруса гафельные. Для упрощения дела передняя шкаторина к мачте, а верхняя – к гафелю пришиваются сезнем; это позволяет обойтись без устройства ликпазов. Могу сказать, что гафельный вариант при столь небольших площадях парусов не создает особых сложностей в управлении, достаточно эффективен и надежен.

Чтобы иметь возможность нести стаксель площадью 1.3 м<sup>2</sup>, понадобился бушприт, увеличивающий длину шхуны на 1.4 м. Сделал его трубчатым. Получился он тяжелым, но дареной трубе 30×3 был очень рад.

Были и ошибки, и промахи, но так

или иначе – за один год, один месяц и восемь дней шхуна “Маг” была сработана (заканчивал со сломанной ручкой); яхта спущена на воду, вооружена и вчерне испытана (только после чего ее официально окропили шампанским и окрестили) в светлый день 17 сентября 2005 г.

Первые впечатления таковы: течи нет, под парусами слушается руля хорошо. Поднялись в бейдевинд против течения при сильном ветре. Вдвоем закрепить до палубы не смогли. В эту навигацию, если сложится, испытания продолжим уже в настоящих походах. ✕