

› Владимир Богданов

Крейсерская яхта «ВИКИНГ-32»

При проектировании перед автором стояла задача – сделать свою яхту в первую очередь надежной и комфортабельной, легко управляемой, без претензий на гоночную жизнь. Были выполнены три эскизных проекта традиционных яхт, вооруженных топовым шлюпом, с различными размерениями и вариантами планировки, и только третий вариант был принят за основу. Для уточнения ряда деталей была изготовлена модель в масштабе 1:10.



По габаритной длине яхта укладывается в 10 м (на западный манер – 32 фута) и соответствует «3/4-тоннику». Судя по зарубежной литературе, большинство яхт для крейсерского семейного плавания имеют близкие главные размерения: длину – 10 м, ширину – 3,2 м, вес – 4,5 т. Почему? Дело в том, что только в такой яхте удастся разместить пять-шесть спальных мест. Имеется кают-компания с большим столом, за которым при желании могут сидеть 10–12 человек, а в носу – отдельная каюта на 2–3 человека. Можно оборудовать штурманский уголок со столом и полками для карт, приборов и принадлежностей. Имеются камбузный отсек и отдельный туалет с душем. Высота подволока в кают-компании может достигать до 2 м, а это – не последнее дело для высоких людей. Таким образом для команды и гостей внутри 10-метровой яхты удастся обеспечить комфорт. И в то же время на палубе, даже в условиях свежей погоды, один квалифицированный человек (всего один!) может поставить и убрать паруса, выбрать якорь, развернуть запутавшуюся снасть (правда, доверив при этом «рулежку» электронному автопилоту), да и одержать яхту при навале на препятствие.

На более крупных яхтах комфорта, конечно, больше (впрочем, ненамного), а вот паруса, якорь и все остальное –

значительно тяжелее и требует больших усилий. И так, крейсерская яхта в 32 фута – это то, что надо, и мы в этом убедились.

Яхта с мощным деревянным корпусом получилась несколько тяжелее сравнимых по размерениям крейсеров, но и, соответственно, надежнее без видимого ущерба для скорости и крутизны хода. Применены многоскулые (граненые) обводы, позволяющие обшивать корпус листовым материалом. Трудоемкость такого варианта несколько меньше, чем при речной обшивке, а наличие неярко выраженных граней на обычных для крейсерской яхты скоростях вряд ли сказывается сколько-нибудь заметно.

Киль-плавник (весом 1,99 т) стальной, заполненный свинцом, крепится к килю и флорам болтами М30.

По вооружению яхта является аналогом «3/4-тонника». Рангоут изготовлен на верфи из специального яхтенного профиля (материал – АМГ). Комплект парусов – импортного производства. доработанный на фирме «Северное сияние».

Монтаж всех систем, изготовление мебели и малярные работы выполнены специалистами.

Мы получили возможность оценить высокую мореходность яхты и удобство управления ею в любых погодных условиях, включая штормовые.

Основные данные яхты «Викинг-32»

› Длина, м:	
наибольшая	9.74
по КВЛ	7.80
› Ширина, м:	
наибольшая	3.14
по КВЛ	2.40
› Осадка килем, м	1.9
› Водоизмещение, т	4.4
› Вес балласта, т	1.99
› Площадь парусности, м ²	50

Самый первый поход был в Финляндию с командой из двух человек, второй – в Данию, причем на борту находилось шесть человек. Затем последовали два похода в Выборгские шхеры и отпуск на Ладоге*.

Благодаря удачным самодельным устройствам закрутки генуи и грота постановка, уборка и рифление парусов производятся одним человеком непосредственно из кокпита. Постановка и уборка генакера также выполняется одним яхтсменом. В качестве «автопилота» использовался прибор «Autohelm-1000», который позволяет без особого труда плавать вообще одному.

Первые две навигации мы использовали мотор «Crescent» (25 л.с.), который

* В нескольких выходах на «Викинге-32» участвовала большая часть состава редакции «Кия». Высоко оценил яхту и осматривавший ее Евгений Александрович Гвоздев. – Прим. ред.

навешивался на специальный кронштейн на транце. Прекрасный мотор, но на яхте он работал хорошо только при ходе без волнения. При волне высотой более 0.5 м гребной винт периодически выскакивал из воды, бешено вращаясь и теряя упор, а когда снова попадал в воду, этот упор «не появлялся» – приходилось уменьшать обороты двигателя до самых малых, чтобы винт заработал нормально. И так на каждой волне. Вывод: подвесной мотор на транце яхты – не лучшее решение. Поэтому мы поставили яхтенный стационарный двигатель – 20-сильный итальянский дизель «Rudgerini» с двухконтурной системой охлаждения. Скорость под мотором – 6 уз.

Теперь о рулевой системе. Первоначальное исполнение было румпельным. Все было нормально, но... захотелось иметь штурвал. И вот в кокпите появился рулевой пьедестал, а на нем сверкающий 800-миллиметровый штурвал!

Все работало прекрасно. Две навигации крутили штурвал и... заменили его снова на румпель. С румпелем нравится больше!

Несколько советов по технологии постройки

Предлагаемый проект по силам достаточно опытному строителю. Яхта построена из дерева. Набор – сосна и дуб. Обшивка, настил палубы и рубка – бакелизированная фанера толщиной 10 мм (днищевой пояс – 20 мм) с последующей оклейкой 16 слоями стеклоткани.

Корпус «Викинга» строится на стапеле традиционным способом – вверх килем.

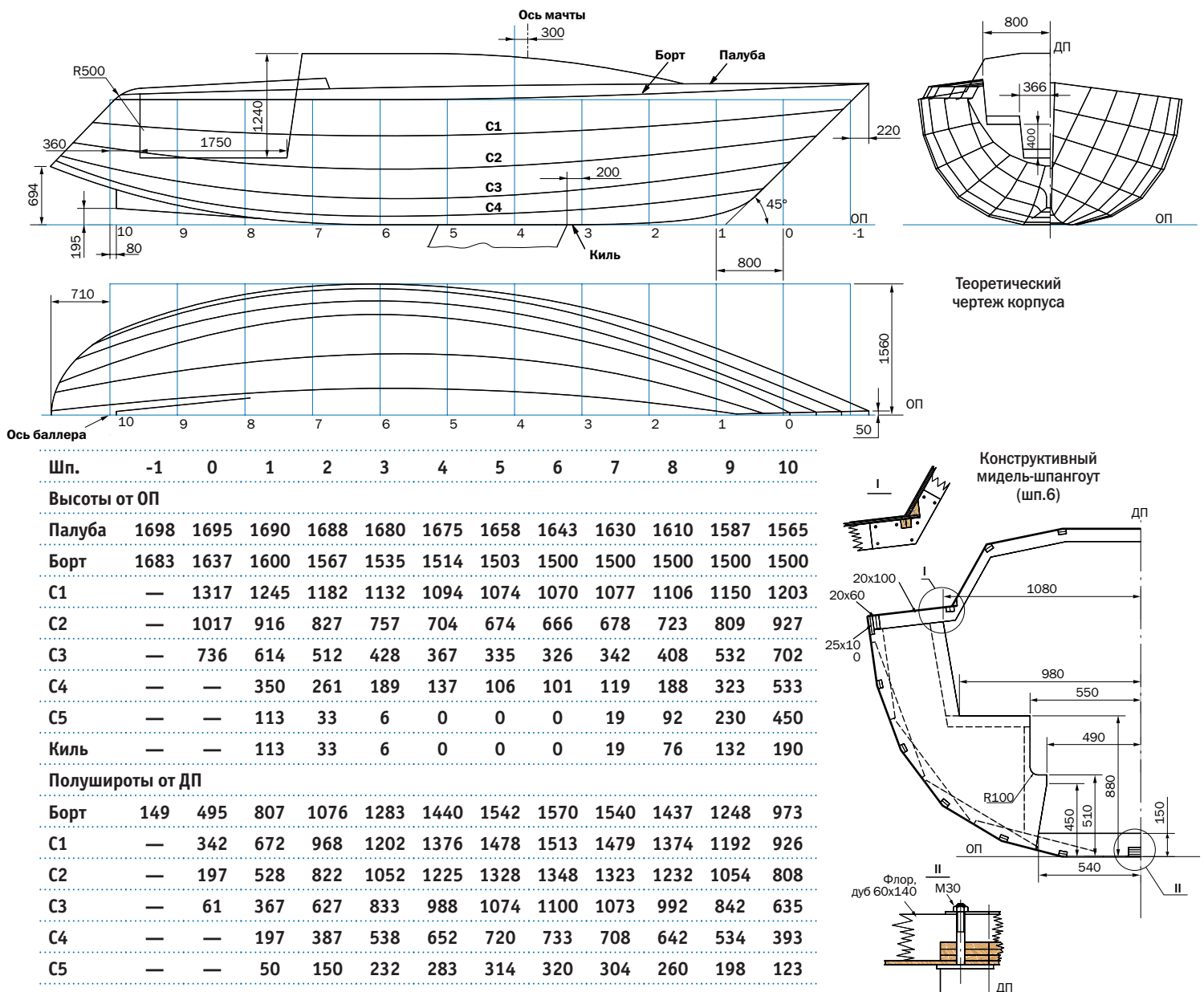
Стапель. Для обеспечения необходимой точности стапель должен быть достаточно прочным. Лучше всего собирать его из бруса хвойных пород дерева. Брус должен быть ровным, прямым (без «винта») и иметь сечение не менее 150×150. Длина бруса может быть

стандартной (6 м), поскольку все равно потребуется стыковка с применением фанерных соединительных книц.

Брусья укладываются на пол помещения точно по уровню в два ряда по высоте и в три линии на всю длину корпуса. Все эти ряды необходимо «перевязать» поперечными брусками с помощью врезки, скоб, книц и т. п., чтобы получились узкий длинный короб, верхняя часть которого должна быть прямолинейной и отфугована строго горизонтально.

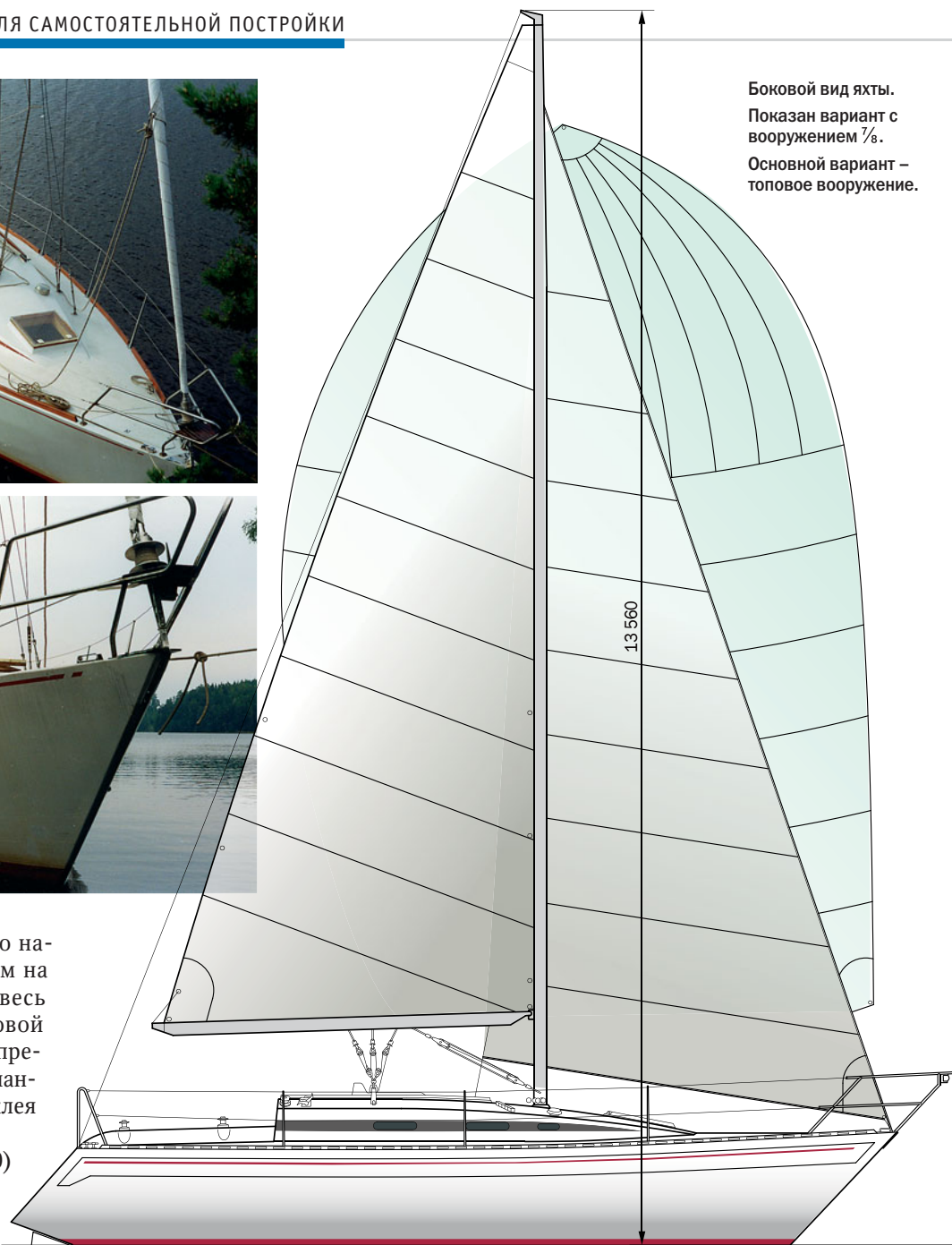
По центру среднего ряда надо «пробить» с помощью туго натянутой тонкой стальной проволоки линию ДП, по которой будут центрироваться шпангоутные рамы. На всех трех рядах пробиваются поперечные теоретические линии шпангоутов, по которым будут ставиться шерген-планки шпангоутных рам.

Плаз и изготовление шпангоутных рамок. Рабочий плаз разбивается на листах фанеры толщиной 8–10 мм,





Боковой вид яхты.
Показан вариант с
вооружением $\frac{7}{8}$.
Основной вариант –
топовое вооружение.



уложенных на ровный пол. До начала сборки шпангоутных рам на клею рекомендуем затянуть весь плаз прозрачной полиэтиленовой пленкой; это необходимо для предотвращения приклеивания шпангоута к плазу, когда излишки клея вытекут на фанеру.

Поскольку шпангоуты (40×80) двухслойные, все соединения концов деталей (футоксов) делаются внакрой с врезкой вполдерева без всяких книц.

Шпангоутные рамки замкнутые, т. е. включают и подпалубные бимсы. В районе шп. 2–7 в конструкцию рамки входят и полубимсы, и набор рубки.

Необходимо помнить, что каждая шпангоутная рама должна быть собрана вместе с мощной поперечной шергень-планкой и тремя вертикальными стойками с креплением только шурупами. Для этого на плазе должны быть установлены упоры, фиксирующие точное одинаковое положение шергень-планки по высоте. На шергень-планки, флоры и бимсы с плаза выносятся положение ДП.

Поперечные переборки. Все переборки состоят из двух фанерных полотнищ с набором между ними (т. е. рамкой соответствующего шпангоута). Эти полотнища с лицевой стороны уже при сборке на плазе должны получить декоративное

Продольный разрез яхты и планировка помещений

