

Курбатовский «ЧИЖ», или Парусный вариант фанерной картоп-лодки

Часть II. ВООРУЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ ШВЕРТБОТА*

Конструктором предусмотрено парусное вооружение типа кэт – с эффективным и достаточно простым в управлении бермудским парусом площадью 4.65 м² на раздвоенном гике-уишбоне, подобном применяемым на парусных досках. Есть сведения и о применении виндсерферовского паруса большей площади – например, 5.7 м². Однако для упрощения дела можно использовать и стандартный шпринтовый парус площадью 3.7 м² от детского швертбота класса «Оптимист». Тузик при этом несколько потеряет в ходкости, но будет более остойчивым и безопасным.

Уишбон можно заменить обычным гиком, закрепив к его концам галсовый и шкотовый углы паруса. Однако в этом случае низко расположенный гик создает неудобства для находящихся в лодке, особенно – неопытных яхтсменов. Таким образом, каждый может выбрать наиболее подходящий из трех вариантов.

Как показывает опыт, парусный тузик по проекту 2600-П – действительно многоцелевая картоп-лодка. Он с успехом используется для начального обучения плаванию под парусами в различных парусных кружках и детских школах, для прогулок и ближнего туризма.

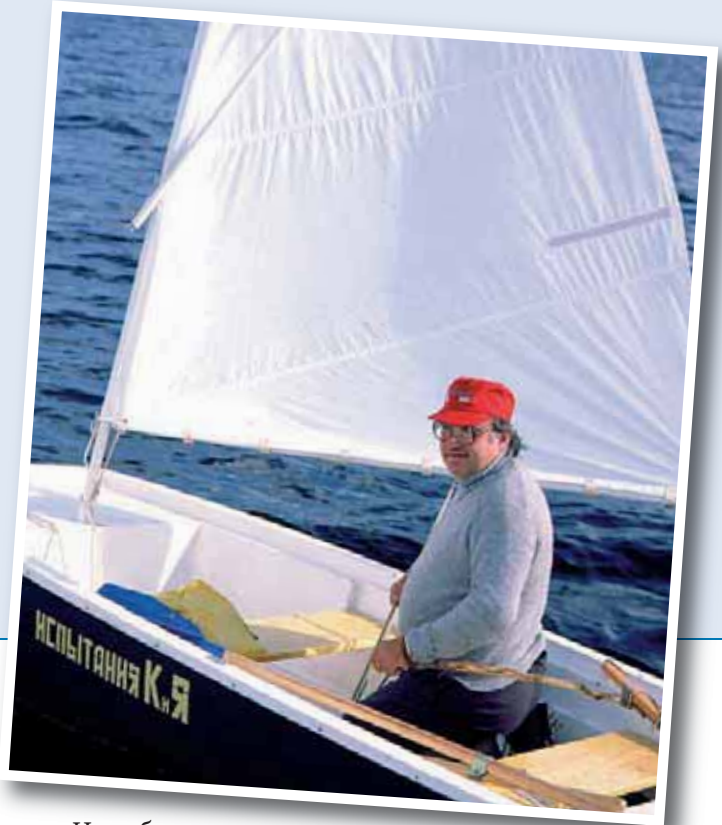
Эксплуатация лодки разрешена на закрытых водоемах и речных плесах при высоте волны до 0.3 м, скорости ветра не более 6 м/с (3 балла) и удалении от берега до 500 м.

Максимально допустимая нагрузка – 200 кг, нормальная – 160 кг или два взрослых человека.

На лодке может быть установлен подвесной лодочный мотор «Салют» мощностью 2 л.с., под которым тузик с полной нагрузкой развивает скорость около 8 км/ч.

Выбор парусной ткани и шитье парусов

Если нет возможности достать синтетическую парусную ткань (лучше всего – каландрованный парусный лавсан арт. 22791, вес – 144 г/м², ширина – 82 см), можно использовать достаточно плотные, прочные, не растягивающиеся под нагрузкой и гладкие хлопчатобумажные ткани полотняного переплетения весом 120–200 г/м².



Из «бытовых» тканей подойдут лучшие сорта тика для пера, наиболее плотные сорта бязи, легкие и гладкие плащ-палаточные ткани.

При выборе ткани ее следует проверить, приложив к губам и продувая. Пригодна ткань, которая продувается лишь с большим трудом и не просвечивает на солнце. Ткань не должна растягиваться ни по основе, ни по утку; по диагонали должна тянуться одинаково и как можно меньше.

Ткань необходимо приобретать с запасом не менее 20–30% площади. Ткани из натуральных волокон рекомендуется до раскроя прокипятить, высушить и прогладить для уменьшения усадки.

Для сшивания полотнищ понадобится швейная машина, дающая эластичный шов «зигзаг». Прямой шов применим лишь в крайнем случае; при этом используются вдвоенная льняная нитка и наиболее толстая игла. Нитка должна быть не тоньше № 10.

Капроновые нитки рекомендуется выдержать в машинном масле, что улучшает работу машины.

Мастера советуют предварительно настроить машину, прошивая сложенный втрое кусочек выбранной ткани.

Для предотвращения смещения сшиваемых полотнищ их надо сметать вручную либо склеить (резиновым клеем или двухсторонней липкой лентой).

Прежде чем ставить парус, рекомендуется ознакомиться с основами плавания под парусами по общедоступной литературе, например, по книгам С. Ветрова «Пионерская судовой верфь» или Н. Григорьева и др. «Школа яхтенного рулевого» (1974, Москва, «ФиС»).

Лучше всего воспользоваться помощью яхтсмена, который на практике покажет основные приемы управления лодкой. В любом случае первые выходы под парусом рекомендуется совершать только при слабом ветре, не удаляясь от берега.

* Часть I – чертежи корпуса – напечатана в «Кия» № 213.

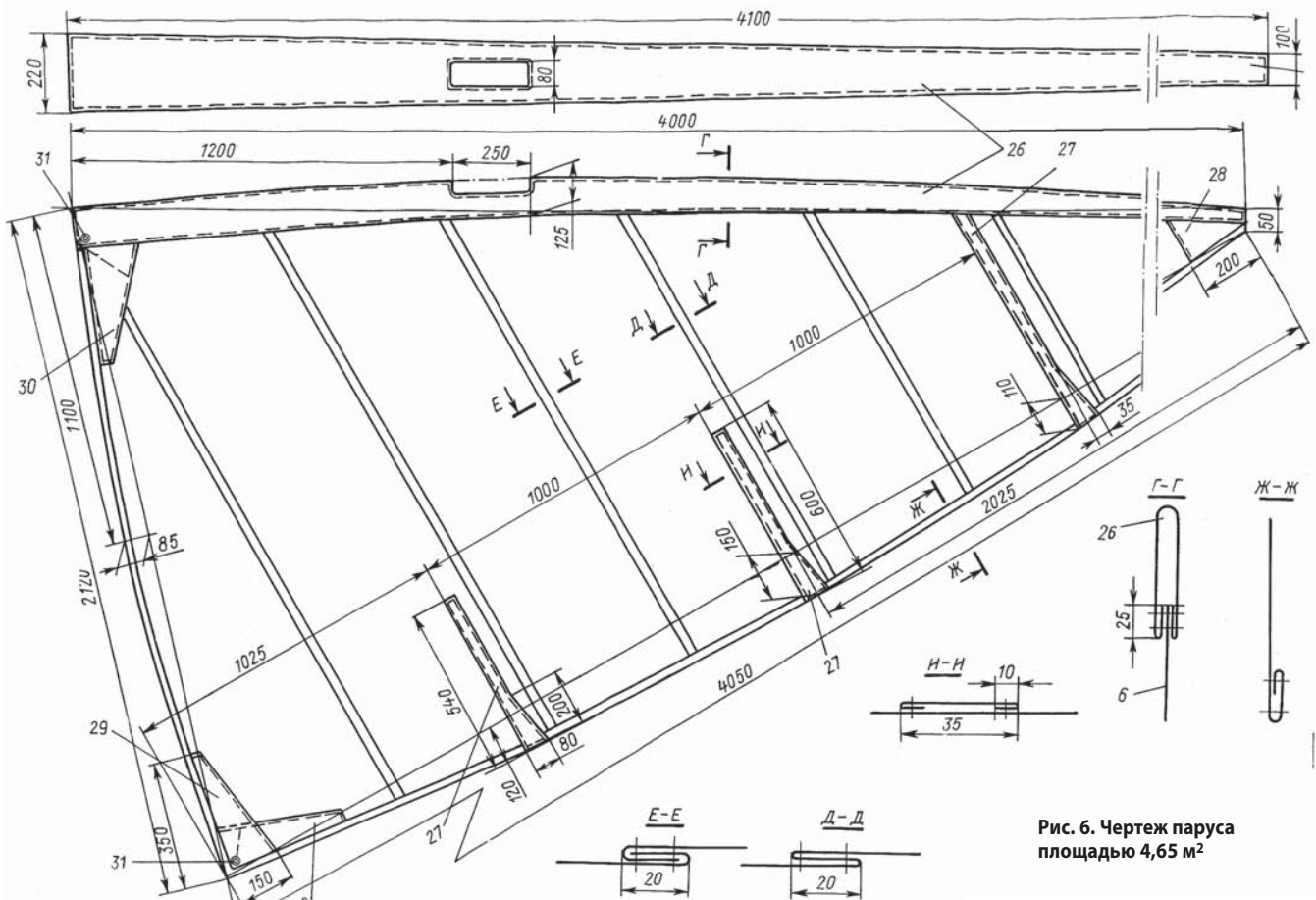


Рис. 6. Чертеж паруса площадью 4,65 м²

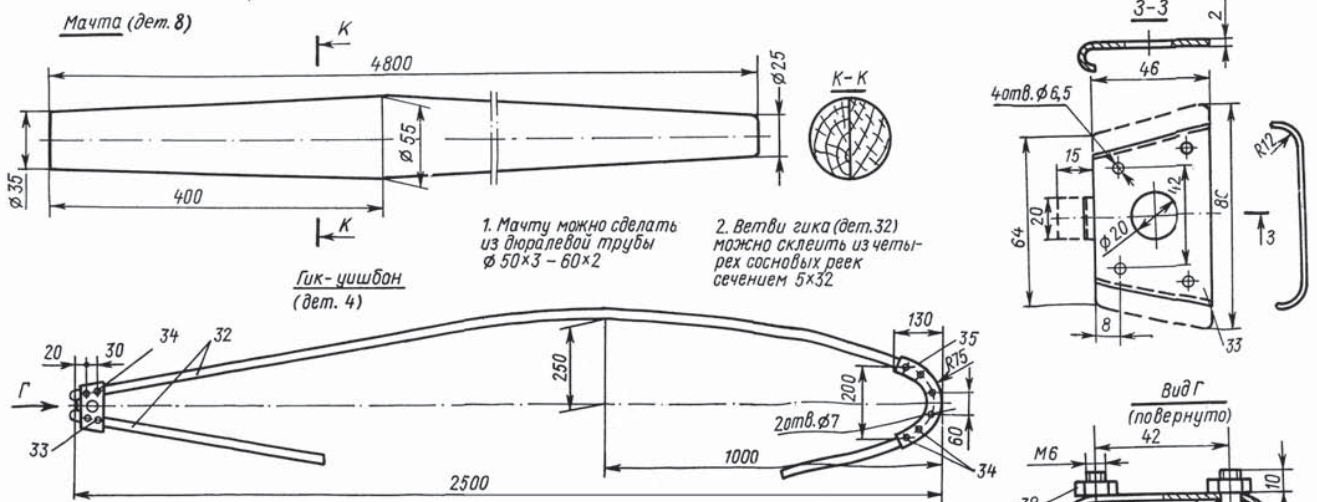


Рис. 7. Чертежи рангоута – мачты и гика-ушбона

К рис. 6
 26 – Карман мачты на парусе (1), 270×4100, парусная ткань; пришить к передней шкаторине грота.
 27 – Лат-карман (3), 100×560, 100×620, 100×800, ткань.
 28 – Боут фалового угла (2), 200×200, ткань; все боуты с обеих сторон паруса.
 29 – Боут шкотового угла (4), 400×170, ткань.
 30 – Боут галсового угла (2), 400×170, ткань.
 31 – Люверс (2), Ø 12; медную проволоку Ø 2 обмотать ниткой.
К рис. 7
 32 – Трубка гика (2), Ø 20×1,5, l = 2400, дюраль, АМг; деревянный вариант из реек 20×32.

33 – Обойма нока гика (1), 2×62×80, дюраль, АМг.
 34 – Винт с шайбой и гайкой (6), М4×25, сталь; ГОСТ 1144–60.
 35 – Обойма пятки гика (1), труба Ø 24×2, l = 240; дюраль, АМг.
 36 – Пробка (4), Ø 17×100, пенопласт.
 37 – Скоба гика-шкота (1), Ø 6×135, нерж. сталь.
 38 – Гайка М6 (2), сталь.
К рис. 8
 1 – Весло распашное (2), 50×50×2000 – 2 шт., 50×50×750 – 4 шт., сосна; склеить весло из трех брусков.
 2 – Манжета (2); 0,5×140×145, кожа или латунь 0,3 мм.
 3 – Кольцо-ограничитель

(2), Ø 65×50, пластик или АМг; крепить 2 шурупами.
 4 – Весло-гребок (1), 30×30×1300 – 1 шт., 25×70×610 – 2 шт., сосна; склеить из трех брусков.
 5 – Трубка подуключины (2), 3×70×72, сталь.
 7 – Кольцо уключины (2), Ø 81/65, сталь.
 8 – Штырь уключины (2), Ø 18×72, сталь.
 9 – Планка обушка (2), 2×20×50, сталь.
 10 – Планка обушка (2), 2×24×54, сталь.
 11 – Обушок (2), Ø 5×130, стальной пруток.
К рис. 9
 12 – Руппель (1), 46×60×850 –

1 шт., 24×46×250 – 2 шт., ясень; склеить из трех брусков.
 13 – Рулевая петля (2), 2×70×50, сталь.
 14 – Обойма (2), 2×25×208, сталь.
 15 – Штырь (2), Ø 6×50, Ø 6×60, сталь.
 16 – Стопор пера руля (1), 1×14×100, сталь.
 17 – Сиденье.
 18 – Резиновый амортизационный шнур стопора шверта (1), Ø 6–8, l = 150.
 19 – Шверт.
 20 – Узелок или металл, наконечник на шнуре (2).
 21 – Обушок (2), 18×24×58, вырезать из текстолита.
 22 – Стопор тросовый

из трубки (2), труба 16×2, дюраль, АМг.
 23 – Стопор погона плоский (1), 1,5×15×70, нерж. сталь.
 24 – Щeka блока верхнего (2), 2×44×66, АМг; допускается текстолит.
 25 – Шкив (2), Ø 42×16, АМг, текстолит.
 26 – Распорная ось (3), Ø 8×28, сталь.
 27 – Заклепка (2), 5×25, сталь.
 28 – Серга (2), 16×70×38, АМг.
 29 – Щeka блока нижнего (2), 2×44×86, АМг.

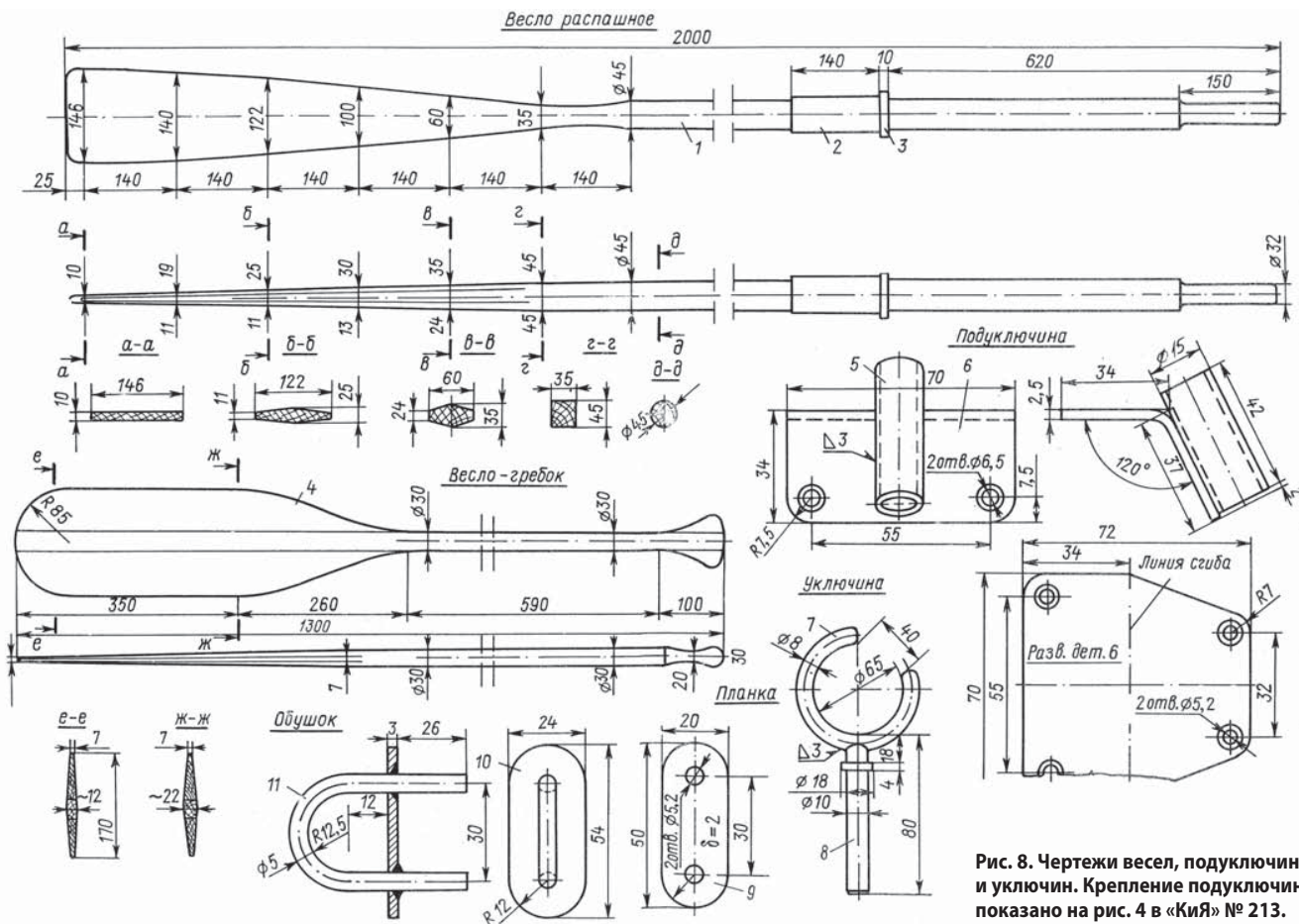


Рис. 8. Чертежи весел, подключин и уключин. Крепление подключин показано на рис. 4 в «Кия» № 213.

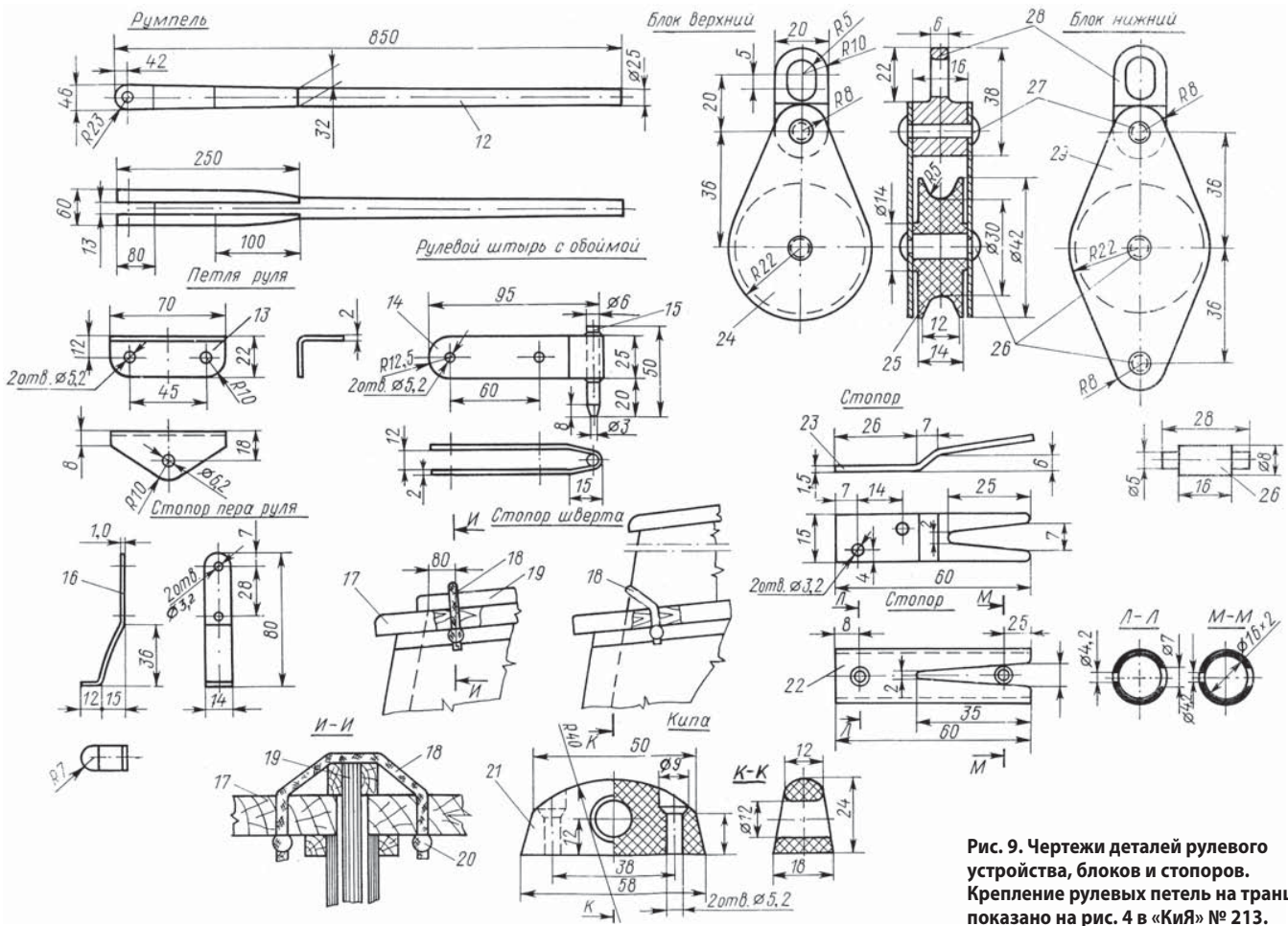


Рис. 9. Чертежи деталей рулевого устройства, блоков и стопоров. Крепление рулевых петель на транце показано на рис. 4 в «Кия» № 213.