

Я всегда мечтал построить свою яхту для походов и гонок. С учетом условий эксплуатации на нашем Иртыше (много мелей, пологие берега) судно должно иметь малую осадку, а из-за наличия сильных ветров – хорошую остойчивость. Поэтому лучше всего подходит швертбот. Поскольку материалы подорожали, удалось построить яхту длиной всего 4.5 м, шириной 1.5 м, минимальной осадкой 0.2 м и габаритной – с опущенным швертом – 1.0 м. Тем не менее удалось оборудовать каюту со спальными местами. Высота в каюте над рундуками у выхода – около 1 м (мой рост – 188 см, поэтому размеры внутреннего оборудования определял «по себе»). По бортам – две койки с открывающимися рундуками под ними для хранения парусов, инструментов, продуктов. Сверху – поролоновые матрасы (они составные, вырезаны по размерам крышек рундуков), обшиты с одной стороны кожзаменителем, а с другой – тканью. Ими удобно пользоваться на берегу и в кокпите (если мокрый – садись на кожу, а если в чистом или загорать – на ткань).

Материал корпуса – пенопласт ПХВ толщиной 12 мм, оклеенный с двух сторон стеклотканью Т-11 на эпоксидной смоле. Количество слоев оклейки: внутри – два-три, снаружи – четыре-пять, по килю и скулам добавлено по два-три слоя (постоянные швартовки у берега быстро протирают тонкую обшивку, особенно по килю). Из 6-мм фанеры сделаны носовой и кормовой транцы и стенки рундуков под койками. Все приформовывалось к корпусу стеклотканью на эпоксидной смоле. Всего было израсходовано около 80 кг смолы (для сравнения – на постройку яхты класса «Микро» целиком из стеклопластика и длиной на метр больше уходит 250–300 кг смолы).

Мачта, гик и паруса – от гоночного швертбота «420». Паруса были старые, сильно деформированные. В «Северном сиянии» заказал новые (из каландрированного лавсана), точно под размер мачты и гика, в результате яхта в лавировку стала ходить гораздо круче.

Проект яхты разработал свой собственный, с простыми килеватыми обводами и одной скулой. Транцевый нос такой маленькой яхте помогает достичь нормальной остойчивости.



Швертбот

Игорь Ковалев, г. Омск

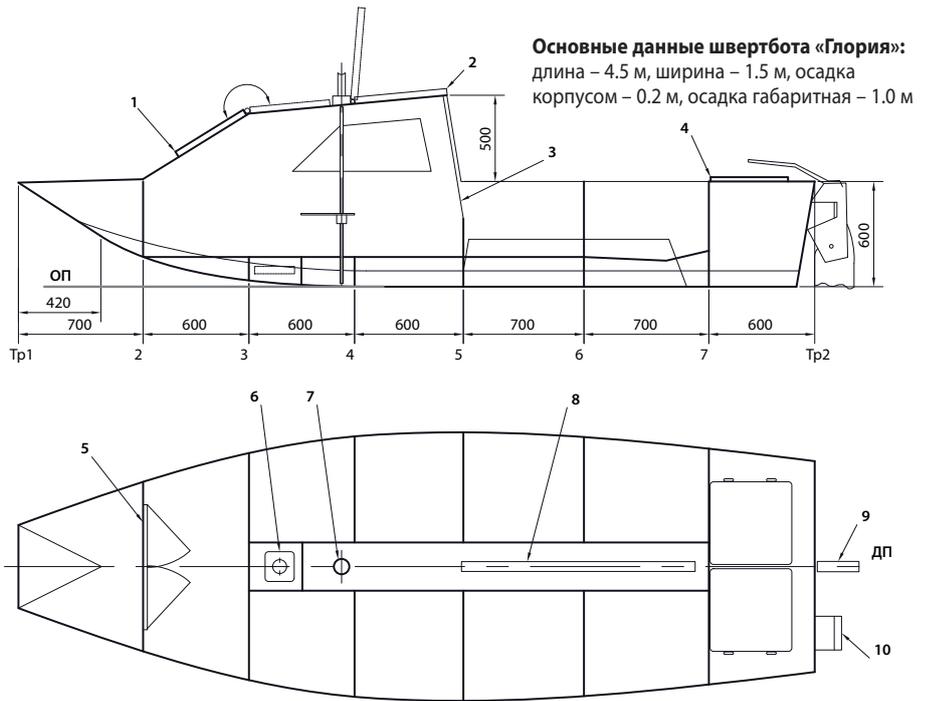
«ГЛОРИЯ»

Благодаря ему также удалось сделать каюту в носовой части более широкой. Хотя опыт эксплуатации показал, что транцевый нос сильно тормозит яхту при встречном ветре и волнении. Думаю в дальнейшем переделать носовую часть на острую. Больше вопросов вызывала корма. Понимая, что при длине 4.5 м и развитой рубке швертбот явно не будет хорошим ходоком под парусами, хотел попытаться оптимизировать его на полуглиссирующий режим хода под мотором. Прочитав в «Кия» о проекте мотолодки с небольшой рубкой-убежищем (по-моему, статья

называлась «250 км с двумя канистрами под «Ветерком-8»»), использовал ее теоретический чертеж. Корма характеризуется слегка погруженным транцем. Первые выходы на воду (без оборудования, мачты и шверта) показали, что она уверенно обгоняет под «Ветерком-8» яхты длиной 5.5–6 м. Но, когда загрузили всем необходимым, скорость сразу упала. Под парусами лодка сильно тащила воду кормой (хотя при парусности 11 м² плюс спинакер 18 м² выходит на попутных курсах на глиссирование, но это уже экстрим). Поэтому после нескольких

лет эксплуатации вырезал в кормовой части корпуса расширяющиеся к корме клинья по скуле и килю длиной 600 мм (до шп. 7) и также по нижней части транца полосу шириной 150 мм. Затем все притянул друг к другу и оклеил стеклотканью. Получились обычные кормовые килеватые обводы с выходом транца из воды. Эти доработки и новые паруса увеличенной площади от «Северного сияния» позволили резко увеличить скорость в парусных гонках. Благодаря небольшим размерам швертбот легко вытаскивать на берег для ремонта и зимней стоянки. Перевозу на кильблоке, сделанном по размеру кузова обычного легкового прицепа. Хранить можно в обычном гараже (там же проводить и весенний ремонт).

Хочется поделиться с читателями особенностями постройки яхты. Основная заключается в том, что стапель из двух досок проходил внутри корпуса и был оборудован на концах парой шарниров, позволяющих свободно переворачивать корпус вокруг продольной оси. Это существенно облегчает работу



Основные данные швертбота «Глория»:
длина – 4,5 м, ширина – 1,5 м, осадка корпусом – 0,2 м, осадка габаритная – 1,0 м

Эскиз общего расположения швертбота «Глория»:

1 – носовой люк; 2 – кап рубки; 3 – брандер-щит; 4 – крышки моторного отсека; 5 – дверцы носового отсека; 6 – газовая плитка; 7 – пиллерс с подъемным столом; 8 – швертовый колодец; 9 – подъемный руль; 10 – подмоторная рама.

Шп.	Тр1	2	3	4	5	6	7	Тр2
Полушироты от ДП								
Палуба	–	510	580	670	680	–	–	–
Борт	250	540	700	750	750	725	700	675
Скула	–	365	575	655	660	648	620	600
Высоты от ОП								
Палуба	–	720	960	1070	1100	–	–	–
Борт	600	600	600	600	600	600	600	600
Скула	–	260	174	125	120	110	110	110
Киль	180	128	20	0	15	40	60	80



при обработке поверхности корпуса снаружи. К стапелю крепим транцевый нос и корму, а также временные шпангоуты из рейки 20×30 мм.

Во временных шпангоутах по всему периметру сверлим отверстия шагом 150 мм для последующего крепления пенопластового наполнителя. Пенопласт – ПХВ, нарезанный из листа

нихромовой нитью на куски толщиной 12 мм. Изнутри через шпангоуты в отверстия вворачиваем шурупы в пенопласт, закрепленный поверх набора. После этого заготовку уже можно обрабатывать по теоретическому чертежу. Готовую болванку корпуса снаружи оклеиваем стеклотканью. Когда внешний слой «встанет», выворачиваем все





шурупы и разбираем ступень, затем оклеиваем стеклотканью изнутри.

Получилась жесткая и легкая конструкция, к тому же еще и очень теплая в холод, и прохладная в жару.

Шверт – поворотный стеклопластиковый, заполнен внутри свинцом общим весом около 40 кг. В целях экономии места в каюте швертовый колодец сдвинут в корму и размещен под кокпитом. Кормовая центровка вынудила также сдвинуть ближе к корме мачту и точку крепления галсового угла стакселя, но легкая тенденция уваливания под ветер имеется.

Сиденья в кокпите сделаны от рубки до кормы длиной 2 м. Получился и удобный кокпит для работы с парусами, и соларий, где четыре-шесть человек могут спокойно собраться отдохнуть вечером. Под сиденьем кокпита располагаются рундуки, поделенные перегородкой пополам. Их носовая часть выходит в каюту и служит для хранения вещей и баллона с газом, а кормовая соединена с кормовым рундуком для хранения мотора и канистр с топливом для походов (на реке ветер бывает не всегда, а течение – постоянно). Кокпит самоотливной, вода уходит через отверстия в швертовом колодце. Ограждение кокпита отсутствует, так как оно мешает открывать яхту при ходе под парусами. В этом году провел леера от кормы до рубки.

Доступ в пространство под настилом кокпита, разделенное посредине швертовым колодцем, открыт со стороны каюты. Там хранятся весла,

спинакер-гик, спасательные жилеты, подочки, обувь, посуда.

Посредине кормы сделал самоотливную подмоторную нишу. Предполагал, что подвесной мотор при ходе под парусами будем убирать в кормовой рундук и на его место устанавливать съемный руль. Эксплуатация показала, что и при ходе под парусами мотор часто оказывается срочно необходимым, поэтому сделали и установили на транец подъемную подмоторную раму. На оставшуюся подмоторную нишу удобно опираться при установке мотора, отходе от берега и при купании с кормы.

К особенностям внутреннего оборудования надо отнести шкафчик в носу, в котором хранятся постельные принадлежности. В его углах установлены плафоны с выключателями, в месте соединения правой и левой койки, посредине – газовая плита и подъемный столик. На плите удобно готовить (она в карданном подвесе); в сильный холод за 10–15 минут можно прогреть всю каюту перед сном. Корпус изнутри оклеен липкой пленкой – получилось светло, к тому же легко поддерживать чистоту.

Хочется дать совет всем, кто собирается строить лодку для себя. «Выстройте» ее заранее в голове, затем на бумаге. Предусмотрите, где задать жесткость под иллюминатор, определите, где будут места усиления корпуса под ванты, мачту и другие дельные вещи на палубе (вместо пенопласта необходимо заложить фанеру), где лодка будет храниться и т. д. Оклеивать корпус изнутри стеклотканью

довольно сложно – не везде легко подобраться, поэтому целесообразно наметить все этапы. И главное – постарайтесь все рассчитать заранее, в том числе свои силы и финансы. Затраты на постройку корпуса даже такой маленькой крейсерской яхты составляют 30% общих затрат. Нужны еще мачта, гик, паруса, такелаж, внутреннее оборудование, подвесной мотор. Но не забывайте и о своем комфорте: составьте список необходимого оборудования на яхте и предусмотрите место, где все это будет храниться. Многие яхты, к сожалению, представляют собой корпус, внутри которого (особенно после хорошей лавировки) – лишь нагромождение из спальников, банок с консервами, кастрюль и т. д. Обидно видеть брошенные корпуса вечно строящихся больших лодок.

Наша маленькая яхта, несмотря на минимальный уровень комфорта, доставила нам много великолепных моментов гонок, удовольствия от походов и отдыха на воде. Пусть возможность путешествий заставит вас задуматься о постройке подобной лодки и для себя.

