



Под мотором, парусом и с веслами

Из опыта эксплуатации разборного каноэ «Ильмень» фирмы «Тритон»

Валентин Строгонов

Всем хорош тритоновский «Ильмень»: красив, острый, удобен, всепогоден, прочен, легко собирается, имеет ряд остроумных технических решений. Однако не рекламы ради пишутся эти строки. Хочу поделиться опытом доработки «Ильменя» с целью получения без переделки корпуса универсальной, прежде всего, гребной лодки, на которой можно использовать вспомогательное парусное вооружение без поплавков-аутригеров и маломощный ПМ.

Фирменное парусное вооружение для каноэ с выносными поплавками, с примитивным по раскрою парусом и неудобным и не эффективным рулевым устройством загромождало лодку и не позволяет хорошо ходить в лавировку. Так не лучше ли для гребной лодки отказаться от острых курсов под парусом, для этого есть весла, и использовать легкое и эффективное вспомогательное парусное вооружение для полных курсов.

В предлагаемой конструкции используется так называемая «косая схема» расположения шверта и руля, упоминаемая в известной книге В. М. Перегудова. Наш вариант содержит более легкую и низкую (чем фирменная) мачту, парус типа спинакера, например от «Кадета» (лучше генакер), рулевое устройство, фиксируемое в корме с помощью двух деревянных брусков (один над другим), расположенных над и под декой, руль (хорошо подходит руль от «Про-

стора») и поворотный вокруг двух осей шверц, фиксируемый от проворота назад бортовым воротком. При этом фирменная трубчатая шверцбалка заменена на двухслойную деревянную и устроена так, что угол поворота шверца к набегающему потоку (4°) легко и быстро меняется при смене галса. Для этого достаточно ослабить средний вороток (см. фото), повернуть шверц путем нажатия на верхнюю пластину шверцбалки и снова завернуть вороток до упора. Благодаря фиксации шверца бортовым воротком отпадает необходимость оттяжки его в сторону носа.

Длительные испытания конструкции в прошедшем сезоне оправдали задуманное. При ровном среднем ветре и волнении можно было уверенно ходить без фартука до курса тупой бейдевинд. При этом при установке шверца на нужный угол к набегающему потоку, что занимает секунды, заметно увеличивалась крутизна хода. При попытке идти круче необходимо менять спинакер на генакер, что технически осуществить несложно, достаточно иметь второе отверстие на топе мачты, второй фал и сам генакер. В качестве тубуса для парусов использовались полиэтиленовые бутылки со срезанным верхом, привязанные к мачте. При усилении ветра необходимо использовать фирменный фартук. Для безопасности плавания фал и шкот необходимо держать в одной руке, для того, чтобы резкие порывы и заходы ветра компенсировались потравлением снастей.

При фордаке, как известно, более устойчиво лодка идет галсами.

В перспективе, более радикальным решением для увеличения остойчивости было бы дополнение корпуса надутыми буями длиной 2.5 м и диаметром 10–12 см, расположенными в средней части выше ватерлинии. Как их сделать съемными или незаметными и не влияющими на ходкость под веслами при волнении задача не из простых. Но и она решена и в настоящее время патентуется. Возможно, при этом удастся без поплавков дополнить гардероб парусов небольшим гротом и стакселем для более острых курсов. Ну а для левентика в нашем случае всегда имеются полноценные весла. «Настоящие» яхтсмены, разумеется, относятся к веслам с презрением. Но не связано ли это просто–напросто с невозможностью их эффективного использования на яхтах и катамаранах?



ПМ «Yamaha 2» вешался на специально сделанную достаточно массивную кормовую поперечину для руля, а его вес полностью компенсировался полиэтиленовой бутылкой с водой (9 л), закрепленной в миделе внутри корпуса у противоположного борта. Не представляет труда для удобства управления немного удлинить румпель и ручку газа. При испытаниях каноэ под мотором автору припомнились времена, когда в прошлом веке пришлось походить на байдарке «Колибри» с мотор-веслом «Тюммлер». По удобству и надежности нынешние испытания существенно выше, но в свете безопасности не лишне упомянуть, что тогда еще не было рядом могучих катеров и гидроциклов. Поэтому на водоемах, где водятся эти «звери», не помешали бы кроме фартука и поплавок-аутригеры.

«Ильмень» давно приобрел популярность у туристов.



Некоторые, наиболее опытные экипажи, ходят аж на Соловки. Круто. Сплошной адреналин! Но не все знают, сколько байд поглотил холодный Север. По мне так, с точки зрения безопасности, про байдарку для Белого моря можно сказать: лучше лодки хуже нет.

Что касается замечаний к конструкции: часто ломаются и не надежно фиксируют трубки каркаса пластмассовые детали, но это относится ко всем «тритоновским» лодкам.

Весло – это тишина, ритм, приятная нагрузка, если в меру, и не мешают ветер, комары, необходимость куда-то успеть, усталость...

Парус – это тишина, скорость, как «по щучьему велению», легкий шелест за кормой, расслабление, если не шторм. Но и шторм – хорошо, если не ураган. Лучше, чем мертвый штиль.

Мотор – это возможность кратчайшим путем и вовремя прибыть на место несмотря на штиль и встречный ветер, отдых для мышц, но шум, вибрация, вес, необходимость заправки.

Описанный вариант позволяет использовать любой из перечисленных движителей на выбор в зависимости от конкретных условий и желания экипажа.

Всем хорош «Ильмень». Еще б он более наворочен, когда б ходить покруче научился. ■

