

О выборе материала для корпуса яхты

Александр Богдашевский

Многие неискушенные строители яхт полагают, что корпус является главной статьёй расходов и краеугольным камнем при строительстве судна, хотя в реальности доля расходов, приходящаяся на корпус редко превышает 20% общих затрат. Однако для судостроителя-любителя именно корпус является важнейшим рубежом и ключевой позицией во всем затеянном мероприятии. Это мнение имеет под собой серьезное основание. В любом случае при принятии решений по корпусу следует помнить, что его роль в обеспечении безопасности, мореходности, эксплуатационных качеств и ценности судна в глазах окружающих первостепенна.

Долговечность и надежность яхты, а также ее внешний вид предопределят выбор материала. Есть три базовых варианта: дерево, стеклопластик и металл (алюминиевые сплавы и сталь). Имея за спиной более 20 лет опыта применения всех вышеперечисленных материалов в постройке судов и их эксплуатации в разных частях планеты, я пришел к однозначному выбору в пользу металла. Если нужно



изготовить единственный корпус, получить его быстро и чувствовать себя в море уверенно, если вам важно, чтобы снижение стоимости яхты с годами было минимальным, советую использовать металл. Даже если вы очень опытный столяр-краснодеревщик, следует обязательно рассмотреть вариант покупки готового металлического корпуса, а самому сосредоточиться на обстройке – конечный результат будет значительно лучше, а стоимость яхты в глазах окружающих существенно выше.

Продолжение в следующем номере

«Светлячок» с Дальнего Востока



Проект парусного катамарана

Firefly 850 One Design создан австралийским дизайнером Марком Пескотом. В Таиланде на острове Пхукет начиная с 2006 года было построено 8 таких лодок, и они постоянно участвуют в местных регатах – Kings Cup Regatta, в чемпионате многокорпусных яхт и т.д. Один из Firefly теперь бороздит просторы и российских морей – летом 2011 года катамаран был самостоятельно изготовлен по австралийским чертежам дальневосточными яхтсменами из Находки. Об истории создания своего многокорпусника рассказывает яхтенный капитан Антон Николенко.

Firefly 850 One Design – стильный, привлекательный, быстрый катамаран для прибрежных гонок и прогулок выходного дня. При небольшом весе его корпуса довольно вместительны, в них можно организовать 6 спальных мест. Даже установленные здесь широкие койки оставляют достаточно места для приготовления пищи, хранения парусов и судовых запасов. В каждом корпусе смонтированы люки вентиляции.

Наш строительный бюджет при этом был весьма экономным, а все затраты сведены к минимуму. Дополнительным пре-

имуществом лодки является возможность ее транспортировки: катамаран легко разбирается, его можно поместить на трейлер или в 40-футовый контейнер.

Конструкция Firefly 850 – сэндвич, где в качестве наполнителя при строительстве корпусов была применена кедровая рейка, а для переборок, кокпитов, коек и ступеней – жесткий полиуретановый пенопласт. При изготовлении сэндвича используют эпоксидную смолу и стеклоткань, а в особо нагруженных местах – карбон (углеволокно).

С управлением катамараном с легкостью справляется экипаж из трех человек. Гикашкот, стаксельшкоты и погон гикашкотов расположены на расстоянии вытянутой руки рулевого, который в любой момент может сбросить лишнее усилие с грота или настроить стаксель. Рули на катамаране стационарные, полубалансирные. Баллеры состоят из двух частей, что позволяет при необходимости легко снять перья.

Яхта хорошо сбалансирована, в лавировку при идеальных погодных условиях (ветер 10–12 узлов) идет под углом 40° к вымпельному ветру. Можно отпустить румпель, и еще какое-то время лодка будет продолжать движение тем же курсом. Выстрел бушприта сделан постоянным, что облегчает постановку геннакера. Под геннакером яхта буквально летит: при умелом управлении можно достичь скорости более 20 уз и удерживать ее на протяжении долгого времени.

Об авторе

Антон Николенко, 34 года, яхтенный капитан дальнего плавания, проживает в Находке. Парусным спортом занимается с 1989 года, профессиональное образование – техник-судоводитель

На катамаране используют подвесной мотор от 6 до 10 л.с. с длинной ногой на подъемном кронштейне.

Строительство

Впервые оказавшись на острове Пхукет в Таиланде, я увидел много интересных лодок, в том числе и Firefly 850. Яхта сразу понравилась. Появилось неудержимое желание построить такой же катамаран у себя дома, в Находке. Оценив свои возможности, мы с приятелем решили купить проект и приобрести необходимые материалы для строительства яхты. Опыта у нас не было, но было много энергии и оптимизма. Мы были полны решимости выйти в море на собственном паруснике уже ближайшим летом 2006 года.

Вернувшись в Россию, мы приступили к строительству. Начали с небольших элементов: изготовили шверты, перья рулей, переборки. Параллельно вели поиск недостающих материалов. Мы искали рейку для корпусов, думали, из чего сделать балки, искали мачту, паруса и т.д. Рейку нашли быстро. Не самого лучшего качества, но вполне подходящую. Корпуса и палубы нам удалось изготовить за два месяца.

Потом началось самое интересное. По технологии, прежде чем соединять корпуса с палубами, надо вклеить в корпуса стаканы для балок, после чего уже устанавливать палубы. Балка – это алюминиевая труба диаметром 206 мм и длиной 6 м, и к тому моменту их у нас еще не было. Время шло, и постепенно приходило понимание, что у себя дома



**Основные данные катамарана
Firefly 850 One Design**

Длина наибольшая, м	8.53
Длина по ватерлинии, м	8.40
Ширина наибольшая, м	5.73
Ширина между ДП корпусов, м	4.7
Ширина корпуса по ватерлинии, мм	616
Осадка корпусом, м	0.26
Осадка рулями, м	0,65
Рабочая площадь парусности, м ²	46.8
Высота мачты над палубой, м	12.9
Водоизмещение (гоночный вариант), кг	1010
Водоизмещение (крейсерский вариант), кг	1680



мы их не найдем. Попытки отыскать трубы в Южной Корее также не увенчались успехом. Мы приняли решение самостоятельно изготовить балки коробчатой конструкции из фанеры. С мачтой тоже было не все гладко. С этого момента у нас начались отступления от проекта, «импровизации».

Долго ли, коротко ли, но лето кончилось, а с ним и деньги. Весь следующий сезон мы тоже протоптались на месте: были трудности и с деньгами, и со временем. Оптимизм начал угасать. Прошло еще два года, в которые мы к лодке не прикасались. Все это время она стояла на улице, и что характерно, никакие изъяны на поверхности корпуса не проявились. Это вселяло надежду, что корпуса сделаны качественно.

Собравшись с силами и заручившись поддержкой близких друзей, в 2010 году мы вернулись к строительству. Первое, что мы сделали – это купили две ломаные мачты, из которых получились правильные, соответствующие проекту балки. Пришлось, правда, вырезать старые стаканы и вклеить новые. Убрали лишние, импровизированные элементы, которых успели наделать немало, и катамаран стал приобретать должный вид. Единственным отступлением от проекта оставалась мачта. На новую денег не хватало, и пришлось купить то, что было в наличии в Приморском крае. Выбор оказался невелик: мы нашли единственную мачту от 30-футовой гоночной лодки, которую привезли

из Гонконга, и после этого она уже успела постоять на трех других лодках. В общем, мачта появилась, но для нас она была слабовата. Тем не менее, мы ее смонтировали. Так прошло еще одно лето.

Наступил 2011 год, пришло время дать имя нашему детищу. Предлагалось много вариантов, но мы решили назвать его по названию класса Firefly, что в переводе на русский значит «Светлячок».



MARINE GROUP

**Новая линейка
оборудования ГМССБ
от компании
Ocean Signal - SafeSea®**

- E100G (АРБ с GPS приемником)
- S100 (радиолокационный ответчик)
- V100 (носимая УКВ радиостанция)

Тел.: 8(812)230-10-28 sales@aep-marine.ru



www.az-marine.com



На воде

«Светлячок» впервые коснулся воды вечером 29 июня 2011 года. На следующий день мы в первый раз вышли в море на яхте, которую построили своими руками.

Ветер был свежий около 5–7 м/с. Сразу почувствовалась динамика многокорпусника. Ни у кого из нас не было опыта в управлении катамараном, только теоретические познания в небольшом объеме. Тем не менее, лодка оказалась под нашим контролем. Было видно, что мачта чрезмерно гнется как в продольной, так и в поперечной плоскости. Взяли одну полку рифов, стало заметно лучше. Убедившись, что в основном все в порядке, мы забрались повыше на ветер, поставили геннакер, и «Светлячок» полетел. Результат нас порадовал: скорость, зафиксированная GPS, составила 16 уз.

Кроме мачты были отмечены и другие моменты, которые требовали отдельного внимания и доработки. Так, например, гикашкоты и каретка погона гикашкотов трюнились слишком медленно, а это может быть опасно. Требовалась работа со стоячим такелажом, плохо держал стопор стаксельфала. Вместе с тем, радовало то, что в первый выход при достаточно свежем ветре у нас ничего не сломалось.

Каждый выход мы исправляли недочеты, выявляли новые ошибки и промахи, допущенные при строительстве, но самое главное – мы ходили! Разумеется, нам хотелось почувствовать весь потенциал этой лодки, и мы стали выходить в более свежую погоду. В один из выходов, на очередном «взлете» краспица сломалась пополам и мачта рухнула... Хорошо, что никто не пострадал, и паруса уцелели. На этом сезон закончился.

К 2012 году мы наконец-то купили мачту нужной спецификации, исправили почти все недочеты и стали ходить почти как настоящие катамаранщики. Кстати, исправление недочетов – это процесс бесконечный, на любой яхте их найдется великое множество. Здесь уместно вспомнить Жванецкого, который в одной из своих миниатюр утверждает: «Ремонт невозможно закончить, его можно только прекратить!». Мы с ним полностью согласны.

Новый сезон был безаварийным, мы начали входить во вкус, стало очень не хватать соперников, с которыми можно погоняться. Ведь Firefly – лодка очень интересная, динамичная, захватывающая. В Новой Зеландии катамараны и тримараны длиной 8.5 м гоняются в одном классе, имеют общие правила и состоят в одной ассоциации. Firefly 850 был адаптирован к этим правилам.

Итак, цель построить яхту достигнута. Теперь мы полны желания развивать класс Firefly 850, а также привлечь внимание как можно большего количества людей к катамаранам класса 8.5 м у нас в России.

ЯХТЕННЫЙ БИЗНЕС НА ПРОДАЖУ

Продажа существующего бизнеса на Кипре, обширная действующая клиентская база, большой потенциал для дальнейшего развития. Цена договорная и включает стоимость бизнеса и основных средств

Оказываемый сервис:

- * Ремонт и сервисное обслуживание катеров и яхт
- * Официальный дилер VOLVO PENTA
- * Склад-магазин мелких товаров
- * Брокерские услуги, продажа катеров и яхт
- * Сертифицированный учебный центр, по окончании выдается (RYA)

+35799171120 (английский)

+35799252037 (русский)

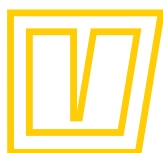
apassociates@cytanet.com.cy

**ПРОИЗВОДСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ
ЛОДОК И КАТЕРОВ
из стеклопластика**

На данный момент верфь "7 футов"
имеет модельный ряд лодок
от 2.7 м до 7.0 м

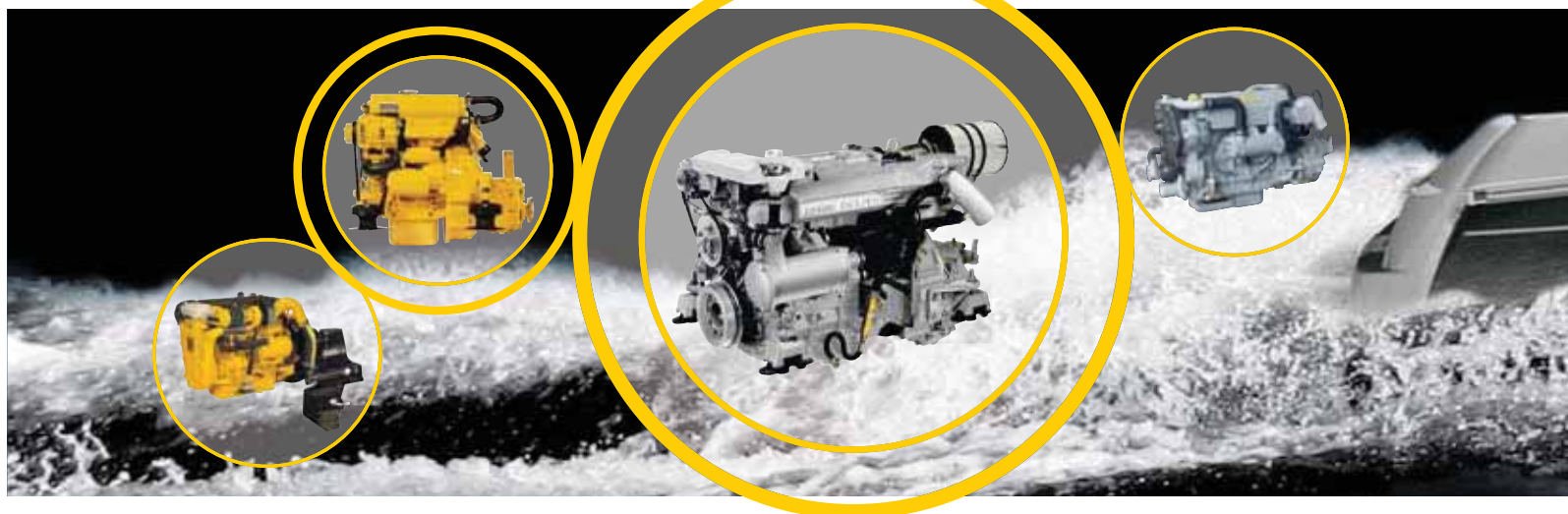
С.Ф.С. Вологодская область г. Череповец
т/ф: (8202) 59-14-92
+7 921 259 78 45
sevenfeet07@mail.ru www.sf3s.ru

Реклама



vetus®

www.vetus.com



Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.

Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой – Vetus.

Каталог и контактные данные дилеров на сайте www.vetus.ru



Реклама

MAXWELL

A **VETUS** COMPANY



VWC3500



HRC8



HWC2200



Anchormax™



VWC1500



RC серия

ANCHORING EXCELLENCE

Входящая в состав VETUS новозеландская фирма Maxwell имеет почти 40-летний опыт производства лебедок. Ее имя стало признанным стандартом качества в области судового оборудования. Широкий ассортимент продукции Maxwell позволит Вам найти идеальное решение для своего судна, будь это парусная или моторная яхта, катер или рабочее судно. Подробную информацию о продукции Вы можете найти на www.maxwell.com, а список дилеров на www.vetus.ru