



# Будущее за разборным однокорпусником!

Время показало, что наиболее популярным типом разборного туристского парусника стали надувные катамараны как самые быстрые (в сильный ветер) и простые в производстве. Однако вместе с тем не пропадает интерес и к разборным однокорпусникам. На Парусном берегу Московского моря, а еще раньше — в

Кавголово, кроме польских “Мёв”, то и дело появлялись и любительские конструкции. Это, например, были швертботы питерца В. Фёдорова, москвичей С. Шишова (разборный аналог “Луча”), М. Казанского с оригинальным деревянным каркасом, А. Широкова, И. Александрова, знаменитая “Авоська” А. Наумова (пересекавшая Каспий) и др. В настоящее время в дальние походы на разборных швертботах ходят А. Наумов, И. Ликовский (обновлённая “Мёва”), А. Отвагин, В. Васильев и пр. С. Мягков на сайте [www.pagusana.pagod.ru](http://www.pagusana.pagod.ru) делится восторженными впечатлениями о “новой” (30 лет пролежавшей в кладовке!) “Мёве”.

Почему же более привлекательны разборные швертботы, чем катамараны? Прежде всего традиционной уютностью сравнительно широкого корпуса, который несложно закрыть трансформируемой мягкой каютой (Карелия, чай, не Африка!). Однокорпусники ходят острее к ветру, чем катамараны. Затем отметим удобство гребли распашными веслами, а также возможность проходить прибрежные тростниковые заросли и выбрасываться на лесистый берег. Катамаранщики считают большим достоинством отсутствие крена на своих судах. Но, во-первых, управление швертботом сильно отличается от управления катамараном, главным образом — необхо-

димостью откренивать судно. Во-вторых, у катамаранов только начальная остойчивость большая, а переворачиваются они более резко (и неожиданно), чем швертботы, тогда как поставить катамаран, особенно груженный, на ровный киль после переворота — задача не из простых. Для швертбота с надувными бортами это не составляет большого труда.

К сожалению, “Мёвы” давно сняты с производства, а у нас внедрить что-либо подобное трудно. На последней Верхневолжской регате можно было видеть одну единственную “Мёву” И. Ликовского, но хоронить эти швертботы рано. Хотя бы потому, что в этом году владельцы старых “Мёв” заказали для своих яхточек шесть новых оболочек из современных материалов.

Видимо, пришла пора говорить о возрождении класса разборных парусников. Можно предложить для этого новый уменьшенный на 0.8 м по длине вариант “Ямала”, который уступает “Ямалу-475” по грузоподъемности и обитаемости, зато за счёт меньшей ширины корпуса и большей ширины коробчатого кильсона не нуждается в стрингерах (и, соответственно, в кницах на шпангоутах), что упрощает конструкцию и уменьшает время сборки. К тому же, сам широкий кильсон заменяет пайолы. Применены бортовые шверцы. Конечно, центральный



## СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВУХ РАЗБОРНЫХ ШВЕРТБОТОВ “МЁВА” (ПОЛЬША) И “ЯМАЛ-390” (РОССИЯ)

Характеристика	“Мёва”	“Ямал-390”
Длина наибольшая, м	3.5	3.90
Ширина наибольшая, м	1.3	1.3–1.4
Экипаж, чел. (в походе)	1–2	2–3
Масса, кг	72	47
Время сборки, ч	1.5	0.5
Площадь парусности, м <sup>2</sup>	6.4	8.4
Высота мачты, м	4.75	5.4
Швертовое устройство	Сектор.	Шверцы
Шверт или шверц/руль, м <sup>2</sup>	0.17/0.11	0.3/0.15
Материал каркаса	Дерево	Легкий сплав
Наличие амортизационного коврика	Нет	Да (жесткий пенополиэтилен)
Количество и макс. габарит упаковок, м	Две, 1.2	Две, 2.0

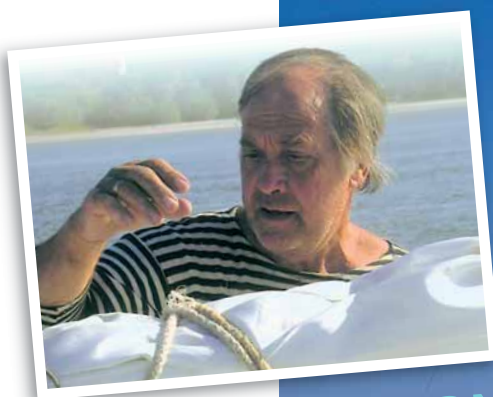
шверт дает наилучшие гидродинамические и лавировочные свойства, но и шверцы имеют плюсы: упрощение конструкции, повышение безопасности, более просторный кокпит, возможность крепления вант к шверцбалке, а также изменения центровки на ходу, крепления колес вместо шверцев. Наконец, тот же корпус может использоваться как весельная лодка или даже как моторка.

Наконец, возможно изменение ширины “Ямала-390” даже на плаву простым раздвижением полушпангоутов. Конструкция этим почти не усложняется, а, как известно, даже небольшое уменьшение ширины корпуса по ватерлинии дает увеличение скорости под парусом и облегчает ход на веслах; обратный вариант увеличивает остойчивость в сильный ветер. Вспомните, сколько раз в плаваниях вам этого хотелось! Идея практически проверена на “Ямал-каное”. Уменьшение ширины корпуса помогло нам с сыном опережать соперников и было, каюсь, нашим “секретным оружием” в гонке.

Существует расхожее мнение, что все универсальное обязательно хуже, нежели однофункциональное. Уверен, что попытки создания универсального парусно-гребного судна с трансформируемыми характеристиками имеют право на существование.

А пока могу сказать, что испытания первого “Ямала” (“Кия” № 190) прошли успешно.

*В. Строгонов, Москва*



## Стройте катамараны!

*Здравствуйте, уважаемая редакция!*



Я — ваш постоянный читатель, профессиональный моряк, сейчас — пенсионер. Из 67 своих лет парусом занимаюсь около 50. Довелось ходить и на шлюпках (“Ял-6”), и на килевых яхтах (“Дракон”, “5.5”). Но сердце мое и руки отданы двухкорпусным парусникам-катамаранам.

Еще в 1969 г. я начинал строить свой самый первый катамаран, но уже на стадии сборки бросил его, так как понял, что строю не то и не так.

Изучил от корки до корки книгу Крючкова и Лапина “Парусные катамараны” (оба издания). И тогда, уже в 1979 г., начал строить более серьезное судно, которое и спустил на воду четыре года спустя, назвав его “Катран”.

Прослужил он мне добрых двадцать лет. Облазил на нем Азовское море, Цимлянское водохранилище, Веселовское водохранилище (это на притоке р. Дон — Маньче, длина — 110 км), ну и, конечно, Дон. За эти годы неоднократно попадал во всяческие переделки: были и шторма, и шквалы, и даже случай, когда мачтой влез в высоковольтную линию. Всегда и везде катамаран вел себя безупречно.

Но хотелось чего-то еще больше и еще лучше. Продал старый катамаран (в Геленджик), спроектировал и построил новый “Катран-2” — на один метр длиннее и на метр шире. Вот его-то вы и можете видеть на фото. Применен вариант с поворотной мачтой-крылом. На судне — девять спальных мест, салон, камбуз, галюн. Начал строить его 20 июня 2002 г., а спустил на воду 29 августа 2004 г.

Новым катамараном доволен. Как и первый, он без швертов, так как рассчитан на наши мелководные районы плавания. Очень круто к ветру он не ходит, но такая задача и не ставилась. Это все-таки не гоночное судно, а крейсерское.

Коротко его характеристики таковы: длина максимальная — 9 м при общей ширине — 5 м и ширине одного корпуса — 0.68 м. Осадка — всего 0.6 м. Водоизмещение при осадке по КВЛ — 2.5 т. Площадь парусов: грота — 22 м<sup>2</sup>, стакселя — 16 м<sup>2</sup>, парусность самой мачты — 5 м<sup>2</sup>.

Старый катамаран под голой мачтой даже при слабом ветре ходил и управлялся. Новый еще на такую способность не испытывался.

В прошлом сезоне испытать “Катран-2” в морских условиях не удалось — не смог вовремя подобрать команду. А выходить один — не решился, хотя на первом катамаране ходил и в одиночку.

Разработаны проекты еще более крупных двухкорпусных парусников длиной 11, 12 и 15 м. Хотелось бы их построить, но...

*Владимир Ткачев,  
г.Ростов-на-Дону*