

"А-38" – РУССКАЯ РАКЕТА

Первая яхта типа "Алекстар 38" (проект "А-38"), концепцию которой еще два года назад сформулировал Александр Морозов (мы вкратце упоминали о создании этого проекта в "КиЯ" № 195), летом этого года была заложена на верфи "Компан Марин" в Санкт-Петербурге по заказу датской фирмы "Promosean". Собственно говоря, яхта вообще ориентирована на западный рынок, поскольку, увы, российский покупатель пока не готов к приобретению подобных судов: ориентировочная цена на европейском рынке – 158 тыс. евро.

Особенностью этого проекта является практическая реализация идеи узких и симметричных креновых ватерлиний при достаточно широком и легком корпусе. Благодаря этому достигается значительный восстанавливающий момент, допускающий высокую энерговооруженность, что должно обеспечивать хорошую скорость. Это и позволяет называть будущую "А-38" "экспресс-круизером", подчеркивая тем самым ее основное назначение – быстроходная крейсерская лодка открытого моря. Поэтому главная идея проекта может быть выражена следующими словами: простота, скорость и комфорт.

Яхта имеет прочный стеклопластиковый корпус сэндвичевой конструкции (но монолитный в подводной части) с углепластиковым (!) набором. Корпус изготавливается методом вакуумного формования, в качестве наполнителя используется новый пенопласт "Corecell" английской фирмы "SP Systems", разработанный специально для сэндвичевых ламинатов океанских



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ ПРОЕКТА "А-38"

Длина корпуса, м	11.67
Ширина, м	4.0
Осадка, м	2.75 / 1.5
Водоизмещение/ с водяным балластом, кг	3700/4500
Площадь парусности, м ² :	
– грот	54 (70)
– стаксель	46
– геннакер	120 (160)
Двигатель, л.с.	40 ("Yanmar")

Общий вид и план парусности

ПОЛЯРНАЯ ДИАГРАММА "А-38"

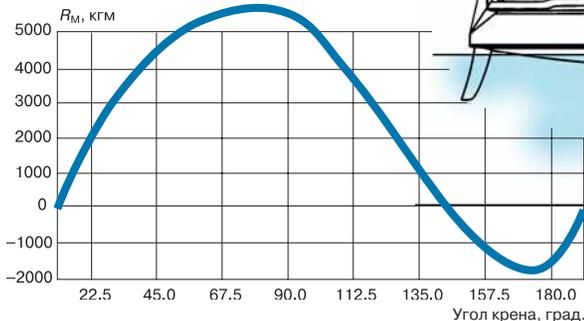
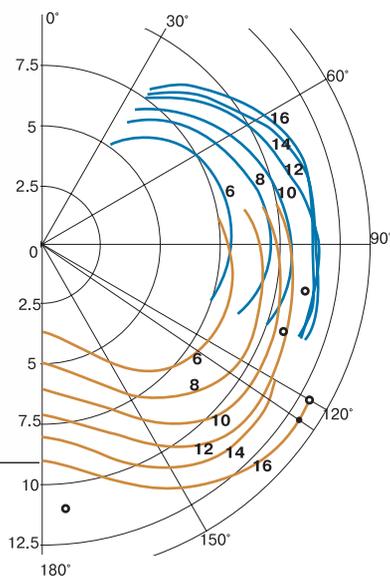


ДИАГРАММА СТАТИЧЕСКОЙ
ОСТОЙЧИВОСТИ

гоночных яхт. Любопытно, что в одном из вариантов исполнения яхта будет иметь алюминиевую обшивку на композитном наборе — такая технология, по словам конструктора лодки А. Тараненко, является ноу-хау и не имеет аналогов в мире. В разработке этой версии напрямую участвовала компания “Mogozov Yachts”, в течение долгого времени занимавшаяся отработкой технологии строительства качественных алюминиевых яхт. Отметим, что в подобном варианте водозмещение готовой лодки увеличивается крайне незначительно — всего на 200 кг.

Лодка вооружена шлюпом с углепластиковой мачтой с двумя парами развернутых назад краспиц, без бакштагов и четырьмя (по две с каждого борта) цистернами водяного балласта (по 400 л каждая). Цистерна заполняется принудительно всего за 4 мин. от совмещенной с двигателем высокопроизводительной помпы, а не с помощью широко применяемого на большинстве яхт с водяным балластом “динамического совка”. Время “перелива” при смене галса — всего 30 с! Такая схема должна обеспечить хорошую мореходность в свежую погоду при минимальном экипаже из одного-двух человек.

Яхта оснащена и подъемным килем и двумя, также подъемными барбанными рулями, позволяющими довольно близко подходить к отмелому берегу или легко находить стоянку практически во всех европейских маринах. Киль, что характерно, не только подъемный, но и поворотный с переменным углом атаки до 5° на каждый борт для совмещения плоскости киля с ДП креновой ватерлинии на лавировке. Всеми его перемещениями управляет гидравлика. Подобная конструкция реализуется едва ли не впервые в мире, и приятно отметить, что конструкция гидравлического механизма выполнена специалистами одной из питерских фирм. В рулевую систему интегрирован надежный электронный автопилот, а это в сочетании с очень просторным и эргономически грамотным спроектированным кокпитом должно, по замыслу, позволить управлять этим быстроходным крейсером в одиночку. Высоки и скоростные качества яхты под двигателем. Расчетная скорость под 40-сильным мотором с раскладным трехлопастным винтом фирмы “Gori” — свыше 10 уз.

Яхта будет выпускаться в двух вариантах интерьера: Family, с двумя каютами в носу и корме и большим кормовым рундуком (пять спальных

“BACKMAN 29” — НОВЫЙ ШАГ ВПЕРЕД?

Концепция новой гоночной лодки “Backman 29”, разработанная конструктором Гансом Бэкманом, сейчас некоторыми яхтенными дизайнерами рассматривается как признак значительного шага вперед в создании гидродинамического комплекса современной яхты.

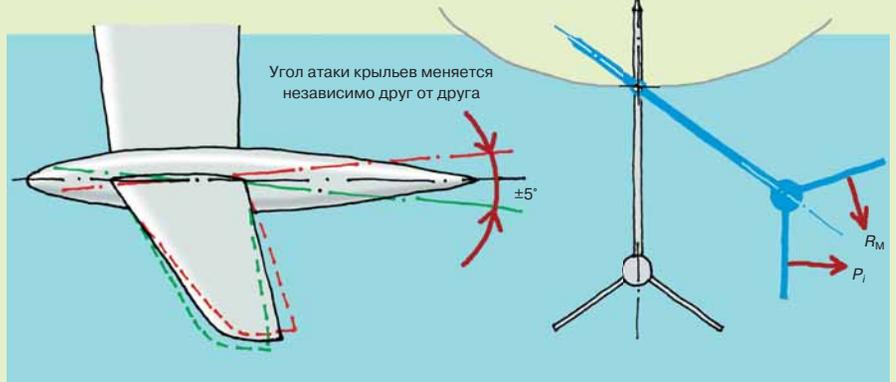
Лодка имеет поворотный балластный киль с крыльевым комплексом, расположенным на этом киле, причем эти крылья дистанционно (гидравлически) управляемы с места рулевого.

Подобная уникальная схема позволяет разом убить нескольких зайцев: во-первых, на крыльях поворотного киля образуется достаточная для противодействия дрейфу сила (что избавляет от необходимости применять шверты и существенно снижает смоченную поверхность яхты), во-вторых, на втором крыле возникает направленная вниз сила, создающая значительный восстанавливающий момент. Существенно и то, что благодаря новой конструкции киля можно с места рулевого раздельно управлять углом атаки каждого из крыльев, подбирая верный баланс между возникающей подъемной силой и ростом гидродинамического сопротивления.

Новая яхта уже находится в постройке, весной пройдут ее ходовые испытания, которые и ответят на вопрос, оправдывают ли новинка возлагаемые на нее надежды.



Принцип работы крылатого киля



При отклонении киля одно из крыльев противодействует дрейфу P_i , а на другом можно создать восстанавливающий момент M_r

мест), и Cruise — с тремя каютами и семью спальными местами. Также к опциям относятся закрутка грота в гик, закрутка геннакера, тиковый палубный настил, спрей-худ и кокпитный стол.

Уже есть предложения от заинтересованных лиц создать спортивную версию категории “One design” для проведения классных гонок. В этом варианте лодка будет выпускаться без водяного балласта, с дополнительными лебедками, увеличенной площадью грота, поперечными погонами стаксель-шкотов и ручным приводом поворота киля. Гоночный экипаж в версии “One Design” может состоять из восьми-десяти человек. Спуск пилотного образца “A 38” намечен на май 2006 г. — в настоящий момент на верфи идет формовка секции палубы.

Яхта планируется в серию, ориентировочный объем годового выпуска должен, по условиям европейских дилеров, составить от 20 до 25 единиц в год. Для организации производства

этой довольно сложной и высокотехнологичной яхты расширяются мощности верфи “КМ”, и будет изготовлено около 30 матриц для формования секций корпуса, палубы и внутренней обстройки.

Особое внимание на верфи при подготовке выпуска “A 38” уделяется традиционно слабому месту отечественных судов — внутренней отделке, а именно: отработке технологии сэндвичевых панелей интерьера, имитирующих различные декоративные покрытия — от дерева до винила. При изготовлении мебели будет применяться технология, аналогичная используемой французской компанией “Beneteau”.

Грустно, но похоже, что опять нет пророков в своем отечестве, и вновь наши же идеи будут возвращаться к нам с Запада. Хотя можно посмотреть и по-другому: “Sailing Anarchy”, например, опубликовал информацию о новой яхте под заголовком “Из России с любовью”. Такая трактовка нам больше нравится... ●