



«Ветры перемен» Виктора Языкова

«Ветер перемен» – так называлась 40-футовая лодка этого известного российского гонщика, единственная яхта под российским флагом, успешно закончившая одиночную кругосветную океанскую гонку «Around Alone» (1998–1999 гг.). По ее окончании Виктор приступил к постройке новой, уже более крупной 50-футовой яхты, спроектированной знаменитым британским бюро «Owen Clark Design» (тем же, которое разрабатывало и проект «Kingfisher» для блистательной Эллен МакАртур). Эта лодка строилась в Италии в местечке Порто Санто-Стефано, в 2002 г. ее корпус был спущен на воду и перевезен в Россию для окончательной достройки.

Случилось, однако, непредвиденное: хорошо, в общем-то, зарекомендовавший себя класс «Oren 50», к которому относилась строящаяся лодка, был исключен из кругосветных го-

нок – и из «Vendee Globe», и из «Around Alone». Доминировать на океанских дистанциях отныне должен был более крупный «Oren 60». В этих условиях тратить силы и деньги на достройку яхты класса «Oren 50», заметно потерявшего свой статус среди серьезных спонсоров, уже не было никакого смысла.

Поэтому Виктор решил озадачиться принципиально новым проектом, не имеющим ничего общего ни с «Oren 50», ни с «Oren 60», ни с какими-либо другими действующими классами. В его основу, тем не менее, были положены конструктивные особенности первого «Ветра перемен», который кроме участия в «Around Alone» и «STAR 2000», обошел еще раз вокруг света с новым шкипером датчанином Йеном Моллером, на этот раз без остановки. А летом 2005 г. голландец Нико Будел на «Ветре Перемен» был единственным из восьми, кому удалось финишировать в Трансатлантической гонке одиночек в классе «Oren 40» на лодке, ставшей первой в классе не только по хронологии. Особенности, делавшие лодку, по мнению Виктора, непревзойденной по части управляемости: за счет сильно отнесенного назад киля яхта оказалась великолепно сбалансированной, легко удерживала направление движения на любых курсах относительно ветра без вмешательства рулевого и автопилота и самостоятельно «обыгрывала» каждую волну. Точно так же и новая лодка

имеет сильно отнесенный назад киль, широкую корму, обеспечивающую высокую скорость на попутных курсах, хорошую остойчивость, и острые носовые образования, позволяющие яхте легче преодолевать встречное волнение.

Этот проект Виктора Языкова – сделан вручную, как в старину, когда не было компьютера, и осваивать «Автокад» показалось неразумным. После того как три проекции были согласованы, захотелось увидеть, как будет выглядеть в 3D весьма развитая своеобразная рубка. Стало понятно, что настало время заняться моделью. На модели в масштабе 1:5 были окончательно доведены обводы, и можно было убедиться, что рубка выглядит вполне прилично.

Сам Виктор Языков нам сообщил: «На этом этапе подключился Альберт Назаров, который как человек творческий, конечно же, предложил свой вариант, но идей и так было более чем достаточно. Нам хотелось знать мнение хитроумной компьютерной программы о плавности обводов. Ответ был положительным. Альберт прислал обводы по модели в цифре, но уже в масштабе 1:1. В Москве распечатали плаз и только, когда обшивали корпус, обнаружили небольшой провал в носовой части в районе ватерлинии. Должен сказать, что в этом нашем первом, по-настоящему самостоятельном проекте, весомый на начальном этапе, бескорыстный вклад Альберта Назарова с его академическими знаниями в данной области заключался скорее в контроле за разумностью принимаемых решений. Огромное ему спасибо за дружелюбную критику, незамедлительные ответы на многочисленные вопросы.

Кевин Дибли, новозеландский яхтенный дизайнер с большим стажем, подключился к нашему проекту, когда две половинки корпуса и палубы были готовы к соединению, ему удалось заметить (с помощью своего компьютера) тот

небольшой провал в носовой части, который мы обнаружили и устранили при малковке лекал еще на первой половине корпуса. Кевин по-братски отнесся к нашим заботам, он оформил проект в подобающем виде, помог рассчитать остойчивость, доработать центровку, VPP и многое другое. Как и Альберт Назаров, Кевин помог избавиться от множества сомнений. Пришла уверенность в том, что мы на верном пути. А у команды «Ветер Перемен» появился еще один верный соратник – Brother Kevin.

Лодка предназначена для продолжительных переходов с малочисленным экипажем, она не является экстремально легкой, скорее это Semilight. Уникально ее парусное вооружение – первоначально рассматривалась схема «аэро-риг». Однако в таком случае довольно тяжелый комплекс мачта-гик, расположенный в нос от миделя, ухудшает продольную остойчивость. Опыт «ревущих сороковых» заставил отказаться от этой идеи. С помощью новозеландского конструктора Криса Митчела мы с братом Станиславом (прочник, окончил Корабелку) спроектировали поворотную, свободно стоящую герметичную мачту-крыло. Ее внутренний объем (а хорда крыла составляет целых 300 мм) как своеобразная воздушная емкость станет дополнительным средством борьбы с возможным опрокидыванием сравнительно небольшой яхты в экстремальных условиях, причем угол заката диаграммы статической остойчивости по расчетам должен составить 125°.

Надо отметить, что, хотя корпус новой яхты уже строится, многие вопросы будущего парусного вооружения пока еще не прояснены (в первую очередь это касается носовых парусов). В частности, рассматривается возможность использования на попутных курсах в штормовых условиях кайта, как на яхте «Grundig AAPT».

Павел Игнатъев

«IPS» установили на катамаран

Революционная пропульсивная установка «IPS» с тянущими винтами, которую мы впервые представили в № 193, с тех пор успела завоевать немалую популярность – ее устанавливают на свои суда уже десятки судостроительных компаний по всему миру. Одна из главных особенностей «IPS» в том, что она рассчитана только на двухмоторную установку, так что использование ее на катамаранах (о чем во время первой презентации даже речь не шла) было вопросом времени. И это произошло – первой такой лодкой стал австралийский 40-футовый «Noosa Cat», который до сих пор оборудовался двигателями с обычными наклонными валами. Благодаря «IPS» катамаран стал более быстрым, маневренным и экономичным, а кроме того, значительно упростилась технология монтажа силовых установок.