



Леонид Макаров, Костромская обл.

# ТРЕЙЛЕРНАЯ МИНИ-ЯХТА «БЛЮЗ»

## с «падающим» килем, или Все свое возжу с собой

**Ж**урнал «Катера и яхты» покорила меня с первых номеров. Сначала, почти 40 лет назад, я построил маленькую 3,6-метровую мотолодку «Альга» по проекту польского конструктора М. Плючиньского (см. № 8). Перевозили мы ее на легком прицепе за «Запорожцем». Она до сих пор в прекрасном состоянии, хотя мы прошли на ней много сотен километров по Волге и Рыбинке. Сначала ходили под «Вихрем-20», затем под «Вихрем-25». Постепенно лодка была оборудована ветровым стеклом, тентом, мягкими сиденьями, дистанционным управлением. В общем, я увлекся.

**Маленькие суда  
и длиннорукие  
мужчины отлично  
подходят друг к другу.**

*Вел Хауэлз*

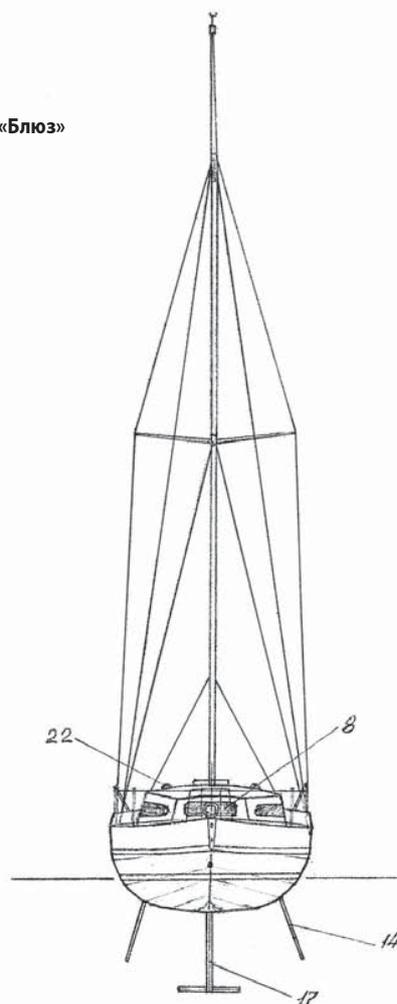
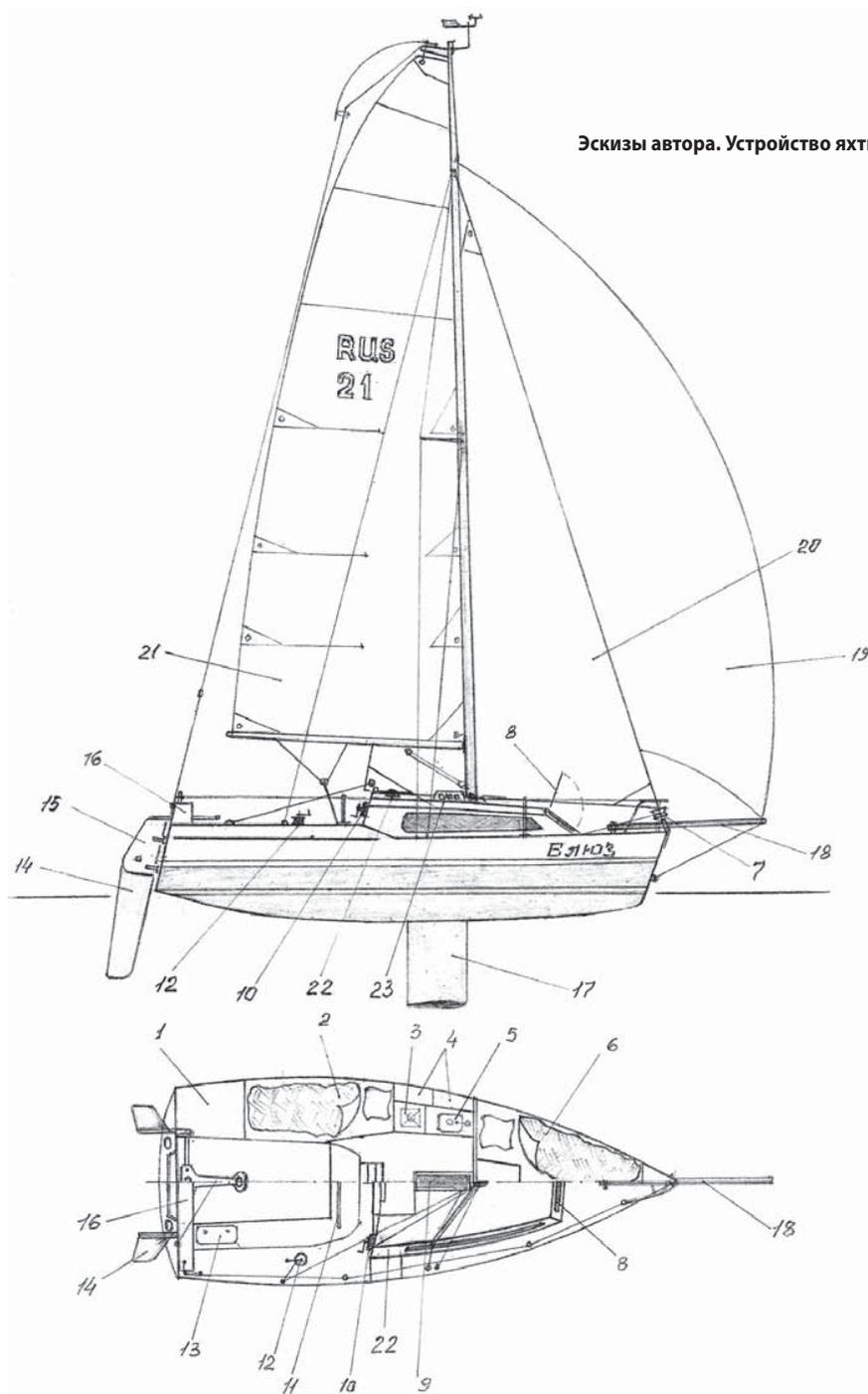
Каждому следующему строительству предшествовали серьезное изучение аналогов и разработка проекта. Материалов прорабатывалось много, но основным источником идей и конструктивных решений были «Катера и яхты» и, конечно, «15 проектов», начиная с первого издания. Очевидно,

именно поэтому все построенное было очень удачным.

Когда сын и дочь подросли, «Альга» стала тесной. Тогда родился проект каютного четырехместного катера «Цейтнот», представлявшего собой симбиоз «Суперкозатки» и серийной пластиковой «Марины» под два «Вихря». Длина его была 5,5 м, ширина – 2,1 м; обводы «моногоидрон» с килеватостью на транце 17°. Катер стоял в автомобильном гараже, а перевозился за «Москвичом» на трейлере. Это было очень удобно: сбрасывали его на воду легко и просто в подходящем месте, заезжая в воду задним ходом – катер всплывал.



Эскизы автора. Устройство яхты «Блюз»



- 1 – кормовой рундук (2 шт.); 2 бортовая одноместная койка (2 койки в гробах плюс 3-я – по правому борту); 3 – газовая плита; 4 – шкафчики посудные; 5 – мойка; 6 – койка в носовой 2-местной каюте; 7 – закрутка стакселя; 8 – люк в носовой каюте; 9 – колодец падающего кия; 10 – лебедка подъема кия; 11 – погон гика-шкота; 12 – бортовая лебедка (2 шт.); 13 – герметичный люк кормового рундука (2 шт.); 14 – перо руля (2 шт.); 15 – баллерная коробка (2 шт.); 16 – кормовая арка; 17 – «свинг»-киль; 18 – бушприт выдвигной; 19 – геннакер; 20 – генуя (стаксель); 21 – грот; 22 – вентилятор (3 шт.); 23 – таль подъема кия.

С тех пор прошло много лет, но все эти годы стапель не пустовал, все время что-то строилось. Так, в октябре прошлого года была закончена строительством и освящена у стен Ипатьевского монастыря парусно-гребная лодка «Русь Святая» для перехода по Северному морскому пути «встречь солнцу» от Архангельска до мыса Дежнева (см. статью В. И. Галенко в №211).

Одновременно с увлечением водно-моторным туризмом я ходил под парусом – окончил яхтенные курсы и в свое время получил удостоверение рулевого второго класса. Несколько лет назад получил квалификацию и сын.

Понятно, что после этого мы не могли не мечтать о собственной яхте.

Несколько лет пришлось посвятить теоретической подготовке. Анализировали все, на наш взгляд, лучшие отечественные и зарубежные проекты

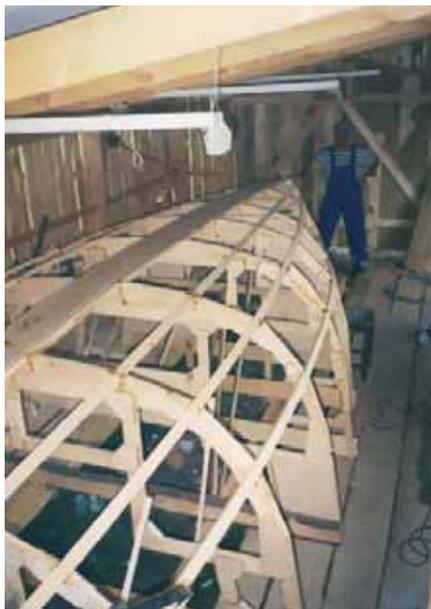


Мои первые лодки: «Альга» и «Цейтнот»

трейлерных яхт, не выходящих в горизонтальном положении за пределы автогабарита.

Основные положения сформулированного нами технического задания выглядели так:





1. Это должна быть трейлерная яхта-крузер, сбрасываемая на воду силами двух человек без помощи крана.

2. Длина – 6.5 м (войти в «Mini»).

3. Ширина – 2.5 м (войти в автогабарит).

4. Высота борта – не менее 1 м.

5. Высота в каюте – 1.6 м.

6. Обитаемость – 4–5 спальных мест.

Мы умышленно даем здесь только концепцию яхты, не останавливаясь на сечениях шпангоутных рамок, размерах книц, креплении фанеры и прочих деталей. Все это достаточно подробно изложено в литературе и очень сильно зависит от качества материала и квалификации строителей.

Рабочее проектирование заняло год. Из соображений технологичности были приняты обводы «шарпи» с четырьмя сломами по борту и широкой днищевой лыжей. Несколько сдвинута в корму каюта с газовой плитой и мойкой; в нос от силовой подмачтовой переборки выгорожена отдельная двухместная каюта. Всего на яхте пять спальных мест и просторный кокпит.

Как временный вариант была поставлена деревянная пустотелая мачта высотой 8.3 м. Паруса – дакрон «б/у» с «Микрика». Поворотный шверт весом 30 кг.

Конструктивно все было выполнено в «классических» традициях нашего яхтостроения: набор – деревянный, обшивка – фанера березовая 6 мм, оклейка – стеклотканью от двух до четы-

рех слоев на «Этале». Окраска – гель-коут «Этал».

Строительство заняло еще год. И вот, наконец, наступила навигация 2005 г. Было первое участие в регате Ярославль–Кострома–Ярославль. Потом еще одна Костромская регата, затем участие в «Кубке Волги» в г. Чкаловске, открытый чемпионат крейсерских яхт в Москве.

С участием в регатах приходит опыт. Постепенно мы поняли, что несем мало парусов и лодку нужно балластировать. В результате у нас появилась алюминиевая мачта высотой 9.5 м и выдвигной бушприт. Ванты, штаги и прочее – нержавейка. Двигатель – подвесной четырехтактный «Johanson» 5 л.с. с длинной ногой. Комплект дакроновых парусов заказывали в Питере у известного мастера С. Коновалова: грот из ткани 307 г/м<sup>2</sup> площадью 18.5, стаксель – 10 (307 г/м<sup>2</sup>), генуя – 15.8 (179 г/м<sup>2</sup>) и геннакер – 27 м<sup>2</sup> (347 г/м<sup>2</sup>). От старого комплекта остался спинакер.

Швертовый колодец пришлось переделать полностью. Теперь он выполнен сплошным на всю высоту – от килевой лыжи до крыши каюты. Киль при весеннем монтаже заводится в колодец сверху через крышу. В нижнюю его часть залито 80 кг свинца и на двух болтах диаметром 20 мм крепится гори-

зонтальная профилированная мастика весом 160 кг (мы называем ее «свингом», хотя это и не совсем правильно). Вместе с металлоконструкциями общий вес киля составил 310 кг. Подъем или опускание его облегчается талью, смонтированной на крыше каюты и в теле киля (по 3 блока); ходовой конец выведен на лебедку подъема киля, установленную в кокпите.

Последние испытания были на Пестовском водохранилище в августе 2007 г. Конечно же, мы еще не в полной мере освоили свою яхту, не всем довольны и постоянно что-то улучшаем. Хотим избавиться от тяжелых баллерных коробок, переделать рулевые перья, сделать тент на дугах над кокпитом, убрать из каюты мойку (все равно все моют посуду в кокпите), а на ее месте оборудовать гальюн с дверью и принудительной вентиляцией (как показал опыт, биотуалет в носовой каюте неудобен во всех отношениях).





В сентябре 2007 г. мы повторно прошли обмер по УПО и приняли участие в открытом чемпионате Москвы. В команде кроме меня были сын Сергей и дочь Надежда. В этом году хотим поехать на «Кубок Онеги». Мы знаем, что не можем рассчитывать на высокие результаты в гонке, поскольку наша яхта – высокортный «круизер» с мягкими диванами, а в рундуках полно продуктов, посуды и одежды, но дух парусных регат нас уже покорило, мы все равно будем гоняться и попутно – совершенствовать свою яхту.

При спуске яхты на воду мы сначала ставим мачту, снимаем транцевую доску с госномерным знаком и световыми приборами, освобождаем привязные ремни, забрасываем в кокпит все барахло из машины, навешиваем двигатель. Затем устанавливаем 3-метровый удлинитель дышла и закатываем трейлер машиной в воду. Яхта всплывает. Остается отогнать машину на стоянку и – в путь.

Тем, кому понравился наш вариант, хочу сказать, что в качестве тягача желателен тяжелый внедорожник. Мы пробовали «Ниву» ВАЗ-21213. В первый же сезон порвали коробку. Да и вообще машина – короткая и легкая, на наших дорогах ее «переставляет» – это опасно. Мы используем для дальних поездок старенький «Опель-Фронтера» (2.4 л). Вот это то, что нужно. На трейлер установили второй, спаренный мост. Теперь состав идет легко, уверенно, без бокового виляния и вертикальной раскачки. Лучшая скорость – 80 км/ч. На дорогу от

г. Галича Костромского до Москвы (это 450 км) у нас уходит примерно 9 часов, но согласитесь, это гораздо лучше, чем сутками идти по каналу, ведь зачастую нас лимитирует именно время.

Да, имейте в виду, что трейлер должен иметь тормоз наката и стояночный тормоз, а водитель – соответствующую категорию в правах. Спасибо «Катерам и яхтам» за серию статей на эту тему: «Все свое возю с собой» (№ 195–197).

Хотим просить заинтересовавшихся высказать свое мнение о создании дивизиона «Mini 6.5 Круизер» с обмером по УПО. На наш взгляд, все ограничения должны быть направлены на безопасность плавания экипажа и создание комфортных условий на борту (например, отдельная носовая каюта). Иначе это будет «Open 650», т. е. повторение «Open 800»: низкоортный прямоштеквик с тонкой скорлупой и неистребимым запахом полиэфирки внутри лодки, отсутствием коек (да и вообще из удобств – одна спиртовка), парусами из ламината баснословной стоимости и то на пять-шесть регат. И, конечно, для него необходим профессиональный экипаж, т. е. это уже чистый спорт. Кстати, поляки гоняются на яхтах таких размеров – это класс «Skipper 650». Мы же говорим в основном о семейной яхте, например, в составе «Open Division», т. е. о яхте идеи «Националь-

ного дивизиона». Если хотите, по выражению «Кия», это «две яхты в одном флаконе», вернее – в одном корпусе.

Были бы благодарны редакции за комментарий профессионалов.

Откликаясь на статью главного редактора в № 211, считаем, что журнал в теперешнем виде в целом читателя устраивает. Хотелось бы чаще общаться через журнал с работниками ГИМС МЧС, особенно по вопросам регистрации и ежегодных освидетельствований парусных и парусно-моторных судов. В «Мастерской» хотелось бы чаще видеть удачные «самodelы», технически грамотные проекты, интересную внешнюю архитектуру и внутреннюю планировку парусных трейлерных лодок.

В заключение хотим поздравить всех читателей журнала с 45-летием выхода его первого номера, пожелать всем «семь футов под килем», а «Кия» – дальнейших успехов в благородном деле популяризации яхтинга в России.

NEXT-PARTS

YAMAHA HONATSU SUZUKI

TOYOTA MITSUBISHI NISSAN MERCRUZER



Заказ и поставка

оригинальных

ЗАПЧАСТЕЙ

из Японии

Email: PARTS@NEXT-VL.ru tel\fax: 8(4232)300-627

Владивосток 8(4232)300-320