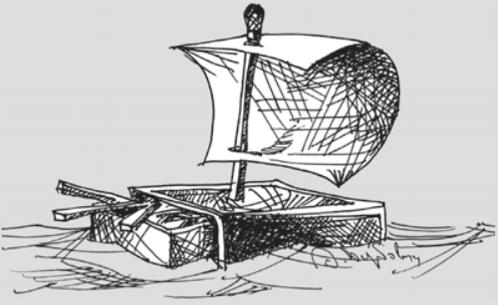


# ПАРУС на надувной лодке



**П**арус на надувной моторной лодке – что это? Блажь изощренных водномоторников или тоска по природе, когда вместо румпеля ревущего подвесника в руке – тяга чуткого шкота, и ты, «слушая» ветер, идешь к своей цели, сливаешься с ее величием Природой, бесшумно скользя по волнам?

Многие владельцы надувнушек однажды задумываются о том, как обеспечить устойчивое, комфортное и экономичное движение под парусом на любимой лодке. Ведь парус – это «запасной двигатель» на случай внезапной поломки мотора или отсутствия горючего, во время бесшумной ловли «на дорожку» и, наконец, возможность освоения любых водоемов, где запрещено использование моторов.

В Интернете, в том числе и на форуме нашего любимого журнала «Кия», можно найти множество различных вариантов конструкции парусного вооружения лодок. Не вдаваясь в их системную оценку, предлагаю рассмотреть еще один вариант, имеющий, на мой взгляд, некоторые достоинства.

Итак, парусное вооружение (рис. 1) для надувной лодки (в дальнейшем – парус). При выборе его конструкции основными целями были обеспечение:

– устойчивого движения лодки под парусом, в том числе под острыми углами к ветру;



– постановки и сброса паруса на воде в кратчайшие сроки;

– простоты управления парусом, в том числе и с установленным на транце мотором;

– минимальных размеров упаковки комплекта, который включает мачту с парусом, швертовое устройство со шверцами и рулевое устройство.

При этом следовало избежать загромождения кокпита различными трубами и вспомогательными конструкциями (кроме, естественно, мачты):

Была выбрана алюминиевая мачта, состоящая из трех алюминиевых трубчатых колен, соединенных между собой втулками. Нижнее колено мачты через шарнирное соединение закрепляется на жестком пайоле и может наклоняться в ДП лодки. Средняя часть нижнего колена закрепляется на жестком переднем сиденье через степс мачты, причем установка мачты возможна как спереди, так и сзади передней банки. Мачта не имеет вант. Жесткость конструкции обеспечивается благодаря креплению мачты в двух точках и зависит от жесткости установки передней банки. На мачте размещаются элементы для проводки и закрепления такелажа.

Парус – шпринтового типа от швертбота «Оптимист». По передней шкаторине он имеет карман, в который продевается мачта. По диагонали полотнище растягивается с помощью составного трубчатого шпринта, одним концом вставляемого в петлю в нокбензельном углу верхней шкаторины паруса. Натяжение паруса регулируется с помощью оттяжки шпринта с петлей, в которую вставляется нижний накопчик шпринта. По нижней шкаторине парус растягивается на составном трубчатом гике. Пятка гика через вилку входит в мачту, а шкотовый угол через обушок закрепляется на ноке гика. Нижняя шкаторина паруса крепится на гике снасточками, продетыми в люверсы. Парус имеет лат-карманы с установленными в них латами и управ-

ляется гика-шкотом, закрепленным одним концом через блок на шпрюйте гика-шкота, а другим через блок за обушок на жестком пайоле лодки.

Швертовое устройство состоит из двух прямоугольных профилированных шверцев, размещенных в швертовых коробках. Шверцы изготовлены из склеенных сосновых брусков и окрашены водостойким «яхтенным» лаком. Работают шверцы поочередно: при движении правым галсом работает левый шверц, при движении левым галсом – правый. При движении попутными курсами оба шверца можно поднимать.

Швертовые коробки изготовлены из алюминия и закреплены через болт-петли на оси, в свою очередь закрепленной на бортах лодки через приклеенные проушины («рым-устройства»).

На рис. 2 показан вариант закрепления на резиновом борту лодки рым-устройства, изготовленного из ПВХ. Рым-устройство «пришивалось» медной проволокой к резиновой накладке, а затем все вместе приклеивалось к борту лодки.

Места установки шверцев на бортах лодки надо выбирать таким образом, чтобы обеспечивалось соответствие положения центра парусности и центра бокового сопротивления. Шверцы размещаются в швертовых коробках, опираются на борта лодки и могут перемещаться в нескольких плоскостях, обеспечивая при этом тонкую настройку парусного вооружения.

Немаловажным преимуществом данной конструкции швертового устройства является то, что наиболее эффективно используется рабочая часть шверцев, что позволяет увеличить полезную площадь сопротивления дрейфу (рис.3).

Рулевое устройство паруса состоит из рулевой коробки и пера руля (рис.4).

Рулевая коробка состоит из двух алюминиевых щек с проушинами для баллера руля и распорными втулками с болтами и гайками. Щеки коробки имеют

прорезь для оси вращения. В нижней части коробки размещается страховочный болт с цепочкой. Перо руля вынимается и вставляется в коробку за ручку-петлю, закрепленную в верхней части. Кроме того, перо руля может проворачиваться вокруг оси при «нештатном» наезде на препятствие, преодолевая сопротивление страховочного болта.

Рулевое устройство можно устанавливать в любом удобном месте на транце лодки максимально близко к ДП, в том числе и рядом с подвесным мотором. Для удобства работы съемный румпель имеет изгиб, обеспечивающий необходимый поворот руля при расположении баллера рядом с мотором.

Установка парусного вооружения включает два этапа. На первом этапе (на берегу) надо подготовить лодку:

- установить шарнир мачты на пайол лодки;
- разметить и просверлить отверстия в сиденье лодки для установки степса;
- приклеить проушины для осей швертовых коробок;
- установить проушины для баллера руля на транце лодки.

На втором этапе (на воде при положении лодки в «левентик») необходимо:

- установить рулевое устройство на транец;
- установить нижнее колено на шарнир и закрепить степс на сиденье;
- вставить верхнее и среднее колена мачты в карман на передней шкаторине паруса;
- установить шпринт в петли на парусе и на оттяжке шпринта;
- вставить среднее и верхнее колена мачты в нижнее;
- установить гик и провести гикашкот;
- установить шверцы в швертовые коробки.

После этого можно лечь на курс.

Объем работ на втором этапе можно значительно сократить, если перед походом рулевое устройство заранее установить на транец при поднятом перо руля, нижнее колено мачты – на шарнир и опустить в нос лодки (или корму), шверцы вставить в швертовые коробки и подготовить к опусканию. Это ни в коей мере не мешает в дальнейшем использовать мотор.

Время установки паруса на воде – около 10 мин. Все парусное вооруже-

ние укладывается в чехол размерами 100×30×15 см. Вес пакета – 12 кг. Следует отметить, что при небольших переделках данная конструкция может быть успешно применена и на «жестких» лодках.

Выполнив все поставленные перед собой задачи, мы получили простое и эффективное парусное вооружение для надувных лодок, причем пригодное для любых конструкций длиной до 4,5 м. Парусное вооружение было испытано на Ладоге и Кавголовском озере под Санкт-Петербургом и оправдало все ожидания. Лодка идет довольно круто к ветру, уверенно делает повороты оверштаг и фордевинд и хорошо слушается руля.

В заключение хотелось бы отметить, что для управления парусным вооружением на любом судне необходимо наличие определенных навыков и знаний. И хотя надувнушка с парусом – не гоночная яхта, надо быть осторожным при общении с ветром и, прежде чем применять парус в полном объеме, изучить правила его использования и потренироваться.

*Валерий Власов. Фото автора*

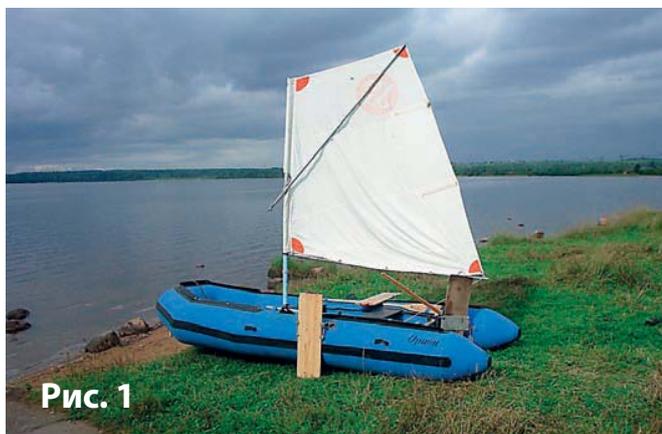


Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3



Рис. 4