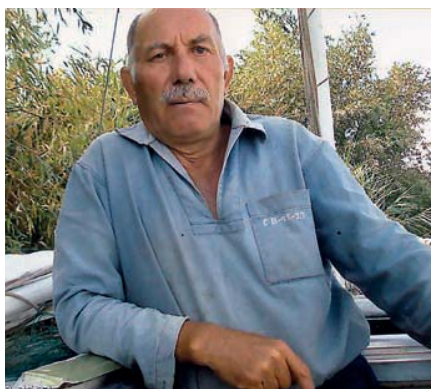


ЯХТА ИЗ СПАСАТЕЛЬНОЙ ШЛЮПКИ



Хочу поделиться опытом эксплуатации яхты, построенной на базе приобретенной по случаю спасательной шлюпки. Это была алюминиевая 22-местная шлюпка с ручным приводом: длина ее – 6.5 м, ширина – 2.2 м, высота борта – 0.95 м. Глубокой осенью 1998 г. приступил к работе. Убрал штатное вооружение, т. е. ящики для имущества, ручной привод, баки для воды. Остался корпус с восемью блоками непотопляемости. Пролистал «КиЯ», книгу Рейнке и др. «Постройка яхты» и др., послушал советы яхтсменов и потихоньку стал оборудовать каюту и кокпит. Времени было достаточно. Я работал береговым матросом на Зеленом острове, что на реке Дон, в водно-



спортивной лаборатории Ростовского речного училища. Одновременно изучал теорию по яхтенному делу. С 1964 г. читал «КиЯ» и строил малые моторные лодки под мотор «Москву-10». Рыбачил на Ангаре и Байкале. А с 1986 г., уйдя на пенсию, путешествовал по рекам Кубань, Дон и Азовскому морю на весельно-парусной «дори» самостоятельной постройки. В 1992 г. в Киеве построил модернизированную лодку «дори», увеличив ее длину до 6 м, и на ней уже всей семьей путешествовали по Днепру. А последние десять лет путешествую один: сын вырос, а жена занята своими делами.

Однако о яхте: в августе 1999 г. она была спущена на воду тихого Дона. В качестве двигателя использовал стационар «СМ557-Л» (13 л.с., двухтактный с водяным охлаждением). Винт – двухлопастной складывающийся, неизвестного происхождения. Парусное вооружение от «Яла-6» рейковое: парусина невероятно тяжелая, особенно когда намокнет. Каждая навигация подсказывала новые усовершенствования. Из-за малой осадки и отсутствия киля яхта против ветра не ходила, приходилось таскать ее за канат, как лошадь, а в безветрие, при слабом течении, ходил на веслах по два-три часа. К двигателю никакого доверия не было. Заво-

дил его не чаще двух-трех раз за навигацию: рев, шум, дым, вибрация, а ход минимальный. Если время позволяет, лучше погрести – это и для здоровья полезно.

Затем достал дакроновые паруса, оборудовал лодку гафельным парусом и пошил стаксель. Управление парусами перешло в кокпит. Затем по всей длине днища установил 4.5-метровый киль высотой 300 мм; теперь яхта пошла и в бейдевинд, и в галфвинд идет прекрасно.

В каюте достаточно места для пяти человек, спать уютно. В камбузе установлена двухконфорочная газовая печь. За подвесной стол свободно усаживаются все пассажиры. Имеется бак с питьевой водой (100 л) и 200 л воды в пластмассовых бутылках под пайолом. Воду из Дона пить опасно. Четыре из восьми блоков плавучести использую как рундуки. Кокпит самоотливной; его кормовая часть отгорожена для хранения газового баллона и бака для горючего.

В 2006 г. стационарный двигатель убрал, а по правому борту на транце закрепил поперечину, на которую ставлю подвесной мотор «Меркури» (4 л.с., четырехтактный, с длинной «ногой» и генератором). Другое дело: уже не нарадуюсь на мотор. В любой момент заводится хорошо. За час работы расходует чуть больше 1 л бензина. Ни шума, ни гари!



В прошлом году мотор работал 30 ч, в этом году – уже 70 ч. Ни одного отказа!

Навигацию я начинаю в конце апреля, а заканчиваю в конце октября – начале ноября. Практически пять месяцев провожу в яхте. Стоянка рядом с домом – 10 минут ходьбы, поэтому даже сплю часто на воздухе. От мотора подзаряжается аккумулятор, постоянно работает радио, периодически-

ски – телевизор. Я люблю постоянно менять место стоянки. И хожу вверх по течению Дона до Константиновска и даже до хутора Ведерникова, где тишина и красота.

Благодаря яхте я отдыхаю сам, периодически – семья и друзья.

Глядя на лодки заводского изготовления, иногда испытываю зависть. Однако моя яхта очень хороша для наших рек: могу подойти к берегу и выйти, почти не намочив ноги, а килевая яхта не может этого позволить.

В соревнованиях я не участвую. Знаю, что

не завоюю ни одного приза. Зато в Ростове-на-Дону никто больше меня на воде не отдыхает, поэтому и настроение всегда хорошее.

Благодарен работникам моего любимого журнала за то, что много лет назад завлекли

***P. S.** Забыл сообщить, что необязательно на малом судне строить каюту по старым методикам, так как бимсы только портят внешний вид и способствуют набиванию шишек на голове. Теперь обеспечить прочность крыши можно и другими способами.*

На носу оборудовал площадку и трапик для выхода на берег, на ней же два носовых якоря, которые отдаются из кокпита.

материалами о постройке судов, путешествиях по рекам и морям. Зародили мечты, которые превратились в реалии и обеспечили мне прекрасную старость, которую я, занимаясь парусами, не замечаю.

Александр Чернявский, г. Ростов-на-Дону

СМОТР-КОНКУРС САМОДЕЛЬНЫХ СУДОВ



Каждый мальчишка, запуская в весенний ручей кораблик из кусочка коры, мечтает иметь свое судно. Вот для таких мальчишек, в том числе уже взрослых и не очень, и был придуман фестиваль самодельных маломерных судов «Весла на воду». А начиналось все со встерчи двух людей: автора этих строк (председателя оргкомитета) и шеф-редактора телерадиокомпании ННТВ Ю. А. Немцова. Казавшуюся многим фантастической идею удалось осуществить. На закрытии фестиваля генеральный директор ННТВ А. Ю. Нехорошев сказал: «Когда ко мне пришли с таким проектом, я не поверил в возможность его осуществления, но, как мы теперь видим, организаторы и их энтузиазм сделали невозможное».

Фестиваль проходил при большом количестве зрителей в канун празднования Дня Военно-Морского Флота 26–27 июля в Нижнем Новгороде, на гребном канале Школы академической гребли (директор Г. Б. Шушин). Основными целями, которые ставили перед собой организаторы фестиваля, были: возрождение гребного спорта на народных лодках и традиций технического творчества в области малого судостроения.

Для реализации первой задачи на сред-

ства основного спонсора – строительного консорциума «Волгоэнергострой» (президент П. Е. Бузун) – была построена мастером Ю. Г. Спириным деревянная волжская лодка «Соколка» (вариант знаменитой «великовражки»), которая продемонстрировала свои превосходные ходовые качества и возможность ее использования в качестве спортивной народной лодки. Это – дешевая и не сложная в изготовлении лодка, построенная по старинным лекалам. Когда-то такие были популярны у волгарей, а ныне почти исчезли, и фестиваль дает надежду на возрождение их производства. Наравне с ними в показательном выступлении участвовала еще и «великовражка» из села Безводное, которой более 30 лет; если бы дистанция была длиннее, она составила бы им серьезную конкуренцию.

На смотр-конкурс было выставлено 25 уникальных самодельных судов – от надувных катамаранов и каяков до яхт в стиле «ретро». Наибольший интерес вызвали лодка «фофан» (мастер И. Н. Сиденин), стеклопластиковая лодка-тримаран (мастер Ю. В. Шастин), ретро-яхта «Сольвейг» (мастер Ю. Н. Юшков), парусно-моторная байдарка-тримаран с двигателем от газонокосилки (мастер Д. В. Морев).

Строгое жюри под председательством декана кораблестроительного факультета ВГАВТ кандидатом технических наук А. В. Иванова долго выбирало победителя, казалось, каждый участник достоин награды, иногда даже не верилось, что конкурсанты делали суда своими руками. В итоге победителем стал «фофан», изготовленный лодочниками из поселка Сокольское, по-



разивший всех своим внешним видом и ходовыми качествами; мастерам был вручен первый приз – лодочный мотор. Все остальные участники конкурса получили ценные призы и подарки.

Приятным сюрпризом стали показательные выступления гостей из КБ «Волгарь» (г. Ульяновск), которые продемонстрировали возможности своего нового подвесного мотора «Волгарь-15».

На следующий день участники направились в с. Великий Враг – на родину знаменитой «великовражки». Когда-то село славилось мастерами-лодочниками, но ныне ремесло это угасло. Завершился в селе и фестиваль, чтобы, подобно птице Феникс, вновь возродиться в следующем году.

Фестиваль показал неисчерпаемые творческие возможности его участников, важность возрождения соревнований по народной гребле и привлечения к занятию этим видом спорта и в центре, и в районах области. Немаловажен и тот факт, что суда строились всеми членами семей, и надо было видеть глаза детей, когда они наравне с родителями получали призы за свой труд.

Сергей Скворцов, г. Балахна

