

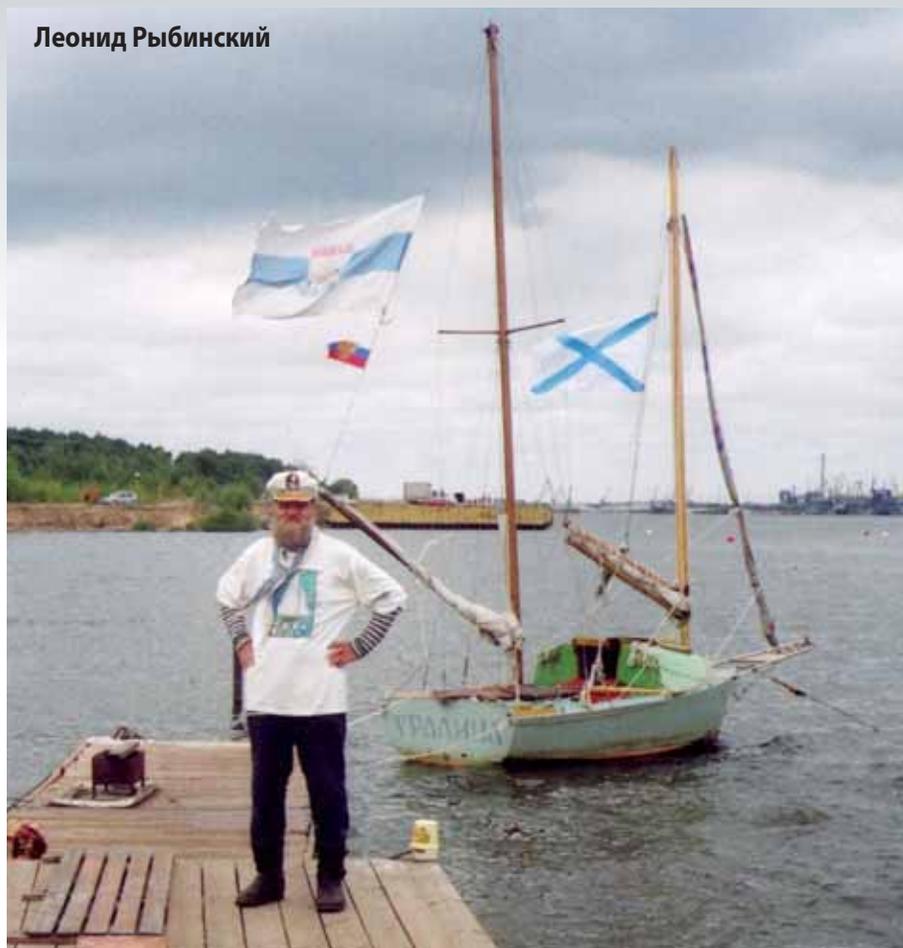


«ГРАЛИЦА» — МОЯ ВТОРАЯ МИНИ-ШХУНА

Мне, конечно, лестно, что редакция «Кия» отозвалась о мини-шхуне «Маг» (характеризуется парой балластных килей-швеллеров на днище. – *Прим.ред.*, см. №201), как о посудине класса «река-море», были отмечены многие ее достоинства, но это неточно. Суденышко строилось не для морей, больших озер и водохранилищ, а для защищенных акваторий и озер Валдайско-Карельской гряды, при этом предусматривалась возможность быстрого укрытия. При малой длине и выбранной двухмачтовой схеме пришлось отказаться от острых носовых обводов для обеспечения минимальных условий обитания в каюте. Поэтому (а также из-за отсутствия шверта) ее лавировочные качества ограничены. «Маг» проектировался не для Рыбинского «океана», что вдоль и поперек безбрежен, где под водой – то яма, то бугор с корягами, на которые можно напороться, а для плавания в северной узкой части водохранилища со множеством островков, бухточек, затопленных речек и в расчете на свои старческие силы.

Ведь что требуется немало повидав-

Леонид Рыбинский



шему старому яхтсмену, такому лопуху, как я:

1. Надежная по возможности посудина с набором парусов, которые можно комбинировать при любых погодных условиях. В этом отношении шхуна – самое, наверное, подходящее приемлемое вооружение: убрал фок,



грот или стаксель – парусность уменьшилась, считай, почти на треть, а то, что осталось – можно спокойно рифить или менять на меньшее по мере накала страстей или страха.

2. Возможность при ухудшении погоды и появлении белогривых злых «баранов» воткнуть нос в кусты в укромной, защищенной бухточке.

3. Возможность подхода близко к берегу, чтобы поразмяться, побродить в лесу по грибы-ягоды или просто посидеть у тепла, согревая косточки, радуя стареющее сердчишко видом родимых и таких дорогих мест.

4. Минимальный комфорт, чтобы при плохой погоде сидеть в сухой каюте, «балдея» с друзьями за чаркой чая!

5. Спать в тепле и сухости.

В конструкции следующей шхуны – «Гралица» (название взял из книги К.Бадигина «Покорители студеных морей», оно из образного языка поморов, выходцев из Новгорода, перед трудолюбием, стойкостью и мужеством которых я преклоняюсь) – предусмотрел применение наружных швертов (ширина балластных швеллеров № 27 вместо № 22 на «Маге» это позволяла). Для этого были прикручены уголки вверху для осей швертов, внизу – для получения зазоров.

Шхуну спустил 19 июля 2009 г. в Череповце. Сроки поджимали – надо было перевозить ее из Новгорода в Череповец, потому что изготовить и смонти-

ровать шпигаты из трубок для фалов швертов я не успел.

Первую навигацию ходил под парусами от «Topsy Tun» (кеч из шлюпки длиной 5.2 м): стакселем 6.5 м² из теневой ткани и гротом 7.5 м² из верхней части грота «Дракона» на мачте высотой 6.5 м. Фок площадью 9 м², выпол-



ненный из нижней части грота «Дракона», поднимать возможности не было, так как штаг предыдущей яхты был двойным и шел от грот-мачты на борта к вант-путенсам фок-мачты. В 2010 г., когда уже завел штаг-карнак и переплел на соответствующую длину передние основные ванты грота, можно было уже поднимать и осваивать гафельный фок.

Недоделок по мелочам еще много, но уже две навигации отходил без тенденции к «кувырканию», несмотря на то, что общая парусность 23 м², и грот-мачта великовата. Но ведь и на любой яхте ходят с парусностью, соответствующей условиям. Лавировочные качества у моей «лепешки» («Маг» – «лаптишка») такие же, как у «Мага».

При длине корпуса 4.7 м (плюс бушприт длиной 1.6 м) и ширине 1.9 м на «Гралице» намного комфортнее, чем на «Маге» размерами 3.6×1.6 м: каюта увеличилась до 1.3 м, появились сиденья – спальные места длиной 2.6 м от мачты до мачты. Правда, увеличился вес с 250 до 450 кг. Но осадка почти та же – 50–60 см. Швеллеры № 27 длиной 2.25 м весят уже не 60 кг, как у «Мага» с его № 22, а 120 кг, плюс четыре–шесть банок с водой внутри. Балласт, ширина и низкий ЦП гафельного фока обеспечивают достаточную остойчивость без необходимости откровенывания, на ходу вода не доходит до палубы сантиметров

10. Для регулировки гафеля применен фока-гафель-шкот, который проведен через топ грот-мачты, как на шхуне «Славянка» (проект «Старина»). Грот, как на той же «Славянке», служит дополнительно аэродинамическим рулем при поворотах, что характерно для яхт с длинным килем или при неблагопри-

ятной центровке.

Осенью 2009 г., когда я вытаскивал «Гралицу» из воды и готовил ее к зимовке на острове Даргун за Череповцом, мой приятель Саша Яковлев подсунил мне копию картинка «Шримпера», очевидно из «КиЯ», сказав, что ему очень нравится. Мне вначале тоже понравилась эта ладная посудина с обводами и осадкой, приемлемыми для наших мест. Затем стал находить причины для критики. В конце концов, из разговоров с Сашей, который 20 лет не сидел за румпелем яхты и только тем летом, когда его машина была в ремонте, оказался под парусами «Гралицы», выяснилось, что он будет проектировать и строить нечто типа «Cornish Crabber 17» на две семьи.

А я, ориентируясь на обводы «Shrimper 19» и «Crabber 17», строю себе еще одну лодку. Спроектировал ее с минимальными размерениями по картинкам кормы «Шримпера» и носа «Крабера» из Интернета. Это мой вологодский «ответ Чемберлену». Зимой 2009 г. изготовил переборки. Сейчас переживаю самый сложный период – никак не найду помещение или гараж, в которых можно было бы начать сборку яхты размерами 4.8×2 м. Найти помещение и 150–200 тыс. руб. на гараж при тощем пенсионном бюджете нереально. А ведь терпение Всевышнего небеспредельно, мне уже – 74. ■