



Крейсерский швертбот "Норд"

Сергей Сидельников, Нижегородская обл.

Описание нашего семейного крейсера хочется начать вещными словами Д. Курбатова, высказанными в самом первом выпуске "КиЯ": "Долгими зимними вечерами вы ищите в журналах и книгах чертежи такой яхты, которая отвечала бы всем вашим требованиям. Когда же вы убедитесь в том, что ни одна из существующих яхт не оказалась тем идеальным судном, которое вы уже создали в своих мечтах, придется приколоть лист ватмана и стать конструктором".



Все именно так и было. Просмотрено было огромное количество проектов. Основной район задуманных плаваний моей семьи — Ока с выходом на Волгу и ее водохранилища. Напомню, что река Ока — довольно мелководная, с многочисленными отмелями и песчаными косами. Следовательно, нужно было сочетать относительно высокие мореходные качества и минимальную осадку. Отпали килевые варианты и даже мини-яхты-компромиссы, как и все варианты "мини" длиной меньше 5–5.5 м. Стало ясно, что нужен швертбот, но и подходящего швертбота найти не удалось, ибо существовало еще и ограничение по длине корпуса: в имевшемся у меня помещении можно было заложить судно не длиннее 5.7 м.

В конце концов я решил взять за основу остроскулую фанерную яхточку-компромисс "Корсар", эскизы и данные которой были приведены в вып. 1, а описание построенного варианта и замечания по ее проекту известного конструктора А. Карпова — в № 83. Поскольку и А. Карпов рекомендовал превратить "Корсар" в мелкосидящий чистый швертбот, я так и сделал. Попутно несколько осовременил внеш-

ний вид яхты — уменьшил седловатость, изменил очертания форштевня, а также придал транцу наклон (по линии продолжения ахтерштага), что одновременно упростило обслуживание подвесного мотора.

С самого начала я отказался от "высокой" рубки в средней части яхты в пользу варианта с "полубаком". Это существенно упрощает постройку и обеспечение герметичности, лишь незначительно сказываясь на комфортабельности внутренних помещений.

Основные размерения и обводы остались прежними (за исключением скулы в носовой части корпуса).

Корпус построен по традиционной технологии с фанерной обшивкой (марки ФСФ) на основном наборе, кроме швертового колодца, в конструкции которого использованы дуб и бакелизированная фанера. На днище толщина обшивки 10 мм, такую же толщину имеют зашивка транца и настил кокпита; борта, палуба и переборки — 6 мм. При сборке корпуса (вверх килем) на выставленный на стапеле по шергень-планкам поперечный набор устанавливаются на нержавеющей крепеж собираемый из двух частей киль и скуловые стрингера, а также

остальные продольные связи. После малковки набора на него устанавливаются листы обшивки, которые стыкуются между собой по месту на подкладных планках. Обшивка предварительно пропитывается двумя слоями эпоксидной смолы, а готовый корпус оклеивается двумя-четырьмя слоями стеклоткани. Внутренние поверхности пропитываются олифой и окрашиваются. Колодец оклеивается внутри двумя слоями стеклопластика.

После оклейки наружную поверхность корпуса необходимо выровнять эпоксидной шпаклевкой и ошкурить до исчезновения тканевой структуры оклейки. Красить готовый корпус лучше специальными красками для стеклопластика, в том числе и необрастающими (последние слои ниже ватерлинии).

Откидывающийся шверт сделан из склеенных реек со свинцовым грузом (по проекту шверта для "Креветки" — см. № 38). Навесной руль сделан аналогично из реек и оклеен стеклотканью (его чертеж там же в № 38, как и эскизы основных оковок). Для упрощения работ по вооружению закрутку стакселя я делать не стал, пошел по пути расширения набора стакселей (кроме основного есть и паруса меньшей площади — на 6 и 35 м² и штормовой на 2,5 м²). Появились фальшборт в кокпите и леерное ограждение по всей длине бортов.

Парусное вооружение претерпело некоторые изменения, так как яхта строилась в основном для путешествий. Применено топовое вооружение с укороченной до 6 м заваливающейся мачтой. Весь рангоут изготовлен из алюминиевых труб: мачта — диаметром 70 мм, гик — 60 мм. Мачта ставится на палубу на степс с мощной подушкой между бимсами на шп. 2 и 3.

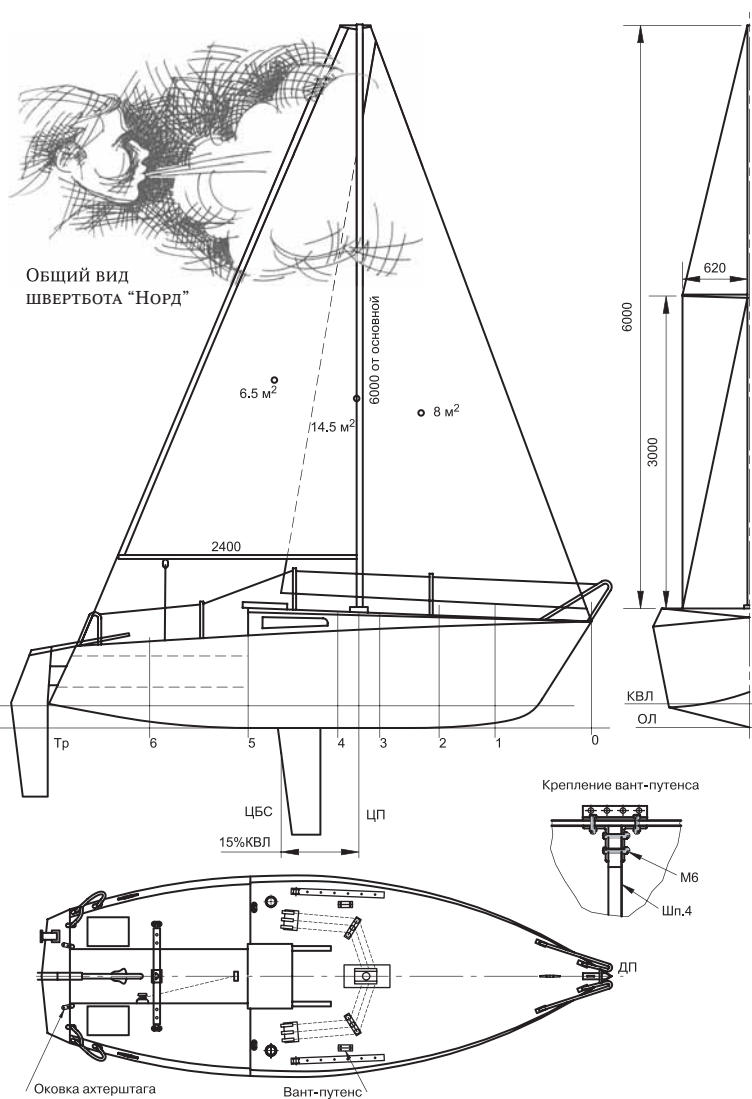
Общее расположение и оборудование яхточки ясны из иллюстративного материала. Разумеется, каждый из строителей будет решать этот вопрос, исходя из своих возможностей и вкусов. Я помню высказывание строителя "Лагуны" ("КиЯ" № 183–185) о том, что парусник для мелководных внутренних путей совсем необязательно оборудовать как автономное судно, ибо суша всегда рядом. Нам кажется, что семейный крейсер должен быть оборудован для плаваний "с отрывом" от берега, т. е. иметь камбуз, спальные места, туалет (его пока нет). Плитку (на подвесе) мы установили по левому борту рядом со столиком и кухонными шкафчиками.

"Норд" был спущен на воду в конце июля 2004 г. и уже испытан в плаваниях по Оке. Кренование показало хорошую положительную остойчивость. В следующую навигацию ходовые качества были проверены на Горьковском водохранилище, ходили в свежий ветер и на волне до 1.5 м высотой.

Яхта хорошо слушается руля, достаточно отцентрирована, легко всходит на волну, кокпит остается сухой. В слабые ветра не уступает по скорости хода и крутизне швертботам типа "Т2" и отчасти — даже "Микро". Но в сильные ветра начинает сильно крениться, так что приходится уменьшать парусность; сказывается малый вес лодки и недостаточность балласта (~150 кг свинца под пайолами).

Из недостатков следует признать малую ширину кормовой части лодки, что приводит к ее перегрузке, когда в кокпите три человека; приходится одного члена экипажа отправлять в форпик или на бак (в приводимой таблице ординат кормовая часть корпуса уже сделана шире на 250 мм). Имеет место также несколько большая парусность корпуса, но это — естественная плата за нормальные условия обитания в каюте.

Деревянный шверт постоянно разбухает и застревает в швертовом колодце.

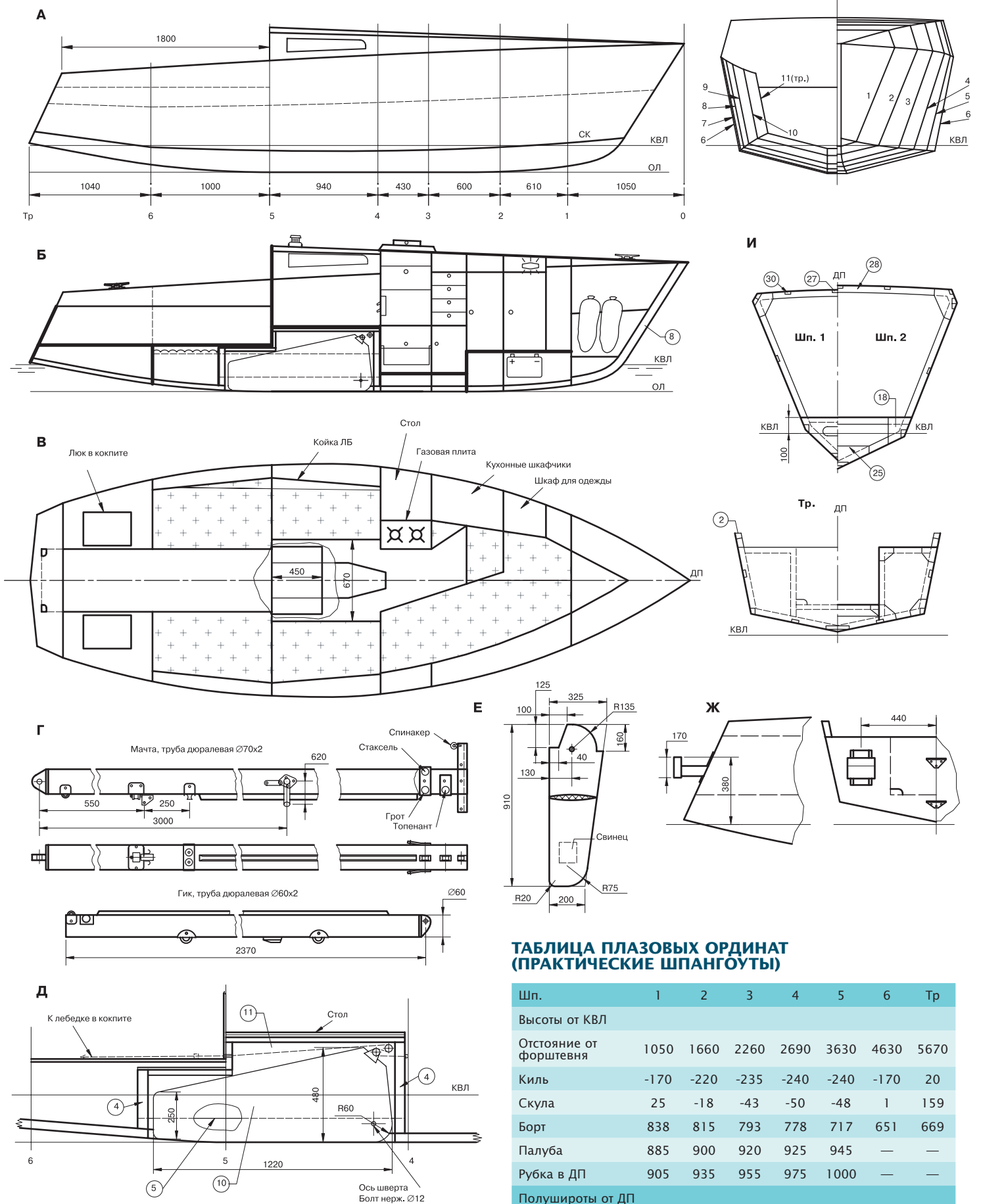


ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ШВЕРТБОТА "НОРД"

Длина наибольшая, м	5.67
Длина по КВЛ, м	5.05
Ширина наибольшая, м	1.95
Осадка корпусом/габаритная, м	0.25/1.3
Масса балласта, кг	150
Площадь парусности, м ² :	14.5
– в том числе грот	6.5
– стаксель	8.0



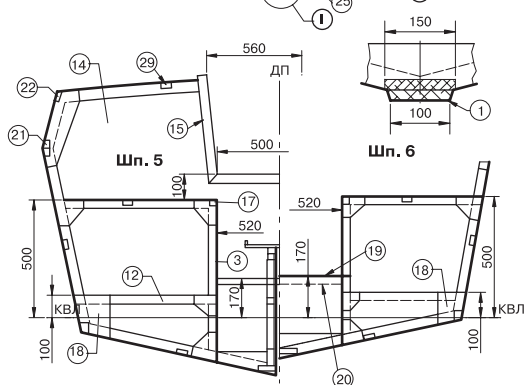
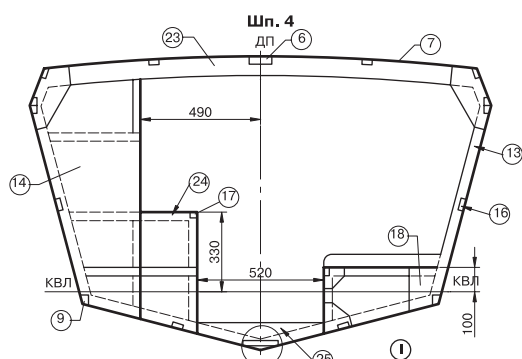
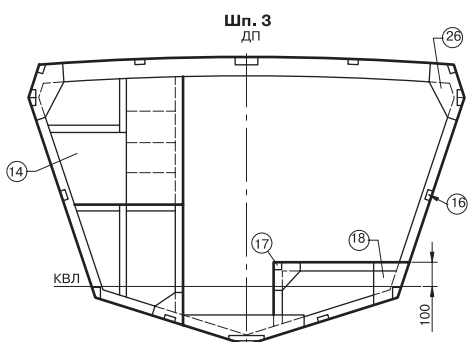
МАСТЕРСКАЯ



**ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ
(ПРАКТИЧЕСКИЕ ШПАНГОУТЫ)**

Шп.	1	2	3	4	5	6	Тр
Высоты от КВЛ							
Отстояние от форштевня	1050	1660	2260	2690	3630	4630	5670
Киль	-170	-220	-235	-240	-240	-170	20
Скула	25	-18	-43	-50	-48	1	159
Борт	838	815	793	778	717	651	669
Палуба	885	900	920	925	945	—	—
Рубка в ДП	905	935	955	975	1000	—	—
Полушироты от ДП							
Киль	25	35	56	63	75	75	75
Скула	200	442	631	734	830	800	675
Борт	526	761	899	957	977	913	775
Палуба	500	726	855	895	910	—	—

Основные эскизы для постройки "Норда": А – теоретический чертеж; Б – продольный разрез корпуса; В – план; Г – рангоут; Д – швертовый колодец со швертом; Е – перо руля; Ж – подмоторный кронштейн на транце; И – сечения по конструктивным шпангоутам.



СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ КОРПУСА:

1 — киль, доски, 20×100 и 20×150; 2 — привальный брус, две рейки 20×40; 3 — зашивка кокпита, фанера, с6; 4 — стойка швертowego колodца, дуб 60×30; 5 — основание колodца, 80×30; 6 — подушка степса, 30×100; 7 — палуба, фанера, с6; 8 — форштевень, 60×80; 9 — скуловой стрингер, две рейки 25×50; 10 — шверт, с12; 11 — стенка колodца, с8; 12 — брусok-опора койки, 25×30; 13 — шпангоут, 25×40; 14 — переборка, фанера, с6; 15 — брусok, 20×40; 16 — бортовой стрингер, 25×30; 17 — рейка, 20×30; 18 — кница, фанера с6; 19 — настил кокпита, фанера, с12; 20 — рейка, 30×30; 21 — привальный брус в надстройке, две рейки, 20×30; 22 — палубный брус, 20×30; 23 — бимс, 25×75; 24 — набор переборок, 25×25; 25 — флор, фанера, с6; 26 — кница сдвоенная, с6; 27 — карленгс, 25×40; 28 — бимс, 25×40, клееный; 29 — стрингер, 35×30; 30 — стрингер, 25×30

В остальном яхта получилась, и ходить на ней можно. Три человека — оптимальный экипаж в дальнем плавании.

Подвесной мотор "Вегерок-8" несколько тяжеловат и используется на половину мощности. Оптимальным был бы мотор на 4–4.5 л.с., а пока я ставлю "Салют": против течения на Оке он выгрывает исправно.

Вот и все, что хотелось сообщить еще об одной модернизации проекта "Корсар".

Торгово-выставочный комплекс "АВТОГАРАНТ" представляет:



Нептун-НС

QUICKSILVER



КАТЕРА
для спорта и отдыха

48 моделей

Тел.: (495) 503-41-38
www.quicksilver-boats.ru

МОТОРЕСТ



105122 Москва
Щелковское шоссе, 5
ф-ка "Сокол"
Тел.: (495) 967 1636
(495) 163 4487
местный 215

- * алюминиевые лодки "Buster"
- * подвесные моторы "Selva", "Mercury", "Yamaha", "Honda", "Johnson"
- * надувные лодки "Лидер", "Корсар", "Фрегат", "Badger", "Ямаран", "Quicksilver", РИБ "LS Boats"
- * лодки Воронежского завода "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим", "Дельфин"
- * мотолодки "Казанка" всех моделей
- * катера из фибропластика "Bella", "Flipper", "Quicksilver"
- * прокат лодок, катеров и прицепов
- * ремонт моторов и их установка
- * ремонт надувных лодок
- * запчасти и аксессуары

www.motorest.ru
e-mail: info@motorest.ru



Охтинская Верфь®

Постройка стальных и алюминиевых моторных яхт и катеров для комфортного отдыха, рыбалки и работы.

Поставка оборудования для катеров, яхт и яхтенных стоянок по каталогам европейских фирм.

Производство понтонов для яхтенных стоянок, марин, плавучих кафе.



Санкт-Петербург
тел./факс: (812) 431-11-52
(812) 380-92-77

E-mail: spb@oxta.ru
sale@oxta.ru
www.oxta.ru