



прогулочная- туристская МИНИ-ЯХТА „КАРАВЕЛЛА“

Чертежи предоставлены для публикации Яном и Петром Паты (ЧССР). Цветное фото яхты, сделанное во время стоянки «Каравеллы» в Одессе, и рисунок, показывающий ее общее расположение, приведены на третьей странице обложки.

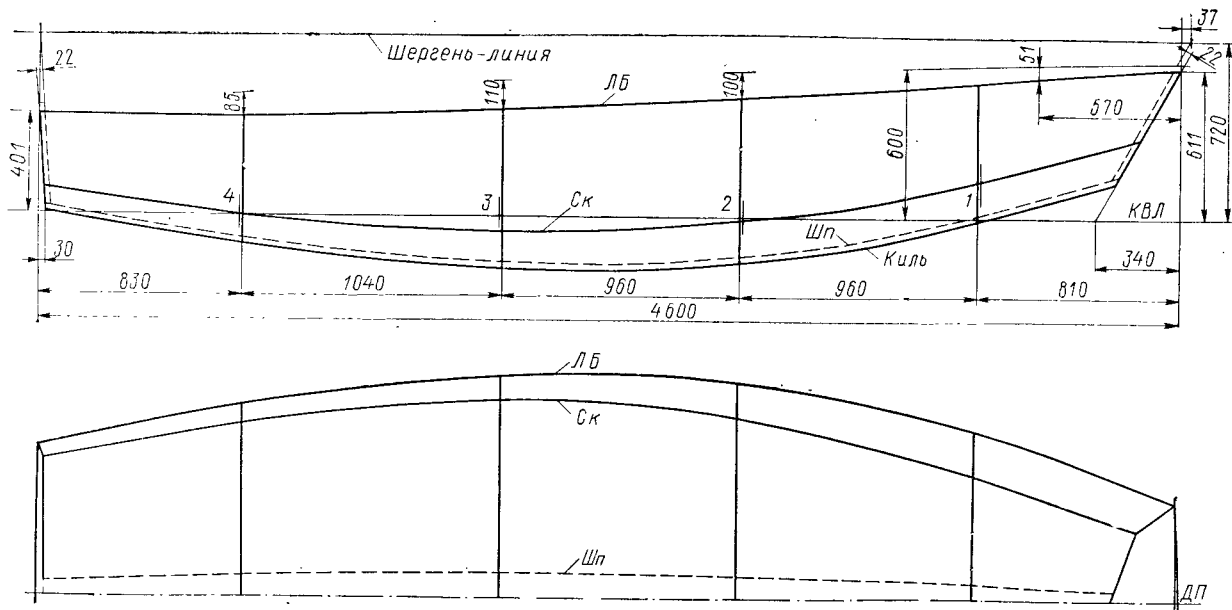
Основой для постройки фанерной «Каравеллы», плавающей под флагом ЧССР (см. статью «Паруса братьев Паты» на стр. 32), послужил проект мини-яхты компромисса «Сиго», в переводе — «Аист», разработанный еще в 1962 г. известным французским конструктором Жаном Жаком Эрбюло.

Основным материалом для обшивки корпуса, имеющего упрощен-

ные обводы, а также для изготовления настила, палубы, переборок и конструкций кокпита является 8-миллиметровая водостойкая фанера. Благодаря наличию тяжелого балластного киля и характерной форме относительно широкого остроскулого корпуса с носовым транцем и развалом бортов по всей длине яхта достаточно устойчива для плавания в прибрежных мор-

ских водах и на крупных водохранилищах. В то же время, выбрав шверт, можно идти на ней по мелководью, подходить к необорудованному отмелому берегу.

«Каравелла», имеющая осадку корпусом всего 0,45 м, сохраняет все преимущества легкого швертбота, являясь настоящей прогулочной-крейсерской яхтой для экипажа из двух человек. Пригодность этой ми-

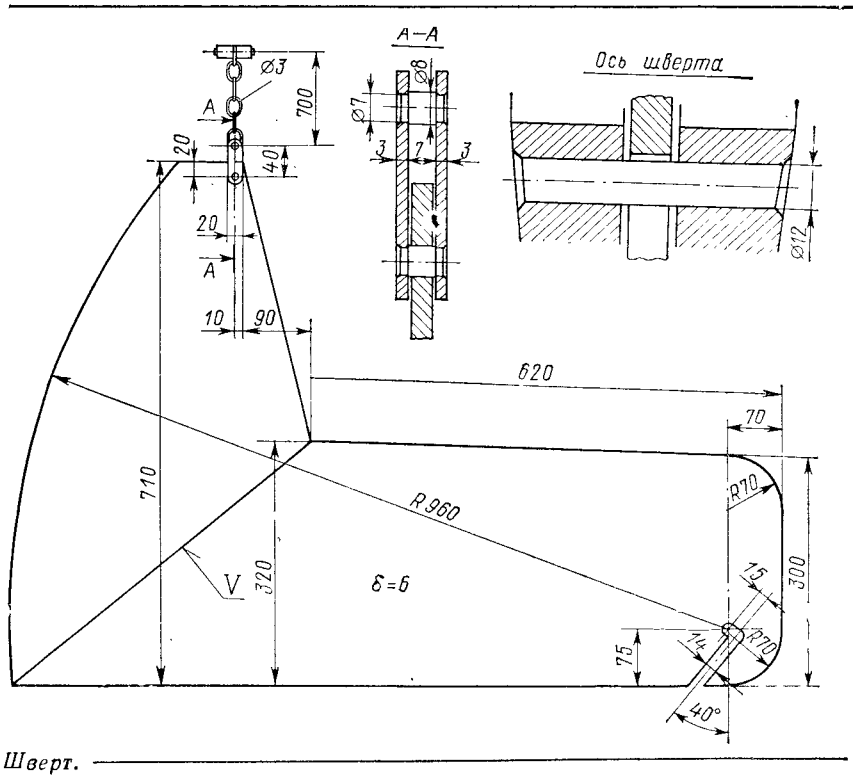


Теоретический чертеж и размеры транцев (при толщине 22 мм).

ни-яхты для смешанных плаваний по реке с выходом в море блестяще продемонстрировали чехословацкие яхтсмены, прошедшие по Дунаю и Черному морю до Одессы и Херсона.

Суденышко относится к типу «дневной крейсер», т. е. оборудовано лишь небольшой каюткой-убежищем в носовой части, где, однако, при необходимости могут разместиться на ночлег два человека, составляющие экипаж яхты. Спальные места оборудуются в «гробах» — под продольными сиденьями кокпита. В носовой каюте на стоянке могут храниться паруса и часть снаряжения. Дополнительные отсеки для размещения яхтенного имущества и запасов имеются в фор- и ахтерпиках. Невысокая носовая рубка-козырек защищает кокпит от брызг при встречной волне.

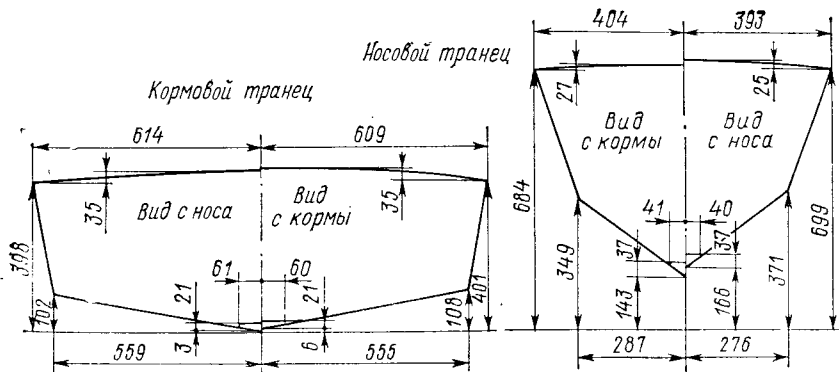
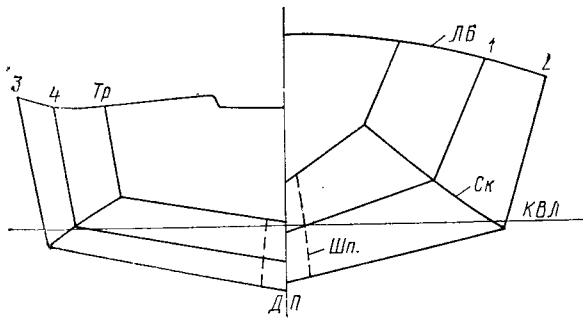
На первый взгляд формы «Каравеллы» с непривычным транцевым носом кажутся неказистыми, но их достоинства проявляются в полной мере при плавании в свежую погоду на волнении. Яхточка легко всходит на волну, спокойно принимает шквалы, так как при крене весь ее подветренный борт от носа до транца входит в воду, препятствуя дальнейшему наклонению. Не грозит и



Шверт.

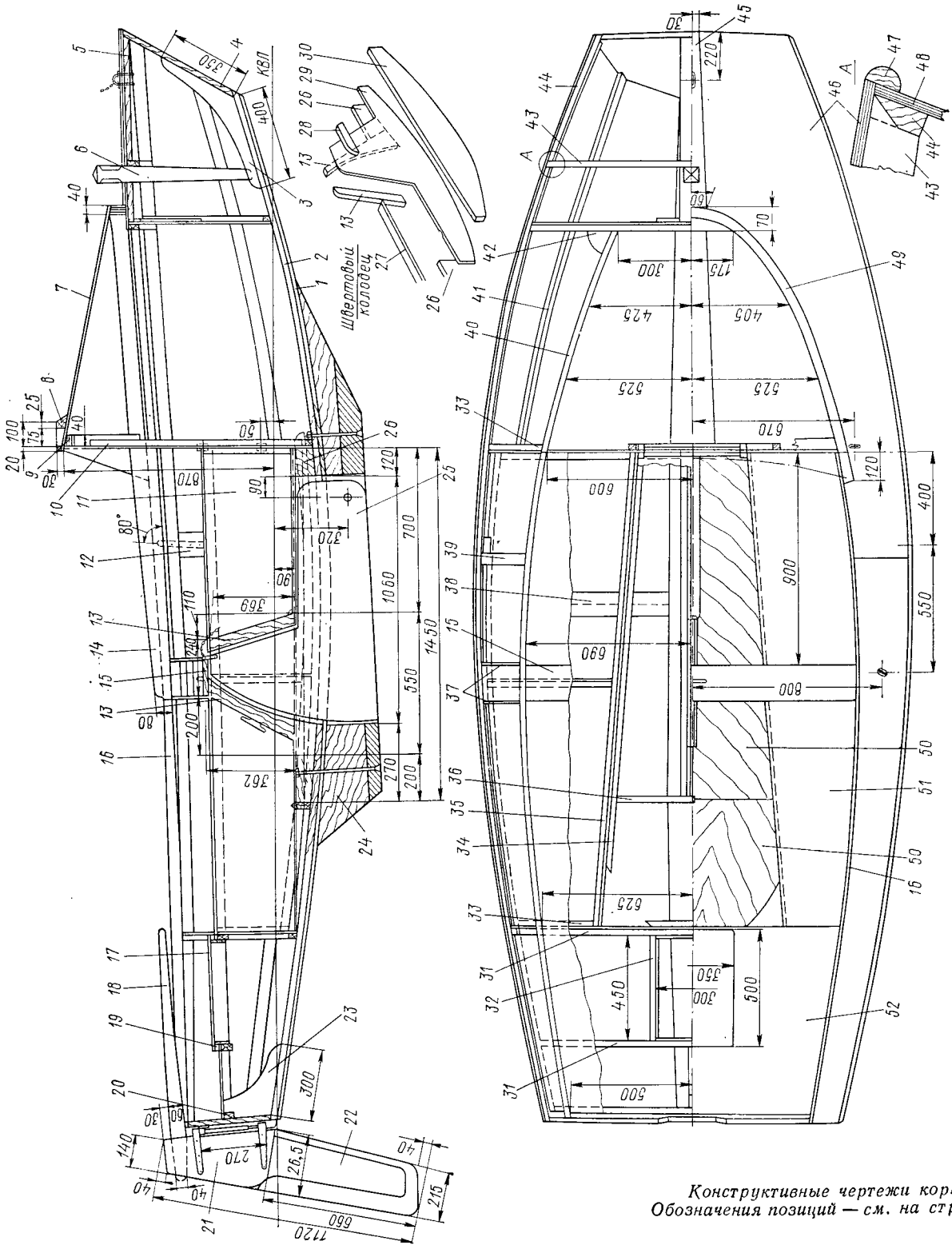
Таблица плазовых ординат

Линия	№ шпангоута			
	1	2	3	4
Высоты от КВЛ, мм				
Борт — ЛБ	544	477	424	395
Скула — Ск	143	—20	—64	—1
Шпунт — Шп	1	—164	—187	—94
Киль	—15	—188	—212	—115
Полушироты от ДП, мм				
ЛБ	680	869	892	775
Ск	497	725	795	695
Шп	62	90	100	90



Основные данные мини-яхты «Каравелла»

Длина наибольшая, м	4,60
Длина по КВЛ, м	3,83
Ширина наибольшая, м	1,78
Высота надводного борта, минимальная, м	0,40
Осадка корпусом/швертом, м	0,45/0,95
Водоизм. при осадке по КВЛ, кг	850
Вес фальшкиля, кг	180
Площадь парусности, м ²	11,7



опасность быть залитой с носа, когда судно догоняет крутую попутную волну; будь у яхточки острый форштевень, она неминуемо втыкалась бы в волну.

Шестиметровая мачта «Каравеллы» устанавливается в степсе на крыше рубки, благодаря чему несложно сделать ее заваливающейся.

Яхта способна лавировать под одним гротом и ходить в полный бейдевинд с убранным швертом, что имеет немаловажное значение при плавании по мелководным акваториям и в узкостях.

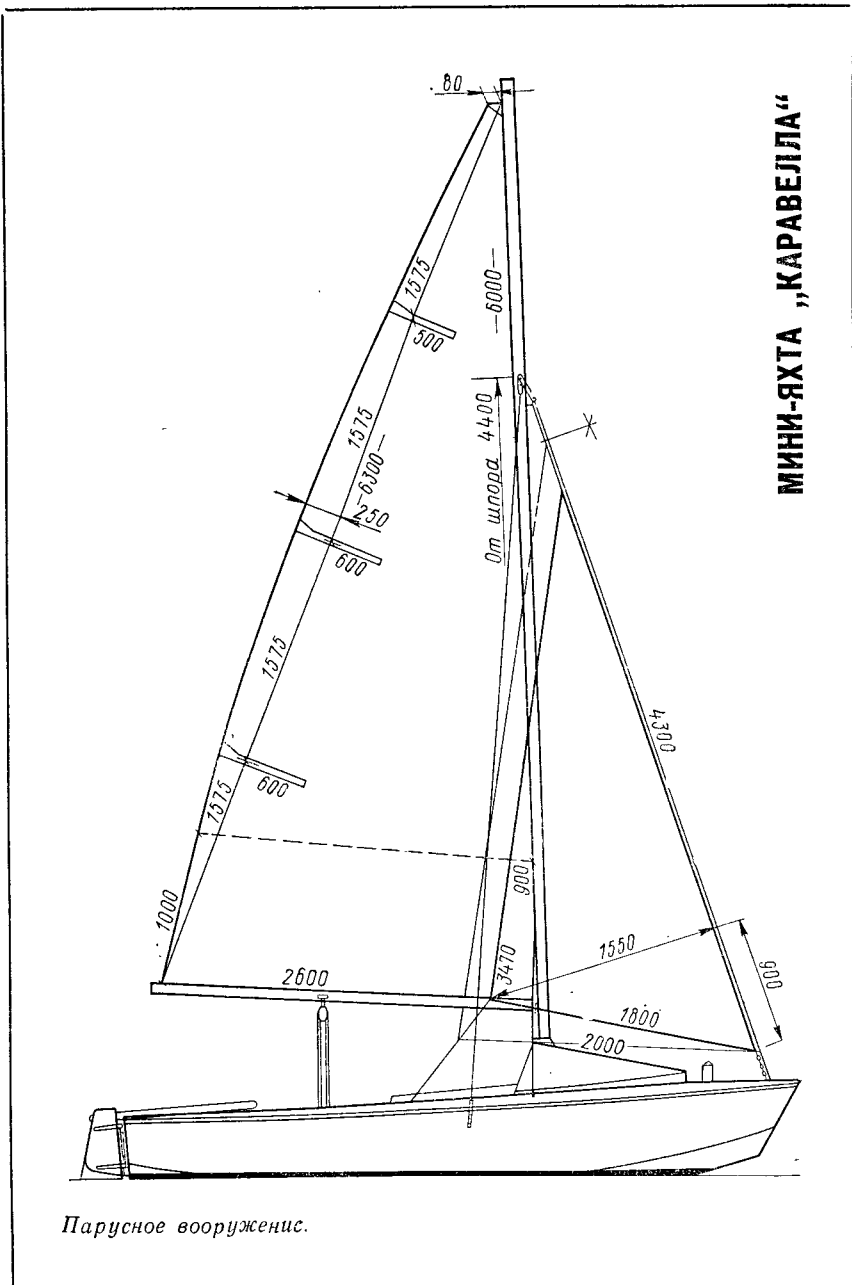
Конструкция корпуса проста и лаконична, количество деталей набора сведено к минимуму. Основу набора корпуса составляют два транца, две поперечные переборки, выгораживающие концевые отсеки, полупереборки на шп. 2 и 3, продольные переборки — стенки кокпита в р-не шп. 2—4 и швертовый колодец с поперечной банкой на шп. 3.

Жесткие поперечные переборки служат лекалами при сборке корпуса в положении вверх килем. Бортовые рейки топтимберсов на всех транцах и переборках делаются длиннее и соединяются строго горизонтальными поперечинами с таким расчетом, чтобы их можно было выставлять на стапеле или на ровном полу. Базовая плоскость при сборке рамок располагается выше ватерлинии на 900 мм; точно на этом уровне концы топтимберсов и следует связать поперечной шергень-планкой. Соответствующие стойки к транцам крепятся с учетом их наклона к вертикали.

Особое внимание следует уделить качеству сборки и установки швертового колодца, основание которого служит одновременно и для крепления фальшкиля. Лучше всего применить для изготовления деталей колодца дуб; собирать этот узел надо на эпоксидном клею.

Открытые кромки фанеры всюду должны быть защищены буртиками и штапиками; готовый корпус снаружи рекомендуется оклеить слоем стеклоткани на эпоксидной смоле.

В проекте Эрбюло балластный фальшкиль предусмотрено изготовить литым из свинца, но возможны и другие варианты (естественно, с условием, чтобы вес фальшкиля приближался к 180 кг). Например, можно сварить фальшкиль, набрав его из заранее вырезанных пластин из толстолистовой стали; можно сделать стальную сварную коробку и заполнить ее металлическим ломом с цементом; наконец, можно выполнить фальшкиль и армоцементным, как это сделано на «Каравелле» братьев Паты. Для крепления к корпусу достаточно 4—6 надежных



болтов М10, которые должны пройти через киль и основание швертового колодца.

Подробно процесс сборки деревянных корпусов описан в книге «15 проектов судов для любительской постройки», выпущенной издательством «Судостроение» в 1974 и 1976 гг. Там же начинающий судостроитель найдет основные рекомендации по изготовлению дельных вещей, деревянного рангоута — мачты с ликпазом и гика, парусов, по

отделке корпуса.

Детали крепления такелажа к мачте и корпусу, как и дельные вещи на рангоуте, могут быть изготовлены по образцу разработанных для швертбота «Креветка»; их эскизы и чертежи опубликованы в упомянутой книге «15 проектов судов» и в № 39 сборника. Для повышения ходовых качеств в слабые ветра стоит помимо стакселя шить геную с длиной по нижней шкаторине 2,4 м; ее площадь получится около 5,1 м².