



ШВЕРТБОТ "ЧИЖ-2"

Спортивно-туристский швертбот "Чиж-2" можно смело назвать многоцелевым. Несколько лодок, построенных по этому проекту, мы используем как для обучения детей (и взрослых) навыкам управления малым парусным судном, так и для участия в парусных гонках. На них совершаются и длительные семейные походы по многочисленным рекам, озерам и водохранилищам нашего северного края, и прогулочные выходы, в том числе на рыбалку. Швертбот приспособлен для движения не только под парусами, но

и на веслах, и под мотором мощностью не более 5 л.с. Парусник можно легко перевозить в кузове грузовика и на прицепе за легковым автомобилем.

Проект адресуется в первую очередь коллективам судостроителей-любителей, но, как показывает опыт, его могут построить и одиночки в домашних условиях из легкодоступных материалов отечественного производства.

Первая попытка постройки по своим чертежам небольшого парусного судна, пригодного для обучения, отдыха и туризма, была предпринята мной еще в 1987–1988 гг. Тогда я построил фанерный швертбот "Ленсе" (см. "КиЯ" № 169). Парусник получился удачным, для своих размеров достаточно мореходным, устойчивым и вместительным. Очень часто я ходил на нем в одиночку по Кубенскому озеру. Затем этот швертбот использовался для начального обучения парусному делу в детском оздоровительном центре "Кедр". С этого судна началось зарождение парусного спорта в пос. Шексна, так что его можно назвать "дедушкой парусного флота" нашего поселка.

Подтолкнул меня к продолжению работы такой случай. Осенью 1999 г. мы с ребятами пошли в однодневный поход на двух "Кадетах" без сопровож-

дения спасательного судна. Дул довольно свежий ветер. Один швертбот перевернулся, когда мы подходили к противоположному берегу водохранилища, а другой — когда уже возвращались домой. Тогда чуть было не утопили все походное снаряжение, которое невозможно нормально разместить в швертботах класса "Кадет". В аналогичных условиях "Ленсе" шел без происшествий. Так я убедился, что мой швертбот лучше приспособлен для туризма, более мореходен и устойчив, чем эти спортивные яхты. В то же время наряду с достоинствами обнаружился и ряд мелких недостатков швертбота, которые требовалось устранить в следующем проекте.

После этого похода было принято решение спроектировать и построить новый спортивно-туристский швертбот, лишенный недостатков всех опробованных нами судов. Он и получил название "Чиж-2".

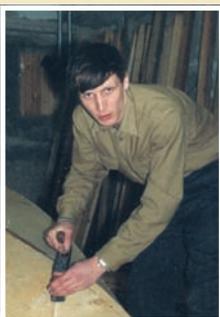
За основу был взят построенный двумя годами раньше в том же детском центре "Кедр" по чертежам из журнала "Катера и яхты" (конструктор Д. А. Курбатов) "Чиж" (см. № 164). В процессе эксплуатации мы убедились в его отличных ходовых качествах, так что было решено применить обводы "Чижа" и в новом проекте.

Таким образом "Чиж-2" объединил

Коротко об авторе:

ИГОРЬ ЮРЬЕВИЧ СТРЕЛЕЦКИЙ (пос. Шексна) хорошо известен читателям "КиЯ" как энтузиаст детского парусного спорта и конструктор парусных судов. В 12 лет он построил свою первую лодку, очень напоминавшую ящик.

Поскольку выход закончился падением в воду младшего члена экипажа, корабельная жизнь закончилась плохо: разгневанная бабушка капитана изрубила судно в щепки... На сегодня Игорем спроектировано и построено уже 23 судна (см. "КиЯ" № 165, 165, 169, 171), включая буер и парусную лыжу, а главное — под его руководством научились ходить под парусом более 300 ребят...



в себе достоинства швертботов “Ленсе” и “Чиж”. В 2001 г. по заказу детского оздоровительного лагеря “Янтарь” были построены первые три швертбота (см. статью “Вера, Надежда, Любовь” в № 181). Яхточки получились и удобными в эксплуатации, и достаточно надежными, хорошо ходят в лавировку.

В прошлом году по проекту “Чиж-2” я построил швертбот для себя и назвал его “Стерх”. Паруса — грот и стаксель — пошиты из лавсана на петербургской фирме “Северное сияние”. В том же году я начал тренироваться на “Стерхе” в нашем яхт-клубе и несколько раз гонялся со швертботами класса “Кадет”. Чаще всего дистанцию первым проходил “Чиж-2”. Конечно, площадь парусности у него больше, чем у “Кадетов” (хотя “Чиж-2” еще не укомплектован спинакером), но он по КВЛ чуть короче и шире, да и экипаж его состоял в основном из двух взрослых.

С 6 по 10 июля на базе Шекснинского парусного клуба состоялась 5-я Шекснинская регата — второй этап “Кубка Северо-Запада” среди юношей (главный судья А. Ю. Чегуров). К нам приезжали команды из Владивостока, Санкт-Петербурга, Рыбинска, Волгограда, Пскова, Новгорода, Москвы, Екатеринбурга и даже Узбекистана. В гонках принимали участие швертботы классов “Оптимист”, “Кадет”, “Луч-М” и “Луч”. В пяти гонках этой регаты я

Основные данные швертбота “Чиж-2”

Длина, м:	
наибольшая	3.37
по КВЛ	2.65
Ширина, м:	
наибольшая	1.53
по КВЛ	1.20
Высота, м:	
борта миним.	0.50
надводн. борта	0.37
Осадка корпусом/швертом, м	0.13/0.83
Масса с рангоутом, кг	75
Площадь парусности, м²:	
грот	5.5
стаксель	2.0
спинакер	5.0
Допустимая мощность ПМ, л.с.	5



гонялся на “Стерхе” вне зачета с яхтами класса “Кадет”. По результатам проведенных гонок могу сказать, что наш шекснинский многоцелевой швертбот отлично себя зарекомендовал и полностью оправдал ожидания. Финишировал он стабильно в середине флота, уступая “Кадетам” новой модели “Марк-4” и отрываясь от яхт старой постройки.

Должен обратить особое внимание на то, что “Стерх” был построен из дешевых и легкодоступных материалов на “домашней судовой верфи”, да и вооружен далеко не гоночными парусами.

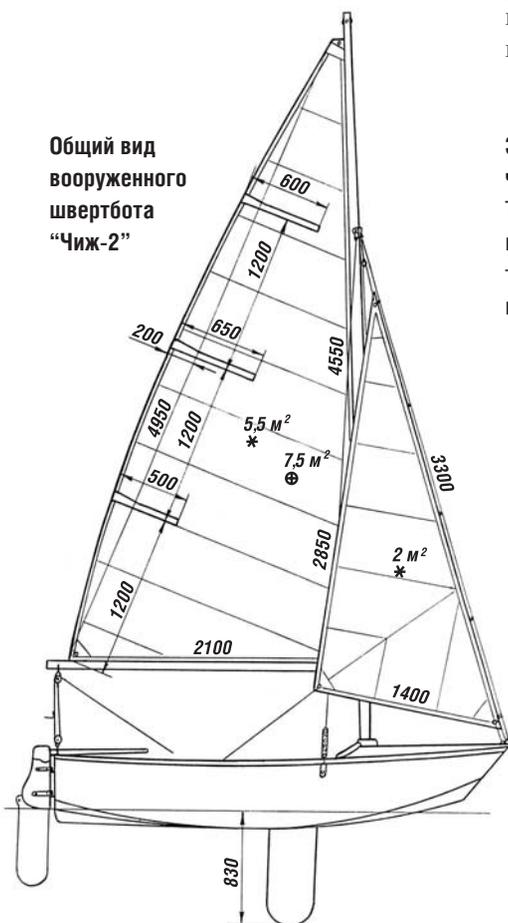
После гонок юные яхтсмены из ряда других команд попробовали ходить на “Чиж-2”. Парусник им понравился: широкий кокпит позволял спокойно управлять судном, паруса большей площади быстрее разгоняли яхту, но, как было отмечено, угол лавировки

оказался чуть больше, чем у хорошего “Кадета”.

Зато во время прогулок на “Чиж-2” спокойно помещались трое взрослых. При необходимости прямо в кокпите мы ставили палатку. Для размещения запасов и туристского снаряжения имелись сухие объемистые рундуки. Вот поэтому проект “Чиж-2” можно адресовать и тем молодежным организациям, которые планируют не только гоняться, но ходить в походы и целевые экспедиции для изучения своего края.

После появления в “КиЯ” небольшой заметки о “Чиж-2” ко мне стали приходить письма с просьбой выслать чертежи. Заинтересовались проектом в первую очередь те, кто хочет построить лично для себя небольшое транспортное и в то же время универсальное парусное судно. Насколько →

Общий вид вооруженного швертбота “Чиж-2”



Эскиз теоретического чертежа.

Толщины практических шп. 1 и шп. 2 — в нос от теоретической линии, шп. 3 и транца — в корму

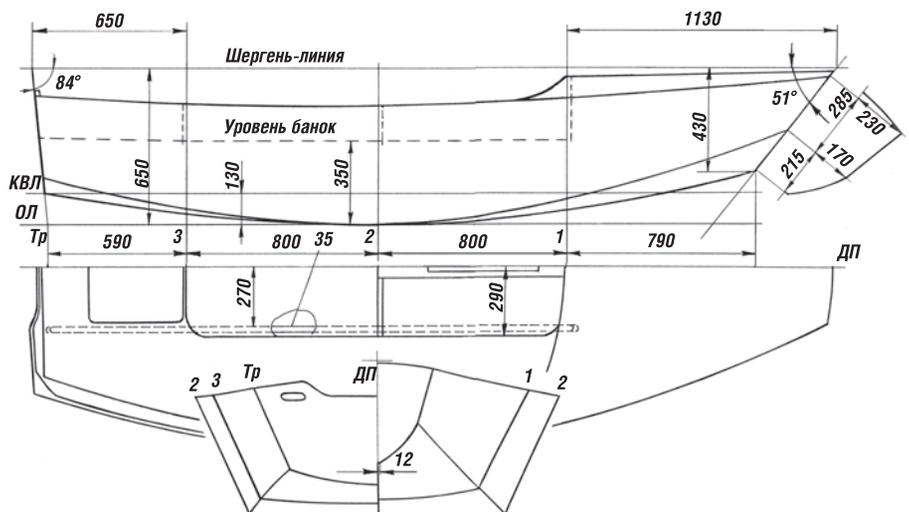
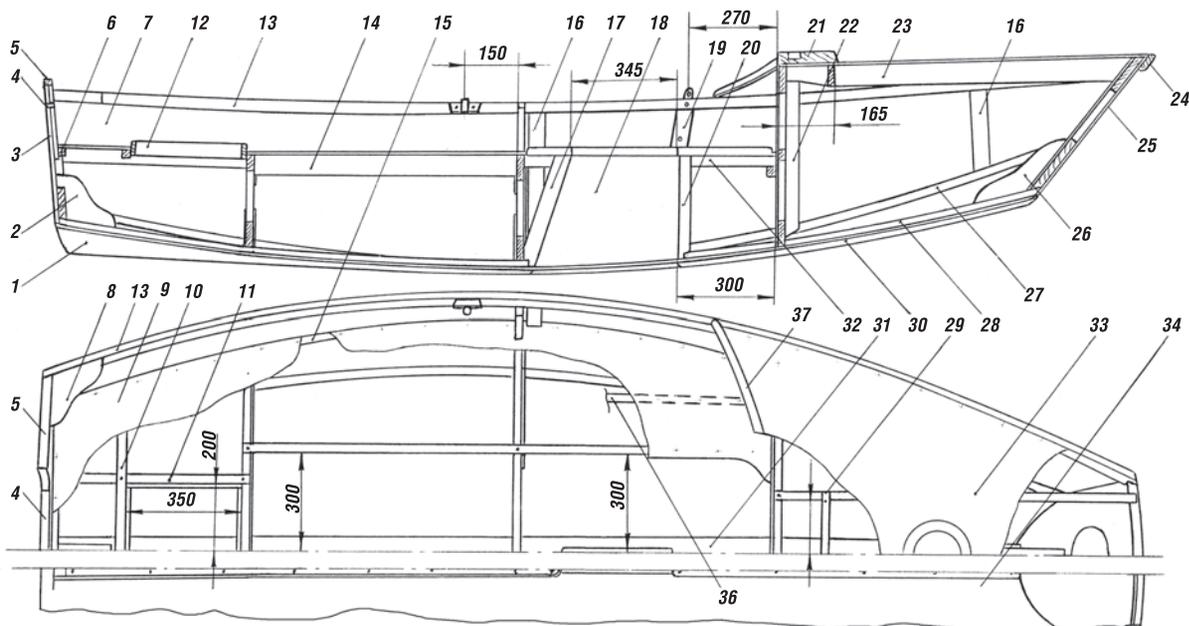
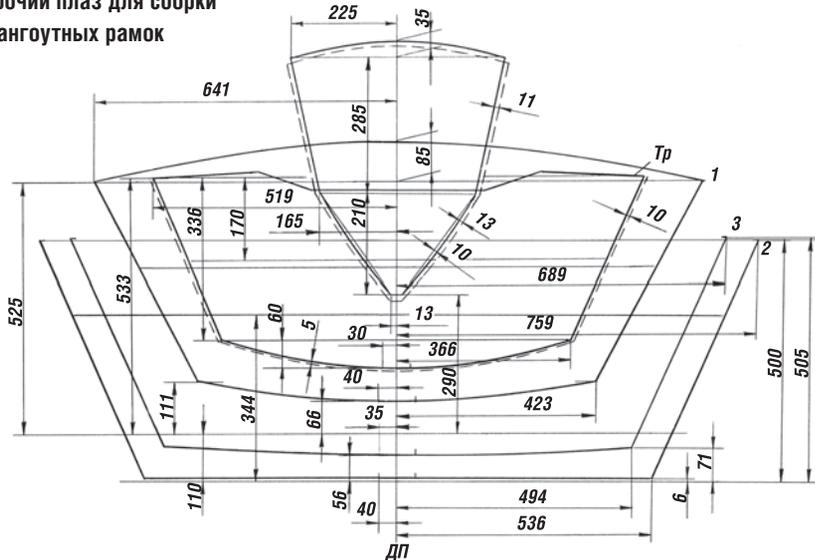


Таблица ординат

Шпангоут	Полушироты от ДП, мм		Высоты от ОЛ, мм		
	Борт	Скула	Борт	Скула	Киль
Форшпигель	230	170	615	390	220
1	647	427	525	105	60
2	765	540	500	0	0
3	695	498	505	65	50
Транец	525	370	535	190	130



Рабочий план для сборки шпангоутных рамок



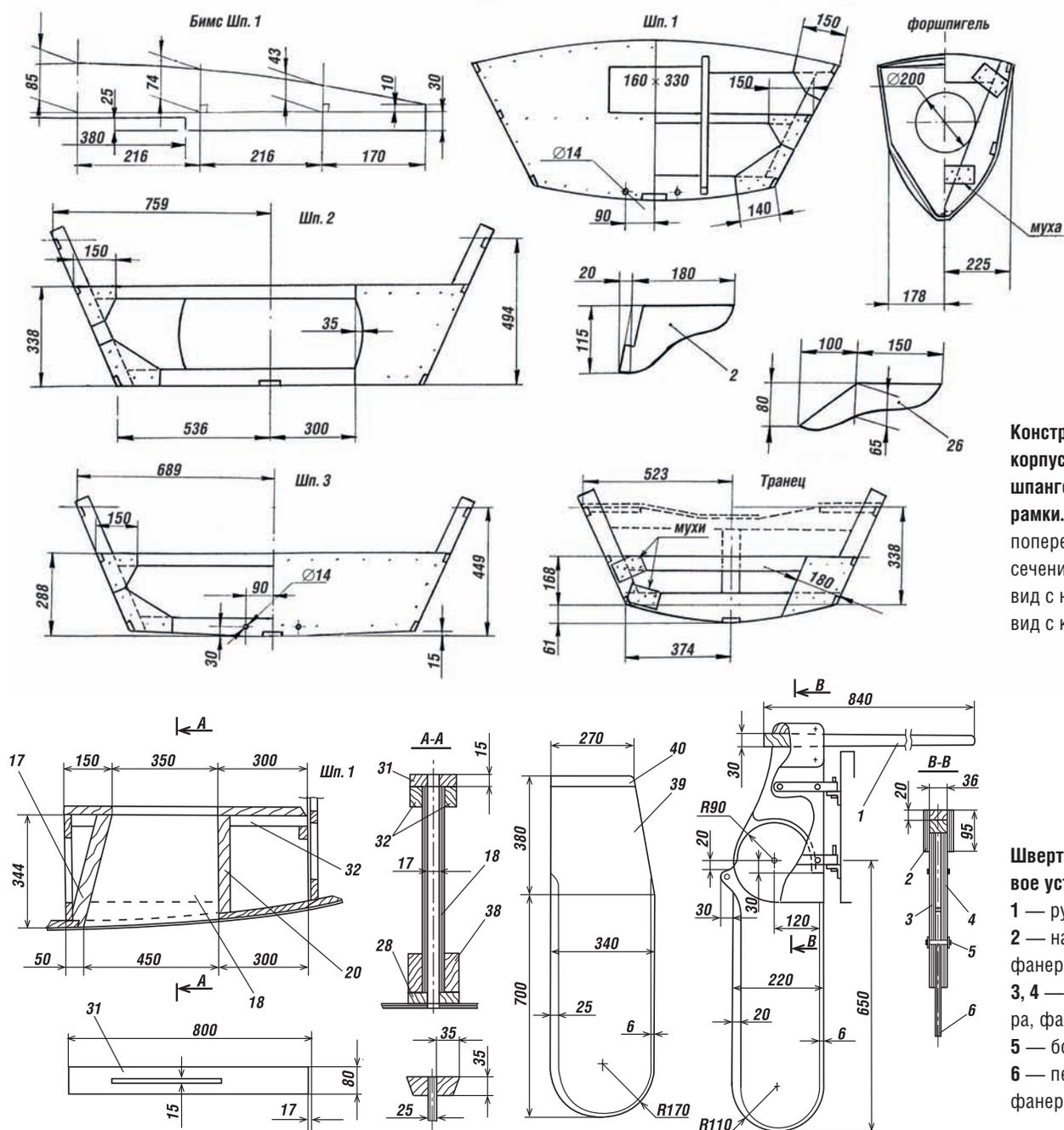
Конструкция корпуса — продольный разрез и план

1 — плавник, 35×70×1450; 2 — кноп, $\delta = 22$; 3 — зашивка транца, $\delta = 10$; 4, 5 — обделка кромки транца, 10×22×360 и 17×22×240; 6 — рейка, 22×30×900; 7 — обшивка борта, $\delta = 6$; 8 — кница горизонтальная, 22×150×150; 9 — настил банок, $\delta = 6$; 10, 11 — опора настила, 25×25×1050, 25×25×620; 12 — комингс лючка, 10×40; 13 — привальный брус, 16×35; 14 — карленгс, 20×60×1630; 15 — бортовой стрингер, 18×25×2520; 16 — стыковая планка, 15×70; 17 — кормовая шпонка колодца, 17×38×380; 18 — стенка колодца, $\delta = 6$; 19 — подкрепление под вант-путенс, 20×50×170; 20 — носовая шпонка колодца, 17×38×310; 21 — степс, 40×80×70; 22 — рейка, 20×50×470; 23 — карленгс, 22×55×1110; 24 — накладка форшпигеля, 15×45×520; 25 — зашивка форшпигеля, $\delta = 6$; 26 — кница носовая, $\delta = 22$; 27 — скуловой стрингер, 18×40×3250; 28 — киль, 22×80×3030; 29 — бимс под степсом, 22×65×370; 30 — фальшкиль, 15×22×1120; 31 — планширь колодца, 15×80×790; 32 — рейка, 24×30×810; 33 — настил палубы, $\delta = 6$; 34 — обшивка днища, $\delta = 6$; 35 — фальшкиль, 15×22×2250; 36 — рейка, 20×30×750; 37 — фальшборт (ламинир.) по кормовому краю палубы, 20×22×700; 38 — основание колодца, 24×70×530; 39 — шверт, фанера $\delta = 12$; 40 — стопорная планка, 30×35.

мне известно, в настоящее время строятся “Чиж-2” в Челябинской и Ленинградской областях, в Краснодарском крае.

Мне кажется, что распространение этого проекта могло бы способствовать развитию парусного спорта — послужить основой для создания национального детско-юношеского класса. Не секрет, что в провинции (думаю, что и в центре) трудно найти спонсоров, которые спокойно выложили бы по 1.5–2 тыс. долл. за “Оптимиста” и 4.2 тыс. долл. за “Кадета”. А людей “с руками”, которые могут возглавить ребячьи коллективы по постройке флота, немало. И польза от этого будет большая.

Конструкция корпуса традиционна и ясна из эскизов. Стоит только добавить, что облегчать корпус в ущерб прочности и долговечности не следует. Наружная обшивка нарезается из фанеры толщиной 6 мм; соединения листов выполнены на внутренних подкладных планках шириной 70 мм. Настил банок, форшпигель, палуба и зашивки на шп. 1 и шп. 3 также сделаны из 6-мм фанеры. Зашивка транца выпилена из фанеры толщиной 10–12 мм; ставить ее (как и зашивку форшпиге-



ля) лучше после установки бортовых и днищевых листов наружной обшивки, тщательно обрезав заподлицо края фанеры и концы деталей продольного набора. Подмоторная доска и стойка в ДП под нее ставятся по размерам мотора. Высота транца в районе мотора — также по его данным.

Все основные детали шпангоутных рамок нарезаются из сосновой доски толщиной 20–22 мм. Толщина фанерных книц и технологических креплений (“мух”) по углам, снимаемых после установки и крепления обшивки, 4 мм.

Сборка корпуса производится в положении “вверх килен” на стапеле из двух фугованных досок 100×50 длиной 3,7 м. Особой тщательности требует подгонка швертового колодца между шп. 1 и шп. 2. При постройке



