

Яхта без забот

РОМАН ИГОШИН

Однажды у одного из лодочных причалов Петербурга я увидел ошвартованную яхту-малютку и долго рассматривал ее. Аккуратная, ярко окрашенная, она выглядела забавной игрушкой, но детали продуманной конструкции явно указывали на то, что яхта ходит, а не просто украшает причал. Это был первый toyboat, с которым я познакомился. Позже я узнал, что ее конструктором является Роман Игошин, и попросил рассказать о его проекте читателям нашего журнала.

Сергей Афонин, главный редактор

Все началось с того, что мне очень захотелось иметь собственную яхту. Пусть небольшую, зато свою. Хотелось, чтобы ее содержание доставляло мне минимум забот. Имеющиеся знания, необходимые навыки в проектировании и опыт плаваний под парусом подтолкнули меня к проектированию особенной лодки — пико-крейсера — самой маленькой крейсерской яхты. И через несколько месяцев моя «Гинкербелл» резво носилась по акватории Невской губы, удивляя всех яхтсменов и лодочников своим игрушечным видом. Однозначно, к таким лодкам наш народ не привык. Свою яхту я назвал в честь маленького швертбота, на котором американский яхтсмен Роберт Мэнри пересек Атлантику в 1965 году.

После первой навигации на этой малютке я решил познакомить со своим опытом читателей популярного яхтенного форума в интернете. И тут, как говорится, понеслось...

Шквал дискуссий, обсуждений, проекты, сообщения о строительстве подобных лодок. Было ощущение развороченного муравейника. Интерес к маленькой лодке оказался настолько велик, что у меня возникло желание активнее продвигать идею строительства подобных яхт, которые я назвал toyboat (тойбот).

Кажется, я нащупал совершенно новое направление в парусном мире. Многие оставались не совсем понятным. Неясно было, куда направится этот интерес, но становилось очевидно, что проект понравился. Мне захотелось,



чтобы таких лодок стало больше, а вокруг них создано свое движение, тусовка, нечто вроде фан-клуба. Для этого я стал разрабатывать проект нового тойбота с учетом всех недочетов первой модели и ориентируясь на следующие критерии: минимализм с продуманной эргономичностью, интересный дизайн и хорошие ходовые качества в сочетании с безопасностью. В ходе долгих поисков родился проект «Тойбот-270», который был построен в появившейся творческой мастерской и блестяще продемонстрировал все задуманные качества на испытаниях. Поэтому я хочу подробнее рассказать именно о нем.

Если говорить о тактико-технических характеристиках, то они таковы: длина корпуса 2,7 м, ширина 1,4 м, осадка корпусом/швертом 0,15/0,75 м, максимальная высота в каюте 0,9 м, вес корпуса с вооружением 70 кг, площадь парусности 5 кв. м.

В каюте предусмотрены два спальных места длиной 1,9 м, поэтому в ней с легкостью размещаются на ночлег двое взрослых. Объем рундуков составляет 80 л. Безопасность лодки обеспечивают четыре отсека непотопляемости общим объемом 100 л. Ширина и обводы корпуса делают яхту достаточно устойчивой, и, кроме того, она имеет высокий восстанавливающий момент благодаря рубке-полубаку. Небольшой самоотливной кокпит рассчитан на удобное размещение рулевого. Пассажир при этом располагается на банке швертового колодца ногами в каюту; несмотря на такое положение, он имеет возможность активно участвовать в работе, не мешая при этом рулевому. Итак, получается вполне себе полноценная крейсерская яхточка, на которой можно смело отправляться в непродолжительные прибрежные плавания с ночевкой.

Ходовые качества лодки оказались отличными. Форшпигель, поднятый над ватерлинией, никак не препятствует ходу. Благодаря небольшой килеватости днища обеспечивается мягкость хода на волне. При силе ветра 6 м/с лодка с легкостью разгоняется до скорости 5 узлов, которая на таких размерах ощущается особенно остро и захватывающе. На попутных курсах и попутной волне яхта легко выходит в режим серфинга. При необходимости на транец можно установить подвесной мотор мощностью 2 л.с.

В чем же «фишка» такой лодки? Преимуществ у нее масса. Во-первых, это сами ощущения, которые испытываешь на ходу в маленькой яхте. Те, кто ходил в детстве на «Оптимистах» и «Кадетах», знают, о чем речь. Во-вторых, нет необходимости регистрировать лодку в ГИМС и получать права на управление парусным судном (парус площадью до

5 кв. м является вспомогательным двигателем). Об остальных преимуществах, таких как простота транспортировки, хранения, возможности подходить к любому берегу и спускаться в любом необорудованном месте, можно и не упоминать. Если вы хотите ходить под парусом без забот, то вам однозначно сюда. Вот мой друг, к примеру, имел 8-метровую шведскую яхту, отличный семейный крейсер из стеклопластика. Но яхта даже таких сравнительно небольших размеров, находящаяся в прекрасном состоянии, требует к себе много внимания: подготовка к навигации, краны, установка мачты, швартовки, трейлеры, немалая плата за стоянку. Когда лодкой владеет не экипаж, а семья, в которой, как правило, только папа — яхтсмен, а остальные лишь любители покататься, это все превращается в проблему. В итоге друг решил продать свой крейсер, а вместо него приобрести тойбот. И не пожалел! Он очень доволен новыми ощущениями, которые подарила ему маленькая лодка.

Кому-то тойбот может показаться небезопасной яхтой. Я же твердо уверен, что безопасность на воде никогда не определяется размером судна. Например, опрокинуться у тойбота шансов не больше, чем у «микрухи». Однако тойбот с легкостью восстанавливается силами одного человека. К тому же, даже дети гоняются на «Оптимистах» в условиях, когда на крейсерской яхте берут рифы. Поэтому основа безопасности тойбота — его непотопляемость и восстанавливаемость.

В этом году в регате на Кубок яхт-клуба «Балтиец» мы смогли впервые заявить о себе как о классе, выйдя в гонку двумя лодками, пока в зачетной группе «Турист». Сейчас уже есть третий тойбот в Шлиссельбурге, и мы надеемся, он присоединится к нам на втором этапе Кубка, осенью, чтобы нас смогли выделить в отдельную зачетную группу. А значит речь пойдет уже о становлении класса. После бурных обсуждений о критериях класса подобных яхт, которые долго велись на форуме в интернете, я все же решил выделить тойбот в отдельный от пико-крейсеров класс, дабы примерно уравнивать возможности соперничать.

И вот теперь сформулированы его основные критерии:

- тойбот — свободный класс, имеющий лишь некоторые ограничения с целью быть выделенным в отдельный класс яхт для развития направления как вида активного отдыха и участия в открытых регатах в отдельной зачетной группе;

- максимальная длина корпуса — 3 метра, наличие каюты, отделенной от кокпита переборкой (брандером), два спальных места, достаточный объем отсеков непотопляемости, необходимый для удержания лодки на плаву в затопленном состоянии. Обводы и форма корпуса, а также тип парусного вооружения могут варьироваться в зависимости от индивидуальных предпочтений.

Итак, в Петербурге уже есть три тойбота, еще один достраивается в Беларуси, в разные регионы России отправлены чертежи для самостоятельной постройки. Какие перспективы у этих интересных яхт? Мы подумываем о создании собственной базы в Санкт-Петербурге, а сейчас у нас есть виртуальный клуб в социальной сети (vk.com/toyboat). Дальше, по мере роста флота, хотелось бы устраивать совместные мероприятия: фестивали, регаты, плавания. Они уже начали проводиться малыми силами. Например, этим летом сходили двумя тойботами, можно сказать, флотилией, в крейсерское плавание. Это было весело.

