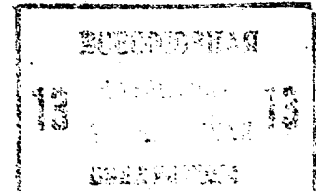




ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР  
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

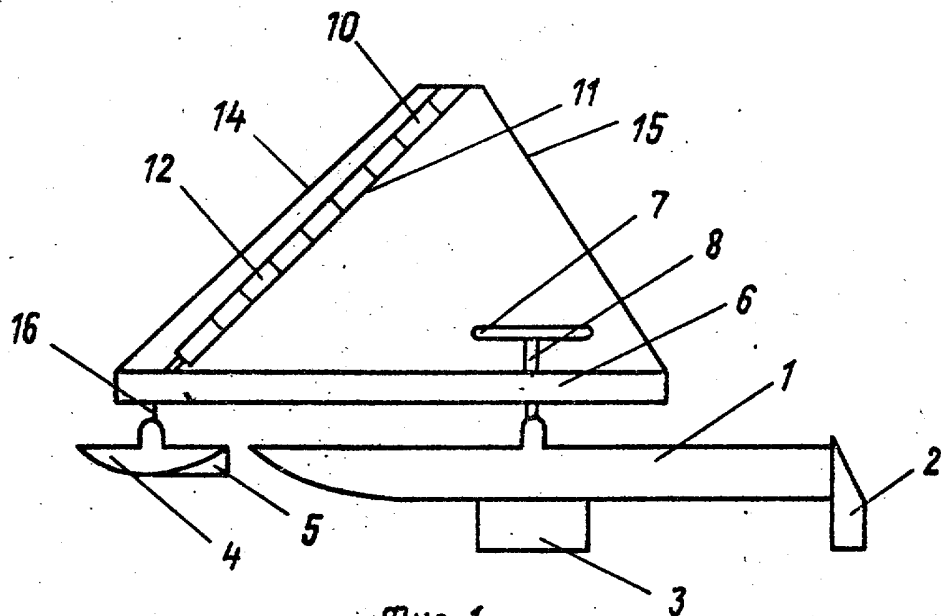
# ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ



- (21) 3596797/27-11
- (22) 25.05.83
- (46) 30.06.85. Бюл. № 24
- (72) В.А.Козлов
- (53) 629.12.014.24(088.8)
- (56) 1. Крючков Ю.С., Перестюк И.Е.  
Крылья океана. Л., "Судостроение",  
1983, с. 81, рис. 60 (б) (прототип).

(54)(57) ТРИМАРАН, содержащий мостик, имеющий в плане форму равнобедренного треугольника и соединяющий между собой основную и два вспомогательных корпуса, установленных у вершин мостика, и наклонный парус, неподвижно закрепленный на мостике, отличающийся тем, что, с целью повыше-

ния маневренности и увеличения скорости хода, мостик выполнен с возможностью поворота вокруг вертикальной оси, проходящей через одну из его вершин, и центр бокового сопротивления основного корпуса, лежащий в его диаметральной плоскости, при этом вспомогательные корпуса закреплены шарнирно у двух других вершин мостика, а перпендикуляр, определяющий угол наклона паруса к мостику и восстановленный из центра парусности, проходит через точку пересечения вертикали, проведенной через центр тяжести тримарана, с горизонталью, проведенной через центр бокового сопротивления основного корпуса.



Фиг. 1

(19) SU<sup>(11)</sup> 1164149 A

Изобретение относится к судостроению, в частности к конструкции парусных тримаранов.

Известен тримаран, содержащий мостик, имеющий в плане форму равнобедренного треугольника и соединяющий между собой основную и два вспомогательных корпуса, установленных у вершин мостика, и наклонный парус, неподвижно закрепленный на мостике [1].

Недостатком указанного тримарана является низкая маневренность и скорость, не удовлетворяющие спортивным целям.

Цель изобретения - повышение маневренности и увеличение скорости хода.

Указанная цель достигается тем, что у тримарана, содержащего мостик, имеющего в плане форму равнобедренного треугольника и соединяющий между собой основную и два вспомогательных корпуса, установленных у вершин мостика, и наклонный парус, неподвижно закрепленный на мостике, мостик выполнен с возможностью поворота вокруг вертикальной оси, проходящей через одну из его вершин, и центр бокового сопротивления основного корпуса, лежащий в его диаметральной плоскости, при этом вспомогательные корпуса закреплены шарнирно у двух других вершин мостика, а перпендикуляр, определяющий угол наклона паруса к мостiku и восстановленный из центра парусности, проходит через точку пересечения вертикали, проведенной через центр тяжести тримарана, с горизонталью, проведенной через центр бокового сопротивления основного корпуса.

На фиг.1 схематически изображен тримаран, общий вид; на фиг.2 - то же, вид сверху; на фиг.3 - то же, вид спереди.

Тримаран состоит из основного корпуса 1 с рулевым управлением 2 и швертом 3, двух вспомогательных корпусов 4, снабженных стабилизаторами 5, мостика 6, соединяющего все три корпуса и имеющего в плане форму равнобедренного треугольника.

Посредством колеса 7 и червячной передачи 8 мостик 6 имеет возможность поворота вокруг вертикальной оси 9, проходящей через одну из вершин мостика,

и центр бокового сопротивления основного корпуса, лежащий в его диаметральной плоскости.

Наклонный парус 10, включающий в себя наветренное полотнище 11 и подветренное полотнище 12 с латами, неподвижно закреплен на мостике 6 посредством П-образной мачты 13, штагов 14 и ахтерштагов 15 так, что перпендикуляр, определяющий угол наклона паруса к мостiku и восстановленный из центра парусности, проходит через точку пересечения вертикали, проведенной через центр тяжести тримарана, с горизонталью, проведенной через центр бокового сопротивления основного корпуса.

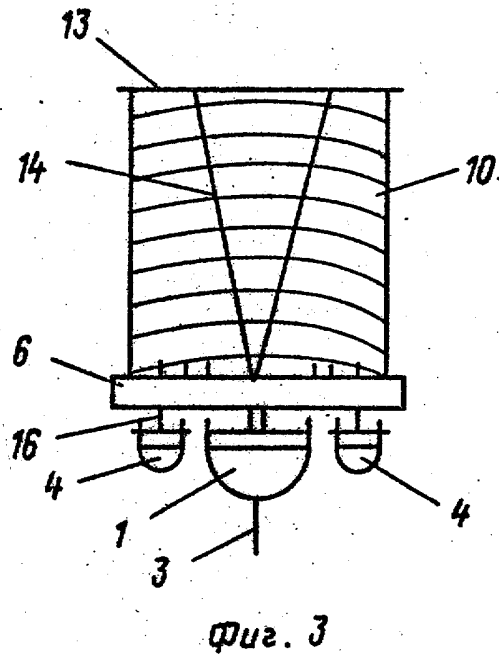
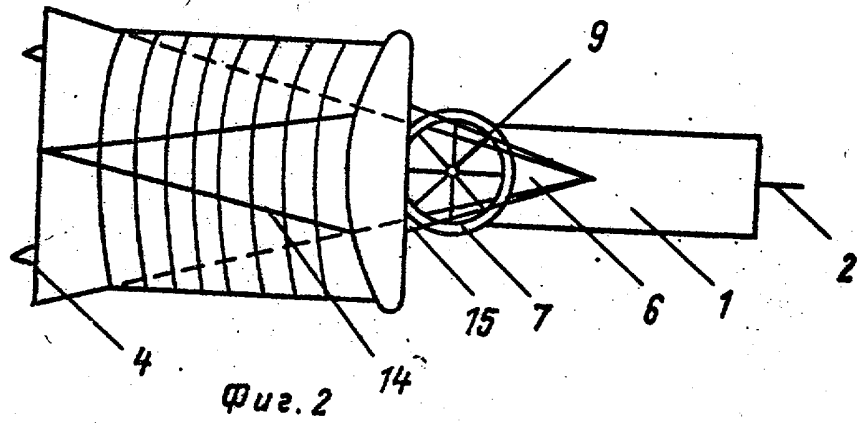
Вспомогательные корпуса 4 при помощи шарниров 16 крепятся у двух других вершин мостика.

При плавании на тримаране направление движения основного корпуса 1 рулевой устанавливает и сохраняет при помощи руля 2 основного корпуса. Вспомогательные корпуса 4 сами принимают направление, соответствующее минимуму их лобового сопротивления.

Положение паруса команда изменяет путем поворота мостика 6 вокруг основного корпуса. Для поворота мостика тот из членов команды, который управляет положением паруса, при помощи червячной передачи 8 меняет угол между мостиком и диаметральной плоскостью основного корпуса. При этом основной корпус поворачивается незначительно, поскольку сопротивление повороту у основного корпуса велико, а рулевой старается сохранить неизменным направление движения основного корпуса.

Поворот мостика завершается, когда закрепленный на нем парус поворачивается на нужный угол.

Использование описанного тримарана с поворотным мостиком позволяет повысить скорость хода за счет лучшей центровки и использования подъемной силы паруса не только на курсе байдевинд, но и на курсах галфинд, бакштаг и фордевинд, а также повысить маневренность благодаря удобству оптимальной постановки паруса на любом курсе, и благодаря тому, что предлагаемый тримаран может совершить повороты фордевинд и оверштаг.



Редактор И.Швыдкая

Составитель Н.Круглов  
Техред Л.Микеш

Корректор М.Самборская

Заказ 4146/18

Тираж 435

Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР  
по делам изобретений и открытий  
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д 4/5

Филиал ИПИ "Патент", г. Ужгород, ул. Проектная, 4