

Герман Адрианов

О ГЕННАКЕРЕ, или Лучшее – враг хорошего

Пословицу «лучшее враг хорошего» по жизни я проверял многократно. Наш народ страстионарен и стремится все улучшить, но далеко не все этому поддается. Некоторые «улучшают» мои многокорпусники, а потом ломают голову, чей же «совет», которому они следовали, все испортил?

Слово «геннакер» само по себе дает возможность представить геометрическую форму данного типа паруса. В нем, по сути, совмещены «генуя» и «спинакер». Находясь под влиянием современных тенденций, мне не сразу вспомнилось, что ранее – в сороковых годах – был такой парус «балун». Это огромный треугольный, легкий и довольно «пузатый» передний парус, изготовленный из специального шелка. Доступен он был далеко не всем и носился в слабые ветра, теперь его, естественно, подзабыли из-за его дороговизны.

Появление синтетических тканей с различными характеристиками дало новый толчок развитию парусного вооружения и методам его использования. В жаргоне яхтсменов появилось слово «гардероб», свидетельствующее о многообразии парусов с различной геометрией, используемых соответственно погодным и другим условиям.

Геннакер я прежде видел только на иностранных картинках и как-то пришел к парусному закройщику и рассказал ему о своих представлениях и способах использования этого паруса. Он постарался вникнуть в идеологию и сказал, что не стоит, пожалуй, следовать на данный момент «модному крою», а для понимания процесса лучше парус сшить из полотнищ, с помощью которых можно надежнее контролировать форму – мне пришлось согласиться. В следующее свое посещение я увидел изготовленную из

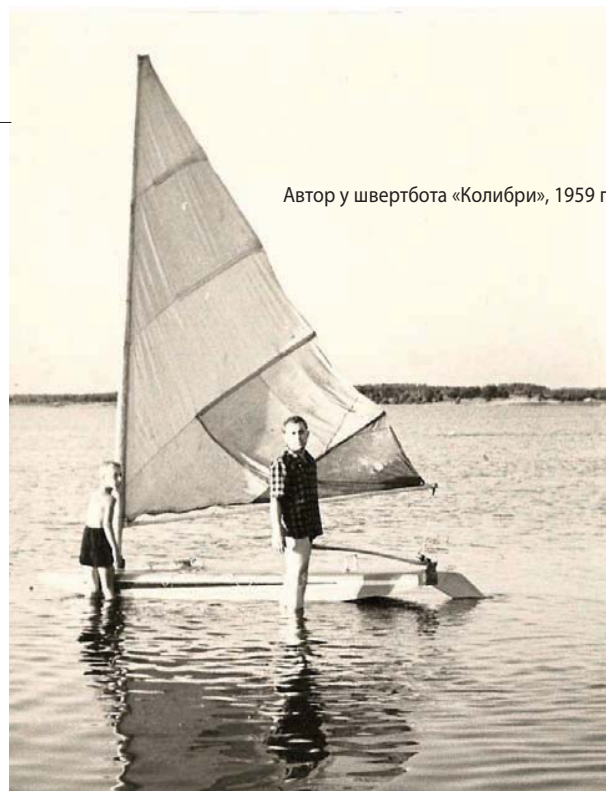
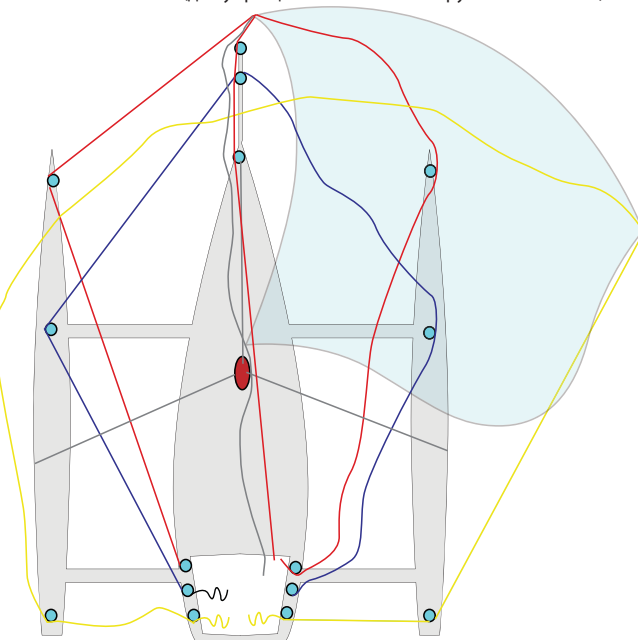
бумаги модель – она соответствовала моим представлениям. Начались крой и изготовление паруса.

Чтобы носить этот виденный мной только на картинках парус, был изготовлен «геннакер-выстрел». В чем разница с бушпритом? Бушприт – это рангоутное дерево, жестко соединенное с корпусом и подкрепленное сложной системой стоячего такелажа. Выстрел используется для временных нужд: швартовка шлюпок на стоянке, проведение тех или иных работ за бортом. Раскрепляется временным такелажем, которым регулируются вертикальные и горизонтальные углы его установки по надобности. Коренной конец «геннакер-выстрела» снабжен вертлюгом, который крепится к штагпунтенсу. На 15% длины выстрела от нока устанавливается оковка, к которой снизу крепится ватерштаг, лучше жесткий, чтобы при снятии нагрузки сверху нок выстрела не падал вниз. В верхней части этой оковки крепится закрутка генуи или ее галс. Слева и справа крепятся ватер-ванты, которые проходят через шкивы на концах поперечных балок в кокпит на кулачковые стопора. С их

помощью геннакер-выстрел поворачивается влево или вправо на требуемый угол.

На ноке геннакер-выстрела крепится блок для центрального галса и блок для буиня. На конце центрального галса геннакера находится мощный карабин, от которого идут левый и правый галсы, проведенные через блоки в носу левого и правого поплавков в кокпит на рычажные стопора так, чтобы в случае надобности их можно было бы подбить лебедками. В нерабочем состоянии карабин зацепляется за релинг, а в рабочем – за галсовый кренгельс геннакера. С помо-

Рис. 1. Положение снастей на курсе галфвинд (для упрощения остальные паруса не показаны)



Автор у швертбота «Колибри», 1959 г.

щью этих снастей галсовый угол этого паруса можно выставить в любое требуемое место.

Задняя шкаторина изготовлена с большим «горбом», через нее проходит булинь, закрепленный у шкотового угла, а вверху через шкив у фалового угла проходит по передней шкаторине, выходя у галсового угла, и через несколько блочков вдоль выстрела направляется в кокпит на клиновой стопор. Таким образом, булинем можно управлять в любом положении геннакера.

Вышеописанная проводка бегучего такелажа, управляющего геннакером, изображена на рис. 1 (вид сверху) в положении галфвинд левого галса.

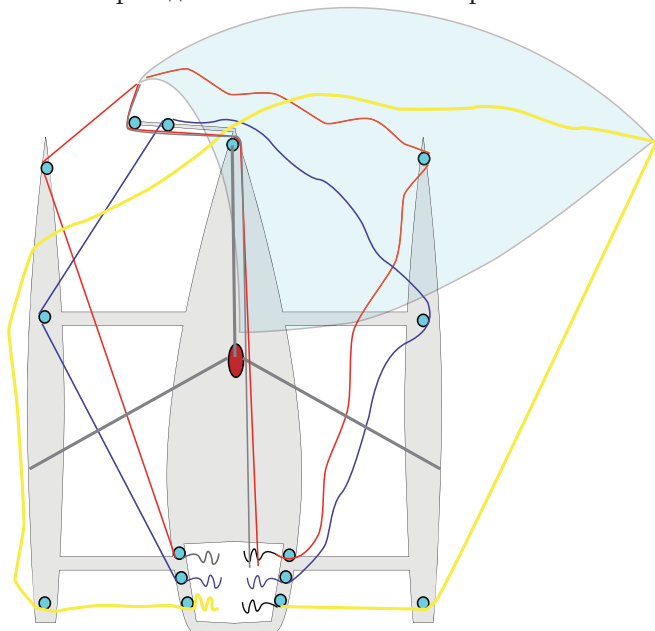


Рис. 2. Положение снастей при бакштаге и фордевинде

для чего на шкоте иногда надо было задействовать до двух оттяжек (блоки на шкоте со стропками, с помощью которых регулируется направление натяжения шкота).

Если с чистого галфвинда придется уваливаться и переходить на полный галфвинд, бакштаг или в худшем случае на фордевинд, то, перемещая нок выстрела на ветер и подбирая наветренный галс, потравливая центральный галс, выносим галсовый угол геннакера на ветер, соответственно настраивая шкот. В этом случае уже можно «поиграть» с булинем (рис. 2).

При переходе на острый галфвинд и далее до острого бейдевинда в меру потравливаются наветренная ватер-

нуи и геннакера под ветер, что способствует ходу острее к ветру. Этот прием успешно используют виндсефингисты. На тримаранах можно в некоторых пределах и мачту наклонить на ветер с этой же целью, что и делается на «сверхгоночных» судах.

Шкоты левого и правого бортов проведены без стопоров через блоки на корме прямо на лебедки в кокпите, так как с ними желательнее работать постоянно. На некоторых полных и острых курсах генуа и стаксель перестают работать, тогда их приходится убирать. И наоборот, иногда они так взаимодействуют друг с другом, что нарушение установки одного из них резко ухудшает работу всей системы.

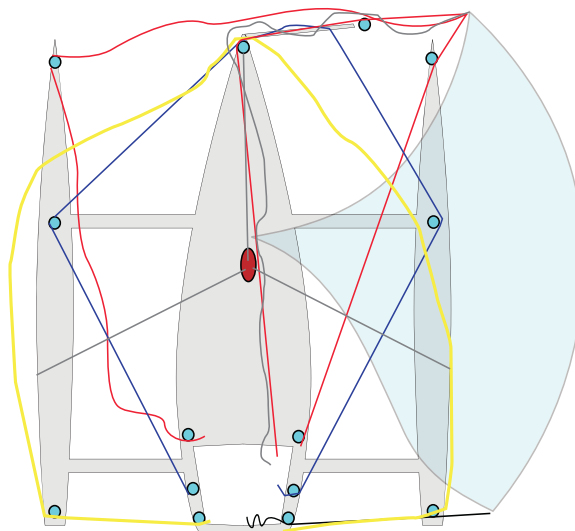


Рис. 3. Положение снастей при остром бейдевинде

Как управлять геннакером?

При всей кажущейся на первый взгляд сложности оснастки она дает возможность управлять всеми парусами, включая геннакер, одним человеком. А вот поставить геннакер и убрать в то время до внедрения «колбасы» одному было невозможно.

На чистом галфвинде галсовые углы геннакера и генуа (при ее наличии и если она не мешает работе геннакера) находятся на диаметрально поставленном выстреле; «играя» положением галсового угла геннакера, можно добиться максимального эффекта тяги или, наоборот, разочароваться от невозможности этого добиться. Надо также управлять и шкотовым углом,

ванта и наветренный галс. Чем острее курс, тем больше под ветер сносится нок выстрела и галсовый угол геннакера. При самом остром бейдевинде галсовый угол геннакера доходит до носа подветренного поплавка, и начинает работать даже подветренный галс — основная нагрузка ложится на центральный галс, а наветренный уже как бы и не нужен... Шкотовый угол переходит траверс кокпита к корме. По обстоятельствам могут быть убраны неработающие передние паруса (рис. 3).

Роль геннакер-выстрела — это не только вынос паруса вперед, но и перенос и снятие нагрузки от тяги геннакера с носа поплавок, уменьшая их скручивание, и снос галсовых углов ге-

Описываемый выше парус эффективно тянул в безветрие — кто ходил на буерах, тот знает, что можно, сумев поймать случайный слабый поток ветра, который «засосет», обеспечить устойчивое движение, хотя соседи будут дрейфовать с обвисшими парусами. Иногда ход в безветрие доходил до 6–7 уз, при этом задняя «горбатая» шкаторина колыхалась с довольно длинным периодом, но с хлопком такой силы, что заглушал речь. Для себя я говорю, что этот геннакер создавал «реактивную силу», которая и толкала лодку, а, поскольку штатный стаксель и грот взаимодействовали исправно, то система работала. Около штевня возникал внушительный бурун, а за кормой

соответствующая кильватерная струя, радующая душу. Со стоящих лодок, когда мы шли в пределах слышимости, иногда, шутя, кричали: «Вырубите мотор!»». С подобранным булинем на полных курсах никакого трепыхания не наблюдалось, парус имел привычную форму.

Три раза на борту у меня были начинающие гонщики – молодые люди, которые любили и умели играть настройкой парусов. После быстрого освоения проводкой и назначением снастей они на любых курсах разгоняли лодку так, что паруса стояли в положении острого бейдевинда. Особенно меня умилило хождение в бакштаг с большой скоростью, когда паруса стоят на бейдевинд. Сам я так и не научился ходить в бакштаг. Многокорпусник всегда должен обгонять ветер, и тут «пузатые» паруса просто неуместны.

Однако другие «опытные плаватели» говорили: «Спинакер у тебя слишком плоский». И вот под влиянием «общественного мнения» и личного дискомфорта от «хлопанья» на острых курсах я вновь обратился к

закройщику с просьбой переделать заднюю шкаторину. Он парировал: «Если парус хорошо тянет, то зачем его ущемлять»? Я не внял мудрому совету и настоял на переделке. После согласований «за» и «против» парус был «улучшен», но он перестал «тянуть» на остром бейдевинде, да и на всех курсах его эффективность упала, хотя он стоял красиво, «как пасхальное яйцо». Прежний геннакер имел открытую заднюю шкаторину, которая именно на острых углах «сбрасывала» излишний воздух, а не закрывала его естественное движение. Задняя же «закрытая» шкаторина обычно тормозит, что и получилось в переделанном варианте. Помыкавшись с «красотой», я понял, что парусный закройщик, к которому я обратился, – Мастер. После он мне делал паруса по моим проектам, и они всегда работали отлично! Компьютер только помогал его замыслам, а не диктовал раскрой, как мне приходилось слышать от некоторых яхтсменов, которые «по программам», случалось, шили криво.

Мне вспомнилось, как в 1959 г.

мы с товарищем строили швертботы «Колибри» («КиЯ» №1), предшественников современного виндсерфера. Мой товарищ, как всегда аккуратно, сшил парус для своей лодки, а я, не имея времени и возможности приобрести подходящую ткань, сшил из чего попало («зигзага» тогда у нас не было). Парус получился неопрятный, с масляными пятнами и дырками, из разносортной ткани от подматрасников. Пока я готовился шить, мне товарищ давал ходить с его парусом, которым я продолжал пользоваться, и когда у меня появился свой, непрезентабельной внешности. Как-то мы собрались на Разливе одновременно и, естественно, решили «погоняться». Моя лодка со старта на любых курсах и силе ветра на глазах уходила... После «исследований» мы пришли к выводу, что дело в парусе, но в чем именно? То ли в его складках, то ли в его дырах. А, может быть, все дело в масляном пятне?

Резюме: вместо того, чтобы портить рабочий геннакер, надо было просто сшить другой и тщательно его исследовать!

ЛОДКИ КОМПАНИИ «КВИНТРЕКС РУС»

310 DART

Длина габаритная, м - 3,21
Ширина габаритная, м - 1,41
Высота борта на миделе, м - 0,74
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 8
Вес (только лодка), кг - 61



Цена: 62 000

475 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,85
Ширина габаритная, м - 1,90
Высота борта на миделе, м - 1,18
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 70
Вес (только лодка), кг - 284



Цена: 206 000

455 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,53
Ширина габаритная, м - 1,87
Высота борта на миделе, м - 1,07
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 50
Вес (только лодка), кг - 242



Цена: 185 000

375 DART

Длина габаритная, м - 3,80
Ширина габаритная, м - 1,58
Высота борта на миделе, м - 0,86
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 20
Вес (только лодка), кг - 91



Цена: 78 000

Вместе с Вами мы строим лодки Вашей мечты!



ООО «КВИНТРЕКС РУС»
Адрес юр.: 394016, г. Воронеж, ул. 45 Стрелковой дивизии, дом 259
Телефон/ факс: 8 (4732) 75-54-17, 8-910-344-06-10
Веб-сайт: www.quintrexfus.ru
Email: tatiana@telwater.com