

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 сообразно 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

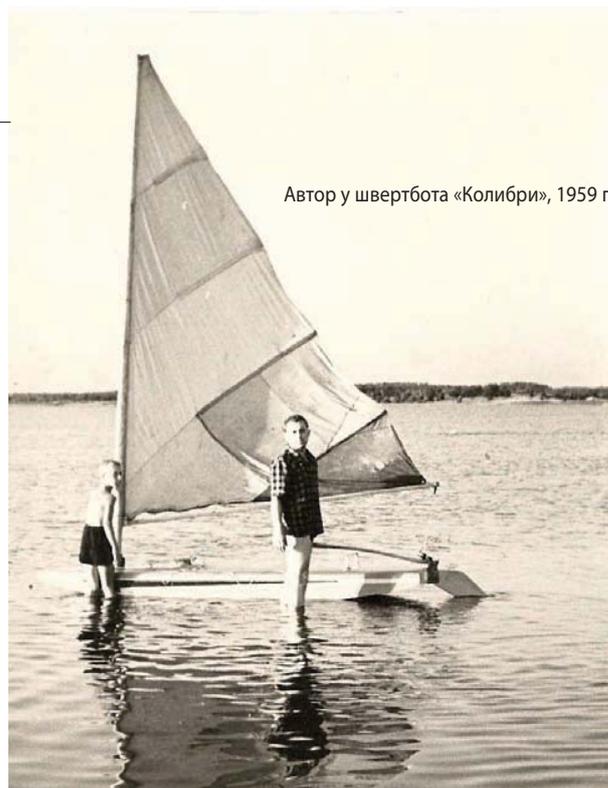
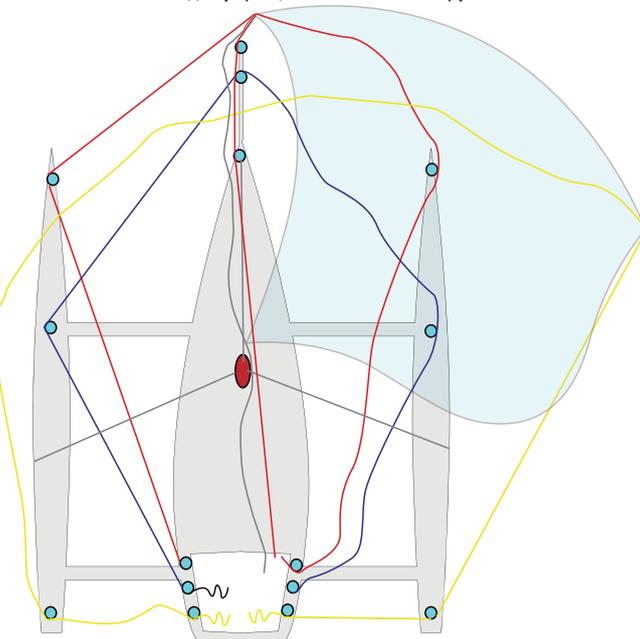
бумаги модель – она соответствовала моим представлениям. Начались крой и изготовление паруса.

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 штагпунсену. На 15% длины выстрела от нока устанавливается оковка, к которой снизу крепится ватерштаг, лучше жесткий, чтобы при снятии нагрузки сверху нока 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.

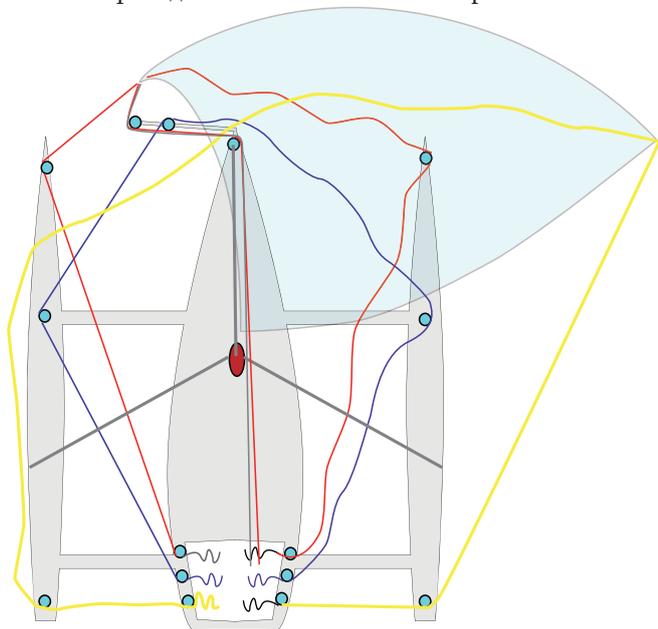


Рис. 2. Положение снастей при бакштаге и фордевинде

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 генуя 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.

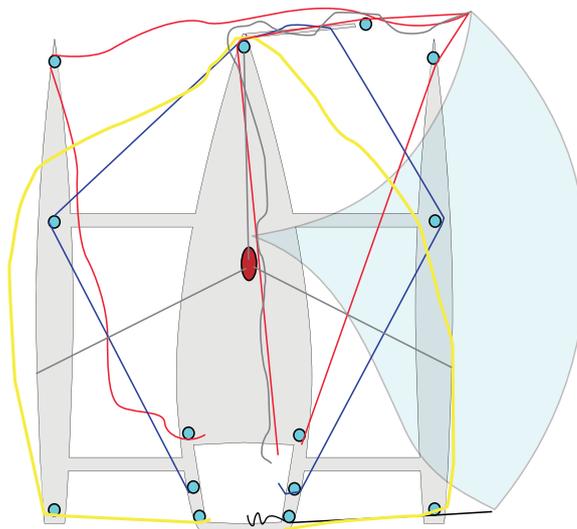


Рис. 3. Положение снастей при остром бейдевинде

### 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 генуи (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 поплавков, 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: «Вырубил 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](http://www.quintrexfus.ru)  
Email: [tatiana@telwater.com](mailto:tatiana@telwater.com)