

Герман Адрианов

# «Невский гуари»

Время от времени яхтсмены поднимают разговор о трудностях, возникающих при прохождении мостов, встречающихся, естественно, на внутренних путях России. За границей у наших плавателей таких сложностей нет, хотя они по Темзе доходят до самого «Биг Бена», а по Сене – до копии Статуи Свободы в Париже и т. д.

**В** Петербурге есть мосты с высотой пролета 10–15 м, но под ними прогулочному флоту проходить фактически заказано, можно только сбоку, где высота пролета 3 м и ниже. Убирать же мачту и ставить ее даже на 8-метровой лодке нелегко. Но кого из законотворцев волнуют проблемы малого флота? Поэтому, когда ко мне обращаются с вопросом, как нетрудоемко уменьшать высоту мачты для прохода под конкретным мостом, приходится лишь разводиться руками.

Сравнительно недавно у яхтсмена Юры Д. из Ростова-на-Дону возникла проблема с проходом на яхте под ЛЭП. Это будет страшнее «поборников» законности! На его тримаране – мачта высотой 12 м, с учетом корпуса общая высота достигает 13.6 м, а пролет под ЛЭП – 14 м, и он благо-разумно решил уменьшить высоту мачты до 11.5 м. А мне уж очень неуютно стало, поскольку он может потерять при этом нужную площадь парусности. Для увеличения площади паруса наверху (где ветра «больше») теперь используют, и не только на многокорпусниках, горизонтальную верхнюю шкаторину, поддерживаемую сложной системой лат. Это решение и подтолкнуло к идее подвижной стеньги, выполняю-

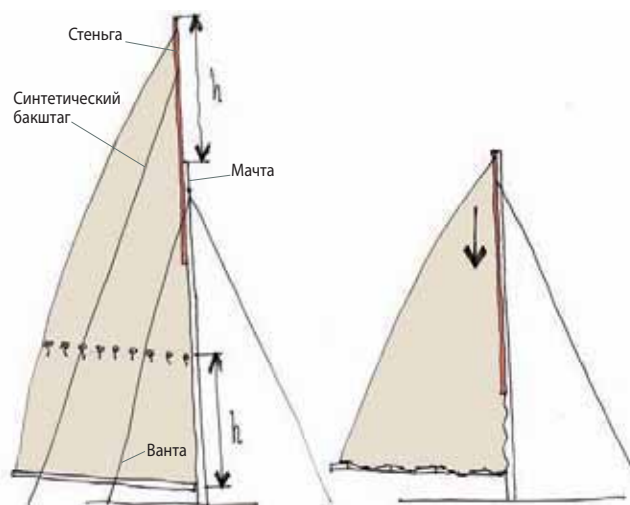


Рис. 1

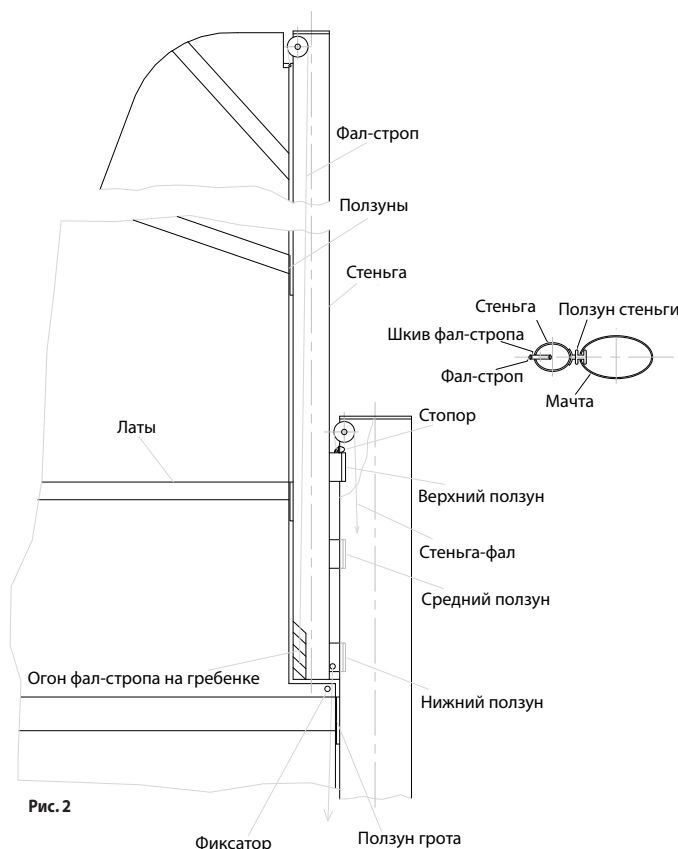


Рис. 2

щей роль вертикальной латины современных парусов с «прямоугольной» верхней шкаториной.

Вспомнилось вооружение гуари – на практике я его не встречал, но оно часто упоминается в учебниках. В прежние времена не было подходящих легкосплавных профилей и много другого из оснастки. Современная система рифления упростила некоторые операции, и на стыке этих двух фактов пришло решение, которое состоит в следующем: стеньга с помощью пары ползунков держится за ликпаз мачты и скользит в нем вверх-вниз. Из рис. 1 ясно, что с помощью движущейся по направляющей стеньги можно поднимать парус выше мачты. Удивительно, почему это раньше не приходило в голову? Собственно стеньгу можно делать равной по длине самой мачте, как это делалось на классическом средиземноморском гуари.

Так как связь с Юрой после того разговора прервалась, я решил поделиться своим «невским гуари» (так я назвал его) со всем миром – его можно использовать и для других надобностей. В данном случае привожу основной принцип. При конкретном же решении вопроса, конечно, нужно учитывать характеристики судна и из них ис-

ходить при определении сечения мачты, стеньги, приемлемого ее «вылета», раскрепления стоячим такелажем. Кроме поддерживающих синтетических бакштагов для стеньги можно предусмотреть установку и конртванты через контраспицу при выдвигении стеньги.

Следует помнить, что предлагаемые устройства и методы управления не должны применяться яхтсменами на гоночных судах, не имеющих практического использования в реальной жизни, кроме любителей адреналина. Крейсерские

многокорпусники, хотя и быстроходны, но должны обладать и бытовыми удобствами, и эффективными средствами управления.

На рис. 2 показано принципиальное устройство такого вооружения. Ликпазы на мачте для паруса и стеньги желательны делать одинаковыми, на стеньге также желателен ликпаз того же размера. Если «вылет» стеньги примерно такой, как на приведенных рисунках, ему должно соответствовать расстояние нижнего ряда риф-люверсов от нижней шкаторины. Для того чтобы в некоторых случаях пройти

верхний «габарит» под парусом, его надо соответственно раскрепить – тогда он будет хорошо работать. В случае же надобности большего «вылета», необходимо продумать тактику работы с парусом и с учетом этого проектировать...

Кратко о постановке грота. Ставится, как обычно: ползуны грота заводятся в ликпаз, стеньга слегка приподнимается фалом, передняя шкаторина в этом случае идет уступом. После заводки в мачту верх грота заводится в стеньгу фал-строп мочкой или штык-болтом. Крепится к фаловому крен-

гельсу грота, и с помощью фал-стропа грот набивается до топа стеньги. Его ходовой конец зацепляется за гребенку имеющимся огоном, к которому нарастили с помощью карабина отсоединяемый ходовой конец. При выборе фала стеньги грот до упора поднимается на мачте. Прежде, конечно, вставляются латы, обосо- вываются риф-тали и т. п.

Уменьшение высоты парусности осуществляется как взятие рифов. Во время стоянки стеньга опускается вниз, из нее выводится верх грота, который укладывается обычным образом.

МОТОРНЫЕ КАТАМАРАНЫ **TIGARBO**<sup>®</sup>



Идеальное решение для отдыха на воде!



ЗАО «КОМЗ-Экспорт». Ростовская обл., г. Каменск-Шахтинский, мкр-н Заводской, ул. Заводская, 16; тел. 8 (86365) 63-191, 63-033; [katamaran@tigarbo.ru](mailto:katamaran@tigarbo.ru), [dp@tigarbo.ru](mailto:dp@tigarbo.ru); [www.tigarbo.ru](http://www.tigarbo.ru)

## Катера «**Blash**» быстрее ветра

Российский производитель  
стеклопластиковых катеров «Blash»  
г. Саратов, ул. Университетская, 28  
тел. 8-8452-50-30-97, 8-927-221-88-55  
[blash@katera.bz](mailto:blash@katera.bz); [www.katera.bz](http://www.katera.bz)



**Blash**