

1 — носовая надувная емкость; 2 — штаг-путенс; 3 — бортовые надувные емкости; 4 — подножный ремень; 5 — килы стаксель-шкотов; 6 — вант-путенс.

ческий крепеж применяется в минимальном количестве; при сборке и запрессовке используются в основном струбцины.

Подобный способ сборки в стапель-кондукторе не удобен при индивидуальной постройке швертбота любителем, но дает эффект при изготовлении даже небольшой партии лодок (например, в условиях мастерской яхт-клуба). Учитывая это, одна из семи французских фирм, специализировавшихся на постройке «Ворьенов», снабжает такие мастерские комплектами заготовок.

По правилам класса «Ворьен» является монотипом, т. е. все участвующие в гонках яхточки должны иметь строго идентичные корпуса, парусное вооружение и оборудование. При постройке корпусов в стапель-кон-

дукторах (или, как иногда говорят, матрицах) добиться такой монотипности гораздо проще. Каждая новая матрица на верфи и каждый первый швертбот проверяются мерителем и представителем ассоциации класса и лишь после их одобрения дается разрешение на постройку серии.

Поперечными связями корпуса служат две банки, которые надежно раскрепляют швертовый колодец с бортами и палубой судна. Днище подкреплено продольными планками, наклеенными изнутри на обшивку; они выполняют одновременно и роль пайолов, защищая обшивку от истирания.

Для удобства управления лодкой в слабый ветер вдоль бортов тоже поставлены небольшие сиденья. В свежий же ветер экипаж (обычно два

Основные данные швертбота

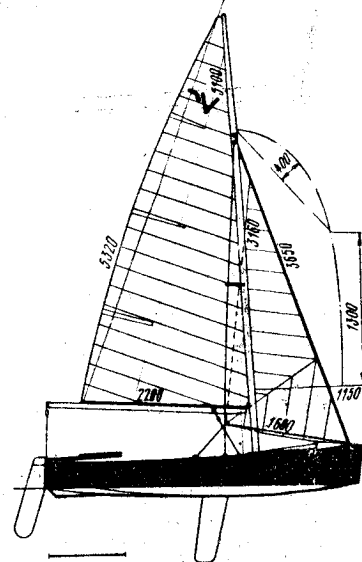
Длина, м:	
наибольшая	4,08
по ватерлинии	4,025
Ширина максимальная, м	1,47
Высота борта на миделе, м	0,47
Осадка, м:	
корпусом	0,125
швертом	0,965
Вес порожнем, кг	95

человека) перебирается для откренения на палубу; чтобы при этом держаться ногами, к поперечным банкам и днищу закрепляются продольные ремни.

Яхта имеет выдвижной шверт (общей длиной 1,19 м) из красного дерева, но неподвижное перо руля, что не позволяет яхте заходить на мелководье. В принципе сделать подъемное перо руля можно, но конструкторы считают, что при этом ухудшатся ходовые качества швертбота. Дополнительную устойчивость на курсе придает небольшой плавник у транца.

Мачта, изготавливаемая чаще всего из сосны, имеет высоту 6,1 м. Ее поддерживают штаг и две ванты, распорные краспицы. Для стоячего такелажа применены стальные оцинкованные тросы диаметром 3 мм. «Ворьен» вооружен гротом площадью 5,6 м² и стакселем 2,5 м², т. е. общая площадь парусности сравнительно невелика. Предусмотрен и спинакер площадью 6 м². Гик расположен достаточно высоко, чтобы не мешать рулевому и шкотовому, особенно, если они сидят на продольных банках.

Оставаясь монотипом, «Ворьен» в последние годы подвергся небольшим



Общий вид швертбота.