

переделкам с тем, чтобы на нем можно было использовать некоторые новинки. Так, например, теперь не только разрешено, но и рекомендовано применение дакроновых парусов; в связи с этим стал необходим стоячий такелаж из нержавеющей стали. Затем стали выпускать маты из легкого сплава. А совсем недавно появились «Ворьены» из стеклопластика.

«Ворьен» — судно, которое в полной мере проявляет свои ходовые качества в море. Швертбот принимает очень мало брызг на палубу, при устойчивом ветре быстро набирает

скорость, хорошо справляется с большой волной (если экипаж размещен правильно). В реке «Ворьен» менее удобен, так как при слабом ветре управляется хуже, а при порывистом — имеет тенденцию к крену и продвигается весьма медленно. Естественно, сказываются малая для речных условий площадь парусов, высокий борт. Тем не менее, к поведению швертбота быстро привыкают и на реке.

Это очень хорошая яхта для начинающих, но нередко она используется и рулевыми более высокого класса в качестве «семейной» яхты.

Тем более, что стоит «Ворьен» всего 2000—2500 франков (пластмассовый около 3300) — в четыре раза дешевле «Летучего Голландца».

Открытый корпус очень вместителен; в хорошую погоду можно, кроме экипажа, принять еще одного или двух человек. Когда на борту швертбота трое яхтсменов, можно выходить в море даже при сильном ветре. Без пассажиров «Ворьен» превращается в очень спортивную яхту. Запомним, наконец, что управление им только в редких случаях требует большой физической силы, поэтому

уход за синтетическими парусами

Б. А. Голдхерш

Перетирание. В отличие от обычной парусины, синтетическая ткань — материал твердый и поэтому более подверженный перетиранию при механических воздействиях. Швы, в частности, представляют наиболее уязвимую часть. Швы на дакроне или лавсане, если они не обматаны более мягкой ниткой, надо располагать с той стороны паруса, где они меньше будут обо что-либо тереться.

Своевременное обнаружение одного или двух стежков, которые перетерлись, позволит предотвратить быстрый роспуск всего шва. В качестве временного средства в таких случаях хорошие результаты дает закрепление поврежденного участка шва при помощи клейкой ленты.

Естественно, что повреждение паруса возможно прежде всего там, где он чего-либо касается. На гроте перетирание возникает на тех участках, которыми он ложится на подветренные ванты и бакштаги, а также на задней шкаторине в районе гика-топенанта.

Трение о ванты на полных курсах можно предотвратить с помощью отяжки гика. Подветренный бакштаг на длинных галсах нужно выбирать вперед и закреплять так, чтобы он не мешал гроту. Так же следует выбирать и излишнюю слабинку топенанта; в отдельных случаях можно оттянуть

его к ахтерштагу резиновым стропом.

Следите за лат-карманами, особенно за задней шкаториной у входа в карман и за его передним концом, где лата может протереть и порвать ткань. Латы должны свободно входить в карман, быть короче его на 10—15 мм и сужаться к переднему концу. Деревянные латы должны быть защищены от действия влаги и разбухания покрытием лаком; их надо обмотать лентой по всей длине для предотвращения расщепления. Никогда не следует оставлять латы в карманах при уборке паруса.

Могут порваться нитки, крепящие ползуны к передней и нижней шкаторинам. Пришивая их вновь, необходимо следить, чтобы они оказались на том же расстоянии от соответствующего лик-троса, что и остальные ползуны; иначе из-за неравномерного растяжения шкаторины будет неизбежным и искажение формы паруса. Самый верхний ползун (у фаловой дощечки) следует закреплять проволокой.

У стакселей, особенно гнузских, чаще всего повреждаются шкотовый угол и задняя шкаторина, которыми парус при каждой смене галса цепляется за краспицы, ванты, утки, лебедки и т. п. Нижняя шкаторина может быть повреждена леерным огра-

Среди яхтсменов бытует мнение, что паруса из синтетики не гниют и уже поэтому не нуждаются в таком тщательном уходе, как обычные. Однако это не так. Многие причины могут значительно ухудшить качество синтетических парусов и даже привести их в негодность.

Нашим читателям, безусловно, будет полезна посвященная особенностям эксплуатации синтетических парусов статья из американского ежегодника «Sailboat Directory — 1969». Автор — президент Института исследований по парусному спорту — подробно рассматривает действие каждого из факторов, влияющих на качество парусов.

ждением. Рекомендуется поочередно поставить все стакселя один за другим, отметить на них опасные места и усилить эти участки нашивкой бантов. Кроме того, надо надеть на внешние концы краспиц предохранительные вращающиеся шайбы, а на ванты — полиэтиленовые трубки. Особенно тщательно следует осматривать крепления нижних карабинов стакселей и, в частности, генуи.

У спинакера быстрее всего изнашиваются нижняя шкаторина и углы, задевающие штаг. Если блок спинакер-фала имеет вертлюг, будет истираться и фаловый угол спинакера.

Хлопанье и полоскание паруса. Как ни велика прочность синтетической ткани, она не в состоянии долго выдерживать динамические нагрузки, которым подвергается хлопающий парус. Износ паруса заключается в том, что портится его поверхность, лопаются или перетираются швы, разрушается связь между утком и основной тканью, парус теряет форму.

Следует пояснить, что парусная синтетическая ткань для уменьшения пористости пропитывается смоляным наполнителем, а затем подвергается каландрованию — прокатывается между двумя нагретыми валиками; в результате нити основы и утка оплавляются и свариваются между собой, уменьшая склонность ткани к вытя-