

на «Ворьене» охотно плавают девушки и подростки.

«Ворьен» снабжается надувными емкостями — одной, закрепленной в носовой части, и двумя под бортовыми банками в кокпите. Эти поплавки обеспечивают непотопляемость в случае заливания волной или опрокидывания. Поставить перевернувшийся швертбот на ровный киль и особенно — откачать воду не так-то просто, но для «Ворьена» это не имеет первостепенного значения: он устойчивее и безопаснее других швертботов, специально предназначенных для соревнований.

Конечно, ничто не препятствует устройству водонепроницаемых бортовых отсеков, однако это увеличило бы стоимость яхты, а главное — ее вес. Последнее обстоятельство имеет немаловажное значение. Сейчас при весе около 100 кг «Ворьен» обычно поднимают на берег и спускают на воду силами экипажа.

Летний календарь рулевого «Ворьена» во Франции — один из самых насыщенных соревнованиями. Гоняются здесь чаще всего семейными экипажами — на первенство города, провинции, страны. Завершает сезон чемпионат мира. В прошлом

году очередной чемпионат проводился в сентябре в Остенде (Бельгия) при участии 60 экипажей, представлявших 13 стран. Выиграли гонки молодые яхтсмены из Бретани Ле Биан и Пайле; вторыми были голландские спортсмены, третьими — бельгийцы.

«Ворьен» нередко используют и для небольших прибрежных походов. В этих случаях яхтсмены обычно берут с собой 1,5—2-сильный подвесной моторчик, возможность установки которого предусмотрена конструкцией транца швертбота.

Е. А. Филипова

гиванию, ткань делается более плотной, а ее поверхность гладкой и глянцево-й. Заполнитель с течением времени становится хрупким и склонным к растрескиванию. Если внимательно осмотреть бывший в употреблении дакроновый парус, можно увидеть тысячи мелких трещин. Естественно, что это старение парусины, происходящее тем быстрее, чем хуже обращаются с парусом, портит поверхность его и снижает эффективность. Поэтому, например, на стоянке в свежий ветер нужно избегать бесполезного полоскания парусов и убирать их.

Складки и морщины. Морщины образуются при неправильных уборке, укладке, креплении (например, спущенного грота к гик) и хранении парусов. Они не только портят внешний вид паруса, но и ухудшают его аэродинамические качества.

Измятый парус нужно намочить и затем свободно подвесить за переднюю шкаторину. Ни в коем случае нельзя подвешивать парус за заднюю шкаторину, иначе он деформируется!

Морщины, которые остаются после такой обработки, можно удалить глажением, однако утюг нельзя нагревать выше 70°С.

Влажность, грязь и плесень. Несмотря на специальную обработку, поверхность ткани все же имеет какие-то неровности, в которых скапливаются влага, грязь и разнородные частицы, взвешенные в воздухе. Это — мельчайшие очаги возникновения и развития плесени. Плесень не поражает синтетическую ткань и не уменьшает ее прочность, однако оставляет пятна, которые удаляются с трудом.

В лат-карманах, очевидно, влага задерживается дольше, чем в любом другом месте паруса. Именно по влажности лат-карманов можно судить о том, достаточно ли высох парус и можно ли его убрать на хранение.

Чтобы паруса не пачкались, необходимо следить за чистотой рангоута и такелажа; палубу рекомендуется мыть по возможности перед каждой работой с парусами.

Морская соль. Слой соли, который остается на парусах после высыхания морской воды, впитывает влагу из воздуха и делает паруса сырыми, жесткими и тяжелыми. При каждой возможности споласкивайте паруса пресной водой.

Постановка парусов. Синтетические ткани не так эластичны, как парусина, и уже поэтому лучше держат заданную форму. В отличие от обычных парусов, паруса из синтетических тканей не нуждаются в выхаживании; достаточно их поставить, набить до марки, и можно отправляться в плавание. Но, с другой стороны, синтетическая ткань не только не скрадывает ошибки, допущенные при пошиве, но иногда их даже усиливает.

Напомним, что ткань вытягивается меньше по утку, чем по основе. Тому есть две причины. Во-первых, нити основы, как бы огибающие прямолинейные нити утка, имеют большую длину, приходящуюся на единицу длины ткани, и, следовательно, при той же нагрузке вытягиваются больше, чем нити утка. Во-вторых, при растяжении нити основы стремятся распрямиться, тогда как нити утка могут только растягиваться. Наибольшие же деформации ткань претерпевает, если ее растягивать по диагонали, в чем каждый может легко убедиться, растягивая руками носовой платок.

Зная эти свойства ткани, парусный мастер раскраивает парус таким образом, чтобы обеспечить максимальную стабильность формы паруса при условии правильного его использования. Неграмотное же несение паруса, когда рабочие нагрузки будут действовать не в расчетных направлениях, а по диагонали, в короткий

срок приведет их в негодность. Например, типичными ошибками являются слишком тугое натяжение одной из шкаторин — задней или нижней, неправильная регулировка направления тяги стаксель-шкотов.

При постановке грота и бизани нужно иметь в виду следующее. Если блок фала слишком утоплен, фал будет притягивать фаловую дощечку к мачте, а это испортит верхнюю часть паруса.

Карабины стакселей должны быть пришиты таким образом, чтобы передняя шкаторина паруса была параллельна штагу и не деформировалась.

При подъеме грота нельзя допускать, чтобы гик висел на парусе. Гик нужно подвесить на топенанте либо поставить на сектор или стойку.

Спуск парусов. После того как грота-фал отдан, парус должен пойти вниз под действием собственного веса. Ни в коем случае нельзя тянуть его за заднюю шкаторину! Если парус застрял, нужно, подергивая попеременно за фал и переднюю шкаторину, осторожно спустить его и сразу же выяснить причину заедания. Что-бы этого не случилось, следите за состоянием ликпаза или рельса.

ИЗ ИНОСТРАННОГО Ю МОРЯ.



— После шторма?
— Нет, после стирки...