

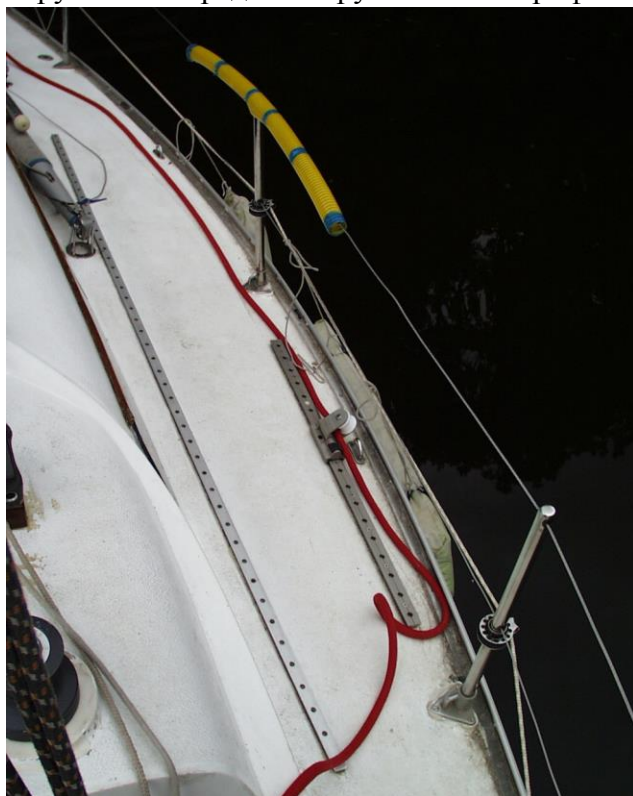
«Картер»: улучшаем работу со стакселем

Описанные ниже модификации проводились на «картере», однако они могут представлять интерес для владельцев всех яхт, строившихся в годы господства формулы IOR, диктовавшей определенные особенности корпусов

В каком-то смысле «картер» является «выжимателем» формулы TOTD-IOR. Это в частности, приводит к проблемам в корме и на палубе – недаром «злые морские языки» называют картер «беременной устрицей»: очень узкая корма, в результате проблемы с погоном генуи и чрезвычайно маленький кокпит. В этом номере рассмотрим первую из обозначенных проблем.

Закрутка стакселя

Целесообразность этой модификации настолько очевидна, что доказывать правильность такого решения, с моей точки зрения, бессмысленно. Поэтому это было сделано одним из первых. В итоге, во-первых, был повышен уровень безопасности работы экипажа, поскольку отпала необходимость смены передних парусов; во-вторых, улучшились параметры скорости и плавности изменения парусности передних парусов. Взятие рифов на стакселе путем закручивания,



безусловно, ухудшает аэродинамику обтекания, однако, когда берутся рифы уже не до «вылавливания блох», речь идет о ветрах выше комфортного хождения. К тому же никто не мешает переликовать не только геную, а еще, например, стаксель номер 1. В этом случае можно сначала менять геную на первый стаксель, а уже, если совсем задуло, подкручивать его.

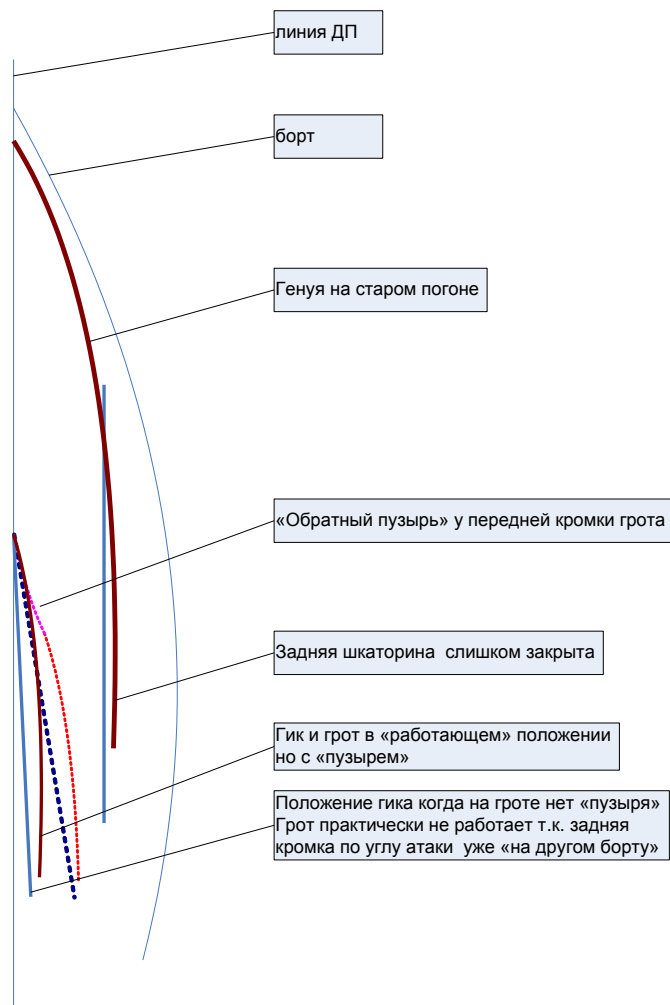
Теперь мелочи и проблемки, которые следует учитывать при покупке и установке.

1. Имеет смысл брать однопазовый обтекатель. У нас стоит двухпазовый и за 7 лет я так и не понял зачем нужен второй ликпаз. Причем тут обтекатель? При том что закрутка работает в паре с ним.

Рис1. Виден дополнительный погон стаксель-шкота и соосные блоки проводки тали закрутки.

2. Обратите особое внимание на обе законцовки обтекателя и четко отмеривайте длину обтекателя в соответствии с длиной передней шкаторины. Дело

в том, что по обтекателю бегают специальная бобышка стыкующая фал и фаловый угол стакселя. Ее наличие необходимо т.к. фал не вращается а фаловый угол вместе с остальным парусом обязан вращаться при закручивании. И если фал



перебить сверх разумного предела, то бобышка будет срывать и разбивать верхнюю законцовку-стопор обтекателя, а последняя обычно совмещена с внутренней вставкой, центрующей обтекатель на штаге. В результате вставка будет вылетать из обтекателя и он будет тереться о сам штаг болтаясь эксцентриком. Это повлечет необходимость замены верхней части обтекателя, а, может быть, и самого штага. То же касается нижней законцовки, которая обычно стыкует обтекатель с барабаном закрутки: если перебитый фал не приведет в разбиванию верхней законцовки, бобышка потянет вверх весь обтекатель и может вырвать его из барабана внизу. Советуем поставить на фале метку правильной набивки фала при установке максимальной генуи и никогда за нее не переходить.

Рис.2 «Заводское» несение парусов. Грот либо с обратным пузырем, либо не работает вперед.

3. Продумайте и рассчитайте проводку закруточной тали в месте ее входа в барабан закрутки. Дело в том, что при неправильном угле захода, таль может выскакивать из барабана и заматываться вокруг обтекателя у галсового угла в тот момент, когда вы распускаете геную. Это особенно актуально при ветрах выше 3-4 баллов. Итог один – придется идти на бак и распутывать.

4. По этой же причине стоит предпочесть металлический барабан пластиковому – из пластикового тали проще выскочить.

5. По совету А. Калиниченко в качестве блоков проводки тали были установлены специальные блоки, у которых ось вращения совпадает с самой леерной стойкой (см. рис. 1). К сожалению, подобного промышленного решения для создания управляемого захода в барабан нами найдено не было, пришлось просто методом проб и ошибок подвигать по носовому релингу скобу, через которую проходит таль закрутки.

Дополнительный погон

Для работы со стакселями разных размеров на картеере предусмотрели и установили один длинный погон. Из-за особенностей формы корпуса, установку погона нельзя считать оптимальной при хождении острыми курсами – слишком близко к ДП. В результате задняя шкаторина максимальной генуи (сейчас все ходят с максимальной, иногда даже с очень штрафной) получается слишком затянутой к ДП. А это, в свою очередь, приводит к тому что грот выбирается почти до ДП. И не тянет так, как мог бы (см. рисунки 1, 2 и 3).

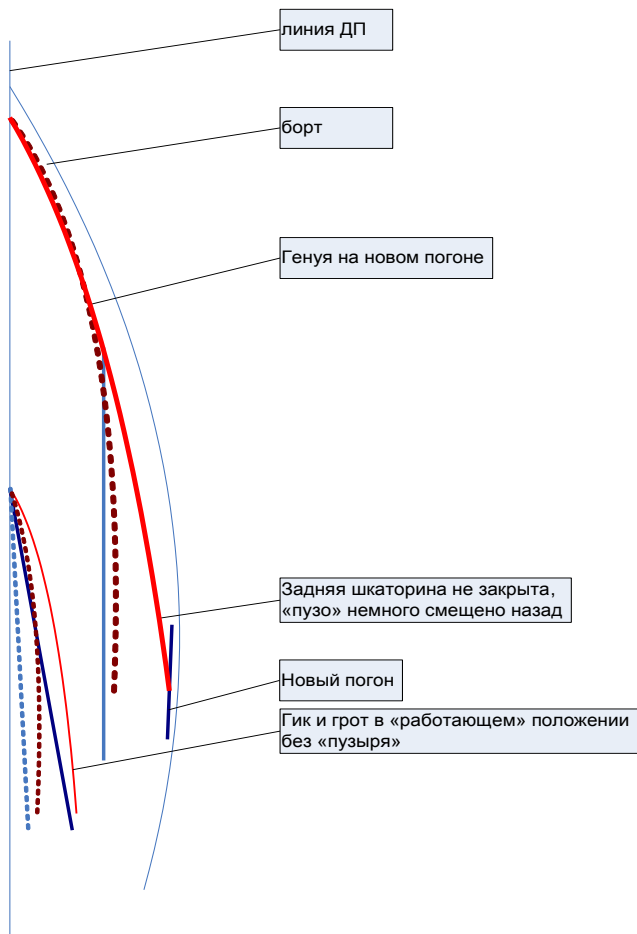


Рис.3 Несение парусов с новым погоном. Грот работает, гоночный бейдевинд стал острее.

В результате мы перестали нести грот перебитым и гоночный бейдевинд стал острее на четыре-пять градусов. В качестве итерации второго порядка, можно подумать об установке погонов с таями – чтобы менять положение каретки плавно и на ходу, не дожидаясь смены галса.

Вопрос об угле установки погона к ДП – должен ли погон быть паралельным ДП – остается для меня открытым до сей поры. Эта тема обсуждалась с несколькими яхтсменами, в том числе и гонщиками, и с яхтстроителями, но ни

Что в итоге? Либо нормальная скорость на более пологом бейдевинде, либо меньшая скорость на более крутом. Иными словами гоночный бейдевинд ниже, чем у других судов. Насколько? Настолько существенно, чтобы пойти на модернизацию.

Вариантов решения два: либо ставить «бобра» - оттяжку барбера; либо ставить дополнительный погон и работать с него. В нашем случае были куплены две новых каретки и погон от Barton'a длиной 1,8 метра. Погон был распилен надвое, и полученные погончики были установлены на палубу максимально близко к борту. Длина 0,9 м оказалась очень подходящей: погоны уместились между леерными стойками (предпоследней и последней в корму) и в тоже время позволили регулировать закрытие-открытие задней шкаторины генуи в максимальном положении (см. рис. 1).

от одного из них я не услышал никаких аргументов в пользу строгого выдерживания параллельности ДП, особенно при таких длинах погонов.

Вариант горюдить «железную дорогу» в виде двух параллельных погонов на каждый борт и каретке между ними, позволяющей в любой момент передвигать шкотовый угол гелуи не только в продольном, но и в поперечном направлении был отмечен как сверхнерациональный.