



Простые вещи

ИВАН СМИРНОВ

Используя на борту яхты привычные устройства, мы зачастую совсем не задумываемся о времени и месте их появления. Возникают, бывает, такие вопросы в беседе, но ответов нет — все скрыто завесой времени. Давайте попробуем приподнять ее...

Круглолицые девицы

Сейчас, для того чтобы обтянуть стоячий такелаж, повсеместно применяются винтовые талрепы. Мы называем их просто талрепами и не задаемся вопросом: а что же было раньше? А раньше талрепы были тросовые. Вот что писал о них В. В. Вахтин в своей знаменитой книге «Объяснительный морской словарь», изданной в конце XIX века: «Талреп — трос, основанный между юферсами; с помощью талрепов тянутся ванты и некоторые снасти стоячего такелажа».

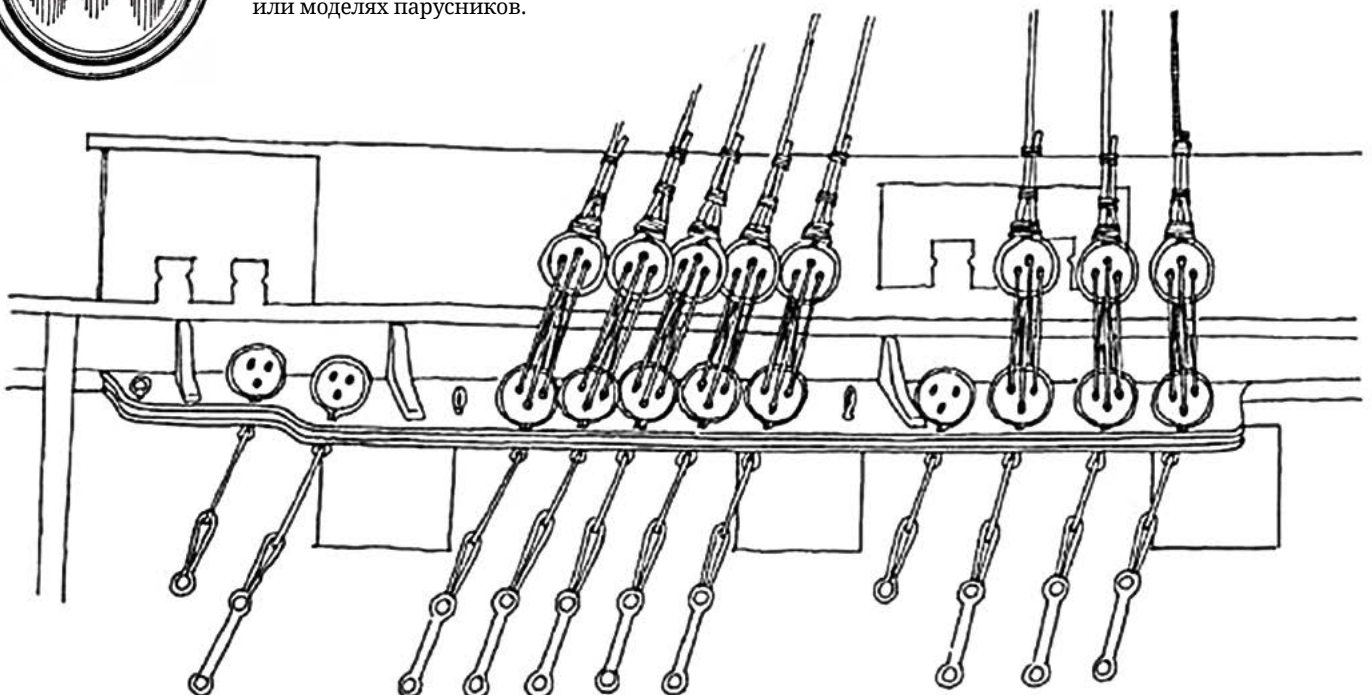
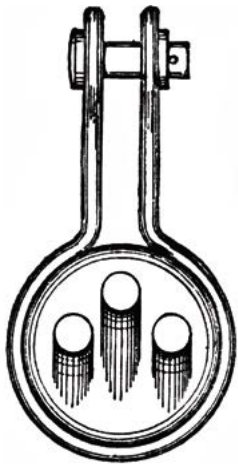
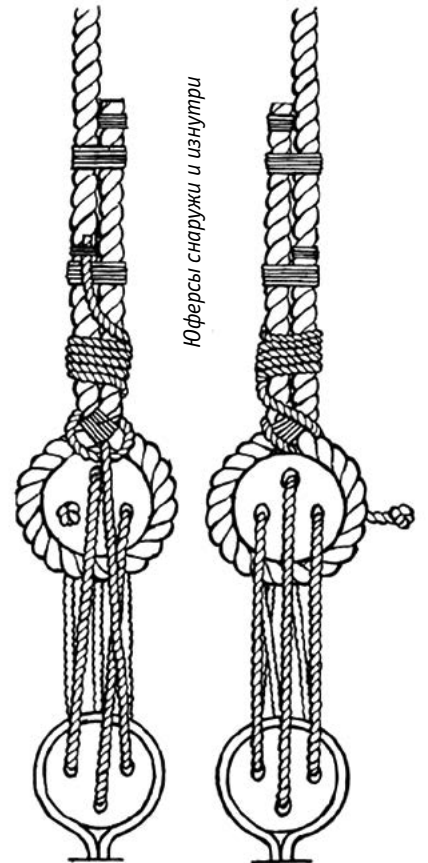
Юферс представлял собой круглый, чечевицеобразной формы бесшкворный блок с тремя сквозными отверстиями для проводки лопарей талрепа. Эти отверстия, которые называли кипами, располагались на нем в виде треугольника. Верхний юферс назывался вант-юферсом и имел по окружности желоб для огона ванты или другой снасти, а нижний — железную оковку или бугель с обушком для крепления к вант-путенсу. Диаметры юферсов равнялись половине диаметра мачты, к которой они относились, или были несколько больше.

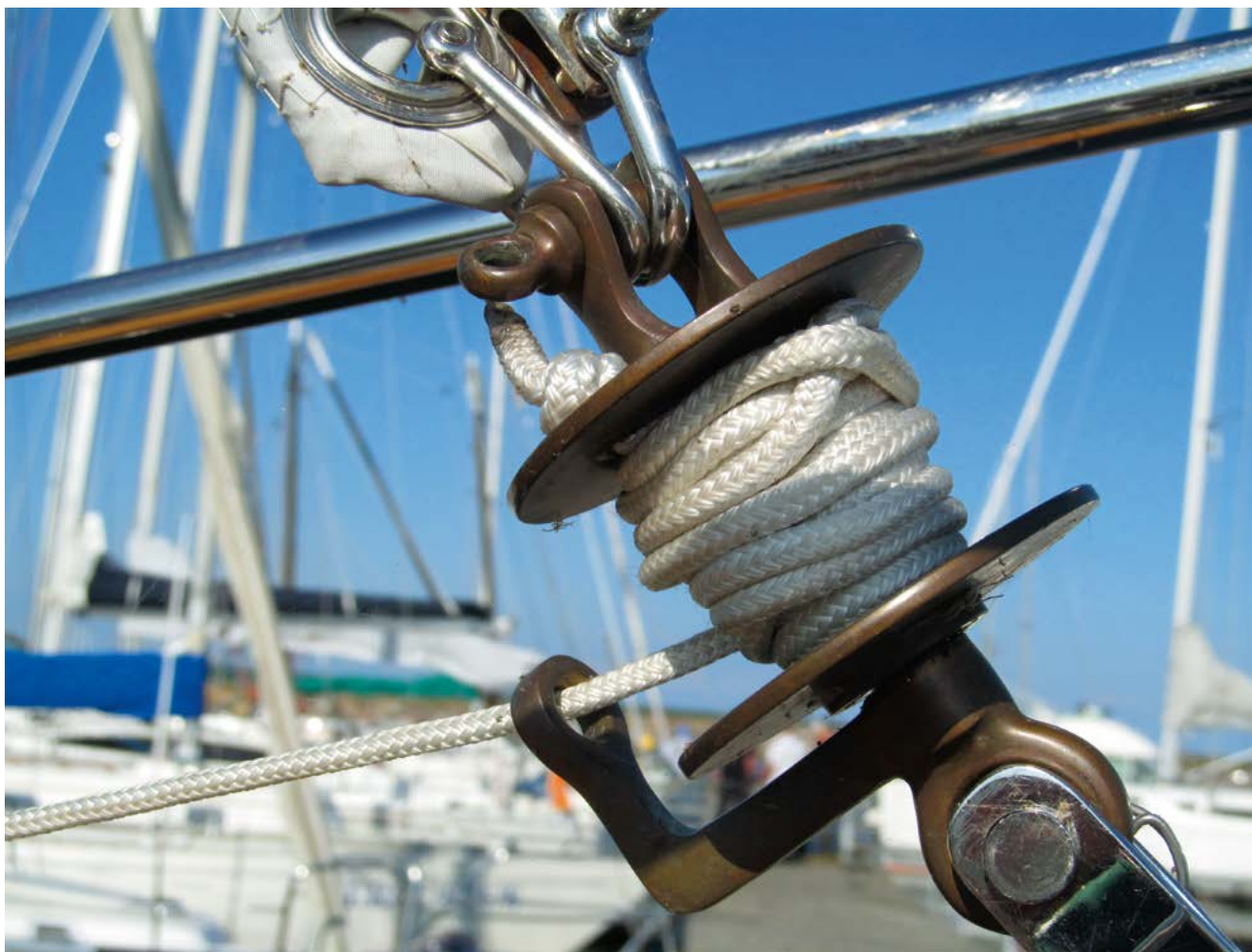
Сам по себе юферс, видимо, напоминал голландским морякам головы круглолицых девиц, что и отразилось в названии этой детали такелажа (нидерл. juffer — девица), а вот английские моряки видели в них лишь «мертвые глаза» (dead eye). Выводы делайте сами.

Юферсы выделывали из твердых пород дерева, а с середины XIX века их стали отливать из чугуна, часто в виде треугольной металлической поковки с общим окном и желобами-кипами для тросов талрепа.

Коренной конец талрепа крепился на юферсе с помощью стопорного узла, проводился через все кипы пары, и после обтягивания снасти его ходовой конец снова крепился узлом на вантах.

В XX веке такая схема обтягивания стоячего такелажа вышла из употребления, вытесненная компактными и более удобными винтовыми талрепами. Ими мы пользуемся и сегодня. А юферсы можно увидеть на старых судах, кораблях-репликах или моделях парусников.



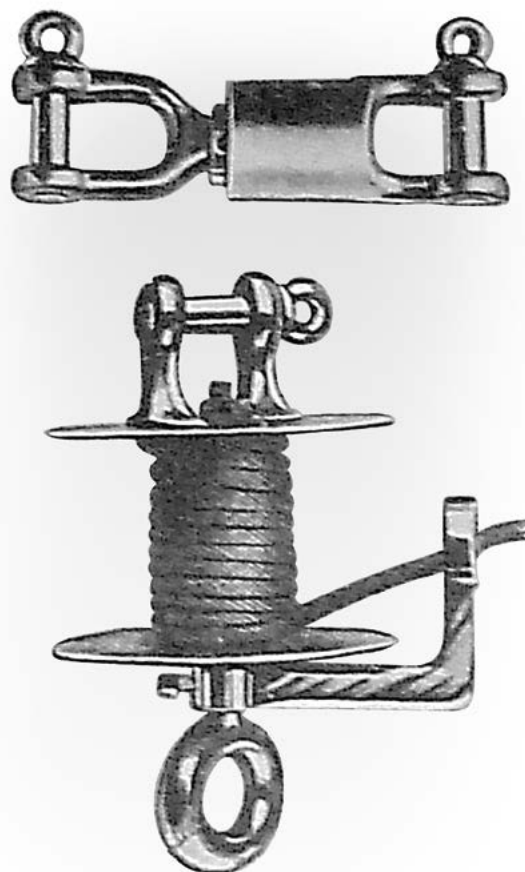


ЗАКРУТИТЬ, ЧТОБЫ УБРАТЬ

Столь популярные ныне системы закрутки паруса, предназначенные для его уборки или рифления, тоже имеют свою историю.

Считается, что сама идея закрутки стакселя пришла в голову англичанину Буле, который вполне успешно применил ее в конце XIX века. Для надежной работы его устройства в переднюю шкаторину паруса приходилось вшивать жесткий элемент — деревянную рейку, предтечу современного штаг-пирса, а вращение осуществлялось с помощью линя, аккуратно намотанного на цилиндрическую вставку, расположенную внизу. Схема понравилась морякам, и ее стали усовершенствовать. В частности, в 1907 году еще один англичанин Вайкэм-Мартин запатентовал эту систему уборки паруса, включив в нее роликовые подшипники и барабан со щекками, исключая подготовку снасти перед каждой уборкой. К 1940 году такую закрутку уже можно было увидеть на очень большом числе крейсерских яхт. Она оказалась особенно удобной на борту тех судов, где количество рабочих рук было ограничено, и значительно облегчала работу с парусами и не требовала присутствия матроса на баке. Интересно, что закрутка Wykeham-Martin Furling Gear до сих пор производится в Великобритании.

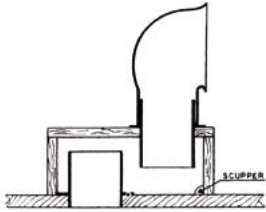
Очередной подход к совершенствованию закрутки стакселя в конце 60-х годов XX века сделал американский яхтсмен и конструктор Мюррей Шайнер, который внес в



Изображение Wykeham-Martin Furling Gear в книге 1920 года

систему некоторые изменения, и закрутка приобрела привычный, современный вид.

Сама идея закрутки паруса оказалась столь удачна, что теперь эту схему применяют не только для уборки стакселя. Появились закрутки геннакера, грота, причем в этом случае сразу два варианта: устройства, убирающие парус в мачту или гик. Закрутками стали оснащать даже прямые паруса современных парусников. А самой идее, причем идее реализованной, уже более ста лет.



Воздуху — да, воде — нет

Казалось бы, понятная задача для любого вентиляционного устройства на яхте — обеспечить доступ воздуха во внутреннее пространство и преградить туда дорогу воде, долгое время не имела решения. Найти его оказалось непросто. Поэтому в хорошую погоду все люки и иллюминаторы открывались, а в плохую — задрывались. И можно только представить себе, какая атмосфера образовывалась в помещениях под палубой во время затянувшегося ненастья.

Популярный благодаря своей эффективности и простоте устройства, известный во всем мире вентилятор «Дорадо» имеет четкую дату рождения, и имя его изобретателя тоже хорошо известно. В 1929 году американский яхтенный конструктор Олин Стефенс работал над проектом яхты «Дорадо», для которой создал совершенно новую систему вентиляции. Вентиляционный раструб был смонтирован на деревянной коробке, имеющей снизу отверстия для слива воды, а труба, по которой циркулировал воздух, находясь в этой же коробке, была смещена в сторону относительно раструба и поднята выше уровня палубы. Вентилятор с успехом пропускал воздух, не позволяя воде проникать внутрь. Схема оказалась очень удачной, и такие вентиляторы быстро завоевали популярность на других яхтах. Ведь и на саму «Дорадо» многие смотрели с завистью: построенная в Нью-Йорке, она уже в 1932 году стала победителем Бермудской гонки, после которой пересекла Атлантику и победила в «Фастнете»! К конструкции яхты и, в том числе, к ее деталям присматривались очень внимательно, и вентиляторы, подобные тем, что были сконструированы для этой знаменитой яхты, стали ставить на другие суда.



Со временем некоторая громоздкость вентиляторов «Дорадо» стала вызывать критику, что привело к появлению более компактных схем с пружинным механизмом, позволяющим перекрывать вентиляционное отверстие под действием попавшей в вентилятор воды. Удивительно, но это произошло только в конце XX века.

На классических яхтах вентиляторы «Дорадо» по-прежнему в чести, ведь помимо высокой эффективности, они еще и по-своему привлекательны. Просто красивы, как многие старые вещи.

