

RS:RACING

LT1



RS:RACING LT1

RS:Racing LT1 разработан по концепции гоночных парусов. С возрождением слаломных гонок, а так же с тенденциями к гонкам с длинными галсами и GPS виндсерфингу, парус LT1 несет высокие гоночные технологии в массы. LT1 простой в обращении слаломный парус с родословной и характеристиками моделей RS:Racing. Отличается превосходной максимальной скоростью, мощной тягой на низах, стабильностью и легким переключением во время фордаков. LT1 это эволюция линейки RS:Slalom MK6.



Ключевые отличия от EVO8

Три камбера на всех размерах, на один меньше, чем у EVO, поэтому парус более отзывчивый, легкий, легче переключается на фордаках, более простой в обращении и при вооружении. Изгиб мачткармана на 30% меньше, поэтому парус более прощающий и легкий на ходу, при этом все так-же отлично тянет при ослаблении ветра. Водные старты проще. Требуется меньшего усилия натяжения по мачте.

Изгиб мачткармана на 30% меньше, поэтому парус более прощающий и легкий на ходу, при этом все так-же отлично тянет при ослаблении ветра. Водные старты проще. Требуется меньшего усилия натяжения по мачте.

4 нижние латы трубчатые, состоящие из трех частей, оптимальное сочетание стабильности профиля, веса и прочности.

FLX100 и FLX70 обеспечивают нужные гибкость и настройки.

Размер	Длина по гик	Длина по мачте	Удлинитель	Латы	Камбера	Идеальная мачта
5.6	423	176-181	24	8	3	400RDM
6.4	446	185-190	16	8	3	430
7.0	469	195-200	10	8	3	460
7.8	492	205-210	32	8	3	460
8.6	517	215-220	28	8	3	490
9.4	543	227-232	14	8	3	520

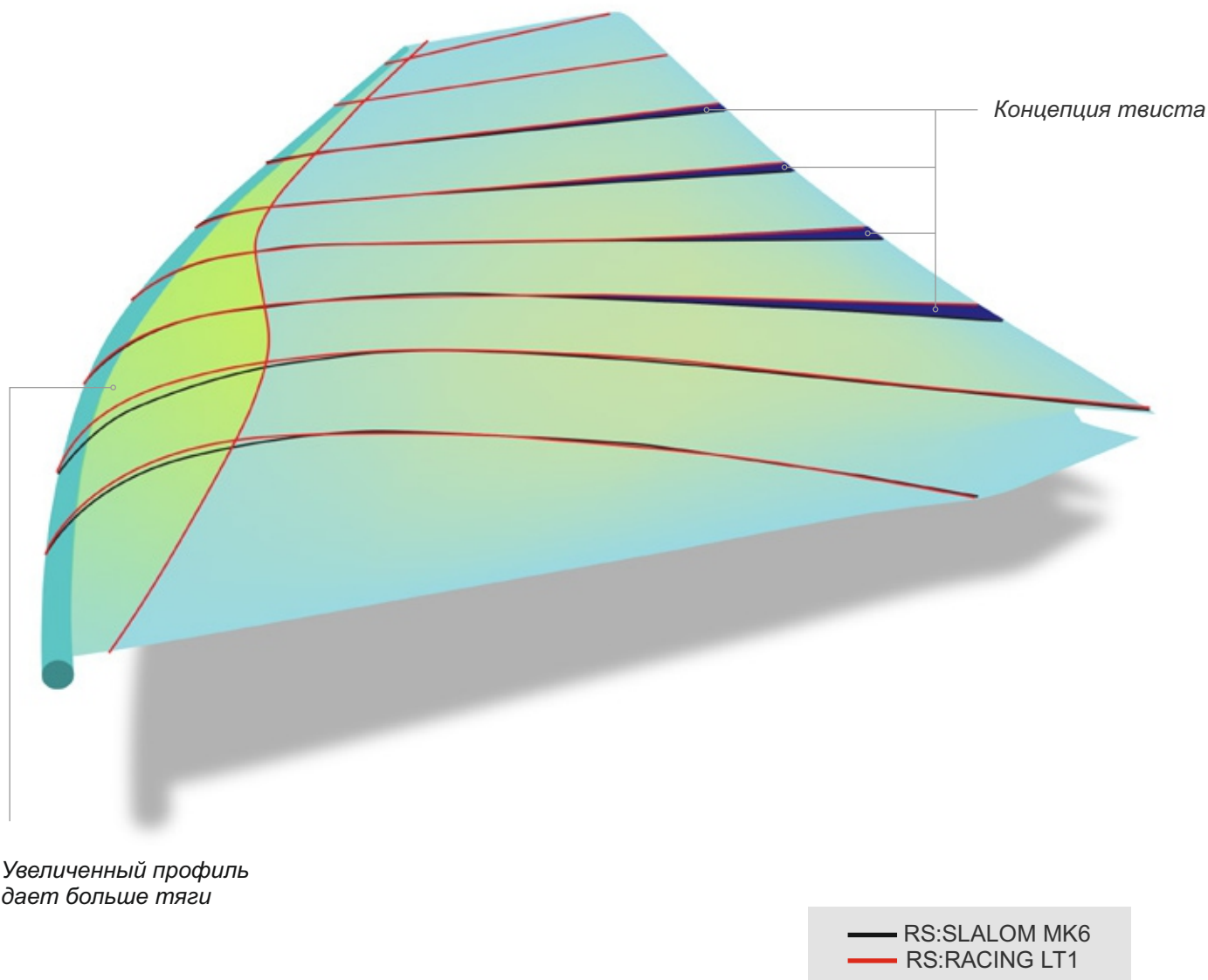
Особенности

Концепция твиста

Глубокий профиль паруса с небольшим твистом в нижней части уменьшается к середине, с одновременно увеличивающимся твистом. Эта идея взята у парусов EVO8, для удержания тяги и ускорения в то время, как верх паруса режет воздух почти без сопротивления. В результате верхушка LT1 обладает способностями вырезаться под большими углами и с высокой скоростью. Верх паруса за счет большого твиста обеспечивает равномерную загрузку шарнира и предотвращает подрыв носа доски вверх на порывах.

Резко выраженный профиль

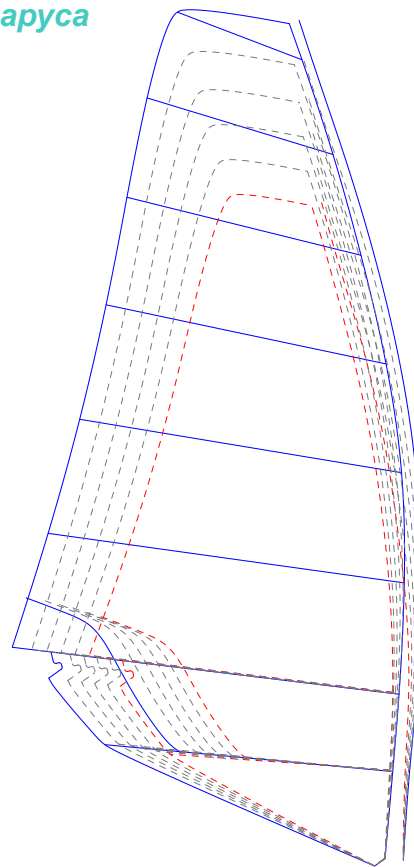
Большой радиус профиля в нижней части паруса обеспечивает перепад давлений между наветренной и подветренной поверхностями паруса, что обеспечивает мощную тягу.



Особенности

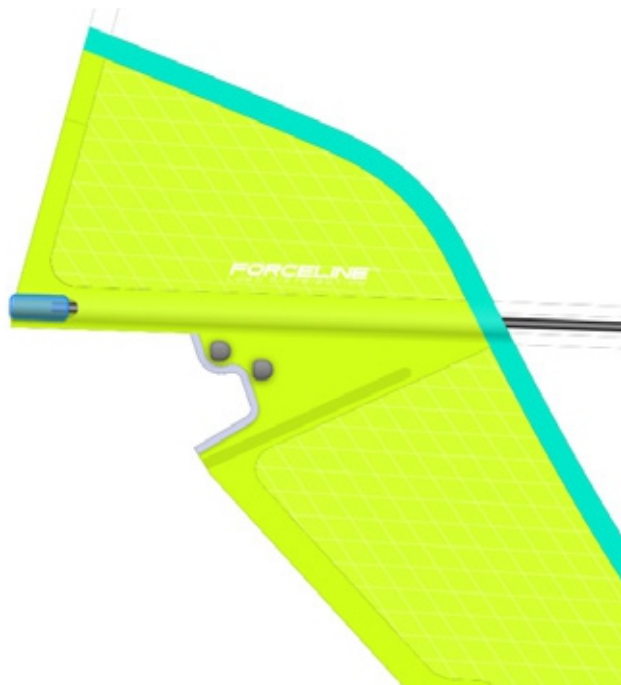
Разные соотношения высоты к ширине паруса

У разных размеров разные соотношения, это обусловлено разными предназначениями разных размеров. У парусов больше 7.8 соотношение высоты к ширине выше для улучшения *light-wind* характеристик и для облегчения работы с парусом на знаках за счет того, что гик применяется меньшей длины. На размерах меньше 7.0 отношение высоты к ширине меньше для обеспечения контроля на максимальных скоростях за счет применения более длинного гика и расположения центра тяги паруса напротив райдера.



Двойной динамический компактный шкотовый угол

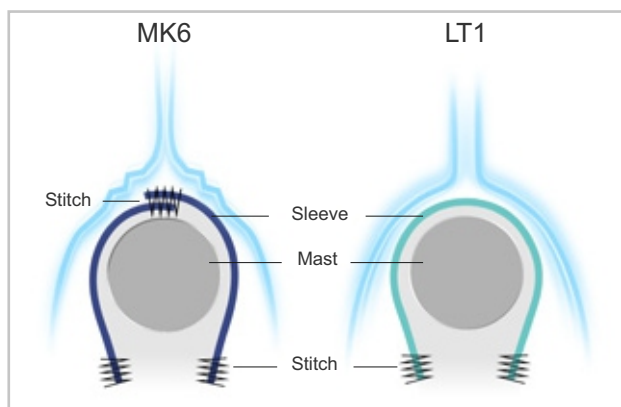
Двойной динамический компактный шкотовый угол позволяет настроить парус под нужные условия. Если требуется увеличить тягу и способности вырезаться, следует вооружать шкот через наружный люверс. Если требуется увеличить контроль и скорость, то вооружать надо через внутренний люверс. Эти настройки влияют на величину твиста паруса, который либо увеличивается, либо уменьшается.



Особенности

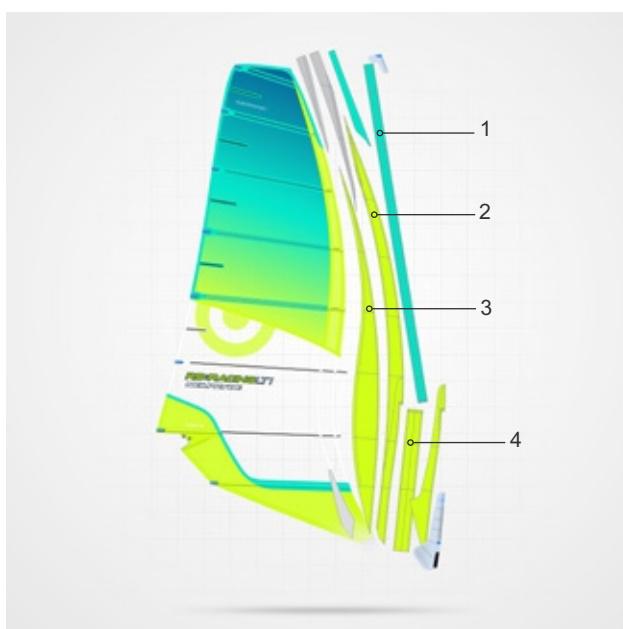
Бесшовная конструкция мачткармана передней кромки паруса

Новая эволюция конструкции паруса позволяет полностью избавиться от швов на передней кромке паруса, за счет чего увеличивается точность настройки паруса, снижает вес и создает идеально обтекаемый профиль, т.к. на нем отсутствуют такие очаги турбулентции, как выступающие над поверхностью паруса нити швов.



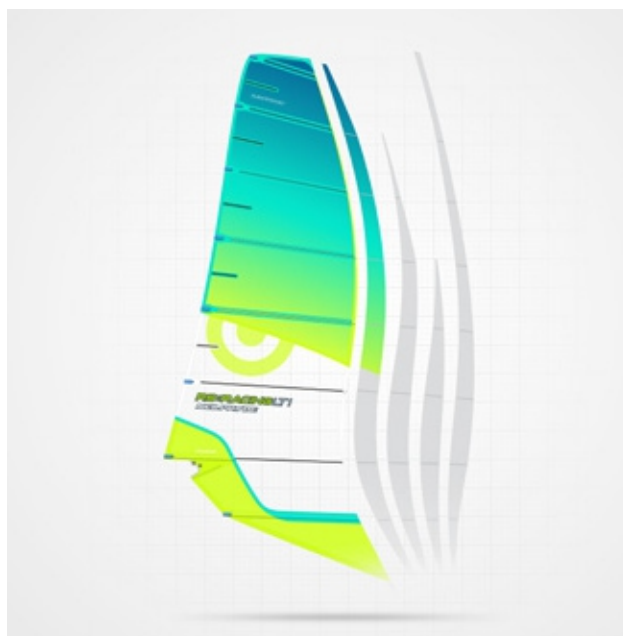
Компоненты мачткармана

Сочетая в конструкции мачткармана LT1 разные материалы нам удалось добиться стабильности и гибкости профиля, необходимых при перещелкивании, а так же снизить общий вес. Верхняя передняя секция (1) изготовлена из сплетенного легкого материала, обладающего необходимой эластичностью и прочностью, чтобы не изнашиваться из-за прямого контакта с мачтой. Секция (2) из нерастягивающегося армированного дайнимой материала может испытывать большое натяжение паруса по мачте, что критично для стабильности профиля и работы камберов. Секция (3) из легкого ламината, армированного дайнимой обеспечивает натяжение и устойчива к разрывам. Нижняя часть (4) выполнена из материала Luff Glide, который сочетает в себе низкий коэффициент трения с мачтой, прочность и эластичность.



Конфигурация мачткармана из четырех панелей.

Lt1 отличается четырьмя длинными панелями из которых сшит мачткарман и которые формируют основной профиль паруса. Толщина пленки панелей разная, увеличивается по мере приближения к низу. Это обеспечивает уменьшение при сохранении способности удерживать стабильную форму и воспринимать нагрузки. Из-за того, что панели длинные, удалось избавиться от горизонтальных, пересекающих переднюю кромку паруса, которая испытывает значительные нагрузки натяжения. В результате чего увеличилась не только реакция паруса, но и его прочность. Применение такой конфигурации мачткармана позволяет набивать парус очень сильно по мачте, а на оставшемся профиле позволяет применить технологию Clear Pocket, когда латкарман формируется перекрывающимися краями окон паруса, а не дополнительным материалом.



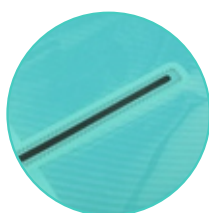
Мини камберы

направляют нагрузки и снижают вес в критичных зонах мачткармана.



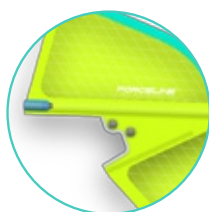
Карбоновые мини-латы

обеспечивают максимальную поддержку профиля при минимальном весе.



Открытый интегрированный шкотовый угол

исключает вырез и соединяет верхнюю и нижнюю шкаторины паруса, в результате чего увеличивается стабильность паруса и ветровой диапазон.



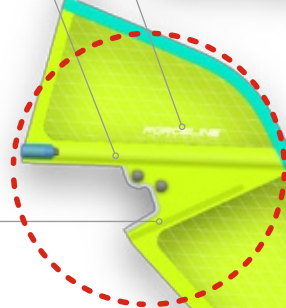
Лупстеры

Уменьшают трение и упрощают набивку паруса через разные люверсы, исключают перехлест шкотика, что особенно удобно при использовании летучки.



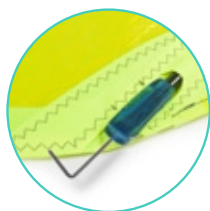
Лата на шкотовом угле

обеспечивает поддержку и распределение нагрузок



Регулировочный винт

для регулировки латы



Single Tube RDM Batten

Single Tube RDM Batten

Single Tube RDM Batten

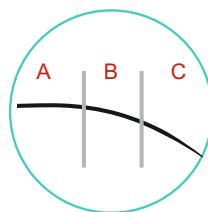
Mini Carbon Battens

Dual Tube Batten

Three-Piece Tube Batten

Three-Piece Tube Cam Batten

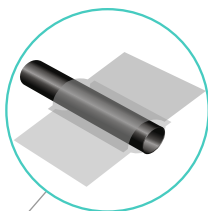
Конструкция латы из трех разных сечений



позволяет добиться минимального веса и стабильности профиля.

А - карбон-стеклопластик: максимальная жесткость
В - пустотелая лата, средняя жесткость
С - выточенная на CNC лата, изменяемая жесткость

Прозрачные латкарманы



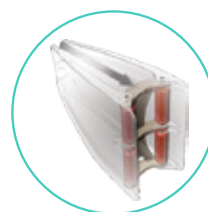
Перекрывающие друг друга панели позволили избавиться от применения дополнительных латкарманов, это экономит вес, упрощает конструкцию и обеспечивает профилю полную симметричность, в отличие от традиционной конструкции, когда латкарманы нашиваются с одной стороны, парус ведет себя абсолютно одинаково на обоих галсах.

Кевларовые мостики на латах



для распределения высокой нагрузки натяжения, пересекающей латы

Инновационная конструкция камберов



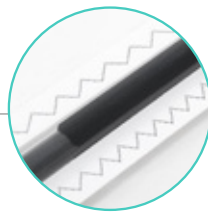
на амортизаторах улучшает вращение паруса, за счет чего парус быстрее разгоняется после поворота. Синхронная регулировка латы и камбера упрощает процесс настроек.

Аэродинамичный вырез гика



предотвращает потери и задувание ветра в мачткарман

Защита лат против истирания



устойчивый к абразивному износу материал из полиуретана использован для защиты лат от контакта с гиком