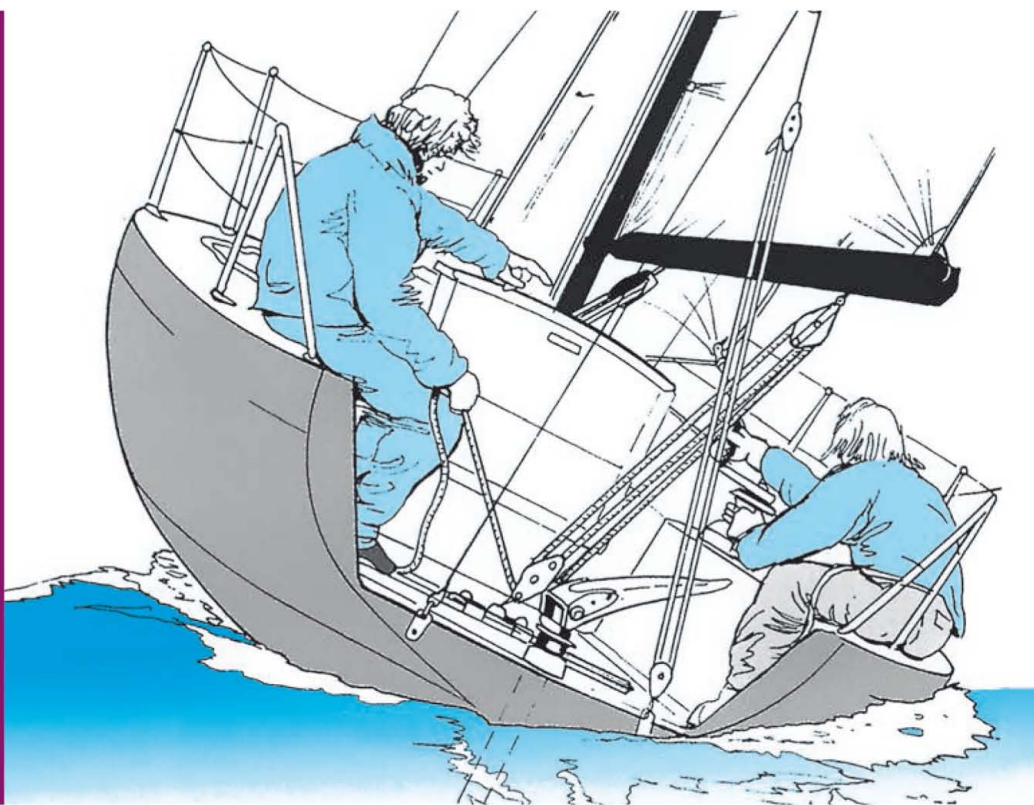


Роберт Дас • Эрик фон Краузе

МАНЕВРЫ ПОД ПАРУСАМИ В КАРТИНКАХ



Yacht RUSSIA



ВСЕ НОВОСТИ ПАРУСА

WWW.YACHTRUSSIA.COM

Роберт Дас • Эрик фон Краузе

МАНЕВРЫ ПОД ПАРУСАМИ В КАРТИНКАХ

Yacht RUSSIA

Роберт Дас, Эрик фон Краузе
МАНЕВРЫ ПОД ПАРУСАМИ В КАРТИНКАХ
MANÖVER FÜR SEGLER

Издательство «Delius Klasing», Siekerwall 21, D – 33602, Bielefeld

© 2009 by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld
© АЯКС-ПРЕСС, 2-е издание на русском языке,
исправленное и дополненное, 2014

Все права зарегистрированы.
Копирование любыми средствами
и с любыми целями запрещено
без письменного разрешения издательства.

ISBN 978-5-94161-685-5 (рус.)
ISBN 3-7688-1427-0 (нем.)

Подписано в печать в апреле 2014 г.
АЯКС-ПРЕСС, Москва, 2014

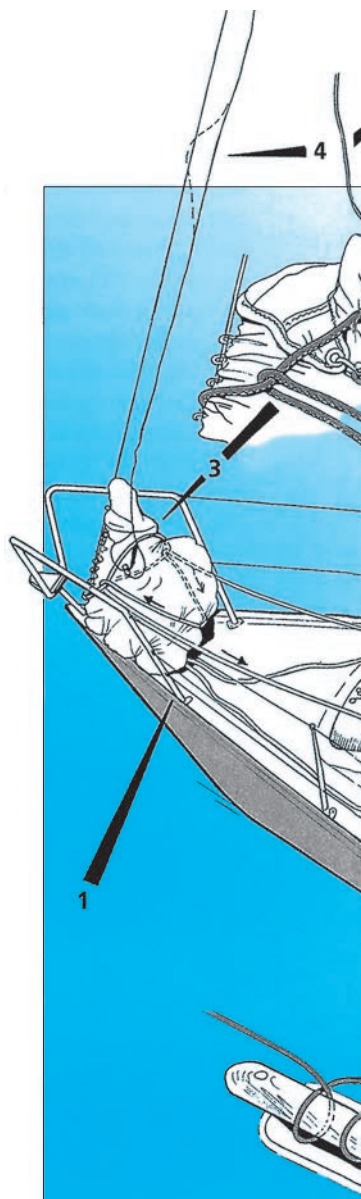
Содержание

Подготовка к выходу	4
Постановка парусов	8
На острых курсах	12
Настройка парусов	19
Поворот оверштаг на небольшой крейсерской яхте	24
Техника настройки	28
Хождение на курсах от полного бейдевинда до бакштага	34
На курсе фордевинд	39
Поворот фордевинд на небольшой крейсерской яхте	43
Смена стакселя при малочисленном экипаже	48
Постановка спинакера	54
Уборка спинакера	60
Взятие рифов на небольшой крейсерской яхте	66
Хождение под парусами на большой волне	71
Маневрирование в шторм	76
Постановка на якорь под парусами	85
Снятие с якоря под парусами	90
Хождение под парусами на течении	94
Снятие с мели	98
Лавировка от подветренного берега	101
Плавание без руля	104
Буксировка	106
Шлюзование	111
Человек за бортом	114
Снятие пострадавшего вертолетом	118
Спасение морским судном	121
Помощь опрокинувшимся швертботам и катамаранам	124
Использование надувных спасательных плотов	128
Уборка парусов	131
Швартовка в гавани	136
Об авторах	138

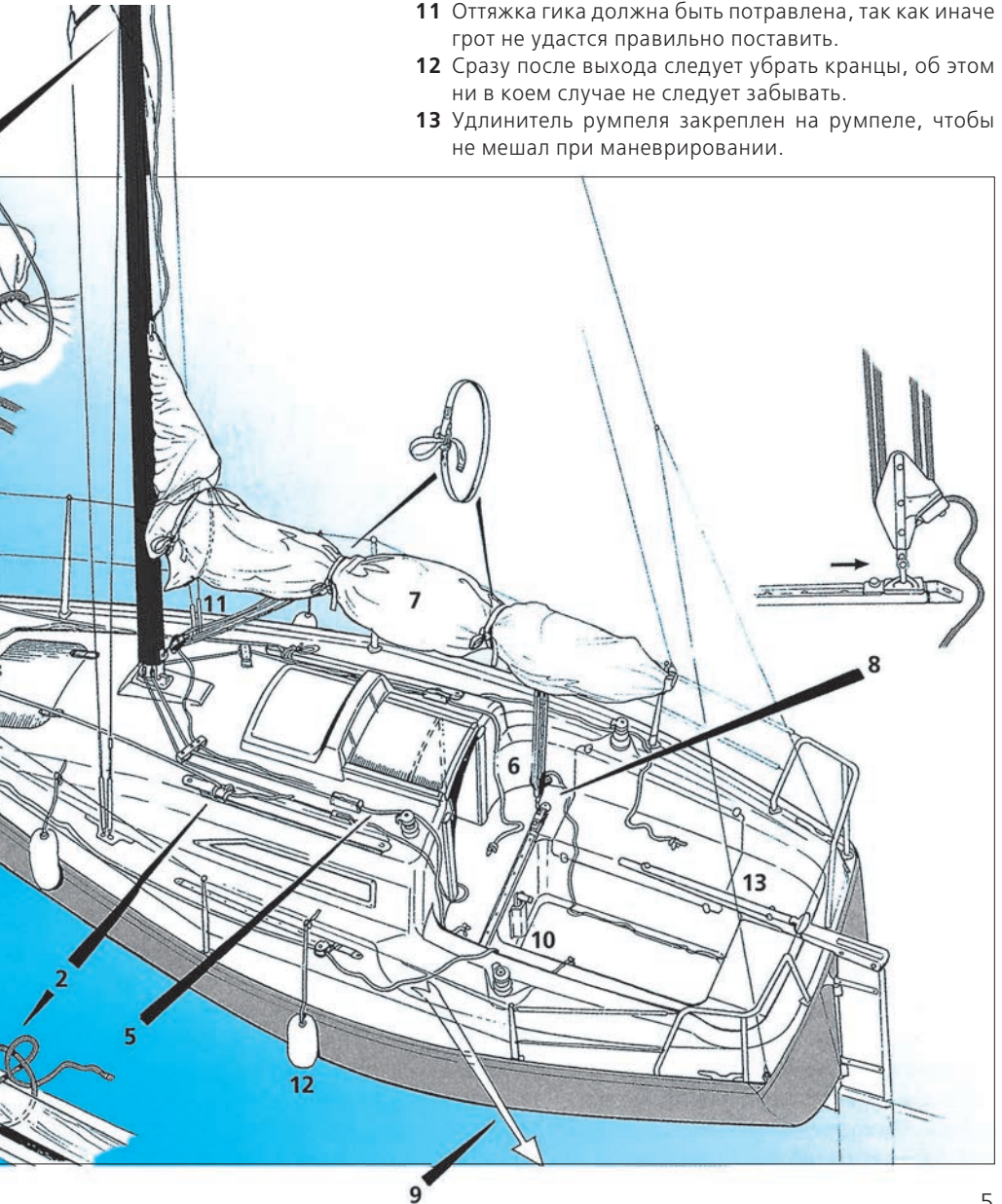
Подготовка к выходу

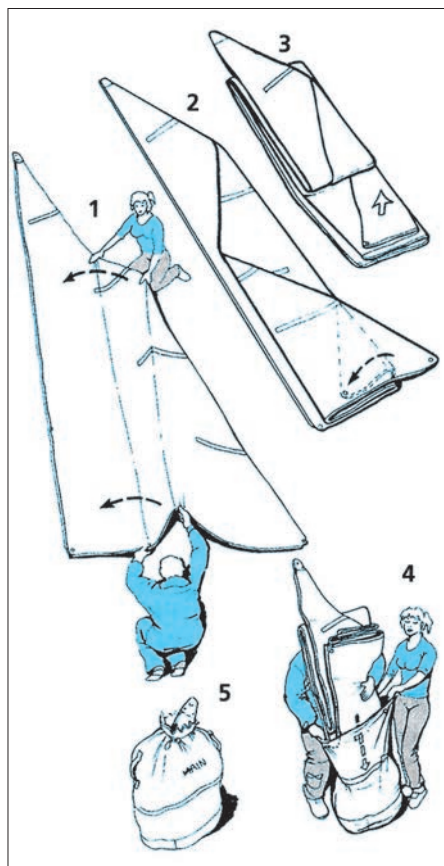
Эта небольшая крейсерская яхта уже готова к выходу. Паруса подготовлены и могут быть тотчас поставлены для выхода в море:

- 1 Стаксель пристегнут карабинами (раксами) к штагу. Шкоты уже заведены и уложены в стопоре под сложенным парусом. Парус обвязан линем, чтобы его не сдуло за борт ветром.
- 2 Оба конца страховочного линя привязаны к релингу так, чтобы его можно было убрать без необходимости выходить на нос.
- 3 Страховочный конец должен крепко удерживать фаловый угол паруса, чтобы фал не мог обмотаться вокруг штага.
- 4 Прежде чем закрепить фалы на парусах, проверяют, проходят ли они чисто вдоль штага и краспиц.
- 5 Стаксель-фал немного натянут; стопор закрыт. Конец фала лежит в кокпите.
- 6 Грота-фал также закреплен и слегка натянут. Конец с завязанной на нем восьмеркой лежит в кокпите.
- 7 Сложенный грот закреплен тремя шкертками (лентами). Они представляют собой ленту из парусины или конец, к которому пришита петля. Другой конец снасти продевают через эту петлю, чтобы можно было обтянуть парус. Резинки с шариками на концах не рекомендуются, так как они «отстреливают» и могут попасть по глазам.
- 8 Гик подтянут к одной стороне кокпита, чтобы кокпит и вход в рубку оставались свободными. Для этого каретку закрепляют на конце погона гика-шкота, обтягивают гика-шкотом и топенантом.
- 9 После выхода следует обратить внимание на то, чтобы в воду не свисала ни одна снасть, которая может наматываться на винт или вал. Стаксель-шкоты лежат поразному, с учетом того, что все лебедки на правом и левом борту, как правило, вращаются по часовой стрелке.



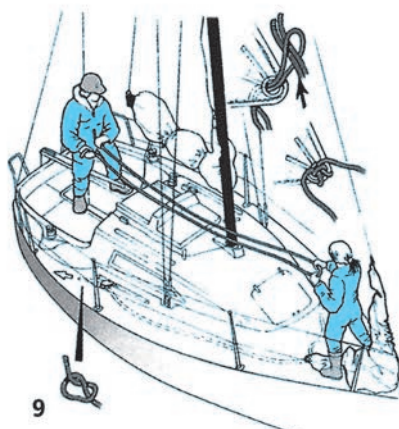
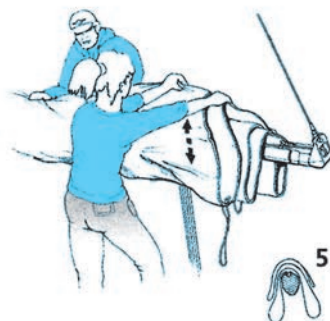
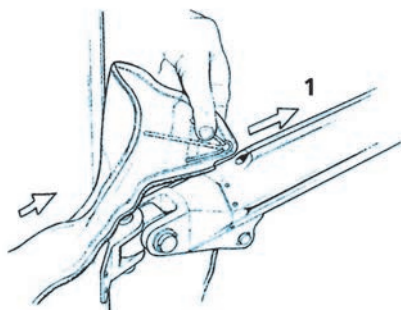
- 10 Рукоятки лебедок готовы к использованию — находятся в своих держателях.
- 11 Оттяжка гика должна быть потравлена, так как иначе грот не удастся правильно поставить.
- 12 Сразу после выхода следует убрать кранцы, об этом ни в коем случае не следует забывать.
- 13 Удлинитель румпеля закреплен на румпеле, чтобы не мешал при маневрировании.



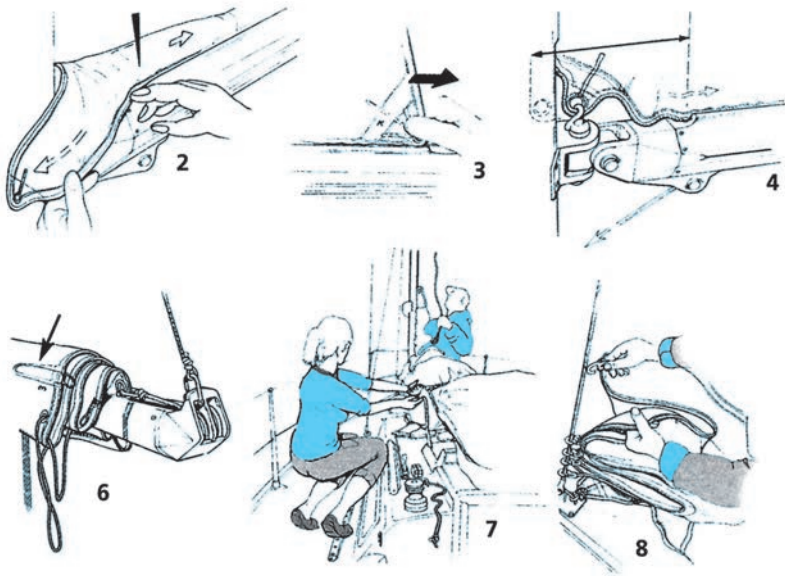


Чтобы уберечь парус при хранении, а также чтобы его можно было легко поставить, его надо аккуратно собирать и укладывать:

- 1 В этом примере грот (без лат) складывается параллельно передней шкаторине.
- 2 Укладывается шкотовый угол паруса.
- 3 Парус складывается по величине парусного мешка.
- 4 Парус засовывается в мешок так, чтобы фаловый угол оказался сверху.



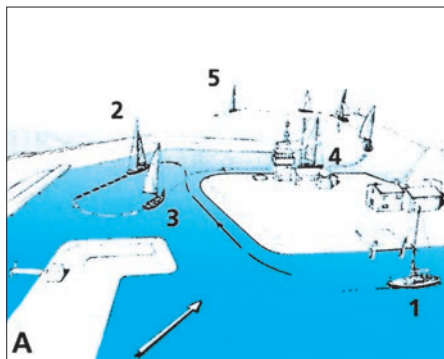
- 5 Фаловый угол оставляют торчащим вверх из парусного мешка, чтобы сразу иметь его под рукой при следующей постановке парусов.



- 1 Перед тем как вставить нижнюю шкаторину грота в ликпаз гика, сам гик фиксируют шкотом и топенантом.
- 2 В то время как шкипер протягивает шкотовый угол к корме, его помощник у мачты заправляет нижнюю шкаторину в ликпаз гика.
- 3 Для протягивания нижней шкаторины часто приходится приложить некоторое усилие.
- 4 Чтобы набить нижнюю шкаторину, следует закрепить галсовый угол паруса. Здесь коуш просто надевается на фигурный гак. Но возможно также крепление мочкой. Непосредственно после этого заводят риф-шкентели.
- 5 Грот укладывают на гик широкими ровными складками.
- 6 Вставляют латы. Целесообразно, чтобы парусные латы были пронумерованы начиная с первой, самой короткой, верхней. Для этого используют водостойкий маркер.
- 7 Фаловый угол грота вставляют в ликпаз мачты, фал крепится мочкой. Затем фаловый угол немного поднимают, фал закладывают на утку или собирают в бухту и крепят сезнем на уложенном парусе, чтобы он не болтался или не зацепился за краспицу. Для страховки на конце фала вяжется восьмерка, чтобы он не мог по недосмотру убежать в мачту. Сложенный грот прихватывают к гик у сезнями.
- 8 Сначала крепят галсовый угол стакселя. Затем к штагу пристегивают карабины (раксы) — снизу вверх.
- 9 Стаксель-шкот крепится к шкотовому углу паруса так, чтобы оба конца были одинаковой длины. Мочку в целях безопасности не применяют. Шкоты проводят через блоки каретки погона стаксель-шкота, и на конце каждого вяжут страховочную восьмерку.

Постановка парусов

Хорошей морской практикой называют умелые действия на борту для обеспечения безопасности экипажа и оборудования. Следует стараться ставить паруса в наиболее спокойных ветровых условиях. Три картинки показывают одну и ту же гавань, когда ветер дует в разных направлениях. Большой аванпорт с узким выходом надежно защищен от волнения и представляет собой хорошее место для постановки грота. При этом в целях безопасности двигатель продолжает работать на холостом ходу до выхода за пределы гавани.



A1 В то время как судно на малом ходу (чаще всего в гаванях есть знаки, устанавливающие лимит скорости) идет в направлении внешней гавани, подготавливают грот.

2 Судно приводят к ветру и начинают постановку парусов. Снимают сезни, крепящие сложенный грот. Как только яхта станет под углом от 10 до 20 градусов к ветру, можно поднимать грот. Шкипер на руле одновременно травит гика-шкот, чтобы парус мог свободно развернуться по ветру и разворачивал саму яхту.

3 Яхта с поставленным гротом разворачивается в сторону выхода. При необходимости следует воспользоваться помощью двигателя.

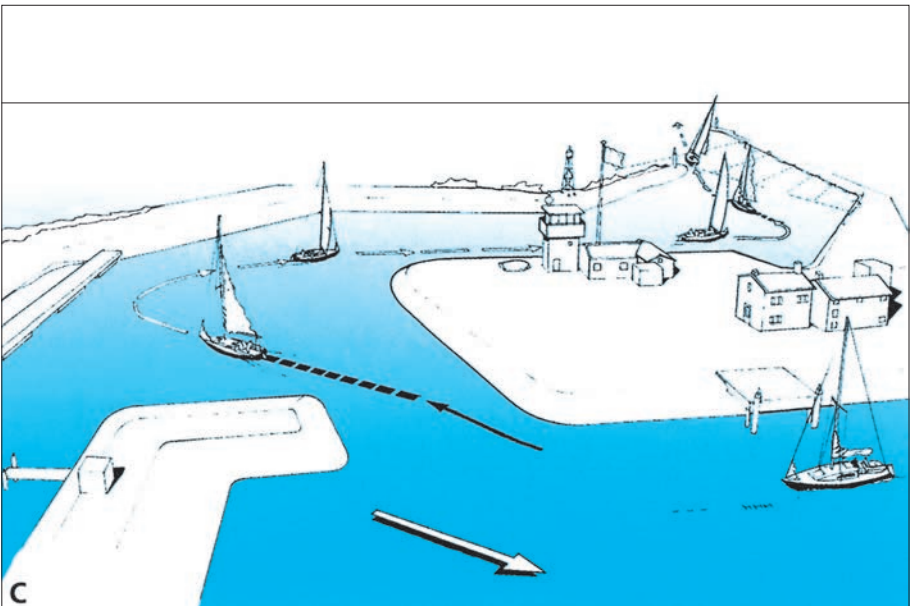
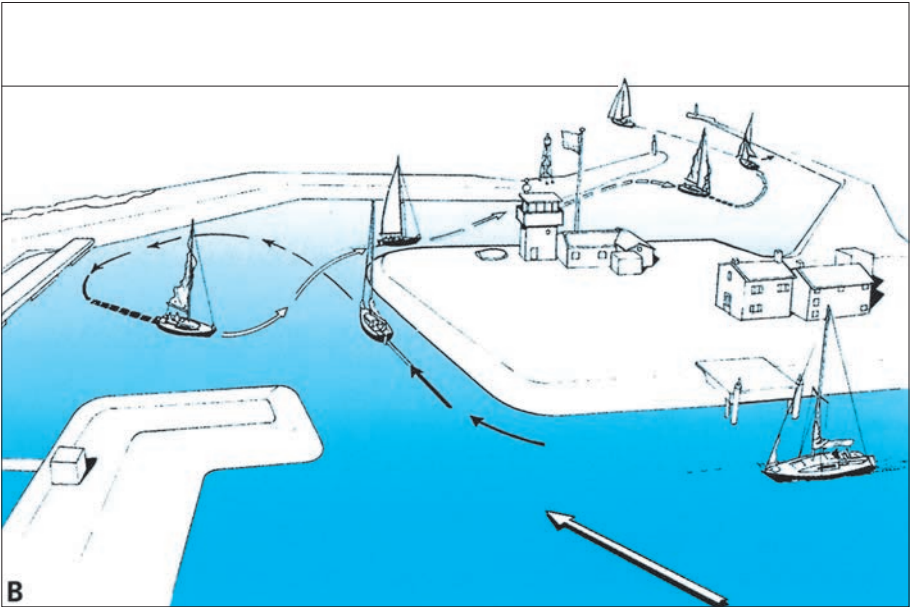
4 На небольшом ходу (при свежем ветре можно позволить гроту по-

лоскать) яхта по правой стороне выходного канала направляется в море.

5 После осторожного поворота фордевинд с подветренной стороны мола на все еще спокойной воде ставят стаксель.

B Если ветер дует с моря, то в указанном месте выхода из гавани уже есть волнение. В этом случае стаксель готовится к постановке заранее. Предполагается, однако, что места достаточно и нет встречных судов.

C Третья картинка показывает, как правильно действовать при ветре с берега и достаточном месте на акватории аванпорта. Однако следует, безусловно, обращать внимание на другие входящие и выходящие суда!



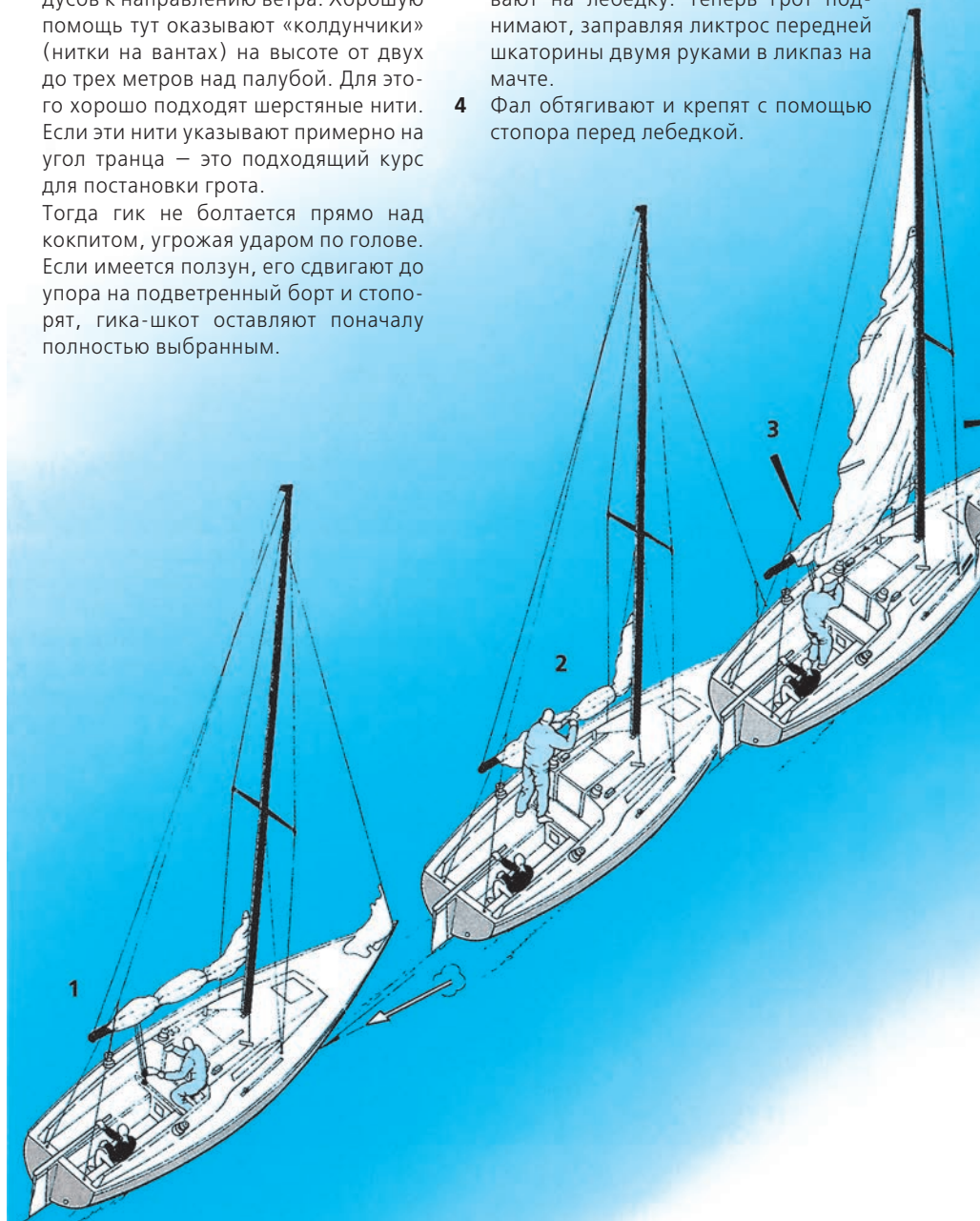
- 1 Для постановки грота рулевой держит курс под углом примерно 10–20 градусов к направлению ветра. Хорошую помощь тут оказывают «колдунчики» (нити на вантах) на высоте от двух до трех метров над палубой. Для этого хорошо подходят шерстяные нити. Если эти нити указывают примерно на угол транца — это подходящий курс для постановки грота.

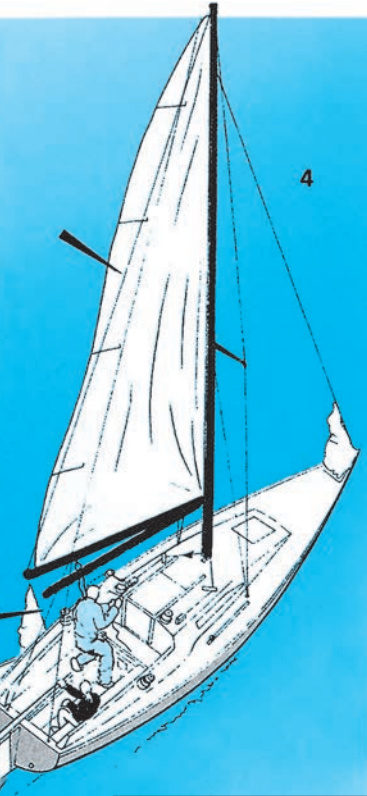
Тогда гик не болтается прямо над кокпитом, угрожая ударом по голове. Если имеется ползун, его сдвигают до упора на подветренный борт и стопорят, гика-шкот оставляют поначалу полностью выбранным.

- 2 На этом курсе с грота убирают сезни.

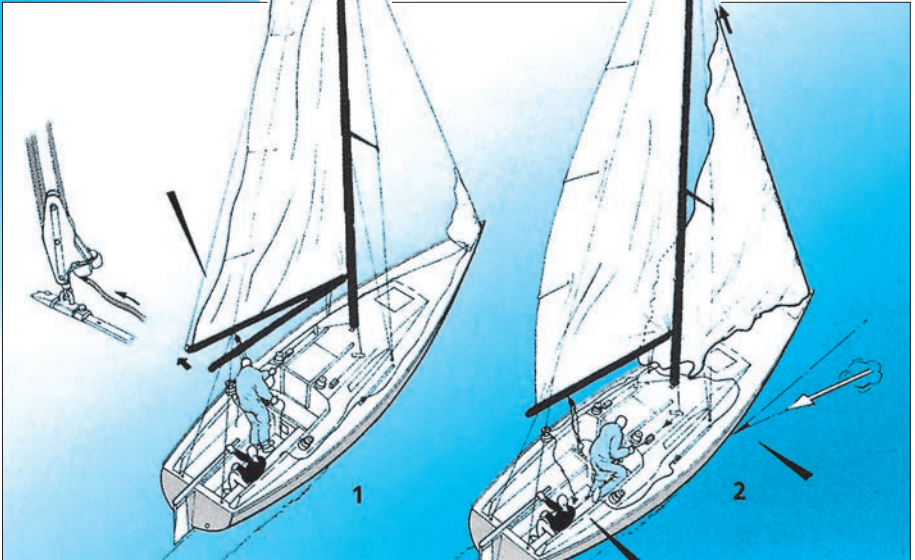
- 3 Один или два шлага фала закладывают на лебедку. Теперь грот поднимают, заправляя ликтрос передней шкаторины двумя руками в ликпаз на мачте.

- 4 Фал обтягивают и крепят с помощью стопора перед лебедкой.





- 1 Грот поднят, но постановка пока не закончена – еще не сделана тонкая настройка. Прежде всего растравливают шкот и добирают фал лебедкой с помощью ручки. Лучшим показателем того, что фал туго набит, являются складки, которые начинают появляться непосредственно за мачтой параллельно ей. Если на яхте регулируется натяжение нижней шкаторины, ее можно настроить на силу ветра, пока ветер еще не оказывает давления на парус. Основное правило: чем сильнее ветер, тем туже должна быть натянута нижняя шкаторина. Вслед за тем топенант растравливают настолько, чтобы на курсе бейдевинд он не натягивался подобранным гика-шкотом.
- 2 Теперь можно поставить и стаксель. Идти следует курсом, на котором гик выведен за пределы кокпита. Стаксель-фал, как и грота-фал, выбирают втугую лебедкой при полощущем парусе и растравленных шкотах до появления легких складок, параллельных штагу. Фал ставят на стопор, после чего добирают шкот. Двигатель можно выключить, парусное путешествие начинается.



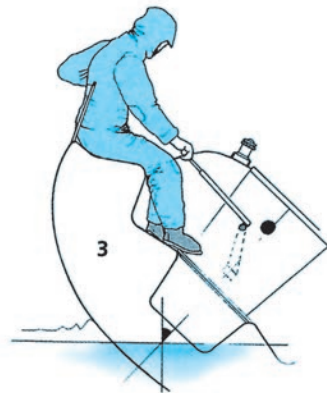
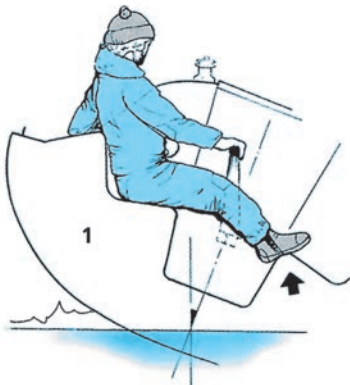
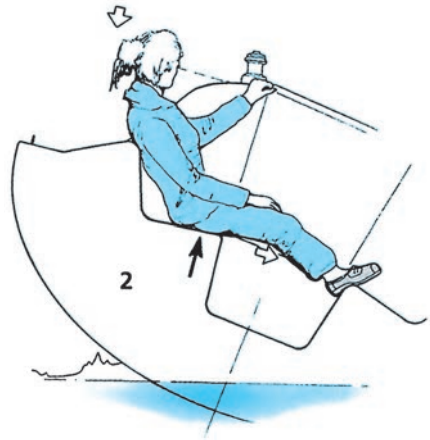
На острых курсах

Так идет хорошо настроенная крейсерская яхта оптимально круто к ветру:

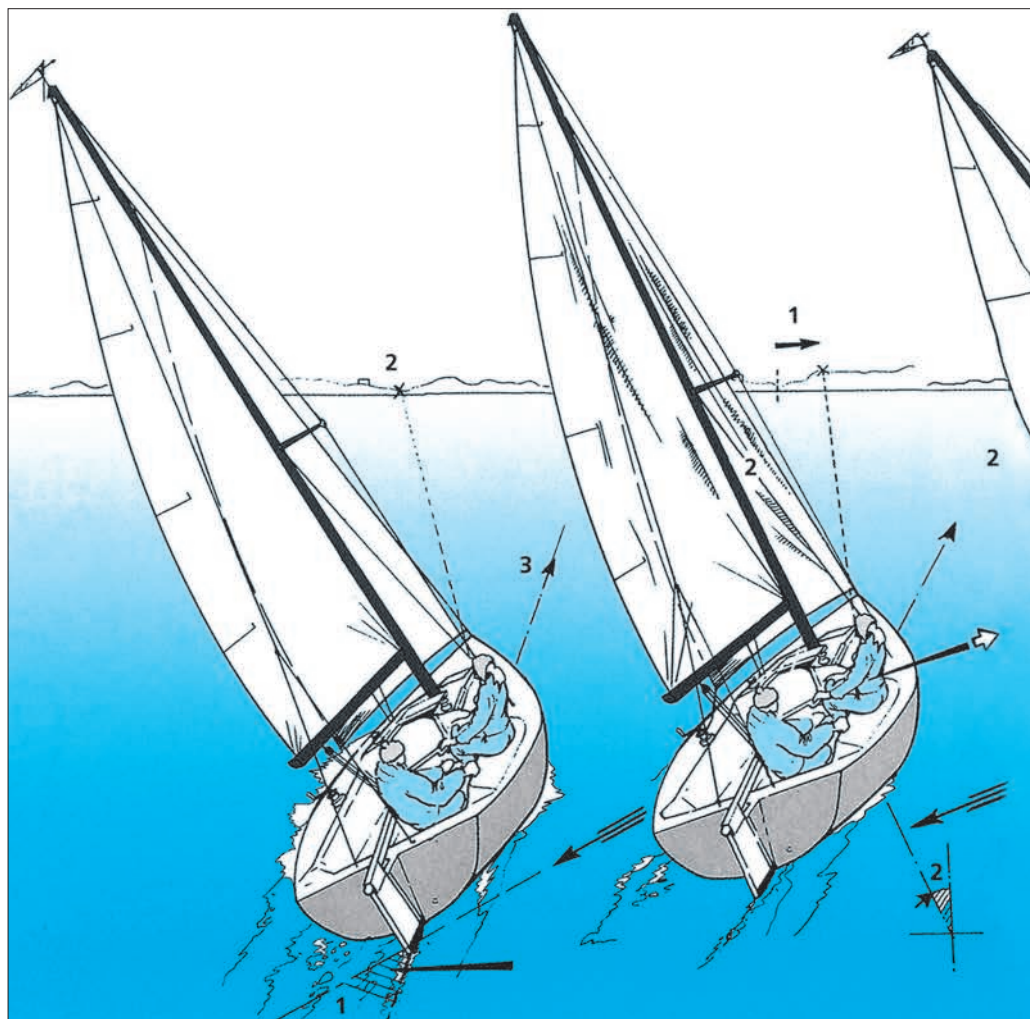
- 1 Экипаж сидит в передней части кокпита, обеспечивая правильный дифферент. Корма яхты не должна тащить воду, вызывая образование волны.
- 2 Рулевой сидит как можно выше на наветренном борту и управляет яхтой с помощью удлинителя румпеля. Только так можно хорошо наблюдать за нитяными «колдунчиками» на генуе и «отрабатывать» волну.
- 3 Шкотовый сидит, удобно раскрепившись перед люком, с ходовым концом гика-шкота в руке.
- 4 Ползун (при умеренном ветре) расположен немного под ветер от диаметральной плоскости яхты. Чем больше усиливается ветер, тем дальше к подветренному борту смещают ползун.



- 5 Кипы стаксель-шкотов устанавливают в оптимальное положение.
- 6 Яхтой управляют, стараясь свести движения руля к минимуму. Оба «колдунчика» на гюе должны прилегать к парусу, причем подветренный может немного отходить и приподниматься.
- 7 Яхта имеет некоторую склонность приводиться.
- 8 Ветровой поток контролируют путем наблюдения за флюгаркой на топе мачты и за «колдунчиками». Вместе с ощущением давления на руль это развивает чутье для поддержания хорошей лавировочной скорости при различных условиях ветра и волнения.
- 9 Ручки лебедек находятся в надежном и легко доступном месте, чтобы быть под рукой.
- 10 Стаксель-шкоты добраны, но так, чтобы парус не касался краспицы.

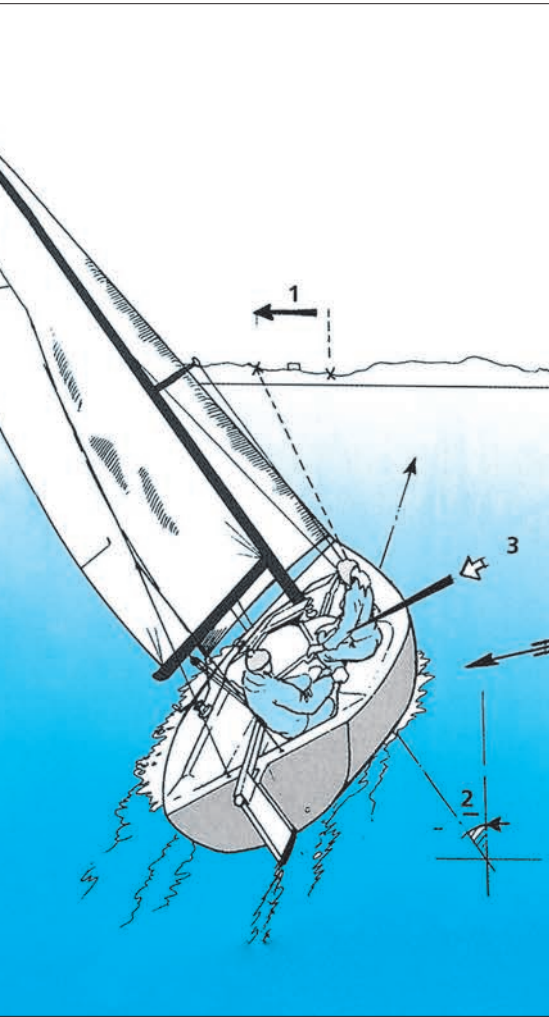


- 1 При слабом ветре рулевой сидит в кокпите. Он может опираться ногами на противоположную банку.
- 2 Шкотовый сидит перед рулевым. Это место удобно также на длинном галсе и не создает рулевому препятствий для обзора.
- 3 При сильном ветре рулевому удобнее всего сидеть на палубе. Он может свободной рукой крепко держаться за леер. Управляет с помощью удлинителя румпеля.



Новичок, который хочет научиться ходить круто к ветру, должен отыскать ориентир где-нибудь на противоположном берегу.

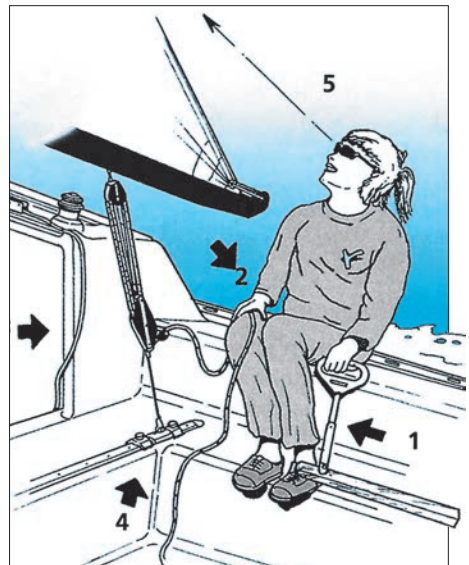
- 1 Нужно стараться идти при вымпельном ветре 40–45 градусов. При этом помогает флюгарка на топе мачты и «колдунчики» на вантах.
- 2 Рулевой держит курс на выбранный ориентир.
- 3 Этот курс по возможности выдерживается так, чтобы ориентир был виден всегда над штагом.

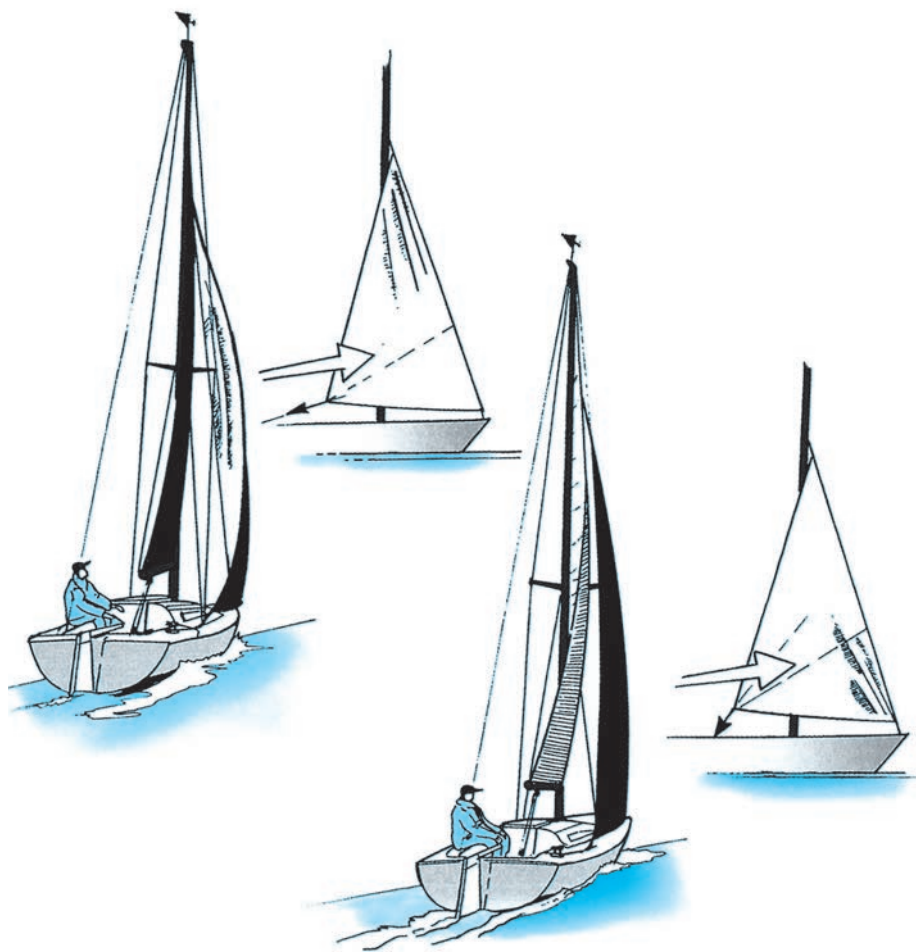


- 1 Стоит чересчур привести, и ориентир на берегу скрывается за стакселем.
- 2 Если паруса до настоящего момента были правильно выставлены, то теперь передние шкаторины генуи и грота запласкивают. Угол вымпельного ветра уменьшается, крен также становится меньше.
- 3 Чтобы вернуть яхту на правильный курс, следует увалиться, то есть потянуть румпель на себя.

- 1 Теперь яхта слишком увалилась, ориентир виден явно с наветренной стороны штага.
- 2 Угол ветра стал больше, яхта накренилась сильнее, поток ветра с генуи вызывает образование «обратного пуза» на гроте.
- 3 Чтобы вернуться на желаемый курс, надо привести, румпель следует немного дать от себя.

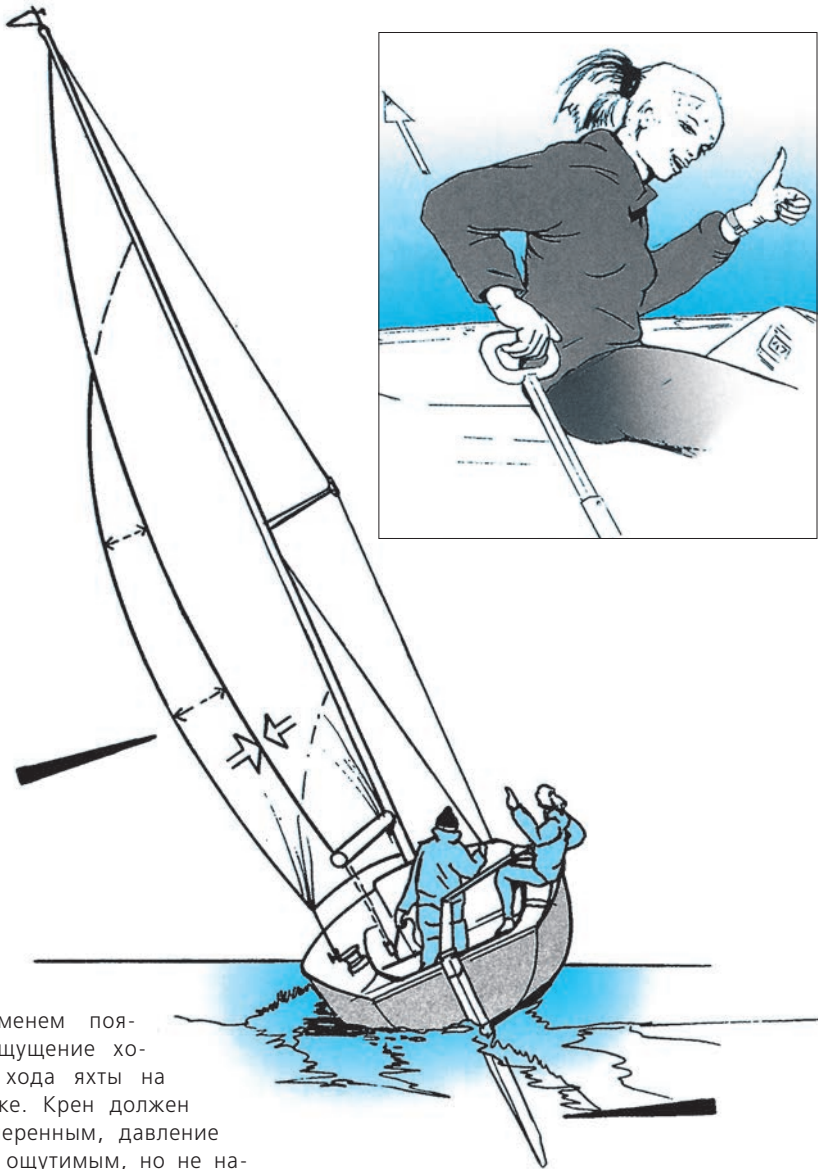
- 1 Удлинитель румпеля раздвигают на нужную (удобную) длину.
- 2 Гика-шкот все время в пределах досягаемости.
- 3 Фалы заложены в стопора, свободные концы свисают в каюту, чтобы в кокпите не было лишних веревок.
- 4 Ползун при слабом ветре сдвинут немного к наветренному борту. Под ветер его сдвинуть легче, чем на ветер.
- 5 Время от времени стоит бросать контрольный взгляд на флюгарку.





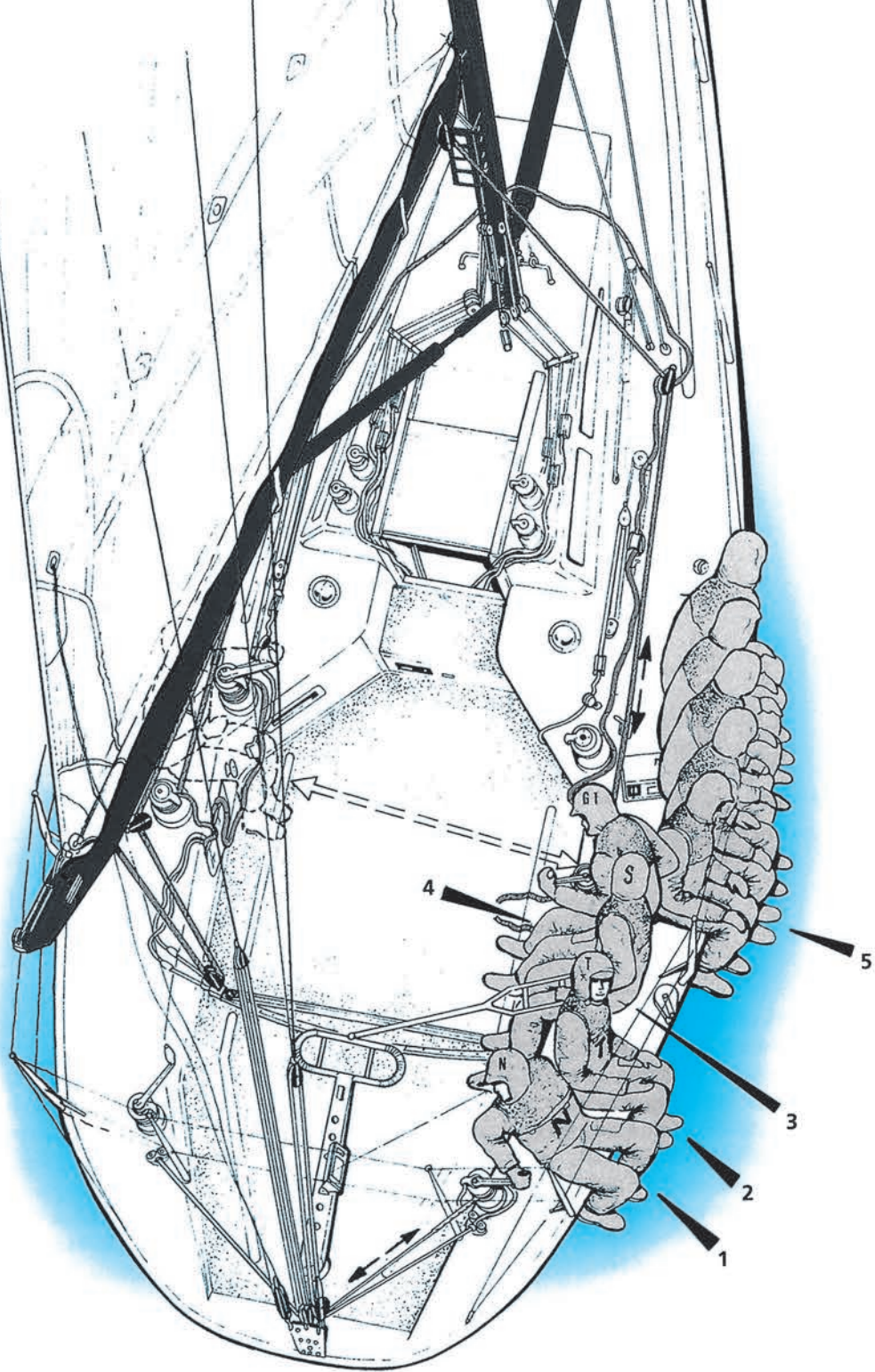
Положение кип (направляющих блоков) стаксель-шкотов является решающим для оптимальной тяги паруса. Если при приведении в первую очередь начинает заполаскивать верхняя часть генуи, кипу следует передвинуть вперед, поскольку нижняя шкаторина оказалась чрезмерно натянутой (слева). Если профиль паруса в верхней части еще хороший, а нижняя часть начинает слегка морщить,

значит, шкот слишком сильно растягивает заднюю шкаторину и блок следует передвинуть назад (справа). Положение кип на разных галсах выставляют индивидуально, так как погоны кип стаксель-шкотов редко привинчиваются к палубе на сто процентов симметрично. Маркировка водостойким маркером помогает, когда ставят разные по размеру стакселя.



Со временем появится ощущение хорошего хода яхты на лавировке. Крен должен быть умеренным, давление на руль ощутимым, но не настолько сильным, что нужно прилагать все силы для того, чтобы удерживать яхту на курсе. С помощью гика-шкота можно очень просто снизить возрас-

тающее давление на руль. Стаксель и грот следует настраивать так, чтобы задние шкаторины обоих парусов были приблизительно параллельны.



Настройка парусов

Настройка яхты на лавировке осуществляется двумя, максимум тремя людьми. Рисунок изображает яхту «Diva», которая была самым многочисленным классом во флоте Адмиральского Кубка 1985.

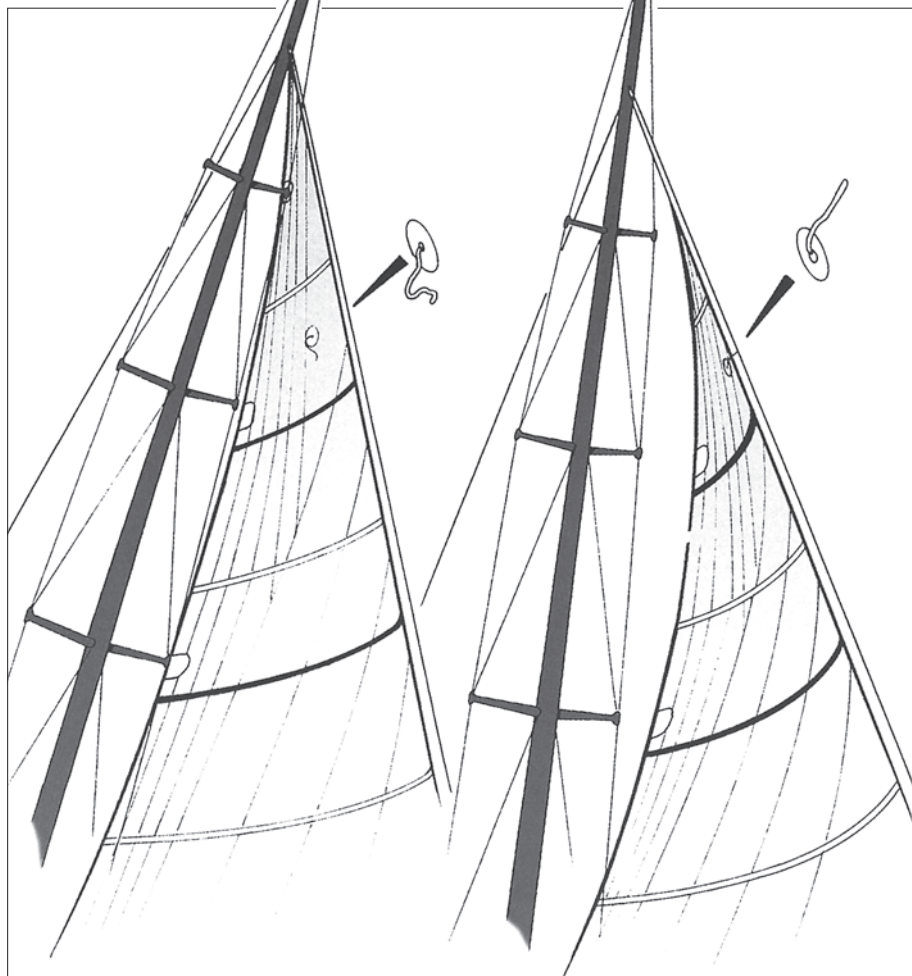
- 1 Штурман, как крайний член экипажа, обслуживает бакштаг (на лебедке) и ахтерштаг (в кулачковом стопоре). Натяжение бакштагов индицируется на приборе, укрепленном на румпеле, так что штурман всегда может моментально регулировать их натяжение в соответствии с настройкой. Прибор на румпеле – перекидной, чтобы штурман мог его хорошо видеть с обеих сторон.
- 2 Тактик (Т) сидит на краю борта и наблюдает за ветром, погодой и конкурентами. Он обсуждает решения со штурманом и
- 3 рулевым (S).
- 4 Гика-шкотовый (G1) обслуживает каретку гика-шкота по согласованию с рулевым. Временами он контролирует также геную.
- 5 Экипаж сидит на кромке борта.

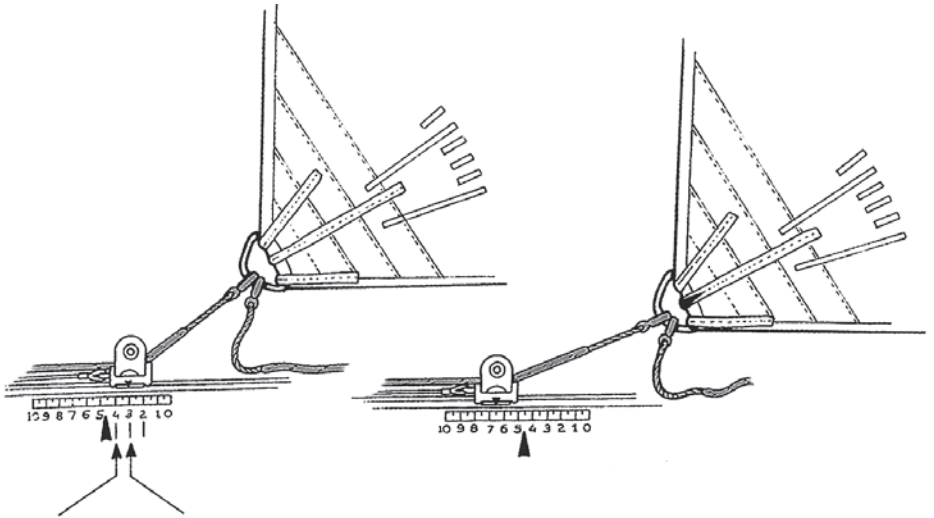
На лавировке в зависимости от силы ветра и состояния моря применимы два совершенно разных варианта настройки. На левом рисунке (для лучшего понимания грот не изображен) показан весь такелаж при сильном натяжении, шкоты выбраны втугую. Судно должно идти по гладкой воде, с хорошей крутизной, с максимальной скоростью и при этом иметь незначительный дрейф. На правом рисунке показано, как в общих чертах выглядит настройка при сильном волнении – весь такелаж, и прежде всего бакштаг, выбран не полностью. При совсем немного потравленном шкоте стаксель развивает большую тягу, яхта лучше преодолевает волну. При этом дрейф немного больше. На рисунке вверху изображен учетчик нагрузки форштага.



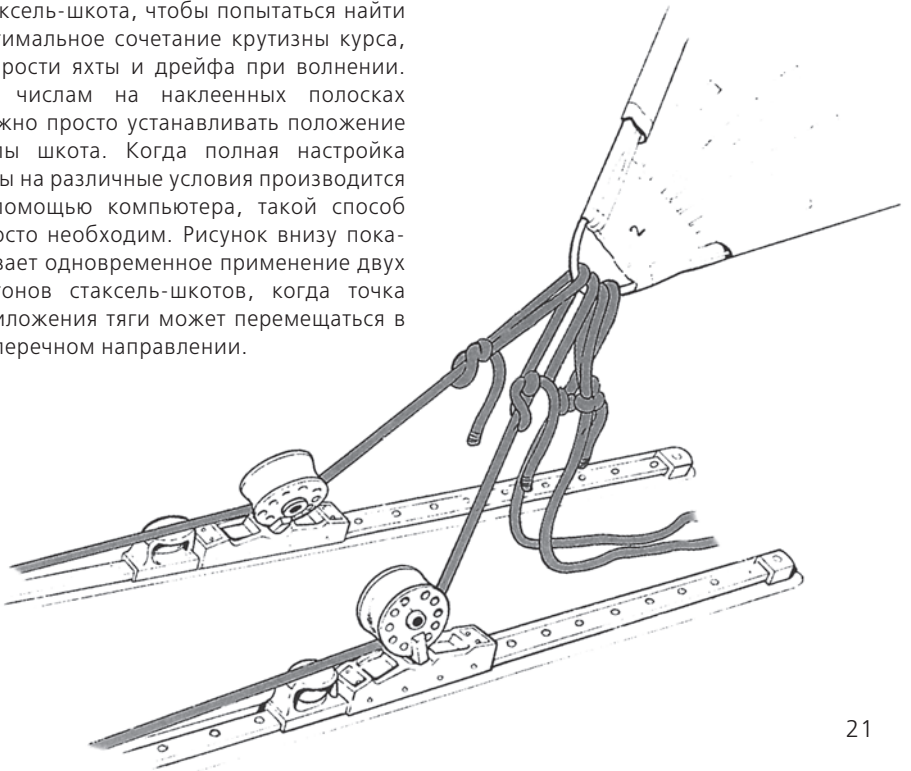
Как видно, при сильном волнении необходимо увеличение тяги создается путем небольшого потравливания шкота и некоторого ослабления бакштага. Другая возможность – перемещение точки тяги шкота генуи. Перемещение точки тяги назад раскрывает стаксель в верхней части. Если рулевой при этом не

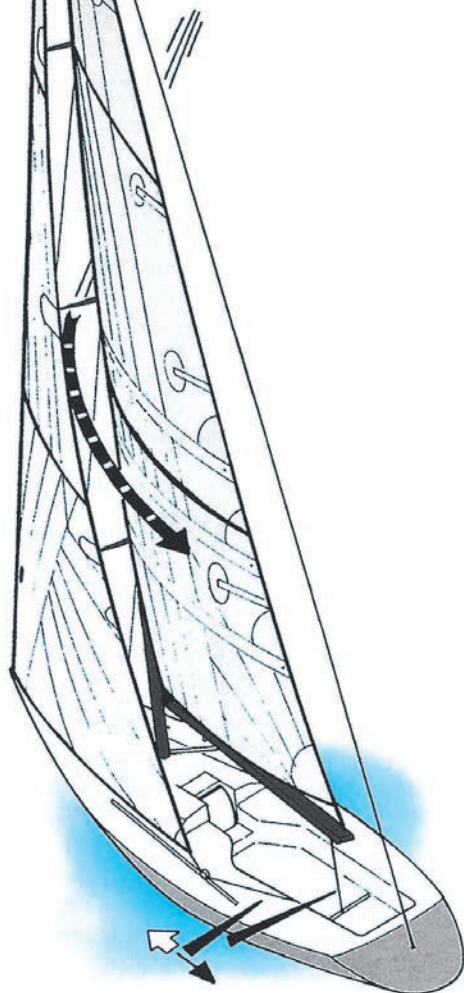
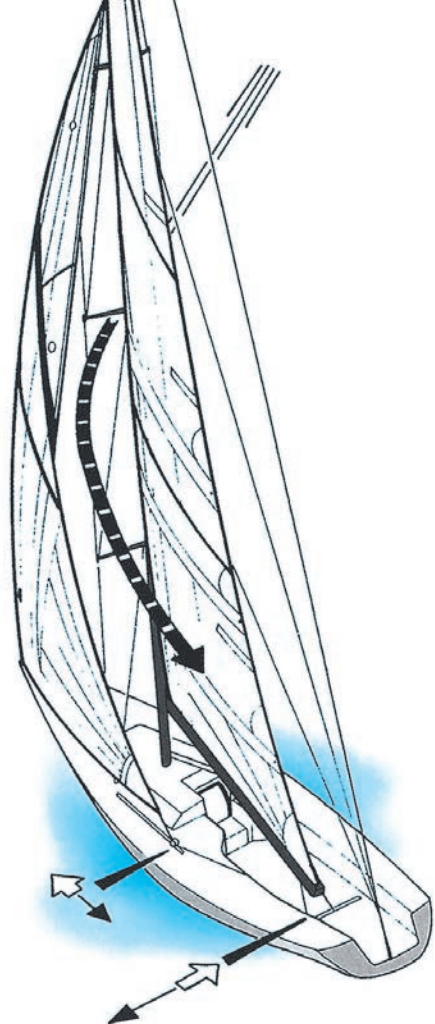
уваливает, эффект очень хорошо заметен по верхним «колдунчикам». На рисунке слева поток направлен прямо вдоль паруса; на рисунке справа он начинает срывать. Шкотовый должен обратить внимание рулевого, не перебрал ли тот высоты, в результате чего яхта тормозится.





Очень полезна шкала настройки у погона стаксель-шкота, чтобы попытаться найти оптимальное сочетание крутизны курса, скорости яхты и дрейфа при волнении. По числам на наклеенных полосках можно просто устанавливать положение кипы шкота. Когда полная настройка яхты на различные условия производится с помощью компьютера, такой способ просто необходим. Рисунок внизу показывает одновременное применение двух погонов стаксель-шкотов, когда точка приложения тяги может перемещаться в поперечном направлении.

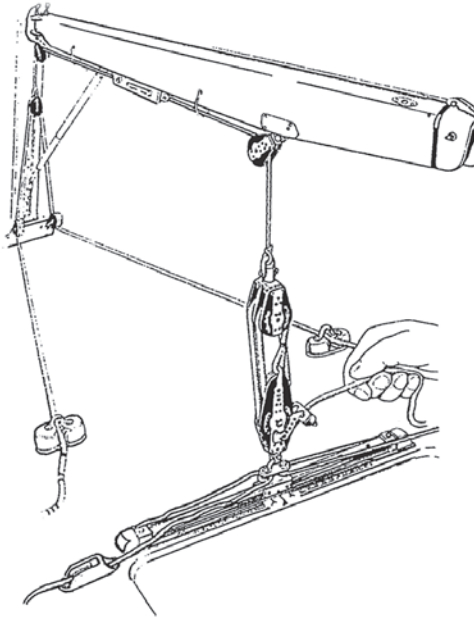




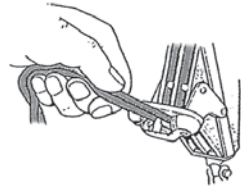
Настройка яхты с вооружением $7/8$ при сильном ветре и волнении в общих чертах показана на левом рисунке. Тяга шкота гюи несколько сдвинута назад, чтобы парус раскрылся в верхней части. Естественно, грот должен стоять соответствующим образом. При сильном ветре каретка несколько сдвинута под ветер, и гика-шкот слегка потравлен. Поэтому грот в верхней части также раскрывается, он оказывается более «скрученным» (или, как го-

ворят, используя английский термин, у него больше «твист»). При ослаблении ветра в первую очередь передвигают ползун немного на ветер, прежде чем настраивать шкот. На правом рисунке показана яхта с топовым вооружением, настроенная на слабый ветер. Шкот гюи выбран, парус в верхней части слегка отдувается. Давление на руль может усиливаться или ослабевать только за счет изменения положения каретки.

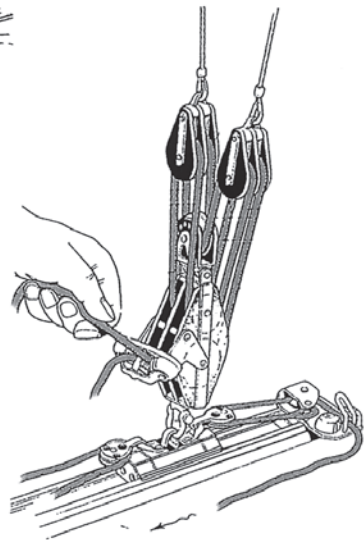
Ниже показана схема проводки гика-шкота на небольшой яхте. Смысл и цель такой или похожей системы – разделение грубой и тонкой регулировки. На этом примере показана возможность тонкой настройки шкота, который разделяется у мачты и идет на обе стороны палубы.



Система блоков «Bierkasten», которая крепится к каретке на погоне гика, позволяет развивать общее усилие вплоть до восьмикратного, в зависимости от размера судна. Благодаря разветвлению у мачты необходимое усилие еще раз делится пополам.



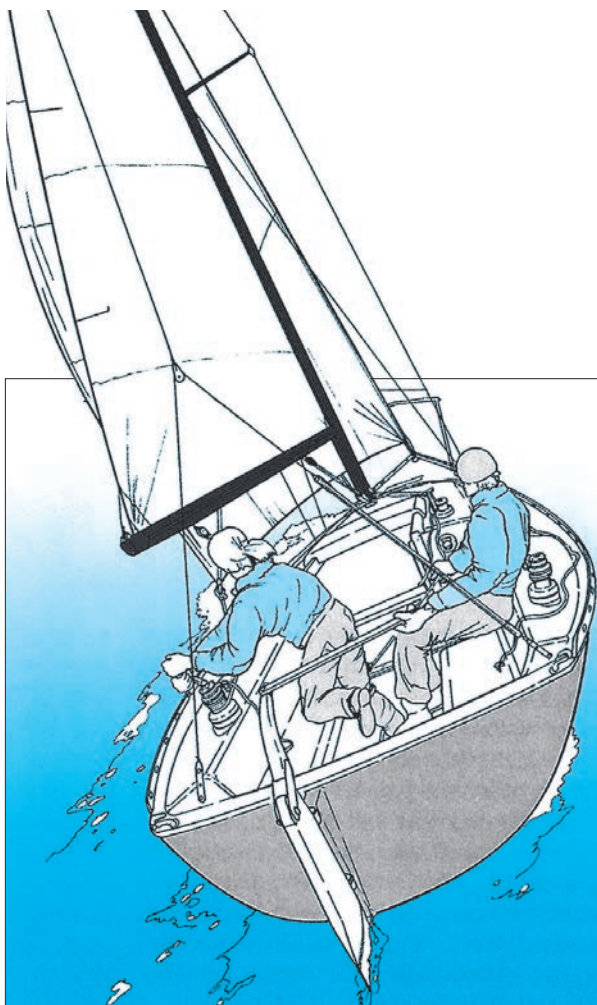
Другую возможность одновременной грубой и тонкой настройки гика-шкота демонстрирует система, изображенная на правом рисунке. Система, называемая «Easymatic», дает четырехкратный выигрыш, если тянуть за оба конца, и восьмикратный, если пользоваться одним концом. Большое преимущество при этом дает бесконечный гика-шкот, который ни при каких обстоятельствах не может закончиться. Всегда есть возможность быстро или медленно его потравить или выбрать. Проводка регулировочных снастей ползуна исключительно простая.



Поворот оверштаг на небольшой крейсерской яхте

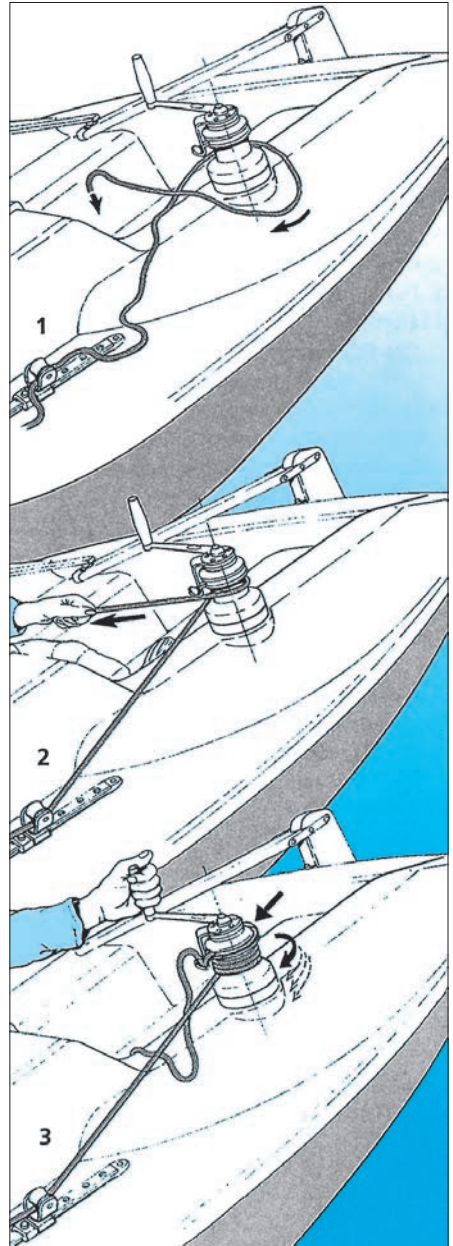
Хороший поворот оверштаг — это дело практики. Поворот происходит, когда парусное судно, идущее круто к ветру, пересекает линию ветра носом и ложится на курс другого галса. Решающими для хорошего поворота оверштаг являются слаженные действия, поэтому трудности могут возникнуть на круизной яхте, где экипаж небольшой, часто супружеская пара.

Современная небольшая крейсерская яхта довольно проста для хождения под парусами и маневрирования. При вооружении $7/8$ стаксель гораздо меньше, чем при топовом вооружении. Современные самостопорящие лебедки чрезвычайно облегчают работу шкотового — свободный конец шкота, удерживаемый на лебедке, ему не надо тянуть, как раньше.



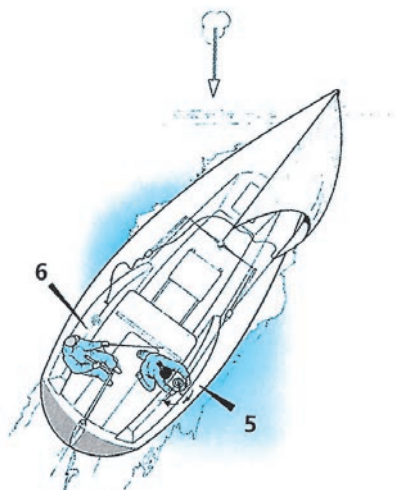
Рулевой может очень легко помочь шкотовому, медленно пересекая линию ветра и уваливаясь на новый курс, в то время как шкотовый отдает стаксель-шкот на одном борту и выбирает стаксель-шкот другого борта. При медленном повороте оверштаг необходимая затрата усилий снижается до минимума. Важно также, чтобы рулевой при повороте оверштаг не слишком сильно уваливал, поскольку это потребует от него слишком больших усилий для выбирания шкотов и приведет к потере с трудом выигранной высоты.

- 1 Как только поворот оверштаг заканчивается, наветренный шкот должен быть подготовлен к следующему повороту. Шкот накладывается на лебедку по часовой стрелке; при слабом ветре — одним шагом, при более сильном — двумя или тремя. Затем должна быть выбрана слабина шкота, чтобы он не мог зацепиться где-нибудь около мачты.
- 2 Как только яхта пересекает линию ветра и стаксель начинает полоскаться перед мачтой, шкот выбирают как можно сильнее. При слабом ветре это просто сделать, при сильном — лучше всего опереться ногами и тянуть обеими руками.
- 3 После этого при слабом ветре накладывают три-четыре шлага на лебедку, свободный конец закрепляют в самостопорящем устройстве и вращают лебедку, пока стаксель не будет достаточно туго выбран.

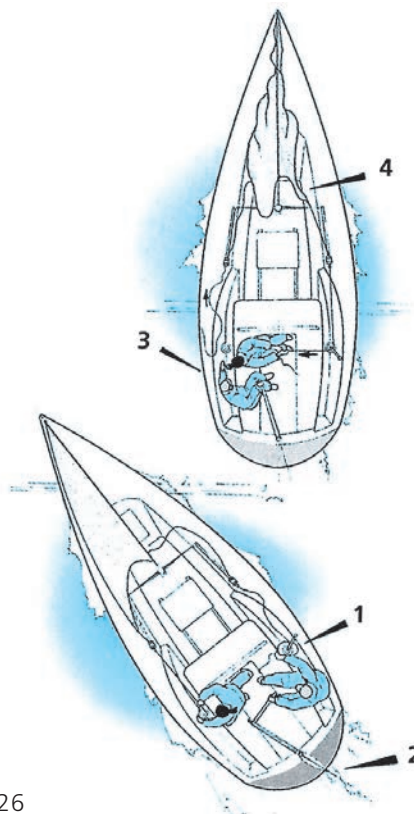


Непосредственно перед поворотом оверштаг шкотовый переходит на подветренный борт и подготавливает шкот к отдаче. Если ручка еще находится в подветренной лебедке, она, конечно, должна быть вынута и может быть либо вставлена в держатель, либо, если необходим быстрый маневр, – сразу в наветренную лебедку.

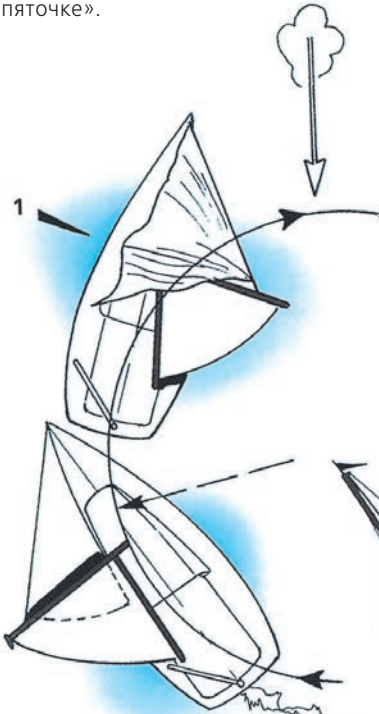
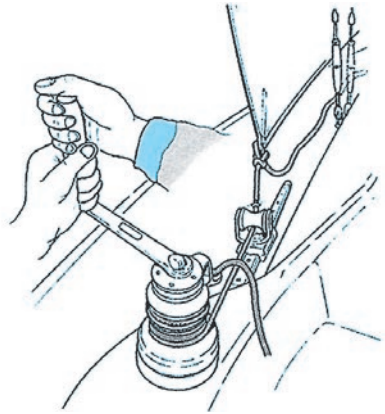
- 1 Рулевой проверяет, свободно ли ходит наветренный шкот.
- 2 Рулевой выполняет поворот оверштаг, перекладывая руль примерно на 30 градусов. При сильном волнении следует по возможности выполнять поворот оверштаг в момент, когда яхта проходит через гребень волны.



- 3 Подветренный шкот отдан. Свободный конец должен легко ходить через кипу и нигде не цепляться. Рулевой, который сидит на другом борту, как только яхта станет прямо против ветра, должен обратить на это внимание.
- 4 Как только шкотовый угол стакселя под действием ветра перейдет на новую подветренную сторону яхты, шкот должен быть как можно быстрее выбран двумя руками. Разворот яхты следует замедлить, как только ветер начнет оказывать избыточное давление на стаксель.
- 5 Теперь надо вставить ручку в лебедку. Если это сделано заранее и стаксель уже почти втугую выбран руками, шкотовый может сначала правильно настроить парус, а затем закрепить свободный конец в стопоре. Какому варианту отдать предпочтение – дело вкуса и навыка. Более быстрый, наверное, с заранее установленной ручкой и последующим креплением шкота в стопоре (если лебедка самостопорящая, необходимости в дополнительном стопоре нет).
- 6 Рулевой ложится на оптимальный курс относительно ветра и настраивает грот на данные условия с помощью шкота и регулируя положение каретки.



Современные небольшие крейсерские яхты очень маневренны благодаря обводам подводной части корпуса. Радиус циркуляции должен, конечно, выбираться не слишком маленьким, чтобы оставалось достаточное время для расправливания шкота. При большом размере переднего паруса поворот следует делать так, чтобы полощущая генуя как можно более короткое время терлась о краспицу (1). Только при очень слабом ветре и на узких фарватерах следует делать короткий, быстрый поворот оверштаг; тогда яхта поворачивает «на пяточке».



Особенно легко идет выбирание шкота, когда пользуются ручкой, вращая ее обеими руками. Тогда можно приложить весь вес корпуса. Кто на длинных галсах всегда использует одно и то же положение кипы, может наклеить марки на шкоты.

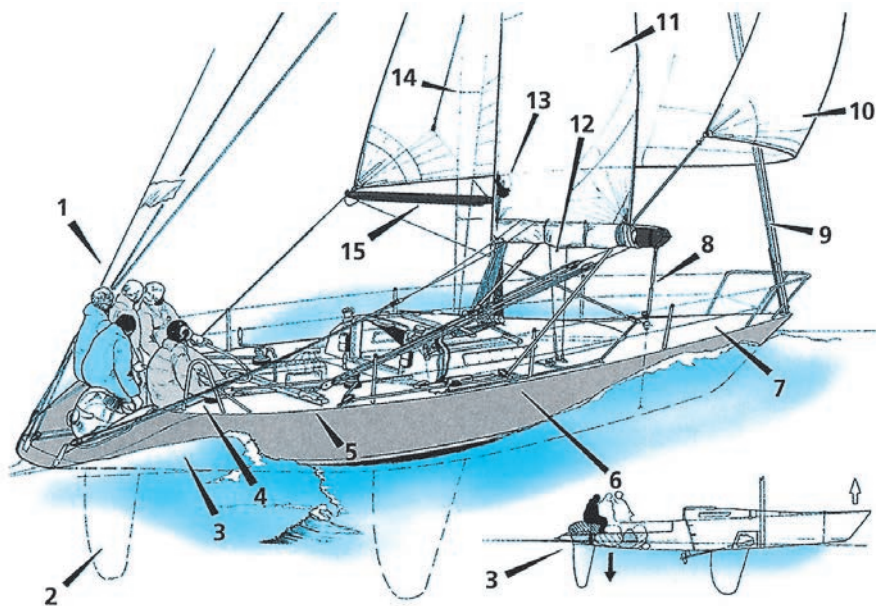
Для облегчения работы на лебедке рулевому следует после поворота оверштаг держать несколько выше оптимального лавировочного курса. Благодаря этому снимается большая часть давления ветра на парус. Кроме того, при более сильном ветре крен яхты на лавировке сравнительно большой, и потому работать на подветренной лебедке сложно, да к тому же приходится мокнуть.



Техника настройки

Техника для небольшой яхты, идущей под спинакером попутным курсом:

- 1 При сильном ветре под спинакером экипаж должен сместиться как можно дальше назад, чтобы яхта не зарывалась носом в воду.
- 2 При большой скорости в режиме серфинга возможен срыв потока с руля.
- 3 Для разгрузки носа незакрепленные грузы под палубой перемещают назад.
- 4 Наибольшее внимание следует уделять управлению спинакер-шкотом, если яхта слишком сильно приводится.
- 5 Ползун гика-шкота должен быть сдвинут как можно больше к подветренному борту.
- 6 Оттяжка (барбера) спинакер-шкота должна быть максимально выбрана, чтобы шкот не касался гика. Иначе шкот может быстро перетереться.
- 7 Другие передние паруса, кроме спинакера, при высокой скорости должны быть убраны с палубы – иначе волна легко смоеет их.
- 8 Гик удерживают завал-талями во избежание поломки.
- 9 Стаксель-фал крепят на штевне и набивают, чтобы увеличить наклон мачты вперед.
- 10 При сильном ветре спинакер следует нести плоско.
- 11 Грот уплощают с помощью оттяжки гика.
- 12 Гик должен быть растравлен прямо до вант, но не лежать на них.
- 13 Профиль грота регулируют с помощью оттяжки Каннингхэма.
- 14 «Колдунчики» на вантах показывают приблизительное направление воздушного потока.
- 15 Спинакер-гик при сильном ветре устанавливают не слишком высоко, чтобы сам спинакер был плоским.



Техника для мини-тонника и четверть-тонника:

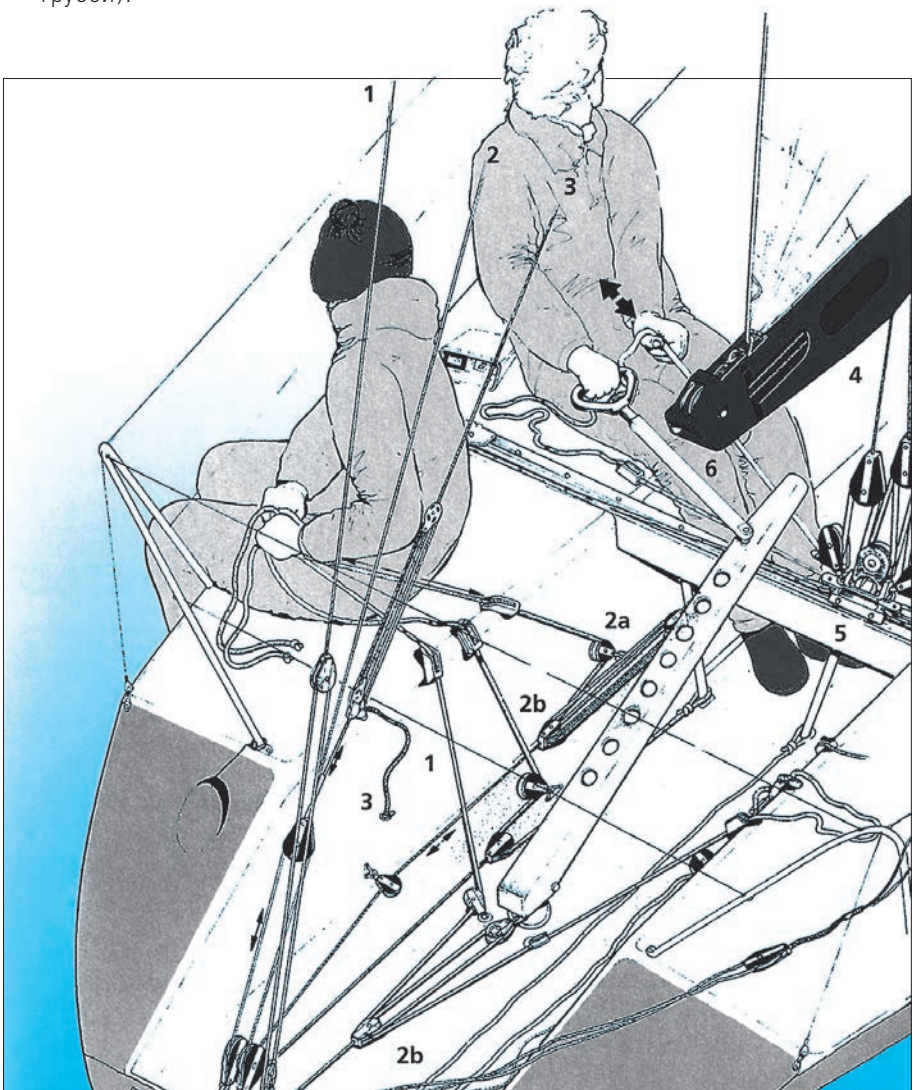
- 1 Во-первых, ахтерштаг должен быть проведен на дно кокпита и там разветвляться с помощью двойных талей.
- 2 Основной бакштаг также должен регулироваться двумя таями: **2a** – в несколько лопарей (для тонкой настройки) и **2b** – одинарными (для грубой).

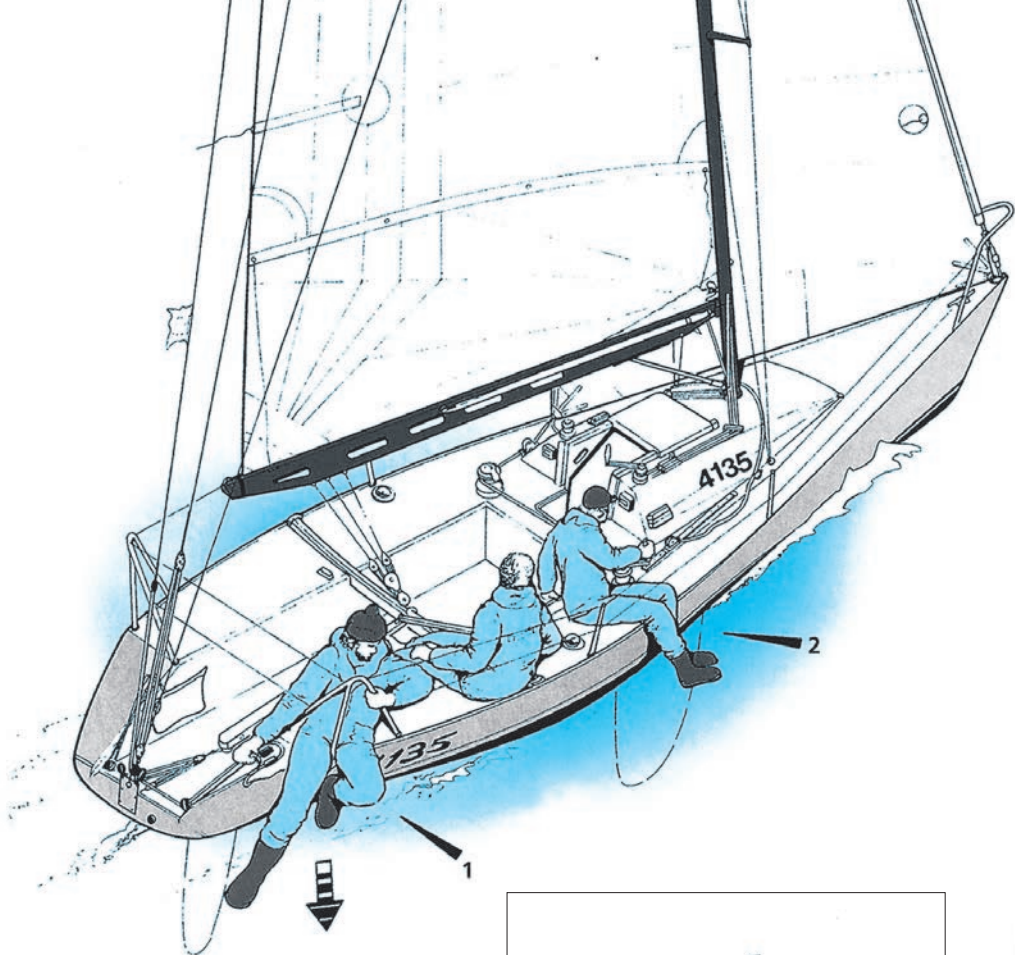
- 3 Промежуточный бакштаг подвешивают к блоку основного бакштага и регулируют однократными таями.

- 4 Гика-шкот и...

- 5 ...ползун гика-шкота регулирует рулевой.

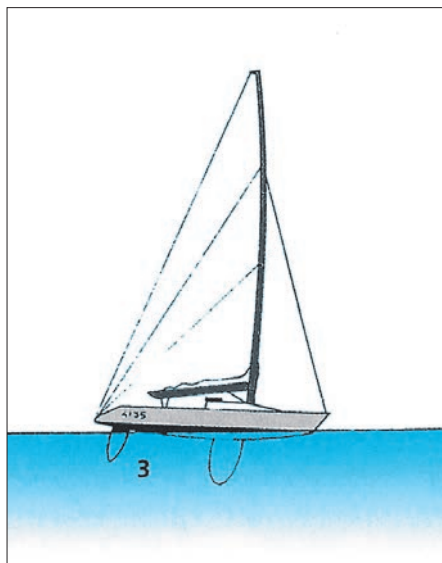
- 6 Румпель имеет регулируемый телескопический удлинитель.

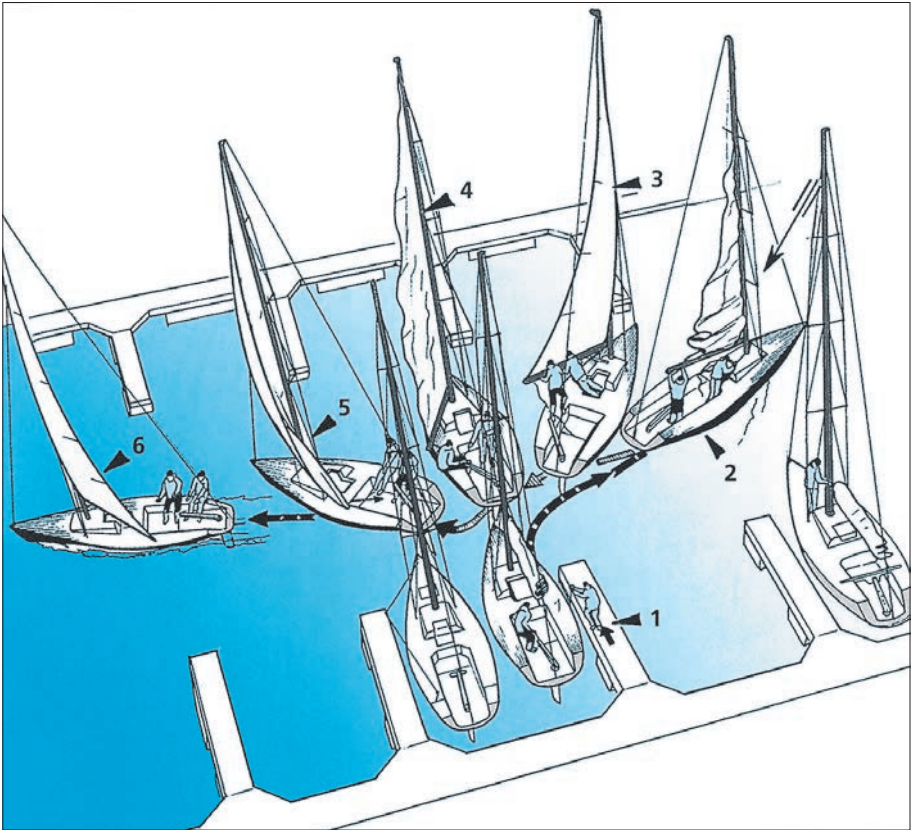




Настройка мини-тонника:

- 1 Самый тяжелый человек сидит как можно дальше сзади, позади всех, но только при достаточном ветре, и регулирует ахтерштаг по указаниям рулевого.
- 2 Стаксель-шкот выводится через подветренную на наветренную лебедку, чтобы шкотовый мог работать с ним с наветренного борта.
- 3 Когда мини-тонник стоит в гавани без экипажа, бросается в глаза сильный дифферент на нос этой небольшой яхты. Вес экипажа яхты очень большой и является определяющим для настройки.



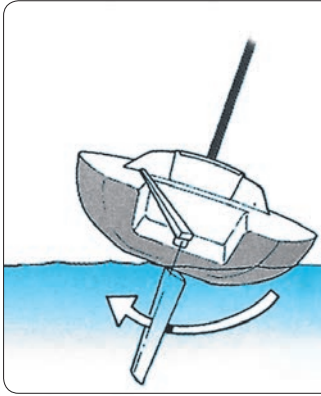
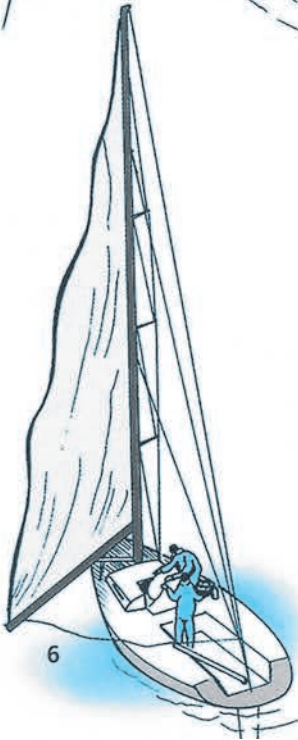
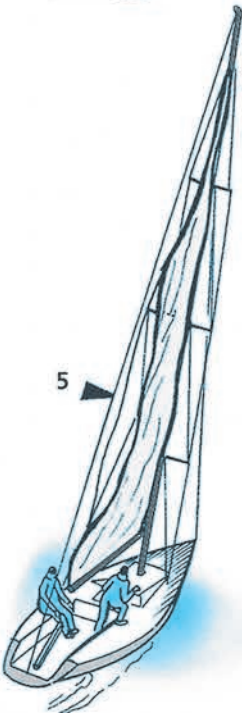
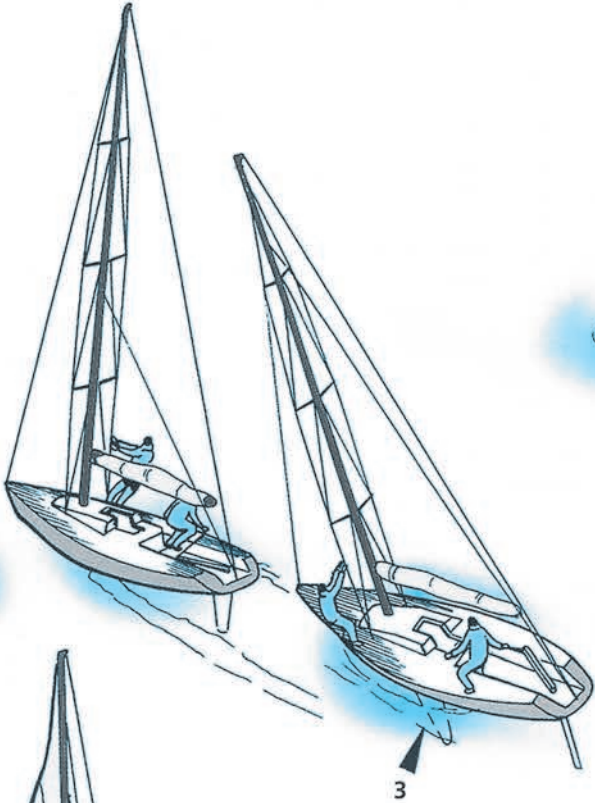
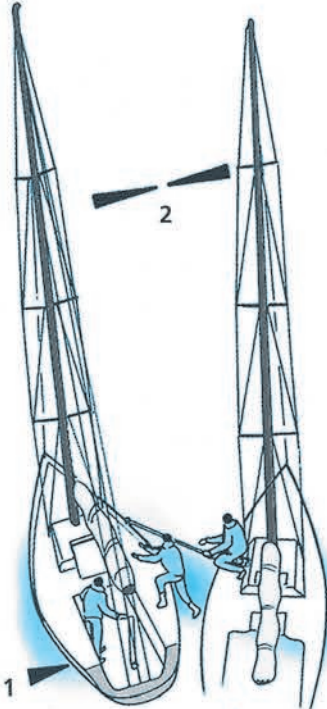


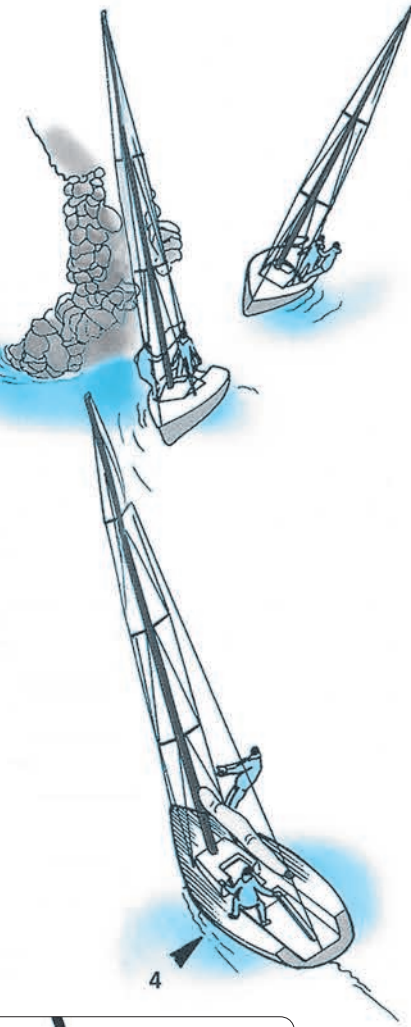
Выходя на мини-тоннике под парусами из тесной гавани при неблагоприятном направлении ветра, экипаж должен точно знать что делать.

- 1 Яхту следует оттолкнуть от причала, придав ей как можно большую скорость.
- 2 Как только яхта станет в положение левентик, быстро поднять грот.
- 3 Грот удерживают в положении на ветер, чтобы яхта получила задний ход. Руль переключают в

соответствующую сторону, чтобы яхта развернулась в желательном направлении.

- 4 Как только яхта получит ход назад, грот растравливают, раздернув гикашкот.
- 5 Грот медленно выбирают, при этом рулевой сильно уваливает яхту. Гикашкот следует выбирать, тонко чувствуя момент, когда яхта ляжет на желаемый курс.
- 6 Маневр окончен, судно без проблем выходит из тесной гавани.

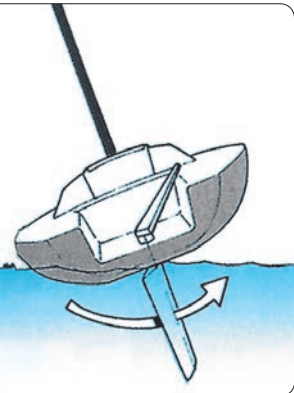




Небольшая гоночная яхта без двигателя

При штиле маленькие яхты без двигателя пытаются дойти до старта на буксире, так как часто дистанция находится вдалеке от гавани. Для этого им нужно по крайней мере выйти из гавани, чтобы дожидаться какого-нибудь судна, например, подождать большую яхту с двигателем. Для поступательного движения используется испытанный «принцип качелей»:

- 1 Яхту резко выталкивают с места, при этом
- 2 мачта должна быть достаточно далеко от мачты соседней яхты.
- 3 Рулевой на руле, остальные члены экипажа виснут на вантах на одном борту, закрепивая яхту.
- 4 Затем экипаж переходит на другой борт и там висает на вантах. Рулевой помогает рулем двигать яхту. Таким способом можно привести в движение практически все однокорпусные яхты и швертботы, хотя большую скорость развить не удастся.
- 5 Лишь перед стартом яхту приводят к ветру и
- 6 ставят грот.



Хождение на курсах от полного бейдевинда до бакштага

Идти выбранным полным курсом с потравленными шкотами представляется легким делом. Яхта лишь немного кренится и развивает хороший ход. Полные курсы самые быстрые, и, когда ветер явно отходит к корме, можно идти под спинакером. Но даже когда идут только под генуей, оптимальной настройкой пытаются выжать из яхты максимально возможную скорость. Хорошее и недорогое вспомогательное средство для оптимальной установки парусов представляют собой нитяные «колдунчики» из шерсти или дакрона, прикрепленные позади передней шкаторины стакселя и на задней шкаторине грота. Настройка превосходна, когда на обеих сторонах паруса «колдунчики» располагаются горизонтально.



- 1 На небольшой крейсерской яхте рулевой сидит как можно удобнее на палубе в кокпите. Он одновременно управляет рулем и гика-шкотом.
- 2 С палубы рулевой может хорошо видеть передние шкаторины грота и стакселя и тотчас определять, когда должен быть заново настроен парус или скорректирован курс.
- 3 Шкотовый может уютно и надежно разместиться на подветренном борту и оттуда следить за стакселем.
- 4 С этой подветренной позиции видно, правильно ли настроен стаксель.

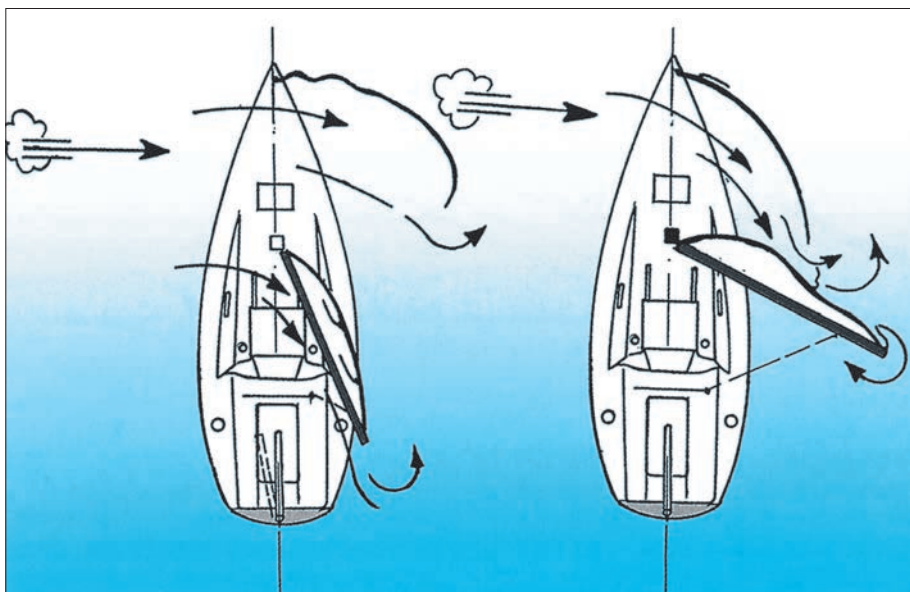


Если надо увалить с крутого курса на полный и при этом не потерять скорость, следует лишь немного переложить руль. Одновременно медленно потравливают оба паруса, чтобы передние шкаторины не начинали запласкивать. Потравливание можно точно контролировать по поведению «колдунчиков». Как только рулевой ляжет на новый курс, производят точную настройку. Чувствительный указатель скорости может оказать при этом хорошую помощь. Задние шкаторины обоих парусов должны стоять приблизительно параллельно друг другу.

Если паруса выбраны слишком туго, яхта сильно кренится и не развивает оптимальной скорости. Давление на руль большое, и «колдунчики» на подветренной стороне паруса поднимаются. Следовательно, нет плавного обтекания паруса, шкоты следует потравить.

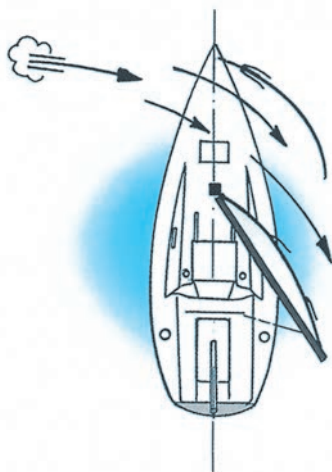


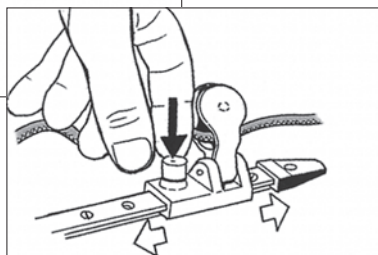
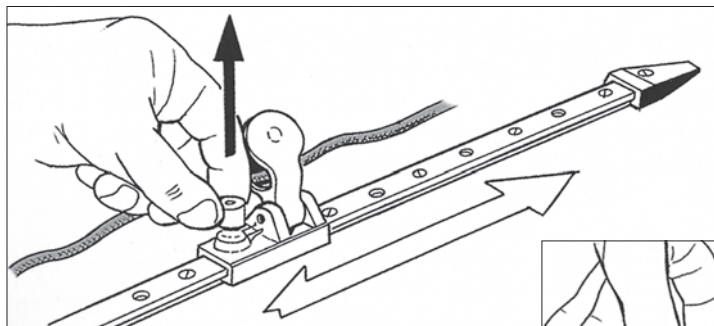
Если паруса слишком растравлены, передние шкаторины начинают заплывать, наветренные нитки поднимаются. Оба паруса следует добрать до тех пор, пока наветренные нитки не лягут на парус.



Рисунки сверху показывают два крайних неправильных положения, а рисунок справа – правильное состояние настройки на остром курсе. На рисунке слева гика-шкот слишком сильно выбран, шкот гениу слишком далеко вытравлен. Рулевой должен по давлению на руль чувствовать, что в настройке ошибка – яхта сильно приводится. Оба шкота должны быть по-новому отрегулированы, пока все «колдунчики» не расположатся оптимально. Пример рядом показывает другой экстремальный случай: гика-шкот перетравлен, шкот гениу перебит. Из-за этого происходит задувание в грот, заметное по «пузу» в наветренную сторону. В зависимости от типа яхты такое состояние настройки заметно по более или менее сильному стремлению яхты уваливаться: верный признак крайне неверной настройки парусов. При правильной настройке задние шкаторины обоих парусов стоят примерно параллельно

друг другу. Так как это заметно только с некоторого расстояния, паруса следует регулировать с помощью «колдунчиков». Паруса выставлены оптимально, когда рулевой ощущает лишь незначительное давление на руль, небольшое стремление яхты идти на привод. В этом случае яхта развивает наибольшую возможную скорость.





Кипа гены на полных курсах должна быть расположена иначе, чем на лавировке. В зависимости от угла вымпельного ветра ее сдвигают больше или меньше вперед. С несколькими «колдунчиками» на геее можно легко найти правильное положение – все нити должны прилегать к парусу.

Кипу гены следует переставлять тогда, когда на шкоте уменьшается или совсем исчезает нагрузка (в противном случае велика вероятность травмы!). Обе кипы следует установить совершенно одинаково.



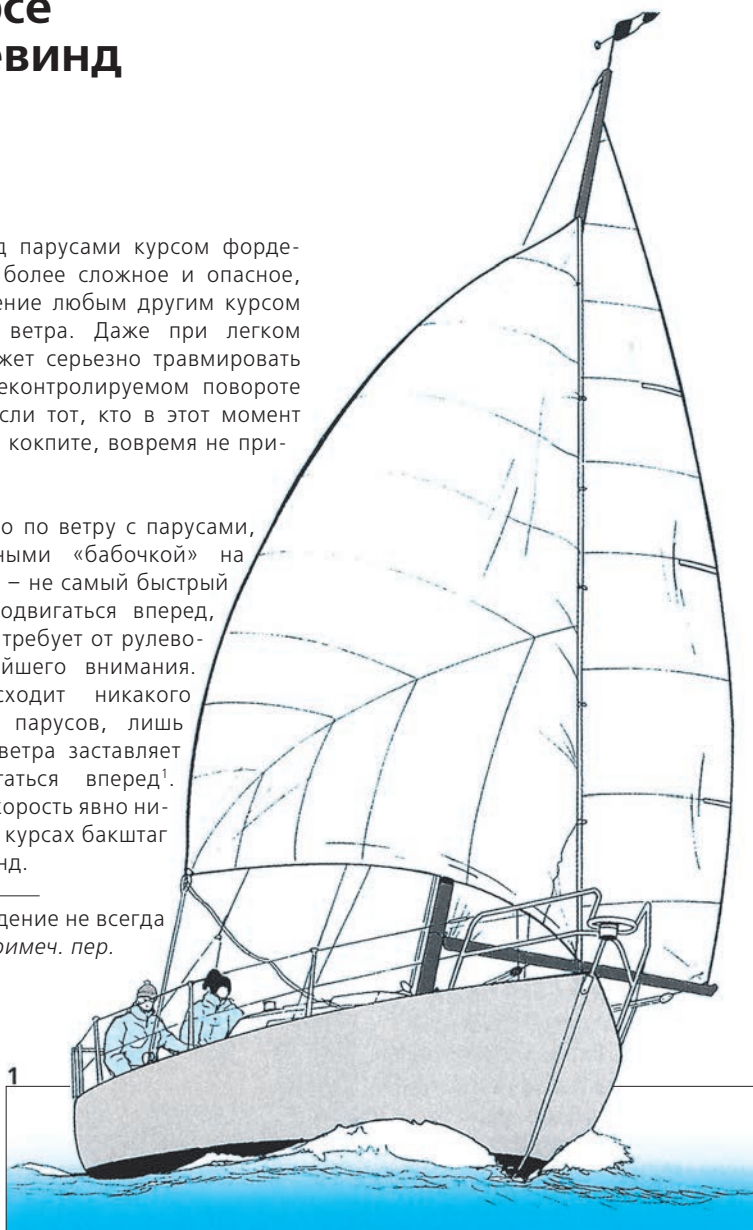
При полном бейдевинде кипы гены лишь немного передвигают вперед. Каретку гика-шкота передвигают по погону под ветер настолько, чтобы «колдунчики» грота развевались горизонтально.

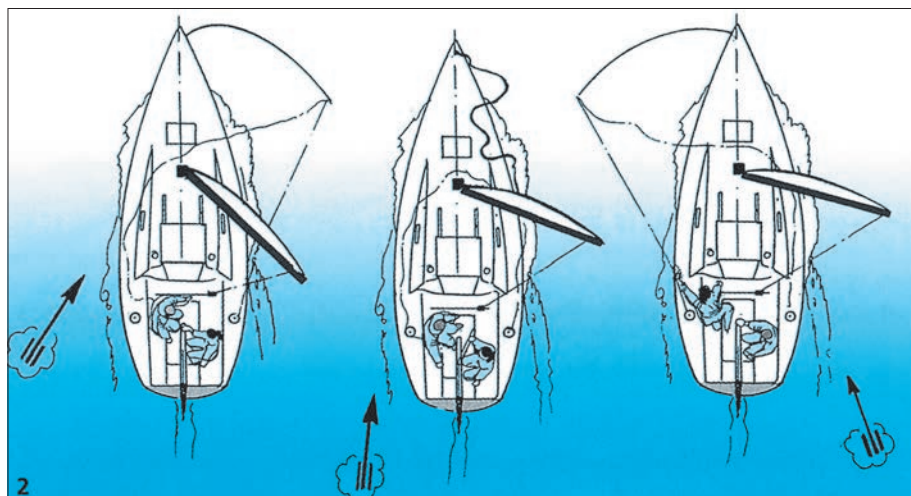
На курсе фордевинд

Хождение под парусами курсом фордевинд — дело более сложное и опасное, нежели хождение любым другим курсом относительно ветра. Даже при легком бризе гик может серьезно травмировать голову при неконтролируемом повороте фордевинд, если тот, кто в этот момент будет стоять в кокпите, вовремя не пригнетса.

- 1 Идти прямо по ветру с парусами, поставленными «бабочкой» на оба борта, — не самый быстрый способ продвигаться вперед, однако он требует от рулевого высочайшего внимания. Не происходит никакого обтекания парусов, лишь давление ветра заставляет яхту двигаться вперед¹. Поэтому скорость явно ниже, чем на курсах бакштаг или галфинд.

¹ Это утверждение не всегда верно. — *Примеч. пер.*



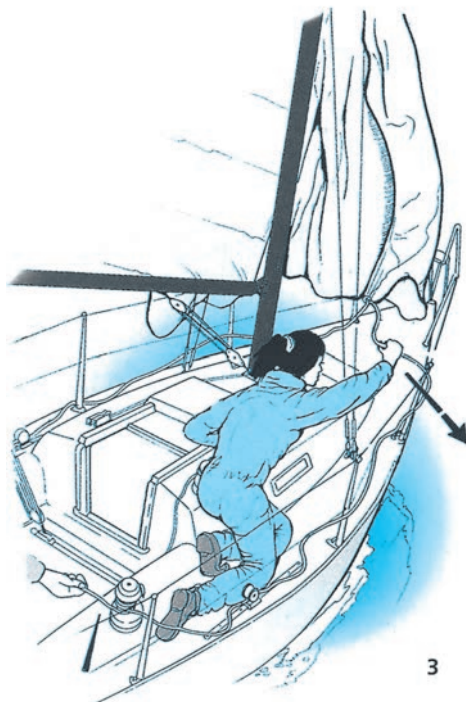


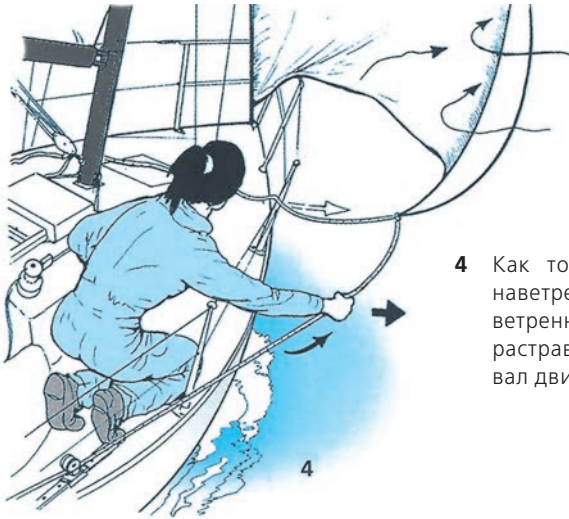
2 Чтобы гюня могла тянуть, ветер должен отойти на несколько градусов на подветренный борт (*справа*). При этом требуется повышенное внимание, так как уже незначительное уваливание под ветер может привести к непреднамеренному повороту фордевинд.

При направлении ветра прямо с кормы (*посередине*) и постановке стакселя на ту же сторону, где находится грот, гюня тянет крайне редко и часто полощет, громко хлопая.

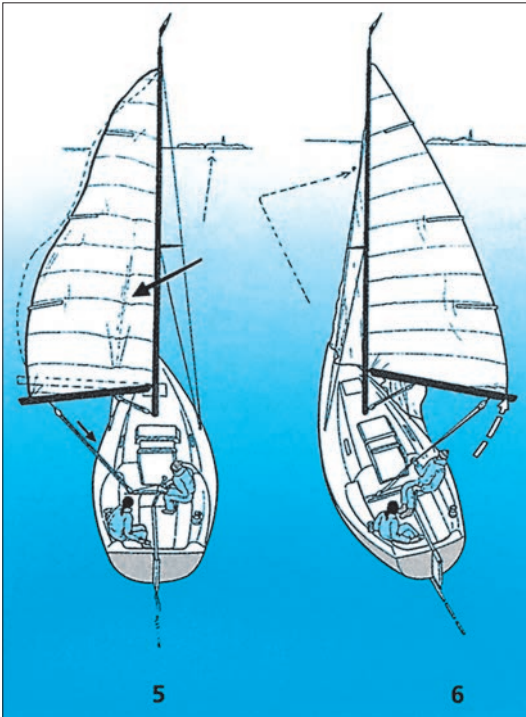
Курс бакштаг (*слева*) явно быстрее по сравнению с курсом прямо по ветру. Оба паруса стоят правильно и хорошо тянут.

3 Чтобы перебросить гюню «на бабочку», член экипажа должен пройти на бак. Рулевой тянет шкот, который наложен одним шлагом на лебедку. Шкотовый угол надо рукой вынести за борт, чтобы ветер мог наполнить гюню.

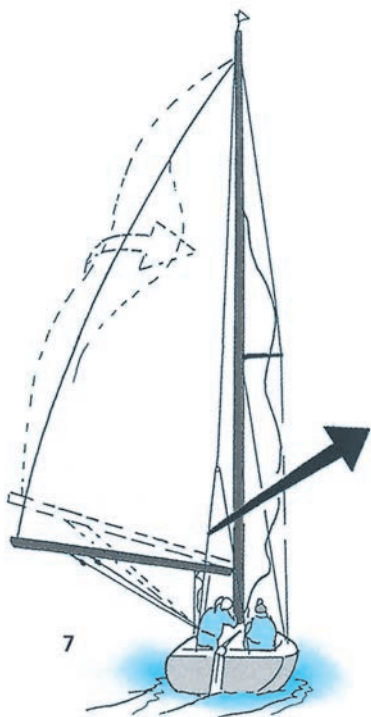




- 4 Как только ветер наполнит парус, наветренный шкот натянется. Подветренный шкот следует достаточно расправить, чтобы он не препятствовал движению шкотового угла.

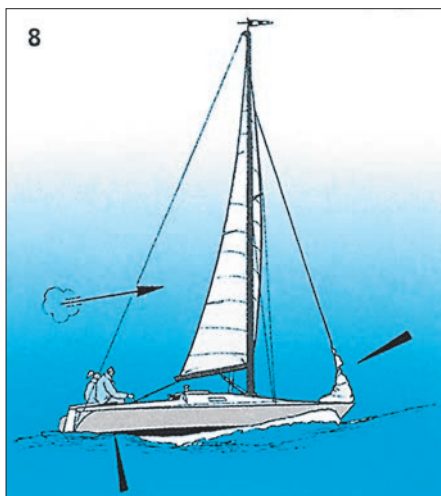
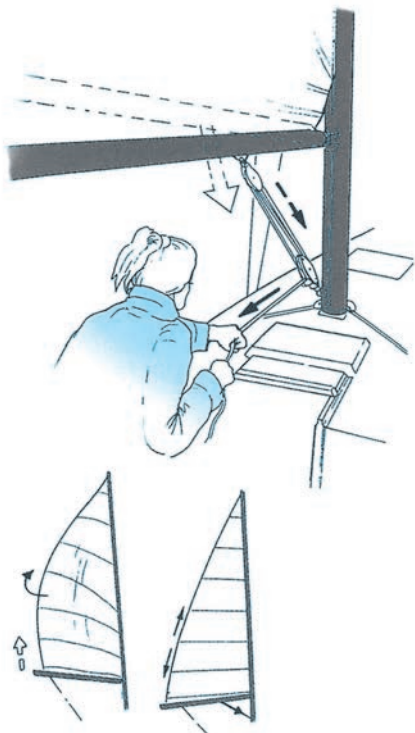


- 5 Идти курсом прямо по ветру не очень приятно. Помимо постоянной опасности произвольного поворота фордевинд, яхту еще и раскачивает, она переваливается с борта на борт, так что парус часто полочется и трется о ванты. Чтобы сохранять курс, надо постоянно следить за флюгаркой на топе мачты и, если можно, ориентироваться по заметному ориентиру на берегу.
- 6 К цели можно прийти быстрее, если немного привести. Идти тогда будет более безопасно. Правильно настроенная гюня будет лучше тянуть и способствовать развитию большей скорости. Если цель расположена прямо под ветром, ее тоже можно достичь быстрее, если идти в бакштаг и делать своевременные повороты фордевинд.



7 На курсе фордевинд грот всегда должен быть настроен правильно и совершенно иначе, чем на лавировке. Чтобы сделать парус более плоским, оттяжка гика должна быть туго набита. С прямой задней шкаториной ветру подставляется наибольшая площадь паруса. Это также препятствует стремлению гика подняться при повороте фордевинд.

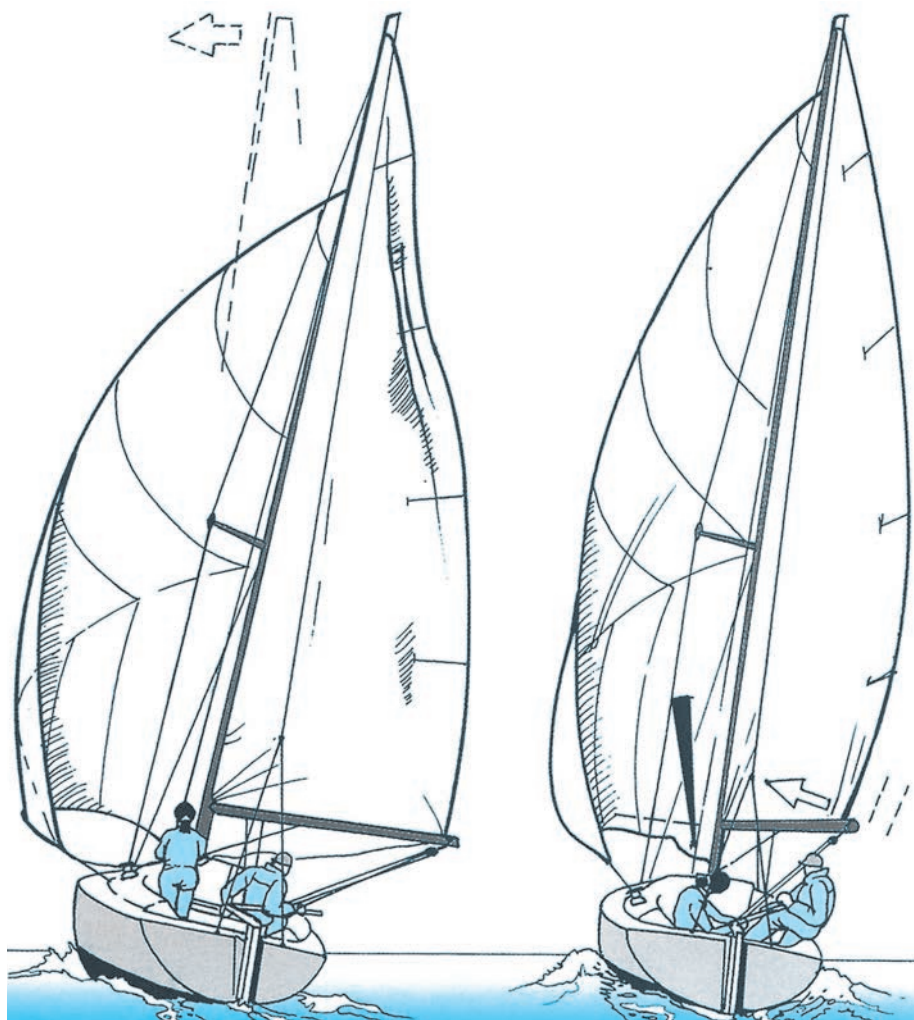
8 При сильном ветре стаксель лучше всего поберечь и надежно закрепить на баке. Ход яхты не станет ощутимо медленнее. Экипаж должен сидеть как можно ближе к корме, чтобы штевень оставался над водой, когда яхта скатывается с волны. Если при усилении ветра ситуация станет критической, следует взять рифы на гроте.



Поворот фордевинд на небольшой крейсерской яхте

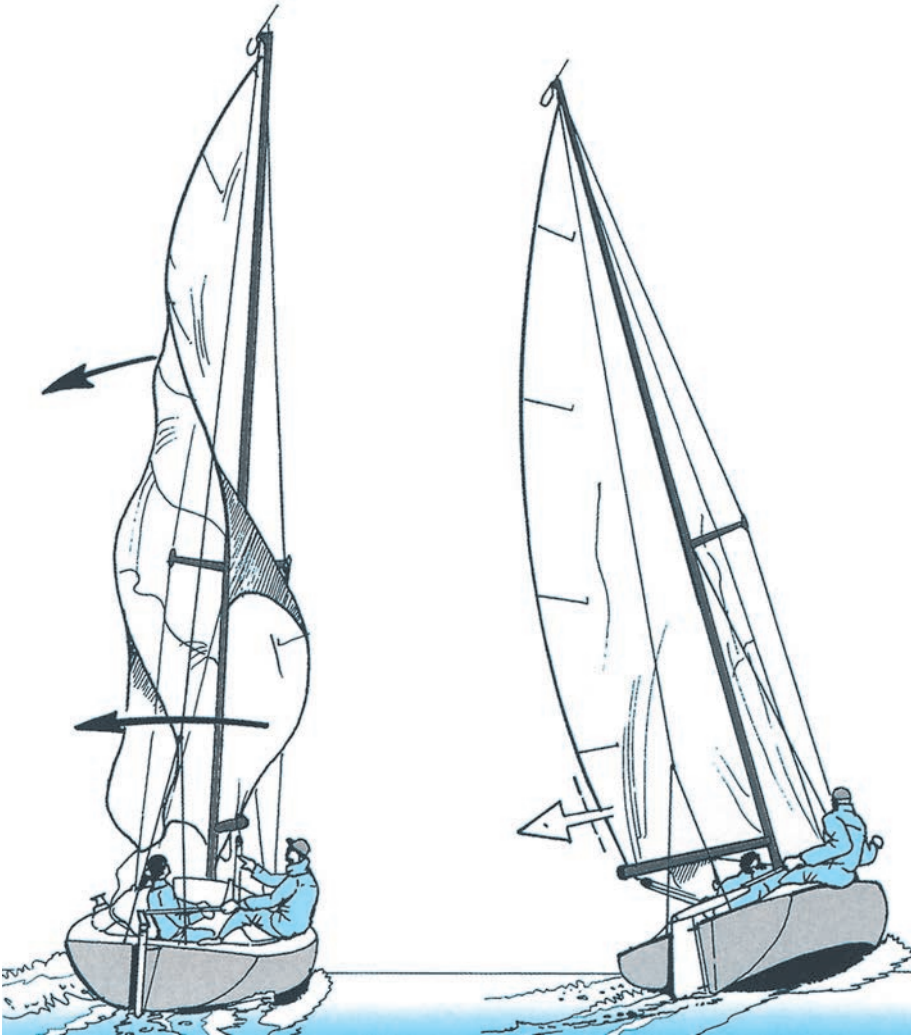
Тот, кто идет по ветру правым галсом и хочет изменить свой курс влево, должен сделать поворот через фордевинд. Основным парусом при повороте фордевинд является грот. Поскольку он вытравлен под ветер, при повороте его нужно выбрать как можно туже и при перемене курса снова вытравить. Этим полностью занят один человек. Рулевой должен медленно увалить и в нужный момент пересечь кормой линию ветра и сразу начать противодействовать рулем разворачиванию яхты на ветер. Рисунок изображает яхту в момент поворота фордевинд: стаксель переносят на другой борт уже после поворота.





На курсе фордевинд, когда оба паруса расправлены, яхта может начать раскачиваться. Поэтому часто на попутном курсе, когда стаксель стоит на борту, противоположном гроту («бабочкой»), гик страхуют специальной оттяжкой (завал-талью) от непреднамеренного

поворота фордевинд. Звучит команда: «К повороту фордевинд!» Завал-тали травят и отдают, рулевой уваливает. Гика-шкот при этом должен быть как можно быстрее выбран. Члены экипажа в этот момент находятся в кокпите и должны пригнать головы.

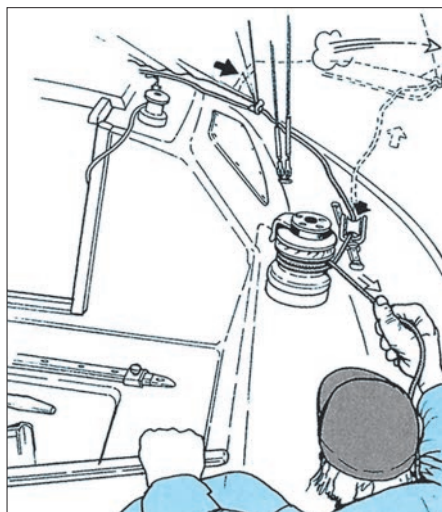
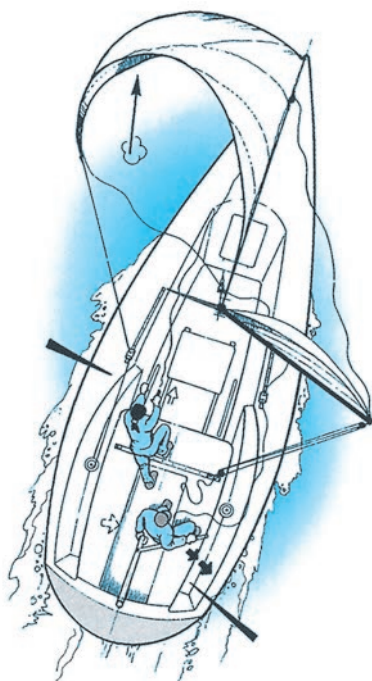


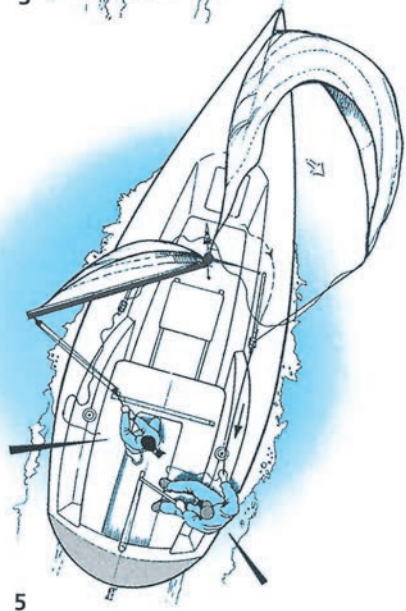
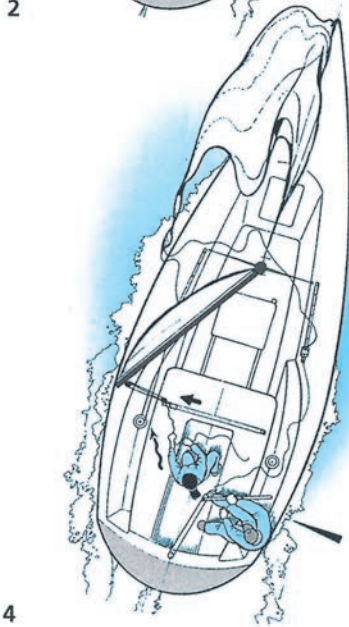
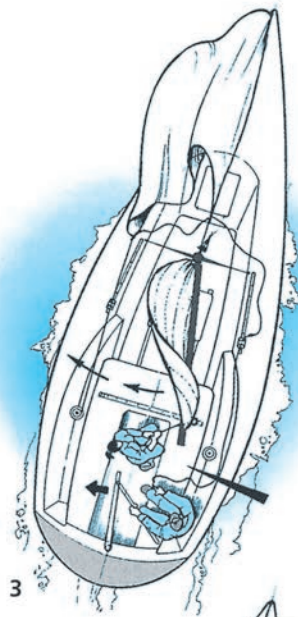
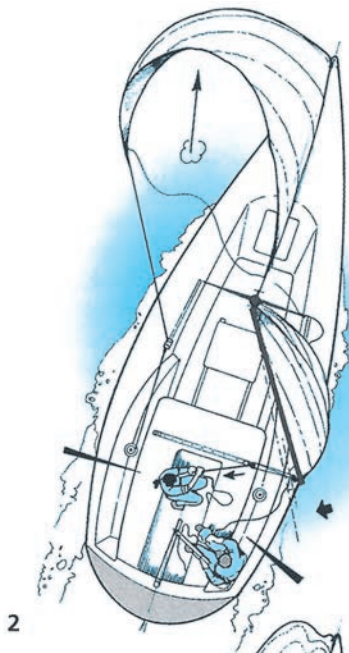
Грот наполняется ветром на другом борту, отчего яхта получает тенденцию привести. Это движение в привод может остановить рулевой при помощи руля. Конечно, при этом он не должен развернуть яхту назад настолько, чтобы грот снова перекинулся на другой борт.

Сразу после поворота фордевинд грот должен быть как можно больше вытравлен гика-шкотом, что при сильном ветре препятствует тому, чтобы яхта сильно кренилась и шла на привод. Если все выполнено правильно, после поворота фордевинд нужно сразу бросить шкот, чтобы не поранить пальцы.

- 1 Непосредственно перед поворотом фордевинд должны быть растравлены и отданы завал-тали, если они были заложены. В противном случае может произойти поломка гика. Рулевой садится на подветренный борт. Он управляет яхтой на курсе фордевинд и при повороте либо с помощью удлинителя, либо непосредственно румпелем. От ширины кокпита зависит, какой способ удобнее для рулевого.
- 2 Стаксель-шкот по-прежнему в стопоре, гика-шкот по команде «К повороту фордевинд!» выбирают втугую. Рулевой держит наготове другой стаксель-шкот и управляет яхтой так, чтобы ровно держать безопасный курс.
- 3 «Поворот!» Этой командой рулевой дает знать, что он переключивает руль для поворота. Другой член экипажа, работающий с гика-шкотом, наблюдает за гротом.
- 4 Поскольку грот был полностью выбран, теперь следует как можно быстрее растравить гика-шкот. Но осторожнее: можно поранить руки. В крайнем случае гика-шкот просто бросают. Рулевой дает команду: «Так держать!»
- 5 Гика-шкот полностью растравлен, подветренный стаксель-шкот отдают. В то время как рулевой держит надлежащий курс и гика-шкот застопорен, матрос подбирает стаксель-шкот на другом борту. Заводят завал-тали на новом галсе.

Если подготовленный к повороту фордевинд стаксель-шкот уже заложен двумя шлагами на лебедку, после поворота его можно выбрать настолько, чтобы шкотовый угол был примерно на уровне вент. Если вовремя этого не сделать, ветер не наполнит стаксель.

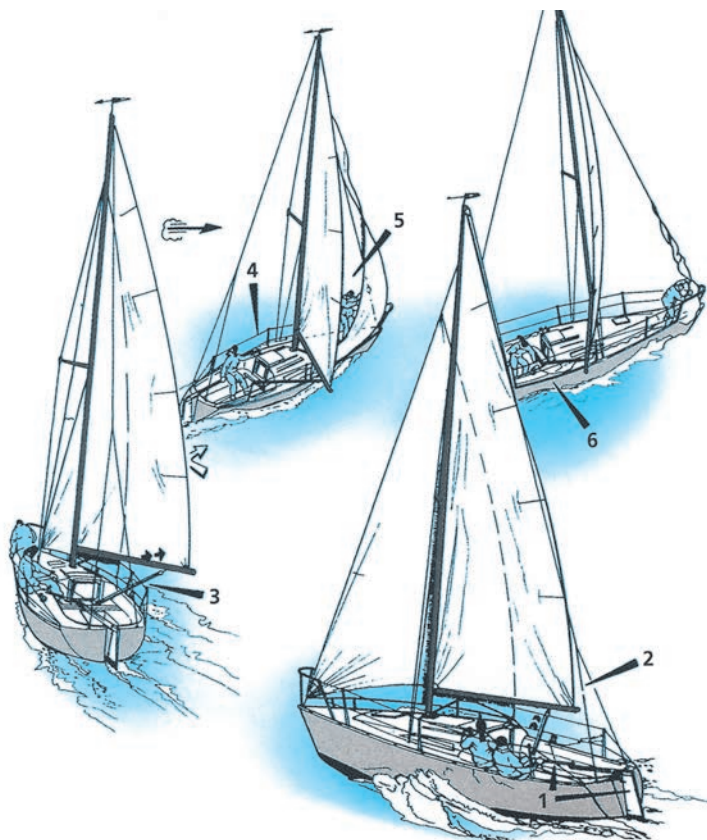




Смена стакселя при малочисленном экипаже

Время для замены стакселя наступает при следующих условиях.

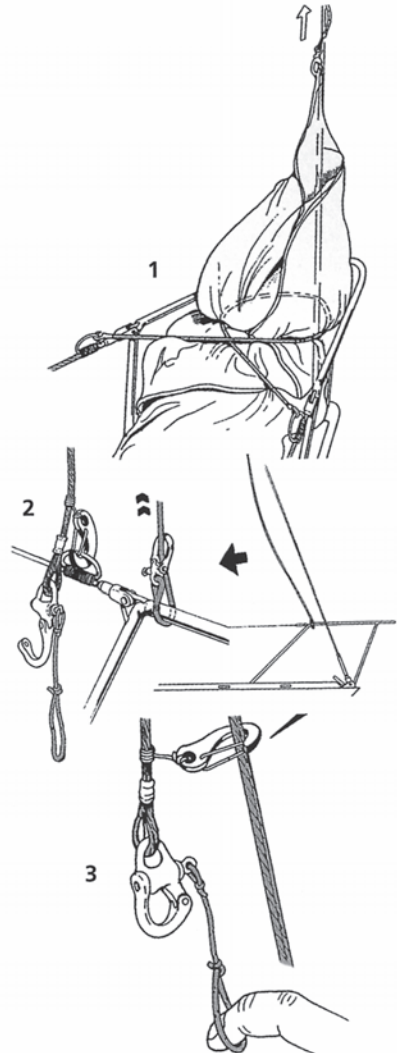
- 1 Давление на руль настолько велико, что яхта едва удерживается на курсе.
- 2 Грот должен быть открыт настолько, чтобы яхту не бросало на ветер. Стаксель проще всего поменять на курсе фордевинд.
- 3 Рулевой тревит гика-шкот и уваливает. Матрос идет по наветренному борту вперед.
- 4 Рулевой тревит стаксель-фал, на баке майнает.
- 5 матрос стаксель на палубу.
- 6 Подветренный шкот полностью тревят, и парус плотно собирают внутри носового релинга.

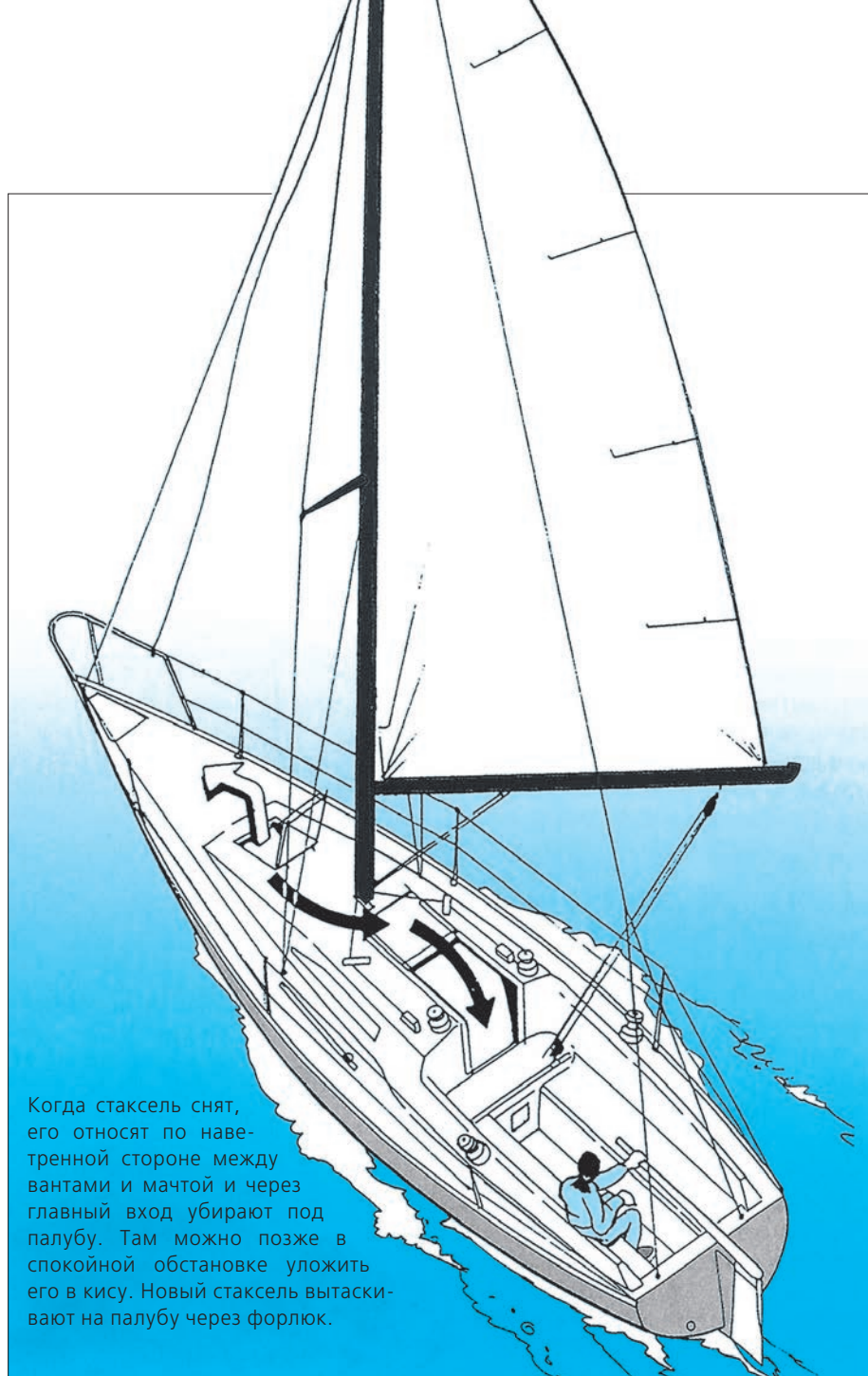


Различают два основных случая замены стакселя – большого стакселя на меньший, когда ветер усиливается и, наоборот, когда он стихает. Процесс в обоих случаях протекает одинаково: неважно, собираетесь ли вы поставить малый стаксель, штормовой стаксель или геную. Наиболее трудной является смена парусов, когда ветер усиливается настолько, что яхта не может больше нормально идти, сильно приводится, а на лавировке слишком сильно кренится. Именно тогда матрос должен идти на нос, на корме из всего малочисленного экипажа остается только рулевой. Поэтому при сильном ветре важно надевать спасательные жилеты со страховочными линиями и всегда к чему-нибудь пристегиваться карабином. Это относится ко всем членам экипажа на палубе, так как при сильном ветре и волнении исключительно трудно вылавливать упавшего за борт. Если замена парусов продлится на несколько минут дольше, это, в конечном счете, не играет роли – в любом случае безопасность важнее всего.

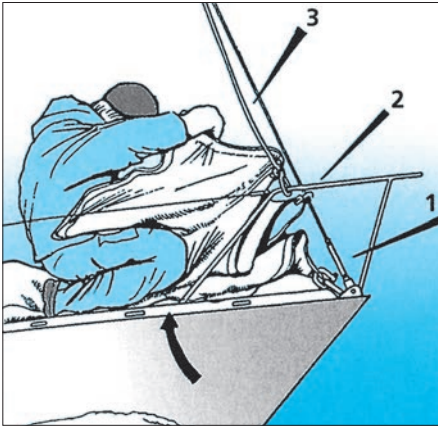
- 1 Снятый стаксель, сложенный внутри носового релинга, страхуют резиновым стропом или сезнем. На курсе фордевинд это сравнительно просто – давление ветра незначительное, благодаря чему освобождаются руки и можно отсоединить шкоты, не опасаясь, что парус унесет ветром за борт.
- 2 Фал отсоединяют и крепят на носовом релинге. Для этого его один раз обносят вокруг релинга и застегивают карабином на себя. Еще проще сделать это с помощью прикрепленного бензелем дополнительного гака и небольшой петли на талрепе леера.
- 3 Подобный гак также в дальнейшем облегчит крепление фала к другому стакселю: если его зацепить за штаг,

он будет удерживать фал вблизи фалового угла паруса. Петля на карабине облегчает его открывание, так как стандартное закрепленное на защелке кольцо очень маленькое и мокрыми руками открыть карабин трудно.



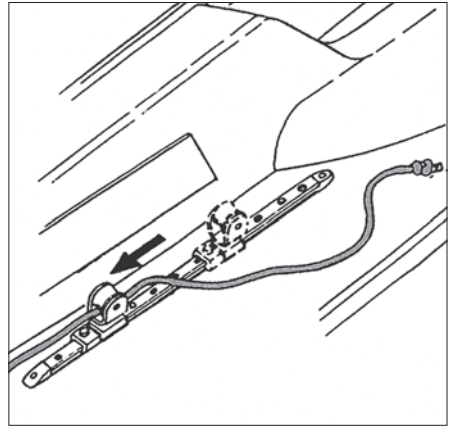


Когда стаксель снят, его относят по навстреченной стороне между вантами и мачтой и через главный вход убирают под палубу. Там можно позже в спокойной обстановке уложить его в кису. Новый стаксель вытаскивают на палубу через форлюк.

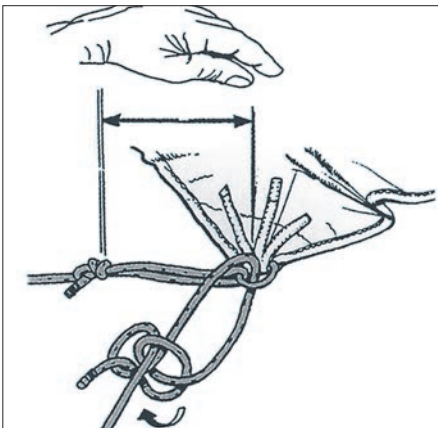


Крепление нового стакселя происходит в следующей последовательности:

- 1 Крепят галсовый угол.
- 2 Карабины крепят за штаг.
- 3 Наконiec, крепят фал.



Если возможно, прямо из кокпита переставляют кивы шкота для нового стакселя. В этом очень помогает маркировка на погоне.



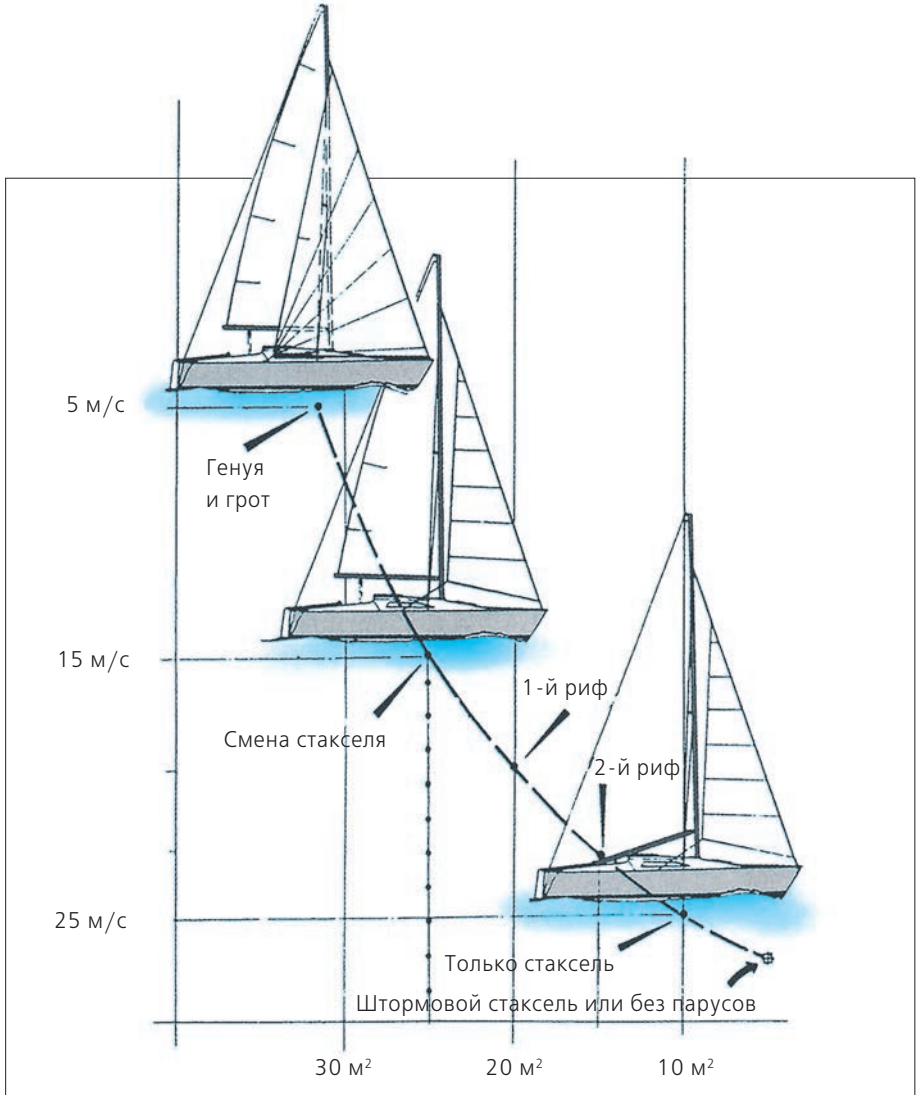
Шкоты крепят к шкотовому углу беседочными узлами. Если парус скроен так, что шкотовый угол доходит прямо до кивы, то петля узла должна быть короткой.



Прежде чем крепить фал к парусу, следует проконтролировать, свободно ли он проходит вдоль форштага и краспиц до блока или входного отверстия. Если он перехлестнет с такелажем, парус поднять не удастся.

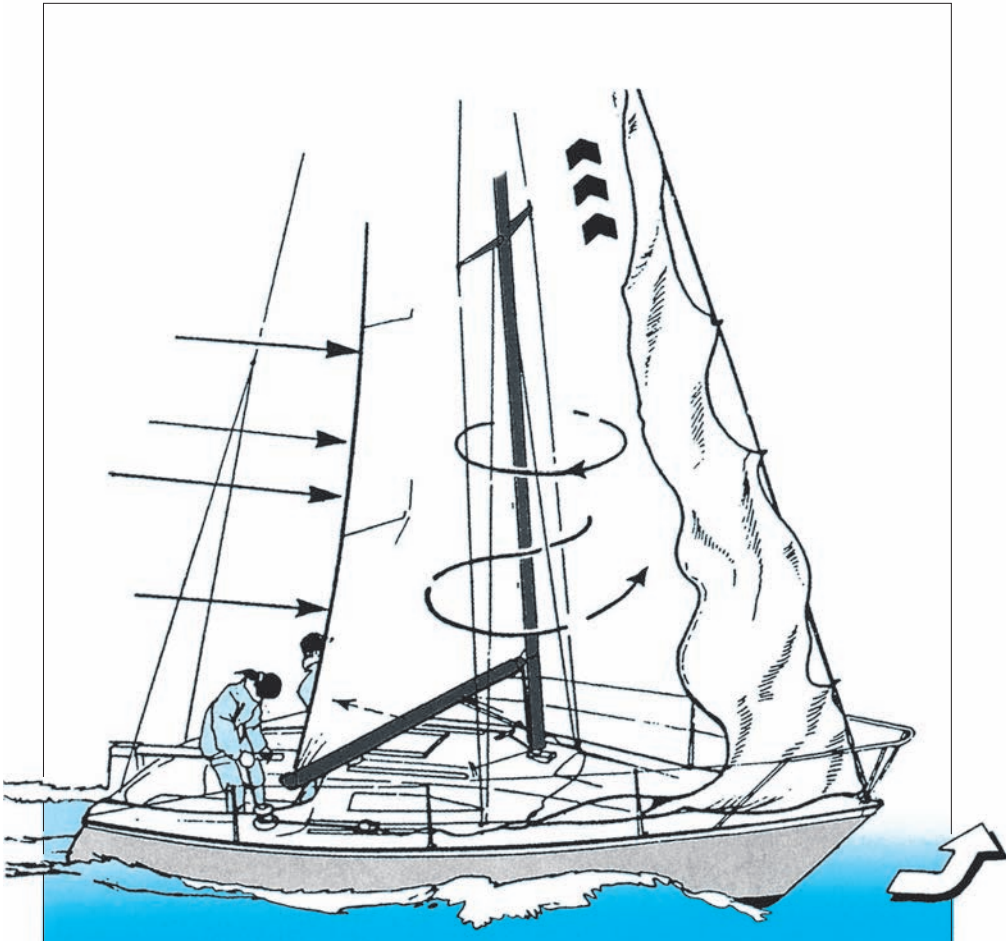
Показанный график является лишь примером и поэтому, естественно, не подходит для всех типов яхт. Он должен только пояснять, как на современной небольшой морской или прибрежной

крейсерской яхте обычно меняют стаксель. На большинстве маленьких яхт не бывает больше двух стакселей. Следующим шагом после смены стакселя будет взятие рифов.



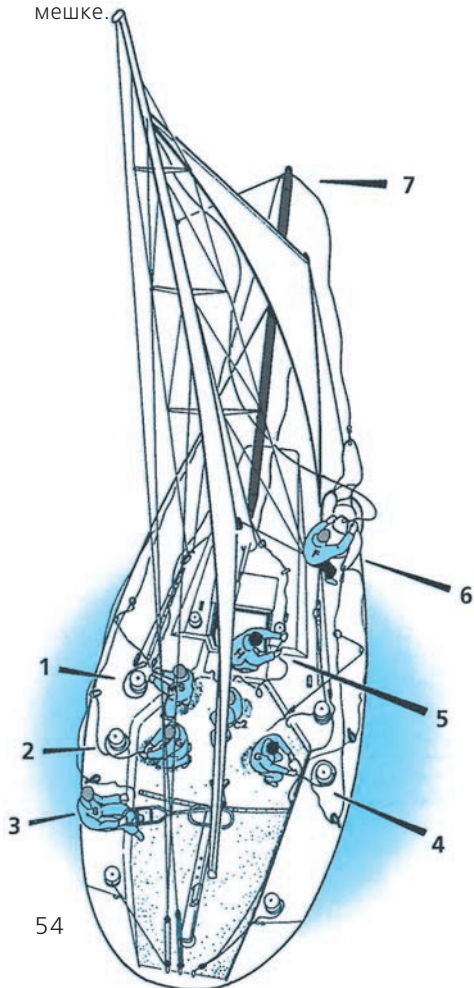
Держа курс фордевинд, достают из кока новый стаксель. Пока грот закрывает носовую часть яхты, ветер стаксель не раздувает. И все же чем быстрее он будет

поставлен, тем лучше. Рулевой должен при этом взять шкот в руку и заложить на лебедку два шлага.



Постановка спинакера

На рисунках спинакер ставят на левом галсе. Спинакер надо расположить на правом борту. Брас и шкот уже заложены, сам спинакер находится еще в своем мешке.



Постановка спинакера на наветренной марке с последующим уваливанием считается стандартной операцией. Однако команда должна четко взаимодействовать. Поскольку на современных круизно-гоночных яхтах число лебедок сведено до минимума, одни и те же лебедки используются при разных операциях.

Непосредственно перед подходом к наветренному знаку спинакер подготавливают к постановке.

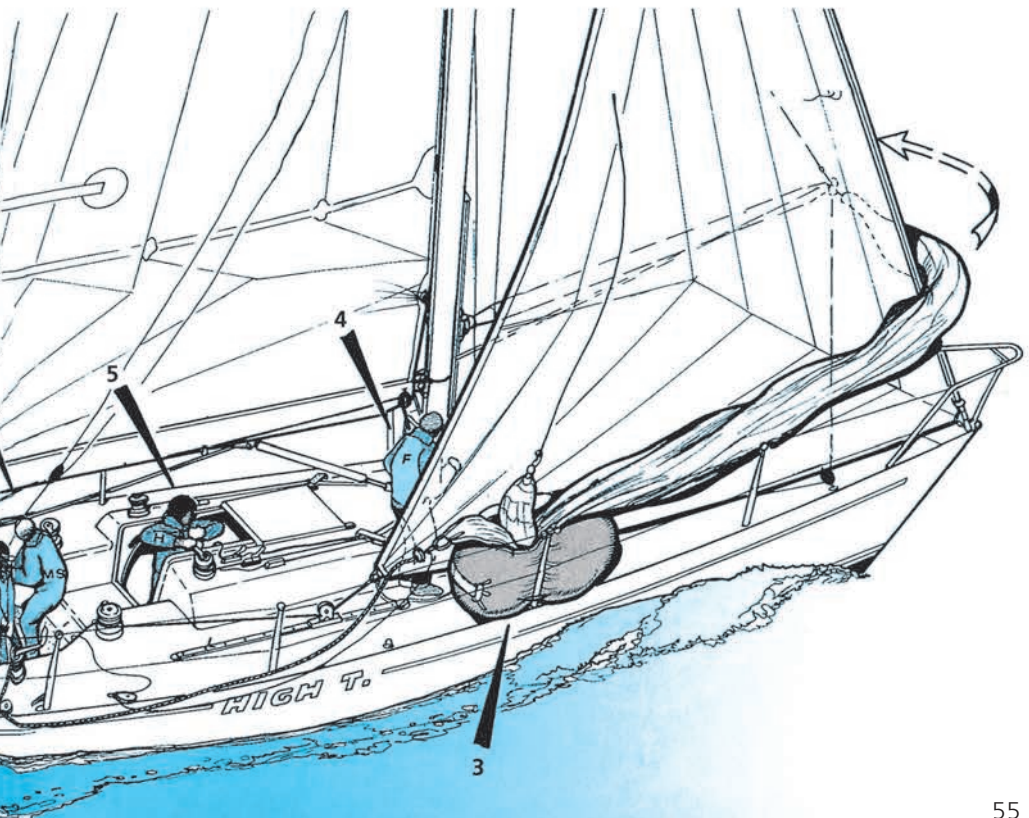
- 1 Матрос на гика-шкоте (MS) закладывает гика-шкот на свободную наветренную лебедку стаксель-шкота и готовит его к вытравливанию.
- 2 Настройщик генуи (G) накладывает спинакер-брас на освободившуюся к этому моменту лебедку гика-шкота.
- 3 Рулевой (S) держит курс на наветренный знак.

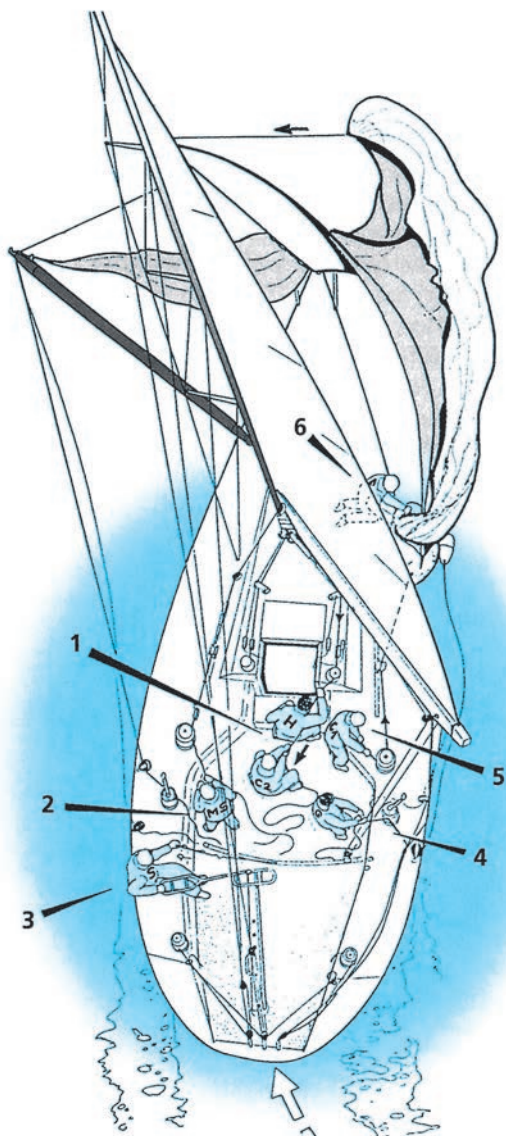


- 4 Второй шкотовый (G) накладывает спинакер-шкот на подветренную лебедку гика-шкота.
- 5 Матрос на фалах (H) подготавливает спинакер-фал и фал генуи.
- 6 Баковый (F) пристегивает фал.
- 7 Спинакер-гик уже установлен.

В следующие секунды яхта достигает наветренного знака.

- 1 Тактик (Т) полностью растравливает подветренный бакштаг. Именно он решает, когда поднимать спинакер.
- 2 Шкотовый (G) держит наготове спинакер-шкот.
- 3 Мешок спинакера прикреплен к леерам и полностью открыт.
- 4 Баковый идет к мачте, чтобы помочь выбрать фал.
- 5 Матрос (H) в люке готовится отдавать фал генуи.
- 6 Матрос на гика-шкоте (MS) выбирает спинакер-брас так, чтобы шкотовый угол спинакера поднялся к ноку спинакер-гика. При сильном ветре спинакер-брас должен быть выбран настолько, чтобы гик не касался штага – современные гики из углепластика при ударе очень легко ломаются.
- 7 Штурман (N) готов травить бакштаг и ахтерштаг и наблюдает за окружающей обстановкой непосредственно у бую.

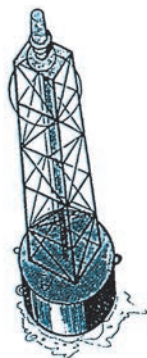




Наветренный знак на треведре. Тактик командует: «Поднять спинакер!»

1 Матрос на фалах (Н) вместе с другим матросом в кокпите (С2) добирают последние метры спинакер-фала. Баковый (F) помогает им лишь на первых порах.

2 Матрос на гика-шкоте (MS) тревит шкот по мере того, как



3 рулевой (S) медленно уваливает, наблюдая при этом за маневром.

4 Спинакер-шкот в зависимости от силы ветра накладывается на лебедку одним или несколькими шлагами, шкотовый (G) работает на спинакер-шкоте, наблюдая за наветренной шкаториной спинакера.

5 Матрос в кокпите (С1) тревит шкот генуи, в то время как

6 баковый (F) помогает нижней части спинакера выйти из мешка.

Спинакер полностью поставлен непосредственно у знака.

1 Матрос на фалах (Н) сначала закладывает спинакер-фал в стопор и одновременно тревит фал генуи.

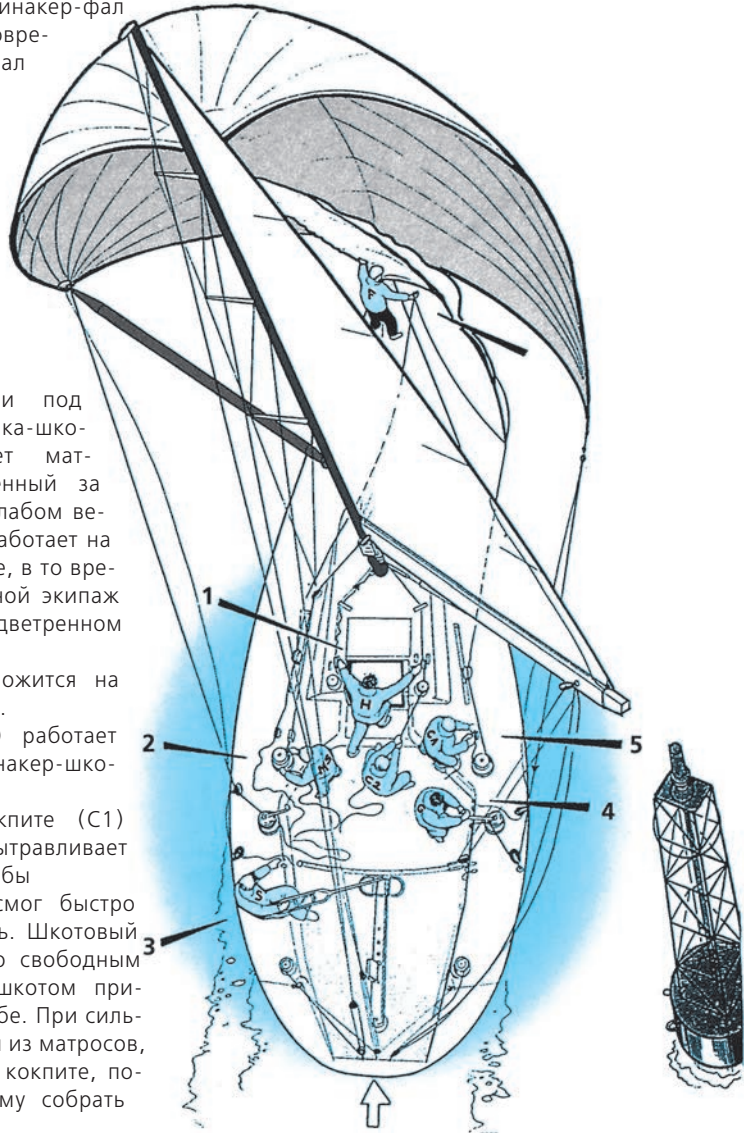
2 При движении под спинакером гика-шкотом управляет матрос, ответственный за него, но при слабом ветре он также работает на спинакер-брасе, в то время как остальной экипаж сидит на подветренном борту.

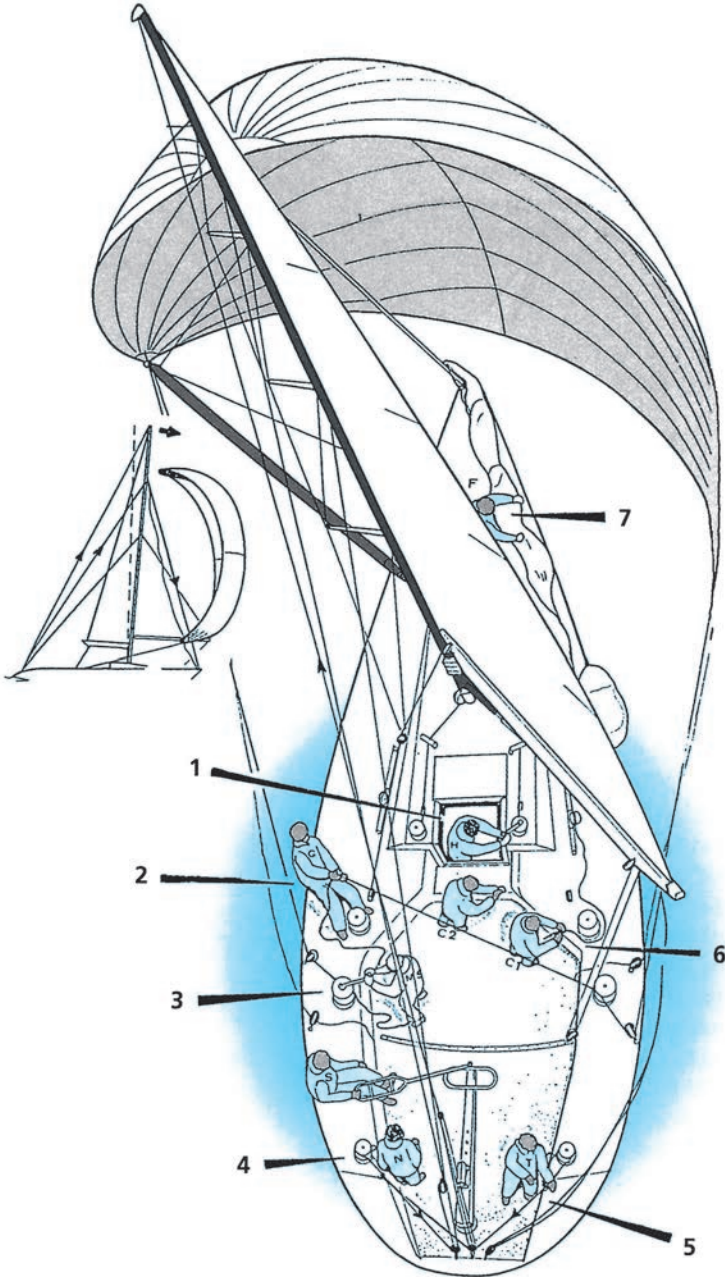
3 Рулевой (S) ложится на желаемый курс.

4 Шкотовый (G) работает только на спинакер-шкоте.

5 Матрос в кокпите (С1) полностью вытравливает шкот генуи, чтобы

6 баковый (F) смог быстро убрать стаксель. Шкотовый угол вместе со свободным наветренным шкотом прижимают к палубе. При сильном ветре один из матросов, работающий в кокпите, помогает баковому собрать стаксель.



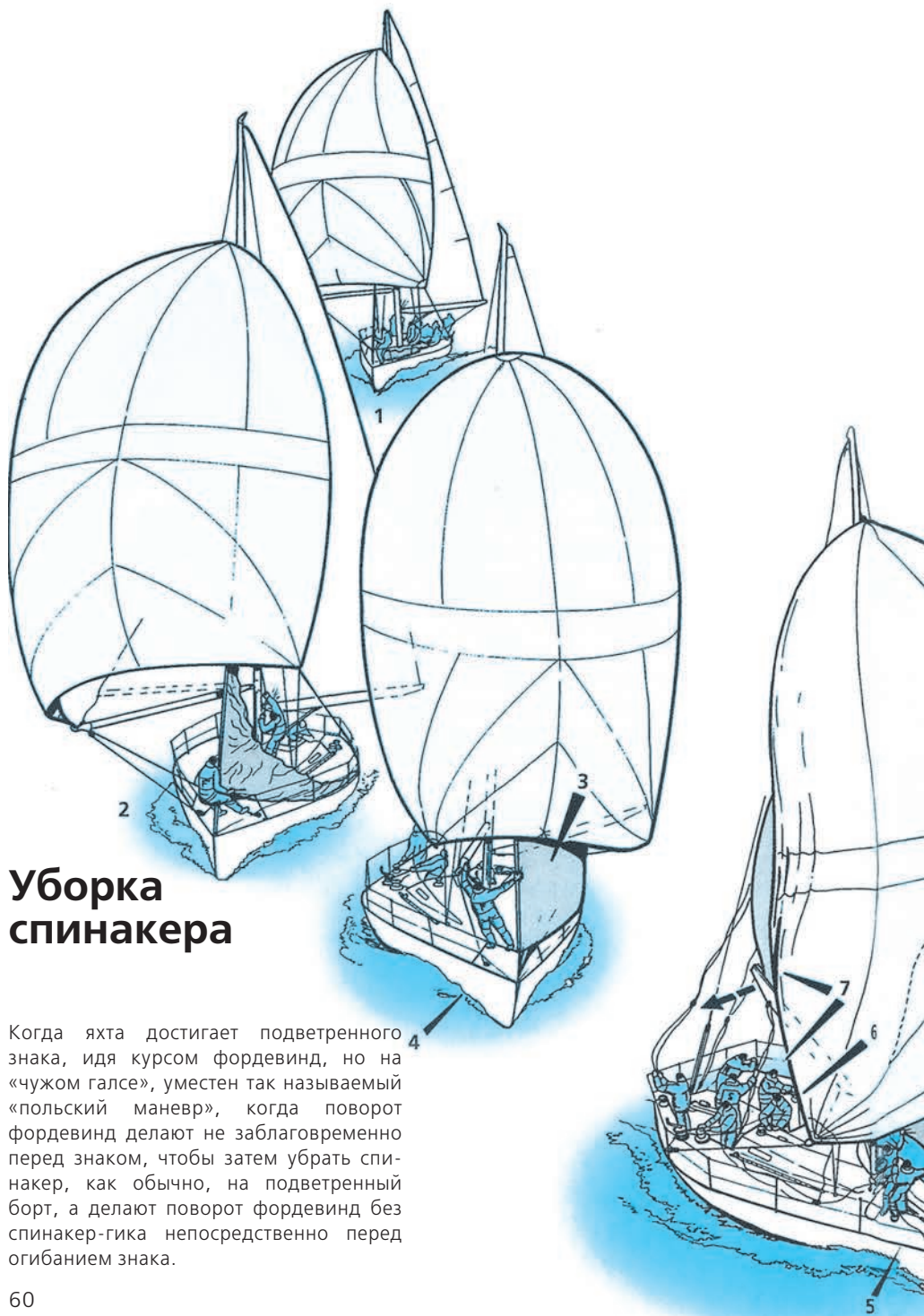


На курсе фордевинд мачту наклоняют больше вперед, чтобы можно было использовать наибольшую площадь паруса под ниспадающий к поверхности воды ветер.

- 1** После того как рулевой уваливает яхту на курс прямо по ветру, матрос на фалах (Н) туго выбирает стаксель-фал, карабин которого к этому времени заложен за носовую оковку, чтобы наклонить топ мачты вперед.
- 2** Шкотовый (G) стоит на наветренном борту со спинакер-шкотом в руках. При легком ветре он справляется

один, травит и выбирает шкот, при сильном ветре член экипажа из числа работающих в кокпите должен стоять на лебедке.

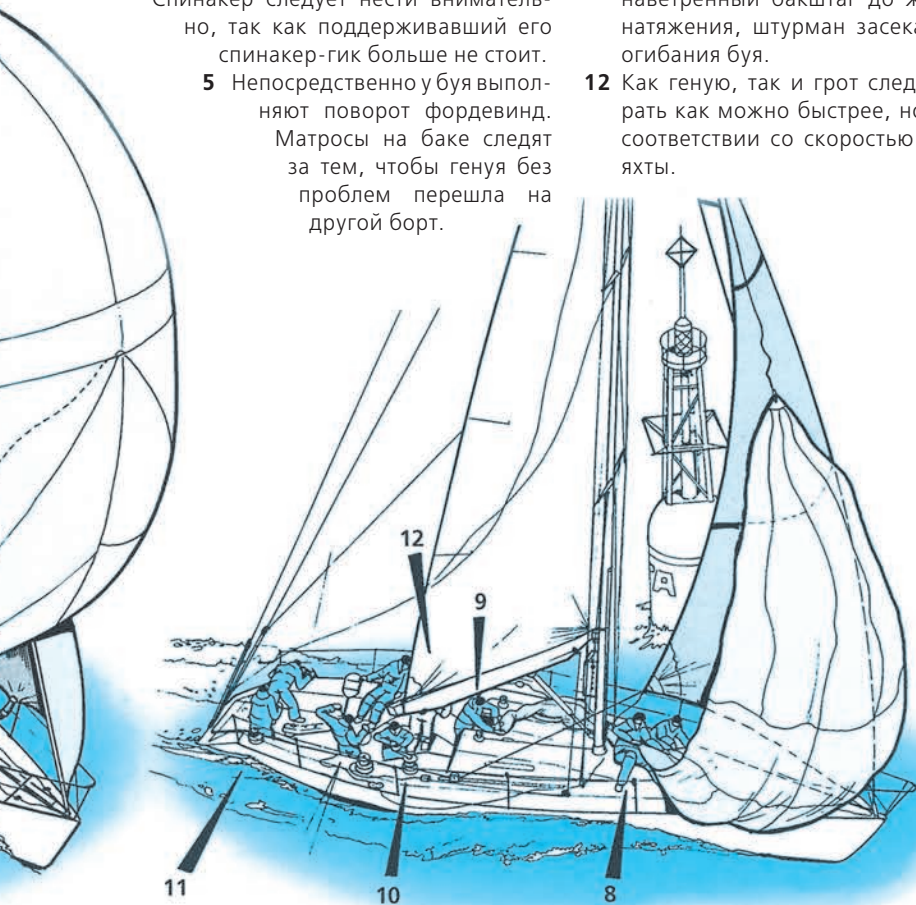
- 3** Матрос на гика-шкоте (MS) работает по мере необходимости на спинакер-брасе.
- 4** Штурман (N) растравливает бакштаг,
- 5** а тактик (Т) – ахтерштаг, чтобы мачта могла наклониться вперед.
- 6** Стаксель-шкот лежит свободно, чтобы в случае необходимости стаксель мог быть быстро поставлен.
- 7** Баковый (F) свободными складками складывает геную и подвязывает ее к леерам, чтобы ее не смыло за борт.



Уборка спинакера

Когда яхта достигает подветренного знака, идя курсом фордевинд, но на «чужом галсе», уместен так называемый «польский маневр», когда поворот фордевинд делают не заблаговременно перед знаком, чтобы затем убрать спинакер, как обычно, на подветренный борт, а делают поворот фордевинд без спинакер-гика непосредственно перед огибанием знака.

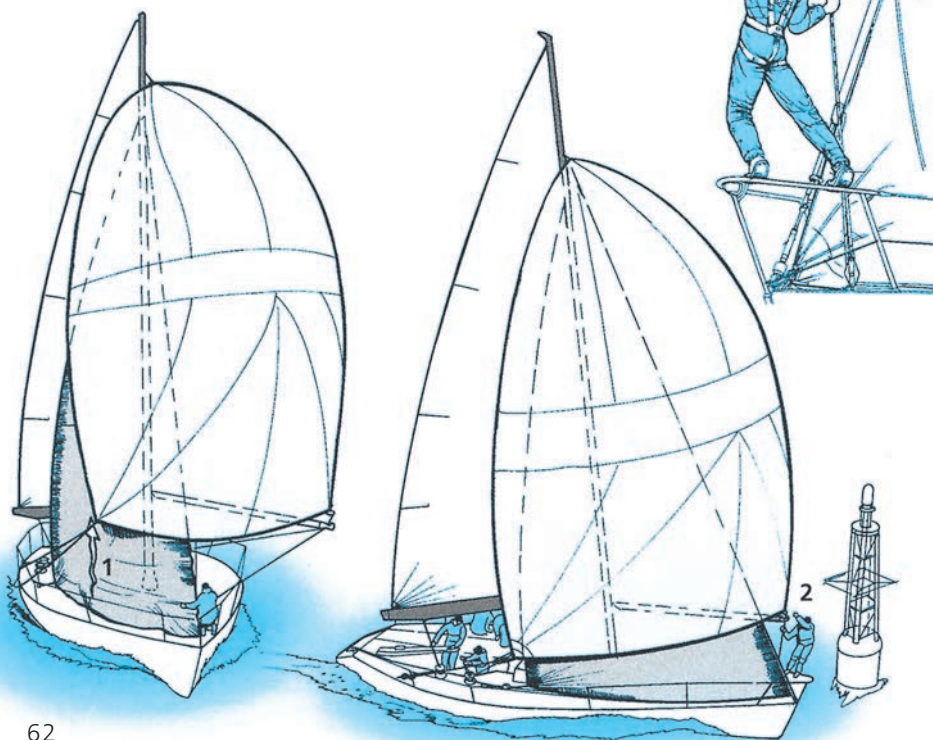
- 1 На курсе фордевинд гюня должна быть своевременно подготовлена к постановке.
- 2 Момент подъема гюни на фордевинде не так уж значим. Это должно происходить не прямо перед бумом, так как баковый будет полностью занят.
- 3 В то время как гюня уже полностью поставлена и шкоты обтянуты,
- 4 отстегивают спинакер-гик и укладывают его на палубу. Рулевой должен задать яхте такую траекторию, чтобы после поворота фордевинд она легла на курс гоночного бейдевинда в непосредственной близости от знака. Спинакер следует нести внимательно, так как поддерживавший его спинакер-гик больше не стоит.
- 5 Непосредственно у бую выполняют поворот фордевинд. Матросы на баке следят за тем, чтобы гюня без проблем перешла на другой борт.
- 6 Матросы на гюне травят наветренный шкот и быстро выбирают его на подветренном борту.
- 7 Команда в кокпите одновременно выполняет обычный поворот фордевинд.
- 8 Сразу после поворота фордевинд спинакер убирают.
- 9 Матрос на фалах следит за тем, чтобы спинакер-фал мог свободно вытравливаться, и помогает убирать спинакер через люк под палубу.
- 10 Матрос на гюне туго выбирает шкот по мере поворота яхты.
- 11 В то время как тактик еще набивает наветренный бакштаг до желаемого натяжения, штурман засекает время огибания бую.
- 12 Как гюню, так и грот следует добирать как можно быстрее, но всегда в соответствии со скоростью поворота яхты.

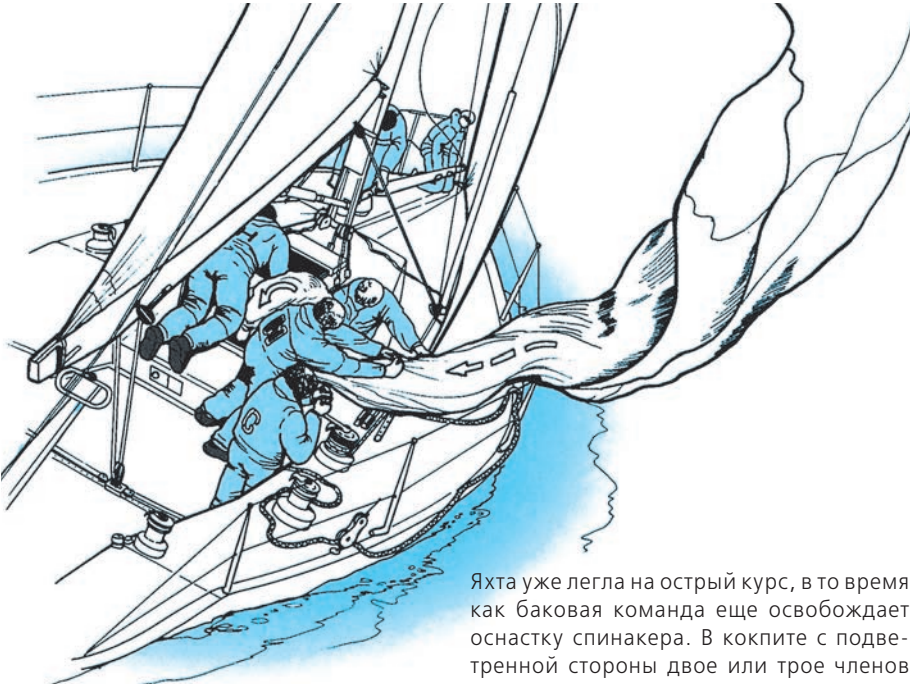


Обычный способ уборки спинакера целесообразен всегда, когда много судов собираются вместе у подветренного знака. В этом случае есть возможность при необходимости убрать спинакер несколько раньше, чтобы избежать хаотической обстановки, когда яхта либо потеряет ход, либо надо будет обходить толпу по дуге. Решение, на каком галсе подходить к знаку, зависит от общей ситуации; при этом, конечно, нужно следовать правилам парусных соревнований.

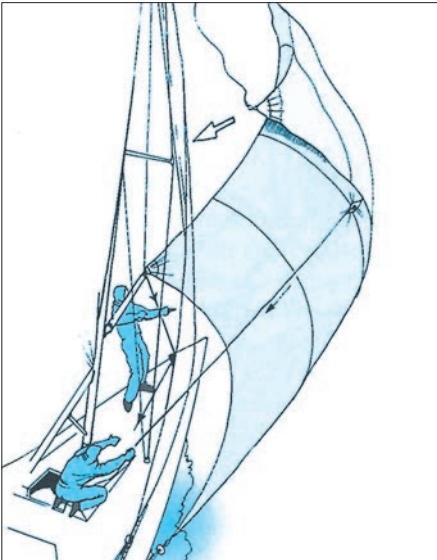
1 При постановке генуи нужно не опоздать, учитывая то, что иногда не удается избежать заедания передней шкаторины в обтекателе форштага. Шкот генуи при постановке должен оставаться растряпанным, чтобы не нарушить потока ветра в спинакер и избежать его опадения.

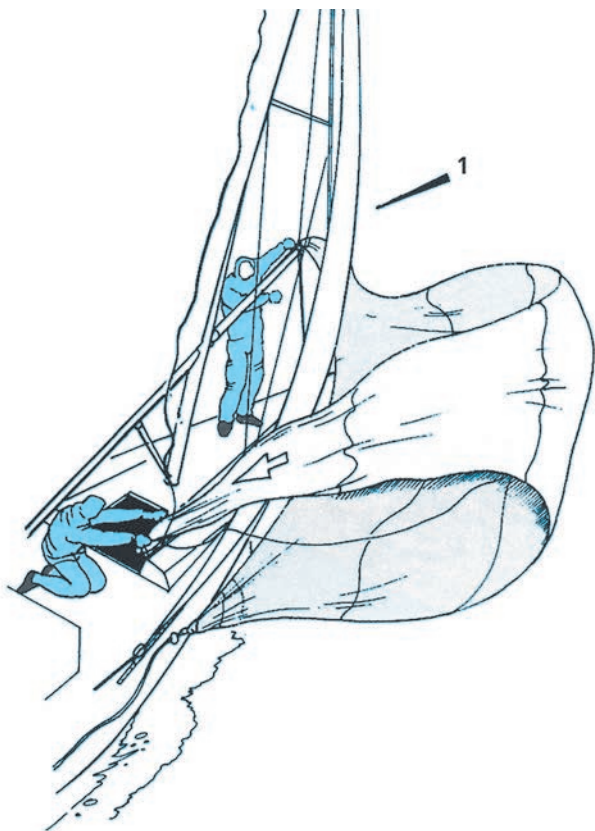
2 Баковый матрос стоит на носовом релинге с открывателем застежки карабина в руке и ждет команды на отдачу спинакер-браса, в то время как команда в кокпите готова к уборке спинакера и выбору шкотов генуи и грота. Маленький рисунок поясняет действия бакового: стоя на шатком носовом релинге, он крепко держится за оттяжку спинакер-гика. Команда в кокпите должна своевременно поставить гик в такое положение, чтобы баковый мог дотянуться до карабина и открыть его.





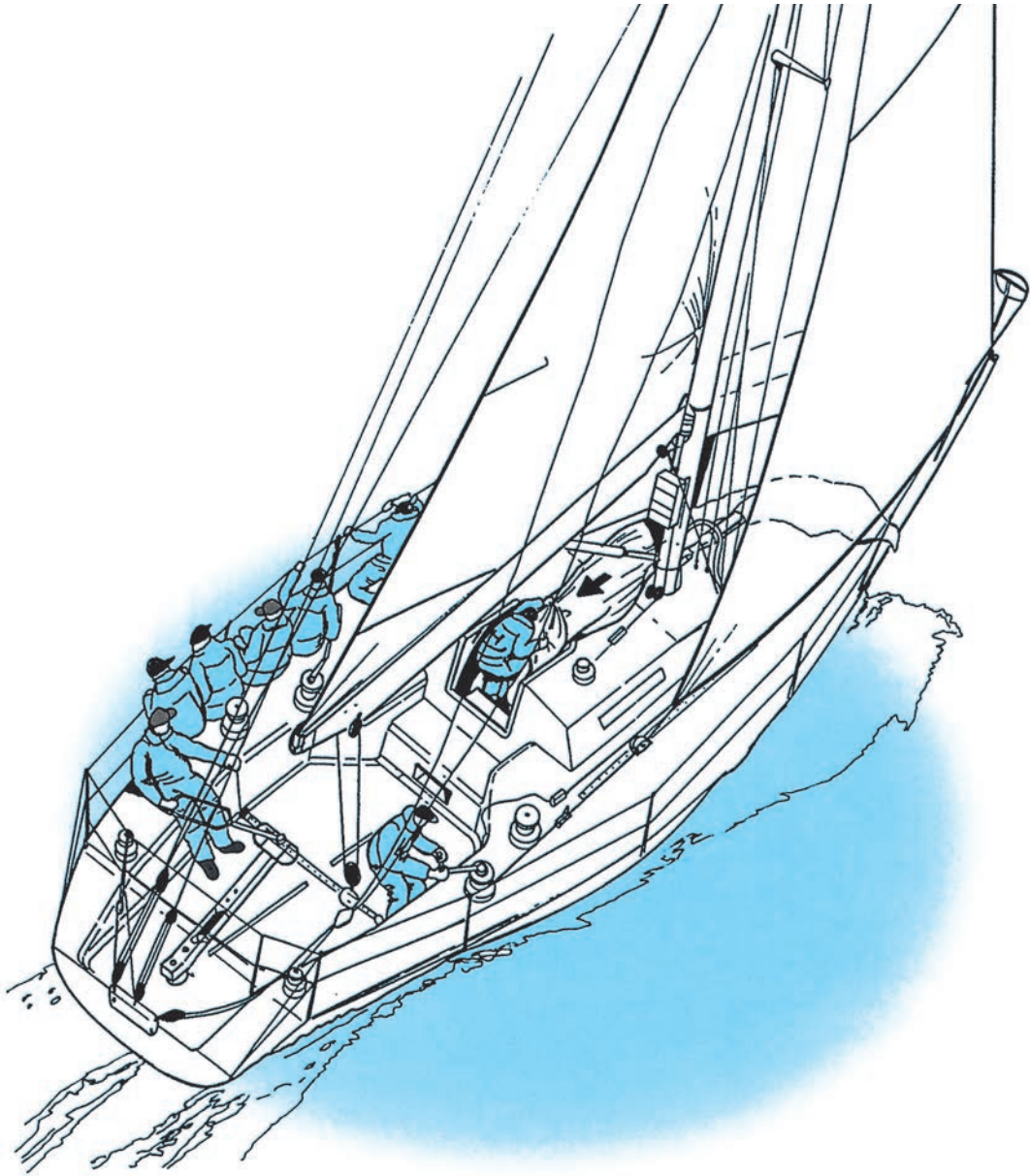
Яхта уже легла на острый курс, в то время как баковая команда еще освобождает оснастку спинакера. В кокпите с подветренной стороны двое или трое членов экипажа, в зависимости от силы ветра, майнают спинакер вниз и убирают его под палубу. Это должно произойти как можно быстрее, чтобы все члены экипажа как можно раньше перешли на наветренный борт для откренивания. При этом важно, чтобы спинакер-фал был достаточно быстро растравлен. Реже применяется вариант уборки спинакера с помощью тонкой снасти (нирала), закрепленной примерно посередине спинакера. Как только подается команда на уборку, фал растравливают, чтобы матрос мог быстро стянуть все полотнище паруса на палубу. Его соберет позже на лавировке матрос, работающий в кокпите. Этот метод применяется не очень часто, так как иногда нирал может перепутаться с другими снастями или запутаться при укладке спинакера, после чего процесс постановки спинакера будет не таким гладким.





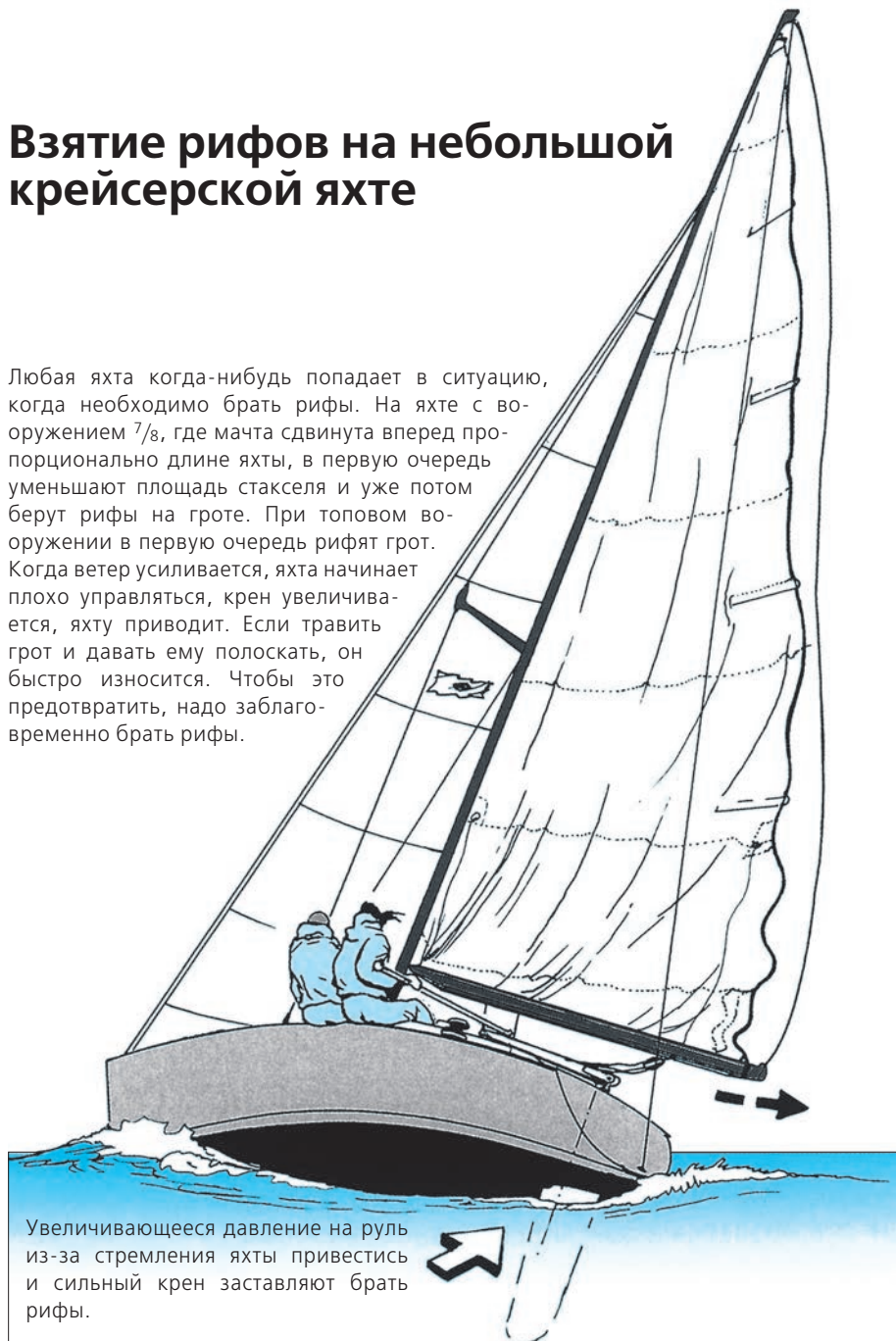
При использовании нирала спинакер-брас остается на шкотовом углу паруса (1). Его отсоединяют или лишь вытравливают только тогда, когда большая часть спинакера уже спущена и находится под палубой. При нормальных ветровых условиях для уборки достаточно одного человека на палубе и одного внутри. Спинакер просто затаскивают внутрь, а укладывают его позже, когда яхта разовьет максимальную скорость на лавировке. Для подготовки спинакера к следующей постановке матрос

под палубой отстегивает спинакер-фал и цепляет фаловый угол за гак у входа. Укладчику не надо будет потом долго искать фаловый угол, чтобы разобрать шкаторины. Яхта идет полным ходом под оптимальным углом к ветру. Генуя настроена так, чтобы рулевой мог поддерживать желаемые скорость и крутизну, в то время как матрос затаскивает под палубу оставшуюся часть спинакера. К этому времени остальной экипаж уже давно сидит на наветренном борту и откренивает яхту.



Взятие рифов на небольшой крейсерской яхте

Любая яхта когда-нибудь попадает в ситуацию, когда необходимо брать рифы. На яхте с вооружением $7/8$, где мачта сдвинута вперед пропорционально длине яхты, в первую очередь уменьшают площадь стакселя и уже потом берут рифы на гроте. При топовом вооружении в первую очередь рифят грот. Когда ветер усиливается, яхта начинает плохо управляться, крен увеличивается, яхту приводит. Если травить грот и давать ему полоскаться, он быстро изнашивается. Чтобы это предотвратить, надо заблаговременно брать рифы.



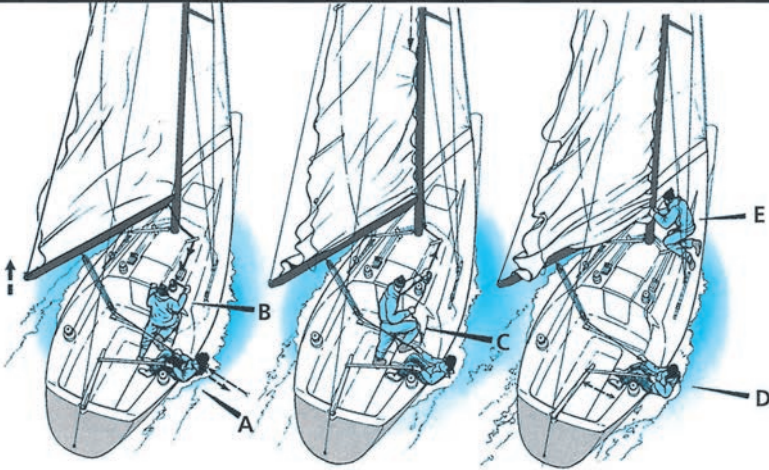
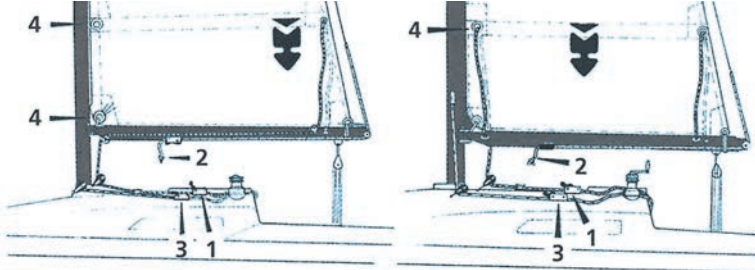
Увеличивающееся давление на руль из-за стремления яхты привести и сильный крен заставляют брать рифы.

Стандартный способ взятия рифов:

1 – риф-шкентель в стопоре,
2 – топенант, 3 – грота-фал в стопоре,
4 – риф-кренгельсы. Чтобы крепить риф-кренгельсы, кто-то должен находиться перед мачтой.

Быстрый способ взятия рифов:

1 – риф-шкентели в стопорах,
2 – топенант, 3 – грота-фал в стопоре,
4 – риф-кренгельсы. Взятие рифов можно осуществлять из кокпита.



Стандартный способ взятия рифов:

- A** Рулевой держит курс круто к ветру и растравливает гика-шкот до заполнения грота.
- B** Топенант должен быть подобран. Это особенно важно в случае, когда яхта не оснащена оттяжкой гика типа «китовый ус», поддерживающей гик.
- C** Грота-фал должен быть потравлен настолько, чтобы передний риф-кренгельс можно было зацепить за

гак. Маркировка на фале помогает сделать это быстрее.

- D** В то время как рулевой держит по возможности безопасный курс, следует приспустить грот.

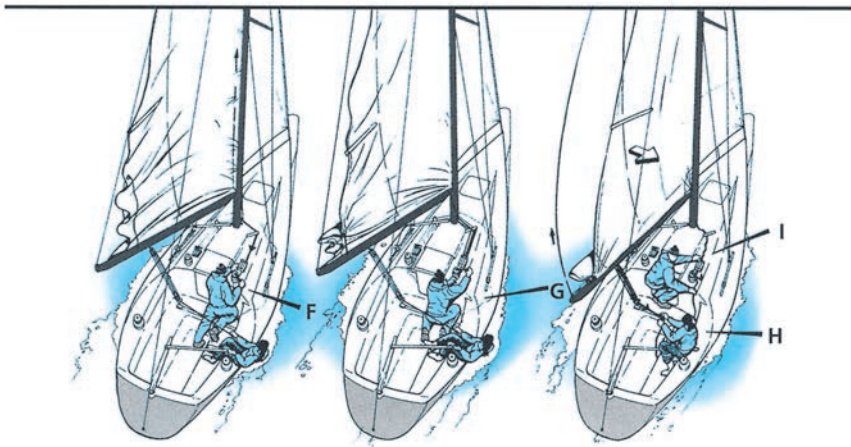
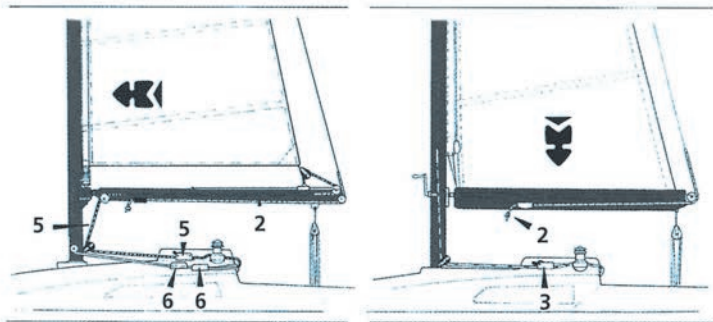
- E** Зацепить передний риф-кренгельс. Матрос должен выйти к мачте. При сильном ветре и волнении он привязан страховочным линем.

Закручивание в мачту:

- 2** – топенант,
5 – оттяжка нижней шкаторины в стопоре,
6 – снасть для закрутки в стопоре.

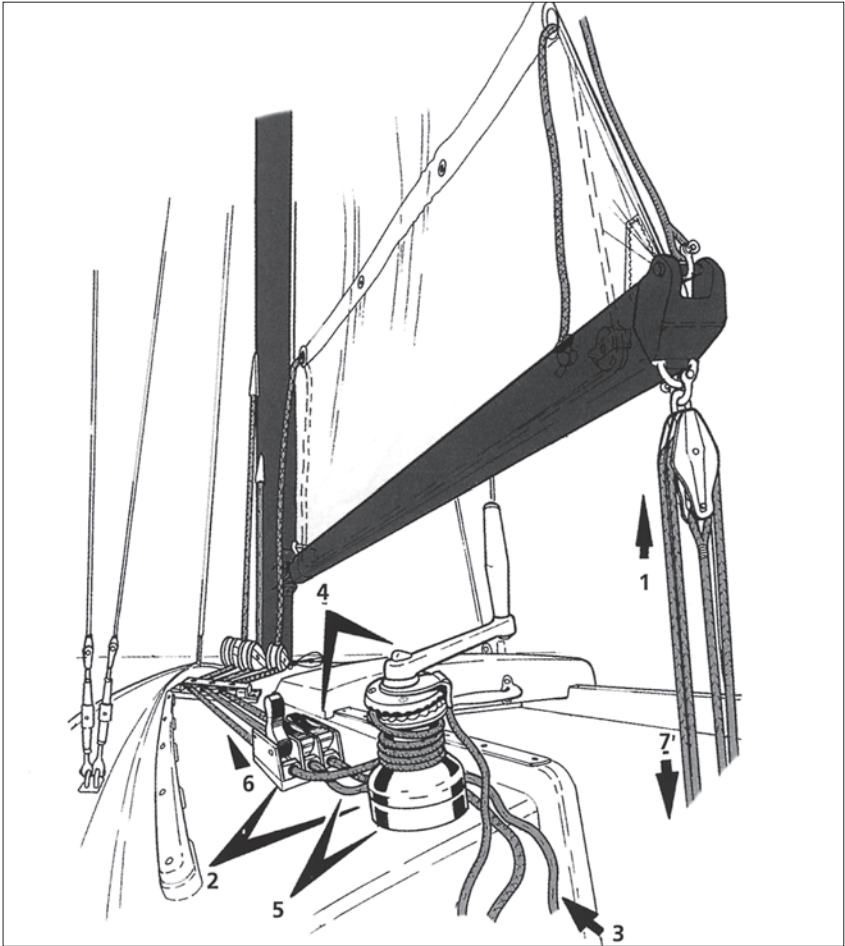
Закручивание в гик:

- 2** – топенант, **3** – грота-фал в стопоре.
Для обслуживания системы рифления в гик матрос должен находиться перед мачтой.



- F** Сразу после этого грота-фал туго набивают из кокпита.
G Следующее действие – выбор втугой риф-шкентеля. Усилий надо приложить много, поэтому следует воспользоваться лебедкой.
H Рулевой может снова выбрать гикашкот.

- I** Топенант следует расправить настолько, чтобы появилась слабина. Зарифленная часть грота должна быть обвязана короткими шкертами, которые продеваются через небольшие отверстия – риф-гаты. Отдача рифов происходит точно в обратной последовательности.



Быстрый способ взятия рифов: в данном случае риф-кренгельс у мачты не должен закладываться за оковку. Поэтому никому не надо покидать кокпит. Принцип системы быстрого взятия рифов:

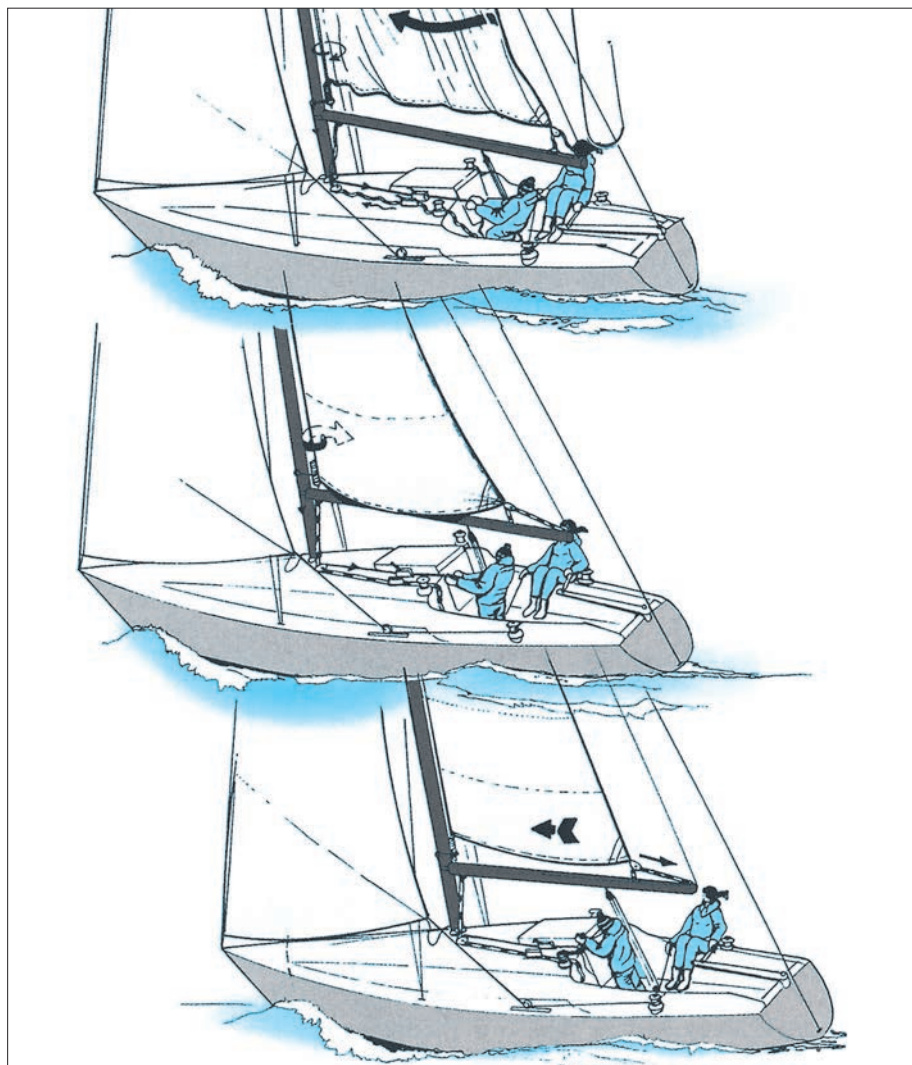
- 1 Гика-шкот расправляют,
- 2 как только будет выбран топенант.

3 Грота-фал травят до марки.

4 Риф-шкентель выбирают втугую. Все направляющие роульсы должны ходить как можно свободнее, чтобы затраты усилий были не слишком большими.

5 Грота-фал снова туго выбирают.

6 Топенант опять расправляют, и снова туго выбирают гика-шкот.



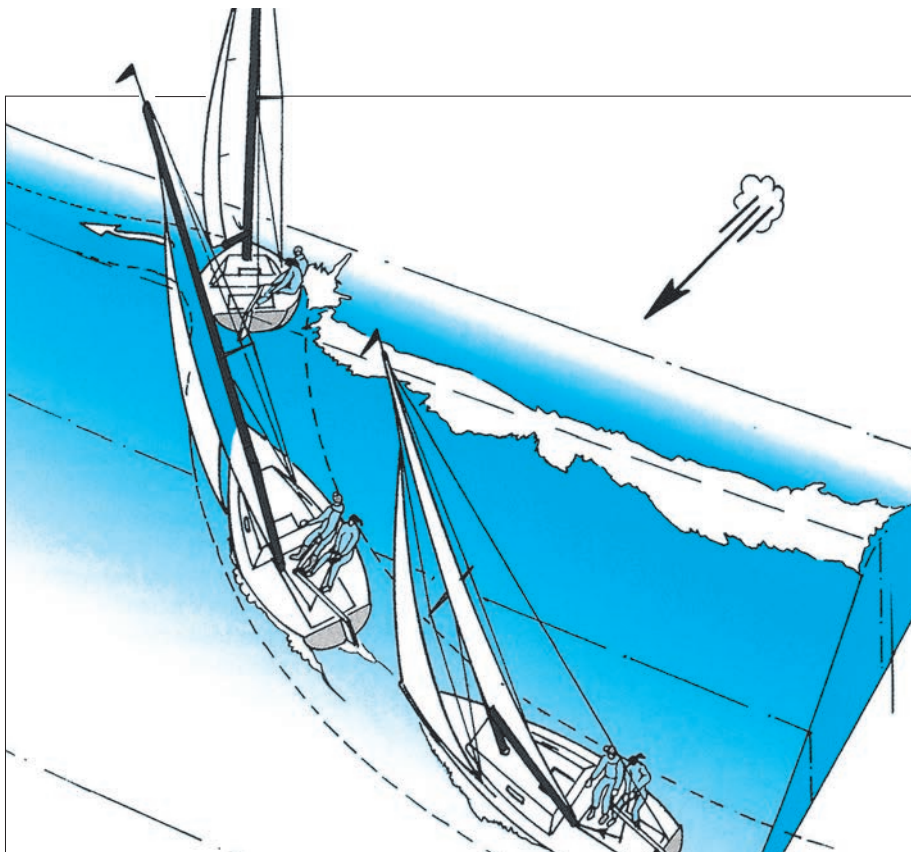
При системе закрутки грота в мачту сначала также следует туго набить топенант. Затем гика-шкот и оттяжка нижней шкаторины должны быть растравлены настолько, чтобы можно было закрутить парус. По завершении оттяжка нижней

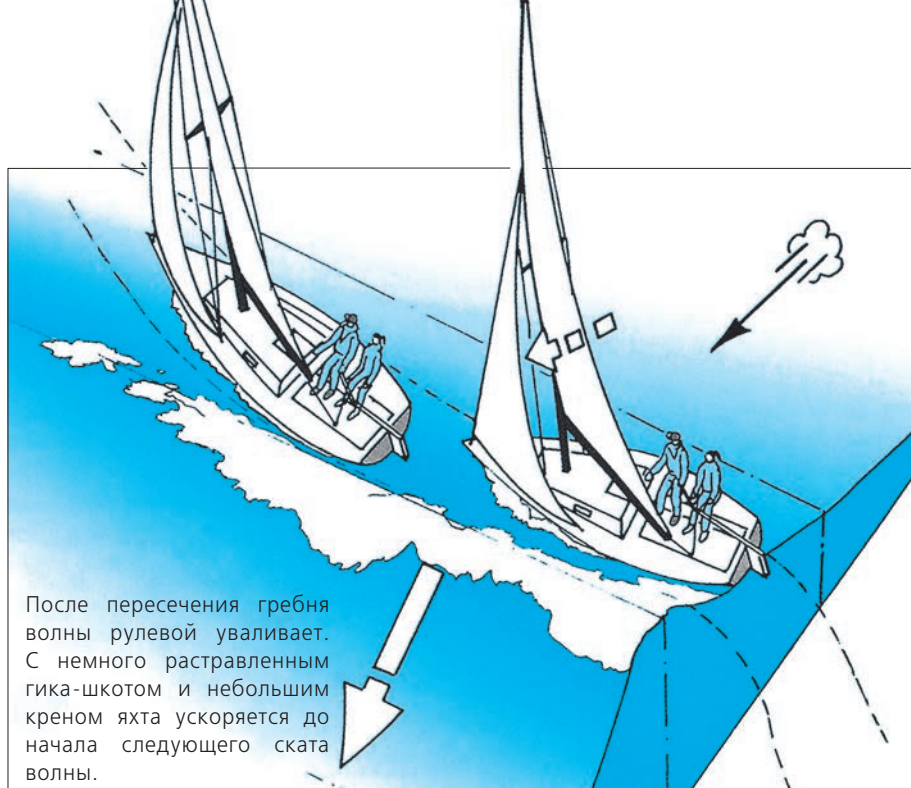
шкаторины должна быть снова туго выбрана, чтобы уменьшенный грот приобрел плоский профиль. Точно таким же способом грот можно полностью закрутить в мачту, особого умения здесь не нужно.

Хождение под парусами на большой волне

Когда ветер усиливается, волны становятся круче и выше и даже начинают запрокидываться, некоторые яхтсмены пасуют, особенно те, кто еще на деле не испытал тяжелой погоды. По возможности таких условий следует избегать. Но не всегда это удается. В таком случае нужно попытаться дойти до ближайшей безопасной гавани. Даже на небольшой яхте с малочисленным экипажем при

соблюдении определенных правил это можно сделать, не особо рискуя. Лавировка на большой волне требует полной концентрации от рулевого. Между волнами следует немного увалить и травить гика-шкот или ползун, чтобы увеличить скорость. Поднимаясь на склон волны, надо привестись, выбрав при этом шкот. После пересечения гребня маневр начинают снова.





После пересечения гребня волны рулевой уваливает. С немного расстравленным гика-шкотом и небольшим креном яхта ускоряется до начала следующего ската волны.

Когда ветер постепенно усиливается и волнение увеличивается, следует прежде всего подготовить яхту внутри:

- 1 Вся камбузную посуду безопасно упаковать или сложить в мойку.
- 2 Навигационные инструменты также убрать, лучше всего в штурманский стол.

3 И в гальюне все свободные предметы также следует закрепить, забортные вентили в любом случае нужно закрыть.

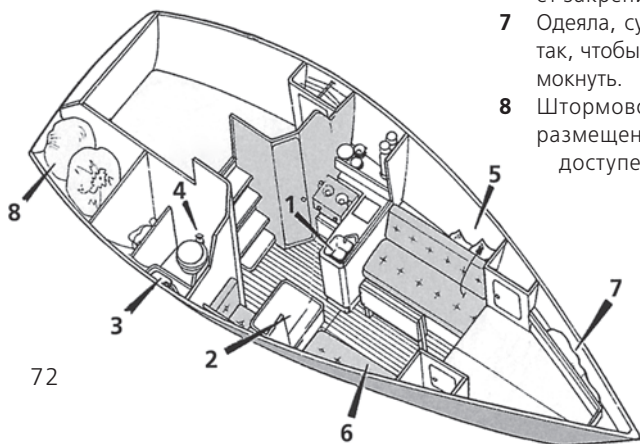
4 Унитаз должен быть откачан, вентили на подающих и откачивающих патрубках плотно закрыты.

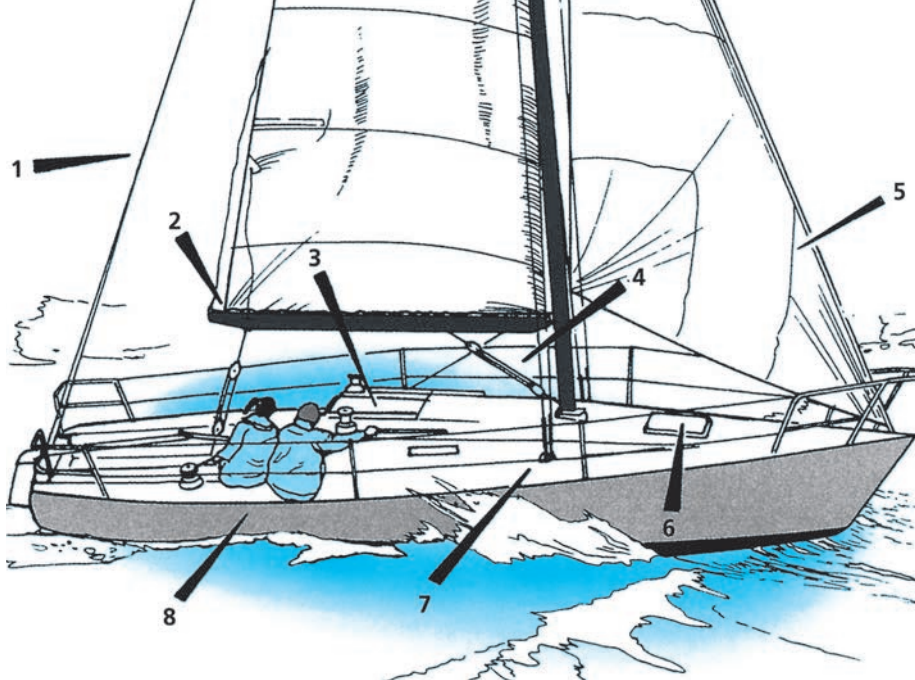
5 Все подушки и свободные предметы в салоне уложить за спинки диванов.

6 Диванные подушки и матрасы следует закрепить.

7 Одеяла, сумки и прочие вещи уложить так, чтобы они не могли летать или намочнуть.

8 Штормовой стаксель должен быть размещен так, чтобы он был легко доступен в любое время.





Подготовка к сильному ветру на палубе:

- 1 Бакштаг (или ахтерштаг) должен быть туго набит, чтобы мачта не качалась и форштаг не провисал.
- 2 Ползун должен ходить свободно, нижняя шкаторина грота набита, и гика-шкот не выбран втугую, чтобы парус был плоским и открытым сверху.
- 3 Люк в каюту должен быть закрыт.
- 4 Оттяжка гика задана, чтобы препятствовать подъему гика.
- 5 Поставлен стаксель с высоким шкотовым углом, который не цепляет воду.
- 6 Все палубные отверстия надежно закрыты.
- 7 Все пальцы и колечки на талрепах проверены (даже если и не придется идти в шторм).
- 8 Экипаж должен сидеть позади рубки в кокпите и быть привязан страховочными линиями.

- 2 Следует пользоваться удлинителем румпеля, чтобы всегда иметь свободный обзор «колдунчиков» на стакселе.
- 3 Второй член экипажа тоже должен всегда иметь надежную опору и держать наготове гика-шкот.

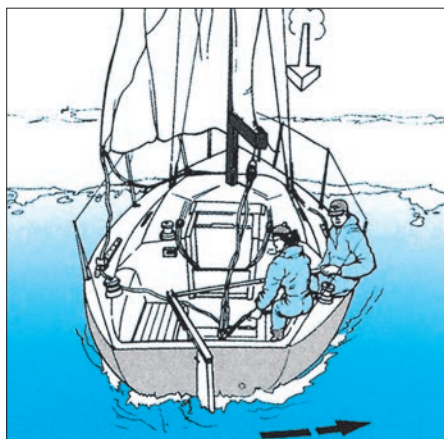
Наилучшее положение экипажа на лавировке при сильном волнении:

- 1 Рулевой должен сидеть, имея прочную опору под ногами.

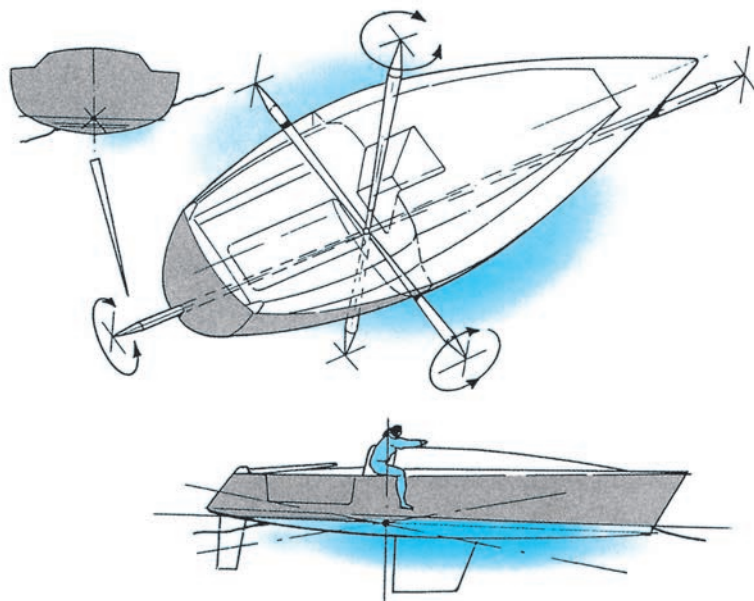


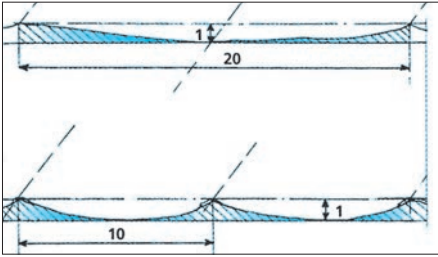
Если яхта достигает гребня волны, имея малую скорость, и не может пересечь его, стаксель-шкот должен быть сразу растравлен, чтобы избежать непреднамеренного поворота оверштаг. Руль должен быть заложен так, чтобы яхта на скате с волны легла на прежний галс.

Любая парусная яхта на волне совершает движение вокруг трех осей – вертикальной, продольной и поперечной, испытывая рыскание и бортовую и килевую качки. Все три оси обычно пересекаются в точке, лежащей вблизи входа в рубку на уровне пола каюты. Лучшее средство против морской болезни для подверженного ей человека – сидеть как можно ближе к этой точке. Так как эта точка всегда находится внутри яхты, оптимальным является сидячее место на комингсе входа в каюту при закрытом



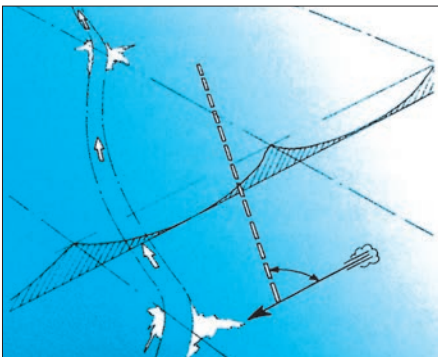
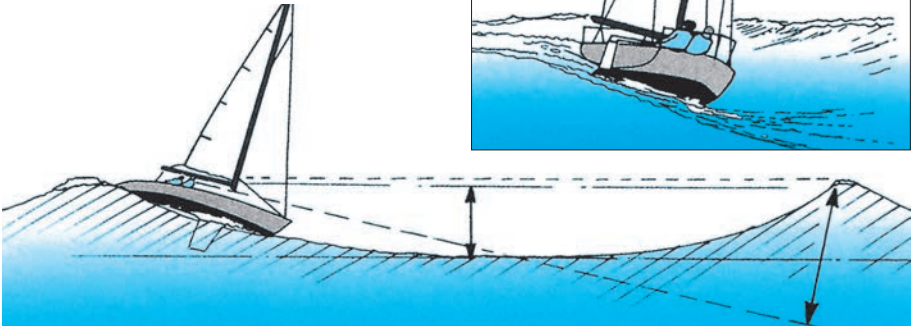
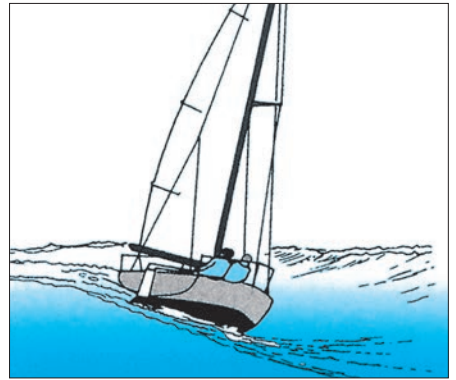
(по возможности) сдвинем люке. Человеку, склонному к морской болезни, лучше всего стоять в кокпите, балансируя в такт качке, и смотреть на горизонт.





При подъеме из ложбины на следующий гребень волна кажется больше, чем она есть на самом деле. Поэтому оценками высоты волнения следует пользоваться с осторожностью. Часто высота волны вдвое меньше, чем ее оценка! Так как любая яхта, большая или маленькая, после преодоления гребня волны идет вниз, следующая волна кажется угрожающе высокой из-за недостаточного обзора.

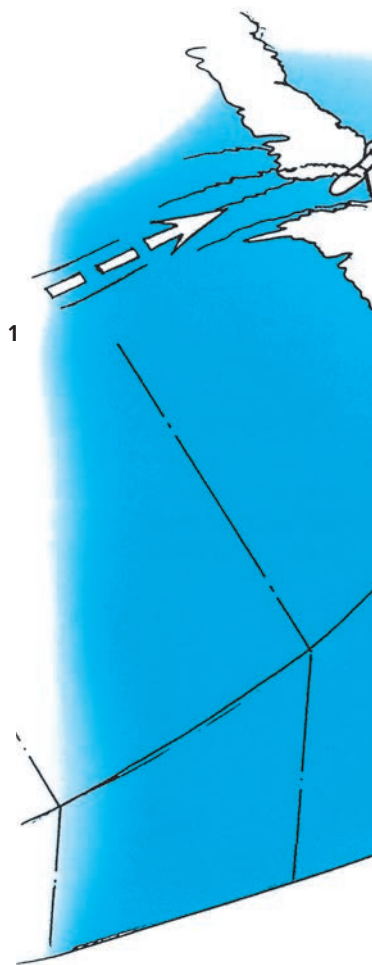
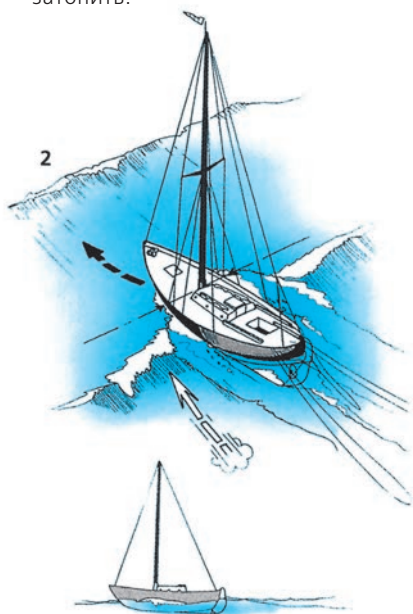
Волнение на море подразделяется на зыбь и ветровое волнение. Зыбь представляет собой остаточное волнение прошедшего шторма, высота волны в сравнении с ее длиной невелика. При ветровом волнении длина волны заметно короче. При сильном ветре гребни волн начинают обрушиваться, при шторме вода летит параллельно горизонту.



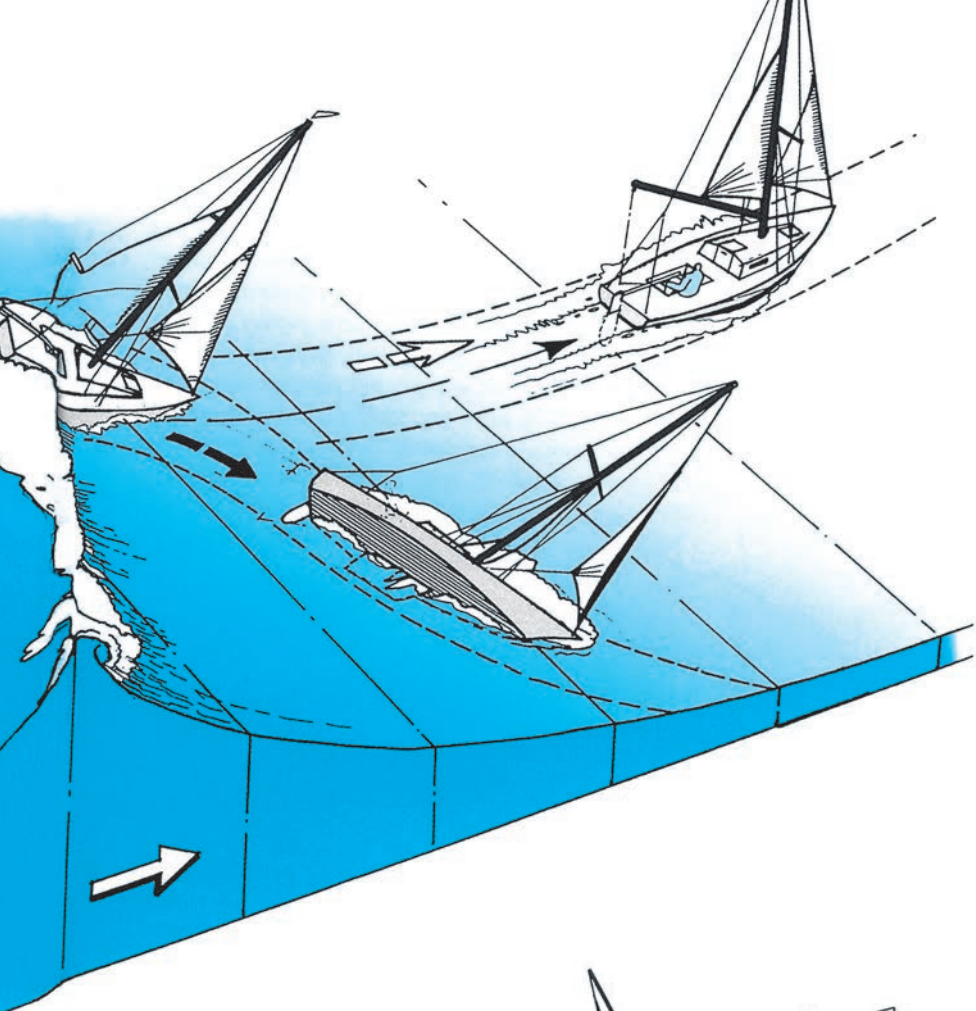
Курс на лавировке против равномерно накатывающихся волн представляет собой змееобразную линию. В то время как в ложбинах волн вымпельный ветер становится более полным благодаря уваливанию, чтобы яхта могла набрать скорость, на гребнях волн он должен быть оптимально острым. Таким образом опасность попасть под обрушивающийся гребень волны и быть опрокинутым сводится к минимуму.

Маневрирование в шторм

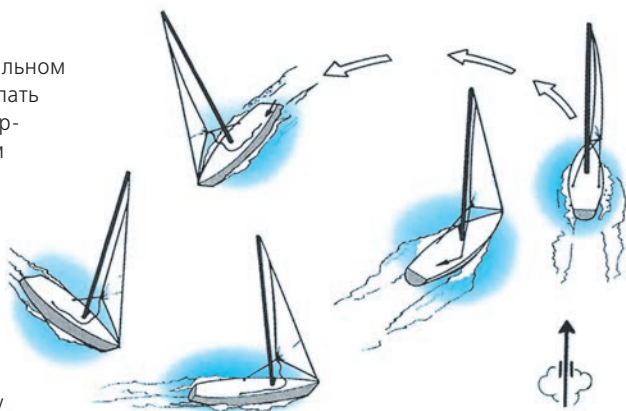
- 1 При очень сильном ветре лавировать против него невозможно, в таком случае нужно уходить по ветру, уменьшив при этом площадь парусов. Наиболее опасен момент, когда опрокидывающаяся волна подкатывается с кормы под судно. Рулевой должен особенно внимательно работать рулем, чтобы предотвратить разворачивание яхты бортом к волне, которая может перевернуть яхту. Последствиями переворота могут стать тяжелые поломки, яхту может затопить.



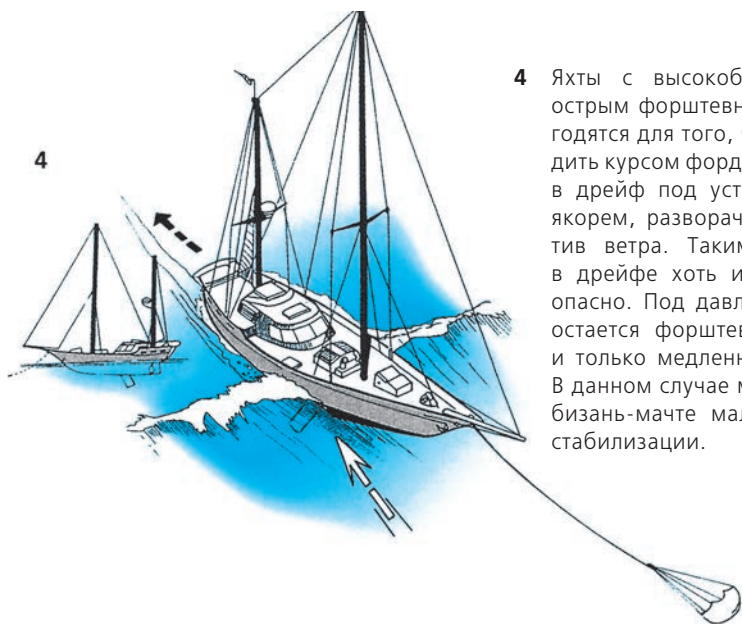
- 2 В сильный шторм важно не развивать высокую скорость, при которой яхта становится неуправляемой. Если яхта разовьет такую критическую скорость под одним рангоутом, следует выпустить за корму петлей две длинные, по возможности толстые и крепкие, веревки для снижения скорости.



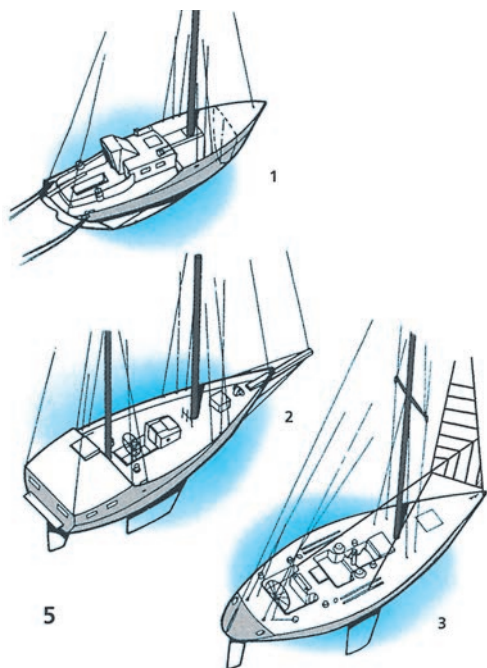
3 Иногда при шторме и сильном волнении невозможно сделать нормальный поворот оверштаг даже под штормовым стакселем. В этом случае поворот фордевинд станет сравнительно более простым и безопасным маневром. Так как маленький штормовой стаксель чрезмерно нагружает рангоут, шкот на противоположном борту перед поворотом фордевинд заранее туго выбирают, чтобы парус не полоскал.



3

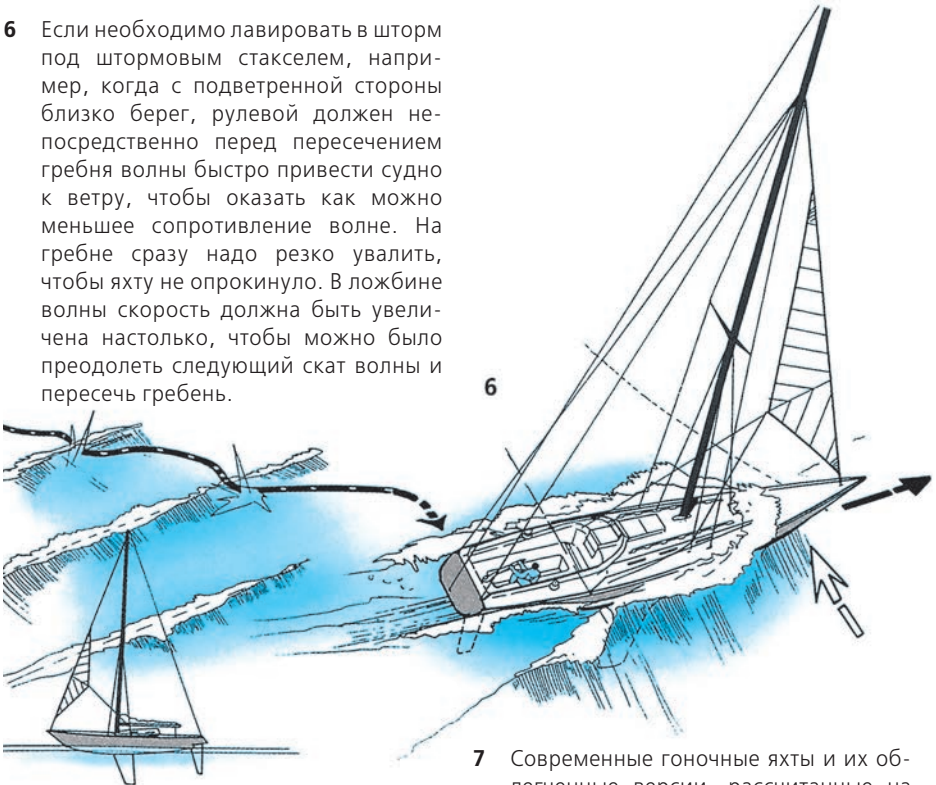


4 Яхты с высокобортной кормой и острым форштевнем, безусловно, не годятся для того, чтобы в шторм уходить курсом фордевинд. Они ложатся в дрейф под устойчивым плавучим якорем, разворачивающим нос против ветра. Таким образом лежат в дрейфе хоть и неудобно, но безопасно. Под давлением ветра судно остается форштевнем против ветра и только медленно дрейфует назад. В данном случае можно поставить на бизань-мачте маленький парус для стабилизации.

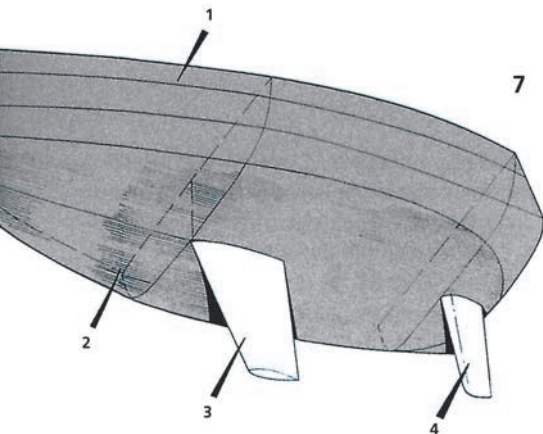


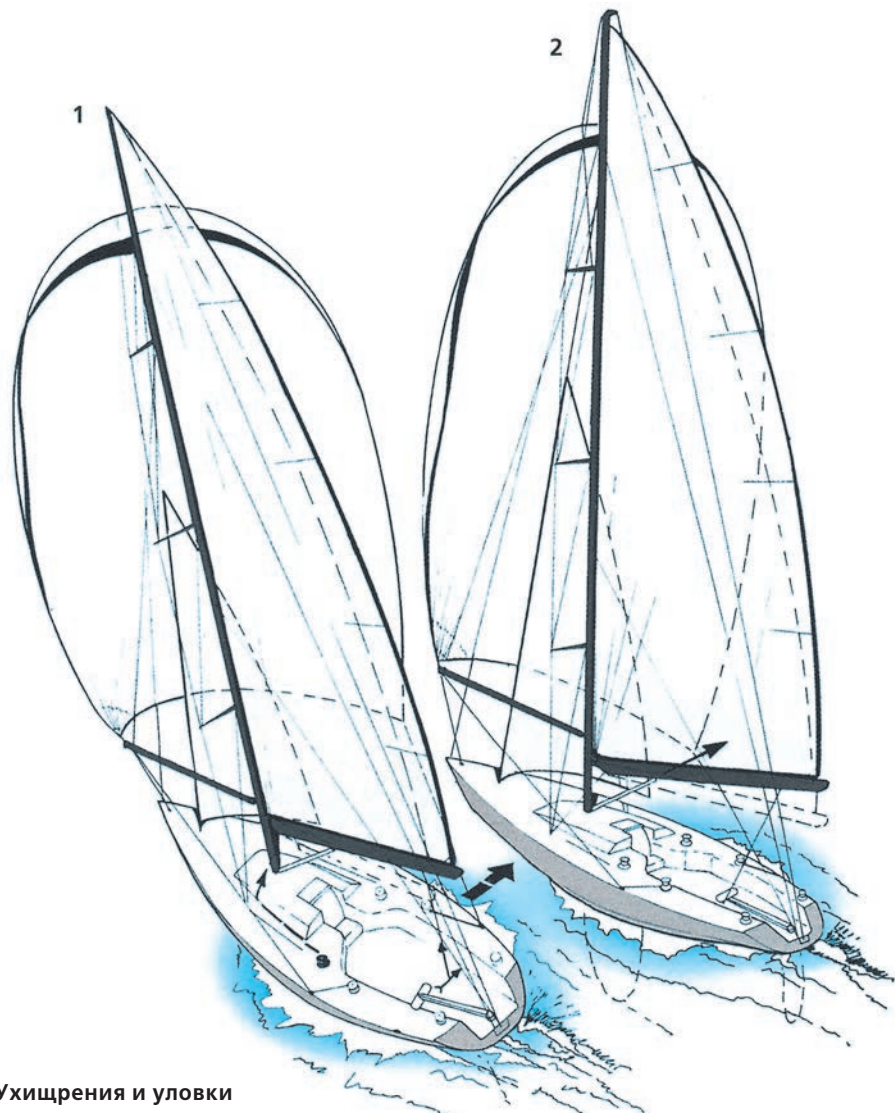
5 Для сильных штормов наиболее безопасны яхты с классическим длинным килем с заостренной или вельботной кормой. Благодаря особой устойчивости на курсе они лучше всего приспособлены для ухода от шторма курсом фордевинд (1). Современные крейсерские яхты с коротким корпусом и высокой кормой на курсе фордевинд идут нестабильно и небезопасно. В зависимости от типа судна следует решить, не безопаснее ли лечь в дрейф с плавучим якорем (2). Современные гоночные яхты с полным и тренированным экипажем могут даже при сильном ветре идти любыми курсами. Конечно, в шторм курс фордевинд под штормовым стакселем – самый безопасный (3).

6 Если необходимо лавировать в шторм под штормовым стакселем, например, когда с подветренной стороны близко берег, рулевой должен непосредственно перед пересечением гребня волны быстро привести судно к ветру, чтобы оказать как можно меньшее сопротивление волне. На гребне сразу надо резко увалить, чтобы яхту не опрокинуло. В ложбине волны скорость должна быть увеличена настолько, чтобы можно было преодолеть следующий скат волны и пересечь гребень.



7 Современные гоночные яхты и их облегченные версии, рассчитанные на амбициозных гонщиков, по сути, не годятся для хождения в тяжелую погоду по следующим причинам: **1** – надводный борт низкий, яхту слишком сильно заливает вода; **2** – подводная часть корпуса плоская, на лавировке корпус испытывает очень большие волновые нагрузки; **3** – узкий, глубоко погруженный киль хотя и очень эффективен, но не дает устойчивости на курсе; **4** – также узкий балансирный руль требует повышенного внимания при управлении. Только рулевой с большим опытом может предотвратить ситуацию, когда яхта перестает слушаться руля. Но и лучшие рулевые дают иногда промашку.





Ухищрения и уловки

Острый курс под спинакером при порывистом ветре требует полной концентрации всего экипажа. Когда ветер заходит от галфинда до полного бейдевинда, и при этом поставлен спинакер (возможно, еще и стаксель), рулевой испытывает не только сильное физическое напряжение, но и напряжение от повышенного внимания, так как он должен всегда быть начеку. При свежем порывистом бризе тяжело держать прямой курс на большой

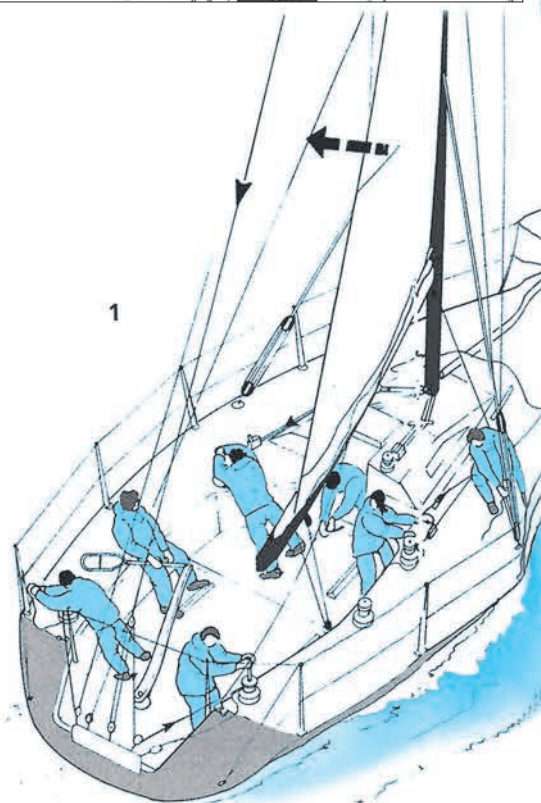
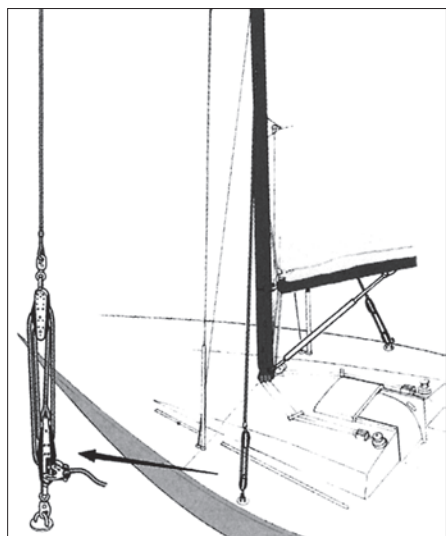
скорости. В таких случаях матросы на спинакере и на гика-шкоте должны помогать рулевому.

1 Экипаж на наветренном борту распознает приближение шквала по потемнению окраски воды в наветренной стороне и сообщает об этом рулевому. При подходе шквала гикашкот немного расправляют – это повысит скорость и не позволит яхте слишком сильно крениться.



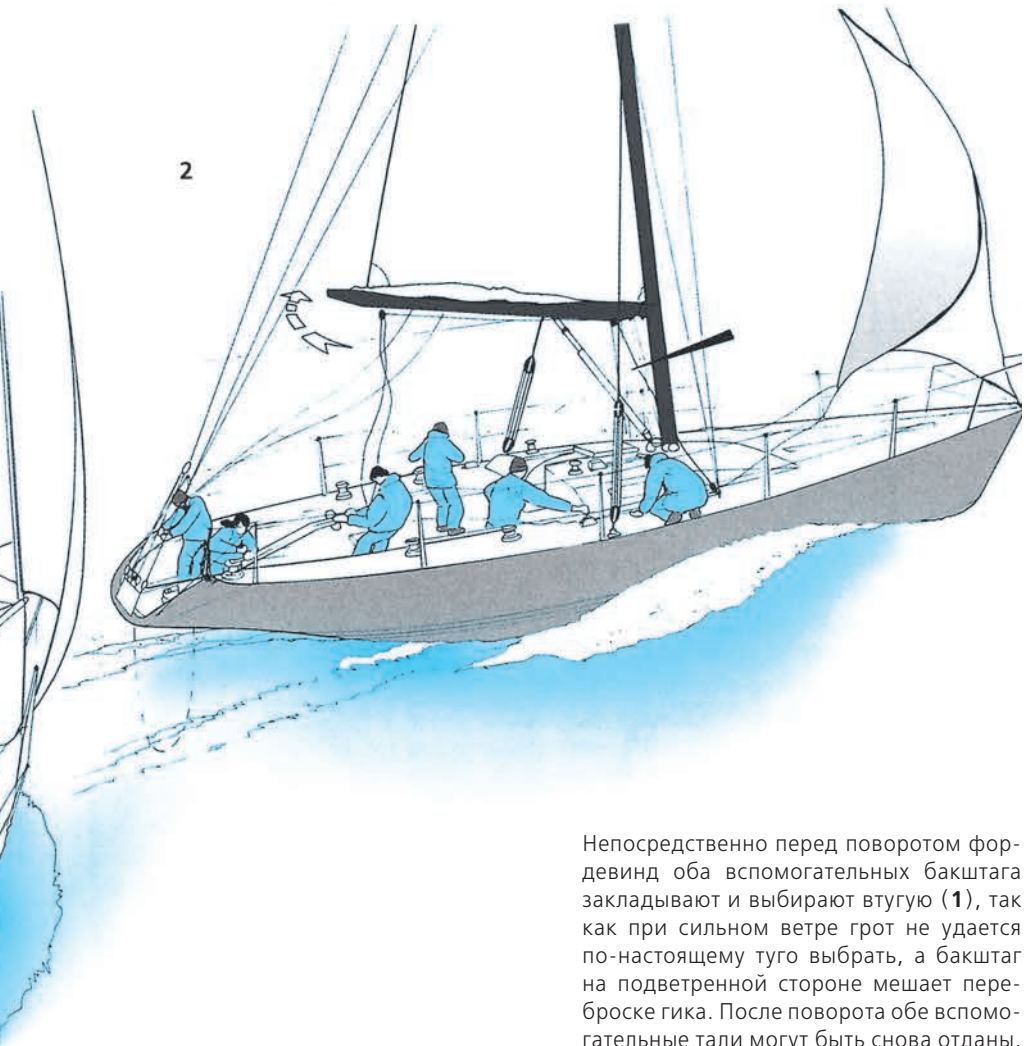
- 2 Шквал усиливается. Матрос с наветренного борта травит оттяжку гика, чтобы снять давление с грота. Не страшно, если грот даже немного заплоскивает.
- 3 При дальнейшем усилении шквала следует растравить стаксель-шкот. Это делают и с наветренного борта.
- 4 Рулевой всегда своевременно замечает, когда яхта перестает слушаться руля. Матрос на спинакер-шкоте должен тогда быстро растравить его настолько, чтобы спинакер больше не тянул. Это лучше, чем бродинг. Однако после шквала матрос должен снова быстро выбрать шкот.

Вспомогательные бакштаги оказывают неоценимую помощь при шторме и сильном волнении, прежде всего при повороте фордевинд. Их крепят на мачте под нижними краспицами. Только в штормовых условиях в огоны на конце этих прочных и не слишком тонких тросов закладывают короткие прочные тали. В случае необходимости карабины талей крепят за вмонтированные для этого в палубу оковки, которые должны быть расположены по возможности дальше от мачты к корме. Так как гоночные яхты имеют только одну пару нижних вант, мачту в нижней части обычно начинают поддерживать вспомогательные бакштаги. Это важно прежде всего при повороте фордевинд, когда гик оказывает направленное вперед давление на мачту. Поломка мачты при тяжелых ветровых условиях чаще всего происходит именно из-за этого.

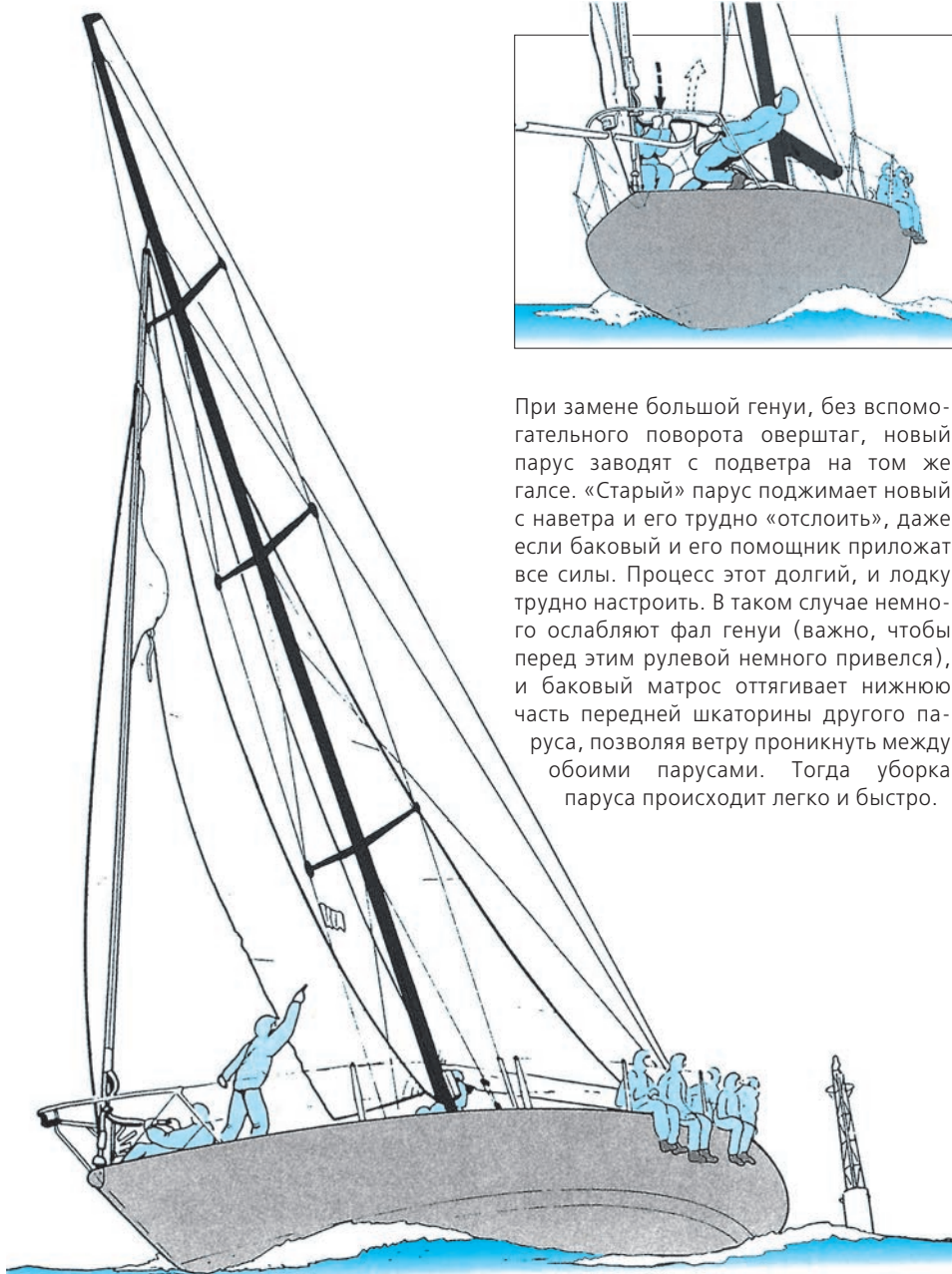


Когда при поставленном спинакере нужно заменить фал, если он перепутался с другими снастями или поврежден, бакового матроса (надежно страхуемого) поднимают на мачту на другом фале. Он крепит новый фал к фаловому углу спинакера, а матрос на фалах сразу вы-

бирает его втугую. Затем травят старый фал. Матрос на мачте отсоединяет его и крепит за очко на беседке. Матрос на фалах медленно травит оба фала (но не только что поставленный спинакер-фал!), пока баковый матрос не окажется снова на палубе.



Непосредственно перед поворотом фордевинд оба вспомогательных бакштага закладывают и выбирают втугую (1), так как при сильном ветре грот не удастся по-настоящему туго выбрать, а бакштаг на подветренной стороне мешает переброске гика. После поворота обе вспомогательные тали могут быть снова отданы.

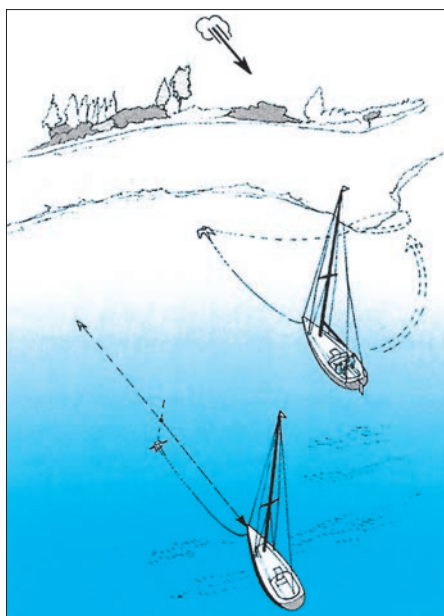


При замене большой генуи, без вспомогательного поворота оверштаг, новый парус заводят с подветра на том же галсе. «Старый» парус поджимает новый с наветра и его трудно «отслоить», даже если баковый и его помощник приложат все силы. Процесс этот долгий, и лодку трудно настроить. В таком случае немного ослабляют фал генуи (важно, чтобы перед этим рулевой немного привелся), и баковый матрос оттягивает нижнюю часть передней шкаторины другого паруса, позволяя ветру проникнуть между обоими парусами. Тогда уборка паруса происходит легко и быстро.

Постановка на якорь под парусами



Приход на якорную стоянку под парусами не только доставляет удовольствие, но и может быть необходимым маневром при отказе двигателя. Яхтсмены, которые не вполне еще усвоили навыки морской практики, должны, безусловно, упражняться в выполнении подобного маневра.

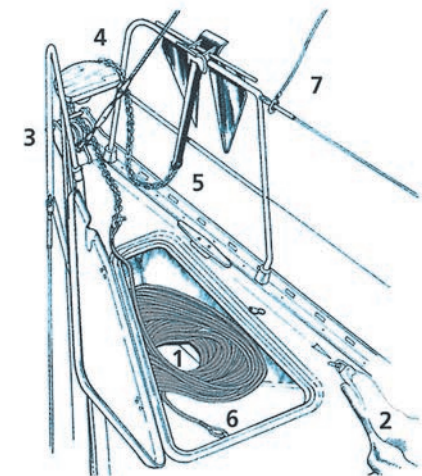


Заходить в бухту, заполненную стоящими на якорь яхтами, чтобы найти хорошее, защищенное место, даже под двигателем не всегда просто. Собираясь стать на якорь под парусами просто ради удовольствия или потому что не запускается двигатель, следует тщательно подготовиться к маневру, так как часто возможна только одна попытка.

Важна правильная оценка подходящего места, для того чтобы разворачиваемая ветром яхта не могла подойти слишком близко к другим, тоже разворачивающимся яхтам. Простейшее правило гласит: длина якорного каната должна быть равна примерно шестикратной глубине, чтобы якорь надежно держал. Руководствуясь морской картой, оценивают глубины.

Важно иметь достаточно места для разворота яхты на якорю по ветру.

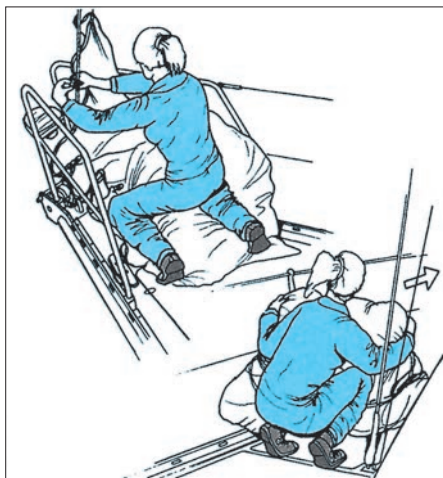
В районах с нестабильными ветрами следует иметь в виду, что яхта должна иметь достаточно места при заходе ветра на 360° .



Маневр постановки на якорь на небольшой яхте:

1 Якорный канат аккуратно уложен в цепной ящик.

Незадолго до подхода к якорной стоянке следует убрать стаксель. Проще всего уборка его происходит на курсе фордевинд или левентик. Фал не следует тревить быстрее, чем баковый матрос может убирать парус на палубу (рис. слева). Затем стаксель должен быть отстегнут, чтобы палуба была свободна во время постановки на якорь. Для этого парус придерживают коленями. Потом его прихватывают сезнями или резинками и убирают под палубу или ближе к мачте, чтобы он не мешал маневру, и при этом не был сброшен ветром за борт (рис. внизу).



2 Стаксель находится за пределами рабочей площади.

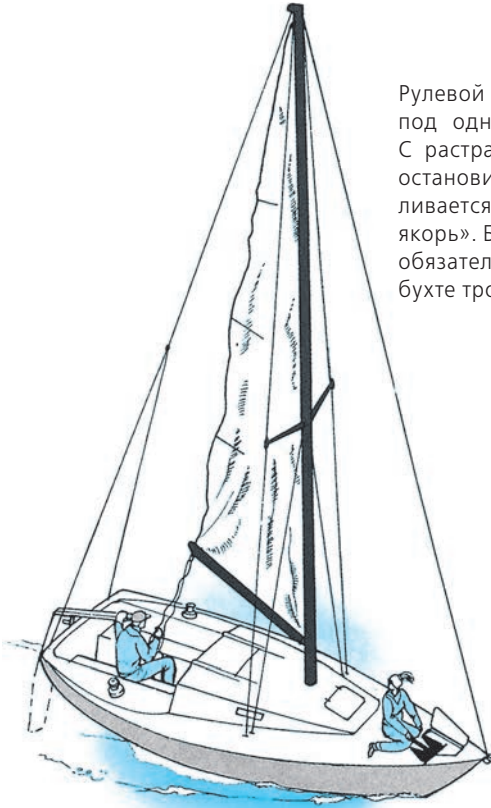
3 Ходовой конец якорной цепи закреплен на роульсе или на стопоре.

4 Цепь лежит внутри носового релинга.

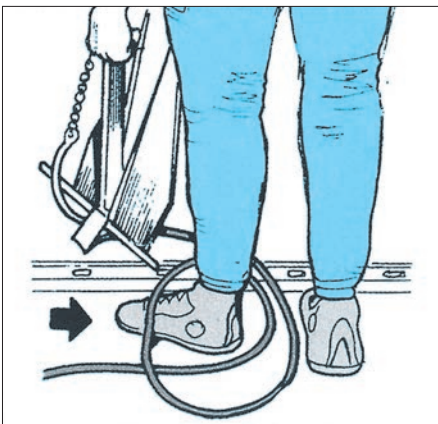
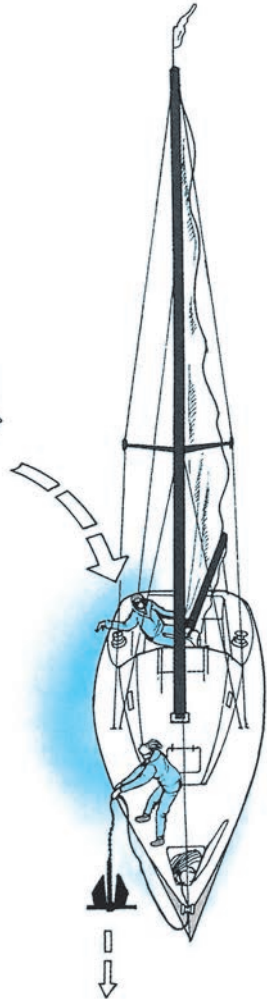
5 Якорь такого типа (Данфорт) может висеть на релинге. Якоря других типов должны лежать на палубе.

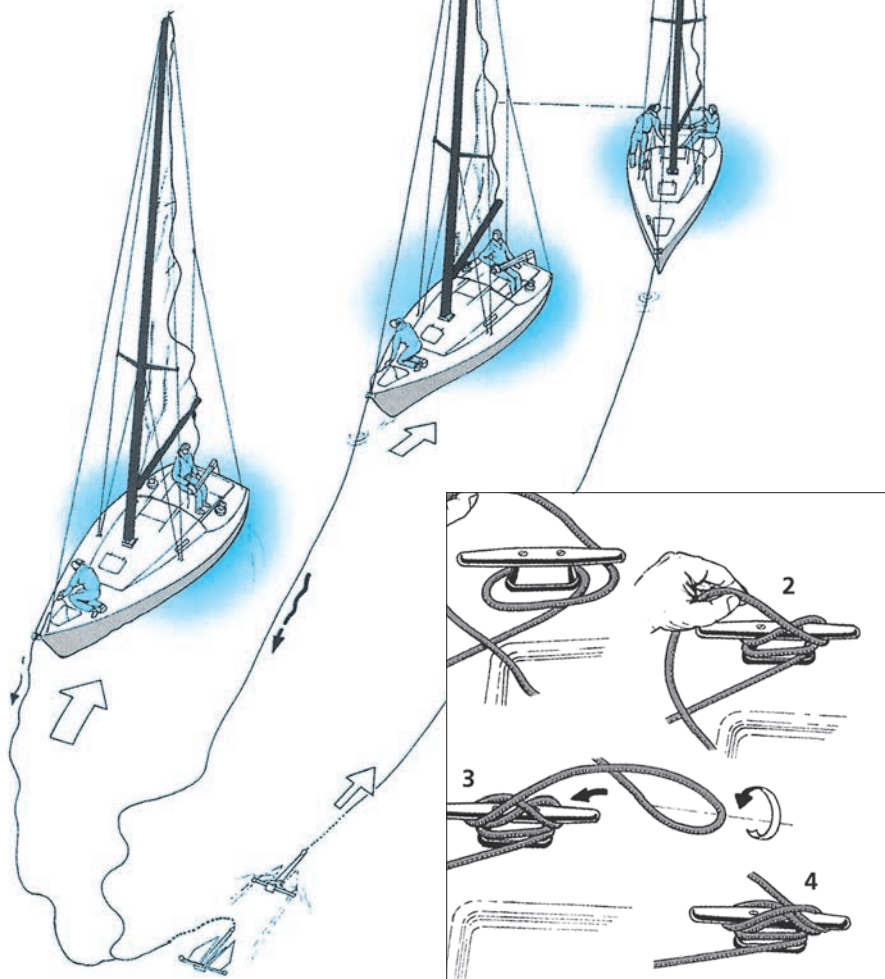
6 Коренной конец якорного каната должен быть надежно прикреплен к яхте.

7 Стаксель-фал пристегнут к лееру.



Рулевой медленно направляет яхту под одним гротом к якорному месту. С растравленным шкотом он дает яхте остановиться. Как только яхта останавливается, он дает команду: «Отдать якорь». Баковый матрос при этом должен обязательно убедиться, что он стоит не в бухте троса.

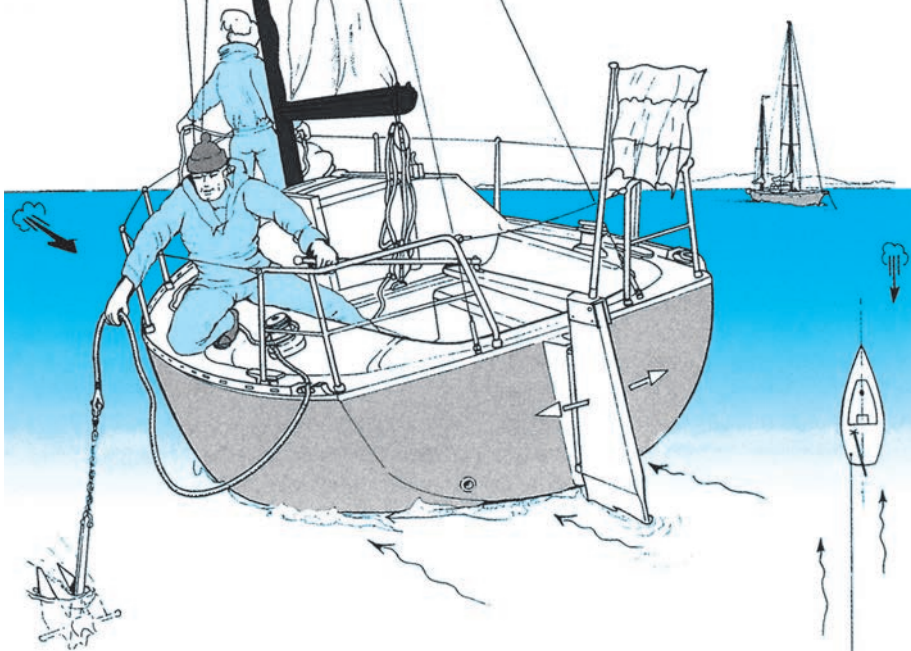




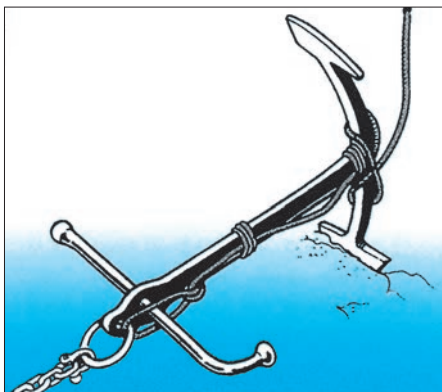
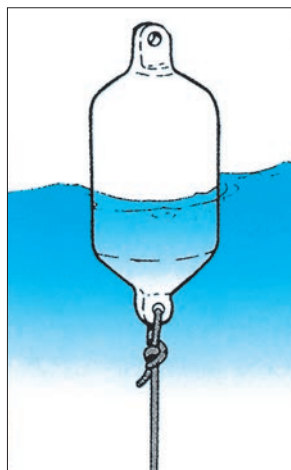
Баковый матрос по команде бросает якорь и травит якорный канат по мере того, как яхта дрейфует назад. Как только будет достигнута необходимая длина вытравленного каната, он должен заложить его за надежно прикрепленную сквозными болтами утку. Яхта продолжает дрейфовать назад до тех пор, пока туго не натянется якорный канат и якорь не зареется в грунт. Для уверенности следует взять пеленг какого-нибудь ориентира на берегу, чтобы проверить, действительно ли якорь держит.

Так правильно закладывают якорный канат:

- 1** В первую очередь накладывается шлаг вокруг утки.
- 2** Трос крепится крестообразно,
- 3** и верхний шлаг кладется на себя так, чтобы
- 4** последний шлаг и ходовой конец лежали под ним параллельно друг другу.



Если направление сильного течения противоположно направлению слабого ветра, следует использовать кормовой якорь. Якорь надо перенести назад, пропустив канат под релингом. Рулевой ставит яхту против ветра. Как только скорость относительно воды подойдет к нулю, руль следует положить так, как будто яхта идет назад. Как только яхта начнет двигаться вперед только под действием течения, должен быть брошен якорь и вытравлена необходимая длина якорного каната. Сразу после этого

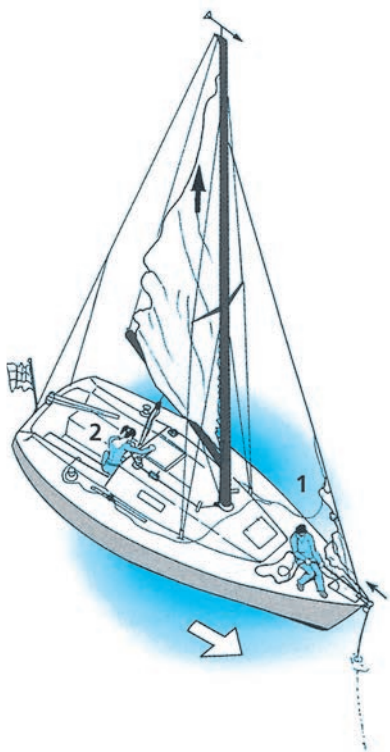


убрать грот. Яхта на кормовом якорю чаще всего лишь незначительно крутится на якорном конце. Становясь на якорь на каменистом грунте, следует прикрепить к якорю томбуй (можно кранец), чтобы его потом можно было с уверенностью поднять на борт (рис. *вверху*). Слева показано, как крепится буйреп к якорю со штоком (например, к адмиралтейскому).

Снятие с якоря под парусами

Умение покидать якорную стоянку под парусами может стать жизненно важным маневром в случае, когда ветер зашел и яхта оказалась у подветренного берега. Поэтому снятие с якоря в любом случае должно относиться к отработанным маневрам; каждое действие должно быть усвоено так, чтобы его можно было выполнить и ночью.

Постановка на якорь в спокойной, хорошо защищенной бухте относится к самым прекрасным событиям, какие только могут случаться с парусной яхтой. Но ответственный шкипер даже в тихую ночь не может предаваться покою, так как слишком быстро место стоянки, считающееся надежным, может стать опасным. Шкипер должен предвидеть, что ветер может повернуть и усилиться, и тогда яхта окажется у подветренного берега. При таком изменении ветра и подъеме воды возникает опасность, что якорь будет вырван из грунта и яхта сдрейфует на близкий берег. Поэтому каждая яхта, прежде всего небольшая и, как правило, не оборудованная двигателем, должна быть всегда готова к быстрому маневру снятия с якоря.

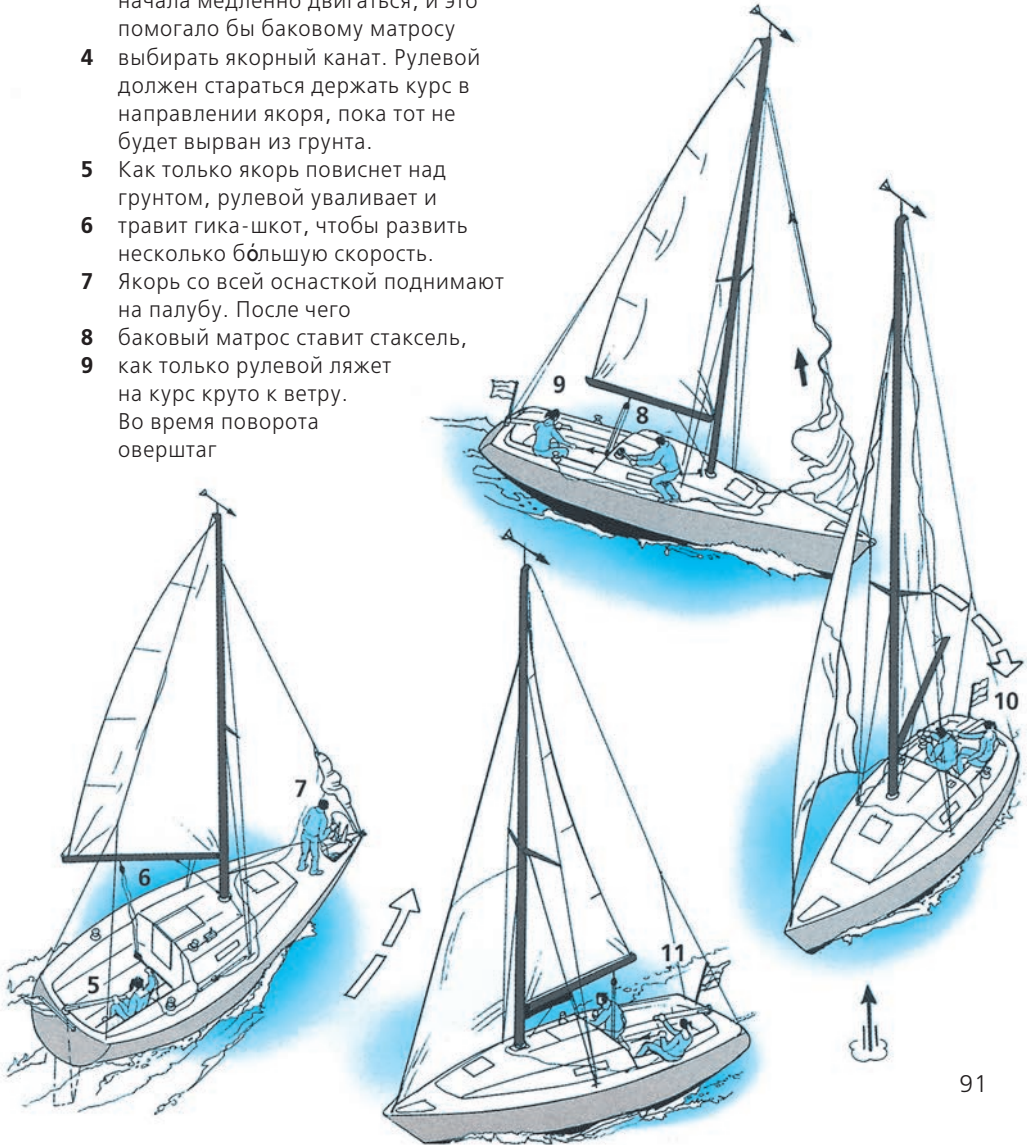


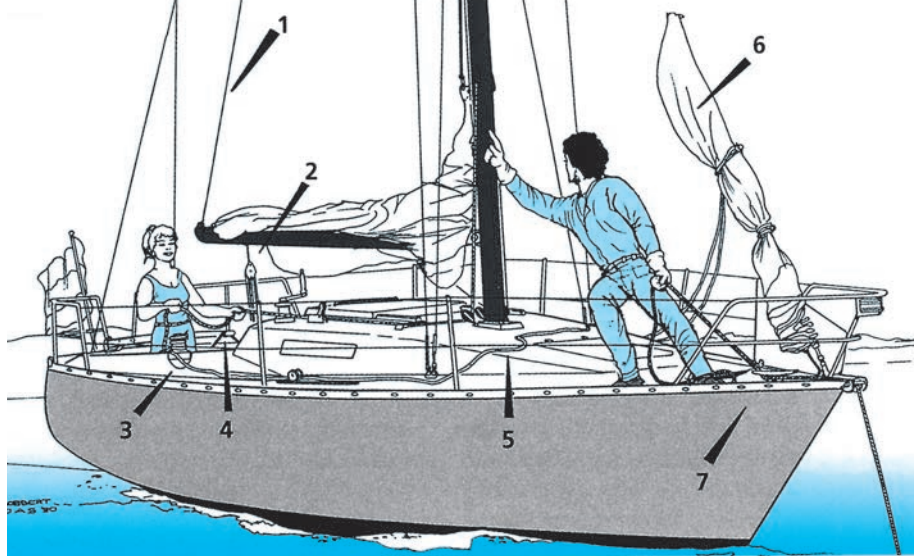
Маневр начинается с команды «Поднять якорь».

- 1 Самый сильный человек на борту начинает выбирать якорный канат,
- 2 после того как будет расправлен шкот, поднимают грот.
- 3 Грот выбирают настолько, чтобы яхта начала медленно двигаться, и это помогало бы баковому матросу
- 4 выбирать якорный канат. Рулевой должен стараться держать курс в направлении якоря, пока тот не будет вырван из грунта.
- 5 Как только якорь повиснет над грунтом, рулевой уваливает и
- 6 травит гика-шкот, чтобы развить несколько бóльшую скорость.
- 7 Якорь со всей оснасткой поднимают на палубу. После чего
- 8 баковый матрос ставит стаксель, как только рулевой ляжет на курс круто к ветру.
- 9 Во время поворота
- 10 оверштаг

10 стаксель полностью поставлен, яхта идет

11 свободно от подветренного берега. Если оснастка якоря еще лежит на палубе, нужно привести ее в порядок и приготовить к новой постановке на якорь.





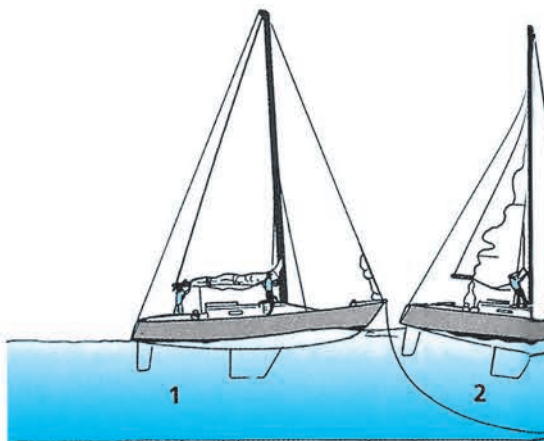
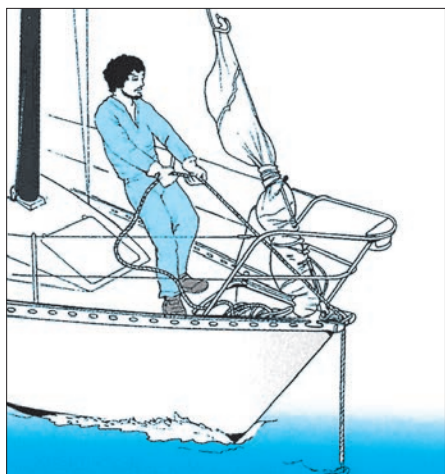
Яхта готова сняться с якоря:

- 1 топенант туго набит,
- 2 гика-шкот выбран и заложен,
- 3 грота-фал готов к подъему,
- 4 руль закреплен прямо,
- 5 стаксель-шкоты лежат наготове.
- 6 На яхтах без закрутки стаксель следует подготовить так, чтобы он не мешал подъему якоря.
- 7 Якорный канат готов к выбору.

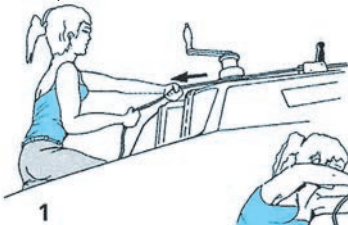
При некотором навыке можно убирать якорный канат ногой в цепной ящик (рис. слева внизу), так чтобы он не за-

путывался. Якорь потом кладут на канат. Если большой яхте в сильный ветер приходится сниматься с якоря без помощи двигателя, следует:

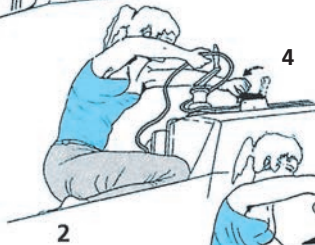
- 1 Прежде всего взять рифы на гроте. Отдавать рифы всегда проще, чем брать их на ходу.
- 2 Даже если нужно приложить много силы, следует выбрать якорный канат во время постановки грота. Чтобы как можно быстрее покинуть якорную стоянку, следует дополнительно...



- 3 ...поставить небольшой стаксель высокого покроя. При этом направлять яхту в сторону якоря.
- 4 Слабина якорного каната должна быть как можно быстрее выбрана, причем один шлаг всегда должен быть наложен на прочную утку.
- 5 Якорь на переднем ходу вырывается из грунта. В этот момент яхта поворачивает к ветру и начинает поворот оверштаг.



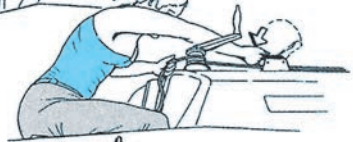
1



2



3

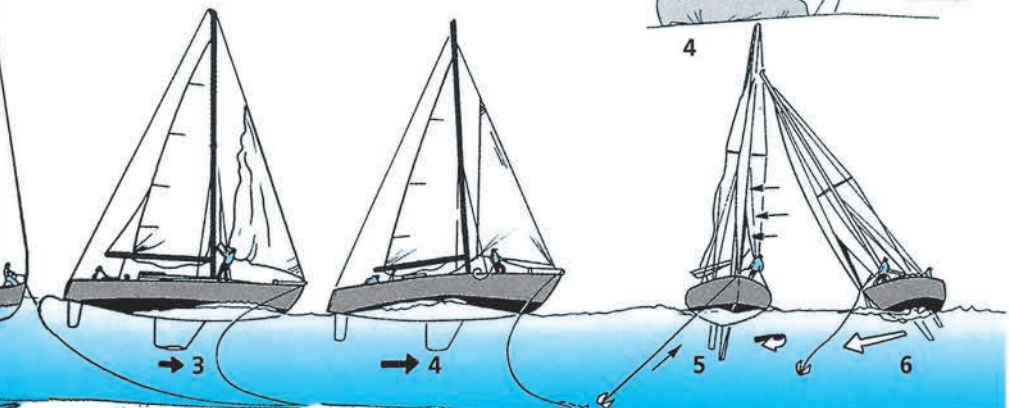


4

- 6 Якорную оснастку поднимают на борт, в то время как яхта уже легла на другой галс и разгоняется.

При некоторых обстоятельствах грот должен быть поставлен как можно быстрее.

- 1 Для этого фал выбирают поочередно двумя руками. Если по своему устройству стопор может сам блокироваться, фал не получит слабину.
- 2 Когда фал больше невозможно добить руками, его несколькими шлагами накладывают на лебедку и затем набивают до требуемого натяжения с помощью ручки лебедки. Прежде чем снять фал с лебедки,
- 3 закройте стопор. Кто часто ходит с малочисленным экипажем, должен подумать о самостопорящих лебедках, которые очень полезны именно в таком случае.

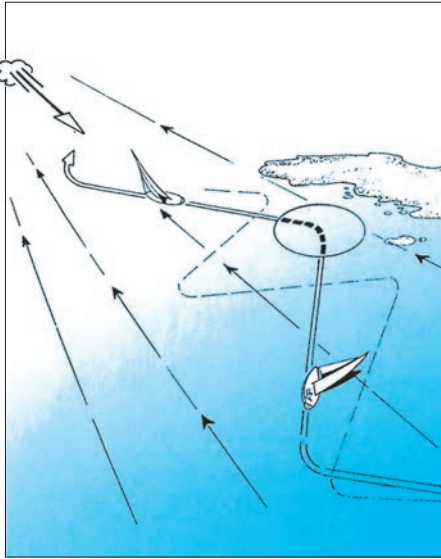


Хождение под парусами на течении



Приливные течения отмечены по всему миру. В Европе самые сильные течения наблюдаются по всему западному побережью и в Северном море. Течения могут помогать быстро проходить протяженные дистанции, но также могут создавать опасные ситуации. Неопытные яхтсмены имеют проблемы с приливными течениями. Мы хотим показать, как распознавать течения и, главное, как их использовать. Тот, кто хочет ходить под парусом по водам, в которых встречаются приливные течения, должен в первую очередь запастись соответствующими пособиями.

Таблицы и атласы приливов содержат все данные о времени наступления полных и малых вод, силе и направлении течений, а также о высоте приливов. На специальных картах графически показано, как меняются приливные течения в определенном районе через каждый час до и после момента полной воды в определенном пункте.

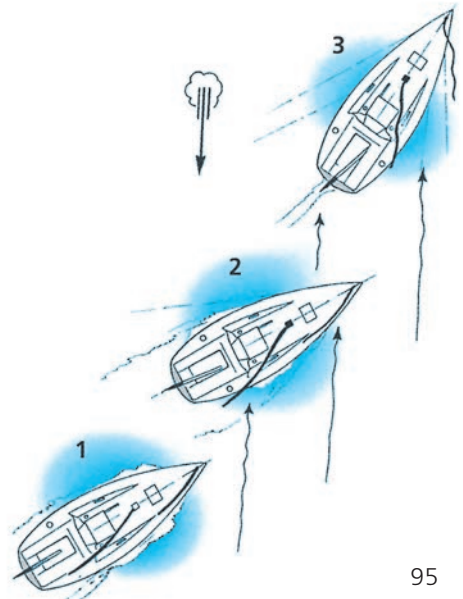


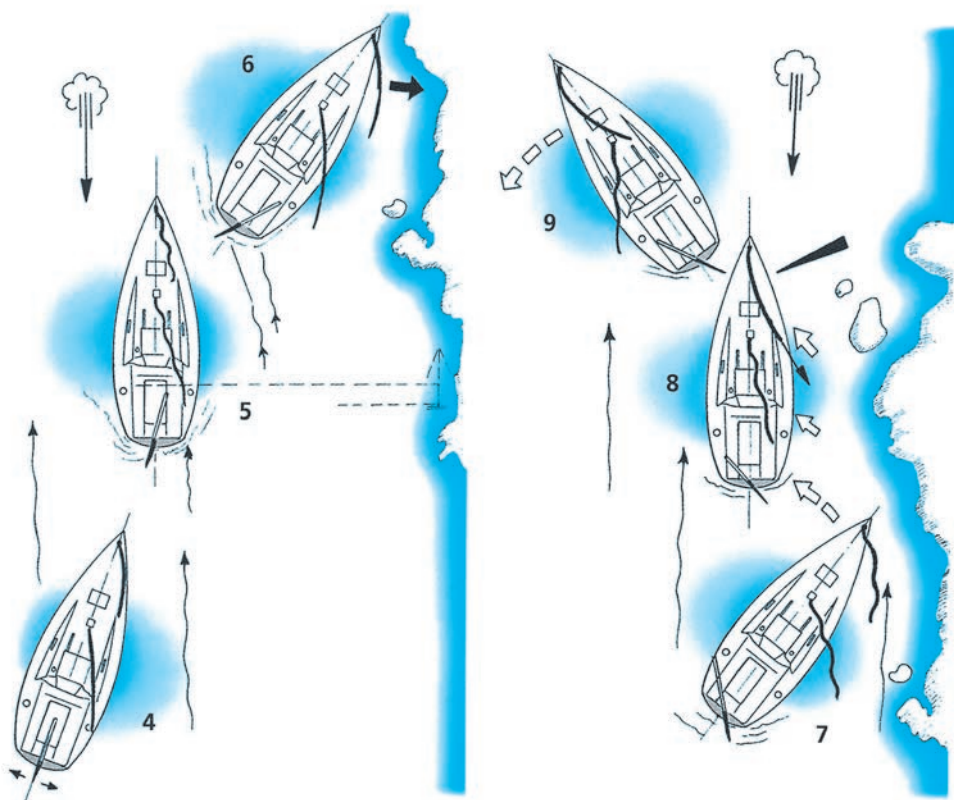
Если течение направлено против ветра, лавировать против коротких и крутых волн – дело нелегкое. Попутное течение увеличивает скорость на ветер, отчего увеличивается скорость вымпельного ветра. Лавировочный угол становится меньше, чем обычно (сравните на рисунке пунктирную линию с двойной). Если зайти вплотную под берег, можно попасть в зону, где нет течения. Если при этом не получится поворот оверштаг, можно оказаться в опасном положении. Лавировка вблизи суши на попутном течении создает впечатление быстрого хода под парусами. Это верно, конечно, но не относительно воды, как показывает лаг. Попутное течение должно учитываться при каждом повороте оверштаг.

- 1 Яхта идет курсом бейдевинд.
- 2 Начат поворот оверштаг.
- 3 Руль переключают несильно, чтобы во время медленного поворота выиграть как можно большее расстояние на ветер, идя прямо против ветра. Но тут требуется осторожность.

По каждому бую можно определить направление и силу течения. Обычно буй кренится в сторону, куда направлено течение. Кильватерная струя от буя свидетельствует о его силе. Некоторый опыт дает возможность правильно оценивать силу течения. С помощью современных навигационных средств, таких как GPS, дающих курс и скорость относительно грунта, можно вычислить силу и направление течения через курс и скорость относительно воды.

Всегда, когда это возможно, течение следует использовать. Часто течение и ветер имеют не одно и то же направление. Яхта на якорю обычно стоит по течению, так что при боковом ветре можно выполнить маневр снятия с якоря, идя только под гротом в направлении якоря. Скорость регулируется гика-шкотом.



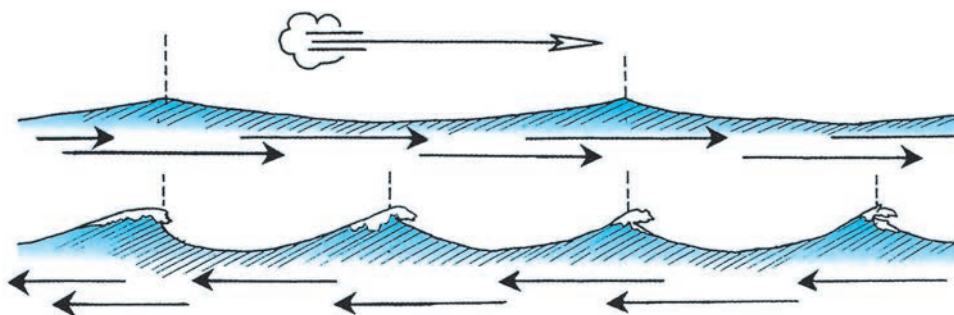


- 4 Рулевой потерял ощущение руля, поскольку скорость относительно воды почти равна нулю.
- 5 Несмотря на то, что ориентиры на суше показывают, что яхта движется вперед, давление ветра вызывает ее движение назад относительно воды.
- 6 Теперь яхта вновь движется относительно воды и идет к близкому берегу.

- 7 Единственная возможность выйти невредимыми из этой ситуации – расставить паруса и переложить руль на другой борт.
- 8 Следует как можно быстрее вынести стаксель на ветер, чтобы развернуть нос на другой галс.
- 9 Со стакселем, вынесенным на ветер, и все еще переложенным рулем яхта под действием течения отходит от берега.

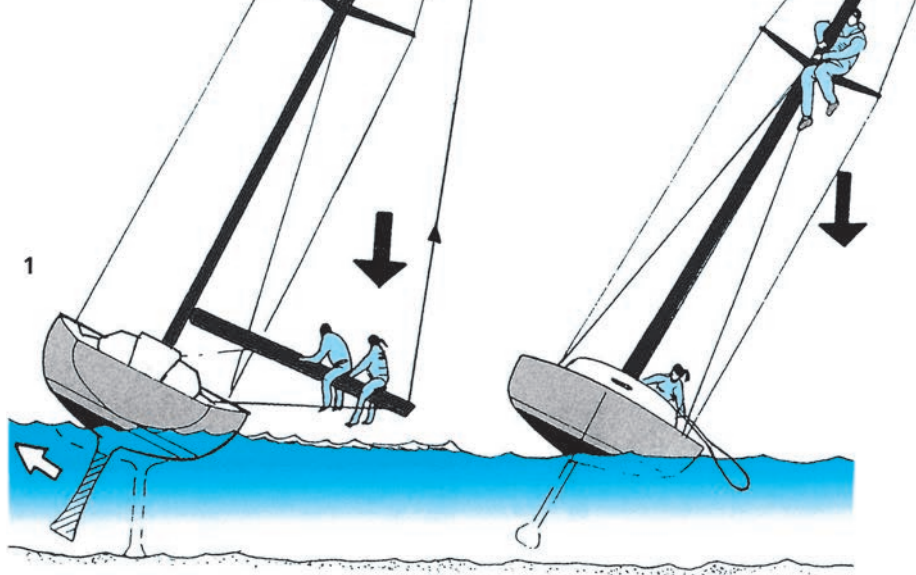


10 Теперь шкот растравлен, стаксель перенесен на нужный борт и выбран втугую. Когда рулевой снова почувствует давление на руль и яхта наберет ход относительно воды, грот можно снова выбрать втугую.



Если течение идет в том же направлении, что и ветер, возникают длинные и сравнительно пологие волны. Если течение направлено против ветра, образуются неприятные, короткие и крутые волны. Лавирование против

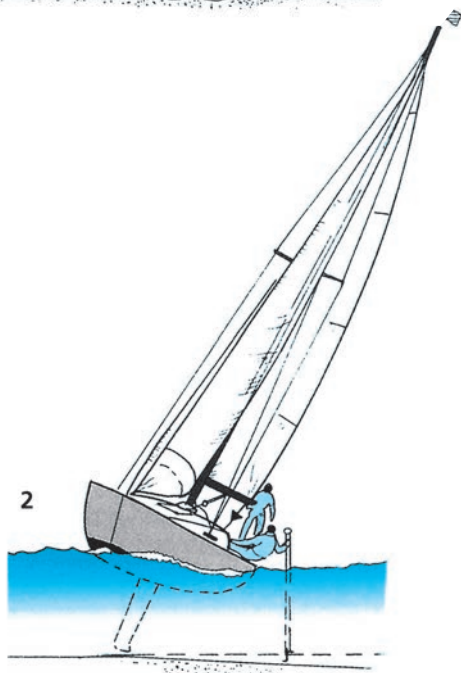
ветра при попутном течении хотя и быстрее, но явно более неприятное, чем при ветре и течении одного направления. Морское течение проще всего распознать по изменившейся картине волн.



Снятие с мели

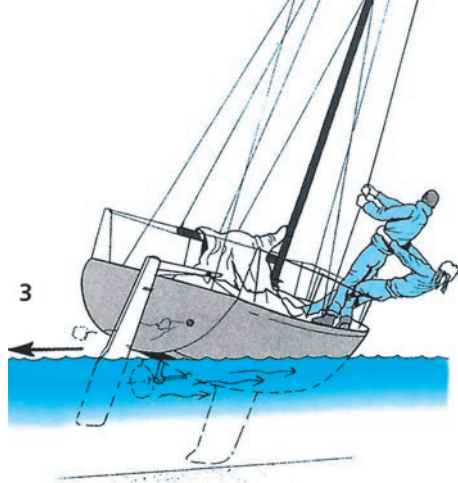
1 Сев на мель, необходимо попытаться снова оказаться на плаву своими силами. Для этого надо уменьшить осадку яхты. Убрав паруса, часть экипажа можно посадить на конец гика так, чтобы они осторожно продвинулись как можно дальше к его ноку. Важно, конечно, иметь прочный топенант, чтобы гик ни в коем случае не рухнул на палубу. Иначе экипаж окажется в воде. Как только киль сойдет с грунта, надо попытаться под двигателем достичь более глубокой воды.

На маленьких яхтах человек на мачте создает дополнительный крен. Однако важно, чтобы он был хотя бы застрахован прочным фалом.



2 Если бóльшие глубины лежат с подветренной стороны, можно попытаться без больших усилий сняться с мели с туго выбранными парусами и экипажем на подветренном борту. Зачастую помогает сильное отталкивание отпорным крюком (или футштоком).

- 3 Другая возможность снятия с мели – воспользоваться помощью двигателя. Румпель фиксируют под не очень большим углом, двигатель включают на полный ход. Экипаж откренивает на вантах со стороны мелкой воды и путем раскачивания старается добиться, чтобы яхта снова оказалась на плаву.

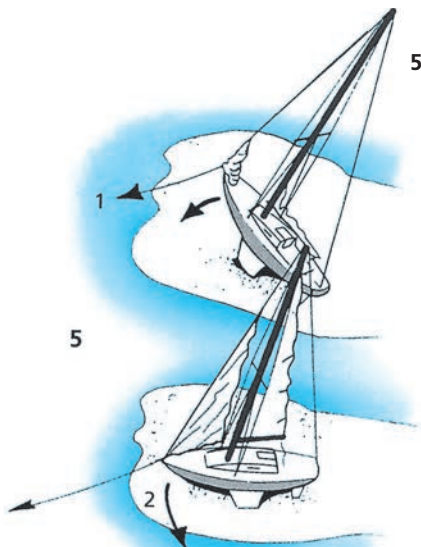


- 4 Для снятия с мели большой яхты своими силами после плотной посадки ее на грунт на деле проверен следующий способ, требующий, однако, больших усилий:

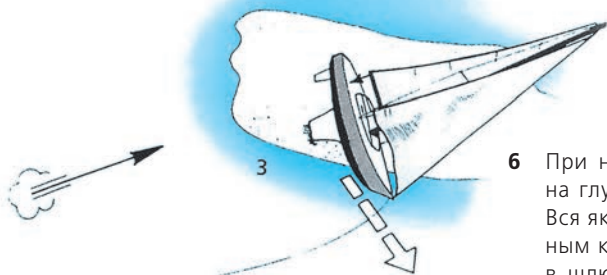
Самый тяжелый якорь заводится как можно дальше на глубокую воду, канат направляется через прочный блок на лебедку.



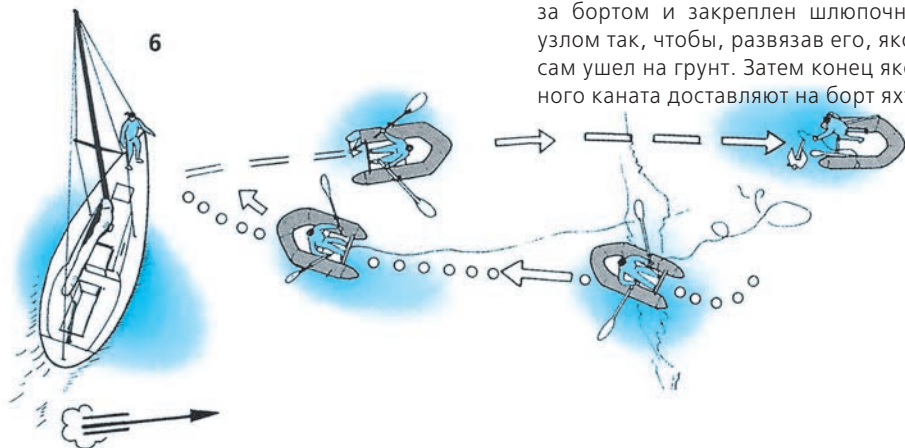
Фал крепится беседочной петлей за якорный канат на возможно большем удалении от борта (1), чтобы получить наиболее эффективное направление тяги (2). Фал туго выбирается, пока за счет создаваемого крена киль не оторвется от грунта. Затем путем выбирания якорного каната яхту постепенно выводят на глубокую воду. При выбирании якорного каната крен медленно уменьшается, поэтому маневр, возможно, придется повторить.



5 Если установлено, что яхта села лишь на небольшую песчаную мель, рекомендуется забросить якорь в наветренную сторону (1). Якорный канат выбирают, пока не будут поставлены все паруса (2). Яхту разворачивают носом против ветра. С выбранными втугую шкотами создается большой крен (3), в этом случае можно быстро сняться с мели с помощью двигателя.



6 При наличии шлюпки завести якорь на глубину – просто детская забава. Вся якорная оснастка с цепью и якорным канатом свободно укладывается в шлюпку, тяжелый якорь подвешен за бортом и закреплен шлюпочным узлом так, чтобы, развязав его, якорь сам ушел на грунт. Затем конец якорного каната доставляют на борт яхты.

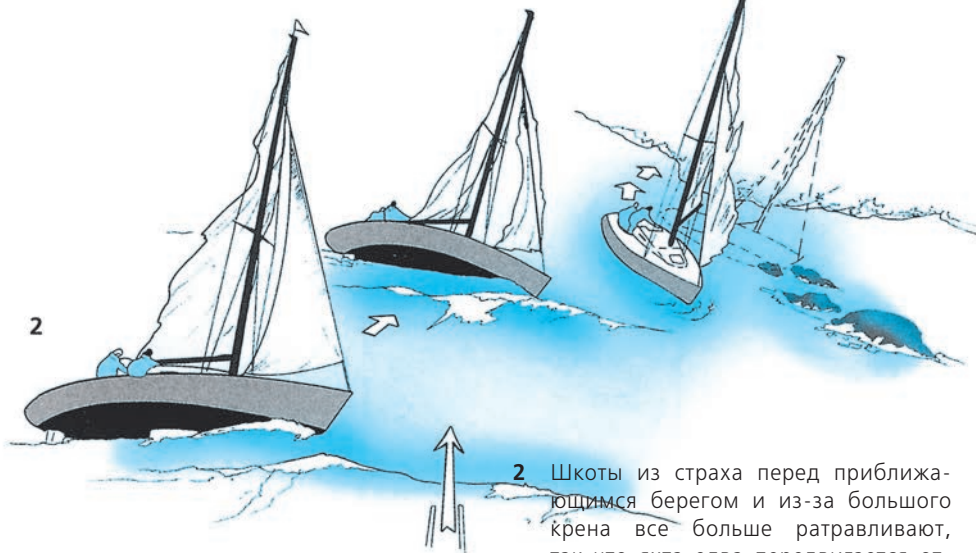


Лавировка от подветренного берега

Подветренный берег представляет собой серьезную опасность для экипажа и яхты. Следует предпринять все, чтобы не попасть в критическую ситуацию. Прежде всего лавировать от подветренного берега нужно уверенно и смело, не теряя спокойствия. Важно, чтобы яхта имела достаточный ход для прохождения всего необходимого расстояния на ветер и могла преодолеть дрейф.



1



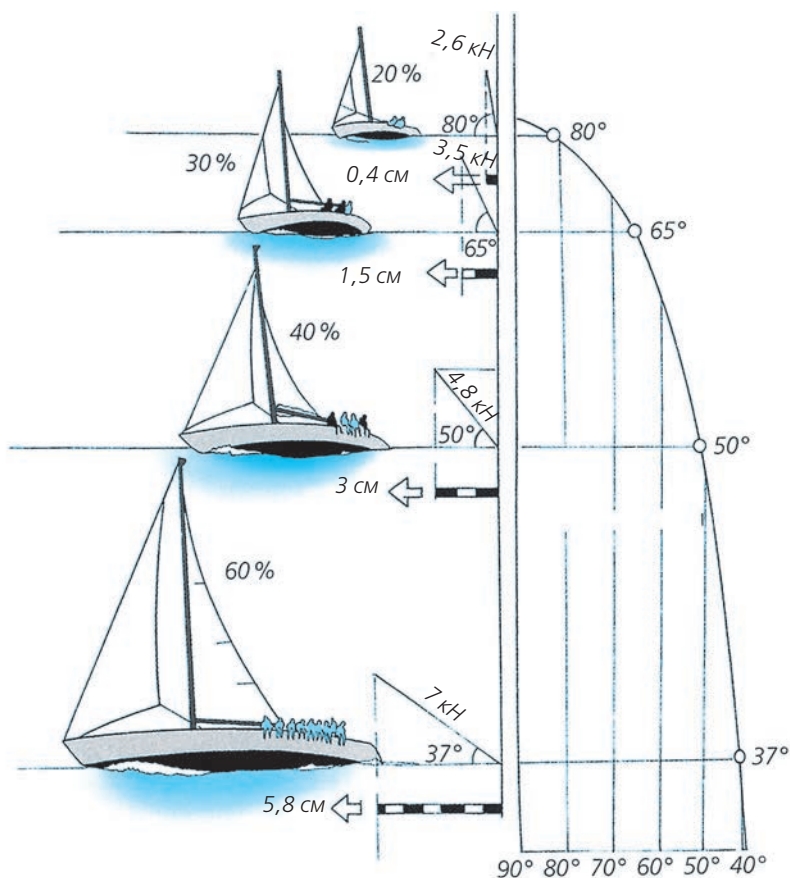
2

2 Шкоты из страха перед приближающимся берегом и из-за большого крена все больше ратравливают, так что яхта едва передвигается относительно воды. Если при этом не получается поворот оверштаг, то яхта быстро дрейфует на прибрежные камни.

1 Если, например, вовремя не взять рифы, а это в свою очередь не позволит добраться грот, яхта будет сильно дрейфовать.

3 Из этого графика видны возможности четырех совершенно разных яхт отойти при сильном ветре в лавировку от подветренного берега: яхта-компромисс (вверху) может нести только 20% своей нормальной парусности и лавирует, учитывая дрейф, лишь под углом 80 градусов к ветру. Скорость на ветер, т.е. в безопасную зону, составляет всего 0,4 узла! Несколько большая круизная крейсерская яхта несет 30% своей парусности, идет с крутизной в 65 градусов и со скоростью на ветер 1,5 узла. Существенно большая морская крейсерская яхта несет 40% своей парусности, идет с крутизной в 50 градусов и со скоростью на ветер 3 узла. Самая большая морская крейсерская яхта несет 60% своей парусности, идет с крутизной в 37 градусов и со скоростью на ветер 5,8 узла.

может нести около 40% своей нормальной парусности, идти под углом 50 градусов к ветру и при этом уходить на ветер ходом в 3 узла. Гоночная яхта макс (внизу) идет с 60% возможной парусности, отличным углом в 37 градусов к ветру и скоростью 5,8 узла на ветер. Такие гоночные яхты имеют на борту полный тренированный экипаж и часто идут вплотную к берегу, чтобы найти наиболее благоприятные условия ветра и течения. Яхтсмены, совершающие прогулки на крупных яхтах, не должны брать с них пример!



- 4 При лавировке от подветренного берега в сильный ветер жизненно важна правильная настройка парусов в зависимости от обстановки: ахтерштаг (1) набит, чтобы топ мачты был завален назад и задняя шкаторина грота открыта. Ползун гика-шкота (2) по той же причине сдвинут как можно дальше к подветренному борту. Грот зарифлен (3). Маленький стаксель (4), несомненно, должен быть установлен под нужным углом, чтобы он тянул безупречно. Точными движениями рулем яхта удерживается на курсе (5). При повороте оверштаг нельзя слишком сильно переключать руль, чтобы не тормозить движение яхты.

Угол вымпельного ветра (6) не должен быть слишком маленьким, так как яхта должна иметь хороший ход. Если время от времени приводить яхту слишком круто к ветру, тотчас снижается скорость.

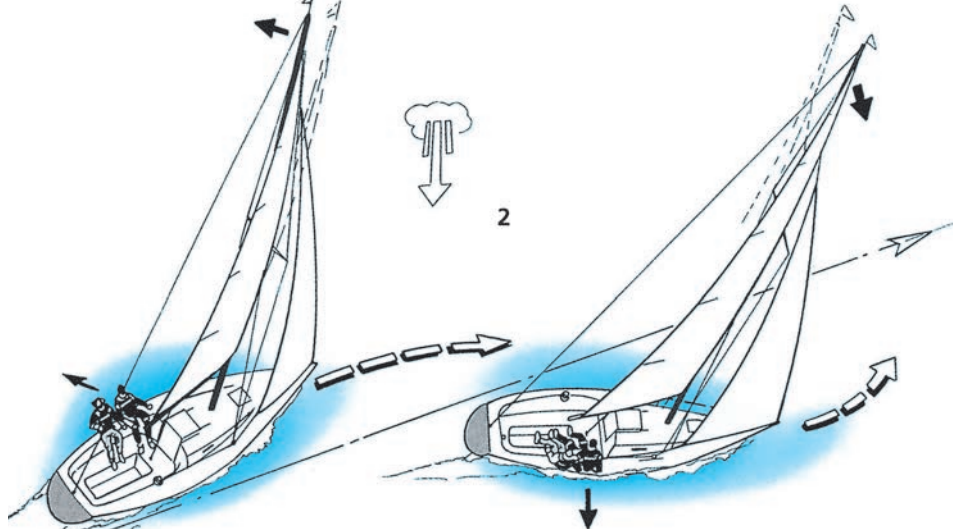


- 5 Из этого сравнения ясно, как различная возможность нести паруса отличает большие яхты в сильный ветер. В то время как маленькая килевая яхта может нести лишь штормовой стаксель, более крупная морская крейсерская яхта достаточно хорошо идет под зарифленным гротом и небольшим стакселем. Макси-яхта длиной около 24 м с топовым вооружением идет достаточно легко с одним рифом на гроте и с генуей № 2.

Плавание без руля

- 1) Руль сломан, потерян навсегда. Экипаж в открытом море должен рассчитывать только на себя. Многие хорошо отлаженные яхты идут, как правило, на острых курсах прямо сами по себе. На каждой яхте имеется целый ряд возможностей настройки, с помощью которых можно добиться того, что яхта будет держать курс без помощи руля:
 - 1) На возможность современных легких яхт держать курс чрезвычайно влияет распределение веса.
 - 2) Шкотом и кареткой гика-шкота регулируют тягу грота и тем самым стремление яхты привести или увалиться.
 - 3) Оттяжкой гика можно также влиять на форму грота и тем самым на поведение яхты.
 - 4) Регулируемый ахтерштаг раскрывает грот и уменьшает стремление яхты привести. Потравив его, закрывают заднюю шкаторину, чем создают большее давление.
 - 5) Важна также установка стакселя, позволяющая яхте без руля держать более или менее ровный курс.

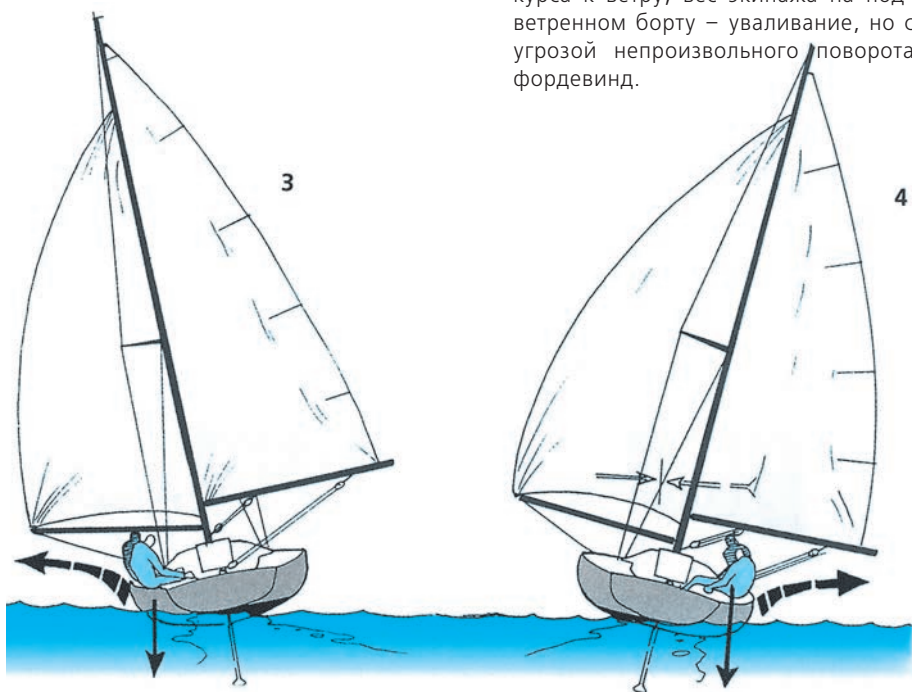


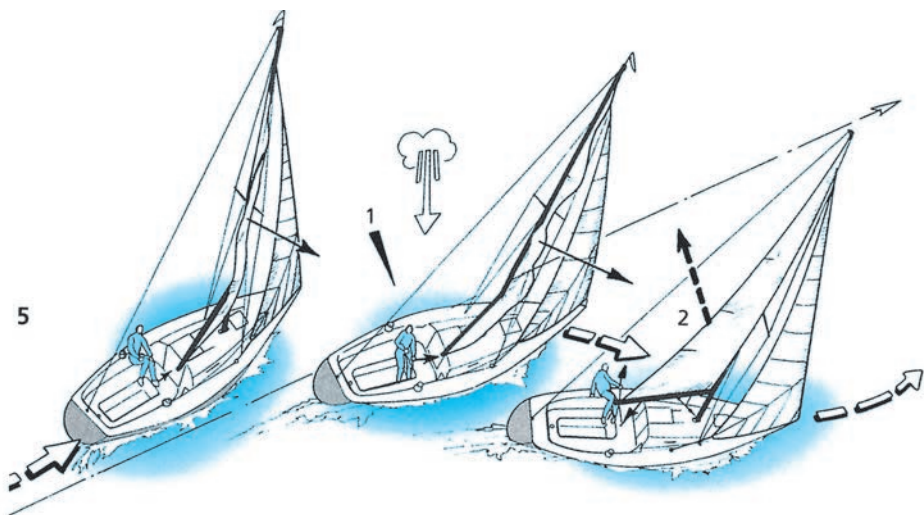


2 На небольшой хорошо настроенной яхте перераспределение веса экипажа приводит к следующему: уменьшающийся крен при загрузке наветренного борта заставляет яхту уваливаться. Увеличение крена при

помощи перенесения веса экипажа на подветренный борт приводит яхту к ветру.

3+4 Этот принцип действует и на курсе фордевинд под спинакером. Крен на наветренную сторону – изменение курса к ветру, вес экипажа на подветренном борту – уваливание, но с угрозой непроизвольного поворота фордевинд.





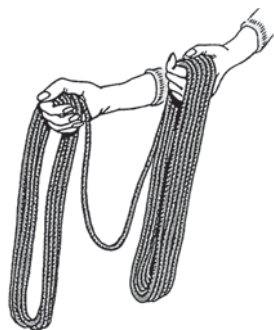
5 При усилении ветра надлежащий курс можно удерживать только с помощью настройки парусов. Яхта уваливается,

когда грот достаточно растравлен (1), и снова приводится, когда он туго выбран (2).

Буксировка

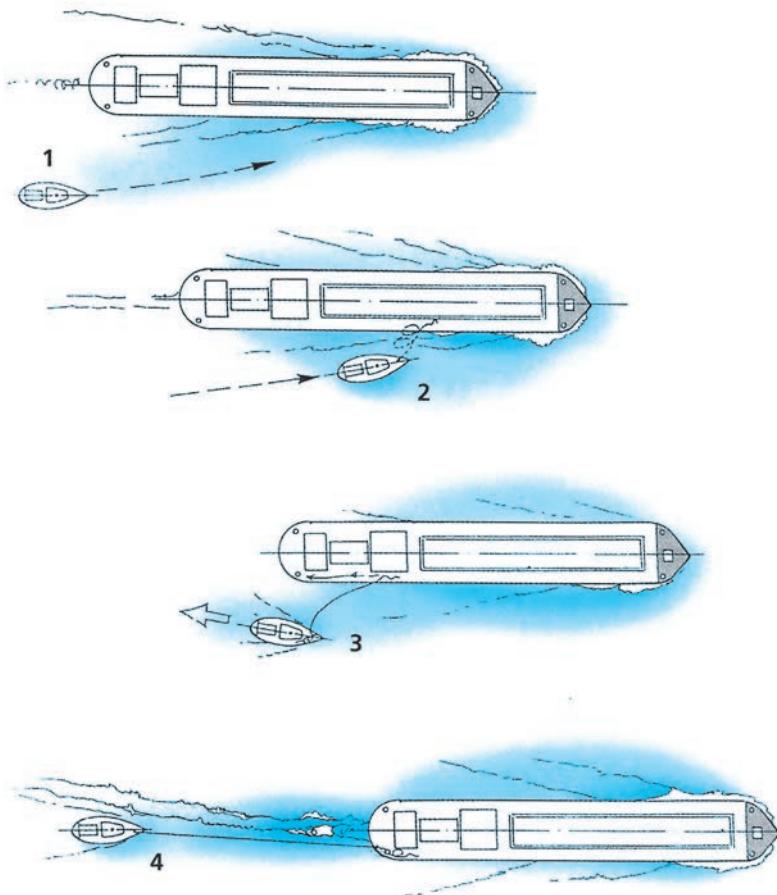
Чтобы передать буксирный конец на другое судно в море, приходится бросать его с достаточно большого расстояния. Если на борту имеется только толстый трос, подготавливается тонкий вспомогательный линь, который подается сначала. Линь закладывается одним концом на борту. Часть аккуратно сложенной бухты берут в одну руку для броска, другую часть с заложенным

концом — в другую руку. С сильным замахом бухту бросают по не очень крутой, но и не слишком пологой дуге.



Буксировка яхт грузовыми судами встречается обычно лишь на реках. Перед осуществлением буксировки следует выяснить у капитана грузового судна, с какой скоростью он предполагает идти с яхтой на буксире – скорость существенно выше той, на которую рассчитан корпус яхты, неприемлема, так как может привести к повреждению корпуса яхты. Сначала грузовое судно замедляет ход, чтобы яхта могла приблизиться к нему примерно в районе

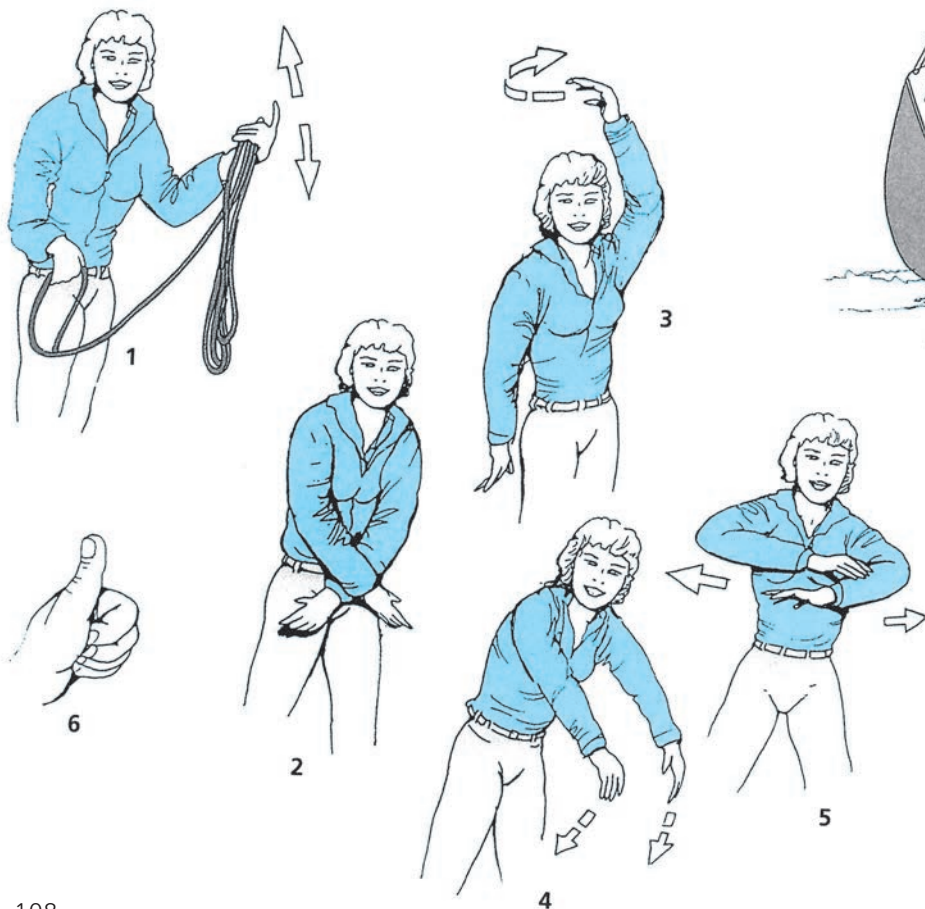
миделя (1). Подается буксирный конец (2). В то время как конец переносится на корму, необходимо немного снизить скорость яхты. Нельзя давать пока еще свободному концу слишком сильно провисать, чтобы его не намотало на винт буксира (3). Постепенно с яхты выпускают желаемую длину буксирного конца. Лишь когда он надежно закреплен, капитану грузового судна сообщают, что он может идти на своей рейсовой скорости (4).

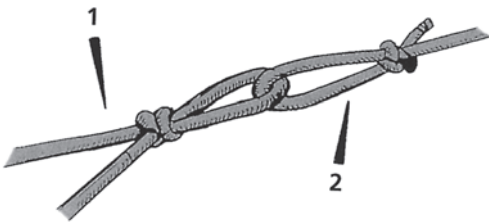
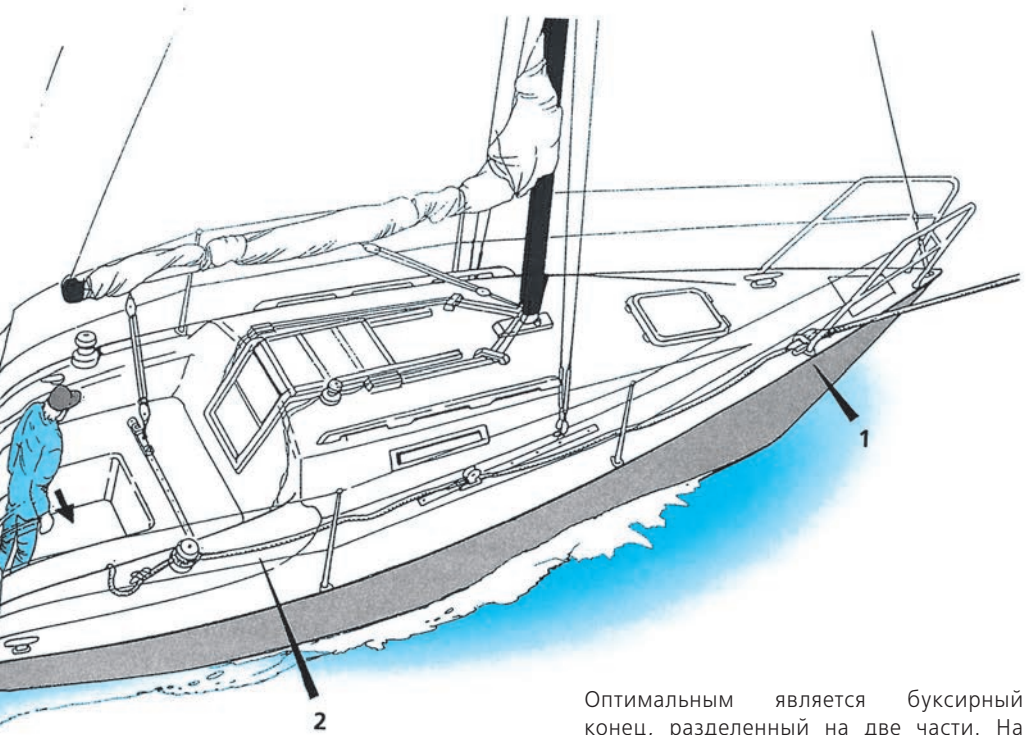


Так как связь на УКВ между буксиром и яхтой не всегда возможна, а из-за работы двигателей не слышно даже громких окриков, следует применять простой язык жестов:

- 1 Кто хочет, чтобы его по какой-то причине взяли на буксир, становится на носу с подготовленным к броску концом и машет им.
- 2 Как только конец заложен на борту и можно приступить к буксировке, руки скрещивают перед животом.

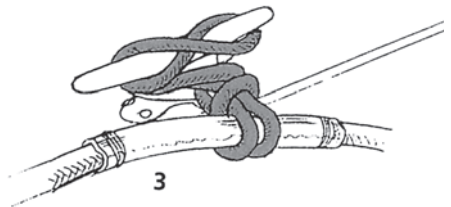
- 3 Если хотят, чтобы буксир прибавил ход, производят круговые движения поднятой рукой.
- 4 Если буксир должен снизить скорость, производят движения вверх и вниз обеими вытянутыми руками.
- 5 Сигнал к отдаче буксирного конца подается согнутыми руками, разводя их в стороны.
- 6 Международный сигнал, который поймет каждый: поднятый вертикально большой палец означает «Все в порядке».

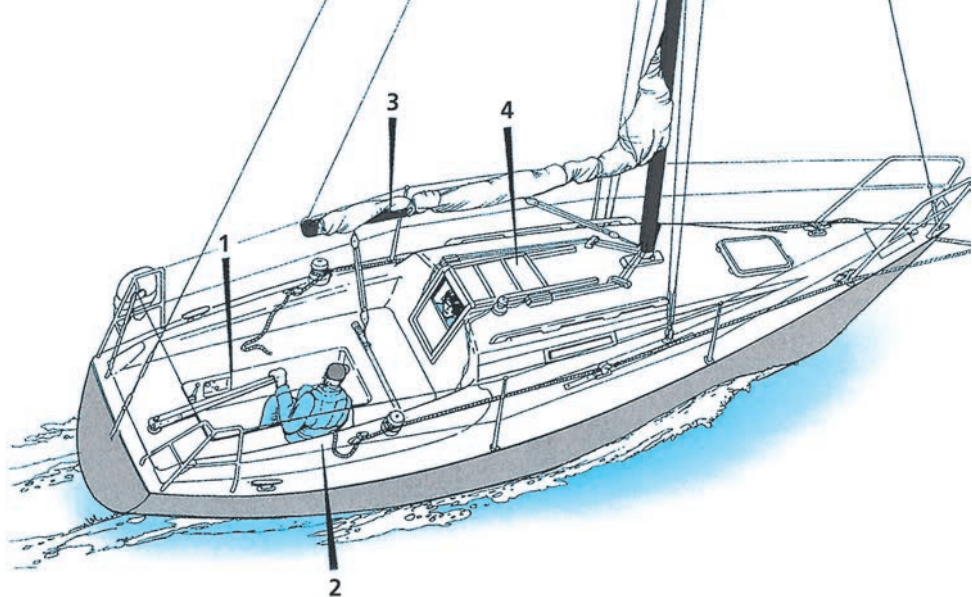




Оптимальным является буксирный конец, разделенный на две части. На первом перед штевнем (1) вяжется петля. Идущий на буксир конец привязывается к петле беседочным узлом (2). Трос крепится бензелем к передней утке, толстый трос должен быть защищен от перетирания (3).

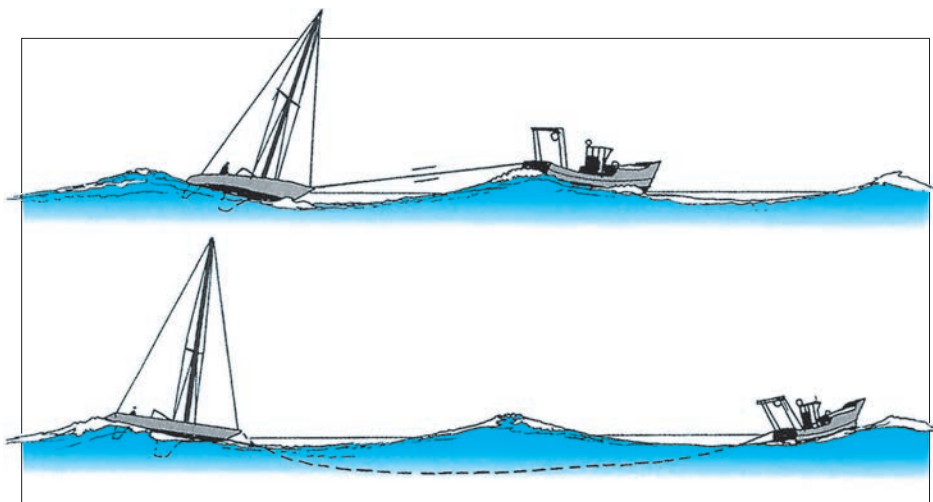
Буксирный конец закладывается на борту парусной яхты за самую прочную утку (1). Конец должен быть такой длины, чтобы в целях безопасности его можно было провести к корме и там еще раз закрепить (2). Рулевой должен управлять яхтой лишь легкой перекладкой руля, чтобы буксирный конец нигде не терся.





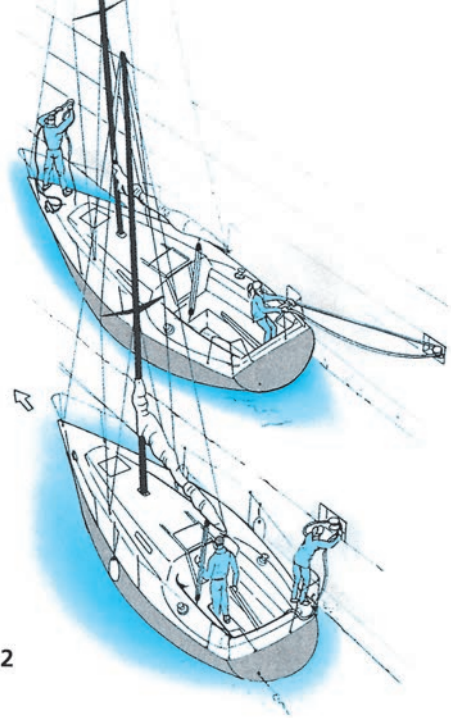
Румпель под влиянием скорости хода сам устанавливается в прямом положении (2). Необходима лишь небольшая корректировка. Рулевой должен выбрать для себя такое место, с которого он постоянно держит в поле зрения буксирующее судно (2). Грот тщательно сложен, гик сдвинут в сторону (3). Все люки и вход в рубку закрыты (4).

Скорость буксировки и длина буксирного конца должны соответствовать нормам. Как правило, длинный конец лучше, чем короткий. Оптимальной является длина, когда оба судна одновременно всходят на гребень волны или, например, оба проходят ложбину между волнами. При этом нагрузка на конец остается небольшой и равномерной.



Шлюзование

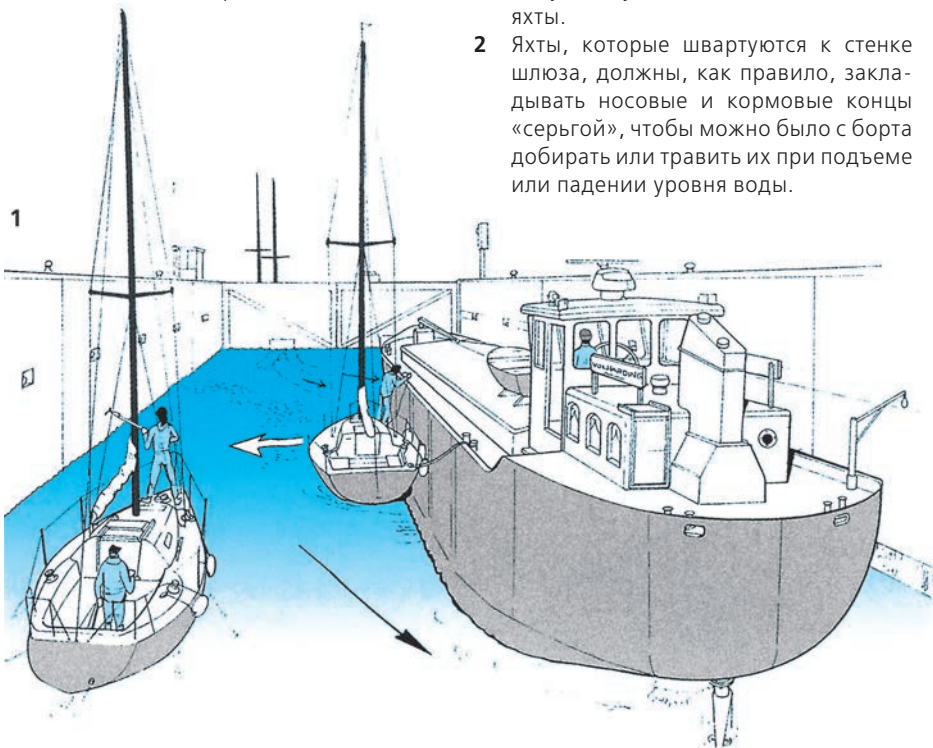
1 Заходя в камеру незнакомого шлюза, никогда точно не знаешь, что тебя там ожидает. Заход разрешается только по указанию персонала шлюза, заходить следует тогда, когда грузовые суда пришвартованы и застопорят винты. Но некоторые капитаны все же оставляют винты медленно вращающимися, так что при положении руля вбок позади судна может создаваться сильное течение. Небезопасен также ветер, который проникает через открытые ворота шлюза и усиливается. В дополнение при наполнении или



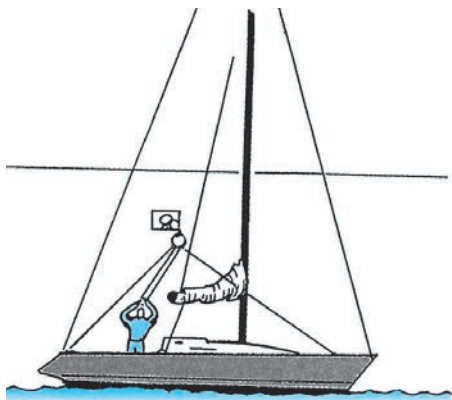
2

опорожнении шлюза местами образуются сильные завихрения, которые могут тянуть за собой небольшие яхты.

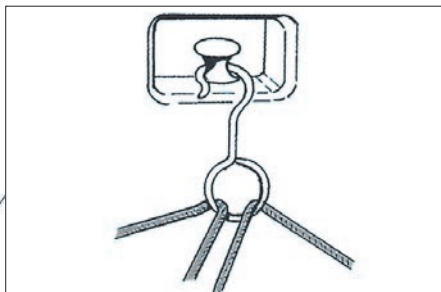
2 Яхты, которые швартуются к стенке шлюза, должны, как правило, закладывать носовые и кормовые концы «серьгой», чтобы можно было с борта добирать или травить их при подъеме или падении уровня воды.



1

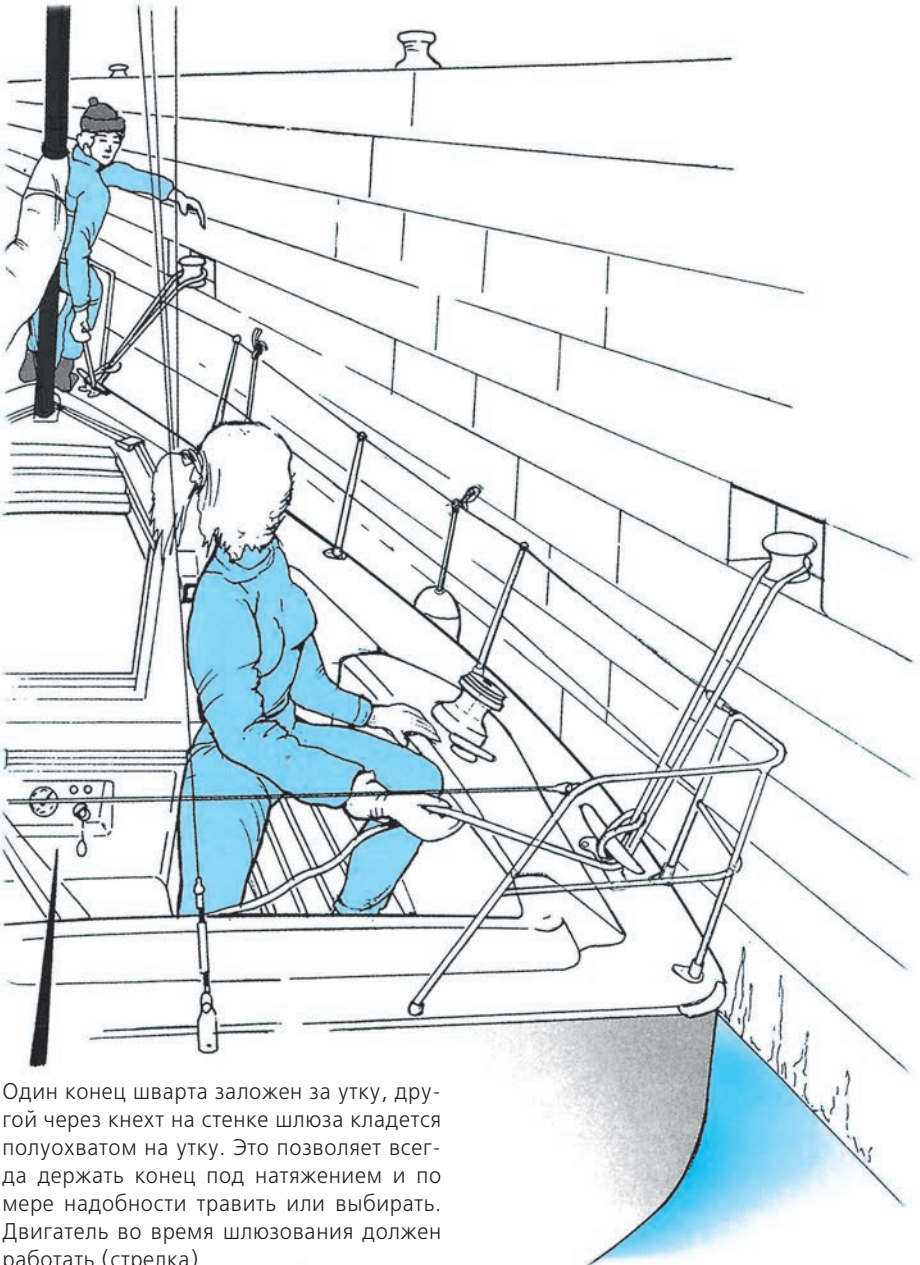


Если концы заведены через кольцо на стенке шлюза, их длину может регулировать один человек. Для яхты с малочисленным экипажем стоит изготовить рымы, которые потом можно использовать, как показано на рисунке ниже. Чаще всего при небольшом перепаде уровней воды шлюзование проходит очень быстро. В этом случае достаточно удерживать яхту двумя отпорными крюками.



Примечание редактора:

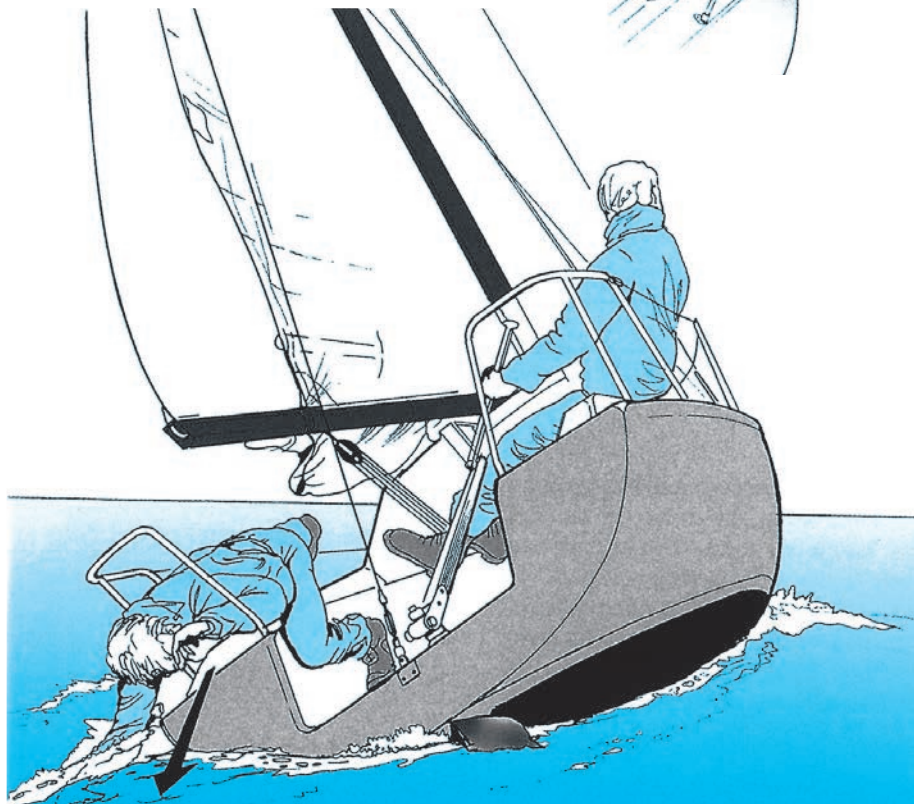
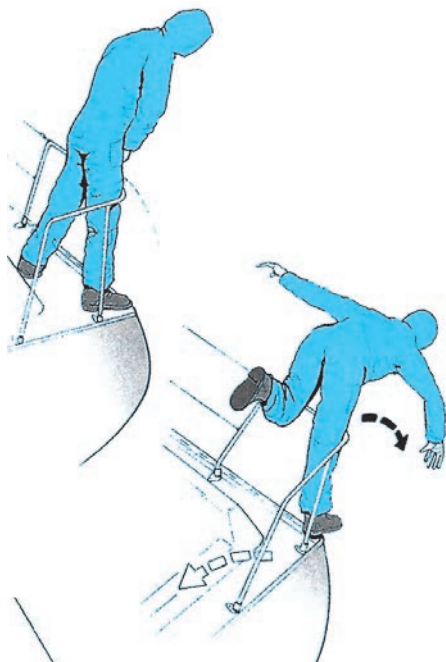
При шлюзовании на внутренних водных путях РФ маломерным судам предписывается швартоваться одним швартовым концом за так указанного диспетчером поплавка.



Один конец шварта заложен за утку, другой через кнехт на стенке шлюза кладется полуохватом на утку. Это позволяет всегда держать конец под натяжением и по мере надобности травить или выбирать. Двигатель во время шлюзования должен работать (стрелка).

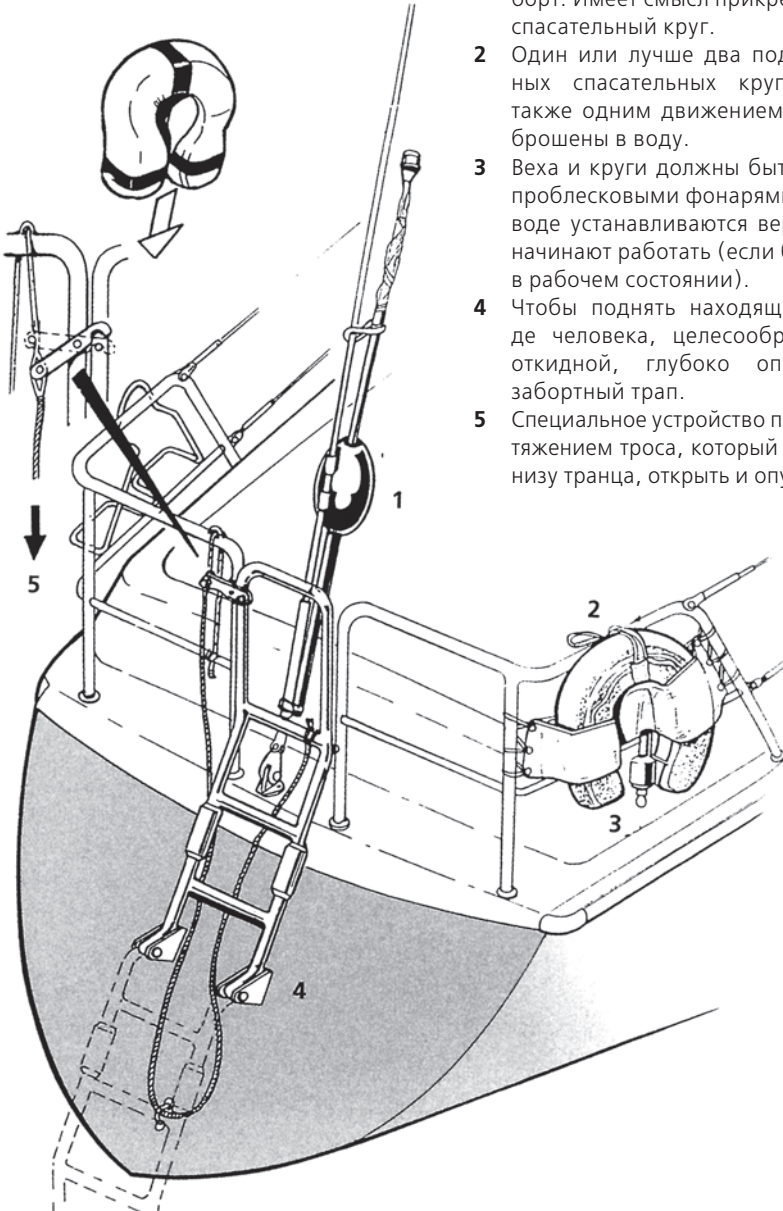
Человек за бортом

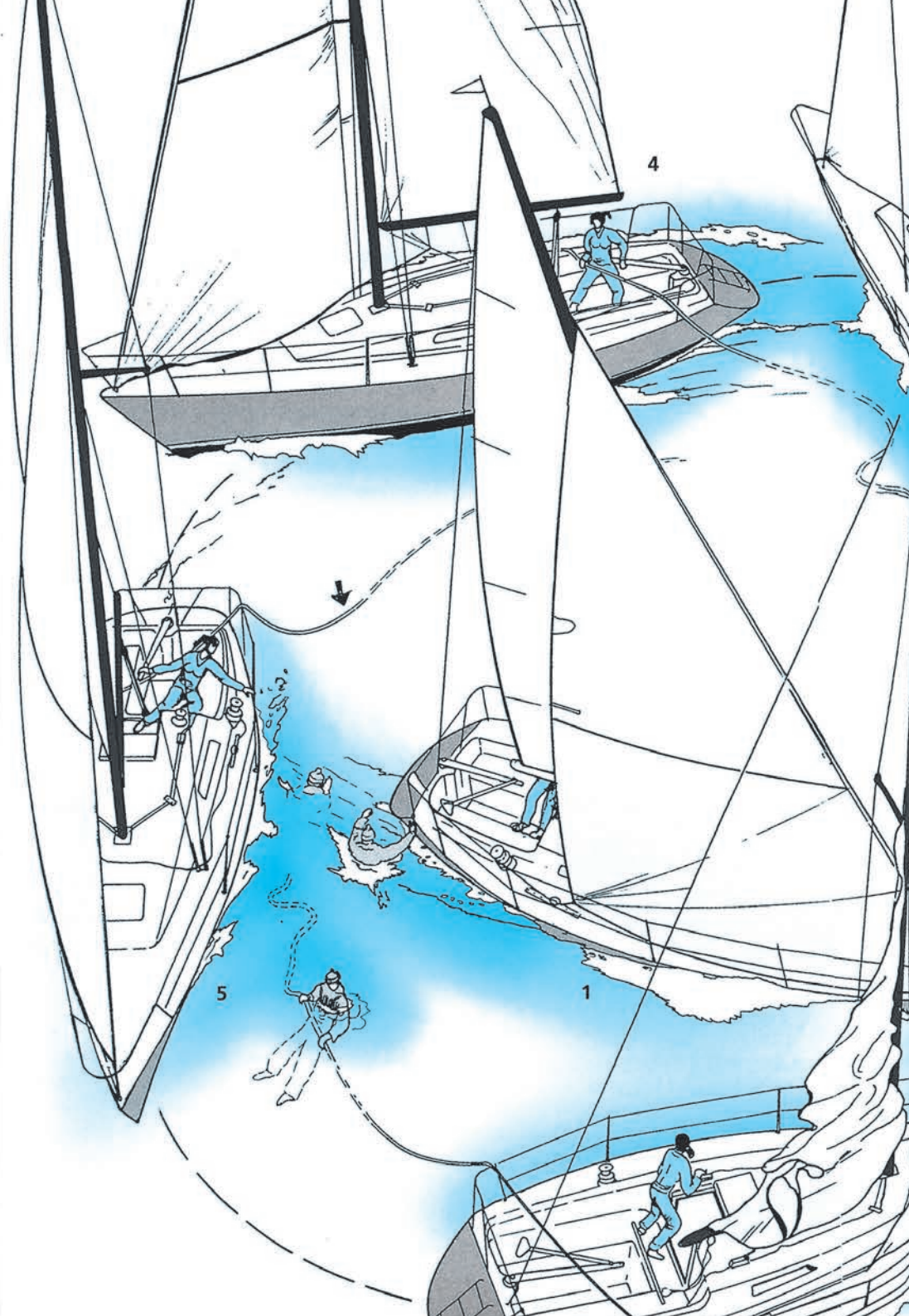
Леерное ограждение, как известно, выполняет функцию страховки экипажа судна от падения за борт. Некоторые яхтсмены, однако, больше обеспокоены чистотой на борту, которую может нарушить приступ морской болезни или отправление естественных потребностей, нежели безопасность. Грязь можно смыть, а поднять упавшего за борт человека явно сложнее, иногда это и вовсе не удается.



Чаще всего спасательные средства, предписываемые для гоночных яхт, должны находиться на борту каждой яхты и быть в рабочем состоянии:

- 1 Буй с длинной вехой и хорошо заметным флагом должен быть расположен так, чтобы его можно было одним движением руки бросить за борт. Имеет смысл прикрепить к нему спасательный круг.
- 2 Один или лучше два подковообразных спасательных круга, которые также одним движением могут быть брошены в воду.
- 3 Вежа и круги должны быть снабжены проблесковыми фонарями, которые в воде устанавливаются вертикально и начинают работать (если батареи еще в рабочем состоянии).
- 4 Чтобы поднять находящегося в воде человека, целесообразно иметь откидной, глубоко опускающийся заборный трап.
- 5 Специальное устройство позволяет натяжением троса, который направлен к низу транца, открыть и опустить трап.

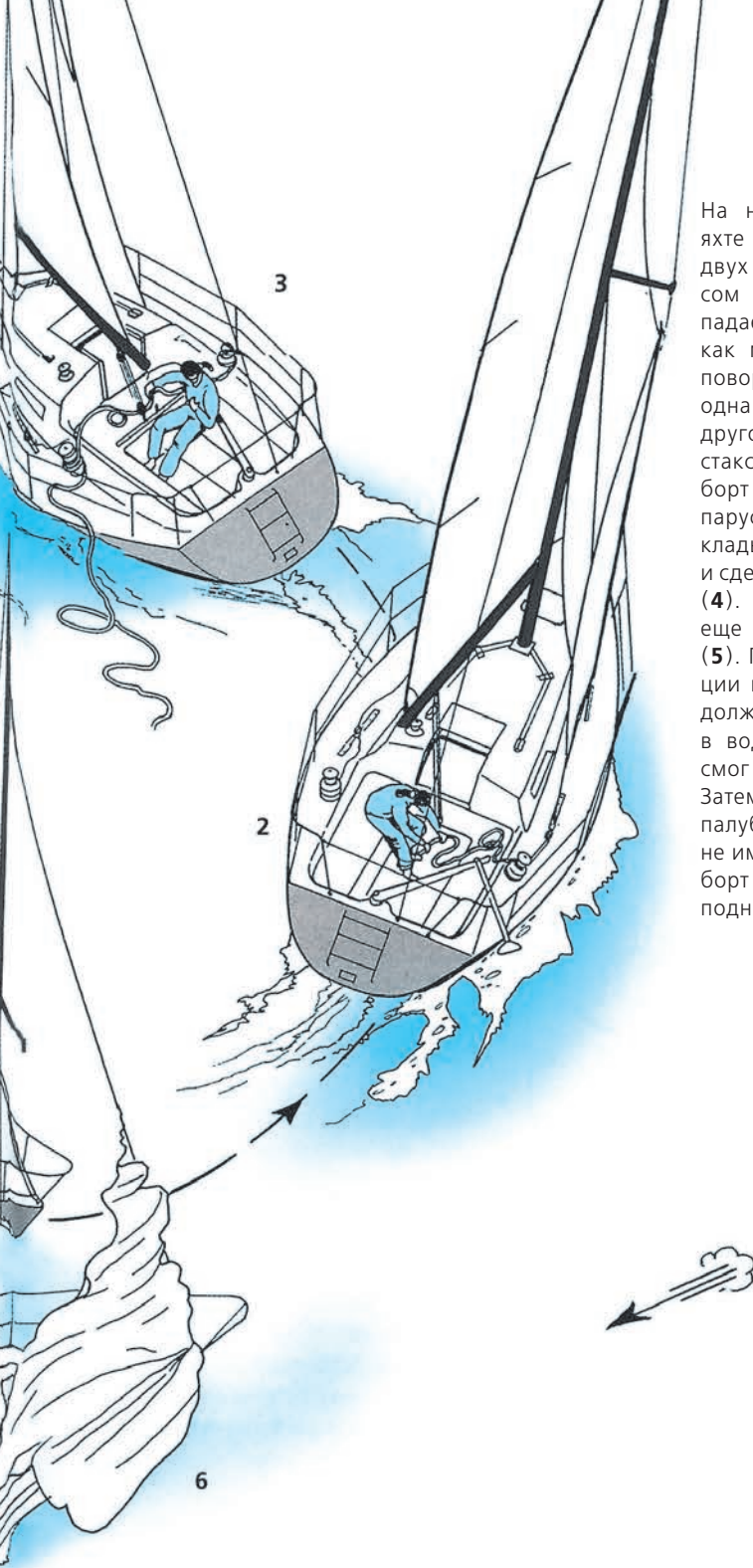




4

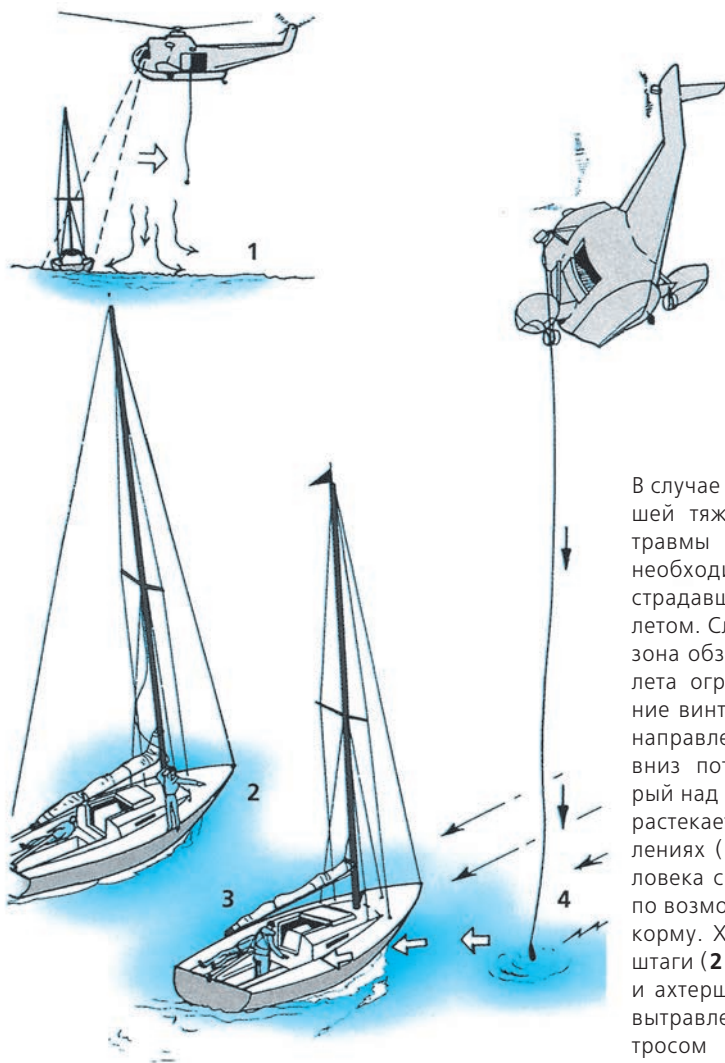
5

1



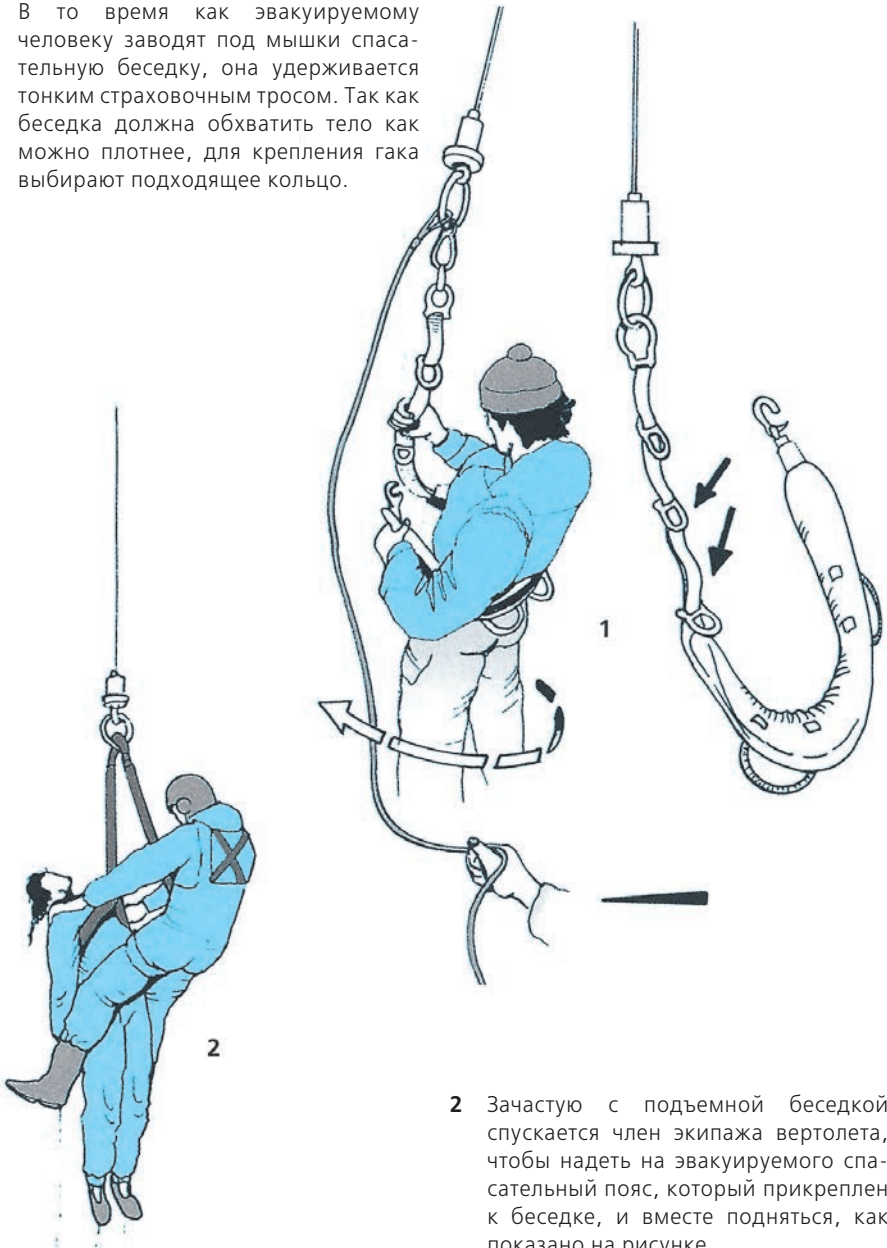
На небольшой крейсерской яхте с экипажем всего из двух человек, идущей курсом бейдевинд, рулевой падает за борт (1). Следует как можно быстрее сделать поворот оверштаг, оставив, однако, стаксель стоящим на другом борту (2). Свободный стаксель-шкот бросают за борт (3). С туго выбранными парусами руль круто переключают, чтобы увалиться и сделать поворот фордевинд (4). Яхта едва движется, но еще остается управляемой (5). По завершении циркуляции плавающий в воде шкот должен достичь человека в воде, чтобы он при этом смог ухватиться за него (6). Затем оба паруса майнают на палубу, чтобы яхта больше не имела хода, и упавшего за борт человека можно было поднять на палубу.

Снятие пострадавшего вертолетом

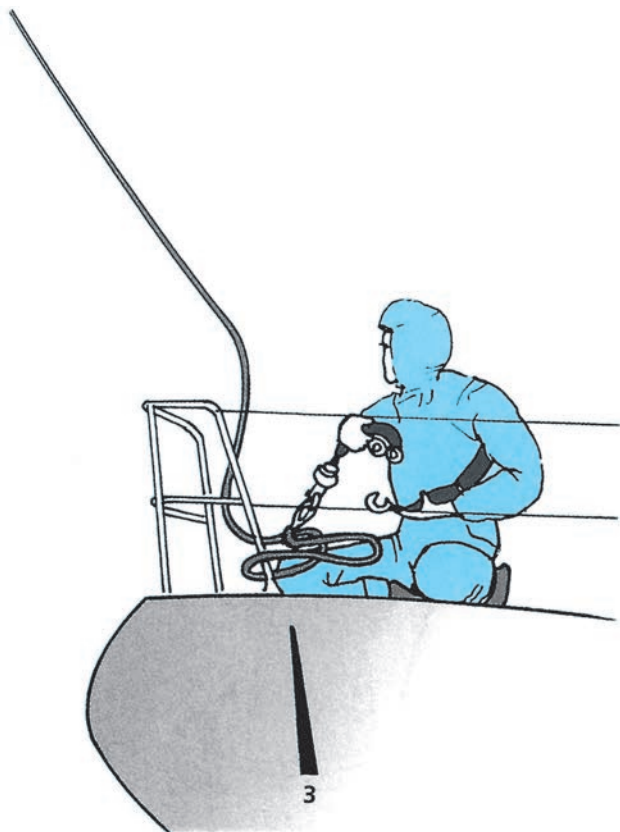


В случае внезапно наступившей тяжелой болезни или травмы может возникнуть необходимость снять пострадавшего с борта вертолета. Следует помнить, что зона обзора пилотов вертолета ограничена, а вращение винта создает сильный, направленный вертикально вниз поток воздуха, который над поверхностью воды растекается во всех направлениях (1). Чтобы взять человека с борта яхты, нужно по возможности освободить корму. Хотя бы отдать бакштаги (2), а по возможности и ахтерштаг (3). Вертолет с вытравленным подъемным тросом медленно приближается к яхте по ветру (4).

- 1 В то время как эвакуируемому человеку заводят под мышки спасательную беседку, она удерживается тонким страховочным тросом. Так как беседка должна обхватить тело как можно плотнее, для крепления гака выбирают подходящее кольцо.



- 2 Зачастую с подъемной беседкой спускается член экипажа вертолета, чтобы надеть на эвакуируемого спасательный пояс, который прикреплен к беседке, и вместе подняться, как показано на рисунке.

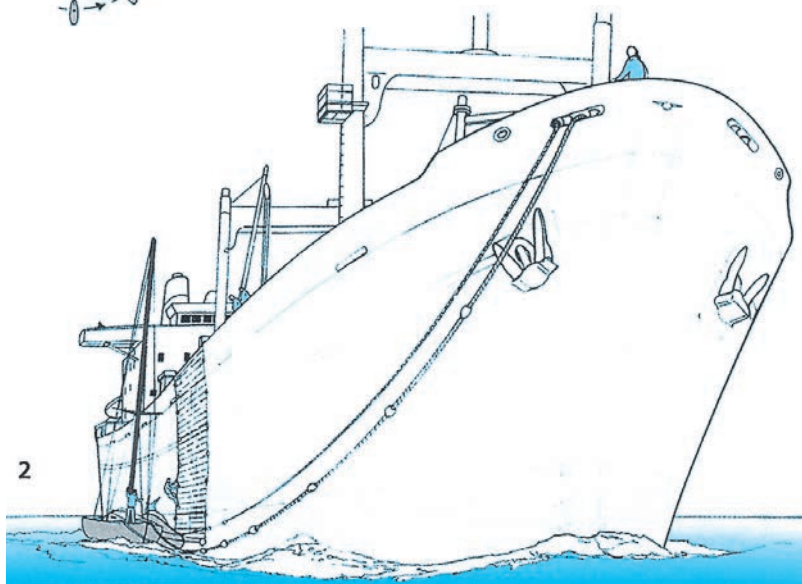
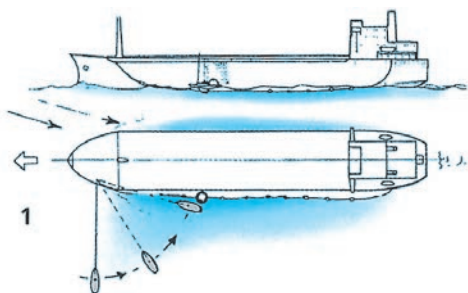


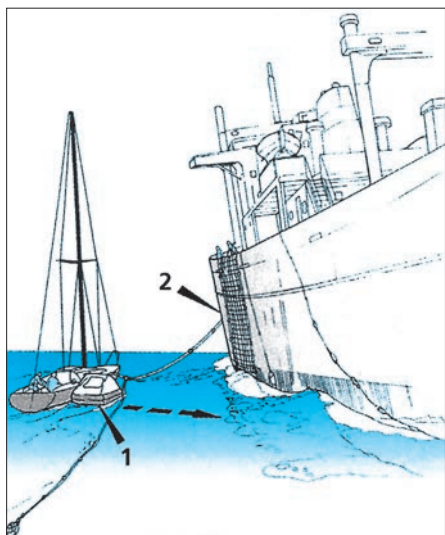
- 3** При обращении с подъемной беседкой необходимо следить, чтобы она не зацепилась за какую-нибудь деталь яхты. Иначе это может привести к падению вертолета.

Спасение морским судном

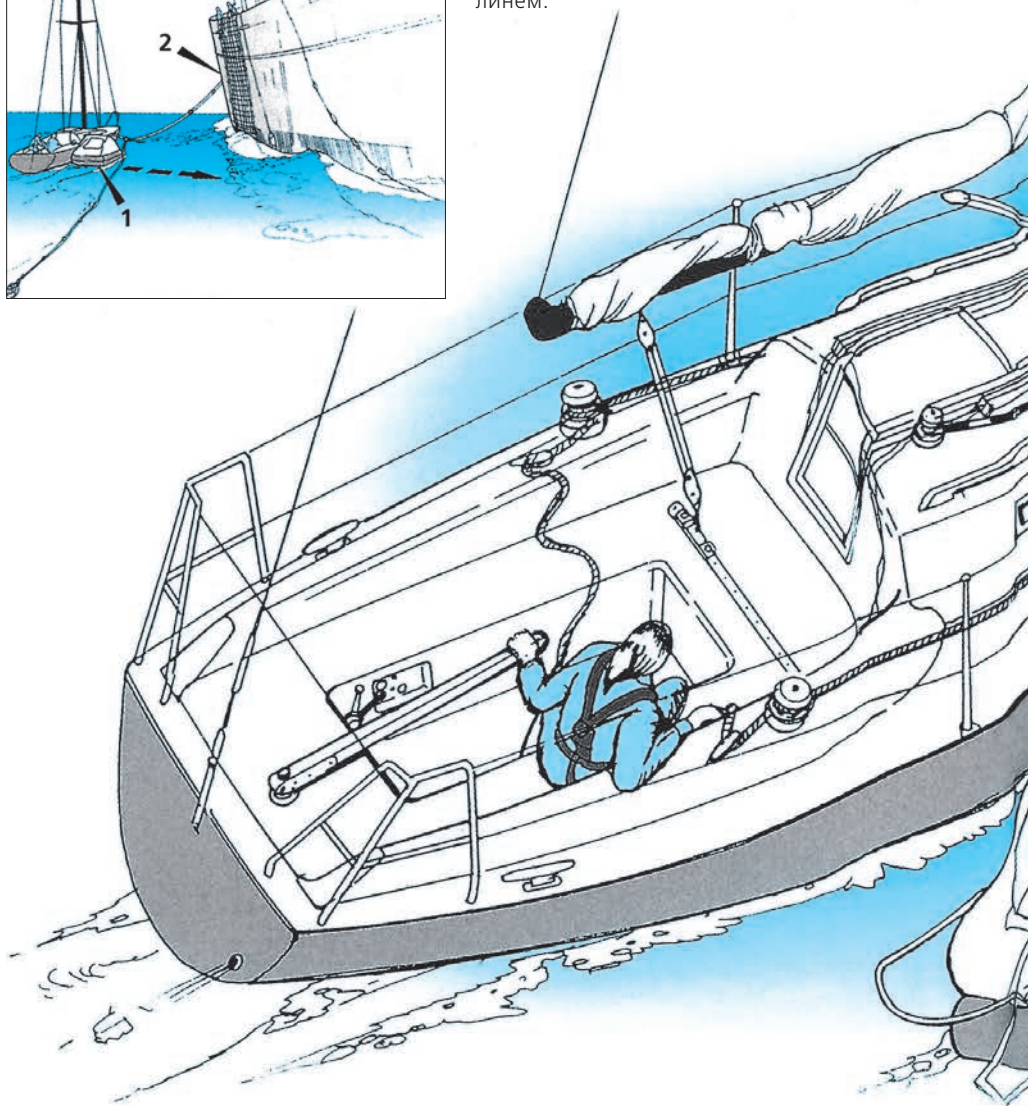
Если на спасение экипажа поврежденной яхты, которая вскоре может затонуть, пришло транспортное судно, в этом случае действуют следующим образом:

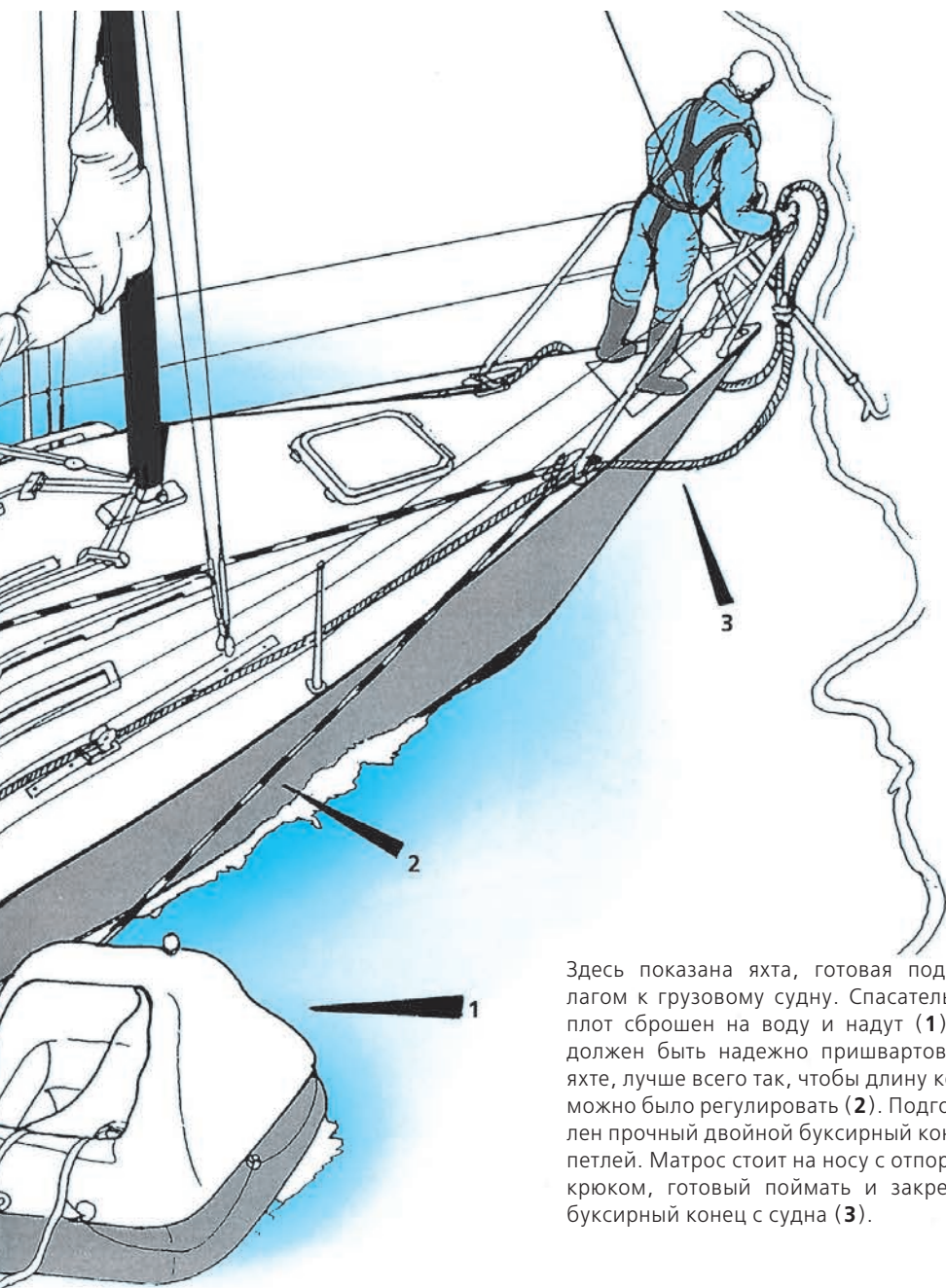
Транспортное судно идет малым ходом к яхте так, чтобы она дрейфовала в ветровой тени большого корпуса. Подается тонкий бросательный конец, к которому прикреплен толстый буксирный канат. На малом ходу (1) яхта постепенно подтягивается параллельно большому корпусу. Экипаж транспортного судна вывешивает кранцы, чтобы предохранить яхту от повреждений. Экипаж судна тревит буксирный канат, пока яхта не займет удобное положение (2).





В штормовую погоду может быть полезно завести надуваемый спасательный плот в качестве кранца между яхтой и судном (1). Экипаж судна выбрасывает абордажную сетку, по которой экипаж яхты может взобраться на борт большого судна (2). В данном случае целесообразно подстраховать членов экипажа страховочным линем.



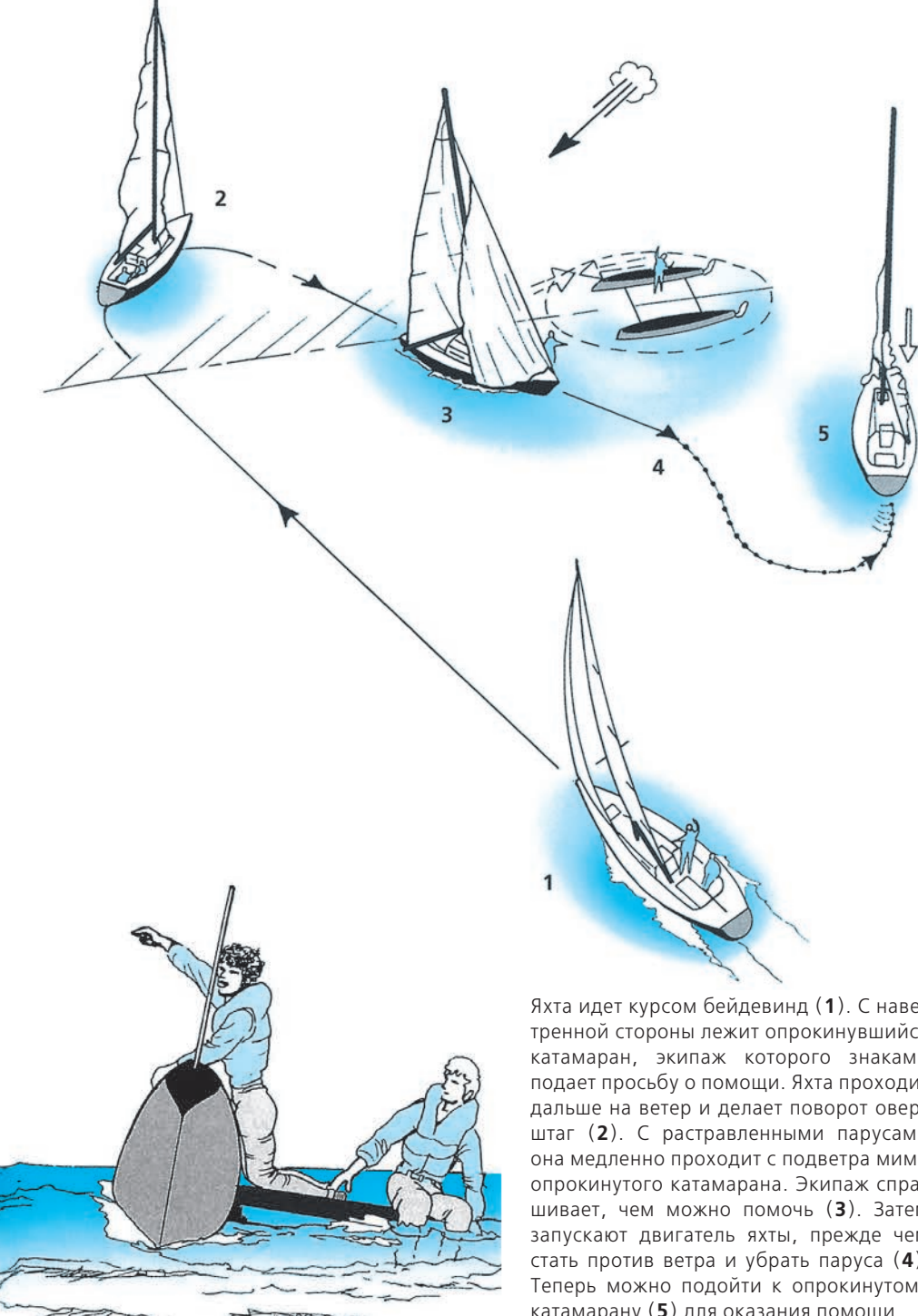


Здесь показана яхта, готовая подойти лагом к грузовому судну. Спасательный плот сброшен на воду и надут (1). Он должен быть надежно пришвартован к яхте, лучше всего так, чтобы длину конца можно было регулировать (2). Подготовлен прочный двойной буксирный конец с петлей. Матрос стоит на носу с отпорным крюком, готовый поймать и закрепить буксирный конец с судна (3).

Помощь опрокинувшемуся швертботам и катамаранам

Если член экипажа яхты видит, что команда опрокинувшегося катамарана или швертбота не может сама поставить лодку, следует сначала медленно подойти с подветренной стороны и спросить, нужна ли помощь.



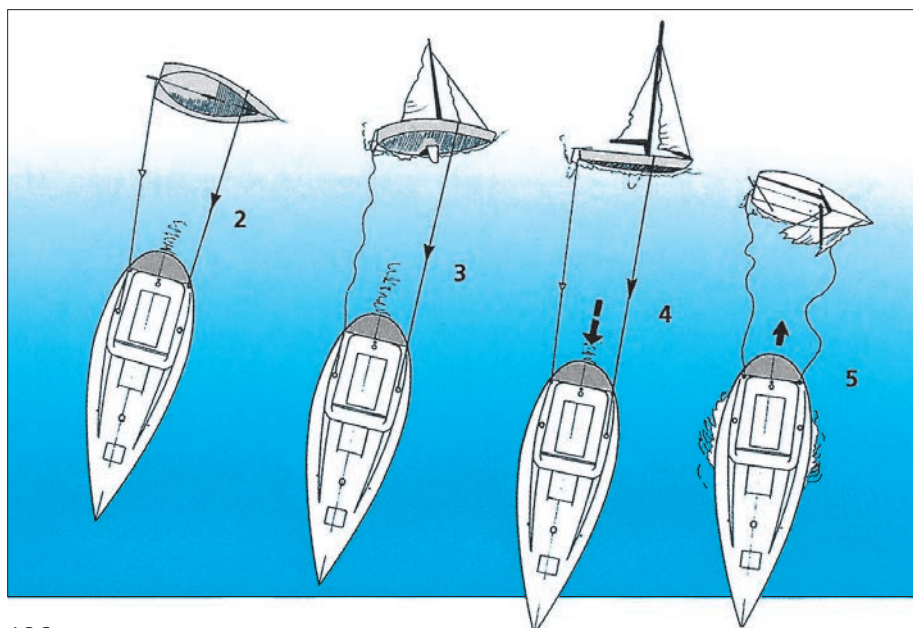
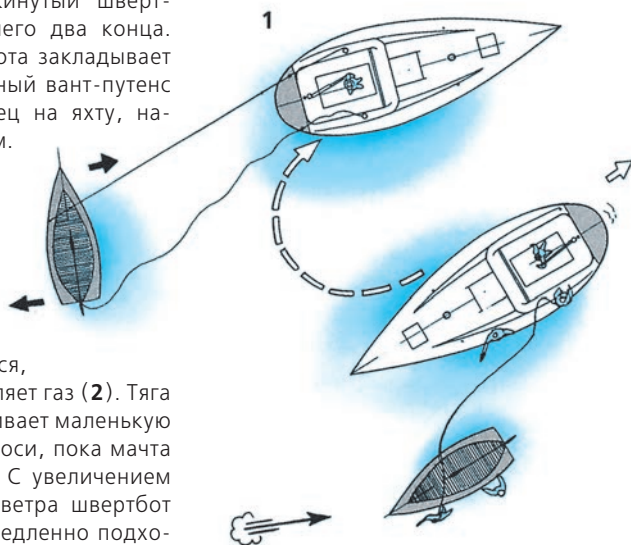


Яхта идет курсом бейдевинд (1). С наветренной стороны лежит опрокинувшийся катамаран, экипаж которого знаками подает просьбу о помощи. Яхта проходит дальше на ветер и делает поворот оверштаг (2). С растравленными парусами она медленно проходит с подветра мимо опрокинутого катамарана. Экипаж спрашивает, чем можно помочь (3). Затем запускают двигатель яхты, прежде чем стать против ветра и убрать паруса (4). Теперь можно подойти к опрокинутому катамарану (5) для оказания помощи.

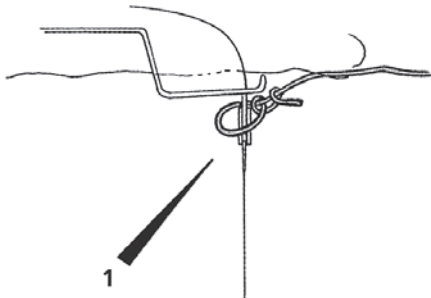
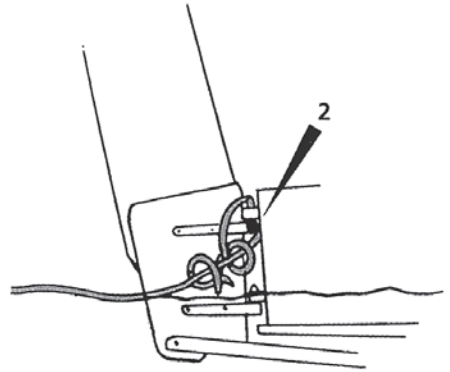
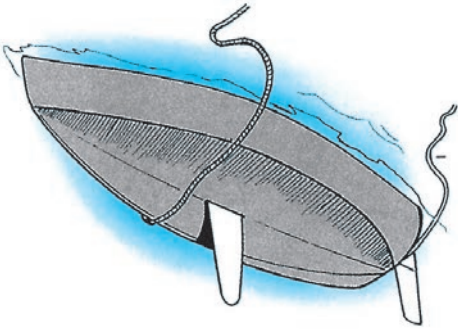
Чтобы поставить опрокинутый швертбот, надо завести на него два конца. Сначала экипаж швертбота закладывает один конец за наветренный вант-путенс и передает другой конец на яхту, находящуюся под ветром.

Другой конец крепится за рулевую оковку и тоже передается на яхту. Яхта медленно идет по ветру, пока швертбот не развернет бортом к ветру (1).

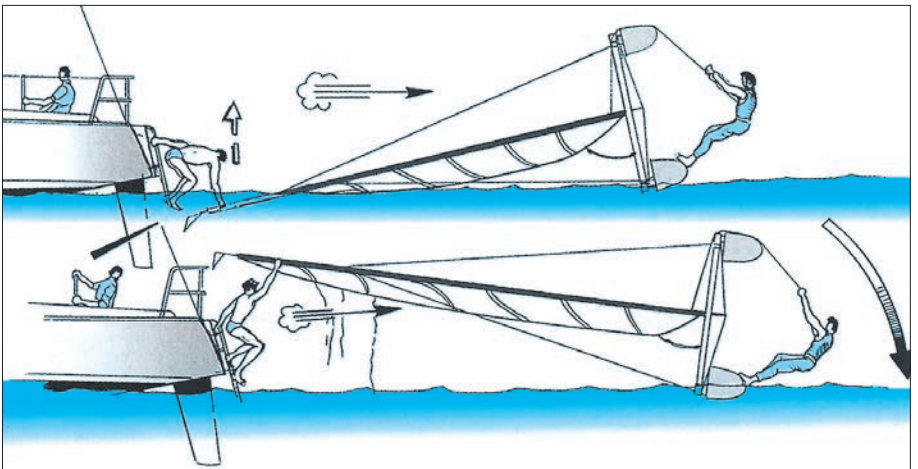
Оба конца натягиваются, шкипер немного прибавляет газ (2). Тяга за вант-путенс разворачивает маленькую яхту вокруг продольной оси, пока мачта не выйдет из воды (3). С увеличением хода и под давлением ветра швертбот поднимается (4). Яхта медленно подходит задним ходом, теперь концы можно отдать (5).



Оба конца закладывают на швертботе за наветренный вант-путенс (1) и за рулевую оковку (2).



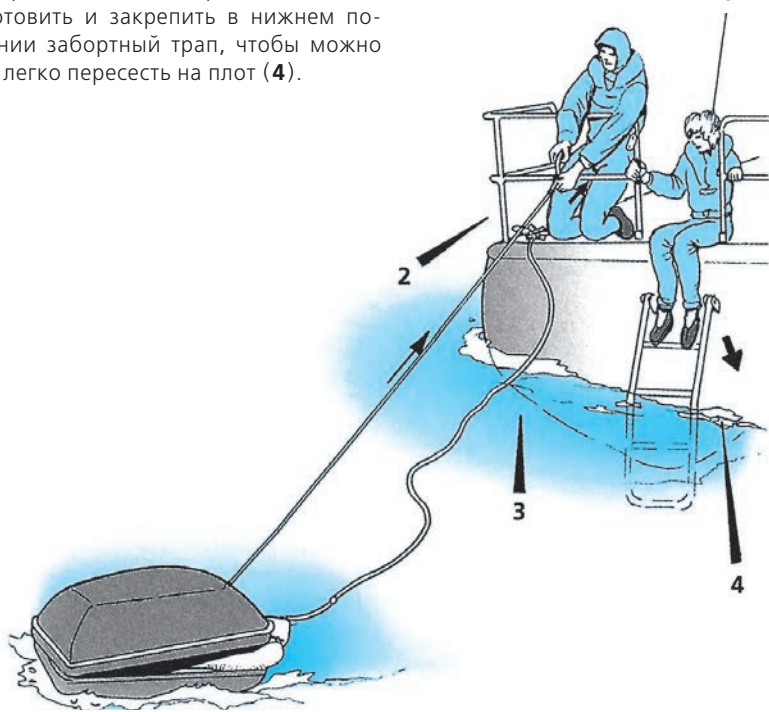
Если мачта опрокинувшегося катамарана лежит горизонтально на воде, то в большинстве случаев достаточно с забортного трапа поднять топ мачты над водой. Ветер задувает под парус, в то время как член экипажа катамарана, стоя на нижней поплавке, тянет за веревку. Катамаран встает.



Использование надувных спасательных плотов

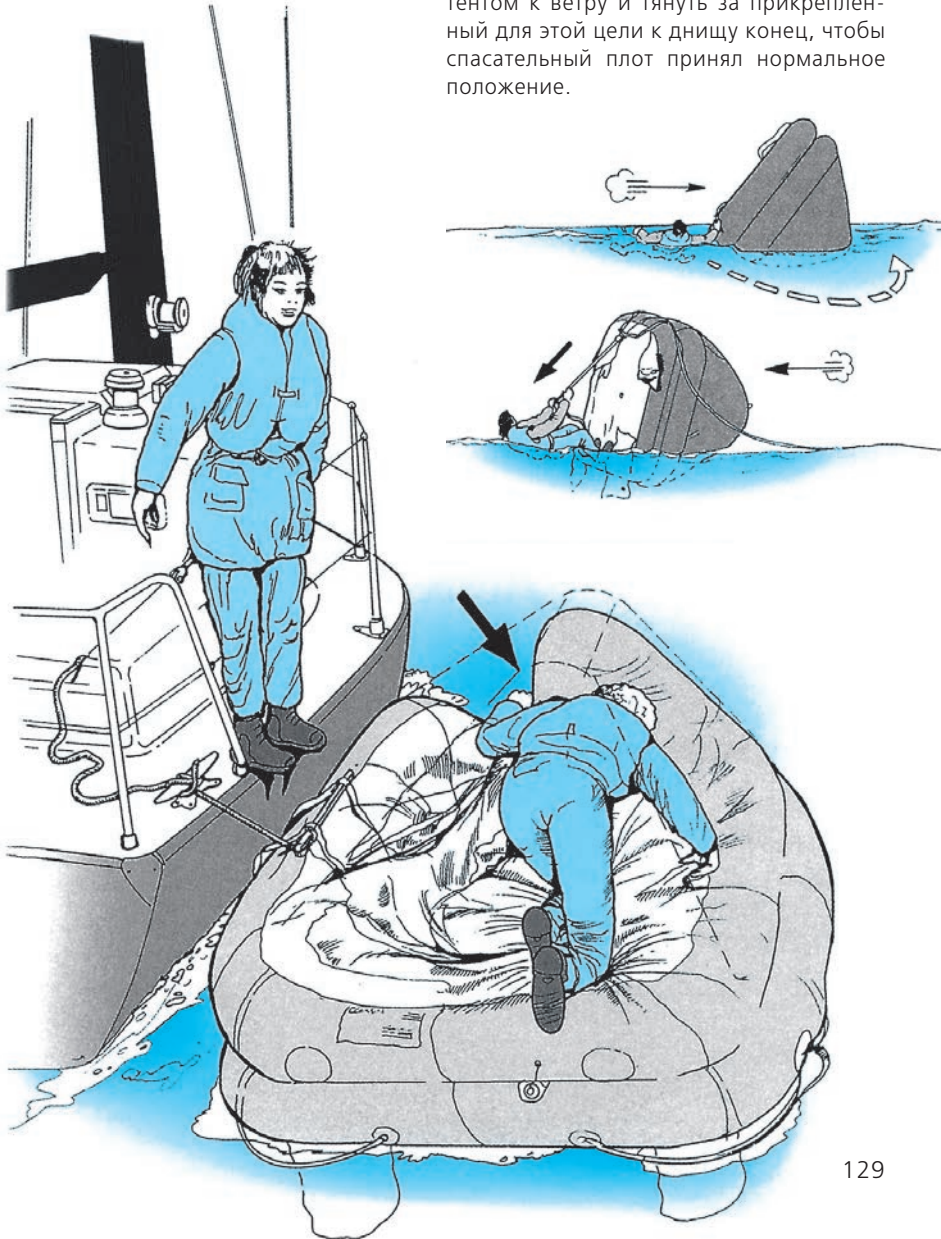
Если на самом деле наступит момент, когда экипаж парусной яхты должен будет пересечь на спасательный плот, каждый на борту должен знать, как спустить его на воду и привести в полную готовность.

Упакованный спасательный плот сбрасывают на воду, потом закладывают один или оба (в зависимости от конструкции) линия (1). Один член экипажа тянет вытяжной лить (2) и тем самым приводит в действие механизм надувания плота, при этом швартовый конец не дает плоту сдрейфовать (3). Тем временем можно подготовить и закрепить в нижнем положении заборный трап, чтобы можно было легко пересечь на плот (4).

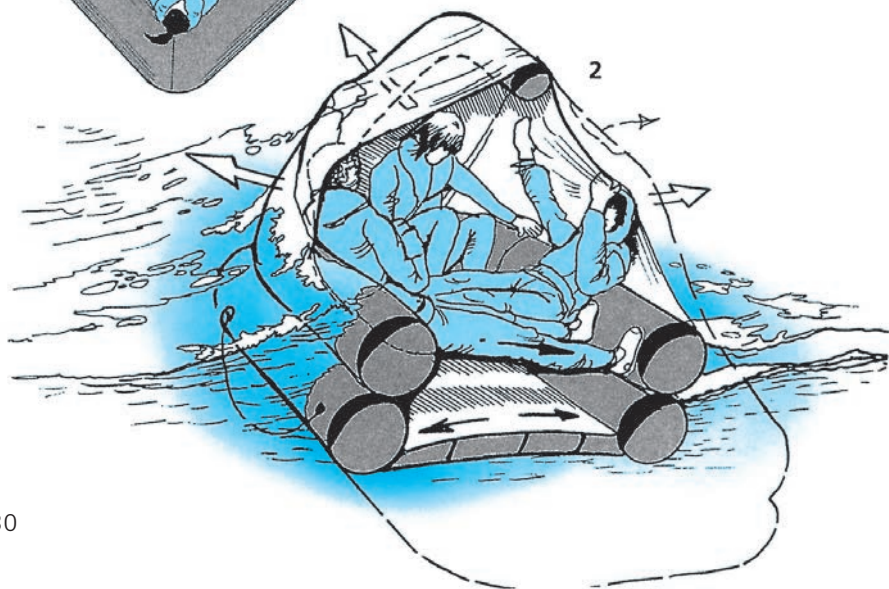
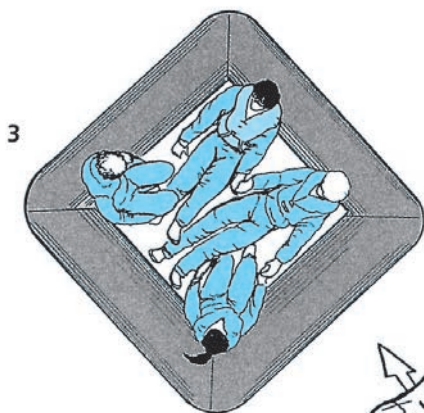
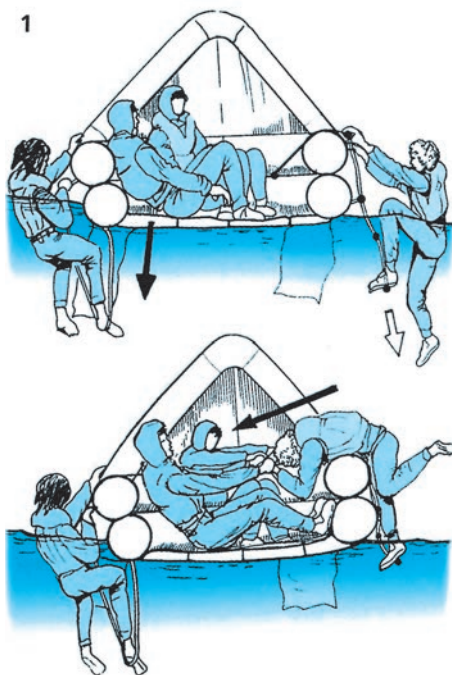


Тент спасательного плота нужен для того, чтобы можно было, в крайнем случае, прыгнуть на него с яхты, а потом забраться внутрь.

Может случиться, что надутый спасательный плот будет плавать на тенте дном вверх. Тогда один член экипажа, находясь в воде, должен развернуть плот тентом к ветру и тянуть за прикрепленный для этой цели к днищу конец, чтобы спасательный плот принял нормальное положение.



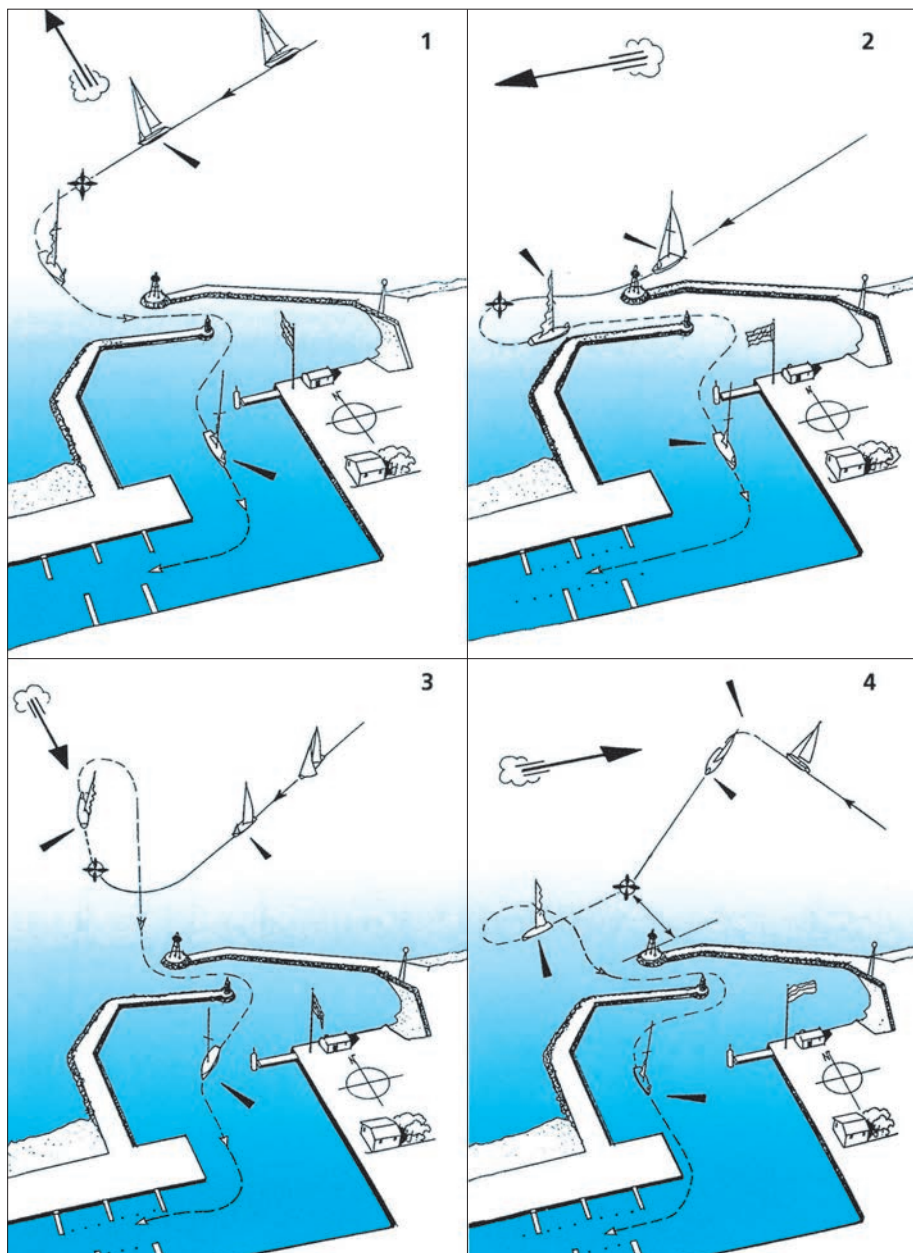
- 1 Чтобы плот при залезании в него по веревочному трапу не опрокидывался, люди внутри плов должны сесть с противоположной от входа стороны. Они могут также помочь поднимающемуся, вытягивая его через надутый бортовой баллон.
- 2 В шторм тент плов должен быть выдвинут наружу, чтобы он оказывал меньшее сопротивление волнам. Через некоторое время люди внутри плов сами поймут, как лучше держать баланс спасательного судна (3).



Уборка парусов

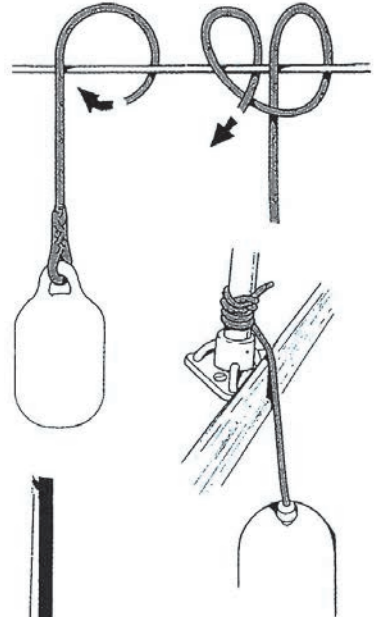
Уборкой парусов занимаются по возможности на спокойной воде с подветренной стороны мола. У небольшого, но сработанного экипажа этот маневр обычно не вызывает проблем. Запускают двигатель. Идя против ветра, сначала убирают и крепят стаксель, затем грот. Гик фиксируют выбранными втугую топенантом и гика-шкотом, парус складывают и обвязывают сезнями.



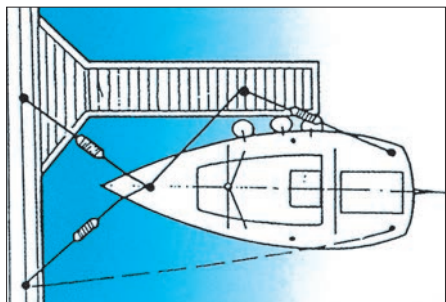
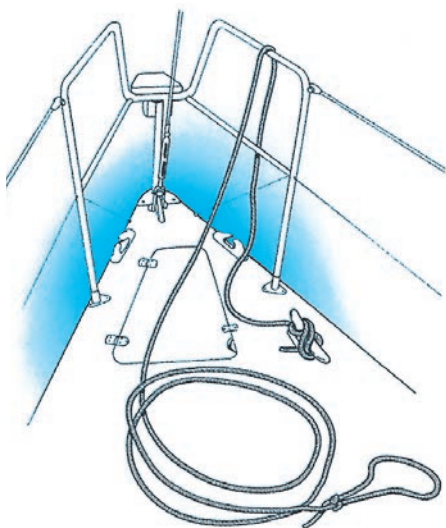


- 1 Если гавань лежит с наветренной стороны, о волнении можно не беспокоиться. Перед заключительным поворотом оверштаг запускают двигатель, затем убирают стаксель и в спокойной остановке укладывают его. Во время захода в гавань против ветра убирают грот. Рулевой должен иметь полный обзор.
- 2 Когда к входу в гавань подходят курсом фордевинд, нужно своевременно спустить стаксель. Непосредственно перед входом запускают двигатель и ставят яхту против ветра, чтобы можно было убрать грот.
- 3 Если гавань лежит под ветром, то вблизи нее можно попасть в неприятную волну. Стаксель должен быть убран заблаговременно. С работающим двигателем на короткое время поворачивают на ветер и быстро майнают грот. Затем опять идут по ветру и заходят в защищенную гавань. На курсе фордевинд грот можно удобно уложить.
- 4 При подходе к гавани в лавировку против ветра, который дует параллельно берегу, на заключительном повороте оверштаг убирают стаксель. Незадолго до входа в гавань запускают двигатель. Повернув на ветер, убирают грот. В гавани всегда следует находиться с наветренной стороны, чтобы иметь под ветром некоторое пространство на случай, если упавший за борт конец наматается на винт.

Внизу: Яхта готова к причаливанию. Экипаж сидит в кокпите, чтобы у рулевого был свободный круговой обзор. Кранцы привязаны выбленочным узлом к леерам или лучше к основаниям леерных стоек и непосредственно перед причаливанием вывешиваются за борт.



Швартовка в гавани

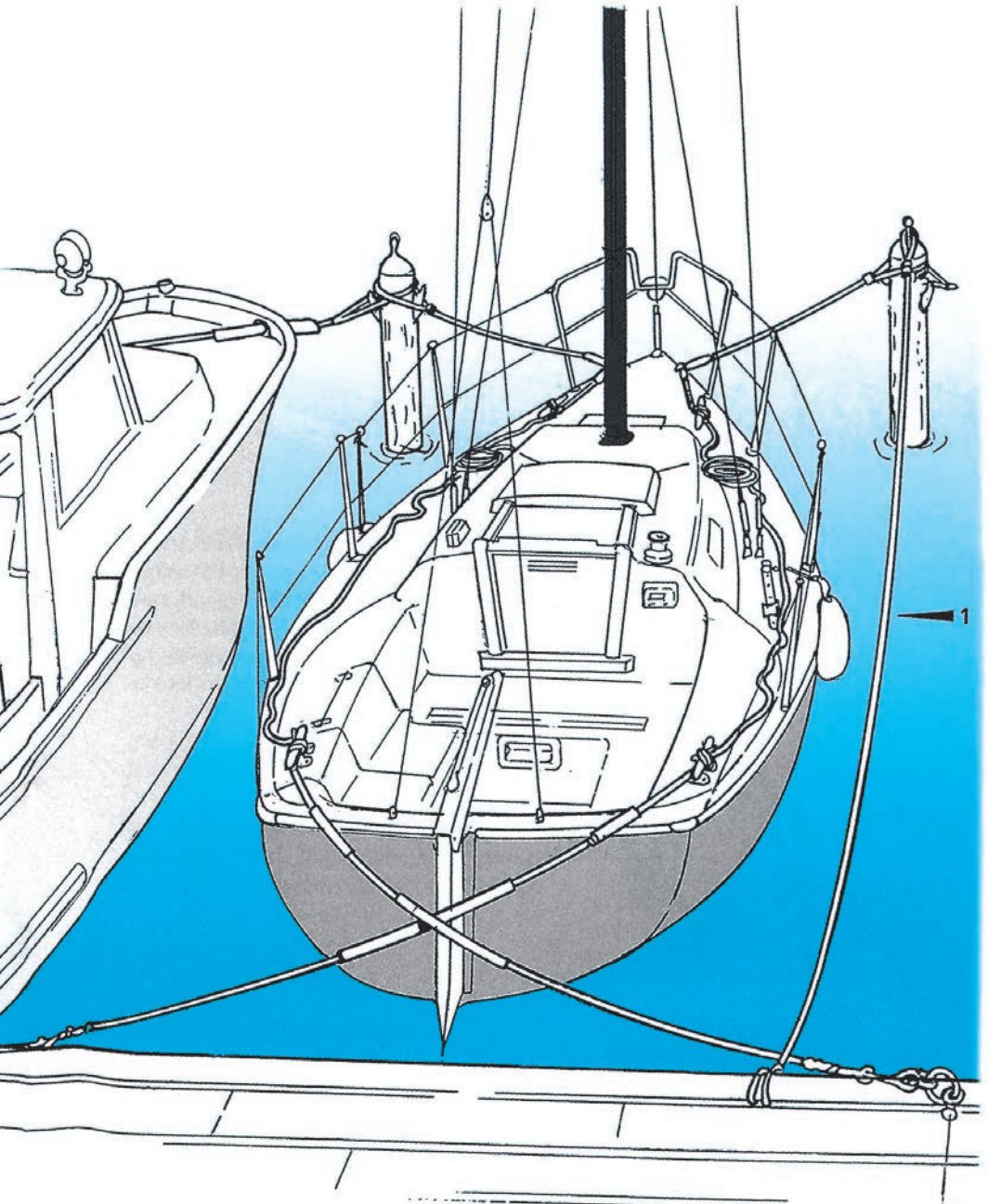


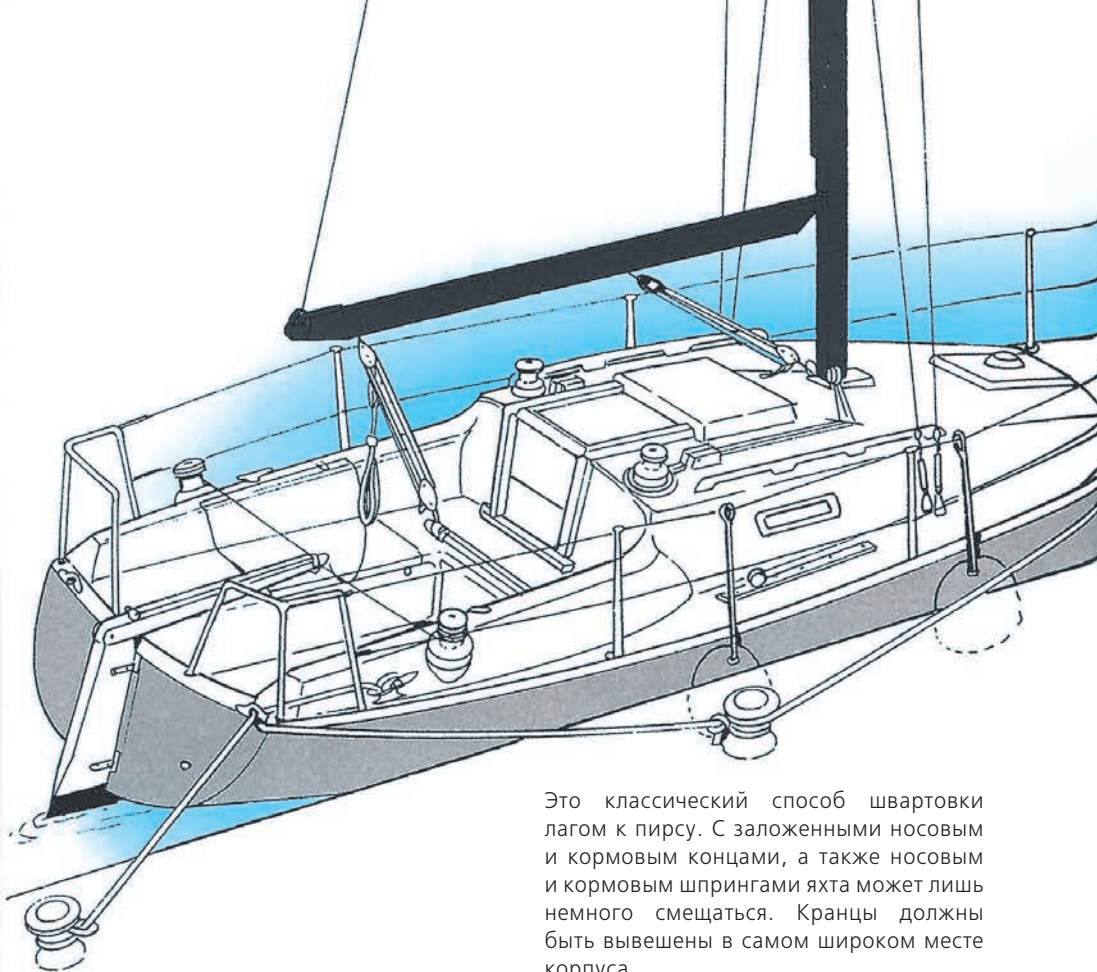
Чтобы пришвартовать яхту у короткого плавучего бона, нужны два носовых конца и два шпринга. Если возможно, то со стороны воды следует завести еще один шпринг.

Когда место стоянки уже определено, шкипер должен решить, как пришвартовать яхту, после чего следует подготовить швартовые.

Справа: Яхта стоит на своем постоянном месте стоянки в ячейке: сращенные кормовые концы раскреплены крестообразно, а носовые концы защищены от перетиравания в месте прикосновения с фальшбортом. Прочно закрепленный и хорошо натянутый страховочный конец (1) способствует тому, чтобы при сильном боковом ветре безопасно завести яхту в бокс задним ходом.



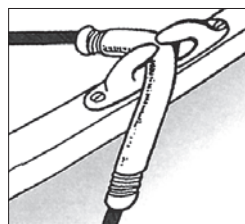
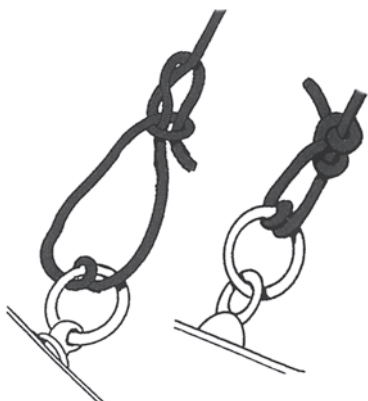


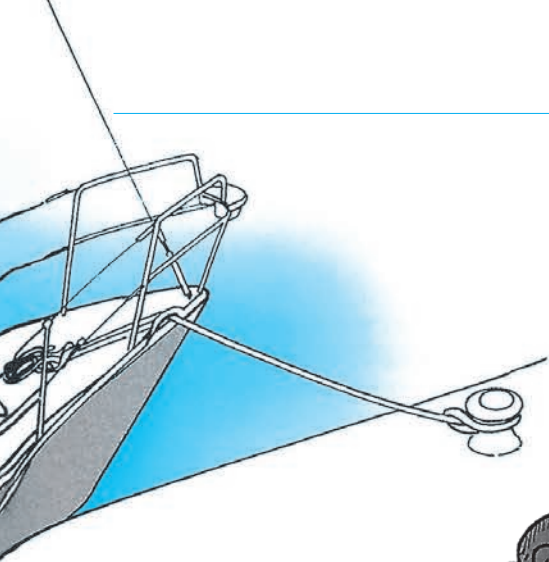


Это классический способ швартовки лагом к пирсу. С заложенными носовым и кормовым концами, а также носовым и кормовым шпрингами яхта может лишь немного смещаться. Кранцы должны быть вывешены в самом широком месте корпуса.

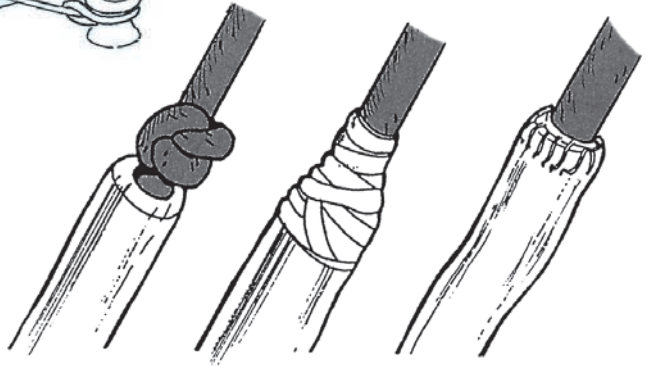
Слева: Существует много способов заложить швартовые за рым.

Внизу: Швартовые концы хорошо предохраняют от перетирания с помощью куска шланга.



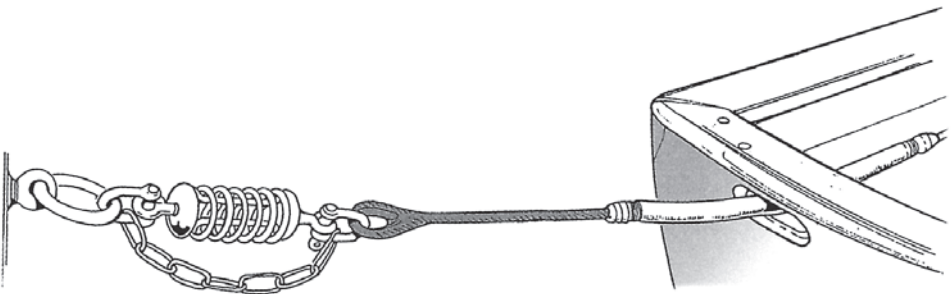


Подобного эффекта можно добиться с помощью показанного на рисунке внизу металлического демпфера, который, однако, с течением времени ржавеет и когда-нибудь перестанет действовать. Отрезок прочной цепи служит в качестве предохранителя на случай обрыва.



Эта резиновая вставка оказывает демпфирующее действие при волнении в гавани и прекрасно сохраняет швартовные.

Различные способы фиксирования кусков шланга в нужных местах швартовных концов.



Об авторах

Роберт Дас – голландец, живший в Южной Франции, но чувствовавший себя как дома в любой точке земного шара, яхтсмен, ходивший по морям с самого раннего детства. Используя собственный опыт хождения в сильный ветер, он подчеркивал важность остойчивости яхт легкой конструкции с коротким килем. Яхтсмены, придерживающиеся консервативных методов, не были готовы воспринять внесенные им новшества. В 1965 г. на базе проведенных испытаний он ввел критерии оценки мореходных качеств яхт, которые впервые были опубликованы в одном из журналов Германии.

Богатый опыт яхтсмена, живость ума и воображения и в то же время рациональность мысли позволили ему предвосхитить и предсказать тенденции развития яхтенного дела. Его идеи воплощались в реальных конструкциях. Впечатляющий киль с крыльями, с которым «Австралия» выиграла Кубок Америки, является результатом его инженерной интуиции, он был разработан за годы до этого события. Опережающие время, чрезвычайно информативные и оригинальные «рентгеновские» схемы Даса давно и хорошо знакомы читателям журналов «*Yacht*» и «*boote*».

Эрик фон Краузе – редактор журнала «*Yacht*», специализирующийся на вопросах навигации, морской практики и электроники, – родом из Эссена. От рудоподъемных башен и доменных печей его влекло к далеким берегам. Став членом экипажа большой charterной яхты, он в 1971 г. вкусил настоящей экзотики Карибского моря, о котором мечтал двадцать долгих лет!

Семилетняя парусная практика привела его преподавателем в престижную немецкую яхтенную школу в Глюксбурге. Гоночная яхта, штурманом которой он был, дважды выиграла Адмиральский Кубок! Он четыре раза участвовал в знаменитой Фастнетской гонке и неоднократно принимал участие в других международных регатах в открытом море. Но и этого ему было мало, параллельно он разрабатывает компьютерные программы для оптимизации поведения яхт в гонках и дальнейшей автоматизации электронной навигации. Когда он не ходит на «тоннике» или макси по морям и не сидит в редакторском кресле (теперь в журнале «*boote exclusive*»), то проживает в исторической усадьбе, которую сам отреставрировал.

КНИГИ YACHT RUSSIA ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРУСА!

Yacht RUSSIA

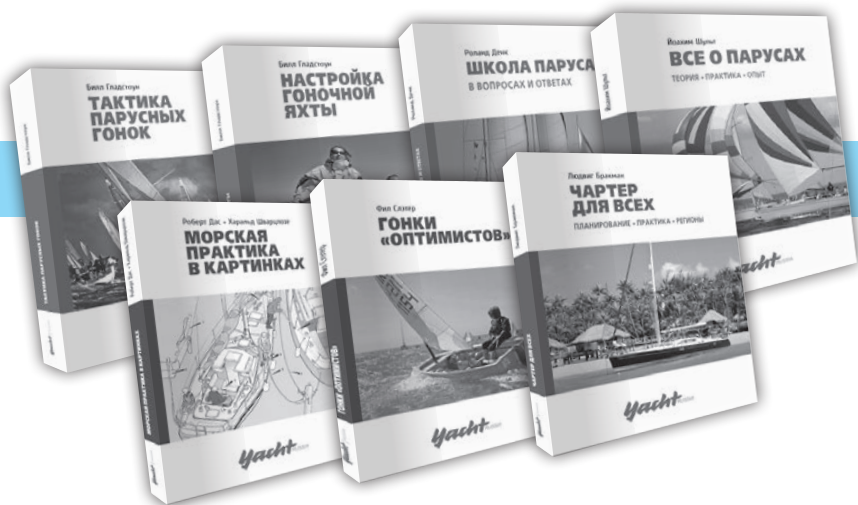
Подбирая и готовя свою библиотечку книг, мы основывались на огромном опыте, накопленном не только нашим немецким партнером, крупнейшим парусным издательством в мире «Делиус Класинг», но и нашим коллективом, нашими многочисленными авторами, партнерами и читателями.

За шесть лет существования журнала в нем было опубликовано более 120 материалов о чартерных регионах с их подробным описанием, более 110 тестов различных яхт, более 80 материалов из рубрики «Советы шкиперу» и множество других полезных и интересных заметок и статей.

Предлагаемые нами книги уже стали настольными для десятков тысяч начинающих и уже достаточно искушенных зарубежных яхтсменов, юных и взрослых. Потому что в них есть все, что им нужно: рассказ о парусах, об их настройке и взаимодействии между собой, тактических приемах управления яхтой на разных курсах, сведения о конструкции лодок, их особенностях, о том, как научиться «видеть ветер», как найти кратчайших путь к победе на регате, как взять яхту в чартер и куда на ней отправиться.

Все книги написаны живым языком. А еще они прагматичны и наглядны – множество иллюстраций позволяют быстрее освоить высокое искусство управления парусным судном.

По вопросу приобретения и распространения книги обращайтесь в редакцию журнала,
тел. (495) 925-35-10 | info@yachtrussia.com



МАНЕВРЫ В ГАВАНИ

ШАГ ЗА ШАГОМ



Уникальная книга-альбом. В ней пошагово, с помощью фотографий с мачты и наглядных схем показано, как управлять яхтой в марине. При этом каждый шаг сопровождается подробный комментарий. Отход и швартовка под парусами или под мотором, буксировка и постановка на якорь, действия яхтсмена-одиночки и полного экипажа. Все максимально наглядно и просто.

По вопросу приобретения и распространения книги обращайтесь в редакцию журнала

МОРСКАЯ ПРАКТИКА В КАРТИНКАХ

Ходить под парусом несложно, овладев базовыми знаниями. Отход и швартовка, постановка на якорь и подъем парусов, взятие рифов и спасение оказавшегося за бортом, посадка на мель и течь в корпусе... И хотя нет числа ситуациям, с которыми может столкнуться яхтсмен, все дело в знаниях и навыках, в умении справляться с проблемами. Овладеть ими готовы помочь редактор журнала Yacht Харальд Шварцлозе и опытный яхтсмен, художник-маринист Роберт Дас. Их книга «Морская практика в картинках» – это и учебник, и справочное пособие, главное достоинство которого – наглядность, простота изложения и доступность материала.

Издание второе, исправленное и дополненное.



ВСЕ О ПАРУСАХ Теория и практика

Парус движет яхту. Известный яхтсмен Йоахим Шульц к созданию своей книги подошел с истинно немецкой обстоятельностью. Он действительно решил рассказать «все о парусах». Начав с теоретических аспектов движения парусного судна на границе двух сред, рассмотрев вопросы аэро- и гидродинамики, он перешел к современному крою парусов, чтобы затем рассказать о взаимодействии парусов между собой, об их тонкой настройке и тактических приемах управления яхтой на разных курсах. Такой подход сделал книгу «Все о парусах» востребованной как у начинающих яхтсменов, так и у тех, кто обладает немалым опытом.

Издание второе, исправленное и дополненное.





ГОНКИ «ОПТИМИСТОВ»

Английского яхтсмена и тренера Фила Слэтера величают крупнейшим знатоком класса «Оптимист» – класса, который приближается к своему 70-летнему юбилею. Свой многолетний опыт и обширные знания Фил Слэтер изложил в книге «Гонки «Оптимистов», которая тут же стала настольной для десятков тысяч юных спортсменов, их родителей и тренеров во всем мире. В этой книге есть все: сведения о конструкции легендарного швертбота, основы управления, тактика, советы, как научиться «видеть ветер», в ней освещены вопросы физической подготовки и психологической настройки. Вот почему «Гонки «Оптимистов» признаны лучшим из подобных учебных пособий в мире. И с этим согласны не только практически все олимпийские чемпионы, так или иначе считающие себя учениками Фила Слэтера, но и те сотни тысяч подростков в более чем 90 странах, которые поднимают паруса «Оптимистов».

Издание второе, исправленное и дополненное.

ТАКТИКА ПАРУСНЫХ ГОНОК

Участие в регате и выигрыш в гонке – главная цель любого спортсмена-парусника. О науке побеждать в регатах рассказывает яхтсменам и их тренерам в своей книге «Тактика парусных гонок» американский яхтсмен Билл Гладстоун. О ценности этой книги, сразу ставшей бестселлером, говорит то, что на ней «выросли» десятки победителей самых престижных соревнований – они узнали из этого издания, какой стратегии придерживаться, какая тактика наилучшая, что говорят правила и как повлияет на гонку погода. А главное, они предугадывали, как поведет себя соперник и что нужно сделать, чтобы он остался позади. Поэтому «Тактику парусных гонок» иногда, и по праву, называют учебником победителей.

Издание второе, исправленное и дополненное.



НАСТРОЙКА ГОНОЧНОЙ ЯХТЫ

Эта книга американского гонщика Билла Гладстоуна не просто учебное пособие, это фундаментальный труд, рассматривающий вопросы подготовки яхты и разгона ее до максимальной скорости. И вместе с тем «Настройка гоночной яхты» наглядна и прагматична. О несомненной ценности этой книги свидетельствуют многочисленные ее переиздания на родине и переводы на другие языки. В том числе на русский.

Издание второе, исправленное и дополненное.

По вопросу приобретения и распространения книги обращайтесь в редакцию журнала



ЧАРТЕР ДЛЯ ВСЕХ

Взять лодку в чартер – это не экзотика и даже не приключение. Сегодня это практика для десятков тысяч россиян. Правда, многим из них приходится «изобретать велосипед», решая один вопрос за другим: как принять лодку от прокатчиков и как сдать ее, как поступить со страховкой, как организовать судовую жизнь во всем ее многообразии – от распределения вахт и согласования меню, наконец, как справиться с незнакомой навигационной обстановкой и какие документы нужно иметь, чтобы заходить туда, куда хочется, и оставаться там сколько пожелаешь. Вопросов масса, а ответы на них есть в книге Людвиг Бракмана «Чартер для всех». Она поможет не только тем, кто еще только подступает к чартеру, но и тем, кто уже не раз брал яхту в аренду. Более того, в книге рассказывается об особенностях круизов в самых популярных местах, таких как Средиземное и Карибское моря, Таиланд, Сейшелы... С этой книгой хороший отпуск под парусом гарантирован.

Публикуется впервые на русском языке.



ШКОЛА ПАРУСА в вопросах и ответах

Учебников по яхтингу много (а в Германии их даже очень много), но второго такого, как «Школа паруса» Роланда Денка, нет. Опытный шкипер отказался от привычных правил и превратил свою книгу в простой и доступный разговор, состоящий из 360 вопросов и соответственно 360 ответов. Все они разбиты на группы: «лодка, паруса, оборудование», «парусная теория и парусная практика», «двигатель и маневры под мотором» и так далее. Чтобы все было наглядно, книга богато иллюстрирована.

Публикуется впервые на русском языке.

По вопросам приобретения и распространения книг
обращайтесь в издательство «АЯКС-ПРЕСС»:
115280, Москва, ул. Мастеркова, 4,
тел.: (495) 925 35 10, e-mail: info@yachtrussia.com

**ГЛАВНЫЙ ЯХТЕННЫЙ
ЖУРНАЛ СТРАНЫ**

Yacht RUSSIA

ПАРУС КАК ОБРАЗ ЖИЗНИ

Blue Jeannie

- **САМЫЕ СВЕЖИЕ НОВОСТИ ИЗ МИРА ЯХТ**
- **ПУТЕШЕСТВИЯ ПОД ПАРУСАМИ**
- **ТЕСТ-ДРАЙВ ЛУЧШИХ ЯХТЕННЫХ БРЕНДОВ**
- **ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ НАЧИНАЮЩИМ И ОПЫТНЫМ ЯХТСМЕНАМ**
- **РАЙСКИЕ УГОЛКИ МИРА ДЛЯ ЧАРТЕРА**
- **ГЕРОИ ПАРУСА**
- **ИСТОРИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ**

ТЕЛ./ФАКС: +7(495) 925 3510
E-MAIL: INFO@YACHTRUSSIA.COM

WWW.YACHTRUSSIA.COM

МАНЕВРЫ ПОД ПАРУСАМИ В КАРТИНКАХ

Эта книга на родине в Германии выдержала десятки изданий. И понятно почему: при небольшом объеме издание «Маневры под парусами в картинках» в доступной форме, то есть живым языком и при помощи картинок, объясняет все, что необходимо знать для управления небольшим парусным судном. Подготовка к выходу, постановка парусов, их настройка, курсы, повороты, взятие рифов, маневрирование в шторм, аварийные ситуации, буксировка, шлюзование, швартовка в гавани... Авторы книги – редактор журнала Yacht и преподаватель в яхтенной школе Эрик фон Краузе и опытный яхтсмен, художник-маринист Роберт Дас. Просто, ясно, понятно – вот что отличает книгу «Маневры под парусами в картинках», за это ее ценят начинающие яхтсмены, за это к ней с уважением относятся яхтсмены бывалые.



ВСЕ НОВОСТИ ПАРУСА

WWW.YACHTRUSSIA.COM

ISBN 978-5-94161-685-5



9 785941 616855