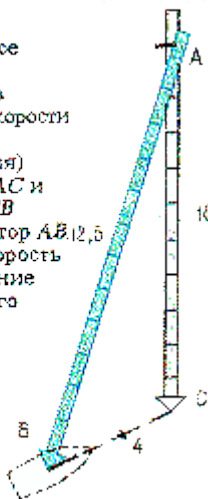
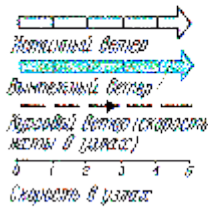


Яхта на курсе бейдевинд. Начертите в масштабе скорости истинного АС и курсового СВ ветров. Вектор АВ покажет скорость и направление вымпельного ветра.



Яхта на курсе бакиштаг. Начертите в масштабе скорости истинного АС и курсового СВ ветров. Вектор АВ покажет скорость и направление вымпельного ветра.



ОСНОВЫ

Курсы и галсы

Паруса яхты всегда должны быть поставлены под определенным углом к направлению - когда яхта идет под полные - когда яхта

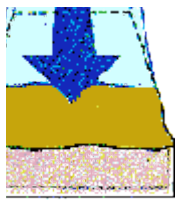
ветра. Различают острые курсы острым углом к ветру, и движется по ветру. На острых курсах парус работает как крыло, на полных - просто является препятствием для ветра. Известны такие курсы по отношению к ветру, как *левентик*, *бейдевинд*, *галфвинд*, *фордевинд*, *бакиштаг*. Когда ветер дует в левый борт, то яхта идет *левым галсом*, а когда в правый борт - то *правым галсом*. Для эффективного управления яхтой на различных курсах необходимы соответствующие постановка (настройка) парусов и шверта и перераспределение веса экипажа.

Когда яхта стоит носом прямо против ветра, говорят, что она находится в *левантике*. Изменение галса происходит путём поворотов *оверштаг*, когда направление на ветер пересекает нос лодки, и *фордевинд* - когда направление на ветер пересекает корма.

Важно помнить, что яхта никогда не ходит прямо против ветра. Практически большинство яхт не могут удерживать курс под углом меньше 45 к ветру, поэтому для достижения цели, лежащей в пределах этого сектора, надо сделать серию зигзагообразных манёвров по отношению к ветру (известных как *хождение галсами*, или *лавировка*). Поворот носа яхты к ветру называется *приведением* к ветру. Для того, чтобы повернуть нос яхты к ветру (*привестись к ветру*) рулевой должен плавно переложить румпель от себя. Оба паруса постепенно выбирают, пока они не будут отрегулированы соответственно выбранному курсу, шверт постепенно опускают в нужное положение. Изменение курса яхты в подветренную сторону называют *уваливанием*. Для того, чтобы повернуть под ветер (*увалить*), рулевой должен плавно переложить румпель на себя. Оба паруса постепенно потравливают, пока они не займут положение согласно выбранному курсу. Одновременно поднимают шверт в нужное положение.

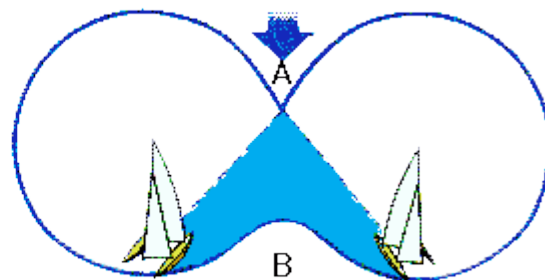
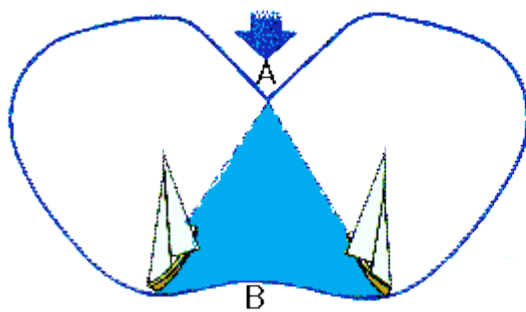
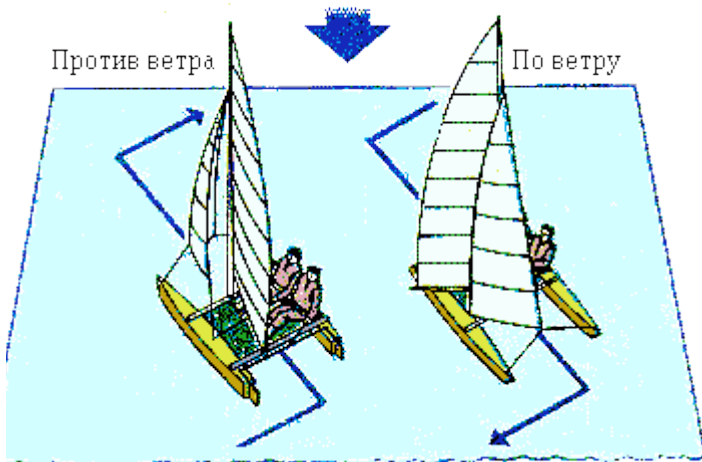
Вымпельный ветер

Фактически различают истинный ветер и вымпельный. Скорость вымпельного ветра есть геометрическая сумма скоростей истинного ветра и ветра, вызываемого движением яхты (курсовой ветер). Когда яхта идет круче галфвинда, скорость вымпельного ветра будет больше, чем истинного. Когда яхта идет полнее галфвинда, скорость вымпельного ветра будет меньше истинного. Диаграммы показывают, как установить приблизительное направление вымпельного ветра. Белая стрелочка - истинный ветер, а сине-зелёная - вымпельный.



Наветренный и подветренный берега

Наветренным (слева) берегом называют берег, со стороны которого дует ветер, и легче всего учиться отходить именно от него. Подветренным (справа) берегом называют берег, на который дует ветер, что затрудняет отход от него особенно в сильный ветер, создающий крутую разрушающуюся волну.

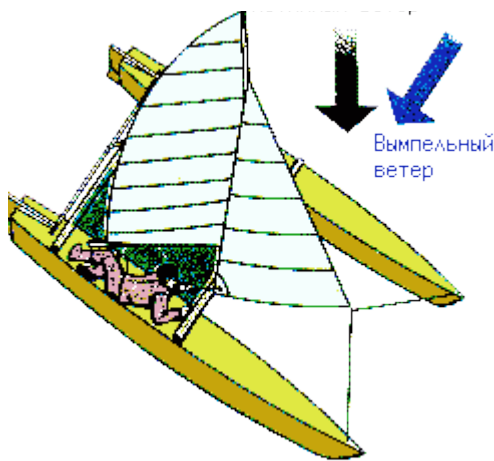


Основы метеорологии

Из всех видов спорта парусный в наибольшей степени зависит от погодных условий. Без воды и ветра не было бы парусного спорта, и именно их взаимодействие делает его столь увлекательным. Некоторые яхтсмены воспринимают погоду как нечто само собой разумеющееся и, получив метеорологическую сводку, не задаются вопросом о возможном изменении погоды. Как правило, яхтсмены, живущие вдали от моря, считают, что изучение изменений погоды не имеет особого смысла, и в этом они абсолютно не правы.

Плавание полными курсами

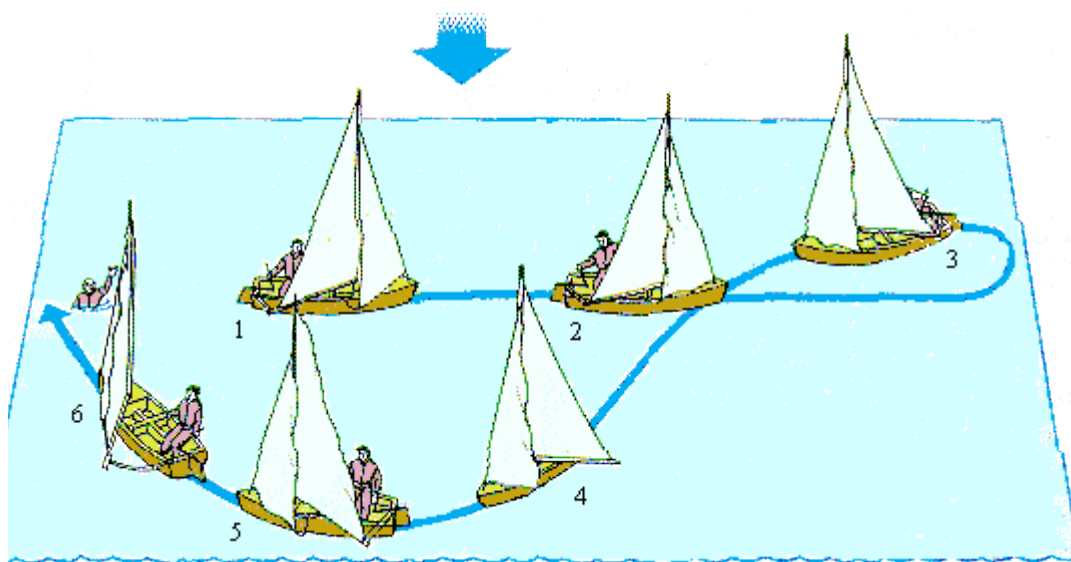
Иногда яхты ходят быстрее в бакштаг, чем в фордевинд. Смысл лавировать по ветру есть, если скорости, набранной в бакштаг, достаточно для компенсации дополнительно пройденного расстояния. Голубой линией обозначено расстояние, пройденное от точки А различными курсами за одинаковое время. Рисунки (хотя они выполнены не в масштабе) показывают соотношение скоростей однокорпусной яхты и катамарана на курсах от крутого бедевинда до фордевинда.



Лавировка по ветру.

Лавировка по ветру имеет много общего с лавировкой против ветра. При обучении технике лавировки лучше сначала лавировать против ветра, а затем возвращаться тем же путем по ветру. Необходимо довести до совершенства технику поворота фордевинд. Рулевой, производя поворот, переводит гик с одного борта на другой, а матрос переносит и настраивает стаксель, чтобы создать максимальную тягу. Нельзя проявлять медлительность при повороте

фордевинд, иначе потеряется преимущество в скорости, получаемое за счет зигзагообразного курса.



Настройка парусов

При лавировке по ветру очень важно уметь правильно настраивать паруса, так как на курсе бакштаг угол между направлениями истинного и вымпельного ветров

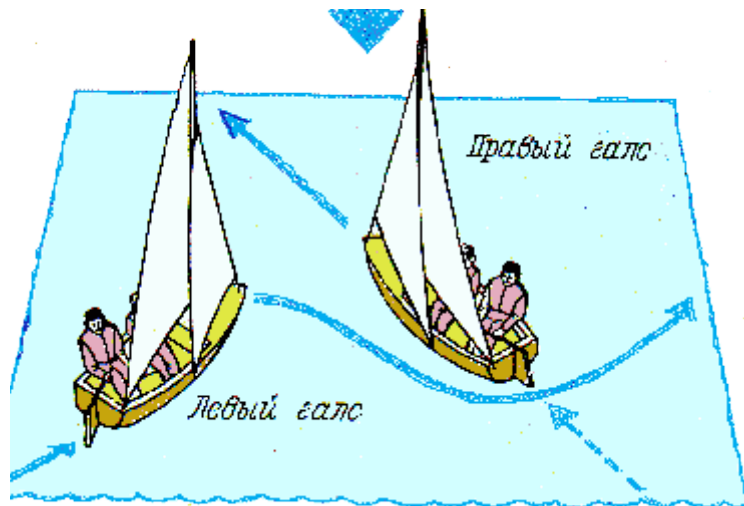
наибольший. "Колдунчики" на парусах помогают определять направление воздушного потока. Начиная лавировать по ветру, следует разогнать катамаран на курсе галфвинд, а затем увалить на бакштаг. Пользуясь ползуном гика-шкота, надо настроить грот и развернуть мачту так, чтобы переднюю шкаторину вынесло вперед. Матрос должен лечь на подветренный корпус и оттянуть вниз стаксель шкот. На некоторых катамаранах для этой цели используют специальную снасть, называемую оттяжкой Барбера.

Спасание человека, упавшего за борт.

При спасании со швертбота человека, находящегося в воде, необходимо, чтобы в момент остановки швертбота спасаемый находился со стороны наветренного борта. В противном случае ему можно нанести травму, кроме того, швертбот может получить опасный крен.

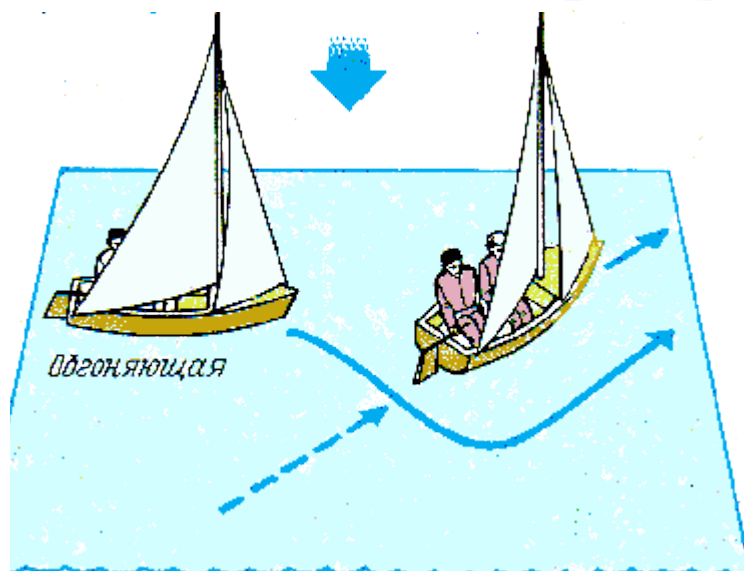
- 1) Как только человек упал за борт, зафиксируйте его местоположение в воде и возьмите на себя управление рулем (если вы матрос).
- 2) Дайте стакселя заполоскать, растравив стаксель-шкоты, и немедленно положите швертбот в галфвинд, чтобы дать себе время оценить ситуацию. Шверт опустите полностью.
- 3) Произведя поворот оверштаг, положите швертбот в галфвинд, держа в поле зрения человека в воде.
- 4) Подходя к упавшему, увалите яхту на бакштаг так, чтобы привести ее в точку, расположенную под ветром от упавшего.
- 5) Приведите швертбот к ветру (в бейдевинд) и дайте парусам заполоскать, чтобы потерять ход.
- 6) Растравите паруса и приведите яхту к ветру так, чтобы потерять ход, когда человек находится у наветренного борта в районе вант.

Правила расхождения



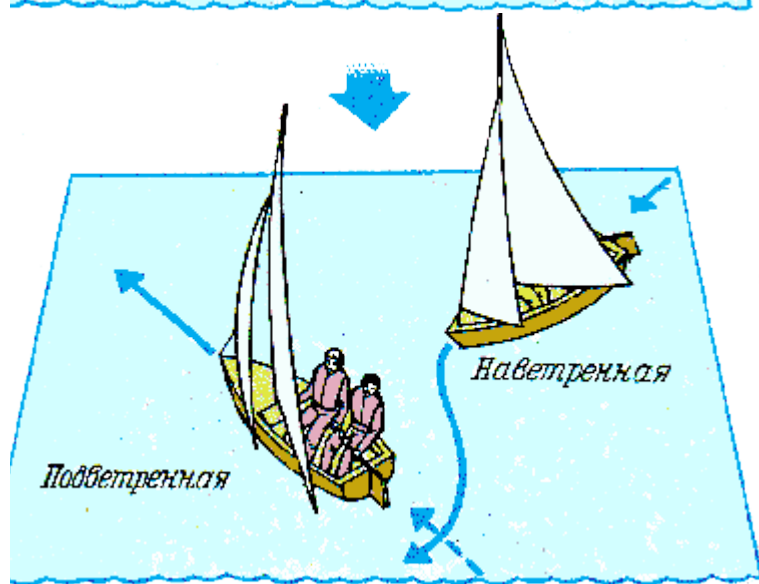
Запомните основные правила, относящиеся к пересекающимся курсам яхт:

- 1) при любых возникших сомнениях следует пройти за кормой другой яхты, а не перед ней,
- 2) яхта, идущая левым галсом, уступает дорогу идущей правым галсом;
- 3) когда яхты идут одинаковым галсом, наветренная яхта должна уступать дорогу подветренной, а более быстрая (обгоняющая) - обгоняемой.



Правило разных галсов - ПРАВЫЙ ГАЛС ВСЕГДА ПРАВ

Когда две яхты идут разными галсами, яхта, идущая левым галсом, должна уступать дорогу идущей правым галсом



Правило обгона

Когда обе яхты идут одним галсом, более быстрая (обгоняющая) яхта не должна мешать более медленной (обгоняемой)

Право подветренной яхты

Когда обе яхты идут одним галсом, наветренная яхта должна уступать дорогу подветренной

Калачихин Владимир, stager@au.ru

По книге **Бонд Б. Справочник яхтсмена**: Пер. с англ. - Л.: Судостроение, 1989.

ISBN 5-7355-0130-5 (СССР)

ISBN 0-7207-1644-6 (Великобритания)