

Боб Бонд

СПРАВОЧНИК ЯХТСМЕНА.

Перевод с английского.



После второй мировой войны парусный спорт как средство активного отдыха получил распространение почти во всем мире: в Америке, Европе, Австралии - повсюду, где парусные лодки частных владельцев принимали участие в различных видах состязании. Однако с развитием парусного спорта резко сократилось количество разнообразных типов и видов парусных лодок. В портах развитых стран практически исчезли старые рабочие суда - родоначальники современных парусных лодок.

Развитие парусного вооружения.

За исключением корабля викингов, оснащенного большим прямым парусом, все показанные здесь типы вооружений относят к косым парусам, которые можно встретить и сегодня в водах всех континентов.

Рабочие лодки.

Было время, когда порты любого побережья можно было легко узнать по типу рабочего судна, выходящего в море. В различных рыболовных портах рабочие суда имели характерные обводы корпуса и виды парусного вооружения. Например, в Британии - это дильские люгеры, крюмерские краболовные лодки и бриксемские смэки. У каждого из них была особая задача, плавали они у разных берегов и поэтому конструкции их корпусов во многом отличались. Современные парусные лодки предназначены прежде всего для отдыха на воде, а старые рабочие суда строили с учетом конкретных задач и особенностей побережья, чем определялась их большая разновидность. Суда использовали для промысла у берега и в океане, для ловли рыбы на мелководье и глубинах, для лоцманской проводки и перевозки пассажиров.





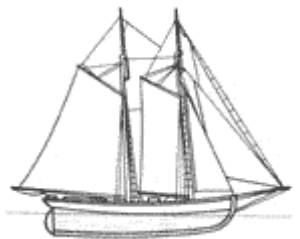
Тип конструкции лодки зависел от имеющегося в данном районе строительного материала. Наиболее распространенным материалом было дерево, но в некоторых районах ему вынуждены были найти замену. Так, на озере Титикака в Южной Америке лодки строили из тростника, поскольку озеро находится на высоте 1220 м. Строительство лодки из дерева из-за большого количества элементов, необходимых для соединения деталей корпуса, становится все более дорогостоящим и трудоемким. Когда появился металл, то дерево как основной материал для постройки больших судов было постепенно вытеснено. До наступления эры пара в портах и гаванях мира были распространены различные типы судов. Сейчас во всем мире рабочие лодки с мотором во многом похожи друг на друга, и лишь в менее развитых странах встречаются парусные суда оригинальных местных конструкций.

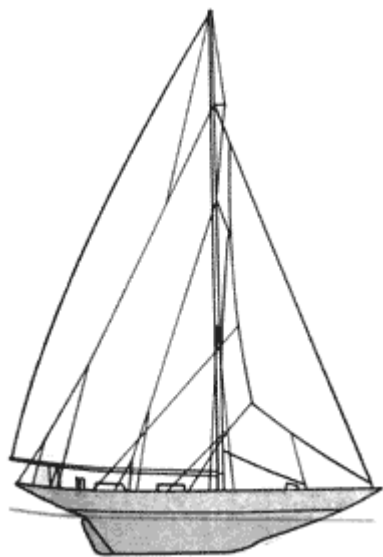
Прошлое в настоящем.

Для того чтобы изучить конструкции современных парусных судов, нужно иметь представление о более ранних рабочих лодках, поскольку многие особенности формы корпуса и такелажа повторяются в современных яхтах. Тогда, как и сейчас, одной из главных задач строителей лодок была скорость. Строители лодок прошлого понимали, что эффективность паруса, т. е. его способность приводить в движение лодку, прямо пропорциональна его размеру. Чем больший парус несет лодка, тем быстрее она идет. Однако большие паруса тяжелы и трудно управляемы без большой команды, в местах, где труд человека ценился дешево, например в Аравии, лодки оснащали огромными латинскими парусами, для управления которыми нанимали множество матросов. В некоторых районах Ближнего Востока это сохранилось и по сей день. Типичным примером являются арабские доу. Некогда они были самыми быстроходными малыми торговыми судами в мире и используются до сих пор.

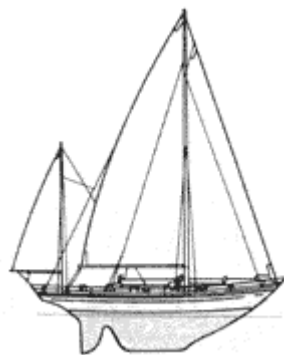
В Европе различные условия плавания, грузы и финансовые соображения требовали различных конструкций лодок. Например, исходя из экономических факторов обслуживание такелажа баржи, используемой на реке Темзе (лодки, большей чем доу), предусматривало команду из двух человек.

Путешествовать через океан легче всего было на больших судах, оснащенных многочисленными парусами. Некоторые из очень больших грузовых парусных судов, построенных в начале XX в., несли до семи мачт. В Европе и Северной Америке были разработаны различные виды парусного вооружения, отвечающие определенным целям.

			
Голландский шлюп	Гафельный тендер	Гафельный кеч	Гафельный гоночный тендер
	<p>Гафельное вооружение. Современный голландский шлюп (буер) незначительно изменился по сравнению со своим предшественником, который был распространен в Нидерландах в XVII в. Гафельный грот, от которого вооружение получило свое название, представляет собой четырехугольный парус, поднимаемый с помощью подвижного рангоутного дерева - гафеля.</p>		
Гафельная шхуна			



Бермудский тендер (класс J)



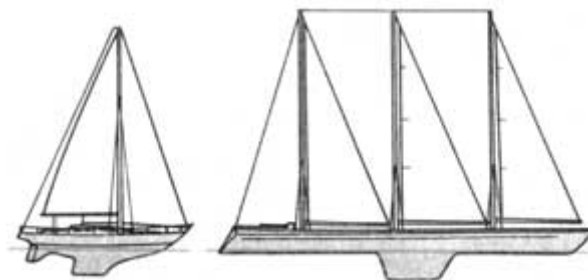
Бермудский иол

Бермудское вооружение.

Бермудский грот, от которого вооружение получило свое название, представляет собой треугольный парус, поднимаемый на высокой мачте. Бермудское вооружение вытеснило гафельное в первые годы XX в.



Стаксельная шхуна



Бермудский шлюп и трехмачтовая стаксельная шхуна

Стаксельная шхуна.

На стаксельной шхуне передние паруса и стаксели ставят перед мачтами. Грот-мачта, установленная ближе к корме, несет иногда грот.

Многообразие парусного вооружения.

Суда с прямым вооружением, наиболее удобные для плавания по ветру, пересекали океаны, используя постоянные пассатные ветры. В европейских и других прибрежных водах, где ветры переменчивы, прямые паруса сочетали с косыми, прикрепленными к мачтам передней кромкой. Косые паруса располагали вдоль судна, что позволяло плавать острыми курсами к ветру. Барки и баркентины, бриги и бригантины, шнявы, шхуны, кечи и иолы курсировали вдоль побережий. У каждого судна были свои преимущества или в скорости, или в легкости управления, или в грузоподъемности, или в маневренности.

В различных частях света люди находили и другие решения. Например, китайский рейковый парус (общеизвестный в Западной Европе как вооружение джонки) эффективен при плавании как острыми, так и полными курсами к ветру, легко поддается рифлению и обслуживается небольшим экипажем. Благодаря тому, что парус составляют из частей, а жесткость конструкции обеспечивает бамбук, его можно легко и быстро ремонтировать. Это простое, но эффективное вооружение ранее никогда не использовали на рабочих лодках в других частях света. В последнее же время проектировщики начали осознавать его преимущества, и гоночное вооружение устанавливают на некоторых современных яхтах.

В большинстве стран старые рабочие лодки уже не встречаются. Большие суда с прямым вооружением, так же как маленькие суда прибрежного плавания, в начале века были в основном вытеснены паровыми судами. Однако некоторые суда сохранились (тендер, кеч, иол, шхуна и т. д.) благодаря своим размерам и вооружению, которые сделали их особенно удобными для активного отдыха под парусом. Многие крейсерские яхты прошлого были переделаны из старых лоцманских ботов или рыбацких лодок, конструкции которых легли в основу больших современных яхт с косым вооружением.

Косое вооружение яхты состоит из грот-мачты со стакселем, поднимаемым перед ней, и гротом, стоящим позади мачты. У каждого типа вооружения есть характерные отличия. Например, тендер имеет одну мачту с двумя или более передними парусами и гафельным или бермудским гротом. Вооружение типа шлюп (сейчас, возможно, самое популярное) имеет один стаксель и один грот. Кечи и иолы несут дополнительную бизань-мачту, которая расположена в кормовой части. На кече бизань-мачта установлена перед баллером руля, а на иоле - за баллером.

Распространение гонок.

Переоборудование рабочего судна в яхту для активного отдыха под парусом началось в основном в XX в., а после второй мировой войны парусный спорт приобрел свою нынешнюю популярность. Однако использовать яхты для отдыха голландцы начали еще в XVII в. В то время Нидерланды были в самом расцвете своей морской славы, управляли заморскими колониями. Страна располагала большой сетью эстуариев и внутренних водных путей и поэтому наряду с военными судами имела рыболовный флот и множество лодок, используемых как общественный и личный транспорт. Эти разнообразные нужды привели к развитию малых сложных лодок, сконструированных как яхты и предназначенных только для отдыха. Таким образом, Голландия стала одной из первых стран, в которой к плаванию под парусом относились как к виду досуга.

В Европе же плавание под парусом на лодках долго имело чисто коммерческое значение. Король Карл II Английский, находясь в изгнании, провел длительное время в Голландии, где хорошо познакомился с многими формами парусного спорта. Голландцы подарили королю по возвращении в Англию первую яхту. Между 1671 и 1677 гг. для него было построено еще 14 яхт в стиле голландской лодки, на которых он ходил со своим братом герцогом Кларенским.



Гафельное вооружение в наши дни можно встретить на учебных парусниках и яхтах, стилизованных под старину.



Учебная парусно-моторная шхуна с гафельным фоком и бермудским гротом. Такую оснастку называют вооружением смешанного типа.



Крейсерско-гоночная яхта - бермудский шлюп с топовым стакселем и спинакером на курсе полный бейдевинд.



Старт крейсерско-гоночных яхт III группы на соревнованиях на Кубок Балтийского моря. Площадь гонзуэских стакселей заметно превышает парусность гротов.



Яхта типа "Цетус", построенная в ПНР, хорошо зарекомендовала себя в крейсерских гонках на акваториях СССР и в дальних океанских плаваниях.



Морские плавания на яхтах - это не только отличный отдых, но и неповторимая радость познания того, что ждет вас за горизонтом.

Первые гонки в Англии.

Первая зарегистрированная в Англии гонка была проведена в октябре 1661 г. между яхтами короля Карла II и герцога Йоркского. Она проходила по реке Темзе от Гринвича до Грейвсенда и обратно, приз составлял 100 фунтов. Король проиграл на первом этапе, но выиграл на обратном пути.

Первая зарегистрированная регата парусных яхт, организованная клубом, проводилась на юго-западе Ирландии в 1720 г. Водным клубом гавани Корка. Несколько позже, в 1749 г., небольшой флот гоночных яхт на реке Темзе был назван Камберлендским флотом по имени его патрона герцога Камберлендского. Флот состоял из

небольших открытых гафельных тендеров, неуклюжих для своего размера и имевших большой киль. Этот небольшой клуб был поглощен Королевским Темзинским яхт-клубом в 1831 г. Гонки яхт к этому году уже утвердились в Британии. Однако в XVIII в. интерес к парусному спорту искусственно ограничивался, так что, когда доктор Джонсон предложил "тому, кто ходит в море только ради удовольствия, убираться к черту", подавляющее большинство поддержало его. До конца XIX в. парусный спорт оставался делом исключительно богатых людей.

Парусный спорт впервые приобрел оттенок престижности, который и сейчас окружает его, в закрытых водах Те-Солента у южных берегов Англии. Для тех, кто мог построить собственную яхту, открывалась возможность участвовать в гонках. В парусном спорте, так же как и ранее в конном спорте, был найден способ сочетания удовольствия, престижа и денег. В 1815 г. был образован яхт-клуб в Каусе - аристократическое заведение, позже (в 1833 г.) преобразованное в знаменитый теперь клуб Королевской яхтенной эскадры. Этот клуб стал организатором яхтенных гонок, носящих его имя, а Те-Солент сохранил положение одного из самых важных яхтенных центров мира.

Гонки яхт развивались повсеместно и в Европе, и в Северной Америке. В 1835 г. в Америке была проведена первая неофициальная гонка вокруг мыса Код между капитанами двух шхун. Нью-Йоркский яхт-клуб был основан в 1844 г. и провел свою первую регату в 1845 г. Во Франции после первой регаты, состоявшейся в 1839 г., организовали Гоночный союз Гавра.

Первые гоночные яхты имели гафельное вооружение. В основном это были гафельные тендеры, хотя американцы склонялись в пользу гафельной шхуны. В начале XX в. обводы корпуса и форма паруса яхт были заимствованы у торговых и военных судов, но различные требования правил гонок заставили проектировщиков яхт отклониться от общепринятых критериев.

Первые правила гандикапа.

После первых же гонок стало очевидно, что только яхты достаточно большой длины могут претендовать на выигрыш в соревнованиях. Как правило, чем длиннее ватерлиния яхты, тем больше ее скорость. Чтобы свести к минимуму это неравенство, в 1829г. была введена система гандикапа, по которой яхты делили на шесть классов в соответствии со старым способом обмера коммерческого тоннажа. По этому правилу потенциальную скорость яхты измеряли в зависимости от ее способности перевозить груз. Поскольку гонки проводились все чаще, проектировщики искали способы обхода правил гандикапа: яхты сделали длиннее для увеличения их потенциальной скорости, а ширину уменьшили для сокращения их грузоподъемности, но так, чтобы не потерять в гандикапе.

Тенденция к созданию длинных и узких яхт породила новую проблему. Чтобы судно не кренилось при большом количестве поставленных парусов, на торговые и военные суда принимали балласт. С уменьшением ширины яхты сократилось свободное пространство, и американские конструкторы предложили нести балласт снаружи корпуса. В 1870г. это окончательно было принято и в Европе. Большие бруски свинца гидродинамической формы крепились к килю яхты, что в совокупности с тоннажными правилами привело к появлению яхт довольно причудливых форм. Известным примером была британская яхта "Оона", построенная в 1866г., - лучшая среди длинных, стройных и узких яхт. Она имела ватерлинию длиной 33 фута 10 дюймов, ширину 5 футов 6 дюймов и осадку 8 футов (соответственно 10,3; 1,7 и 2,4 м). Ее водоизмещение было 12,5 т, из которых 9,6 т приходилось на свинцовый киль. Яхта несла паруса площадью около 2000 кв. футов (186 м²). Для сравнения можно отметить, что современная гоночная яхта той же длины несет паруса площадью 800 кв. футов (74,4 м²). Не удивительно, что это "странное" судно затерялось со всей командой у ирландского побережья в год спуска его на воду.

При такой системе гандикапа яхты становились все менее мореходными. Требовалось новое правило, которое и было предложено конструктором яхт Диксоном-Кемпом в 1886 г. Оно преследовало цель сдержать тенденцию развития так называемых яхт-линеек - тонких, узких судов, подобных "Ооне". Конструкторы должны были принимать смелые решения и строить яхты с большей шириной, поскольку это допускалось правилами гандикапа (ширина яхты не ограничивалась).

Гоночный балл яхты определяли умножением длины ватерлинии на площадь парусов (в футах), деленную на 6000. Таким образом, 15-футовая яхта с парусом площадью 200 кв. футов является полубалльной (0,5 балла) - самой маленькой из классных. Границами принадлежности яхт к другим классам служили баллы 2,5; 5; 23; 40.

Тоннажное правило оказало значительное влияние на конструкции яхт. Правило Диксона-Кемпа также давало возможность конструкторам по обе стороны Атлантики строить наиболее быстроходные яхты. Требования тоннажного правила нашли отражение в глубокосидящих и узких яхтах, а правила Диксона-Кемпа - в яхтах,

известных в конце 1890-х гг. как "скользящие посудины". Поскольку ширина яхт не учитывалась правилами гандикапа, их стали делать шире, и они могли нести паруса большей площади. В то же время балласт уменьшали, чтобы снизить водоизмещение. Постепенно яхты стали широкими, легкими и мелкоосидящими.

Введение метрических классов.

Этот вопрос фактически не был решен до 1907г., пока метрические классы не вытеснили балльные. Гоночный балл (рейтинг) яхты зависел теперь не только от площади паруса и длины ватерлинии. Во внимание были приняты другие важные факторы, связанные с размерениями яхты, с тем чтобы обеспечить проектирование судов с более полными обводами. Большинство яхт, принимавших участие в гонках, имели теперь гоночный балл, который выражался в метрах. Метрические классы развивались вплоть до первой мировой войны. Особенно популярны были 6-, 8-, 12- и 15-метровые яхты, в то же время строились и 5-, 7-, 9-, 19- и 23-метровые. Не все классы выдержали испытание временем - после 1918 г. остались только 6-, 8- и 12-метровые яхты. Просуществовали более 40 лет и превратились в классическую конструкцию 6-метровые яхты. Они иногда еще встречаются в различных уголках земного шара. Другой класс яхт, который сохранился и по сей день - 12-метровый, участвует только в гонках на Кубок Америки. Годы, начиная с 1890-го и до первой мировой войны, были "золотым веком" парусных гонок. Правила балльных классов вдохновляли конструкторов яхт на новые решения, появились яхты самых различных размерений. Многие яхты 1890-х гг. были, без сомнения, быстрее, чем современные. Однако наличие гафельного вооружения не позволяло им плавать так же круто к ветру, как могут современные яхты.



Многокорпусные яхты - катамараны и тримараны - самые быстроходные парусники. Они являются рекордсменами скорости на трассах морских и океанских гонок.

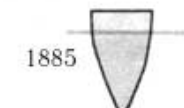
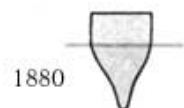
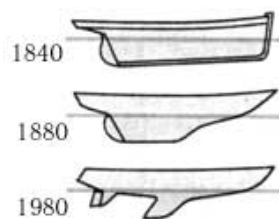


Крейсерско-гоночные яхты "однотонного" класса отличаются высокими ходовыми и мореходными качествами, но условия пребывания экипажа на борту достаточно суровы.



"Конрад-54" - морская крейсерско-гоночная яхта длиной 16,6 м, несущая паруса площадью 150 м². Управление такой яхтой требует высокой квалификации экипажа, который в гонках состоит из 12 человек.

Прибрежные регаты. Яхты различных классов - от огромной 40-балльной "Британии" до маленьких открытых лодок - принимали участие в летних регатах вокруг побережья Англии. Харвич, Дувр и Каус - три порта, получившие широкую известность благодаря своему импозантному гоночному флоту, который днем выходил в море, а поздним вечером становился на якорь вблизи украшенных флагами набережных. Однако первая мировая война привела к исчезновению этих регат. После окончания войны гонки хотя и были возобновлены, но никогда больше их не окружала атмосфера праздничности и роскоши, как в предыдущие десятилетия. Единственные яхты, которые могли конкурировать с огромными 40-балльными, были яхты класса J. В основу их конструкции была положена американская балльная система, и они принимали участие в гонках на Кубок Америки и в других регатах. Эти яхты были вдвое больше современных 12-метровых и вскоре стали непомерно дороги в постройке и обслуживании. Разразившаяся вторая мировая война нанесла последний удар этим огромным гоночным яхтам, а когда шесть лет спустя парусный спорт начал возрождаться, на прибрежных регатах можно было видеть лишь яхты младших метрических классов.



Развитие формы корпуса.

Профили первых трех корпусов характеризуют стремление сделать яхту более быстроходной за счет уменьшения смоченной поверхности корпуса. Остальные семь профилей показывают, как основные изменения правил гандикапа XIX- XX вв. повлияли на обводы корпуса.



Развитие бермудского вооружения.

Вооружение яхты "Британия", построенной в 1893 г. для короля Эдуарда VII, неоднократно менялось от гафельного тендера до бермудского.

Кубок Америки.

В некоторых странах были выработаны программы национальных гонок, однако событие, известное как "Кубок Америки", стало явлением выдающимся в международном яхтенном календаре. Соревнование было организовано впервые в 1851г., когда шхуна "Америка" завоевала Кубок Королевской яхтенной эскадры в гонках вокруг острова Уайт. Этот кубок был доставлен в Нью-Йоркский яхт-клуб, и гонка была переименована в Кубок Америки. С тех пор кубок остался у американцев. Претенденты из Франции, Великобритании, Канады, Австралии и Швеции до сих пор не смогли отобрать кубок (Только один раз - в 1984 г. Кубок Америки был завоеван австралийскими яхтсменами, но уже на следующих соревнованиях в 1987 г. американцы взяли реванш. Гонки 1987г. были последними с участием яхт 12-метрового класса. Сейчас Кубок Америки разыгрывается на более легких и быстроходных яхтах современного типа.). Современный Кубок Америки - это напоминание о тех экстравагантных яхтах, которые когда-то принимали участие в прибрежных регатах XIX в. Единственным примером бывших балльных яхт остаются 12-метровые яхты, на которых и разыгрывается этот кубок. Действительно, в 1980-х гг. популярность этого класса похоже стала расти, поскольку все большее количество стран присоединяется к соревнованиям 12-метровых яхт.

Парусное вооружение.

В парусных гонках прежних лет гафельные тендеры несли в спокойную погоду огромные топсели, которые увеличивали парус так, что он выходил за пределы гафеля и топа мачты. Гики были длинными и свисали на несколько футов за корму, в то же время бушприты позволяли яхтам нести большое количество кливеров. Паруса были длинными у основания и сравнительно короткими по высоте (в сравнении с длиной яхты). На рубеже столетий тенденция развития формы парусов привела к увеличению их высоты и уменьшению основания. Мачты были составными, грот-стенга крепилась к верхней части грот-мачты. В 1901 г. на 15-метровой яхте "Истрия" было введено новшество - грот-мачта и грот-стенга составили единое целое, а топсель крепился в верхней части мачты на погоне, что явилось первым шагом в развитии так называемого сейчас бермудского вооружения (известного как вооружение Маркони - рангоут и такелаж мачты напоминают радиомачту). При этом вооружении яхта несет треугольный грот. Бермудское вооружение впервые появилось в Западной Европе в 1911 г. на 6-метровой яхте. Для принятия его яхтами больших классов потребовалось много времени и первой 23-метровой яхтой с новым вооружением была "Нерия" (1921 г.). Бермудское вооружение имеют 90 % современных яхт, но это в меньшей степени относится к яхтам для отдыха. Однако постепенно гафельное вооружение начинает возвращать утраченную популярность многие строители яхт, признавая универсальность старых рабочих лодок, воспроизводят их обводы корпуса и вооружение, хотя и пользуются современными синтетическими материалами.

ПРОИСХОЖДЕНИЕ ОКЕАНСКИХ ГОНОК.

Регатные гонки были кратковременными и для их проведения требовалось всего несколько часов. Земля никогда не исчезала за горизонтом и в конце дня команда могла воспользоваться комфортом береговой жизни. В XIX в. дневные гонки были единственным видом регат. Это связывалось с представлением, что маленькие яхты существенно небезопасны в открытом море. К началу XX в. такое представление было несколько поколеблено. В течение многих лет небольшая группа квалифицированных яхтсменов совершала крейсерские плавания у европейского побережья и даже через океан. Они утверждали и доказывали, что малые суда управляемы в открытом океане (море) и плавания на них вполне безопасны в штормовую погоду, если на яхте умелая команда. Ранние океанские гонки проводились на достаточно больших и комфортабельных судах, которые могли гарантировать прибытие в пункт назначения, даже пересекая Атлантику. В 1866 г. была организована гонка, ставки в которой доходили до 90 тыс. дол. Гонка между Нью-Йорком и Каусом проводилась зимой, и судно-победитель совершило переход менее чем за 14 дней. Это время успешно конкурировало с временем, затрачиваемым торговыми пароходами. Однако противники этого вида соревнований отмечали тот факт, что во время гонки шесть человек было смыто за борт. В последнее десятилетие XIX в. были проведены четыре трансатлантические гонки, в которых приняли участие тендеры и шхуны длиной более 100 футов. Эти гонки мало рекламировались и оказали незначительное влияние на развитие массового парусного спорта.

Появление организованных гонок.

Хотя многие парусные традиции своими корнями уходят в Англию, именно в Америке родились океанские гонки. Томас Флеминг Дэй - редактор американского журнала "Раддер" - поставил цель доказать скептикам, что на малых яхтах можно безопасно участвовать в океанских гонках. Маршрут первых гонок, организованных им в 1906 г., пролегал от Бруклина до Марбл Хед вокруг мыса Код. Дистанция в 300 миль по теперешним стандартам океанских гонок была просто короткой. Тем не менее всех отплывших сочли безрассудными. Пересечение финишной линии вернувшимися яхтами считалось тогда своеобразным призом. Дэй лично принимал участие в этих гонках, но довольствовался последним местом. Однако его разочарование было искуплено благополучным возвращением других участников. В 1906 г. Дэй организовал первые Бермудские гонки на 600-мильной дистанции от Ньюпорта на острове Род Айленд к Бермудам. Только три яхты приняли в них участие и не всем удалось финишировать. Тот же год стал свидетелем первых транстихоокеанских гонок от Лос-Анджелеса до Гонолулу. Бермудские гонки проводили регулярно до самого начала первой мировой войны. Они были возобновлены в 1923 г., когда за их организацию взялся созданный в 1922 г. Крейсерский клуб Америки. В 1925 г. английские яхтсмены выступили инициаторами первых Фастнетских гонок, которые стали одним из наиболее известных событий календаря яхтсмена. Королевский крейсерский клуб не оказал поддержки океанским гонкам, и в результате был основан Клуб океанских гонок. Первым коммодором (капитаном) клуба стал Джордж Мартин, который выиграл первую Фастнетскую гонку на своей яхте "Джоли Бриз", переделанной из лоцманского тендера. Все семь яхт, участвовавших в гонках, заметно отличались от современных - это были реконструированные либо лоцманские боты, либо другие рабочие суда. Тогда не представляли, что можно строить яхты специально для океанских гонок.

К концу 1930-х гг. океанские гонки окончательно утвердились. В Европе в 1938 г., например, проводились гонки от Дувра до Кристансанда, от Копенгагена до Варнемюнде, от Кингстона до Клайда, гонки Английского канала и др. После войны Королевский клуб океанских гонок (RORC) занял лидирующее положение в организации океанских гонок и составлении классификационных правил. Система временной форы (гандикапа) дала возможность яхтам различных размеров и видов принимать участие во многих соревнованиях - от прибрежных регатных гонок до Фастнетских.

Яхты, участвовавшие в этих гонках, были в основном крейсерскими или переделанными рабочими судами, поскольку тогда конструкторы не имели представления, как строить специальную яхту. Эту цель преследовали только американцы, но их яхты с усовершенствованными обводами корпуса и формой парусов, которые хорошо показали себя в европейских гонках перед началом второй мировой войны, сочли не мореходными и подвергли резкой критике.

В 1947 г. появилась английская яхта, созданная специально для участия в прибрежных гонках. "Миф Мальхама", сконструированная Лорентом Джайлсом, обладала качествами океанских гоночных яхт, которые теперь воспринимаются как необходимые. Яхта имела высокий надводный борт, так что сохранялась большая внутренняя глубина и в то же время малая осадка. Ее форштвень и корма были почти вертикальны, что обеспечивало большую длину ватерлинии в сочетании со сравнительно малой общей длиной. Ее облегченная, небольшая оснастка с высоким парусом послужила прототипом вооружения современных яхт.

Сегодняшние гоночные яхты, хотя и более сложные, чем "Миф Мальхама", сохранили ее характерные черты. Интерьеры были упрощены с целью уменьшения массы, палубное оборудование стало более сложным и дорогим, а сами палубы - гладкими (без фальшборта). Дерево было вытеснено стеклопластиком и металлическими сплавами. Возникшая конкуренция способствовала росту цен на яхты, и сейчас новый индивидуальный проект стоит несколько тысяч фунтов стерлингов.

Малые яхты для прибрежных гонок.

Наряду с ростом числа больших и дорогостоящих яхт развивалось строительство яхт меньших размеров для океанских гонок. В 1950г. были основаны Младшая океанская группа (JOG) и Американский океанский гоночный клуб мини-яхт (MORC). Система временной форы, хотя и использовалась в одном из крупнейших соревнований - "Адмиральском кубке", не удовлетворяла гонщиков полностью. Исчезновение почти всех малых метрических классов снизило объективность оценки яхтенных гонок. В 1965 г. Парижская парусная организация предложила проводить соревнования на Кубок "шестиметровиков" между яхтами с 22-футовым баллом, которые позднее стали известны как Кубок "однотонников". Участвовать в гонках могли все яхты, имеющие одинаковый гоночный балл без учета гандикапа: побеждал тот, кто придет к финишу первым. Поскольку популярность такой формы гонок возросла, количество гоночных классов тоже увеличилось.



На переднем плане - яхта одного из популярных в недавнем прошлом в СССР классов "Л6", выпускавшаяся Ленинградской экспериментальной судовой верфью. Двенадцатиметровый корпус имел деревянную конструкцию. В крейсерские плавания или гонку на этой яхте могли отправиться 6 человек.



Разновидностью парусного спорта являются дальние спортивные плавания на яхтах, привлекательные для многих яхтсменов.



Яхта, построенная яхтсменами Киевского крейсерского яхт-клуба из армированного пластика. Ежегодно на ней совершаются увлекательные плавания по днепровским водохранилищам и Черному морю.

КРЕЙСЕРСКОЕ ПЛАВАНИЕ.

Соревнования - это всего лишь одна сторона парусного спорта. В конце XIX в. множество людей открыло для себя прелесть крейсерского плавания. Совершить переход из одного порта в другой или просто плавать в открытом море считалось более приятным занятием, чем участвовать в гонках по ограниченному и заранее определенному курсу.


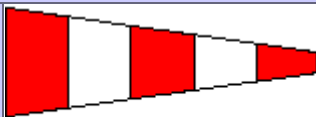
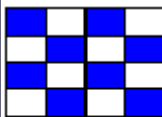


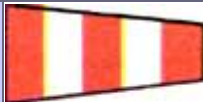

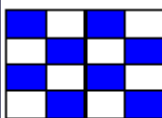


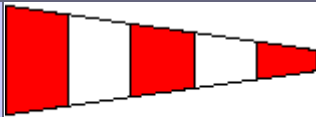
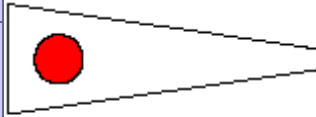


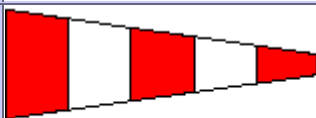
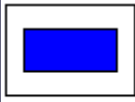
Тем, кто сейчас покидает перенаселенное взморье, отправляясь в длительное плавание, трудно представить себе, что когда-то Ричард Тирелл Мак Маллен - один из пионеров крейсерских плаваний - одиноко бороздил морские просторы, никого не встречая на своем пути. Профессиональные шкиперы и команды, которые плавали на гоночных яхтах, да и другие, кто зарабатывал в море на жизнь, считали яхтсменов-любителей чужаками. Но Мак Маллен - человек независимый, придерживавшийся строгих взглядов, - вышел в море, чтобы доказать, что маленькая умело управляемая яхта столь же безопасна в море, как и большая. Он знал, что в штормовую погоду не открытое море, а прибрежные воды представляют опасность для моряка. Мак Маллен плывал более 40 лет вдоль берегов Англии и умер у руля своей яхты в 1891г.

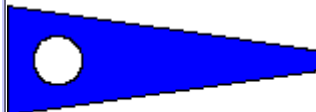
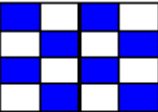
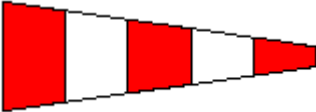

Королевский крейсерский клуб.

Несмотря на то что деятельность Мак Маллена воспринималась с подозрением, его идеи и энтузиазм были оправданы в последние десятилетия прошлого столетия. Другие моряки последовали его примеру, и к 1880. уже много яхт крейсировало по эстуариям и каналам Британии что и предопределило создание Крейсерского клуба. В 1882 г. в клубе начали вести журнал, в котором отмечали крейсерские плавания его членов. В клубе собирали все вахтенные журналы, чтобы оценить искусство судовождения и навигации, а также способность владельцев оборудовать мореходную яхту. Кроме того, членов клуба привлекали к исследованию мало известных участков береговой линии, и полученной информацией пользовались другие члены клуба. Этот клуб стали называть Королевским крейсерским клубом; он до сих пор издает журнал, сохраняющий высокий уровень требований. Клуб учреждал кубки, первый из которых - "Кубок вызова" - разыгрывался в 1896г.

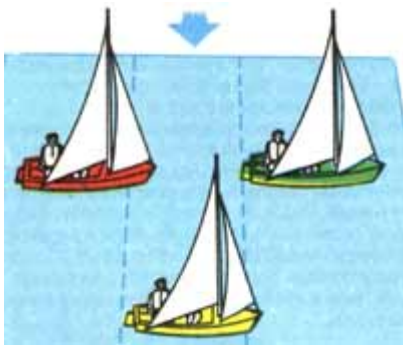
двигаться в сторону линии старта. Старт считается открытым, когда флаг вашего класса спускают.

ФЛАГИ.

 <p>G (Голф) - старт через ворота.</p>	 <p>↑...↓.</p> <p>Ответный вымпел - гонка отложена.</p>	 <p>↑...↓.</p>  <p>↑.</p> <p>Все гонки прекращены и вскоре будут повторены.</p>
 <p>↑.</p> <p>Y (Янки) - спасательные жилеты надеть обязательно.</p>	 <p>●</p> <p>Гонка отложена на 15 мин.</p>	
 <p>↑.</p> <p>L (Лима) - подойти на расстояние слышимости.</p>		 <p>↑...↓.</p>  <p>↑...↓.</p> <p>Все гонки отменены.</p>
 <p>↑. ↓.</p> <p>I (Индия) - после пуска сигнала до старта остается 1 мин.</p>	 <p>↑...↓.</p>  <p>Pennant 1 ↑...↓.</p> <p>Гонка отложена на 1 час.</p>	 <p>.....</p> <p>M (Майк) - сигнал знака (на огибаемом объекте)</p>
 <p>↑...↓.</p> <p>1-й заменяющий - сигнал общего отзыва.</p>	 <p>↑...↓.</p>	 <p>↑...↓.</p> <p>S (Сиера) - сигнал сокращения дистанции.</p>

	 <p>Pennant 2 ↑ . . ↓ . Гонка отложена на 2 часа.</p>	
 <p>↑ . . . ↓ . N (Ноябрь) - все гонки прекращены.</p>	  <p>↑ . .</p> <p>Гонка переносится на следующий день.</p>	

ПРАВИЛА РАСХОЖДЕНИЯ ЯХТ.



Чисто позади и чисто впереди.

Яхта находится чисто позади, если она расположена за воображаемой линией траверза самой задней точки корпуса или вооружения другой яхты. Красная яхта чисто позади зеленой и связана с желтой, а желтая - с зеленой.

Во время гонки вы часто находитесь в непосредственной близости от других яхт. Именно в таких случаях очень важно знание правил гонок для избежания инцидентов, которые могут привести к вашей дисквалификации. Для начала достаточно ознакомиться с некоторыми основными правилами. Но по мере приобретения опыта участия в гонках следует расширять знания, пользуясь официальным сборником правил Международного союза парусного спорта (ИЯРУ). Сборник правил можно получить через национальные парусные комитеты. Некоторые основные правила приведены ниже, их упрощенное изложение поможет понять официальные формулировки, имеющиеся в сборнике правил. Если неопытному гонщику будет что-то не ясно, лучше всего уточнить эти вопросы непосредственно в клубе.



На разных галсах. Красная яхта, идущая левым галсом, должна уступить дорогу зеленой яхте, идущей правым галсом (правило 36).

На одном галсе (связаны). Наветренная красная яхта должна уступить дорогу подветренной зеленой яхте (правило 37.1).

На одном галсе (не связаны). Красная яхта, идущая чисто позади, должна сторониться зеленой яхты, идущей чисто впереди (правило 37.21).

На одном галсе (приводятся). Если зеленая яхта идет чисто впереди или является подветренной, она может приводиться к ветру. Красная яхта должна уступать ей дорогу (правило 38,1).

Наблюдение по траверзу. Если рулевой наветренной яхты находится впереди мачты подветренной яхты, он может не уступать дорогу (правило 38.2).

Протестовый флаг.

Если вы нарушили правила, будьте готовы понести наказание в соответствии с парусными инструкциями. Однако при уверенности в своей правоте надо заявить протест другому участнику инцидента и показать флаг протеста.



ПРЕПЯТСТВИЯ И ЗНАКИ.

Одна из наиболее критических ситуаций любой гонки - огибание знака. Здесь сходятся одновременно несколько яхт, и нужно быть особенно уверенным в собственных правах, чтобы занять наилучшую позицию и избежать столкновения. Существует много правил, применяемых специально к огибанию знаков и препятствий. Подходя к знаку или препятствию, следует посмотреть на другие яхты и решить, кто имеет право прохода первым. Надо уметь также быстро уступать дорогу, если яхта, имеющая больше прав в этой ситуации, потребует места около знака.