

ШКОЛА ЯХТЕННОГО РУЛЕВОГО
Издание 2-е переработанное и дополненное.
Москва. «Физкультура и спорт». 1974.
Под общей редакцией Е.П. Леонтьева.

Содержание

От авторов	6
Введение	8
Парусный спорт в России	8
Парусный спорт в Советском Союзе.....	11
Парусный спорт за рубежом.....	15
Что такое парусный спорт?	17
Классификация парусных яхт	19
Основные части яхты	19
Типы парусных яхт.....	21
Различия яхт по форме корпуса	23
Различия яхт по типу вооружения	30
Спортивная классификация парусных яхт.....	34
Советская классификация.....	38
Устройство и вооружение яхты	42
Корпус.....	42
Основные детали набора деревянной яхты.....	44
Обшивка и палубный настил.....	48
Рулевое устройство и шверт	50
Паруса	53
Рангоут и стоячий такелаж	58
Бегучий такелаж	63
Рекомендуемые размеры блоков.....	64
Дополнительные и штормовые паруса.....	67
Дельные вещи и оборудование яхты	69
Предметы снабжения парусной яхты	73
Такелажные работы	75
Терминология такелажных работ	75
Общие сведения о тросах.....	75
Выделка тросов	77
Прочность троса	78
Роспуск бухт и хранение тросов	81
Инструмент для такелажных работ	82
Узлы	83
Сплесни и огоны	89
Кнопы.....	95
Бензели	97
Клетневание	97
Некоторые работы с парусами	98
Некоторые другие такелажные работы	100
Судовые работы	101
Зимовка судна	101
Подготовка к ремонту яхты.....	102
Ремонт корпуса и вооружения	104

Малярные работы	107
Схемы покрытия наружных поверхностей яхт	108
Спуск на воду и вооружение яхты	110
Уход за яхтой в период навигации	113
Разоружение и уборка яхты по окончании навигации	114
Основы теории парусной яхты	116
Требования, предъявляемые к парусной яхте	116
Теоретический чертеж яхты	127
Глиссирование	128
Ветер	131
Вымпельный ветер	134
Основные сведения из теории паруса	138
Управление яхтой в различных условиях плавания	145
Общие замечания	145
Экипаж и его функции	146
Одежда яхтсмена	147
Терминология	148
Подготовка к плаванию	151
Постановка и уборка парусов	153
Основные правила управления яхтой	157
Курс бейдевинд	158
Лавировка	160
Поворот оверштаг	161
Поворот через фордевинд	164
Полные курсы	167
Плавание под спинакером	170
Плавание в свежую и штормовую погоду	173
Дрейф под парусами	178
Встреча со шквалом	180
Отход от места стоянки и подход к нему	183
Маневрирование	183
Отход от бочки и подход к ней	184
Отход от причала и подход к нему	185
Съемка с якоря и постановка на якорь	190
Швартовка	194
Особые случаи плавания	196
О хорошей морской практике	196
Тузик	197
«Человек за бортом!»	199
Опрокидывание швертбота	203
Аварии и их ликвидация	205
Буксировка	211
Оказание помощи судну, терпящему бедствие	214
Яхта на мели	215
Правила плавания и связи	219
Общие сведения	219
Правила предупреждения столкновения судов на море	220
Основные определения	220
Правила маневрирования	221
Правила несения отличительных огней и знаков	222
Звуковые сигналы, установленные ППСС	226
Сигналы бедствия	227

Правила плавания по внутренним судоходным путям РСФСР	228
Движение судов (правила расхождения)	228
Зрительные сигналы на речных судах (правила несения огней)	230
Звуковые сигналы, применяемые речными судами	235
Средства связи на яхтах	237
Международный Свод Сигналов	238
Общие правила флажной сигнализации по МСС-1965	239
Радиосвязь	240
Флаг на яхте и правила его несения	240
Что читать яхтенному рулевому	241
ПРИЛОЖЕНИЯ	243
Основные данные килевых яхт, принятых советской классификацией	243
Особые данные швертботов, принятых советской классификацией	244
Данные некоторых лаков и красок	244
Шкала ветра	245
Шкала волнения	246
Значения однобуквенных сигналов по Международному Своду Сигналов (МСС-1965)	247
Таблица азбуки Морзе	249

От авторов

Невозможно точно установить, когда и кем изобретен парус. Но совершенно очевидно, что парус — это целая эпоха в истории человечества, изобретение столь же гениальное, как и изобретение колеса. И если колесо помогло человеку в преодолении земных пространств, то парус позволил ему оторваться от берега и познать мир, добраться до самых удаленных его уголков.

Бесстрашные плавания по далеким морям на утлых кораблях, построенных из дерева и вооруженных парусами, дали возможность человечеству расширить границы познания вселенной, узнать и открыть для мира то, что долго оставалось скрытым от него. Только в России в первой половине прошлого века было снаряжено свыше сорока экспедиций, совершивших под парусами дальние и кругосветные плавания, сопровождавшиеся крупными научными открытиями. Имена наших великих соотечественников — русских мореплавателей и ученых можно найти на многих точках географической карты мира.

Эпоха паруса, насчитывающая несколько тысячелетий, закончилась немногим более полстолетия назад. К концу ее мастерство плавания под парусами достигло небывалого расцвета, и парусники являлись полными хозяевами морских и океанских просторов. Плавание на парусных кораблях воспитывало превосходных моряков, знавших тысячи способов безопасного управления судном в любых условиях плавания, понимавших все капризы морской погоды и умевших выжать все из, казалось бы, ограниченных возможностей судна.

В сложных условиях плавания под парусами сложилась своеобразная романтика — романтика мужественных людей, лихих моряков, не знающих страха в океане и любящих море больше самой жизни.

Лучшие из лучших капитанов-парусников оставались привязанными на всю жизнь к судну, которому они отдавали свою душу. Блестящими знатоками парусного дела были великие русские адмиралы Ушаков и Нахимов. До конца дней своих сохранил любовь к парусу и советский парусный капитан Д. А. Лухманов, автор широко известной автобиографической повести «Соленый ветер». Более двадцати лет командует советским учебным парусником «Крузенштерн» капитан И. Г. Шнейдер.

Ныне парус утратил свое главенствующее положение на море. Но утверждать, что искусство плавания под парусами сейчас не нужно, было бы неверным. Хотя бы потому, что парус прочно завоевал свое место в спорте. Сочетая в себе спортивные и прикладные элементы, парусный спорт — превосходное средство воспитания. Всем, кто хочет познать этот трудный, но интересный и романтичный вид спорта, стать наследником «выжимателей ветра» прошлого, адресована эта книга.

Она является вторым, в значительной степени переработанным и дополненным изданием книги «Школа яхтенного рулевого», вышедшей в свет в 1967 г.

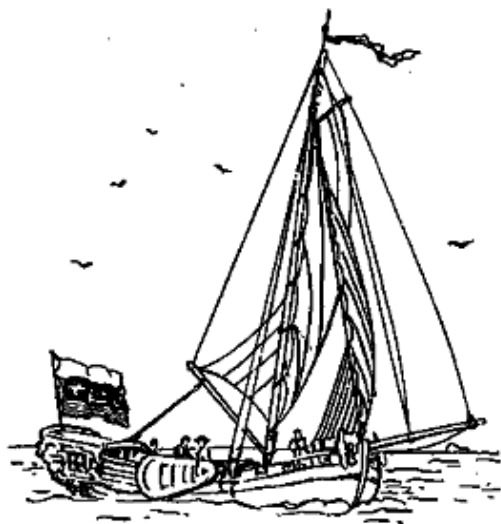
Переработка произведена с учетом критических замечаний и пожеланий, полученных авторами от ряда тренеров и преподавателей парусного спорта, а также от отдельных яхтсменов.

Учебный материал, содержащийся в книге, изложен в соответствии с действующими программами для подготовки яхтенных рулевых, до рулевого 1 класса включительно.

Книга написана коллективом авторов в составе *Н. В. Григорьева, Д. Н. Коровельского и Е. П. Леонтьева*.

Авторы благодарят яхтенных капитанов *Ю. А. Пантелеева, Е. Г. Кошелева и В. П. Коноводова* за помощь, оказанную при рецензировании книги.

Парусный спорт в России



Яхта Невского флота

Пусть заводятся и на других озерах, реках и прибрежьях вашей обширной России другие такие же потешные эскадры. В этих флотилиях и эскадрах лежит будущность нашего флота...
«Сын отечества», 13 сентября 1863 г.

Возникновение парусного спорта в России связано с именем Петра I. Испытывая большую нужду в хорошо обученных матросах и офицерах для молодого русского флота, Петр I использовал для подготовки моряков малые суда.

«Для увеселения народа, наипаче же для лучшего обучения и искусства по водам и смелости в плавании» Петр I в 1713 г. учредил в Петербурге «Потомственный Невский флот» — прообраз всех современных яхт-клубов,

отечественных и зарубежных.

Организация Невского флота завершилась в 1718 г., когда по указу Петра различным лицам и государственным учреждениям были розданы гребные лодки-верейки, парусные яхты и буера * с одним лишь условием — содержать их в порядке. Все они были построены на специально созданной для этой цели «Партикулярной верфи». Во главе Невского флота Петр поставил одного из лучших моряков—стольника Ивана Потемкина, прозванного впоследствии «Невским адмиралом». Невский флот имел четкую, хорошо продуманную организацию и свои, утвержденные Адмиралтейств-коллегией, устав и флаг.

Составленный лично Петром I устав строго регламентировал деятельность Невского флота, определял обязанности владельцев судов и содержал наставления по использованию, ремонту и хранению судов и их парусного вооружения. Были в нем также практические указания по производству эволюции во время совместного плавания, таблица необходимых сигналов и т. п.

Придавая большое значение деятельности Невского флота, Петр лично участвовал почти во всех его выходах к Ладоге или к острову Котлин. После смерти Петра Невский флот распался. Он не был яхт-клубом в современном понимании. Да и понятия такого тогда не существовало. Но по своей форме (наличие специально построенных судов, свой флаг и устав, особая одежда для экипажей судов) и задачам (организация и подготовка людей для службы на море в сочетании с отдыхом и развлечениями на воде) Невский флот был прямым предшественником русских и советских яхт-клубов.

Первым официальным русским яхт-клубом был основанный в 1846 г. Императорский Санкт-Петербургский яхт-клуб, в члены которого принимались только дворяне. 8 июля 1847 г. Императорский яхт-клуб провел первую в истории русского парусного спорта гонку яхт. Проходила она по ромбовидной дистанции в Финском заливе, у

Толбухина маяк, по английским правилам тех лет. Участвовало в этой гонке всего семь яхт: три шхуны и четыре тендера. В 1849 г. впервые были проведены гонки по треугольной дистанции, а в 1852 г. — первая в России международная встреча русских и английских яхтсменов, победу в которой одержали англичане.

Члены Императорского яхт-клуба ходили и в крейсерские плавания, часто за пределы Балтийского моря. Наиболее значительными были плавания лейтенанта Атрыганьева на тендере «Нереида» вокруг Европы, из Кронштада в Николаев и обратно в 1846—1847 гг. и командора яхт-клуба Лобанова-Ростовского на шхуне «Рогнеда» в Южную Америку в 1851—1853 гг.

К 1859 г. активная деятельность Императорского яхт-клуба закончилась. Постепенно он превратился в фешенебельное собрание высшей аристократии, не имевшей к спорту никакого отношения.

К этому времени парусным спортом начали увлекаться столичное состоятельное чиновничество и интеллигенция, которым был закрыт доступ в Императорский яхт-клуб. В 1858 г. несколько таких любителей водного спорта организовали кружок, назвав его «Моряк на все руки». Этот кружок привлек к себе внимание петербуржцев, и уже в 1859 г. на его базе была создана спортивная организация любителей гребного и парусного спорта под названием «Клуб Невских ботинок». После утверждения в Морском министерстве устава новый клуб получил официальное наименование «Санкт-Петербургский Речной яхт-клуб» и 21 мая 1860 г. открыл свой первый спортивный сезон.

Через пять лет Речной яхт-клуб** насчитывал в своем составе около двухсот членов и имел спортивный флот — более 80 гребных и парусных судов. Помимо организации и проведения гонок Речной яхт-клуб заботился о развитии спортивного судостроения: созданная в 1864 г. шлюпочная мастерская яхт-клуба строила самые разнообразные суда — от гребных ботинок до многотонных яхт.

В 1874 г. при яхт-клубе были созданы первые в Петербурге Мореходные классы, которые готовили специалистов для судов торгового флота, а также корабельных и шлюпочных мастеров. Выпускники получали дипломы штурманов каботажного и дальнего плавания. Обучение в Мореходных классах было бесплатным.

В 1875 г. мастерские яхт-клуба построили первый в России буер «Метель», положив тем самым начало развитию буерного спорта в стране.

Большой интерес любителей спорта к деятельности Речного яхт-клуба побудил его руководителей начать в 1873 г. издание «Памятного листка Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба». Это первое в истории русского парусного спорта периодическое издание сразу стало популярным и в следующем, 1874 году было преобразовано в еженедельный журнал «Яхта». В этом же году яхт-клуб издал «Сигнальную книжку Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба» и руководство по парусному спорту «Моряк-любитель» (автор Вандердекен).

Затем появились яхт-клубы и в других речных и приморских городах России, и к началу девятисотых годов любители занимались парусным спортом в 68 клубах и обществах. В 90-х годах была предпринята попытка выработать единые правила для упорядочения спортивной деятельности российских яхт-клубов. С этой целью в 1897 г. по инициативе Невского яхт-клуба*** был созван «Первый Всероссийский съезд любителей и деятелей яхтенного и вообще водного спорта». Однако рекомендации и решения съезда ничего не

изменили в узкоместнической практике работы яхт-клубов. Спустя десять лет петербургский журнал «Яхта», оценивая обстановку того времени, писал, что все яхт-клубы и парусные общества жили каждый «своей обособленной жизнью, на манер отдельных государств... нередко становясь даже в явно враждебные друг другу отношения»****.

В марте 1912 г. был создан Российский парусный гоночный союз. Организаторами и первыми членами его были шесть петербургских яхт-клубов.

Через месяц, 7 апреля, РПГС был принят в члены Международного союза парусных соревнований (ИЯРУ) и получил право на участие в олимпийских гонках в Стокгольме. Из пяти записанных и допущенных к гонкам русских яхт только одна заняла призовое место и вернулась в Петербург с бронзовой медалью. Это была яхта 10-метрового международного класса «Галлия-II» (рулевой—Я. Шомакер).

Празднично выглядела Нева в дни выходов Невского флота. Нарядные, блестящие свежей краской яхты, большие прогулочные гребные суда — баржи, изящные, легкие на ходу верейки и сверкающие белоснежными парусами буера по командам и сигналам Невского адмирала строились в кильватерные колонны и спускались в Финский залив. С каждым занятием Невский флот все больше и больше превращался из разнородной массы судов в единое целое, в настоящий флот в миниатюре. Невские капитаны и матросы с каждым днем все уверенней выполняли необходимые маневры, управляли парусами, все лучше и лучше познавали незнакомое прежде искусство вождения парусных судов.

Парусный спорт в дореволюционной России был доступен преимущественно господствующим классам. И хотя перед первой мировой войной в него приходит все больше любителей из среды небогатой интеллигенции и учащейся молодежи, решить задачу демократизации парусного спорта в то время было невозможно. Только после Октябрьской революции парусный спорт смог превратиться в один из любимых видов спорта трудящихся, стать подлинной школой мореплавания, спортивного мастерства, массовым средством отдыха и укрепления здоровья.

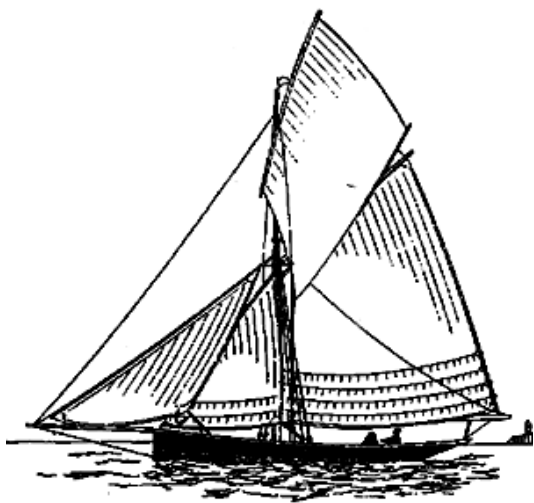
* Так в то время и примерно до середины XIX века назывались небольшие одномачтовые парусные суда,

** Ныне ленинградский яхт-клуб ДСО «Водник».

*** Ныне ленинградский яхт-клуб ВМФ.

**** Журнал «Яхта», Спб., 1908 г., № 54.

Парусный спорт в Советском Союзе



Гафельный тендер конца XIX века

Прошло всего несколько дней. но всем стало уже ясно, что с советскими парусниками приходится считаться, как с первоклассными мастерами.

Газета «Рома». 3 сентября 1960 г., об олимпийских гонках в Неаполитанском заливе

После Октябрьской революции значительная часть яхтенного флота оказалась вместе с эмигрировавшими хозяевами за границей, много судов, оставшихся без надлежащего ухода, погибло или требовало капитального ремонта. Поэтому в начале 20-х годов энтузиасты-любители взялись за восстановление парусного флота и хозяйства яхт-клубов. Большую роль в возрождении парусного спорта сыграло введенное в 1918 г. всеобщее военное обучение

населения. Молодежь, пополнявшая ряды советского Военно-Морского Флота и морских территориальных отрядов Всевобуча, знакомилась с морской службой в яхт-клубах. Активисты Всевобуча пропагандировали парусный спорт.

Советский парусный спорт получил в наследство сравнительно небольшое количество яхт. различных и по размерам, и по классам и типам вооружений. Это очень затрудняло организацию спортивной работы. Из-за недостатка судов одного класса пришлось вспомнить о гонках с пересадкой рулевых, которые впервые были проведены в России в 1903 г. С конца 20-х годов гонки с пересадкой надолго утвердились в практике советского парусного спорта.

Несмотря на то что гонки с пересадкой просты в организации, проведение их обходится достаточно дешево, полностью заменить классные гонки они не могли. Больше того, увлечение гонками с пересадкой привело к падению парусной культуры, снижению уровня технической подготовленности яхтсменов. Поэтому, сыграв положительную роль в строительстве советского парусного спорта — они привлекли к занятиям в яхт-клубах много молодежи, — гонки с пересадкой изжили себя сразу же, как только в стране наладилось проектирование и строительство классных яхт.

Создание в 1936 г. Всесоюзной парусной секции * позволило объединить разрозненную до того времени деятельность яхт-клубов и парусных секций спортивных обществ и положило начало организованной и систематической спортивной работе. Были разработаны и введены такие единые общесоюзные документы, как Правила соревнований, Правила национальной советской классификации яхт **, Программы подготовки яхтенных рулевых и Положение об их квалификации.

Первая попытка провести гонки на первенство СССР была предпринята водным отделом ВСФК в 1924 г. в Ленинграде на военно-морских шестивесельных ялах. Несмотря на разосланные приглашения, в гонках приняли участие только ленинградские яхтсмены и моряки Балтийского флота. Выиграл первенство экипаж шлюпки спортклуба «Спартак» (рулевой Б. Б. Лобач-Жученко).

Яхтсмены разных городов встретились в 1928 г. на I Всесоюзной спартакиаде. Победителям гонок на этой спартакиаде — кронштадтцу А. К. Бальсевичу (килевые яхты) и представителю Самары Н. А. Мясникову (швертботы) — впервые было присвоено звание чемпионов СССР по парусному спорту.

Соревнования на первенство СССР по парусному спорту стали проводиться с 1936 г. Два первенства, проведенные до войны (1936 и 1938 гг.), во многом способствовали развитию парусного спорта в стране.

Большое значение для развития парусного спорта имело его возрождение в Москве. Вначале московский яхтенный флот составляли несколько швертботов, которые в 1937 г. перегнала в столицу группа ленинградских яхтсменов. А в 1938 г. в Москве было уже более 100 швертботов, четыре яхт-клуба и более четырехсот яхтсменов, актив которых составил ядро Всесоюзной парусной секции.

К началу 40-х годов парусным спортом в СССР занимались уже тысячи спортсменов. В составе спортивного флота появилось много яхт, построенных по Правилам классификации 1936 г.: килевые крейсерско-гоночные яхты классов Л-45, Л-60 и Л-100, швертботы для озерного и прибрежного морского плавания класса М-20, речные гоночные швертботы классов Р-20, Р-30 и Р-45, швертботы-одиночки класса Ш-10. Все эти суда были сконструированы и построены в Ленинграде, Горьком, Куйбышеве. Яхт-клубы Ленинграда, Одессы, Николаева, речные яхт-клубы Москвы, Саратова, Перми, яхт-клубы ВМФ в Кронштадте и Севастополе воспитали немало отличных яхтсменов: И. Матвеева, Р. Алексеева, С. Зимина, П. Якшарова, Е. Сахарову и многих других. Спортивно-массовая работа предвоенных лет не прошла бесследно. Многие яхтсмены, в частности ленинградские, в годы Великой Отечественной войны успешно воевали на катерах МО и торпедных катерах. Большую помощь осажденному Ленинграду оказали яхтсмены-буеристы—они участвовали в создании ледовой «дороги жизни» на Ладожском озере и в организации дозорной службы и связи между сигнально-наблюдательными постами на льду Финского залива.

Развитие советского парусного спорта после окончания Великой Отечественной войны шло стремительным темпом. Довоенный яхтенный флот был не только восстановлен, но значительно пополнен судами новых национальных и международных классов. Уже в 1945 г. было проведено первенство СССР. Включились в активную работу яхт-клубы Прибалтики; яхтенное судостроение получило новую базу — экспериментальную спортивную судовой верфь в Таллине. Большое значение имел переход к Международным правилам гонок, начатый еще в 1939 г. и заверченный в 1952 г. Он существенно облегчил нашим яхтсменам участие в международных состязаниях.

В 1952 г. советские яхтсмены впервые приняли участие в Олимпийских играх. Однако выступление на XV Олимпиаде в Хельсинки было крайне неудачным: в двух классах наши яхтсмены заняли последние места, в трех остальных — близкие к последним. Анализ причин этой неудачи заставил коренным образом изменить систему учебно-воспитательной работы в парусном спорте. Начиная с 1953 г. все парусные соревнования стали проводиться как классные гонки, кроме клубных, где еще рекомендовались гонки с пересадкой. Больше внимания стало уделяться организации встреч советских яхтсменов с зарубежными. Так, в 1954 г. состоялась встреча Финляндия — СССР, а в 1955 г. — Швеция — СССР. Советские яхтсмены участвовали в ряде регат, проводившихся в Швеции, Финляндии, ГДР, и к XVI Олимпийским играм в 1956 г. приобрели некоторый опыт международных встреч. И хотя наши экипажи все еще отставали от лучших

зарубежных гонщиков, выступление команды СССР на Олимпиаде в Мельбурне было более успешным, чем в Хельсинки.

Готовясь к XVII Олимпиаде, советские яхтсмены приложили много усилий, чтобы устранить недостатки прошлых лет. Были значительно повышены требования к спортивной подготовке гонщиков на яхтах международных классов, улучшился и значительно вырос спортивный флот, подготовка ведущих яхтсменов достигла уровня международного класса.

Способность советских парусников достойно представлять свою страну за рубежом подтвердилась результатами олимпийских гонок в Неаполитанском заливе в 1960 г. Наши яхтсмены заняли первое место в классе «Звездный» (рулевой Т. Пинегин, шкотовый Ф. Шутков), второе—в классе швертботов-одиночек «Финн» (рулевой А. Чучелов) и зачетное шестое в классе швертботов «Летучий голландец» (рулевой А. Шелковников, шкотовый В. Пильчин). Несмотря на слабые результаты в классах «Дракон» (16-е место) и «5,5-метровом» (14-е место), команда СССР уверенно заняла второе место в неофициальном командном зачете, уступив первое команде Дании. На Олимпиаде в Токио в 1964 г. наши яхтсмены выступили неудачно главным образом из-за аварий и неполадок в материальной части. Олимпийские игры в Мехико вновь принесли победу представителю советской команды — рулевой швертбота «Финн» В. Манкин завоевал золотую медаль в гонках в заливе Акапулько.

Хороших результатов добились советские яхтсмены в гонках на XX Олимпиаде в 1972 г. Рулевой В. Манкин и шкотовый В. Дырдыра выиграли золотую медаль в классе «Темпест», а В. Потапов — серебряную в классе «Финн». В десятку сильнейших вошли наши гонщики в классах «Летучий голландец» (6-е место), «Солинг» (7-е место) и «Звездный» (9-е место).

Не менее успешно развиваются в нашей стране и крейсерские плавания. Уже в 20-х годах яхтсмены Ленинграда совершали одиночные и совместные плавания в Ладожское озеро и Балтийское море, в порты Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии. В 1931 г. одесские яхтсмены на яхте «Комсомолец» предприняли плавание в Стамбул. Николаевские парусники на крейсерской яхте «Арктика» в 1938 г. прошли 2500 миль. Наиболее интересными в 30-х годах были плавания ленинградских яхт «Ударник» и «Пионер» вокруг Скандинавии и яхты «Стахановец»*** в Белое море. Руководили этими походами известные яхтенные капитаны В. Г. Щепкин, Г. Ф. Гефдинг и И. П. Матвеев. В послевоенные годы крейсерские плавания и маршрутные гонки прочно утвердились в работе яхт-клубов. В 50— 60-х годах советские яхтсмены выходили в плавания в отечественные морские и внутренние воды, ходили и за границу, посещали порты братских социалистических стран — Польши, ГДР, Болгарии, Румынии, участвовали в крейсерских гонках за рубежом, в частности в Варнемюндских регатах. Большую популярность приобрели крейсерские гонки «Мухувяйнская неделя» в Эстонии и гонки на Кубок Балтийского моря, в которых участвует большое число яхт. А летом 1971 г. ленинградские яхтсмены вновь после долгого перерыва вышли в океан и на яхте «Сатурн» (капитан В. Н. Дерябин, яхт-клуб ВМФ) за 25 суток ходового времени обошли вокруг Скандинавского полуострова.

Советский парусный спорт еще молод. Наиболее развит он в РСФСР, особенно в Москве и Ленинграде, в Латвии, Эстонии и на Украине. Выросли коллективы яхтсменов и там, где до революции о парусном спорте не знали вообще — в республиках Закавказья и Средней Азии, в городах Сибири и Дальнего Востока.

С тех пор, как рабочий класс стал хозяином своей страны, полностью изменилось лицо парусного спорта в СССР, изменился и неизмеримо вырос контингент яхтсменов. Вместо сотен аристократов и буржуа — тысячи рабочих и служащих, юношей и девушек участвуют в гонках и крейсерских плаваниях, в работе яхт-клубов и спортивных секций в наше время.

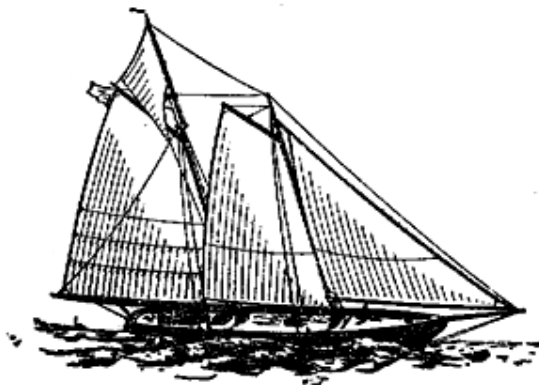
Организационной формой советского парусного спорта является секция, работающая на базе яхт-клуба или водной станции ДСО, ведомства или города, которые обеспечивают стоянку, хранение и эксплуатацию яхт, а также ведут учебно-спортивную работу членов секции. Общественное руководство учебно-спортивной работой парусных секций, организацию и проведение соревнований осуществляют городские федерации парусного спорта. В союзных республиках, культивирующих парусный спорт, в Москве и Ленинграде организованы республиканские федерации, работающие под руководством Федерации парусного спорта СССР и республиканских комитетов по физкультуре и спорту. В 1956 г. Федерация парусного спорта СССР вступила в члены Международного союза парусных соревнований (ИЯРУ). Представитель СССР является членом Постоянного комитета этого союза.

* С 1959 г.—Федерация парусного спорта СССР.

** Первая попытка создания такой классификации относится к 1929 г,

*** Ныне яхта «Россия», учебное судно ленинградского яхт-клуба, ДСО «Труд»,

Парусный спорт за рубежом



«Америка» — самая быстроходная яхта середины XIX века

Молодым людям, замышляющим такое плавание, я скажу: «Отправляйтесь!»
Дж. Слокам, «Один под парусами вокруг света»

За рубежом парусный спорт возник раньше всего в странах с развитым мореплаванием — в Англии и Голландии. Зарождение его тесно связано с профессиональным плаванием на небольших парусных судах, где преимущество в скорости позволяло успешно конкурировать, например, в рыболовстве или лоцманской службе. Спортивный интерес, возникший в процессе улучшения ходовых качеств таких судов, проведение гонок между ними привели к

созданию специальных судов, предназначенных только для любительского плавания, которые стали называться яхтами*.

Со временем число владельцев яхт, в большинстве своем уже ничего общего не имеющих со службой на море, возросло настолько, что появилась потребность в создании специальных объединений любителей парусного спорта — яхт-клубов. По данным известного в дореволюционной России яхтсмена Г. В. Эша, автора популярного «Руководства для любителей парусного спорта», рождение парусного спорта за рубежом можно датировать 1662 годом, когда в английском городе Вульвиче состоялись первые в мире официальные гонки между яхтой короля Карла II и голландской шхуной. Победу одержали англичане. С этого времени состязания между отдельными владельцами яхт стали проводиться вначале в Англии, а затем и в других странах Западной Европы и Америки.

Первичные организации яхтсменов за рубежом — яхт-клубы — появились в Англии в 1720 г., когда в ирландском городе Корке был учрежден «Водный клуб коркской гавани», первый европейский яхт-клуб, вскоре, однако, распавшийся. Свое современное название общества яхтсменов получили от организованного в 1810 г. в английском городе Коусе «Яхт-Клуба». Число английских яхт-клубов росло довольно быстро. Ставя перед собой чисто спортивные задачи, они организовывали самые различные гонки, вплоть до крейсерских гонок вокруг Британских островов.

В США первый яхт-клуб появился в 1811 г. в Нью-Йорке. В 1832 г. был создан первый шведский яхт-клуб в Стокгольме, в 1835 г. — яхт-клуб в Берлине, в 1838 г. — гоночное общество в Гавре. К концу XIX века в Европе насчитывалось уже более двухсот яхт-клубов.

Росло и число яхтсменов. Парусный спорт из чисто аристократического занятия, каким он был в период своего зарождения, постепенно превращался в спорт относительно массовый.

Правда, большинство любителей могли рассчитывать только на приобретение старых, вышедших из класса судов. Но именно это и послужило толчком к созданию дешевых в

постройке и сравнительно простых по конструкции яхт— гоночных и крейсерских яхт-монотипов серийной постройки, стоимость которых много меньше стоимости яхт формульных классов штучной постройки.

С 1900 г. парусный спорт вошел в программу Олимпийских игр, а в 1907 г. начал свою деятельность Международный союз парусных соревнований (ИЯРУ). С созданием этого Союза появилась возможность для организации и проведения международных встреч: была разработана единая классификация яхт и единые правила гонок. С 1948 г. под контроль ИЯРУ полностью взята и организация олимпийских парусных гонок. Кроме ИЯРУ делами парусного спорта за рубежом занимаются еще и международные ассоциации яхт отдельных классов, регулирующие правила этих классов, проведение в этих классах первенств мира и континентов, регистрирующие яхты. Объединяя владельцев яхт одного класса, эти ассоциации управляют делами классов «Звездный», «Дракон», «Финн», «Летучий голландец» и др.

К настоящему времени наибольшего развития зарубежный парусный спорт достиг в США, Англии, Дании, Швеции, Норвегии, ФРГ, Италии, Аргентине, Австралии, Финляндии, Франции. Успешно развивается он и в социалистических странах: Польше, Венгрии, Болгарии, Чехословакии и ГДР.

В странах, где наиболее развит парусный спорт, наравне с международными классами культивируются многочисленные национальные классы яхт и швертботов; в странах, где он менее развит, — в основном международные классы и национальные классы соседних стран.

Широко распространены за рубежом и маршрутные гонки на длинные дистанции, часто океанские, и дальние плавания на яхтах не только в свои порты, но и трансокеанские и кругосветные. Наибольшей известностью пользуются Бермудская гонка из Ньюпорта (США) до Бермудских островов, гонки из Торбея (Англия) до Лиссабона (Португалия), гонки яхтсменов Балтики вокруг острова Готланд, гонки через Атлантику из Англии в США.

Среди крейсерских океанских и кругосветных плаваний на яхтах широко известны плавания американца Дж. Слокама (1895—1898 гг.), француза А. Жербо (1923—1929 гг.), англичанина Ф. Чичестера (1966—1967 гг.), поляка Л. Телиги (1966—1969 гг.), которые совершили свои путешествия в одиночку.

Самыми интересными современными крейсерскими гонками были гонки яхтсменов-одиночек вокруг света без захода в порты. Организованы они были в 1968 г. английской газетой «Санди Тайме» и закончились победой англичанина Р. Нокс-Джонсона, затратившего на гонку 310 ходовых суток и выигравшего приз «Золотой глобус».

Что такое парусный спорт?

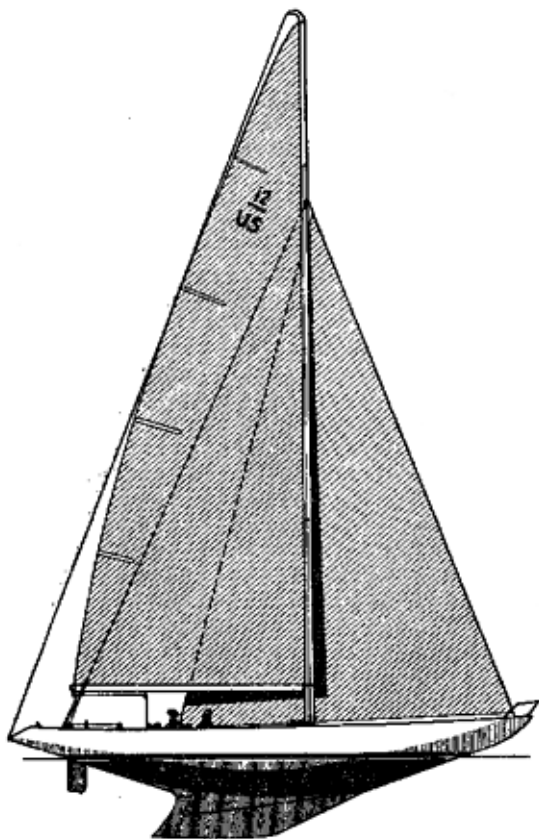
Что может лучше олицетворять... отвагу и дерзновенность человека, чем крохотный белоснежный парус, затерявшийся в волнующемся просторе моря, смело стремящийся, невзирая на все препятствия, к своей.-. цели!

*М. Баринов, «Бегущая по волнам»***

Парусный спорт—один из тех немногочисленных видов спорта, занимаясь которым человек не только соревнуется в мастерстве с другими яхтсменами, но и сталкивается лицом к лицу с силами природы.

В борьбе со стихией спортсмен развивается физически, становится выносливым и закаленным. Плавание на яхтах, будь то гонка или крейсерское плавание, как и занятия, например, альпинизмом или планерным спортом, способствуют воспитанию таких черт характера, как смелость и решительность, находчивость и инициатива, воля к победе. В парусном спорте особенно ярко проявляются черты коллективизма, так как если в яхтенном экипаже нет сплоченности, гонка наверняка закончится поражением. Поэтому в каждом яхтсмене, от матроса до капитана яхты, должны быть развиты чувства личной ответственности, разумной и строгой дисциплины, подлинного товарищества и взаимопомощи.

Велико и прикладное значение парусного спорта. Наряду с высокими физическими и моральными качествами каждый яхтсмен, в зависимости от своей квалификации, непременно должен обладать комплексом специальных знаний, быть хорошо подготовленным к грамотному и умелому управлению яхтой при любой погоде, к содержанию судна и его вооружения в хорошем состоянии.



Яхта 12-метрового международного
класса

опасной не только для него самого, но и для его экипажа и окружающих судов и людей. К сожалению, в практике парусного спорта зафиксировано немало печальных случаев, когда в результате неумелого управления яхтой или грубого нарушения правил хорошей морской практики выходы в море или гонки заканчивались тяжелыми авариями яхт, нередко сопровождающимися гибелью судов и человеческими жертвами. Поэтому помимо овладения спортивным мастерством каждый яхтсмен, яхтенный рулевой или капитан должен получить официальное свидетельство или диплом, подтверждающие его квалификацию и дающие право управлять яхтой, точно так же, как шоферу — водить автомобиль, пилоту — держать в руках штурвал самолета и т. д.

Каждый яхтсмен должен прежде всего стать настоящим моряком, а это значит — уметь применять полученные знания и на гоночной дистанции и в дальнем крейсерском плавании.

* От голландского слова «jagte» — так в Голландии в XVII веке называли небольшие быстроходные одномачтовые суда,

** Из сборника «Песня о парусе». ФиС, 1962.

Поскольку парусный спорт—это не только гонки на ограниченной дистанции, но и длительные крейсерские гонки, и дальние плавания на яхтах, яхтсмен должен также иметь определенные знания в области судовождения, морской практики, метеорологии и других морских наук. А чтобы хорошо подготовить яхту к выходу в плавание, нужно знать столярное и малярное дело, владеть слесарным и такелажным инструментом. Поэтому трудно переоценить значение парусного спорта как хорошей школы начальной морской подготовки.

И, наконец, в парусном спорте, как нигде, на человека активно воздействуют три основных оздоровительных фактора— солнце, свежий воздух и вода. Они способствуют закаливанию организма и создают отличные условия для превосходного активного отдыха.

Вместе с тем парусный спорт требует не только глубоких теоретических знания, но и умения использовать их на практике.

Если неумение владеть шайбой или мячом в спортивных играх в самом худшем случае приводит к проигрышу матча, то неопытный или плохо знающий свое дело яхтенный рулевой может стать виновником аварии,

Классификация парусных яхт

Основные части яхты

Яхтой называется всякое судно, безразлично — моторное или парусное, предназначенное для спортивных или туристских целей. Парусная яхта имеет две главные части: корпус и вооружение. **Корпус** предназначен для размещения экипажа и предметов снабжения яхты. Под **вооружением** понимают паруса и все устройства для установки парусов и управления ими.

Рассмотрим основные части корпуса парусной яхты (рис. 1). Передняя часть корпуса называется **носом**, задняя — **кормой**. Части корпуса, нависающие над водой, носят название носового и кормового **свесов**; боковые поверхности корпуса — **бортов**. Правый и левый борта определяются, если смотреть с кормы на нос. Нижняя поверхность корпуса называется **днищем**, переход от борта к днищу — **скулой**. Задний обрез корпуса носит название **транец**, обращенная к воде поверхность кормового свеса — **подзор**. Сверху корпус закрывается **палубой**, предохраняющей судно от попадания воды внутрь. Палуба — это вообще всякий настил, прикрывающий какое-либо расположенное ниже помещение. Носовая часть палубы называется **баком**, кормовая — **ютом**, средняя — **шканцами** *.

В палубе для размещения экипажа делаются вырезы — **кокпиты**. Кокпиты бывают открытыми, когда они не отгорожены от подпалубного пространства, и закрытыми. В последнем случае они представляют собой ящик, вставленный в вырез палубы и изолированный от подпалубного пространства. Закрытый кокпит обычно делают самоотливным, располагая его пол выше ватерлинии и оборудуя сливными трубами. Через эти трубы вода, попавшая в кокпит с палубы, сливается за борт. Самоотливными кокпиты бывают на морских яхтах, у которых возможно попадание на палубу больших количеств воды, а также на современных гоночных швертботах. Правда, у последних самоотливной кокпит имеет слив воды не через трубы, а через клапан или просто отверстия в транце, прорезанные на уровне глухого пола кокпита.

Нижняя часть подпалубного пространства, расположенная под полом каюты или кокпита, называется **трюмом**. Трюм закрывается настилом, который носит название **сланей** или **пайол**. Поперечными переборками (стенками) корпус яхты делится на помещения — **отсеки**.

Жилые помещения на яхте называются **каютами**; каюта, расположенная под баком, — **кубриком**, крайние носовой и кормовой отсеки корпуса — соответственно **форпиком** и **ахтерпиком**.

Отверстия в палубе для сообщения с подпалубным пространством называют **люками**. Различают входные и световые (светлые) люки, крышки которых обычно застеклены.

Если высота подпалубного пространства недостаточна, то на палубе делают надстройки. Надстройка над каютой называется **рубкой**. В стенках рубки (комингсах) вырезают окна — **иллюминаторы**.

Бытовые помещения на яхте, как и на большом корабле, имеют свои названия: кухня — **камбуз**, уборная — **гальюн**.

Для управления яхтой служит руль, поворачиваемый **румпелем**. Часть руля, к которой крепится румпель (или другой рулевой привод), называется **головкой** руля.

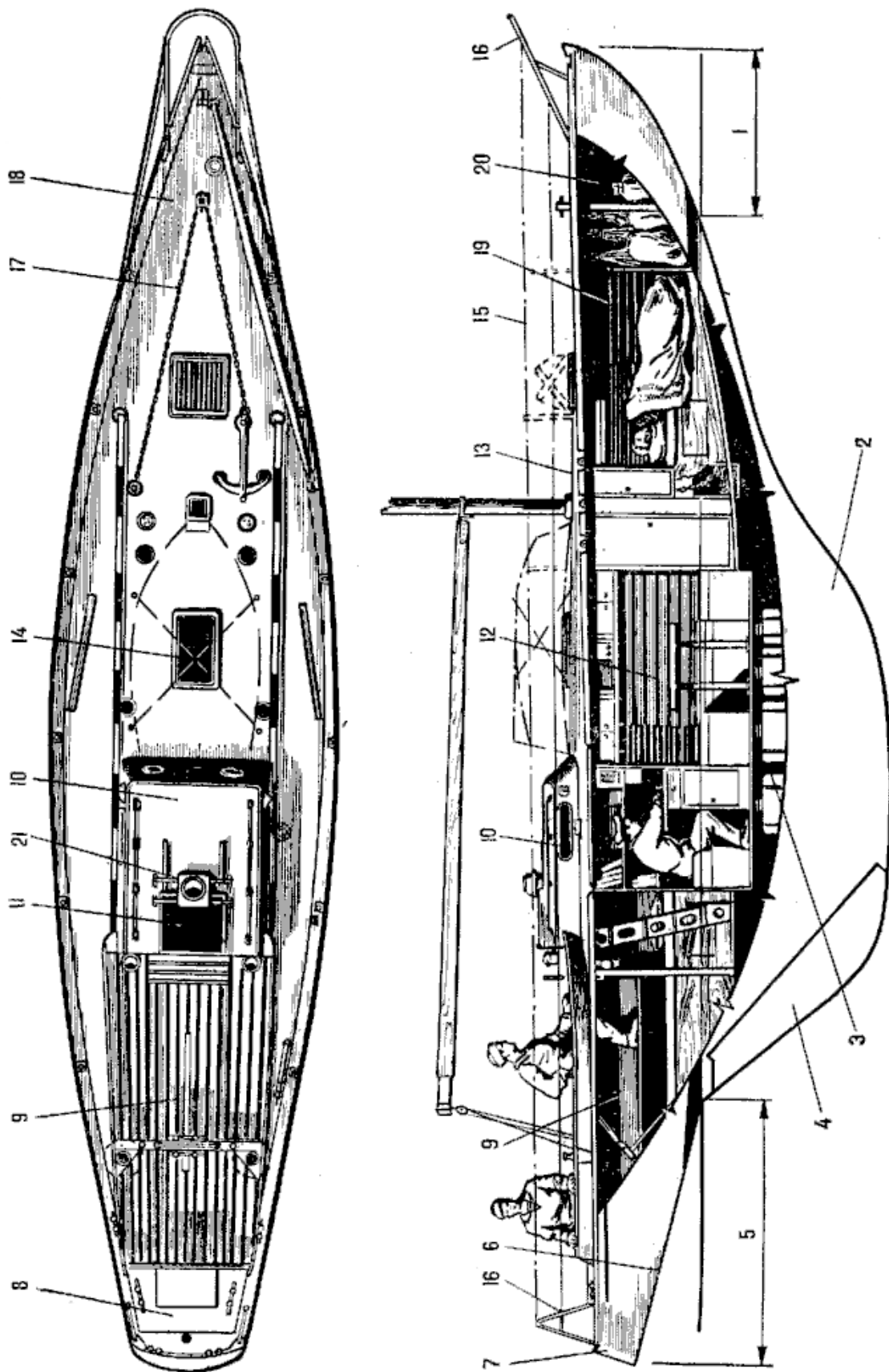


Рис. 1. Килевая яхта и ее части.

1 — носовой свес; 2 — киль; 3 — трюм; 4 — перо руля; 5 — кормовой свес; 6 — подзор; 7 — транец; 8 — ют; 9 — кокпит; 10 — рубка; 11 — носовой люк; 12 — каюта; 13 — палуба; 14 — световой (светлый) люк; 15 — леерное ограждение; 16 — носовой в кормовой релинги; 17 — якорное устройство (якорь, день, битенг) палубный клюз; 18 — бак; 19 — кубрик; 20 — фортик; 21 — компас.

Основные части вооружения яхты — паруса, рангоут и такелаж. Паруса — основной движитель яхты. Они делятся на три комплекта: основные (или лавировочные), дополнительные и штормовые паруса.

Основные паруса яхта несет в обычных плаваниях. Эти же паруса определяют обмерную площадь парусности яхты.

Участие в гонках требует особых парусов, увеличивающих площадь парусности в некоторых ситуациях, возникающих на дистанции (например, при попутных ветрах). Такие паруса называют **дополнительными**.

При плавании в штормовую погоду лавировочные паруса заменяют меньшими по размерам и более прочными **штормовыми парусами**.

Совокупность всех деревянных или металлических частей вооружения, служащих для крепления и несения парусов, называется **рангоутом**.

Такелаж—снасти, изготовленные из растительного или стального троса, — подразделяют на стоячий и бегучий. **Стоячий** такелаж служит для расчалки и поддержания в рабочем положении рангоута, а **бегучий** — для постановки и уборки парусов и рангоута, управления парусами, для подъема и спуска сигналов.

Подробно на устройстве парусов, рангоута и такелажа мы остановимся в разделе *«Устройство и вооружение яхты»*.

* Название «шканцы» не принято применять на малых яхтах, но на яхтах длиной более

14—15 м оно вполне уместно.

Типы парусных яхт

В практике парусного спорта используются яхты самых различных видов и размеров. В зависимости от условий плавания в том или ином районе применяют большие или меньшие яхты той или иной конструкции. Тип яхты в первую очередь определяется ее назначением и районом плавания, а также конструкцией корпуса и вооружения.

По этому признаку различают крейсерские и гоночные яхты. Основное назначение **гоночных яхт** — парусные гонки на ограниченных дистанциях, поэтому их строят предельно легкими. Для дальних плаваний они недостаточно прочны и не имеют бытовых удобств.

Крейсерские яхты, наоборот, имеют очень прочную конструкцию и максимум бытовых удобств, то есть отвечают своему основному назначению — крейсерским плаваниям и гонкам в открытом море с большим удалением от базы.

В современном парусном спорте чисто крейсерские яхты мало распространены. Имеется большое количество яхт для участия в морских гонках, которые называют **крейсерско-гоночными**. Такие яхты пригодны и для дальних плаваний, вплоть до океанских.

Крейсерские и крейсерско-гоночные яхты снабжены необходимым штурманско-навигационным оборудованием и, как правило, вспомогательным двигателем.

Кроме такой общей классификации существует еще спортивная классификация яхт, определяющая разделение их на классы.

Спортивная классификация яхт необходима для создания равных условий спортивной борьбы в гонках. В рамках каждого класса по возможности обеспечиваются равные шансы на выигрыш соревнования (в той мере, в какой эти шансы определяются самой яхтой).

В каждом классе форма и размеры яхты в большей или меньшей степени ограничены, с тем чтобы яхты данного класса имели по возможности одинаковую быстроходность и наилучшие мореходные качества.

Различия яхт по форме корпуса

Особенности конструкции корпуса парусной яхты определяются применением на ней паруса в качестве основного движителя.

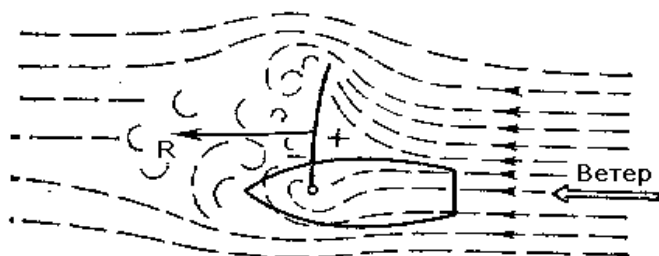


Рис. 2. Действие ветра на паруса яхты, идущей попутным ветром

Представим себе, что ветер дует прямо в корму яхте (рис. 2). Струи воздуха, набега на парус, создают определенное давление на его наветренную сторону. Огибая парус, струи стремятся уйти (вместе со всем движущимся воздухом) дальше, вследствие чего на подветренной стороне паруса создается некоторое разрежение. В результате одновременного давления на наветренной стороне паруса и разрежения на подветренной его стороне возникает сила давления ветра на парус. Она-то и тянет его, а вместе с ним и яхту по направлению движения (если парус стоит как нарисовано, перпендикулярно ветру). Это наиболее простой случай.

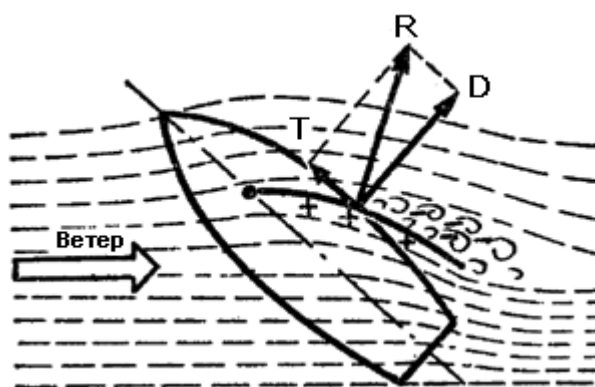


Рис. 3. Действие ветра на паруса яхты, идущей под острым углом к ветру

Другое дело, когда яхта идет так, что ветер дует под углом к направлению ее движения (рис. 3). Тогда сила R давления ветра на парус, очевидно, не будет совпадать с направлением движения яхты. Экспериментально выяснено, что она направлена примерно перпендикулярно к плоскости паруса. Эта сила будет вызывать не только движение судна вперед, но и в значительной мере снос его в сторону, или, как говорят, дрейф под ветер. Можно разложить силу R по правилу параллелограмма на две силы, направленные соответственно по направлению движения яхты и перпендикулярно ему. Полученная в результате разложения сила T будет тянуть судно по направлению его движения. Называют ее **силой тяги**. Сила D вызывает снос (дрейф) судна в сторону и поэтому называется **силой дрейфа**. Наличие этих двух сил, возникающих в результате давления ветра на паруса, определяют те особенности, о которых мы уже говорили. В самом деле, суда другого типа (паровые, моторные, буксируемые) в нормальных условиях не имеют силы дрейфа, вызываемой их движителем.

Как видно на рис. 3, сила дрейфа имеет значительную величину по сравнению с силой тяги. Почему же яхта не идет по направлению силы R , как это следовало бы ожидать на первый взгляд?

Сопротивление любого судна в направлении движения много меньше, чем сопротивление движению в поперечном направлении. Поэтому, несмотря на то что в данном случае сила тяги меньше силы дрейфа, скорость движения судна вперед все же больше, чем скорость

дрейфа. Однако обычное судно, например моторный катер, сможет более или менее хорошо ходить под парусами только с попутными ветрами, когда сила дрейфа сравнительно невелика по сравнению с силой тяги, так как боковое сопротивление его недостаточно. Чтобы судно хорошо шло при таком направлении ветра, как показано на **рис. 3**, оно должно иметь достаточно большое боковое сопротивление. У спортивных парусных судов это достигается с помощью вертикальных плавников, поставленных под днищем яхты вдоль корпуса.

Кроме того, сила дрейфа вызывает крен яхты, и для противодействия этому крену всякое парусное судно должно иметь большую **остойчивость**, то есть способность сопротивляться крену. Особенностью парусного судна является то, что оно почти всегда идет с креном, достигающим иногда 30—40°.

Эти два положения и определяют главное различие между корпусами парусных яхт — различие по способу борьбы с дрейфом и креном.

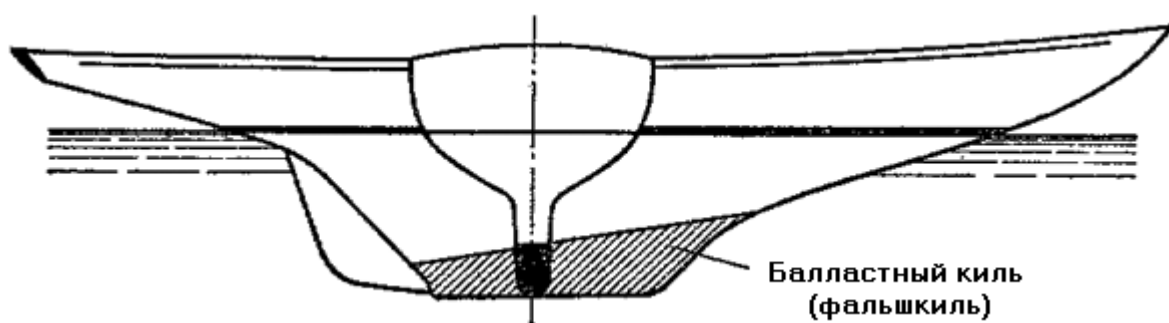


Рис. 4. Килевая яхта

Наиболее характерным и распространенным типом парусной яхты является **килевая яхта**. Форма корпуса типичной килевой яхты показана на рис. 4. Днище корпуса переходит в глубокий плавник, создающий значительное боковое сопротивление. Для придания большей остойчивости к нижней части этого плавника крепится чугунный или свинцовый груз, называемый балластным килем или **фальшкилем**. Яхты такого типа предназначены для плавания на морях и озерах с глубокой водой и сильными ветрами и волнением. Килевая яхта обладает очень большой остойчивостью и в обычных условиях не может перевернуться. Правда, такая опасность возникает, когда яхта идет вдоль гребня большой океанской волны (как говорят, лагом к волне). Так было, например, с яхтой Ф. Чичестера во время его кругосветного плавания. Но даже при таком казусе килевая яхта все же станет на ровный киль, если имеет хорошую водонепроницаемую палубу и закрытые люки. Плавать на килевых яхтах по рекам и мелким озерам затруднительно из-за большой осадки.

