



Балясный Ю.С.

Яхтенный капитан

Учись управлять ШКОЛЬНОЙ ЯХТОЙ

Конспект



БИБЛИОТЕЧКА ЯХТСМЕНА

ББК 39.4
УДК 629.12
Б219

Балясный Ю.С. Учись управлять школьной яхтой. Конспект – Издание 2-е, дополненное. – СПб: Древо жизни, 2015 г. – 56 с., ил.

ISBN 978–5–91470–077–2

Издание является учебным пособием программы дополнительного образования “Юный яхтсмен” школы “Обучение в диалоге” (Санкт-Петербург). Идея создания программы и конспекта принадлежит директору школы Андрееву В.И.

www.shod.ru

Подписано в печать 10.06.2015. Формат 60x90 1/16.

Бумага офсетная. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 3,5. Тираж 100 экз.

Художник Петров А.А.

ISBN 978–5–91470–077–2

© Балясный Ю.С., 2015 г.
© Школа “Обучение в диалоге”
© Андреев В.И.

БИБЛИОТЕЧКА ЯХТСМЕНА

Балясный Ю.С.

Яхтенный капитан

Учись управлять ШКОЛЬНОЙ ЯХТОЙ

Конспект



Санкт - Петербург
2015

Посвятив себя воспитанию детей, всё больше приходится задумываться над тем, как привить им самостоятельность, смелость и мужество в преодолении жизненных трудностей. Этому, как ничто другое, способствует хождение под парусами. Именно для этого школа «Обучение в диалоге» приобрела мореходную яхту «Унция», на которой проходят весеннюю и осеннюю практики наши школьники.

Помочь школьникам быстрее окунуться в романтику морских путешествий призван этот конспект, в котором излагаются основы вождения крейсерской яхты. Конспект написан известным яхтенным капитаном, имеющим Международный Сертификат, Балясным Юрием Сергеевичем. Это второе издание конспекта, оно отредактировано и адаптировано к сегодняшнему дню.

Надеюсь, что конспект заинтересует не только школьников, но и их родителей, которые вместе со своими детьми могут участвовать в ПАРУСНОЙ ЖИЗНИ школы.

*Директор школы «Обучение в диалоге»
В.И. Андреев*

МОРСКИЕ ТРАДИЦИИ НАШЕЙ ШКОЛЫ

Школа «Обучение в диалоге» имеет давние традиции по воспитанию у школьников интереса к морскому туризму, по пропаганде и развитию парусно-буерного спорта среди учащихся.

Ещё в 1995 г. школа на базе Центрального яхт-клуба начала внедрять дополнительную программу обучения, основанную на кратком курсе яхтенного рулевого. В программе были представлены следующие дисциплины: теория морской практики, навигация, метеорология, правила предупреждения столкновения судов в море.

Для практических занятий школой была приобретена круизно-спортивная яхта «Рица». Мы были единственной школой в России, имеющей собственный парусник.

В течение десяти лет программа осваивалась в школе, проводились осенние и весенние яхтенные практики, еженедельные прогулки под парусами, походы продолжительностью до двух суток.

В 2002 г., чтобы помочь школьникам быстрее научиться яхтенному делу, в качестве учебного пособия был выпущен конспект «Учись управлять школьной яхтой», в котором мы изложили основы вождения крейсерских яхт. Конспект был написан известным яхтенным капитаном, имеющим Международный Сертификат, сотрудником нашей школы Балясным Ю.С..

В 2013 г. школа приобрела яхту «Унция». 4 октября 2013 года она была спущена на воду. Это событие открыло новую страницу в морской истории школы. В школе вновь работает дополнительная образовательная программа «Юный яхтсмен», которая, в первую очередь, способствует развитию и усилению воспитательного, образовательного и оздоровительного потенциалов школы.

ШКОЛЬНАЯ ЯХТА «УНЦИЯ»

«Унция» - круизно-спортивная крейсерская килевая парусно-моторная яхта типа «Лар-30». Это одномачтовое судно с парусным вооружением Бермудский шлюп. Корпус имеет обшивку из стеклопластика.

Технические характеристики:

Длина наибольшая - 9 метров

Ширина наибольшая - 3 метра

Осадка - 1,80 метра

Дизельный двигатель - Volvo Penta 18 л.с.

Материал корпуса - Стеклопластик

Рангоут - Углепластик

Кают - 2

Спальных мест - 6

Топливный бак - 40 л

Запас пресной воды - 400 л

Водоизмещение – 2 тонны

Площадь основных парусов – 53 м²

На яхте имеются все необходимые средства для района плавания (Балтийское море, Финский залив, Ладожское озеро, Онежское озеро): надувная лодка, камбуз, галюн, комплект индивидуальных спасательных средств, радиостанция, электронный лаг и эхолот, индикатор спутниковой радионавигационной системы GPS, компас.

С осени 2013 года по осень 2014 года, за три навигационных периода было совершено 34 учебно-оздоровительных выхода в Финский залив. В плавания выходили и учащиеся, и педагоги, и конечно, директор школы, он на борту в каждом походе.

В морской практике юные яхтсмены получают начальные знания о морском деле, основы практических навыков. С каждым разом участники всё более уверенно помогают

капитану, им доверяют работу с парусами и штурвал. Ребята уже многое знают, но ещё многое предстоит узнать и освоить.

Наша яхта ещё не имеет регалий и призов за победы в регатах, но за два года совершено множество выходов в различных погодных условиях. И это дает нам право надеяться, что вскоре мы воспитаем достойный экипаж и будем завоевывать призы. У нас всё впереди!



НАША ШКОЛЬНАЯ ЯХТА «РИЦА»

«Рица» - круизно-спортивная крейсерская килевая парусно-моторная яхта типа «Алькор». Это одномачтовое судно с парусным вооружением Бермудский шлюп. Корпус имеет обшивку из сибирского кедра.

Длина наибольшая - 12,22 м.;

Ширина наибольшая - 3.0 м.;

Площадь парусности - 63 кв.м.;

Водоизмещение - 6,9 т.;

Количество спальных мест - 7;

Дизельный двигатель «Волво-Пента» - 22 л.с.;

На яхте имеются все необходимые средства (для района плавания Балтийское море, Финский залив, Ладожское и Онежское озера): шлюпка, надувной плот, камбуз, галюн, комплект индивидуальных спасательных средств, радиостанция, электронные лаг и эхолот, индикатор спутниковой радионавигационной системы, компас...

Мы гордимся высокими спортивными достижениями яхты «Рица»: 1978 год - участие в одних из самых престижных международных гонках «Операция ПАРУС-78» (первый опыт отечественных яхтсменов в соревнованиях такого ранга), на главном этапе которых по маршруту: Гетеборг (Норвегия) - английский остров Фер-Айл в Атлантическом океане - Осло (Норвегия) яхта «Рица» заняла второе место, будучи самой маленькой яхтой среди участников. Экипажу яхты король Норвегии вручил серебряные медали и призы. 1980 год - участие в гонках «Операция ПАРУС-80», на главном этапе которых яхта «Рица» заняла первое место и ей был вручен Приз Союза Учебных Парусников - переходящий Серебряный Кубок.

В 1995 году яхта «Рица» приобретена частной школой «Экстерн». С этого момента яхта стала настоящим учебным центром обучения школьников парусному делу.

Осенняя и весенняя практика, многочисленные походы в Финляндию, включая Аланские острова и Сайменскую систему...

Да, мы гордимся, что ходим на яхте Чемпионке и Рекордсменке, а также тем, что учимся в единственной школе России, имеющей свою яхту.

ВСТУПЛЕНИЕ В ЯХТСМЕНЫ.

Конечно, можно покататься на яхте, подышать свежим воздухом, а потом рассказывать... А можно изучить этот конспект, своими руками поработать с парусами, с якорем, с компасом. Научиться вязать морские узлы, стоять на руле да так, чтобы яхта не стояла на месте, а бежала. Идя по первому пути Вы становитесь «пассажирами», выбирая второй путь - **ЯХТСМЕНАМИ**.

Разумеется, в конспекте невозможно охватить все вопросы хождения под парусом - он потому и называется конспект, а не учебник. Тем не менее конспект поможет разобраться:

- что же такое яхта, паруса, рангоут, такелаж; как поднимать, опускать и управлять парусами;
- что такое курсы, галсы и повороты яхты;
- как подойти и как отойти от причала; как стать и как сняться с якоря;
- для чего на яхте нужен компас;
- как вязать самые необходимые на яхте морские узлы;
- кто кому на фарватере и в открытом море уступает дорогу.

ЯХТСМЕНЫ, ВПЕРЕД!

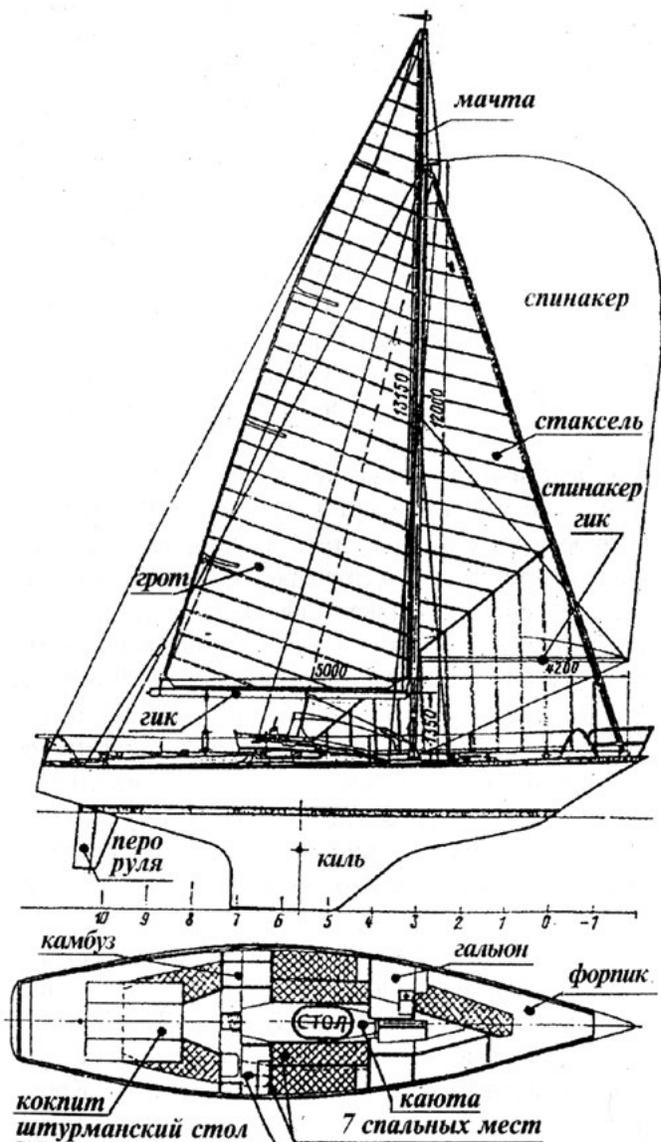


Рис. 1.1 Крейсерская яхта "РИЦА"

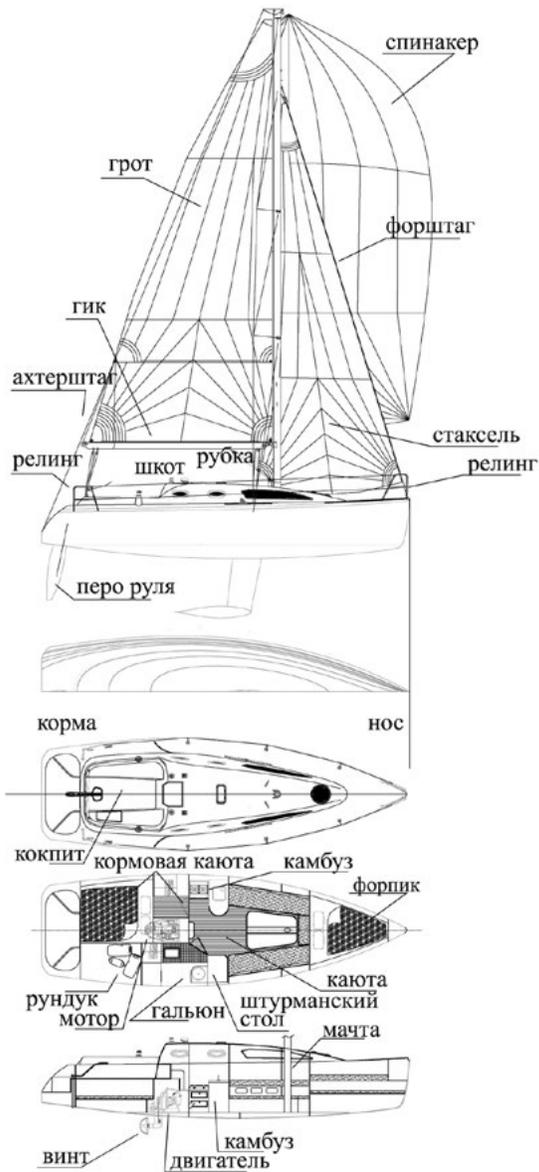


Рис. 1.1-1 Крейсерская яхта “УНЦИЯ”*

* Схема составлена яхтенным капитаном, мастером спорта по бuerному спорту Васильевым Олегом Вячеславовичем

1. КОРПУС ЯХТЫ, ПАРУСА, РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ.

Парусно-моторное судно, предназначенное для спорта и отдыха назовем ЯХТОЙ. Если яхта имеет бытовые удобства (спальные места, камбуз, галюнь, штурманский стол) - это КРЕЙСЕРСКАЯ ЯХТА, предназначенная для более-менее продолжительного плавания. (Рис.1.1) если бытовые удобства отсутствуют, то это - ГОНОЧНАЯ ЯХТА.

Форма корпуса крейсерской и гоночной яхты определяется тем, что основным двигателем на яхтах является ПАРУС. Представим себе яхту, идущую так, что ветер дует в корму (Рис.1.2). струи воздуха набегая на парус создают силу давления (равнодействующая R), которая тянет яхту вперед. Теперь изменим курс яхты так, чтобы пойти почти навстречу ветру. Очевидно, что направление действия равнодействующей не будет совпадать с направлением движения яхты. Разложим равнодействующую R на силу тяги T , направленную по направлению движения яхты и силу дрейфа D , действующую перпендикулярно силе T . Из рисунка видно, что сила дрейфа D больше силы тяги T и яхта казалось бы должна просто дрейфовать под ветер, как показано штрихами. Для того, чтобы яхта пошла почти на ветер, она должна иметь достаточно большое боковое сопротивление. Это достигается путем установки под днищем плоских вертикальных поверхностей - КИЛЕЙ. Этим форма корпуса яхты отличается от форма корпусов катеров. Подробно типы яхт и устройство корпусов рассмотрены, например, [1], стр. 10...48.

Современные крейсерские и гоночные яхты малого и среднего размера (площадь парусности до 80 кв.м.) чаще всего вооружаются БЕРМУДСКИМ ШЛЮПОМ. ШЛЮПОМ называется вооружение, при котором яхта несет ГРОТ (главный парус) и стаксель (передний парус). Кроме этих парусов на полных курсах от бокового ветра до ветра сзади, яхта может нести «пузатый» парус - СПИНАКЕР.

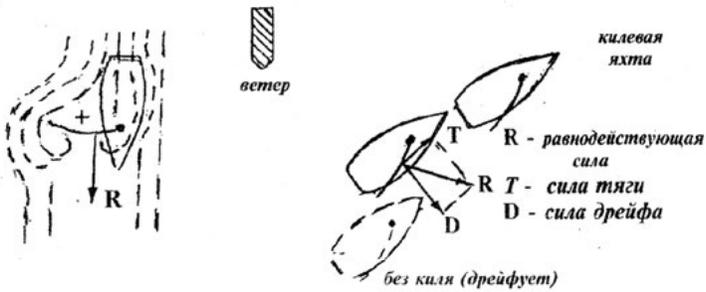


Рис. 1.2 Силы, действующие на парус

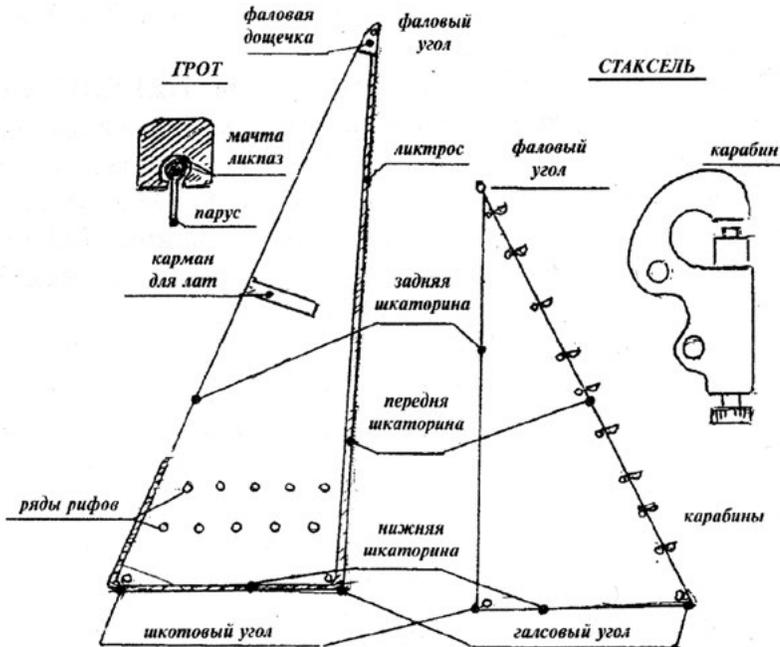


Рис. 1.3 Части треугольного паруса

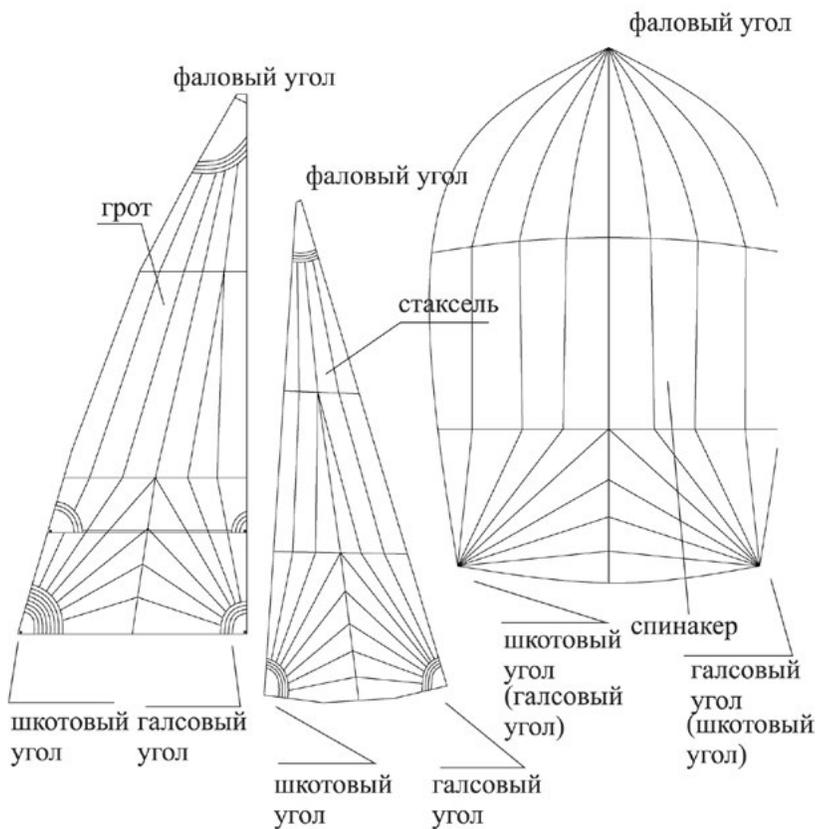


Рис. 1.3-1 Части треугольного паруса*

* Схема составлена яхтенным капитаном, мастером спорта по буерному спорту Васильевым Олегом Вячеславовичем

Грот и стаксель - косые паруса (Рис.1.3)

Теперь попробуем поработать с парусами параллельно знакомясь с приспособлениями и тросами для этого предназначенными:

КАК ЗАВЕСТИ ГРОТ:

1. Вынести грот из каюты, извлечь из парусного мешка (КИСЫ), освободить ШКОТОВЫЙ УГОЛ и поднести к ГИКУ со стороны мачты. Гик - это горизонтальное рангоутное «дерево», имеющее ликпаз для размещения ликтроса грота (Рис. 1.1, 1.3, 1.4)

2. Закрепив на шкотовый угол трос, длиной около метра (назовем его ШКЕНТЕЛЕМ) начинаем протягивать НИЖНЮЮ ШКАТОРИНУ грота по ликпазу от мачты к свободному концу гика (НОК) до тех пор, пока вся нижняя шкаторина целиком не разместиться на гике. Закрепим шкотовый и ГАЛСОВЫЙ углы.

3. Начиная ПЕРЕБИРАЕМ руками ПЕРЕДНЮЮ ШКАТОРИНУ грота, чтобы избежать прехлеста и вводим ликтрос около ФАЛОВОЙ ДОЩЕЧКИ в ликпаз мачты.

4. Закрепляем фаловую дощечку к ГРОТА-ФАЛУ, идущему к блоку, размещенному около вершины (ТОПА) мачты и опускающемуся вниз по мачте в районе гика. В ЛАТКАРМАНЫ вложим ЛАКТЫ.

КАК ПОДНЯТЬ ГРОТ:

1. Только по команде капитана подтягиваем к себе грота-фал до тех пор, пока передняя шкаторина грота по всей длине не разместится в ликпазе мачты. Закрепим грота-фал.

2. Отрегулируем ТОПЕНАНТ гика (трос, идущий от нока гика к блоку, размещенному около топа мачты и возвращающийся к мачте, в районе гика).

КАК УПРАВЛЯТЬ ГРОТОМ:

1. Подтягивая (подбирая) или отпуская (подтравливая) ГИКА-ШКОТ, (трос, закрепленный одним концом в районе КОКПИТА (место, где располагается матрос, работающий

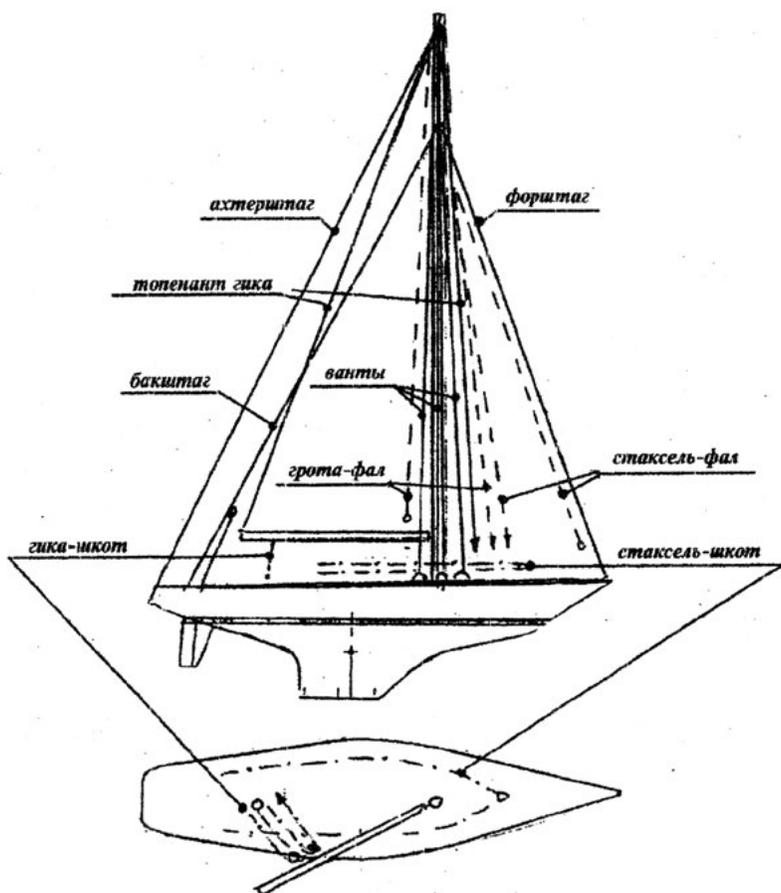


Рис. 1.4 Стоячий и бегучий такелаж

на шкотах) который, проходя систему блоков, закрепленных на гике, возвращается в кокпит.

2. Оставить или уменьшить площадь парусности. (ВЗЯТЬ РИФЫ).

КАК ОПУСТИТЬ, СНЯТЬ И СЛОЖИТЬ ГРОТ:

1. Травим грота-фал, помогая стаскивать грот вниз в месте около гика. Отсоединяем фаловую дощечку от грота-фала. Закрепляем грота-фал. Из латкарманов извлекаем латы.

2. Отвязываем (отдаем) шкентель от гика, протягиваем нижнюю шкаторину грота в сторону мачты до тех пор, пока вся шкаторина не выйдет из ликпаза гика.

3. Нижнюю шкаторину грота набрасываем на гик сверху с напуском около полуметра с одного борта и размещая остальную часть грота по другому борту. Два матроса, располагаясь лицом друг к другу у концов гика со стороны большей части грота начинают складывать грот, перенося по полметра на противоположный борт и отделяя по полметра на своем борту. Скатываем грот (не снимая с гика) от нока гика к мачте. Подставляем кису и опускаем в нее грот. Уносим кису с гротом в каюту.

КАК ЗАВЕСТИ СТАКСЕЛЬ:

1. Вынести кису со стакселем из каюты, извлечь стаксель, ГАЛСОВЫЙ УГОЛ заложить на ОКОВКУ около ФОРШТАГА (трос, предохраняющий мачту от падения назад).

2. Заложить КАРАБИНЫ передней шкаторины стакселя на форштаге, начиная с нижнего.

3. Заложить ФАЛОВЫЙ УГОЛ стакселя за СТАКСЕЛЬ-ФАЛ, идущий на блок, размещенный на мачте и опускающийся вниз в районе гика.

4. Заложить ШКОТОВЫЙ УГОЛ стакселя за СТАКСЕЛЬ-ШКОТ, идущий из кокпита по двум бортам.

КАК ПОДНЯТЬ СТАКСЕЛЬ:

По команде капитана выбрать стаксель-фал до полного размещения передней шкаторины на форштаге.

КАК УПРАВЛЯТЬ СТАКСЕЛЕМ:

Подтягивая (выбирая) или ослабляя (подтравливая) стаксель-шкот с одного борта, на котором работает стаксель. Противоположный стаксель-шкот должен быть растравлен (полностью ослаблен).

КАК ОПУСТИТЬ, СНЯТЬ И СОБРАТЬ СТАКСЕЛЬ:

1. Травить стаксель-фал, помогая опустить карабины вниз по форштагу, отдать стаксель-фал и закрепить стаксель-фал, снять карабины с форштага.

2. Отдать стаксель-шкот от шкотового угла стакселя.

3. Отдать галсовый угол от оковки.

4. Нижнюю шкаторину стакселя набросить на гик и сложить, аналогично складыванию грота.

Постановку и уборку спинакера посмотрим, например, [1], стр. 67; скажем только, что спинакер с наветренного борта ставят с помощью СПИНАКЕР-ГИКА, пяткой закрепленного на мачте.

Мачта, гик и спинакер-гик - это РАНГОУТ яхты - совокупность конструкций, предназначенных для постановки, закрепления и несения парусов.

Для поддержки мачты используется совокупность судовых снастей - **СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ**. Он состоит из **ВАНТ**, поддерживающих мачту от изгиба к бортам, **ШТАГОВ**, поддерживающих мачту от изгибов назад-вперед и **БАКШТАКОВ** - от изгибов вперед (Рис. 1.4.). Верхние концы частей стоячего такелажа крепятся к мачте посредством **ОГОНОВ** (петель троса). Ванты и штаги крепятся к корпусу на соответствующих оковках - **ВАНТ-ПУТЕНСАХ** и **ШТАГ-ПУТЕНСАХ**. Натяжение производится **ТАЛРЕПАМИ** (винтовыми стяжками).

Для установки в рабочее положение и управления парусами используется, как мы убедились, фалы, шкоты и топенанты - все это **БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ** яхты. Для обеспечения работы с бегучим такелажем и для изменения направления силы тяги служат **БЛОКИ**. Повторим: бегучий такелаж **ГРОТА**, предназначенный для постановки и

управления гротом: ГРОТА-ФАЛ - подъем и опускание грота, ГИКА-ШКОТ - управление гротом, ТОПЕНАНТ-ГИКА - подъем и опускание гика.

Бегучий такелаж СТАКСЕЛЯ: СТАКСЕЛЬ-ФАЛ - подъем и опускание стакселя, СТАКСЕЛЬ-ШКОТ - управление стакселем.

Итак, Вы научились ставить и убирать паруса. А как же ими управлять, если ветер может подуть с любой стороны? Как «выставить под ветер» паруса так, чтобы яхта пошла как можно быстрее в нужном для нас направлении?

2. КУРСЫ, ГАЛСЫ И ПОВОРОТЫ ЯХТЫ.

В общем случае КУРСОМ яхты называется направление, по которому она идет, но, так как яхта движется в результате давления ветра на паруса, различают курсы КОМПАСНЫЕ и курсы ОТНОСИТЕЛЬНО ВЕТРА.

Компасные курсы определяются по компасу от 0° до 360° градусов одинаково и для яхт и для катеров и для кораблей.

Только для яхты приняты курсы относительно ветра: ОСТРЫЕ И ПОЛНЫЕ, которые в зависимости от величины УГЛА ВЕТРА (угла между направлением ветра и диаметральной плоскостью (ДП) яхты) имеют свои названия.

От того, с какой стороны яхты дует ветер, различают курсы правого и левого галса. Если яхта идет острыми курсами и ветер дует с правого борта - то яхта идет ПРАВЫМ галсом, если с левого борта - ЛЕВЫМ галсом. На полных курсах гале определяется положением гика. Если гик находится на левом борту, то яхта идет правым галсом и наоборот.

На рис. 2.1. показаны яхты при различных углах ветра, приведены названия курсов, показаны галсы, а также показано КАК НАДО ПРАВИЛЬНО СТАВИТЬ ПАРУСА

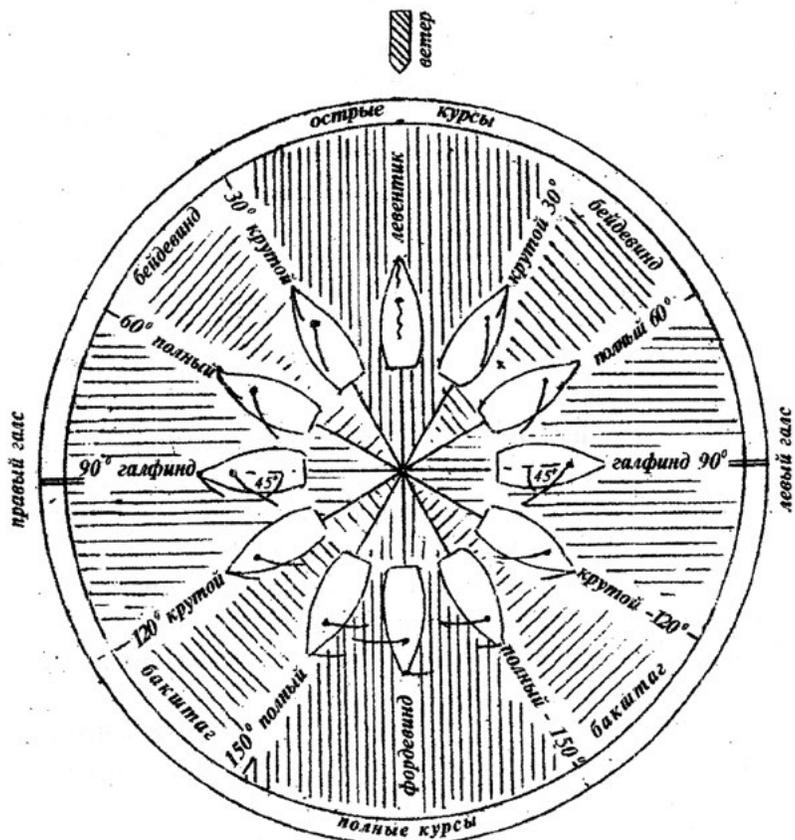


Рис. 2.1 Курсы и галсы относительно ветра

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВЫБРАННОГО КУРСА.

Из рисунка следует, что как бы круто мы не выбирали паруса, яхта на ветер под углом менее 30° не пойдет: падает скорость, начинают «заполаскивать» паруса и не дают тяги. Это положение яхты называется ЛЕВЕНТИК и говорят при этом: «Яхта ЛЕВЕНТИКУЕТ».

На яхте следует также, в отличие от катера, различать ИЗМЕНЕНИЕ КУРСА и ПОВОРОТ.

Если изменяется направление движения, но гик остается с одной и той же стороны от ДП, то говорят, что яхта легла на новый, один из многих курсов, но это на яхте, идущей под парусом, не поворот! (Рис. 2.2).

ПОВОРОТОМ в парусном деле называется изменения курса, сванное с переменной галса (гик переходит ДП, рис. 2.3). Поворотов всего два.

ОВЕРШТАГ: изменение курса с пересечением линии ветра носом яхты;

ФОРДЕВИНД: изменение курса с пересечением линии ветра кормой яхты.

Прежде чем перейти к рассмотрению самих поворотов, познакомимся с сопутствующими командами:

УВАЛИТЬСЯ: лечь на новый курс с увеличением угла ветра (отклонить ПЕРО РУЛЯ под ветер);

ПРИВЕСТИСЬ; лечь на новый курс с уменьшением угла ветра;

ТРАВИТЬ: полностью опустить снасть, например, гика-шкот;

ПОТРАВИТЬ: отпускать снасть до команды «стоп, заложить».

ВЫБРАТЬ: вытянуть снасть на себя как можно больше;

ВЫБИРАТЬ: тянуть на себя снасть до команды: «стоп, заложить»;

ЗАЛОЖИТЬ: положить снасть на УТКУ или зажать другим приспособлением, чтобы снасть не травилась;

ОТДАТЬ: снять снасть с утки или другого приспособления, на которое снасть была заложена;

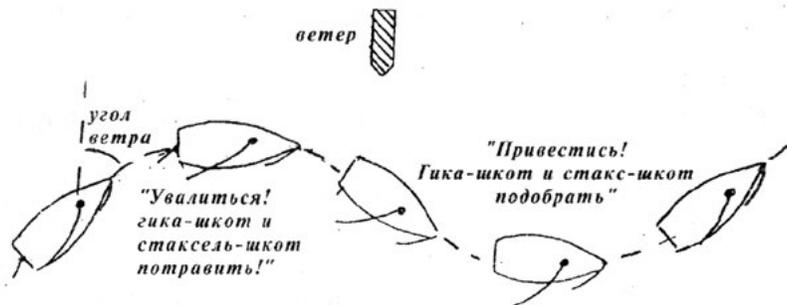


Рис. 2.2 Изменение курса.

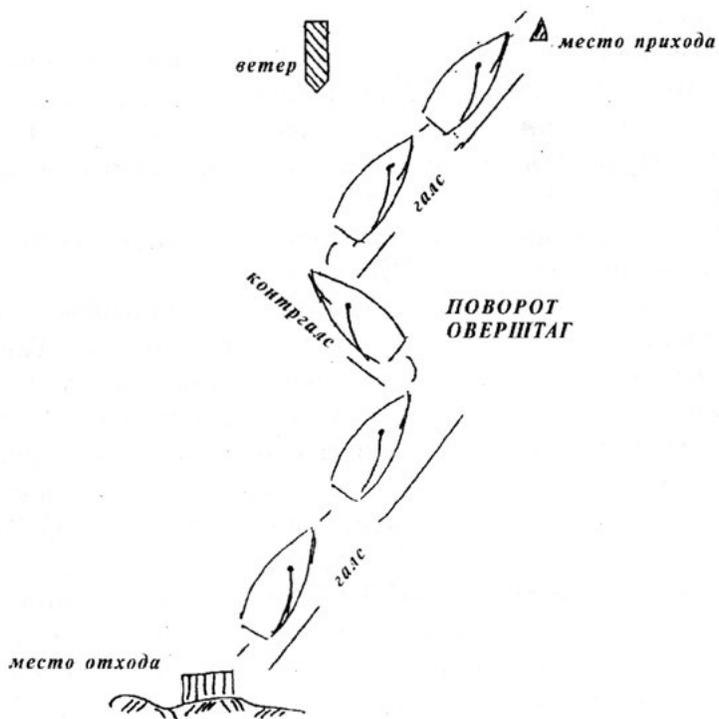


Рис. 2.3 Лавировка с поворотом оверштаг

ЛЕВО (ПРАВО) на борт: положить перо руля влево (право) так, как на яхте все команды по управлению рулем отдаются по перу руля;

ПРЯМО РУЛЬ: поставить перо руля по ДП;

ТАК ДЕРЖАТЬ: сохранить тот же курс, который был задан;

ОДЕРЖАТЬ: уменьшить скорость уваливания (приведения).

Всякое изменение направления движения яхты и ее скорости для достижения определенной цели назовем **МАНЕВРОМ**. Рассмотрим маневры поворотов.

ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ состоит из приведения яхты до положения левентик и уваливания из этого положения на новый галс.

Применяется в основном на острых курсах, например при **ЛАВИРОВКЕ** (рис. 3.2): маневрирование яхты, когда в нужную точку приходится следовать против ветра. Если галсы получаются разной длины, то более короткий галс называется **КОНТРГАЛСОМ**.

На рис. 2.4 подробно рассмотрены все команды, которые подаются при повороте **ОВЕРШТАГ**.

При повороте оверштаг особое внимание обращается на выполнение команды «**Стаксель-шкот травить**» и «**Гикашкот выбрать**». Если не растравить стаксель-шкот, то стаксель будет мешать повороту, так как поток воздуха будет давить на стаксель и отбрасывать нос яхты в сторону противоположную повороту. А если не выбрать гикашкот, то яхта не будет приводиться до положения левентик. Эти ошибки на рисунке показаны штрихами.

ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД состоит из уваливания до курса фордевинд, переноса парусов на другой борт и приведения до нужного курса на новом галсе. Применяется, главным образом, на полных курсах. На рис. 2.5 подробно рассмотрены все команды, которые подаются при повороте **ФОРДЕВИНД**.

При повороте фордевинд особое внимание обращается на своевременное закладывание наветренного бакштага и

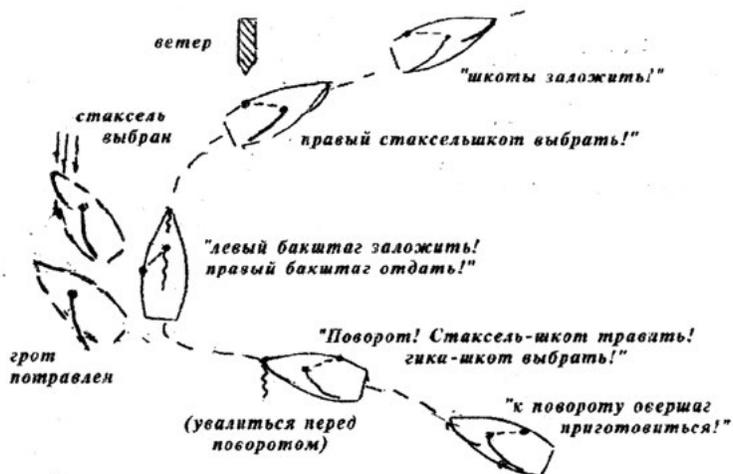


Рис. 2.4 Поворот оверштаг



Рис. 2.5 Поворот фордевинд.

на команду «Гика-шкот выбирать». Запаздывание с закладыванием наветренного бакштага может привести к поломке мачты. Не выполнение команды «Гика-шкот выбирать» приводит к тому, что грот с большим размахом переходит (перелетает) на другой борт и может с большой силой ударить по задней ванте и также вызвать поломку мачты.

ПРАВИЛЬНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОВОРОТОВ НА ЯХТЕ - ЭТО ОСНОВА ХОЖДЕНИЯ ПОД ПАРУСОМ, поэтому хотелось бы дать дополнительные пояснения. Для того чтобы круче пойти к ветру при выполнении поворота оверштаг нужно выбрать грот и стаксель. Почему грот выбирается понятно, а почему стаксель? Выбранный стаксель увеличивает подъемную силу грота и яхта с выбранным гротом и стакселем пойдет круче к ветру, а значит легче будет сделать поворот оверштаг. Говоря о повороте фордевинд, хотелось бы еще раз подчеркнуть, что основное внимание при этом повороте уделяется гроту и бакштагам.

Ну вот. Вы научились не только ставить паруса, но и управлять ими, добываясь наибольшей скорости в выбранном Вами направлении. Да, еще и поворачивать научились, а также ходить и по ветру и почти навстречу ветру. Это уже кое-что. А как отойти от причала под парусами и как подойти к нему, если озорник-ветер может дуть с любой стороны? А как стать правильно на якорь и как сняться с якоря?

3. ОТХОДЫ И ПОДХОДЫ ЯХТЫ, ПОСТАНОВКА И СЪЕМКА С ЯКОРЯ.

Рассмотрим наиболее характерные маневры отходов и подходов яхты.

ОТХОДЫ И ПОДХОДЫ ЯХТЫ К МЕСТУ СТОЯНКИ, ОБОРУДОВАННОЙ БУЕМ С БРЕДЕЛЕМ.

При этом буй стоит на мертвом якорю метрах в 20 от

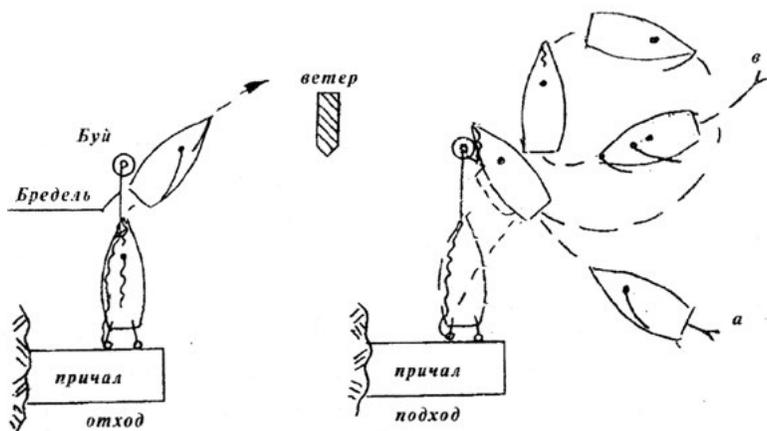


Рис.3.1 А Отход и подход яхты к причалу при встречном ветре

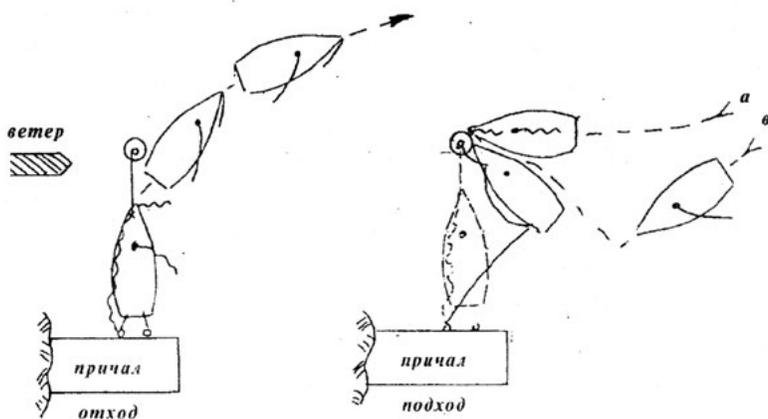


Рис. 3.1 Б Отход и подход яхты при ветре с берега

причала, а от буя к причалу протянута снасть (бредель. Рис. 3.1)

ПРИ ВСТРЕЧНОМ ВЕТРЕ перед отходом ставят грот и стаксель (паруса растравлены). Выбираясь по бределю, задают ход яхте, (перебирая бредель с носа к корме), выводят за буй и уваливаются. Затем, выбирая паруса, ложатся на нужный курс. (рис. 3.1 А)

Подход при встречном ветре осуществляют, если позволяет место, под гротом (рис. а), предварительно сбросив стаксель или сделав поворот фордевинд (рис.в), во время которого сбрасываются грот и стаксель. Далее, используя инерцию яхты, подходят к бую. Подойдя к бую носом яхты, один матрос, стоя на носу, поднимает бредель с воды и держит в руках. второй матрос, передвигается с носа на корму, разворачивая яхту кормой к берегу. Затем оба матроса с помощью бределя подтягивают яхту к причалу, закладывают швартовые и обтягивают бредель.

ПРИ БОКОВОМ ВЕТРЕ с берега возможен отход с одним стакселем. При этом нужно помнить, что, отходя от берега под стакселем в дальнейшем придется приводиться к ветру очень быстро, скажем за 6 секунд, и пока нос яхты стоит против ветра поставить грот. Это, как правило, с первого раза не удается и приходится повторять маневры выхода на ветер (как говорят яхтсмены «циркачить»). Поэтому правильнее, расставив гика-шкот на стоянке, поставить грот и стаксель. Выбираясь на бределе, набрать ход и подобрать паруса на выбранном курсе (рис. 3.1 Б).

Подход при ветре с берега возможен под гротом и стакселем (рис. а) или, предварительно сбросив стаксель и убрав его, чтобы не запачкать при работе с бределем (рис.в). Подойдя к бую носом яхты, матрос, стоя на носу, поднимает бредель с воды и фиксирует на утку. Снимают и складывают грот, а затем второй матрос, перебирая бредель, передвигается от носа к корме разворачивает яхту кормой к причалу. Затем оба матроса с помощью бределя подтягивают яхту к

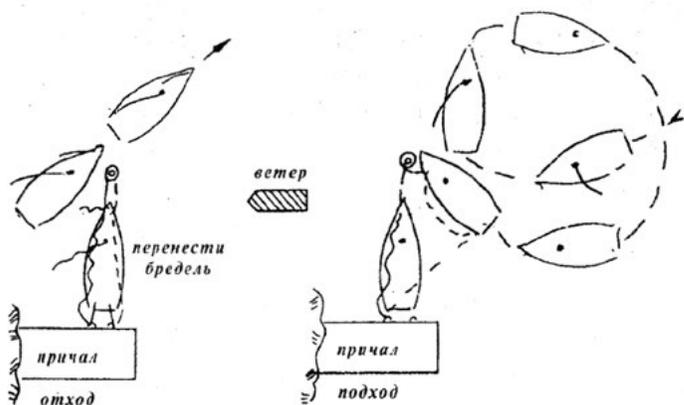


Рис. 3.1 В Отход и подход яхты к причалу, когда ветер дует на берег

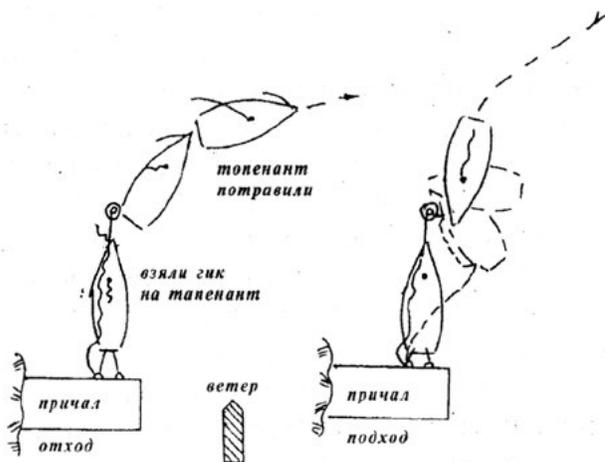


Рис. 3.1 Г Ветер с кормы
Отходы и подходы со стоянки, оборудованной буюми с бределем

причалу, закладывают швартовые и обтягивают бредель.

ПРИ БОКОВОМ ВЕТРЕ, ДУЮЩЕМ НА БЕРЕГ (РИС. 3.1 В) - (самом неудобном отходе в данном случае) целесообразно начать с того, что перенести бредель на правый борт. Поставить полный грот (предварительно расставив гтика-шкот) и стаксель. Выбираясь на бределе не пожалеть сил, чтобы задать яхте скорость, позволяющую вывести яхту за буй.

Подойти при ветре, дующем на берег можно предварительно сбросив паруса и убрав стаксель.

ПРИ ВЕТРЕ С КОРМЫ (рис. 3.1 Г) достаточно часто отходят под одним стакселем, несмотря на те неудобства, которые впоследствии будут связаны с постановкой грота. Однако можно одновременно с постановкой стакселя поставить и грот. Для этого предварительно берут **ГИК НА ТОПЕНАНТ**. Для этого топенантом гик поднимают на угол более 45 градусов, поднимают грот, оттягивая заднюю шкаторину руками, чтобы грот не цеплялся за ванты. Далее выбираются на бределе, задавая небольшой ход яхте, выходят за буй, травят топенант-гика и ложатся на курс.

Подход при ветре, дующем от бона, осуществляется под гротом и стакселем или предварительно убрав стаксель. Подойдя носом яхты к бую, один матрос с носа поднимает бредель. Сбрасывают и убирают грот. Второй матрос перебирая бредель переходит от носа к корме, разворачивая яхту кормой к берегу. Оба матроса подбираются на бределе к бону, закладывают швартовые и обтягивают бредель с носа.

ОТХОДЫ И ПОХОДЫ К ПРИЧАЛАМ, НЕ ОБОРУДОВАННЫМ БУКАМИ С БРЕДЕЛЕМ показаны на рис. 3.2, подробнее смотри [2], стр. 165-169.

ОТХОДЫ И ПОДХОДЫ К ОТДЕЛЬНО СТОЯЩИМ БУЯМ ИЛИ БОЧКАМ. При стоянке на бочке часто используется **СЕРЬГА** (конец, пропускаемый через рым бочки или буя и закрепленный на палубе обоими концами

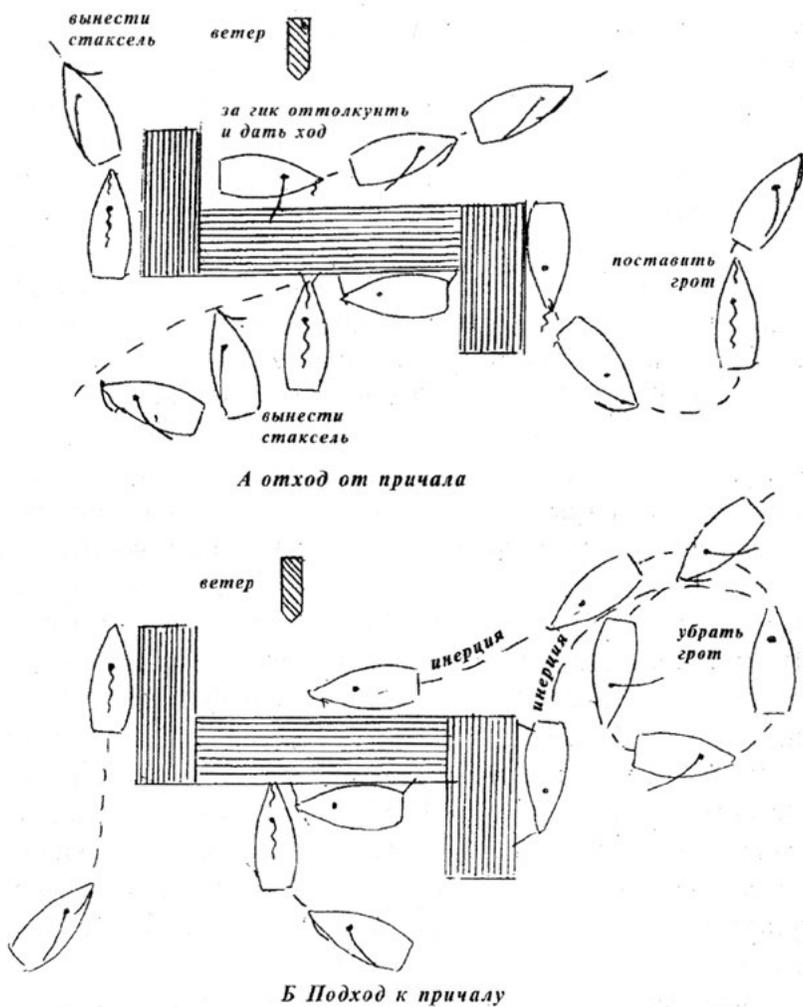


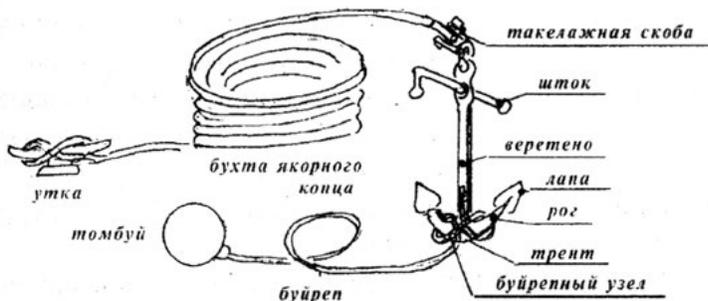
Рис. 3.2 Отход и подход к причалу при стоянке лагом

рис. 5.11). При отходе ставят грот и стаксель. По команде «Отдать носовой» отдают один из концов серьги, **ВЫНОСЯТ СТАКСЕЛЬ НА ВЕТЕР** (стоя у передней ванты лицом к ветру и держась одной рукой за ванту, второй рукой выносят шкотовый угол стакселя в сторону противоположному ожидаемому направлению уваливания яхты). Далее отпускают шкотовый угол и паруса ставят на нужный курс. Укладывают швартовый конец в бухту (рис. 5.8).

Маневрирование при подходе к бочке или бую осуществляется под парусами против ветра с очень малыми ходами, чтобы один матрос успел поймать опорным крючком рым на бочке, второй матрос продеть в рым серьгу.

ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ показаны на рис. 3.3. А. Б. Маневр постановки на якорь напоминает маневр постановки на бочку. Подходить к месту бросания якоря надо против ветра самым малым ходом. Перед отдачей якоря сбросить и убрать с палубы стаксель и вооружить якорь. Якорный конец длиной около трех глубин складывают в бухту так, чтобы она раздавалась сверху. Нижний конец якорного троса закладывается на утку. На **ТРЕНТ** якоря **БУЙРЕПНЫМ УЗЛОМ** (рис. 5.15) фиксируется **БУЙРЕП** (тонкий, прочный трос, длиной немного больше глубины, на противоположном конце которого закрепляется **ТОМБУЙ** (поплавок)). Основное назначение томбуя и буйрепа это облегчить подъем якоря при зацепах за его **ЛАПУ** посторонних предметов, например, металлических тросов, а также показать место, куда брошен якорь.

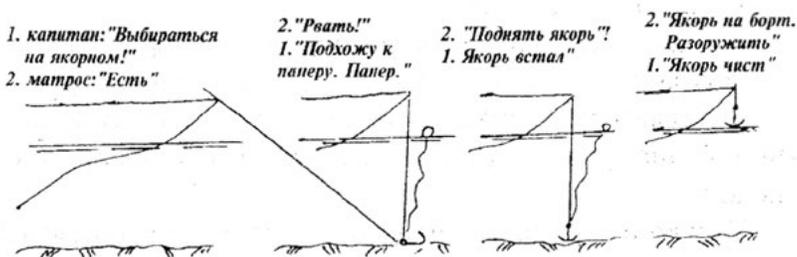
Приведясь к ветру, подходят к точке бросания якоря в положении левентик. Как только яхта встанет и даже немного начнет дрейфовать по команде «Отдать якорь» якорь бросают в воду и потравливают якорный конец до команды «Заложить якорный!». Убирают грот и следят за тем, чтобы яхта не дрейфовала из-за того, что якорь «ползет» по дну.



А. Вооружение Адмиралтейского якоря



Б. Подход к якорной стоянке



В. Съемка с якоря

Рис. 3.3 Постановка и съёмка с якоря

Признаки ползущего якоря:

- подрагивание якорного конца;
- непрекращающееся выделение пузырьков воздуха;
- изменение пеленга, взятого на какой-нибудь предмет.

Надо помнить, что чем хуже держит грунт и чем «свежее» погода, тем положе должен стоять якорный конец. Если в обычных условиях якорный конец вытравливают на 3 глубины, то при ветре 5-6 баллов травят 5-6 глубин, а в шторм - 10 глубин и более. Лучше всего держит глина и суглинок, далее песок и мелкий камень. Плохо держит ил и совсем не держит глина.

СЪЕМКА С ЯКОРЯ производится с командами капитана и докладами матроса, поднимающего якорь:

- капитан: «Выбираться на якорном!» Матрос подтягивает якорный конец на палубу, и подходит к ПАНЕРУ (вертикальное положение якорного конца).

- Матрос: «Подхожу к панеру... Панер»

- Капитан: «Рвать!» Матрос старается оторвать якорь от грунта.

- Матрос: «Якорь встал» (стал значительно легче)

- Капитан: «Поднять якорь!» - матрос поднимает якорь из воды и видит, что на его лапах нет посторонних предметов (кроме грунта)

- Матрос: «Якорь чист»

- Капитан: «Поднять якорь на борт, помыть, разоружить..»

Похвально, что Вы умеете обращаться с парусами, заставляя яхту идти туда, куда Вам нужно, а не куда хочет ветер. Знаете как под парусами отойти от причала и как подойти.

Только теперь можно подумать о том, чтобы постоять на руле и покомандовать матросами (назовем их «шкотовыми», так как они будут работать главным образом на шкотах).

Встали на руль. В Ваших руках и яхта и люди. Будьте очень внимательны, а когда капитан приказывает: «Лечь на буй №4 на расстоянии 2 мили», не торопитесь «крутить

рулем» - это не автомобиль, а яхта. Поэтому прежде чем направить нос яхты на буй, подумайте, что нужно сделать с парусами, чтобы на новом курсе она пошла с правильно (по отношению к ветру) поставленными парусами. Дайте команду шкотовым подбирать или потравливать паруса, а может быть приготовиться к повороту оверштаг или фордевинд и ТОЛЬКО ТЕПЕРЬ можно работать рулем, направляя нос яхты на заданный буй!

На каждый крейсерской яхте имеется магнитный компас. Для чего он, когда, казалось бы, и так понятно куда идти?

4. МАГНИТНЫЙ КОМПАС.

В прибрежном плавании все просто: показал капитан ориентир и рулевой повел яхту. А вот когда берегов не видно, тогда появляется необходимость наличия на яхте компаса и навигационной карты. Посмотрит капитан на карту, что-то подсчитает и скажет рулевому: «Лечь на курс 360° или на НОРД». Рулевой посмотрел на компас и яхта пошла в нужном направлении. Что же такое магнитный компас? Это прибор, указывающий моряку по какому направлению от него находятся страны света. Действие магнитного компаса основано на том явлении, что стрелка из намагниченной стали, будучи свободно подвешенной за центр тяжести, поворачивается всегда так, что один ее конец показывает на СЕВЕР, другой - на ЮГ (с учетом поправок, которые рассмотрены [1], стр. 257). С конструкцией компаса удобно познакомиться на примере шлюпочного компаса (рис. 4.1).

Главной частью компаса является ПОПЛАВОК с КАТУШКОЙ (диск, разбитый делениями через каждые 2° . Каждые 10° обозначены цифрами, каждые два РУМБА (один румб равен $1/32$ части видимого горизонта, т.е. $11,25^{\circ}$) обозначены треугольниками, а главные и четвертные румбы - соответствующими буквами N, NO, O, SO, S, SW, W, NW. Поплавок вращается на ШПИЛЬКЕ в растворе, залитом в

в резервуар компаса, так называемый КОТЕЛОК. Под поалавком укреплены две магнитные стрелки. В диаметральной плоскости котелка укреплены две вертикальные черненные проволоочки, называемые КУРСОВЫМИ НИТЯМИ (курсовая черта), предназначенные для отсчета курса по катушке.

Компас устанавливается так, чтобы его курсовая черта была точно направленной вперед и находилась в диаметральной плоскости яхты.

Яхта идет по тому румбу, который в данный момент находится против курсовой черты. Если яхта сменит курс, то у курсовой черты установится новый румб, так как катушка всегда своим «N» обращена на север, а яхта как бы вертится под картушкой, подставляя курсовую черту каждый раз к новому румбу. Теперь Вы знаете и от, что компас нужен для того, чтобы рулевой знал куда вести яхту, когда отсутствуют видимые ориентиры. Еще компас нужен для отделения своего места по пеленгам (об этом любознательные могут прочитать [1], стр. 277-288).

Что еще нужно знать в первую очередь? Это, конечно, узлы. Они на яхте везде и от того насколько правильно они завязаны зависит их прочность, надежность и время раздавания, а значит и безаварийность хождения на яхте.

5. МОРСКИЕ УЗЛЫ.

Морские узлы на яхте служат для связывания тросов между собой, крепления концов за предметы вооружения, при швартовке, буксировке, работах с якорем и производстве других работ.

К расцвету парусного флота было известно почти 500 узлов. Автор книги «Морские узлы» [3] рассматривает около 150 узлов, обращая особое внимание на 16 универсальных и надежных узлов: «восьмерка», «рыбачий штык», «беседочный», «двойной беседочный», «рифовый», «брамшкотовый», «удавка», «плоский», «выбленочный», «фламандский», «кинжальный», «фламандская петля»,

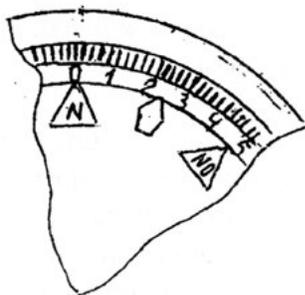
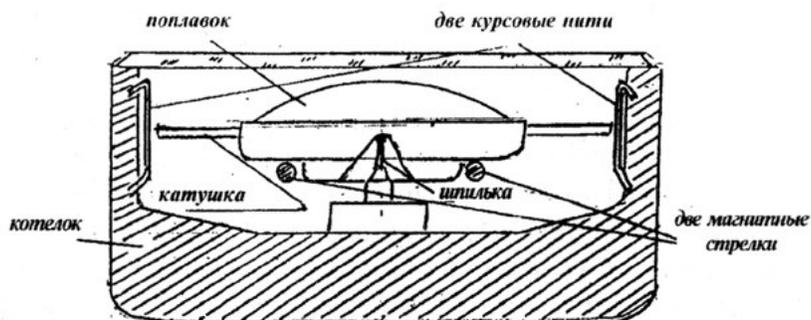


Рис. 4.1 Магнитный компас

«бурлацкая петля», «констриктор», «калмыцкий», «мешочный».

Авторы книги «Парусный спорт» [1] рассматривают 20 узлов, имеющих широкое применение на яхте: «восьмерка», «рыбацкий штык», «беседочный», «двойной беседочный», «рифовый», «брамшкотовый», «удавка», «плоский», «выбленочный», (выбор этих 9 узлов совпадает с выбором автора книги «Морские узлы»), «прямой», «шкотовый», «удавка с шлагом», «задвигной штык», «гачный», «двойной гачный», «буйрепный», «буксирный», «стопорный», «штык», «штык с двумя шлагами».

Мы попытаемся ограничиться 14 узлами, из которых 9 - классические узлы («прямой», «рифовый», «восьмерка», «брамшкотовый», «беседочный», «двойной беседочный», «рыбацкий штык», «буксирный», «буйрепный» (а 5 - операции с тросами, близкими к узлам): «укладывание бухты», «укладывание бросательного конца», «крепление троса к утке», «крепление троса к кнехту», «серьга» и разделим их по назначению: содержание тросов на яхте, работа с тросами при швартовке, работа с тросами при буксировке и на якорю.

1. СОДЕРЖАНИЕ ТРОСОВ НА ЯХТЕ.

1.1. «ПРЯМОЙ УЗЕЛ» применяется для связывания двух тросов примерно одинаковой толщины.

Правильно завязанный этот узел, когда концы каждого отдельного троса идут параллельно и вместе, а коренные концы обоих тросов прямо противоположны друг другу (рис. 5.1.).

Один из способов вязания узла: ходовые концы длиной 30 см. (зависит от толщины троса) берутся в левую и правую руки. «Забрасываем» правой рукой правый ходовой конец на левый ходовой конец. Пальцами левой руки обносим ходовой конец правого троса вокруг левого и «забрасываем» на трос в правой руке. Пальцами правой руки обносим

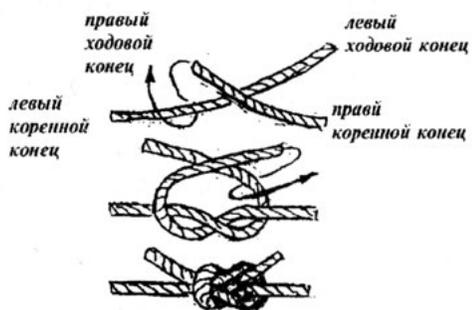


Рис. 5.1 Прямой узел



Рис. 5.2 Рифовый узел

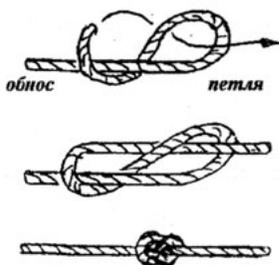


Рис. 5.3 Восьмерка

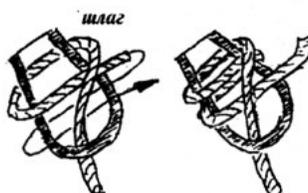


Рис. 5.4 Брамикотовый узел

конец, протаскивая в петлю и, придерживая левой рукой коренной и ходовой концы левого троса правой рукой вытаскиваем из петли ходовой конец параллельно правому коренному концу. Обтягиваем узел зажав левой рукой левые коренной и ходовой концы, а правой - правые (растягивая узел влево и вправо).

1.2. «РИФОВЫЙ УЗЕЛ» - употребляется для связывания риф-сезней при уменьшении парусности яхты и при других яхтенных работах, когда может потребоваться быстро раздать узел (аналогично развязыванию шнурков на ботинках).

Вяжется узел аналогично вязке «прямого» узла с той разницей, что при окончании вязки ходовой конец из петли вытаскивается не полностью, а остаётся «бантик» (рис. 5.2)

1.3. «ВОСЬМЁРКА» - вяжется на концах снастей бегучего такелажа во избежание их выхлестывания из блоков, кипок и т.д. Служит стопором на концах тросов (рис. 5.3).

Чтобы связать узел ходовой конец обносят вокруг коренного и проводят его в образовавшуюся петлю. Обтягивается узел «перегоняя петлю на конец троса» правой рукой и левой рукой натягивая трос влево.

1.4. «БРАМШКОТОВЫЙ УЗЕЛ» - применяется при креплении шкота за шкотовый угол паруса и при такелажных работах, например, когда нужно взять концом в огонь (рис. 5.4.)

Вяжется узел путём проведения ходового конца в петлю (кренгельс), двукратным обнесением петли ходовым концом (два шлага) с двукратным пропуском ходового конца под коренной конец.

1.5. «БЕСЕДОЧНЫЙ УЗЕЛ» (рис. 5.5.) - в первую очередь применяется взамен беседки для подъёма человека на мачту (откуда и получил такое название), а также для самых разных целей, как незатяжная петля. Узел можно применять для связывания двух тросов любого диаметра



Рис. 5.5 Беседочный узел

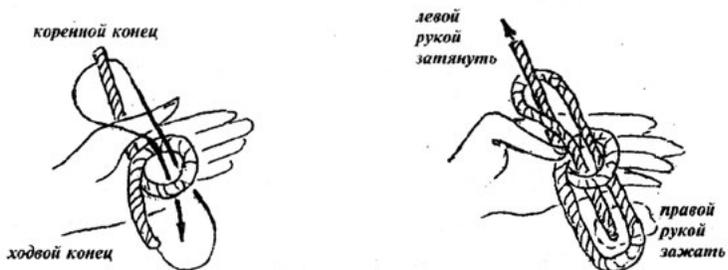


Рис. 5.6 Практика вязки беседочного узла

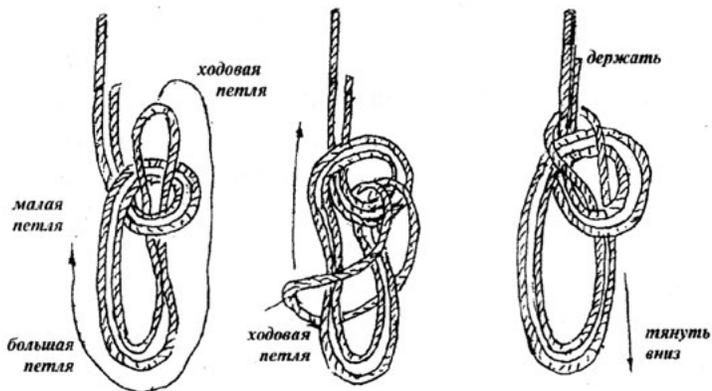


Рис. 5.7 Двойной беседочный узел

и материала, например, толстого растительного со стальным (тросы соединяются петлями, а узлы вяжутся на своих коренных концах). Можно применять при швартовке, как огон, а также для крепления троса к гику, получения надёжной затяжной петли. Без опасения этот узел можно применять для временного укорачивания износившегося куска троса, связав узел так, чтобы этот кусок приходился на петлю.

Рассмотрим два способа вязания этого универсального узла: на руках и на талии матроса. «На руках» беседочный узел вяжется, например, для получения петли нужного размера (рис. 5.6). В левую, развёрнутую ладонью вверх, руку под большой палец кладётся ходовой конец длиной около полуметра. Правая рука делает на ладони левой руки кольцо (поддерживать большим пальцем левой руки), пропускается ходовой конец в кольцо, обносится коренной конец и возвращается ходовой конец в кольцо. Зажимая правой рукой конец троса с правой (по рисунку) частью нижней петли, передвигаем левую руку на коренной трос, зажимаем его и натягиваем, затягивая при этом узел.

«На талии матроса» беседочный узел вяжется так. Возьмите коренной конец троса в левую руку, правой обнесите ходовой конец сзади себя вокруг своей талии. Оставив в правой руке примерно 20 см .ходового конца, зажмите кулак. Имея коренной конец слегка натянутым, вытяните левую руку вперёд. Правой кистью с зажатым в ней ходовым концом обогните коренной конец троса сверху вниз на себя и вверх от себя (старайтесь, чтобы кисть целиком не попала в петлю). Ходовой конец обнесите вокруг натянутого коренного конца влево и перехватите его большим и указательным пальцами правой руки. Вытаскивая правую кисть из петли, одновременно просовывайте ходовой конец в малую петлю. Держа правой кистью ходовой конец, левой потяните за коренной конец.



А. Набор шлагов



Б. Обнос и проводка петли через бухту



В. Накидывание петли через верхнюю часть бухты



Г. Петля обтянута, бухта готова

Рис. 5.8 Укладывание троса в бухту ("кайлане обносом")

Узел будет завязан вокруг талии по схеме (рис. 5.5).

1.6 «ДВОЙНОЙ БЕСЕДОЧНЫЙ» - это узел, имеющий две незатягивающихся петли применяется вместо беседки для подъёма человека на высоту, особенно в случае потери сознания.

Наиболее простой способ вязки. Сложить конец троса вдвое, проведя параллельно коренному концу примерно метр ходового, чтобы образовать двойной трос (рис.5.7). Двойным тросом сделать малую петлю и ввести в неё ходовую петлю. Немного вытянуть ходовую петлю и обнеся её вокруг большой петли поместить в верхнюю часть узла. Держа одной рукой за коренную часть троса потянуть вниз правую часть большой двойной петли. Узел готов.

1.7. «УКЛАДЫВАНИЕ БУХТЫ» - это операция по укладыванию бухты (койлание бухты обносом). Существуют три важных причины койлания бухты: обеспечить готовность бухты к использованию, избежать образования калышек (петель), занять меньше места. Кайлают бухту с того, что на левую руку правой рукой подают шлаг (петли троса) (рис. 5.8) выравнивая их от калышек. Далее ходовой конец длиной полутора метра обносят вокруг бухты в верхней её части, делая 3 - 4 и более шлагов снизу вверх. Из оставшейся части ходового конца делают петлю и проводят её через петлю бухты, поднимают ходовую петлю и накидывают на верхнюю часть бухты. Держа правой рукой большую петлю бухты левой рукой обтягивают бухту, потянув коренной конец вверх.

1.8. КРЕПЛЕНИЕ ТРОСА К УТКЕ - это операция закладывания шкотов, закладывания фалов и якорных концов.

Чтобы утка, расположенная под углом 10° - 20° к направлению тяги, хорошо работала, а трос ложился чисто и не зажимал последующие шлаг, придерживаются следующего порядка крепления троса к утке. Вначале принято делать через задний срез утки один полный оборот

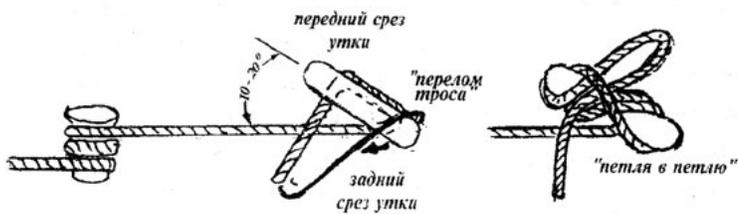


Рис 5.9 Крепление троса к утке

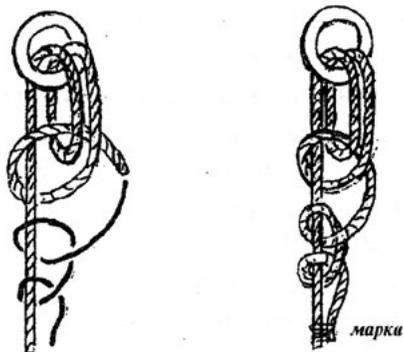


Рис. 5.10 Рыбацкий штык



Рис. 5.11 Серьга

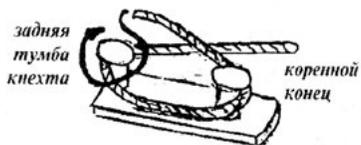
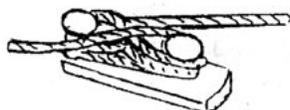


Рис. 5.12 Крепление троса к кнехту



(рис. 5.9) вокруг утки. Это делается для того, чтобы обеспечить возможность как можно быстрее «переломить трос» - снять нагрузку с рук, а также позволяет легко добирать или травить работающую снасть. Далее образуются шлагги «восьмёркой». Утки на современных яхтах не всегда достаточны по величине, поэтому на них бывает трудно положить дополнительные «страховочные» шлагги кроме двух - трёх необходимых. Делаются попытки зажать последний шлаг на утке петлёй. Этот приём опасен тем, что петля может затянуться и конец будет невозможно быстро отдать. Для подстраховки рекомендуется последний шлаг выполнить способом «петля в петлю» (рис.5.9). При этом упрощается отдача конца с утки, но лучше просто заменить малую утку большой

2. РАБОТА С ТРОСАМИ ПРИ ШВАРТОВКЕ.

2.1. «РЫБАЦКИЙ ШТЫК» - применяется в одной из самых ответственных операций в морском деле: привязывании якорного каната к якорю. Этот узел также «признан моряками всех стран как самый надёжный для крепления каната к рыму при швартовке». Узел смело можно применять при различных работах с тросами, когда они подвержены сильной тяге.

Чтобы завязать Рыбацкий штык, сначала нужно ходовым концом сделать два шлага вокруг предмета (рис. 5.10), затем обнести ходовым концом коренной и, немного оттянув шлагги от предмета пропустить ходовой конец между шлаггами и предметом. Далее сделать два шлага вокруг коренного конца, обнося коренной конец сзади, обтянуть узел и прихватить ходовой конец к коренному схваткой или сделать ещё пару шлагов (при временной швартовке).

2.2 «СЕРЬГА» - это достаточно часто встречающаяся операция, швартовки за рымы причальных стенок, буев, береговых тумб с целью обеспечения возможности отдать швартовый отойдя на какое-то расстояние от места закладки «Серьги» (рис. 5.11).



А. Укладка бухты



Б. Размах и бросок

Рис. 5.13 Бросательный конец



А. Начало вязки

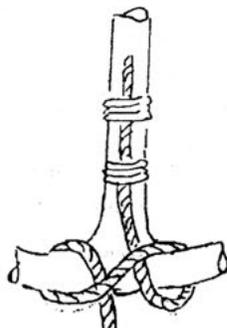
Б. Готовый узел



Рис. 5.14 Буксирный узел



А. Начало вязки



Б. Готовый узел

Рис. 5.15 Буйрепный узел

Для швартовки «Серьгой» коренной конец закладывается на утку, ходовой конец проводится через рым и возвращается на яхту, где крепится с таким расчётом, чтобы была возможность травить его или вытравливать не трогая коренного конца.

2.3 «ШВАРТОВКА ЗА КНЕХТ» (крепление троса к кнехту) производится аналогично креплению троса к утке (рис.5.12) с первым круговым шлагом через заднюю тумбу кнехта. Далее образуются шлагги «восьмёркой».

2.4. «УКЛАДЫВАНИЕ БРОСАТЕЛЬНОГО КОНЦА» - это операция укладывания (койлания бросательного конца), размаха и бросания бросательного конца (рис. 5.13)

Бросательный конец используется в качестве «посыльного» для передачи на берег или другое судно более тяжёлого, но надежного троса, который крепится своим ходовым концом к коренному концу бухты бросательного конца.

Операция укладывания производится так: «большая» половина линия койлается в большую бухту со шлагами диаметром около 50 см, затем вторая половина собирается в бухту из шлаггов несколько меньшего диаметра и количества шлаггов, чем первая половина. Бухту меньшего размера берут в руку, которой подают бросательный конец. Перед броском бухту раскачивают на вытянутой вниз руке, чтобы увеличить дальность броска. Затем производят бросок одновременно раскрывая ладонь второй руки, но не выпуская из неё бухты.

Для увеличения дальности броска на ходовой конец, как правило, крепится «лёгость» (специально изготовленный утяжелитель).

В случаях, когда передаётся единый конец троса, то бухта делится примерно пополам, бросается одна половина с одновременным раскрытием ладони второй руки (не допуская выпадения из неё второй половины бухты).

3. РАБОТА С ТРОСАМИ ПРИ БУКСИРОВКЕ И НА ЯКОРЕ.

3.1. «БУКСИРНЫЙ УЗЕЛ» - служит для закладывания буксира на буксируемой яхте за мачту или за битенг. При своей относительной простоте узел обеспечивает надежность и быструю отдачу даже на ходу (рис.5.14). При закладывании ходовой конец обносят вокруг мачты и обхватывают шлагом коренной конец. Затем ходовой конец обносят еще раз в обратном направлении вокруг мачты и, обвив несколько раз ходовой конец, прихватывают ходовой конец схваткой к коренному.

3.2. «БУЙРЕПНЫЙ УЗЕЛ» - служит для закрепления буйрепа за трент якоря (рис. 5.15).

Узел вяжется, начиная со шлага на левую по рисунку часть трента. Затем ходовым концом делают шлаг на правой части трента и, проведя под трос, закрепляют двумя схватками.

Значит Вы разобрались и с узлами. Осталось только познакомиться с правилами движения на морских дорогах.

6.МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ.

6.1.ПАРУСНЫЕ СУДА И ВЗАИМНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПАРУСНЫХ СУДОВ (КРАТКО).

ПАРУСНЫЕ СУДА.

Термин «парусное судно» означает любое судно под парусом, включая имеющие механическую установку, при условии, если она не используется.

Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно затруднять движение такого судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или ФАРВАТЕРА.

Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно затруднять безопасное движение судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения. Суда длиной менее 20 м и парусные суда могут использовать зоны прибрежного плавания во ВСЕХ СЛУЧАЯХ.

Парусное судно на ходу должно выставлять: бортовые огни и кормовой огонь. На парусном судне длиной менее 20 м. огни могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом на топе или около топа мачты на наиболее видном месте.

Судно длиной менее 50 м на якоре может выставлять на наиболее видном месте белый круговой огонь.

Судно длиной менее 12 м при ограниченной видимости должно подавать звуковой сигнал через промежутки не более 2 мин.

ВЗАИМНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПАРУСНЫХ СУДОВ.

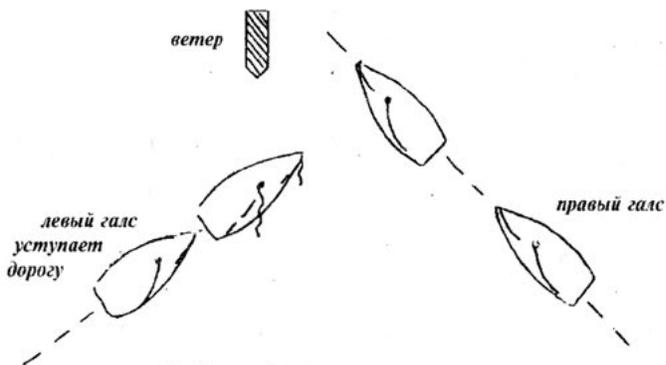
Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом (рис. 6.1)

- когда суда идут разными галсами, то судно, идущее левым галсом должно уступить дорогу другому судну;

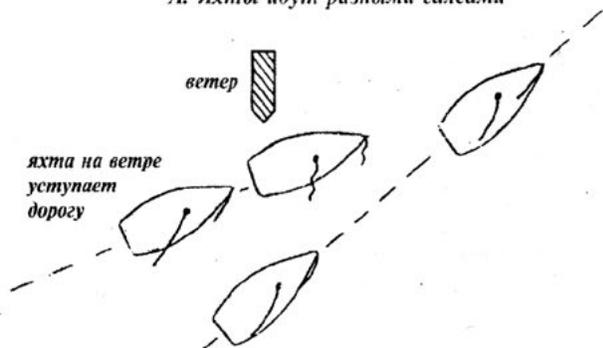
- когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

- если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идёт это судно, то оно должно уступить ему дорогу.

По этому правилу наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении - сторона, противоположная той, на которой находится самый большой косой парус.



А. Яхты идут разными галсами



Б. Яхты на ветре и под ветром

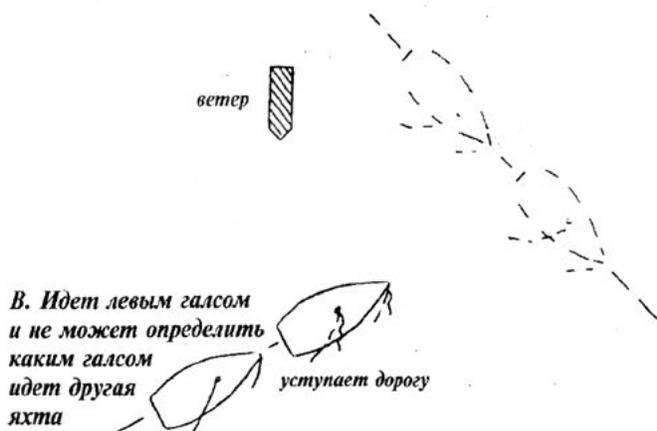


Рис. 6.1 Взаимные обязанности парусных судов

6.2 СУДНО С МЕХАНИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ И ВЗАИМНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СУДОВ С МЕХАНИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ И ПАРУСНЫХ СУДОВ.

СУДНО С МЕХАНИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ

Термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой. Судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять: топовый огонь впереди, второй топовый огонь позади и выше переднего топового огня, однако судно длиной менее 50 м. не обязано, но может выставлять такой огонь, бортовые огни; кормовой огонь.

Специальные знаки и огни судов, выполняющих определённые операции смотри «МППСС -72».

Судно на якоре должно выставлять на .наиболее видном месте: (в носовой части судна - белый круговой огонь или шар, на корме или вблизи от неё и ниже огня в носовой части - белый круговой огонь.

При ограниченной видимости судно с механическим двигателем, имеющее ход относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин один продолжительный звук и остановившееся и не имеющее хода - два продолжительных звука с промежутком между ними около 2 сек.

Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, с тем, чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность .

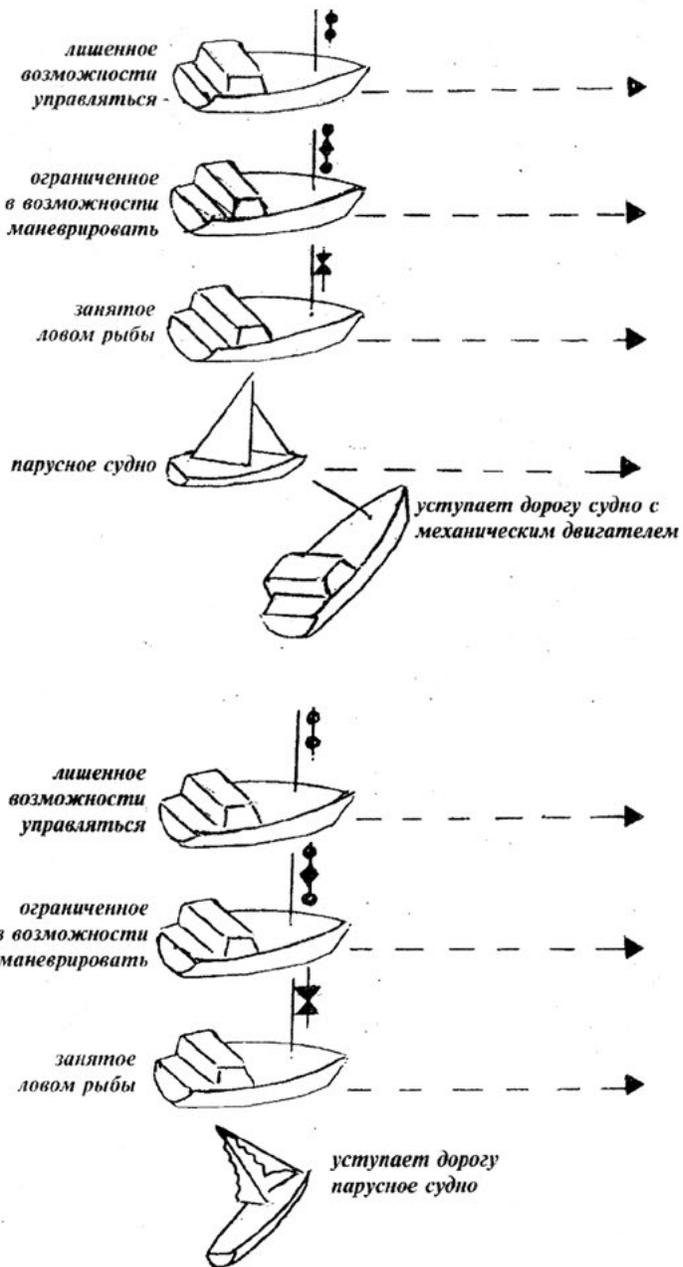


Рис. 6.2 Взаимные обязанности судов с механическим двигателем и парусных судов

столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу

6.3 ВЗАИМНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СУДОВ.

Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать дорогу (рис. 6.2):

- судну, лишённому возможности управляться;
- судну, ограниченному в возможности маневрировать;
- судну, занятому ловом рыбы; - парусному судну.

Парусное судно на ходу должно уступать дорогу:

- судну, лишённому возможности управляться;
- судну, ограниченному в возможности маневрировать;
- судну, занятому ловом рыбы;

Судно, занятое ловом рыбы, на ходу должно, насколько это возможно, уступать дорогу:

- судну, лишённому возможности управляться;
- судну, ограниченному в возможности маневрировать;

ПОДВЕДЕМ ИТОГИ.

Вы прочли конспект.

Задали капитану яхты вопросы и получили ответы. Прошли практику на яхте. Можно сказать: Вы познакомились с основами вождения крейсерской яхты. Если к этому добавить успешно сданные экзамены на курсах яхтенных рулевых, то можно будет получить «Удостоверение яхтенного рулевого». А вот если кто-то задумается о приобретении собственного судна, полезно почитать статью в журнале «Капитан» [5], которая так и называется «У штурвала своей яхты».

ХОРОШАЯ МОРСКАЯ ПРАКТИКА.

...При подготовке к плаванию одеться потеплее (легче раздеться, чем согреться), взять из дома сменную обувь (лучше кроссовки с подошвой светлого цвета), захватить с собой фотоаппарат (не надеяться на чужой), не переедать и не перепивать шипучих напитков (лучше захватить с собой перекусить - на яхте есть газовая плита).

...Вход на яхту, выход с яхты, перемещение по палубе - с разрешения капитана. Когда яхта отошла от берега приказ капитана - закон. Капитану помогают боцман и сопровождающий детей преподаватель.

...Приветствуй встречные яхты взмахом руки, а не криком и разговорами

...Проходя близко к берегу или мимо рыбаков не пытайся с ними заговорить об улове (у них свои дела, у нас свои).

...Меньше думай об укачивании - больше работай на фалах, шкотах, учись стоять на руле.

...Постарайся от яхты взять всё, что она может дать: навыки хождения под парусом, здоровье, смелость, чувство дружбы.

НЕКОТОРЫЕ ПРАВИЛА ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ.

...Школьники с 1-го по 11-ый класс при вступлении на борт яхты «Рица» одевает спас-жилеты, все школьники расписываются в «Журнале по технике безопасности». ... Проходя по палубе, следует держаться руками за леерное ограждение, ванты, бакштаги, рубку, спасательную шлюпку.

...Во время похода запрещается бегать, толкаться, бороться, кричать.

...Во время отхода и подхода к стоянке, а также при прохождении фарватеров выключаются магнитофоны и прекращаются посторонние разговоры.

...В свежую погоду все без исключения находящиеся вне каюты, одевает спас-жилеты, выход из каюты в кокпит и из кокпита на палубу - с разрешения капитана.

...При проведении тренеровочных занятий на шлюпку допускаются не более 2-х человек, обязательно в спас-жилетах.

ПОМНИ :

- Из наиболее увлеченных создаётся школьная команда яхты «Рица»

- Участие в дальних и особенно зарубежных плаваниях
- это воспоминания на всю жизнь!

**ХОРОШЕГО НАСТРОЕНИЯ, ЗДОРОВЬЯ И
УСПЕХОВ!**

ЛИТЕРАТУРА ДЛЯ УГЛУБЛЕНОГО ИЗУЧЕНИЯ ЯХТИНГА:

- [1] Н.В. Григорьев, Д.Н.Коравельский, Г.Л. Френкель. ПАРУСНЫЙ СПОРТ. Изд. «Физкультура и спорт», Москва, 1955 г.
- [2]. ШКОЛА ЯХТЕННОГО РУЛЕВОГО под ред. Е.П. Леонтьева. Изд. «Физкультура и спорт», Москва, 1974 г.
- [3] Л. Н. Скрябин. МОРСКИЕ УЗЛЫ. Изд. «Транспорт», Москва, 1964г.
- [4] МППСС-72, Изд.ГУНИО МО СССР, 1982г.
- [5] Ю.С. Балясный, В.А.Калинин. У ШТУРВАЛА СВОЕЙ ЯХТЫ. Журнал «Капитан» № 3 стр.70. 2000 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Морские традиции нашей школы	3
Школьная яхта «Унция».....	4
Наша школьная яхта «Рица».....	6
Вступление в яхтсмены	7
1. Корпус яхты, паруса, рангоут и такелаж	10
2. Курсы, галсы и повороты яхты	17
3. Отходы и подходы яхты, постановка и съемка с якоря	23
4. Магнитный компас	32
5. Морские узлы	33
6. Международные правила предупреждения столкновения судов в море	46
Хорошая морская практика	52
Некоторые правила по технике безопасности.....	52
Литература для углубленного изучения яхтинга	54

ЗДОРОВЬЕ

БЕЗОПАСНОСТЬ

ТРУДОЛЮБИЕ



Наша цель - воспитать человека знающего, образованного, деятельного, с высоким уровнем ответственности, умеющего творчески и критически мыслить, легко взаимодействовать с окружающей средой



Общеобразовательная школа
“Обучение в диалоге”

Работаем с 1988 года

Наши возможности

- С 1-го по 11-й класс
- Государственный аттестат
- Индивидуальный подход

Формы обучения

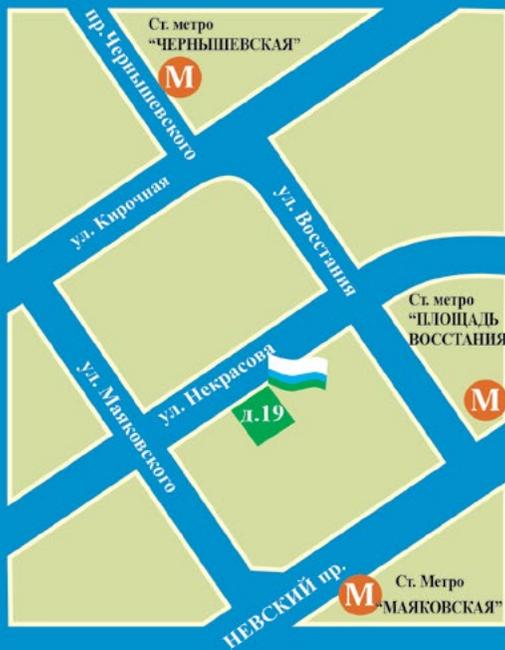
- Классы
- Диалог
- Экстернат
- Дистанционное обучение
- Международный бакалавриат

(авторизован с 2006 года)

*Наша задача -
учить учиться
быть здоровым
духовно и физически*

Наши ноу-хау

- Курс “Учить учиться”
Утвержден
Ленинградским
государственным университетом
имени А.С. Пушкина.
Состоит из пяти программ:
“Алфавит”, “Словарь”,
“Вдумчивое чтение”, “Устная речь”,
“Письменная речь”
- Тренинг общения
“Пилоты разума”
- Проектно-исследовательская
деятельность
- Практический курс
“Юный яхтсмен”
- Учебно-оздоровительная
программа
“Альпийский диалог”



Школа “Обучение в диалоге”

Санкт-Петербург, ул. Некрасова, д. 19 +7 (812) 272-03-60 +7 (812) 275-02-57

www.shod.ru