

П. Эльвстрем

Искусство плавания под парусами

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 796
ББК 75.5
П11

П11 **П. Эльвстрем**
Искусство плавания под парусами / П. Эльвстрем – М.: Книга по Требованию, 2023. – 152 с.

ISBN 978-5-458-33743-4

Автор в своей книге делится с читателями многолетним опытом спортивной тренировки и участия в парусных гонках, раскрывает различные стороны подготовки яхтсмена, описывает ситуации, в которых порой оказываются участники соревнований, разбирает многочисленные тактические задачи и приемы, анализирует тактику парусных гонок и технику управления швертботами и килевыми яхтами.

ISBN 978-5-458-33743-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ТЕХНИКА УПРАВЛЕНИЯ ШВЕРТБОТАМИ



В этой книге я разбираю ряд проблем, с тем чтобы вы могли обнаружить слабые места в своей подготовке и, тщательно тренируясь, добиться увеличения скорости.

В разделе «Техника управления швертботами» я собираюсь остановиться на технических приемах, помогающих заставить швертбот идти

с максимальной скоростью в любых ветровых условиях, при любой волне. Я имею в виду не только обычную физическую подготовку, но и чувство лодки. Чувство это вырабатывается постепенно, и чем более тонким оно будет, тем быстрее гонщик найдет пути к тому, как добиться предельной скорости.

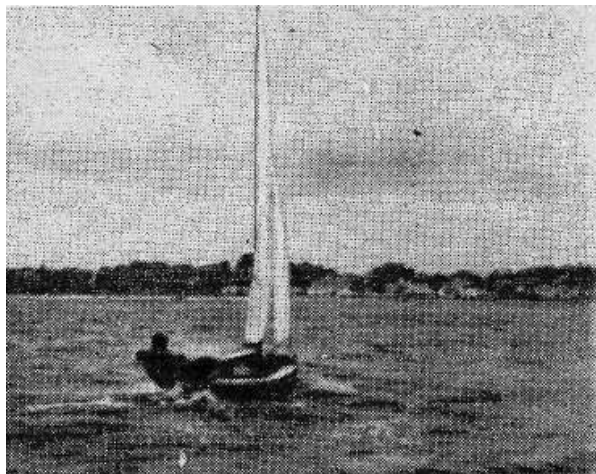
Лавировка на гладкой воде

Сопротивление воды зависит от величины смоченной поверхности корпуса лодки, т. е. той части швертбота, которая во время плавания находится под водой. Следовательно, ее необходимо уменьшить, насколько это возможно. Этого можно добиться, если дать небольшой крен на подветренный борт. Тогда часть подветренного борта уйдет под воду,

но ее площадь будет меньше по сравнению с частью наветренного борта, которая окажется под водой. Нужно также сесть ближе к носу, чтобы корма несколько поднялась и уменьшилось завихрение, вызываемое ходом лодки. Это будет заметно по уменьшению волнения в кильватере.



На этом фото швертбот «5-0-5» идет в лавировку. За счет небольшого крена на подветренный борт сократилась площадь смоченной поверхности



В этом случае площадь смоченной поверхности слишком велика. Накренив швертбот на подветренный борт, можно ее уменьшить, а также добиться уменьшения завихрения на корме

Лавировка при волнении

При волнении уменьшение смоченной поверхности не столь важно — на швертботах его невозможно точно контролировать. Завихрения на корме также не столь важны, как на гладкой воде; экипаж располагается обычно ближе к корме, чтобы форштевень поднимался над волнами, а не врезался в них,

При гладкой воде можно идти значительно круче к ветру, чем при волнении. Чтобы поддерживать скорость при волне, идти слишком круто не следует, так как волны, обычно идущие под прямым углом к ветру,

будут наносить сильные удары по корпусу лодки. Если идти более полным курсом, волновое сопротивление уменьшается, и лодка идет быстрее. При приближении большой волны, о которую можно удариться, следует привести себя, уменьшить скорость — лодка легко перевалит через волну. Чтобы снова набрать скорость, следует увалиться, и тогда можно пройти через волну гораздо быстрее, чем если бы лодка прямо вошла в нее.

Успешное управление лодкой зависит от ее скорости: чем выше ско-



В этом случае площадь смоченной поверхности минимальна. Но швертбот имеет большой крен и не отбалансирован, что снижает скорость. ДЛЯ того чтобы швертбот получил правильный баланс, рулевому следует переложить румпель от себя; таким образом можно избежать чрезмерного крена

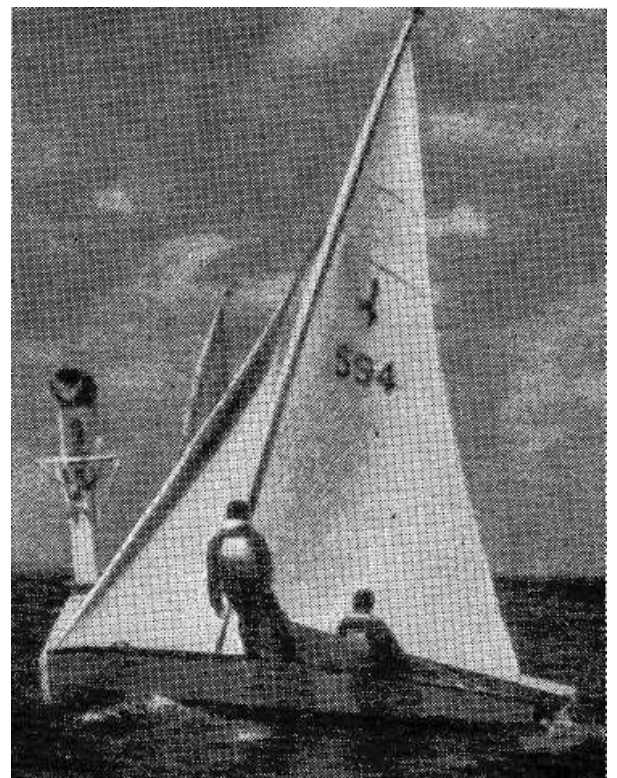
рость, тем легче выбрать наиболее выгодный курс. Поэтому старайтесь никогда не терять скорости.

Между большими волнами всегда есть более спокойный участок. Если вы видите, например, что море спокойнее впереди с подветренной стороны, более выгодно увалиться и пройти через тот участок. Если море более спокойно с наветренной стороны, следует лечь в крутой бейдевинд.

Сколько можно выиграть на приведении или уваливании, зависит также от класса и веса лодки. Если немного увалиться и в то же самое время слегка потравить шкоты на «Летучем голландце», скорость резко возрастет.

У швертбота «Пират/», имеющего тяжелый корпус и малую парусность, на острых курсах будет большая скорость. Но, с другой стороны, если на нем идти к ветру полнее и дать ему больше свободы, то скорость существенно не увеличится. Следовательно, на более тяжелых швертботах лучше идти круче к ветру, чем уваливаться.

Вот яркий пример чрезмерного перебора стакселя по передней шкаторине. Швертбот кренится, не имеет хода и кажется «мертвым»



Управление парусами на лавировке

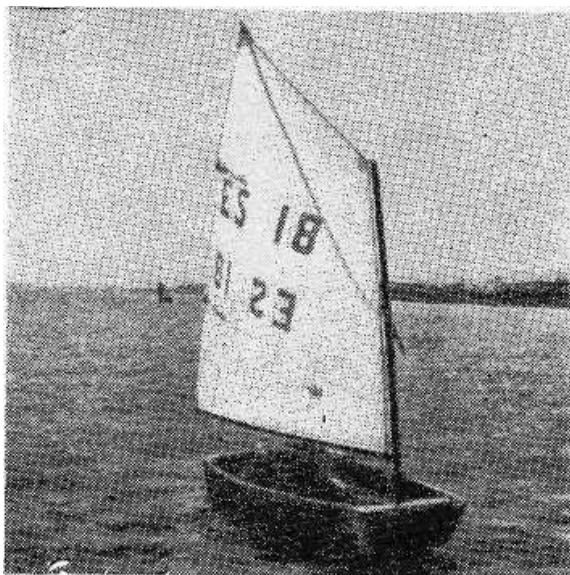
В слабый ветер ползун гика-шкота необходимо крепить ближе к центру лодки. Шкоты не следует выбирать втугую — они должны иметь некоторую слабину.

Чем сильнее ветер, тем больше ползун гика-шкота перемещается в сторону бортов, особенно когда вы чувствуете, что становится трудно удерживать лодку в горизонтальном положении и под напором ветра она теряет остойчивость.

Только опыт и интуиция могут подсказать оптимальные углы, на которые следует выбирать и уста-



Грот и стаксель поставлены правильно относительно друг друга. Чувствуется, что швертбот идет свободно, имеет отличный баланс и площадь смоченной поверхности минимальна



Посмотрите, как точно этот молодой яхтсмен управляет своим «Оптимистом» на встречном курсе

навливать паруса. Я только могу высказать некоторые соображения относительно того, что нужно делать.

На швертботах с экипажем два человека нельзя сильно перебирать стаксель, так как воздушный поток с него будет задувать в грот с подветра и снижать его тягу. С другой стороны, необходимо все время следить, чтобы грот не был слишком потравлен и чтобы в него не задувал воздушный поток с правильно выбранного стакселя.

Как же найти правильное положение стакселя и грота? Прежде всего постарайтесь выбрать паруса до нормального положения. Затем убедитесь, не слишком ли задувает в грот воздушный поток со стакселя. Если так и есть, то следует подобрать гик и изменить положение грота. Если же скорость швертбота

после этого не увеличивается, следует искать другое решение. Попробуйте немного потравить стаксель и грот. Теперь вы должны почувствовать разницу в скорости — она увеличится в результате улучшения тяги стакселя, хотя шкот его был потравлен незначительно.

Если задняя шкаторина стакселя все время полощется, вы должны передвинуть кипу стаксель-шкота несколько вперед, чтобы убрать изгиб задней шкаторины стакселя. Правильное положение шкаторины зависит также и от того, правильно ли пошит парус.

В очень сильный ветер, когда лодку трудно откренивать и удерживать в вертикальном положении, следует передвинуть ползун гика-шкота как можно дальше к подветренному борту и слегка потравить стаксель так, чтобы он не полоскал по задней шкаторине. Если передвинуть ползун гика-шкота невозможно, следует потравить гика-шкот, ослабляя тем самым напряжение в верхней части паруса. Если швертбот ударяется о встречные волны даже в не очень сильный ветер, то перед ударом гик следует подбирать ближе к центру и потравливать его тотчас же после каждой волны, чтобы снова набирать потерянную скорость.

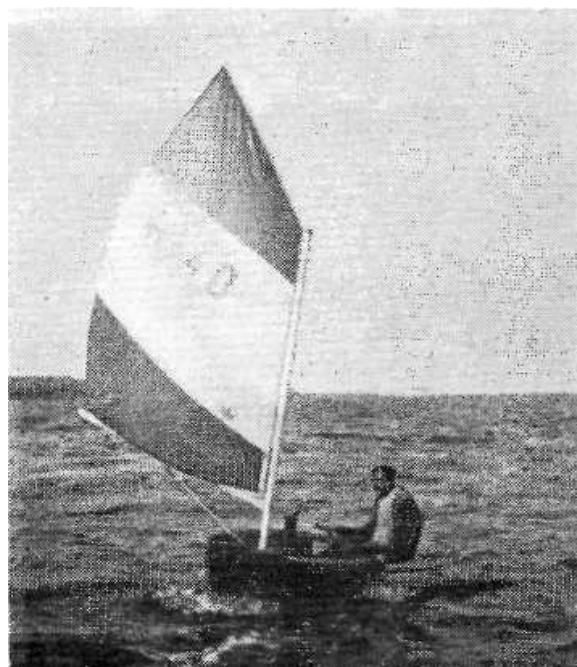
На полных курсах

В слабый ветер следуйте тем же правилам, что и на курсе бейдевинд. Однако здесь можно уменьшить сопротивление подводной части, если приподнять шверт, немного привести и идти круче к ветру. Правильнее всего и удобнее управлять парусами, если применить самый легкий бегучий такелаж.

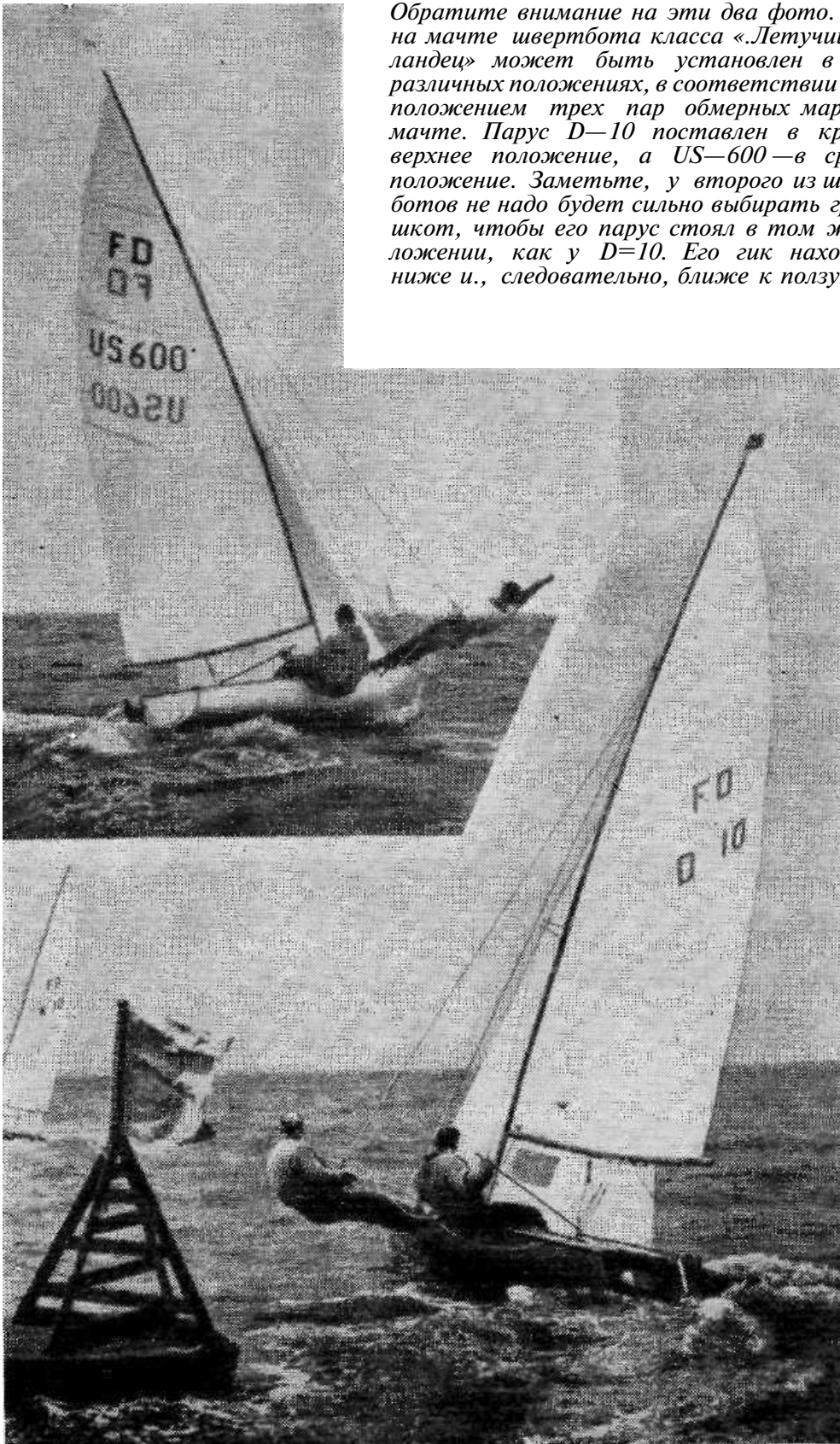


Этот швертбот не имеет баланса, так как стаксель слишком сильно выбран. Воздушный поток со стакселя уже задувает в грот, и рулевой не в состоянии восстановить баланс, пока не будут потравлены шкоты стакселя

В этом случае смоченная поверхность была сведена до минимума креном швертбота на наветренный борт. Это также дает хороший баланс на руле. Давление на скулу стремится повернуть швертбот в подветренную сторону, давление ветра на паруса разворачивает его на ветер. Эти две силы уравновешивают друг друга. Это дает лучший результат, чем одерживание только рулем. Руль используется только для коррекции незначительных отклонений от курса



Обратите внимание на эти два фото. Грот на мачте швертбота класса «Летучий голландец» может быть установлен в трех различных положениях, в соответствии с расположением трех пар обмерных марок на мачте. Парус D—10 поставлен в крайнее верхнее положение, а US—600—в среднее положение. Заметьте, у второго из швертботов не надо будет сильно выбирать гроташкот, чтобы его парус стоял в том же положении, как у D=10. Его гик находится ниже и., следовательно, ближе к ползуну



Стаксель со слишком тугой задней шкаториной начинает задувать в грот. Если она имеет слаби-ну, то будет работать в основном нижняя часть паруса. Швертбот не будет лежать на руле, но не будет иметь и хорошего хода. Чтобы сделать поворот, когда матрос работает на трапеции, необходимо ему вернуться в кокпит, отстегнуть трапецию и потравить немного геную, только ко-гда стаксель заполющет на повороте, затем вы-брать геную на новом галсе, пристегнуть трапе-цию и снова выйти за борт для откренивания в горизонтальном положении



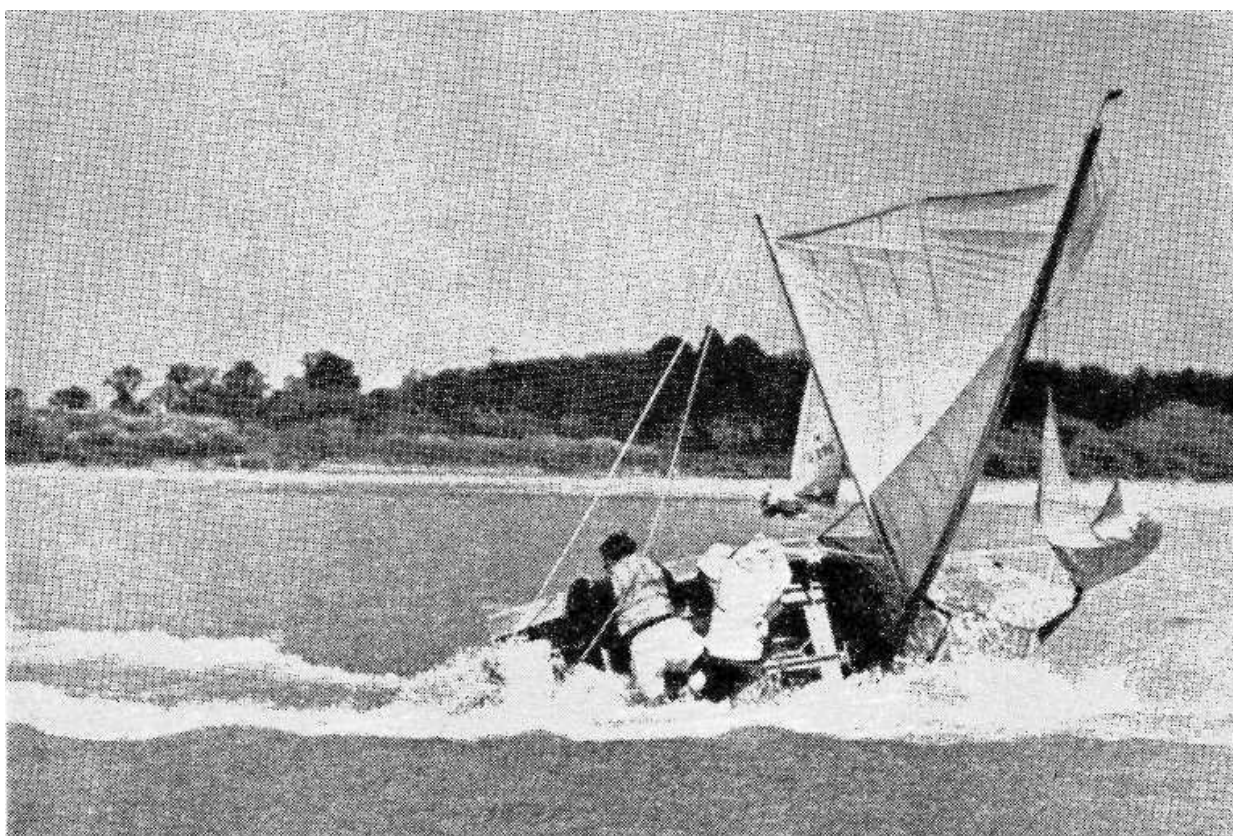
Балансирование в сильный ветер на полных курсах

Раскачивание швертбота из стороны в сторону на полных курсах можно устранить при крене на наветренный борт, подбирая гикашкот, и при крене на подветренный борт, наоборот, потравливая шкот.

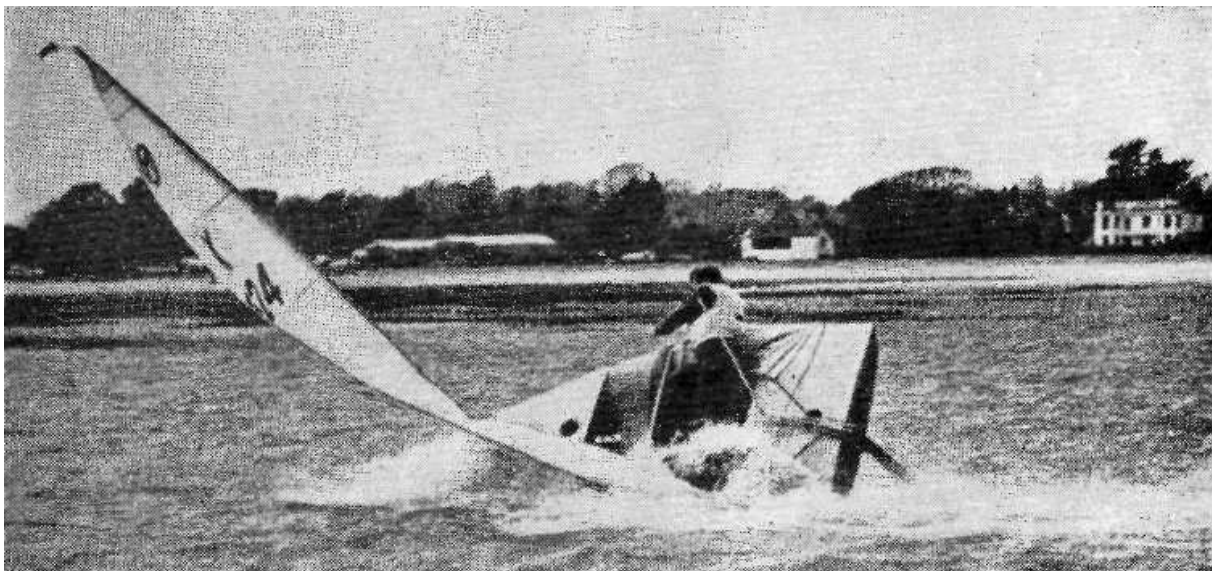
Если швертбот идет под спинакером и раскачивается, то при крене в сторону наветренного борта выби-

райте шкоты, а при крене в направлении подветренного борта — оттяжку.

Раскачивание, вызываемое волнами, например зыбью, идущей под прямым углом к волне, старайтесь устранить, следуя в направлении движения волны, не изменяя положения парусов.

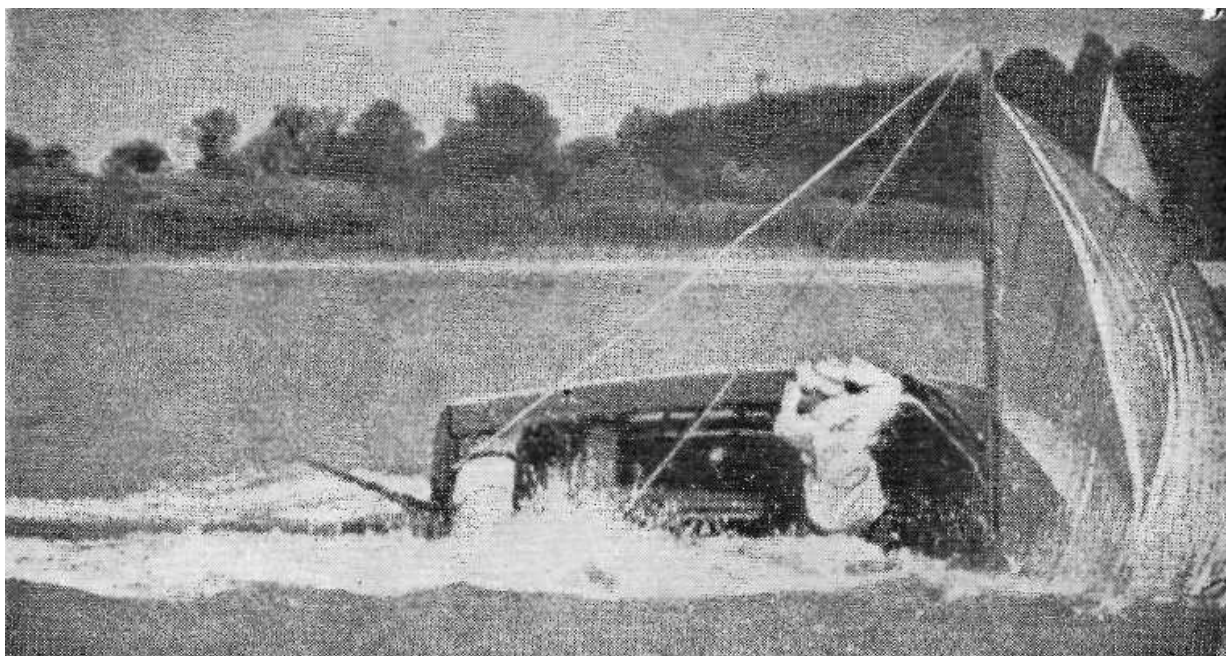


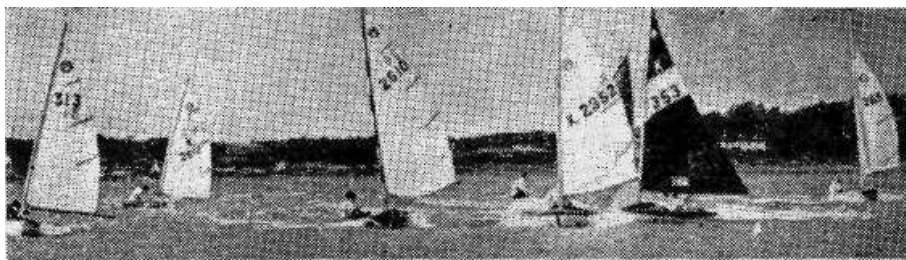
Этот швертбот мог перевернуться по нескольким причинам, но главной из них является та, что грота-шкот был слишком растравлен. В тот момент, когда рулевой чувствует, что швертбот теряет баланс и начинает крениться на наветренный борт, он должен быстро выбрать грота-шкот и восстановить равновесие. На этом фото видно, что из-за плохо набитой оттяжки гика парус перекрутился и его верхняя часть перетянула мачту на ветер-.



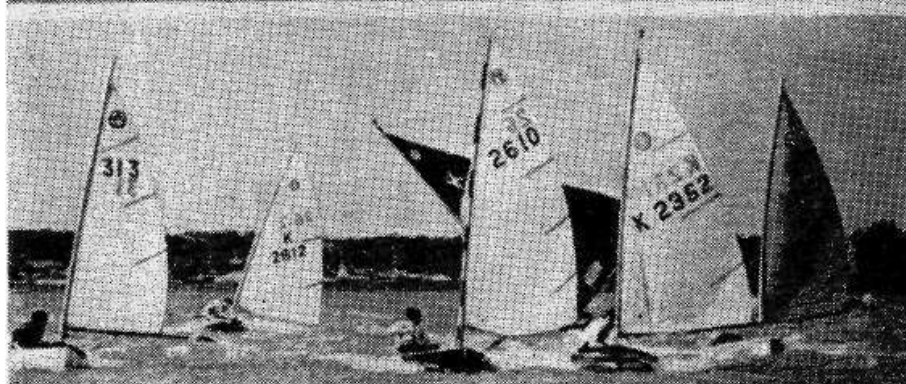
Существует еще одна причина для опрокидывания: шверт стравлен и швертбот «споткнулся» о него. Одной трети опущенного шверта для этого вполне достаточно

В очень сильный ветер надо уметь быстро выбирать гит-Шкот, в противном случае нос гика упрется в воду и нельзя будет уволиться. Рулевой хотел потравить гика-шкот, но, так как гик уперся в воду, которая не дает ему стравливаться, швертбот перевернулся

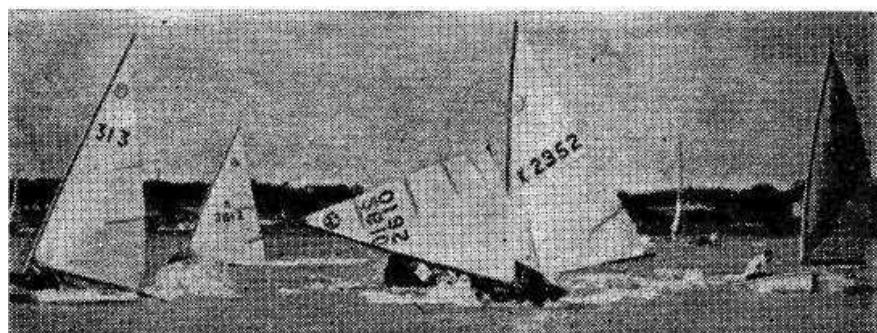




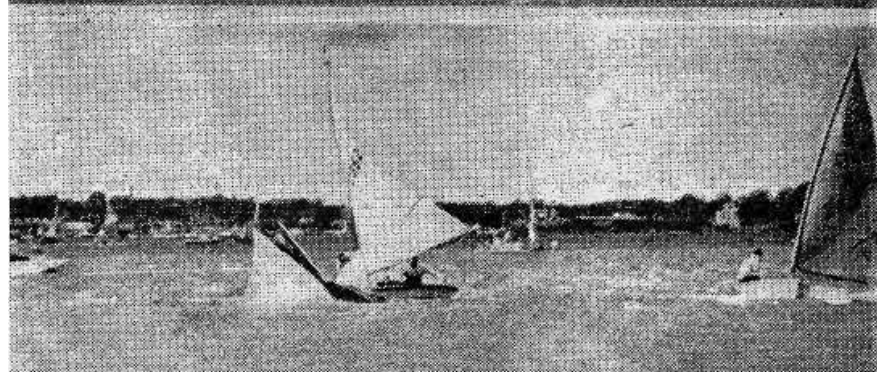
Этот навал в сильный ветер привел к опрокидыванию трех швертботов, так как №2353 потерял равновесие, его руль был слишком мал, чтобы его одержать. (Обратите внимание на яхту слева на фото внизу.)



На втором фото сверху видно, что гикашкот был расстравлен и швертбот перевернулся через наветренный борт. Рулевой № 2610, наблюдая за происходящим, забыл выбрать свой гикашкот...



...поэтому он также переворачивается в тот момент, когда налетел порыв ветра. Обратите внимание на то, что № 313 и 2612 почти потеряли контроль и концы их гиков находятся в воде



№ 2352 удается выправить положение. Рулевой № 2312 единственный, кто поступил правильно. Он смотрит прямо вперед и держит швертбот в состоянии отличного баланса

