

Основные правила проведения парусных регат

Яхтинг для новичков

Часть 1 - старт

И начнем, конечно же, с определения:

Парусная регата – это соревнование по парусному спорту, состоящее из серии гонок для судов разных классов. Кстати самая первая регата прошла среди гондольеров в Венеции в 1740 г. Между прочим, она проходит и до сих пор, о ней мы уже упоминали.

Классификация регат.

Обычно все парусные гонки, так или иначе, разделяют по 5 основным критериям:

- 1. **Гоночная дистанция** – с этой точки зрения все регаты можно разделить на гонки с коротким курсом, прибрежные, оффшорные, трансокеанские и кругосветные.
- 2. **Экипаж** – в данном случае градация происходит по количеству членов в экипаже – бывают одиночные регаты, парные и полные.
- 3. **Флот** – монотипы (участвуют яхты с одинаковым типом конструкции, оборудованием и характеристиками, чтобы исключить неравенство среди участников) и смешанные (участвуют несколько типов парусных судов)
- 4. **Формат** – гонки флота, матч – рейсы и командные.
- 5. **Уровень** - выделяют любительские и профессиональные регаты

Подготовка к гонке.

С чего начинается любая парусная регата? Безусловно, с тщательной проверки и подготовки судна к выходу в море.

Не важно, готовите ли вы судно к долгосрочному морскому чартеру или к отходу от марины после очередной стоянки, подготовка - дело крайне ответственное. Именно от состояния лодки зависит не только комфорт пассажиров на ее борту, но, что самое главное - их безопасность. Если вы пока новичок в яхтенном деле, но вместе с тем романтично мечтаете стать опытным шкипером, неплохо бы начать с теории подготовки судна к выходу в море, собственно об этом мы кратко и расскажем в этой статье. Итак, какие основные действия следует предпринять перед началом чартера:

1. Первым делом необходимо наглухо задраить все люки и иллюминаторы, которые для рулевого сложно проконтролировать визуально. Если об этом вовремя не позаботиться то вас могут ожидать такие «неожиданные» сюрпризы, как мокрая постель и одежда, испорченные электроприборы, гаджеты, навигационные карты и масса других очень полезных на яхте вещей. Все люки следует закрывать основательно, т.е. использовать все имеющиеся в них запоры и засовы.
2. Заранее побеспокойтесь, чтобы все отверстия, располагающиеся ниже ватерлинии, были хорошо закрыты, разумеется, это не относится к отверстию системы охлаждения двигателя. В первую очередь, это технологические отверстия, которые обслуживают галюн и камбуз плюс еще два отверстия для датчиков эхолота и лага.

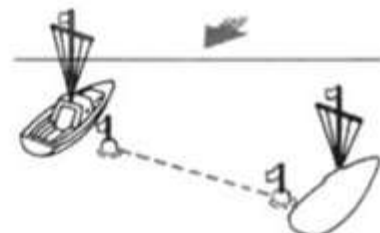
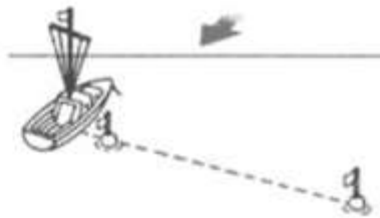
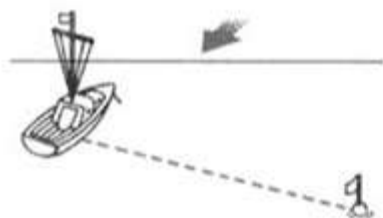
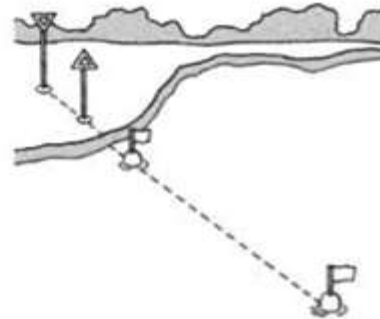
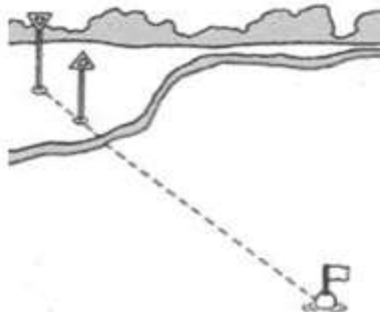
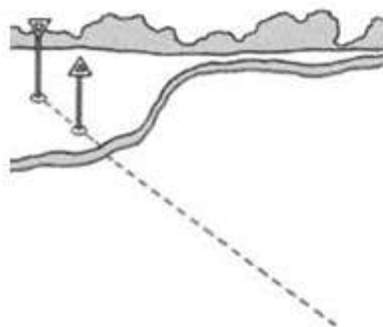
3. Наведите порядок в каютах. В море качка, судно часто кренится, представьте, что будет разбросанными вещами и неправильно лежащими предметами даже в небольшой шторм?
4. Сердце любого транспортного средства – это двигатель. Любая, даже малейшая неисправность в двигателе судна может привести к весьма плачевным последствиям, например, таким, как полная неуправляемость судна. Именно поэтому следует тщательно проверять коробку. Проверьте уровень масла и охлаждающей жидкости, протестируйте ремень генератора, систему охлаждения и исправность хода судна. Если все работает, тогда в путь!

Линии старта.

Судья с помощью флагов и звуковых сигналов показывает время до старта и собственно сам старт. Чтобы начать гонку, участвующее в регате судно, должно пересечь линию старта. Вот, что об этом написано в правилах проведения парусных соревнований:

Яхта стартует, когда любая часть её корпуса, экипажа или оборудования пересекает стартовую линию в направлении первого знака, если она полностью находилась на предстартовой стороне от стартовой линии в момент или после своего сигнала "Старт" и выполнила требования правила 30.1, если оно применяется

На сегодняшний день в большинстве регат старт представлен в виде определенной линии, исключениями являются старты через ворота, которые используются в гонках большого числа швертботов. Еще одним очень важным параметром линии старта является ее длина, для регат рекомендуемая длина должна быть, как минимум, в 1,25 раза больше суммарной длины всех стартующих яхт. Ниже представлена различная форма организации линий старта:



Часть 2 - Ветер, галсы, курсы

Как и обещали расскажем о курсах яхт относительно ветра, галсах, связанности яхт - это достаточно важные вещи для понимания как и куда идти во время гонки, что вам командует капитан и почему. Без таких основных определений регата останется для вас не более, чем просто покатушки.

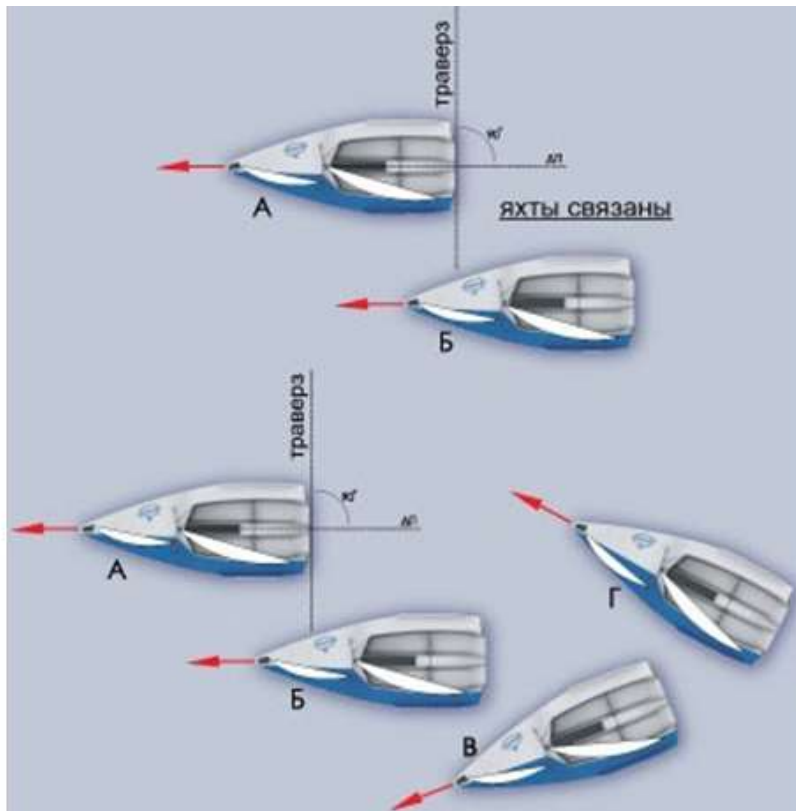
Для начала давайте рассмотрим такой термин, как галс, а также поговорим о возможных вариантах расположения яхт относительно друг друга.

Галс – это курс судна относительно направления ветра. Если ветер дует с левой стороны (в левый борт), то говорят, что судно идет левым галсом, если же с правой (в правый борт) — то правым галсом.

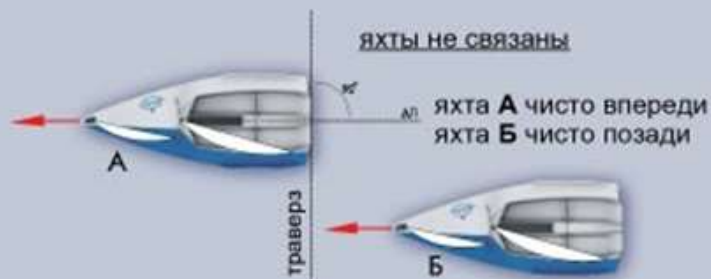
Возможные варианты расположения яхт относительно друг друга

Чисто позади и чисто впереди.

Яхта находится чисто позади другой яхты, когда ее корпус и оборудование находятся позади траверза к самой задней точке корпуса или оборудования другой яхты. Другая яхта в этом случае находится чисто впереди. Яхты связаны, если ни одна из них не находится чисто позади другой яхты или если яхта, находящаяся между ними, связана с ними обеими. Эти термины не применяются к яхтам, находящимся на разных галсах. Схема представлена на картинке:



Яхта А связана с яхтой Б, Б связана с В, В связана с Г. Также А, Б и В связаны между собой, т.к. Б находится между яхтами А и В и связана с каждой из них. Яхта Г не связана с яхтой А и Б т.к. находится чисто позади этих яхт.



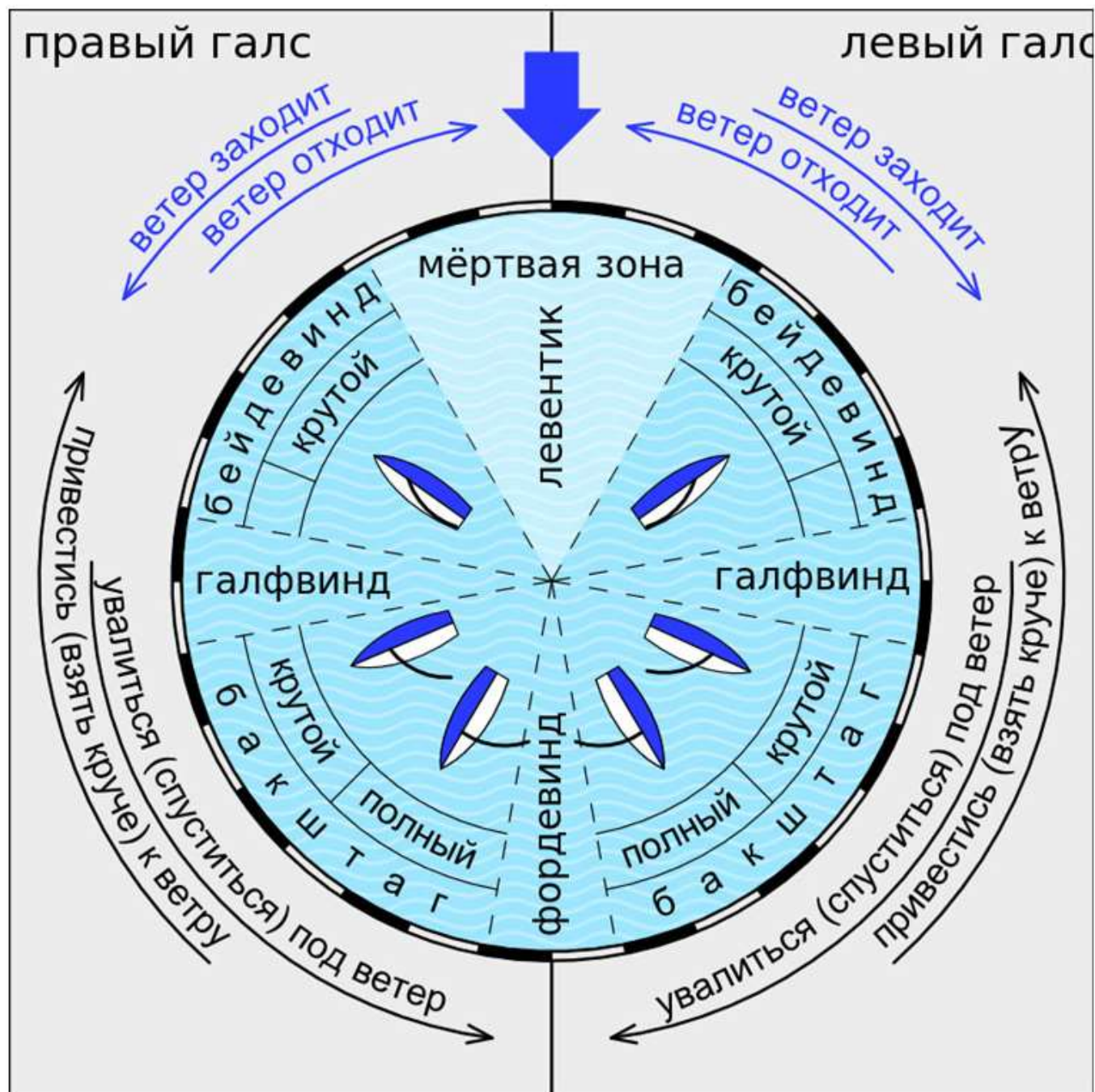
Кроме того, стоит обратить внимание на такие термины, как подветренная и наветренная сторона судна.

Наветренная сторона – это сторона, на которую дует ветер.

Подветренная сторона - это сторона яхты, которая противоположна той, на которую дует ветер, или которая была противоположной до того, как яхта оказалась в положении левентик (положение судна, когда ветер дует строго спереди по курсу).

Кстати, прежде чем поднять парус, обязательно поставьте яхту в левентик - т.е. носом против ветра, ослабьте немного шкоты и поднимайте грот (самый большой парус на мачте).

Теперь о курсах яхты относительно ветра



Видно, что если ветер дует вам строго в корму (зад яхты) то это фордевинд, при попутном ветре немного справа или слева - бакштаг, причем более "попутный" ветер называется полным бакштагом.

Бакштаг и фордевинд - это самые удобные курсы, нужно просто поставить парус (на картинке видно как должен стоять парус по отношению к ветру). Ветер строго в борт - галфвинд (в вольном переводе - половина ветра).

Чтобы идти на этом курсе парус нужно ставить так, чтобы он делил угол между направлением яхты и направлением ветра примерно пополам.

Встречный ветер - в нос яхты - левентик, естественно это просто положение яхты, идти таким курсом нельзя, для этого есть Бейдевинд.

Вообще, чтобы идти против ветра нужно использовать Лавировку - вставать под 45 градусов против ветра (бейдевинд) например левым галсом, идти некоторое время, потом поворачивать под прямым углом и снова идти в бейдевинд только другим, правым галсом (специально так говорю, чтобы вы могли уже немного ориентироваться) - получится этакий зиг-заг по отношению к направлению ветра.

Дрейф, ложиться в дрейф, дрейфовать - положение яхты, когда она перемещается по ветру или течению без всякой помощи - парусов, двигателей и тд. Для этого надо встать на острый курс и поставить парус так, чтобы яхта практически оставалась на месте.

Кстати, определить направление ветра можно - по флагам, по дыму, ну и на мачте обычно есть флюгер - он тоже служит для указания направления ветра. По-хорошему, вы должны определять направление ветра "закрытыми глазами любой частью тела"

Элементы парусного вооружения яхты

Сегодня мы хотели бы раскрыть такую важную тему, как элементы основного парусного вооружения судна. Не так давно мы уже рассказывали об основных типах парусного вооружения, а также поверхностно коснулись вопроса его элементов, сегодня же мы готовы осветить этот момент немного подробнее. Итак, рассмотрим устройство парусного вооружения, а начнем мы, конечно же, с паруса:

Парус

Определение парусам мы уже давали в аналогичной статье, однако, поговорка гласит - «повторение – мать учения». Поэтому давайте еще раз вспомним, что парус – это специальная ткань или пластина, которая крепится к корпусу яхты с целью преобразовать энергию воздушных потоков в энергию поступательного движения судна. С точки зрения своего устройства, парус представляет довольно сложную конструкцию. Ниже вы сможете ознакомиться с названиями **основных элементов паруса яхты**:



А теперь давайте более предметно познакомимся с такими элементами, как «Мачта», «Гик», «Ванты», «Грот», «Спинакер», «Штаг», «Стаксель» и другие.

Мачта

Мачта — это вертикально стоящая конструкция на судне, которая обеспечивает пару формой, стабильностью и гибкостью. Обычно, когда речь идет о парусных одномачтовых яхтах («шлюп», «тендер»)- подразумевают именно грот мачту.

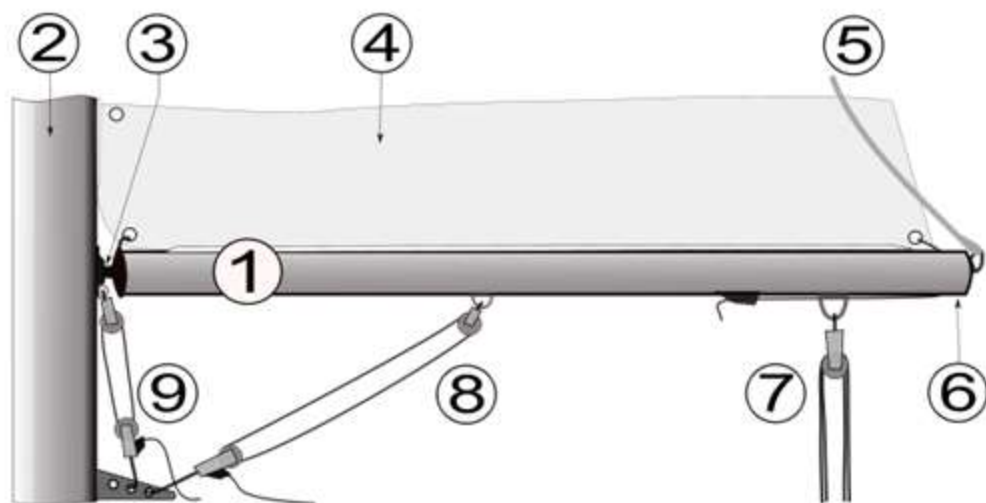


Гик

Гик — это устройство, служащее для растягивания нижней части (шкаторина) косых парусов на яхте. Представлено оно в виде горизонтального ронгаутного дерева и может быть закреплено по отношению к мачте, как подвижно так и не подвижным образом. Ниже схематично показано вооружение гика:

Гик

Гик – это устройство, служащее для растягивания нижней части (шкаторина) косых парусов на яхте. Представлено оно в виде горизонтального ронгаутного дерева и может быть закреплено по отношению к мачте, как подвижно так и не подвижным образом. Ниже схематично показано вооружение гика:



Вооружение гика

1 – гик; 2 – мачта; 3 – пятка с ползуном; 4 – парус; 5 – топенант; 6 – нок; 7 – гикашкот; 8 оттяжка гика; 9 – оттяжка пятки гика



Ванты

Ванты — это специальные снасти (как правило, оцинкованные или стальные тросы) стоячего такелажа яхты, с помощью которых укрепляется мачта. Число вант напрямую зависит от толщины самой мачты и площади парусов.

Грот (парус)

Как правило, гротом на одномачтовых яхтах называют задний парус. Собственно, именно грот является одной из самых важных составных частей паруса яхты, оттого насколько правильно настроен грот по

отношению к ветру и состоянию поверхности воды, зависит, как будет вести себя судно в тех или иных погодных условиях.

Спинакер

Спинакер — это дополнительный «гоночный» парус, который является отличным помощником гроту на полных курсах, от галфвинда до фордевинда. Как правило, в качестве материала для спинакера используется легкая ткань, он имеет выпуклую форму и его принцип действия очень схож с парашютом.

Генакер — это альтернативный спинакеру гоночный парус, работающий в диапазоне курсов от галфвинда до фордевинда. В отличии от спинакера имеет меньшую площадь, кроме того, генакер может использоваться не только в гонках, но и в круизных плаваниях с небольшим экипажем на борту.



Штаг

Штаг - это жесткий стальной трос стоячего такелажа судна, удерживающий от падения мачту назад

Стаксель

Стаксель представляет собой парус треугольной формы, который ставится на штаг для поддержания мачты спереди.

Шкот

Шкот — это снасть, которая закреплена за нижний угол прямого или нижний задний угол косого паруса (шкотовый угол) и проведенная в направлении к корме судна.