

[купить книгу](#)

школа яхтенного рулевого

Издание 3-е,
исправленное и дополненное



Москва
«Физкультура и спорт»
1987

ББК 75.717.8
Ш 67

Под общей редакцией Е. П. Леонтьева

Школа яхтенного рулевого/Под ред. Е. П. Леонтьева;
III67 ва; Изд. 3-е, испр. и доп. — М.: Физкультура и спорт,
1987. — 256 с., ил.

Пособие по парусному спорту для подготовки яхтенных рулевых-II и I класса.

Ш **4202000000—075**
009(01)—87 95—87

ББК 75.717.8

© Издательство «Физкультура и спорт», 1967 г.
© Издательство «Физкультура и спорт», с изменениями, 1974 г.
© Издательство «Физкультура и спорт», 1987 г.,
исправленное и дополненное

Предисловие

Настоящее издание «Школы яхтенного рулевого» исправлено и дополнено с учетом изменений, произошедших со времени второго издания. Заменены или изъяты устаревшие рисунки и включены новые. Описания классов яхт дополнены сведениями о парусной доске и формульных (уровневых) яхтах. В связи с введением в действие новых международных Правил предупреждения судов в море (МППСС-72) и новых Правил плавания по внутренним водным путям РСФСР частично переработан раздел «Правила плавания и связи».

Так как ежегодный объем информации о внедрении в яхтенную практику новых материалов и технических средств весьма велик, то в третье издание вошли только основные конструктивные особенности вооружения современных яхт. Поскольку в наших водах плавает еще довольно много яхт ранней

постройки, в книге частично сохранено описание яхтенных устройств, встречающихся и поныне.

Учебный материал изложен в соответствии с Программой для подготовки яхтенных рулевых до рулевого I класса включительно, кроме разделов программы «Навигация», «Лоция», «Метеорология» и материалов по спортивной (гоночной) подготовке, содержащихся в пособиях, список которых дан в конце книги.

Разделы книги «Классификация парусных яхт», «Устройство и вооружение яхты», «Основы теории парусной яхты» написаны Н. В. Григорьевым; «Такелажные работы» и «Судовые работы» — Д. Н. Коровельским; «Введение», «Отход от места стоянки и подход к нему», «Особые случаи плавания», «Правила плавания и связи» — Е. П. Леонтьевым; «Управление яхтой в различных условиях плавания» — Д. Н. Коровельским и Е. П. Леонтьевым.

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 весь мир, добраться до самых удаленных его уголков.

Бесстрашные плавания по далеким морям на утлых суденышках, построенных из дерева и вооруженных парусами, дали возможность человечеству расширить границы познания, 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 закончилась немногим менее ста лет назад. К концу ее мастерство плавания под парусами достигло небывалого расцвета. Плавание на парусниках воспитывало превосходных моряков, знавших тысячи способов безопасного управления судном в любых условиях

плавания, понимавших капризы морской погоды и умевших выжать все из ограниченных, казалось бы, возможностей парусного судна.

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

Блестящими знатоками парусного дела были знаменитые русские адмиралы Ф. Ф. Ушаков и П. С. Нахимов. До конца дней своих сохранили любовь к парусу советский парусный капитан Д. Лухманов, автор известной автобиографической повести «Соленый ветер». В послевоенные десятилетия на мостиках наших учебных парусных судов мы видим таких энтузиастов парусного мореплавания, как капитаны О. Будников, О. Ванденко, В. Крикленко, П. Митрофанов, А. Чечулин, Л. Шарбаронов, И. Шнейдер, и других.

Утратив свое главенствующее положение на море, парусник тем не менее сохранился для обучения будущих моряков и в спорте. Парусный спорт, сочетающий прикладные и спортивные элементы, стал превосходным средством воспитания гармонично развитого человека.

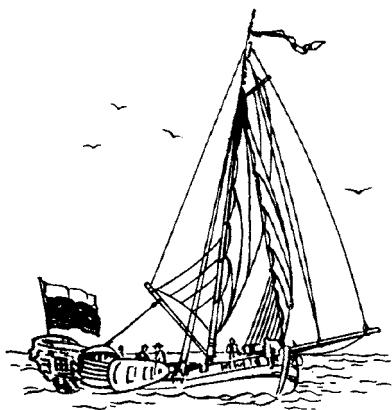
Всем, кто хочет познать этот трудный, но интересный вид спорта, стать наследником «Покорителей ветра» прошлого, адресована эта книга.

Введение

Парусный спорт в России

Пусть заводятся и на других озерах, реках и прибрежьях нашей 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, напаче же для лучшего обучения и искусства по водам и смелости в плавании» Петр I в 1713 г. учредил в Петербурге «Потомственный Невский флот» — образец всех современных яхт-клубов, отечественных и зарубежных.

Организация Невского флота, завершилась в 1718 г., когда по указу Петра различным лицам и государственным учреждениям были разданы 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 Адмиралтейством-коллегией устав и флаги.

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 эволюций во время совместного плавания, таблица необходимых сигналов и т. п.

Празднично выглядела Нева в дни выходов Невского флота. Нарядные, блещущие свежей краской яхты, большие прогулочные гребные суда — баржи, изящные, легкие на ходу верейки и сверкающие белоснежными

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

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. Придавая большое значение деятельности Невского флота, Петр лично участвовал почти во всех его выходах к Ладоге или к острову Котлин.

Невский флот 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 яхт-клубов.

Журнал «Морской сборник» в 1849 г. отмечал, что Невский флот «будет постарее всех европейских яхт-клубов», но «учрежденный довременно и насилиственно, он мог существовать только при его (Петра) воле». Со смертью Петра I эта весьма полезная организация распалась. Преемники быстро забыли его заветы о развитии и укреплении флота. Невские суда, не призываляемые больше к «экзерциям», гнили и разваливались на подворьях их владельцев.

Первым официальным рус-

ским яхт-клубом был основанный в 1846 г. Императорский Санкт-Петербургский яхт-клуб, в члены которого принимались только дворяне.

Мысль о создании яхт-клуба была с интересом встречена и поддержана: группой офицеров флота. Последние представляли ту передовую часть морского офицерства, для которой судьба русского флота и его прогресс были кровным делом. Поэтому среди почетных членов-учредителей Императорского яхт-клуба были известные русские мореплаватели и флотоводцы, такие, как первооткрыватели Антарктиды адмиралы Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев, один из основателей Русского географического общества вице-адмирал Ф. П. Литке, адмиралы П. С. Нахимов и В. А. Корнилов.

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 маяка, 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 Кронштадта в Николаев и обратно в 1846—1847 гг., и командора яхт-клуба Лобанова-Ростовско-

го 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 ботиков». 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 ботиков 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 буэр «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, 1847 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 девяностых 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 ни-

* Ныне ленинградский яхт-клуб ДСО «Водник».

* Ныне ленинградский яхт-клуб ВМФ.

чего не изменили в узкостнической 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 (РПГС). Организаторами и первыми членами его были шесть петербургских яхт-клубов.

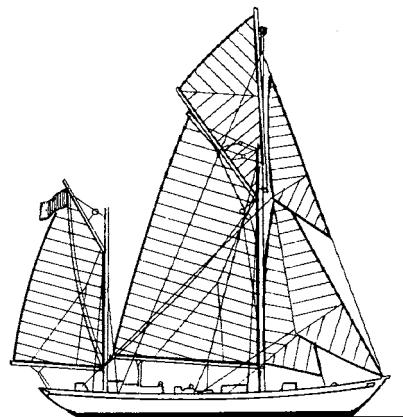
Через месяц, 7 апреля, РПГС был принят в члены Международного союза парусных соревнований (ИЯРУ) и получил право на участие в олимпийских гонках в Стокгольме. Из пяти записанных и допущенных к гонкам русских яхт только одна заняла призовое место и вернулась в Петербург с бронзовой медалью. Это была 10-метровая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

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.

Парусный спорт в Советском Союзе

Прошло всего несколько дней, но всем стало уже ясно, что с советскими парусниками придется 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, пополнившая ряды советского Военно-Морского Флота и морских территориальных отрядов Всевобуча, знакомилась с морской службой в яхт-клубах. Активисты Всевобуча пропагандировали парусный спорт.

* Журн. «Яхта». Спб., 1908, № 54.

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 стали у нас основным видом соревнований — они проводились вплоть до 50-х годов.

Превосходная школа тактического мастерства, дающая одинаковые шансы для всех гонщиков, гонки с пересадкой рулевых привлекли в парусный спорт массы молодежи. Однако они не стимулировали проектирование и постройку новых судов; снизился уровень морской культуры и квалификации яхтсменов, привыкших к гонкам на спокойной воде и небольших дистанциях. Поэтому, сыграв свою положительную роль, гонки с пересадкой уступили место классным гонкам, основным в практике международных встреч. С 1971 г. гонки с пересадкой были возрождены в соревнованиях для юношей. Теперь они проводятся на яхтах определенных классов («Оптимист», «Кадет», «Финн»), в том числе и в гонках, проходящих по всесоюзному календарю, в частности на приз «Хрустальный кубок».

Создание в 1936 г. Всесоюзной парусной секции* позволило объединить разрозненную до того времени деятельность яхт-клубов и парусных секций спор-

тивных обществ и положило начало организационной 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 разосланые приглашения, в гонках приняли участие только ленинградские яхтсмены и моряки Балтийского флота. Выиграл первенство экипаж шлюпки спортивного клуба «Спартак» (рулевой Б. Б. Лобач-Жученко).

Яхтсмены разных городов в первый раз 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 чемпиона СССР по парусному спорту.

Соревнования на первенство СССР по парусному спорту стали проводиться с 1936 г. Два первенства, проведенные до войны (1936—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

* С 1959 г. — Федерация парусного спорта СССР.

* Впервые такая классификация была создана в 1929 г.

столицу группой 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.: кильевые 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, С. Зимина, Р. Алексеева, К. Александрова, Ю. Хитуна, Н. Мясникова, Н. Селаври 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. Большую помощь осажденному Ленинграду оказали яхтсмены-буеристы — они участвовали в создании 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

стримительным темпом. Довоенный яхтенный флот был не только восстановлен, но и 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 судоверфь в Таллине.

После 1945 года гонки на первенство СССР стали проводиться ежегодно. В 40-е же годы были пересмотрены основные документы по парусному спорту — Правила постройки и классификация яхт, Правила соревнований, программы подготовки яхтсменов.

До начала 50-х годов советский парусный спорт был ограничен узкими национальными рамками. Яхтенный флот состоял и пополнялся судами национальных классов. Увлечение гонками с пересадкой на относительно спокойной воде в значительной степени снизило уровень морской подготовки спортсменов. Классные гонки проводились редко в качестве тематических соревнований. Все это привело к значительному отставанию нашего парусного спорта от зарубежного. И хотя тактическая подготовка у наших яхтсменов была хорошей, к встрече с яхтсменами других стран они были не подготовлены.

В 1952 г. советские яхтсмены впервые вышли на международную арену, приняв участие в Играх XV Олимпиады в Хельсинки. Несмотря на то что в составе команды были лучшие гонщики страны, олимпийская регата была проиграна — сказалось отсутствие опыта между-

народных состязаний в классных гонках, недостаточное знакомство с яхтами олимпийских классов и несовершенство системы подготовки яхтсменов-гонщиков.

Поражение в Хельсинки заставило коренным образом пересмотреть всю систему учебной работы, в которой большое внимание стало уделяться технической и морской подготовке; на спортивных верфях было налажено строительство яхт международных классов; все соревнования на личное и командное первенства стали проводиться как классные гонки; были организованы встречи наших парусников с яхтсменами Финляндии и Швеции.

Такая целеустремленная работа позволила к Играм XVII Олимпиады в Риме (1960 г.) поднять мастерство наших ведущих яхтсменов до уровня международного класса. В гонках в Неаполитанском заливе советские гонщики завоевали золотые медали в классе «Звездный» (рулевой Т. Пинегин, шкотовый Ф. Шутков), серебряную медаль в классе «Финн» (рулевой А. Чучелов) и заняли зачетное шестое место в классе «Летучий голландец» (рулевой А. Шелковников).

Результаты последующих олимпийских регат убедительно показали, что советские яхтсмены прочно заняли одно из ведущих мест на парусном Олимпе. Так, на гонках XVIII Олимпиады пятые места заняли Т. Пинегин и А. Шелковников; на гонках XIX Олимпиады золотой медалью в классе «Финн» был награжден В. Манкин; удачно сложилось выступление нашей команды и на XX Олимпиаде: золотая медаль в классе «Темпест» была присуждена В. Ман-

кину, три участника вошли в десятку сильнейших; две серебряные медали, два четвертых и одно пятое место — итог выступлений наших гонщиков на XXI Олимпиаде.

Не была исключением и регата XXII Олимпиады в Таллине: двукратный олимпийский чемпион В. Манкин завоевал третью золотую медаль в классе «Звездный», серебряный призер XXI Олимпиады А. Балашов был третьим в классе «Финн», Б. Будников стал серебряным призером в классе «Солинг», два участника нашей команды — в пятерке сильнейших.

Мы стали серьезными соперниками и на международных чемпионатах, и в отдельных региональных гонках. Так, В. Манкин завоевал в 1973 г. звание чемпиона Европы и мира в классе «Финн». В этом же классе чемпионом Европы 1977 г. среди юношей стал С. Хорецкий, а В. Потапов — чемпионом Европы в классе «Торнадо». На открытом чемпионате Европы 1982 г. в классе «Солинг» серебряным призером был экипаж Б. Будникова, бронзовым — Е. Кудрявцева. На регате в 1984 г. в Канне советские яхтсмены заняли первые места в классах «Летучий голландец» (С. Бородинов) и «Финн» (О. Хоперский), второе и третье места в классе «Солинг» и второе на катамаране «Торнадо». А на XXXIV международной Балтийской регате (Таллин, 1983 г.), ежегодно привлекающей яхтсменов многих стран, советские гонщики выиграли первые места в шести классах яхт и заняли одиннадцать призовых мест во всех классах.

Успешно развиваются в на-

шой стране крейсерские плавания. Уже в 20-х годах яхтсмены Ленинграда совершали плавания в Ладожское озеро и Балтийское море, в порты Прибалтики, Финляндии и Германии. В 1931 г. одесские яхтсмены предприняли плавание в Стамбул на яхте «Комсомолец». Можно вспомнить и плавания ленинградских яхт «Ударник» и «Пионер» в 1934 г. вокруг Скандинавии и яхты «Стахановец» в Белое море.

В послевоенные десятилетия интерес советских яхтсменов к крейсерским плаваниям значительно вырос. Если в 50—60 годах наши яхты плавали в основном в отечественных водах или в пределах одного моря, то уже в 1971 г. ленинградская яхта «Сатурн» проложила путь в океан и обошла вокруг Скандинавию по маршруту «Ударника» и «Пионера». Вышли в океан и яхтсмены-дальневосточники, которые к концу 70-х годов на яхтах «Родина», «Россия» и «Чукотка» совершили несколько научно-спортивных плаваний по маршруту Камчатских экспедиций В. Беринга. В 1978 г. в порту Санта-Крус-де-Тенерифе (Канарские острова), на пороге Атлантики, побывала яхта черноморских яхтсменов из Николаева. А летом 1983 г. две яхты архангельского яхт-клуба «Водник» — «Соловки» и «Гренада» — прошли по древнему пути поморов на Шпицберген.

К этому же времени выросла и популярность крейсерских гонок. Гонки на Кубок Балтики*, Кубок Онеги, Кубок Черного моря, Кубок Днепра и Кубок

Волги, Соловецкая (РСФСР) и Мухувянская (ЭССР) регаты собирают многие десятки экипажей и уже стали традиционными.

В 1978 г. советские яхтсмены впервые приняли участие в международных соревнованиях учебных парусных судов «Операция Парус», и экипаж ленинградской яхты «Рица» стал серебряным призером в гонках яхт. В гонках «Операции Парус-82» были представлены уже три советские яхты — «Флора», «Линда» и «Новик», занявшие соответственно второе, третье и четвертое места, а в 1984 г. «Флора» и «Новик» успешно участвовали в трансатлантической регате, проходившейся в рамках «Операции Парус».

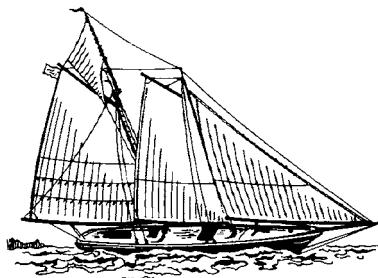
Организационной формой советского парусного спорта является секция, работающая на базе яхт-клуба или водной станции ДСО, ведомства или города, которые обеспечивают стоянку, хранение и эксплуатацию яхт, а также ведут учебно-спортивную работу членов секции. Общественное руководство учебно-спортивной работой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

* В 1983 г. эти гонки впервые проводились как международные с участием яхтсменов ПНР (4 экипажа) и Финляндии (3 экипажа).

Парусный спорт за рубежом

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» (1895 г.), рождение парусного спорта за рубежом можно датировать 1662 г., когда в английском городе Вульвиче состоялись первые в мире официальные гонки между яхтой короля Карла II и голландской шхуной. 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.

К 1830 году клубный яхтенный флот Англии вырос до пяти сот вымпелов. Парусный спорт возводится в ранг национального. В знак того, что он находится под особым покровительством короля, все яхт-клубы с 1833 года стали называться «Королевскими эскадрами яхт». В 1875 году все английские яхт-клубы объединились в Королевскую парусную ассоциацию. В настоящее

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

время в нее входит более полутора тысяч различных клубов и парусных обществ.

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-моделей серии постройки, стоимость которых много меньше стоимости яхт формульных классов штучной постройки.

В 1851 году состоялась первая официальная встреча яхтсменов Англии и США. Для этих гонок американский судостроитель Дж. Стирс построил новую яхту — шхуну с символическим названием «Америка». В гонках, которые проводились на «Кубок сотни гиней» вокруг острова Уайт между 15 английскими яхтами, «Америка» прошла 50-мильную дистанцию за 10,5 часа, намного обогнав своих соперников. Кубок, который был увезен в США, в 1857 году был переименован в «Кубок Америки» и стал традиционным переходящим призом для участников меж-

континентальных гонок. В настоящее время эти гонки проводятся в 12-метровом классе.

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 выработана международная формула обмера (так называемая R-формула, по которой и в настоящее время обмеряются 12-метровые яхты для гонок на «Кубок Америки»), а также единые правила соревнований, обязательные при проведении международных гонок. Эти правила были признаны большинством стран и для национальных гонок.

Кроме ИЯРУ делами парусного спорта за рубежом занимаются еще и международные ассоциации яхт отдельных классов, регулирующие правила этих классов, проведение в этих классах первенства мира и континентов, регистрирующие яхты. Объединяя владельцев яхт одного класса, эти ассоциации управляют делами классов «Звездный», «Дракон», «Финн», «Летучий голландец» и многих других.

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.

Не менее широко за рубежом распространены и крейсерские гонки, часто океанские. Наибо-

лее популярны такие традиционные гонки, как Бермудская (Ньюпорт, США — Бермудские о-ва), Торбей (Англия) — Лиссабон, гонки на «Адмиральский Кубок» в Англии и гонки яхтсменов-одиночек через Атлантику. В 60—70-х годах были впервые организованы несколько кругосветных гонок, или, как еще их называют, гиперокеанских. В 1973 г. состоялись гонки крейсерских яхт высших классов JOR по маршруту Портсмут — Кейптаун — Сидней — Рио-де-Жанейро — Портсмут, а в 1975—1976 гг. — гонки по пути шерстяных клиперов XIX века из Лондона в Сидней вокруг мыса Доброй Надежды и из Сиднея в Лондон вокруг мыса Горн. Все эти гонки были гандикапными, что позволяло участвовать в них не только яхтам специальной постройки, но и серийным судам.

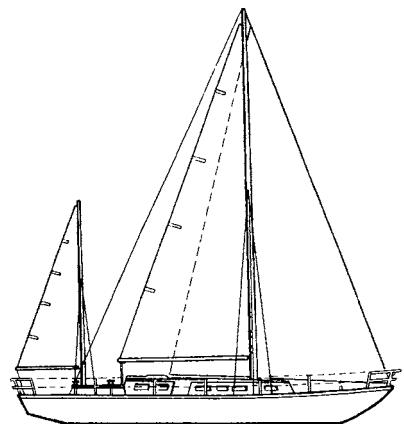
Среди крейсерских плаваний нужно отметить плавания яхтсменов-одиночек. После американца Дж. Слокама, в 1895 г. открывшего эру кругосветных одиночных плаваний, уже несколько поколений яхтсменов освоили эту труднейшую трассу.

Из покорителей Мирового океана последних лет можно назвать англичан Ф. Чичестера (1966—1967 гг.), Ч. Блайта (1970—1971 гг.), Д. Скотт-Каупера (1979—1980 гг.), поляков Л. Телигу (1966—1969 гг.), К. Барановского (1972—1973 гг.), З. Пухальского (1976—1980 гг.) и первую женщину, выдержавшую в 1976—1978 гг. испытание одиночеством, Кристину Хойновску-Лискевич. В 1982 г. Д. Скотт-Каупер стал первым, кто обошел вокруг света дважды.

Что такое парусный спорт?

Что может лучше олицетворять... отвагу и дерзновенность человека, чем крохотный белоснежный парус, затерявшийся в волнующемся просторе моря, смело стремящийся, не взирая 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. Плавания 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 коллек-

тивизма, 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.

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.

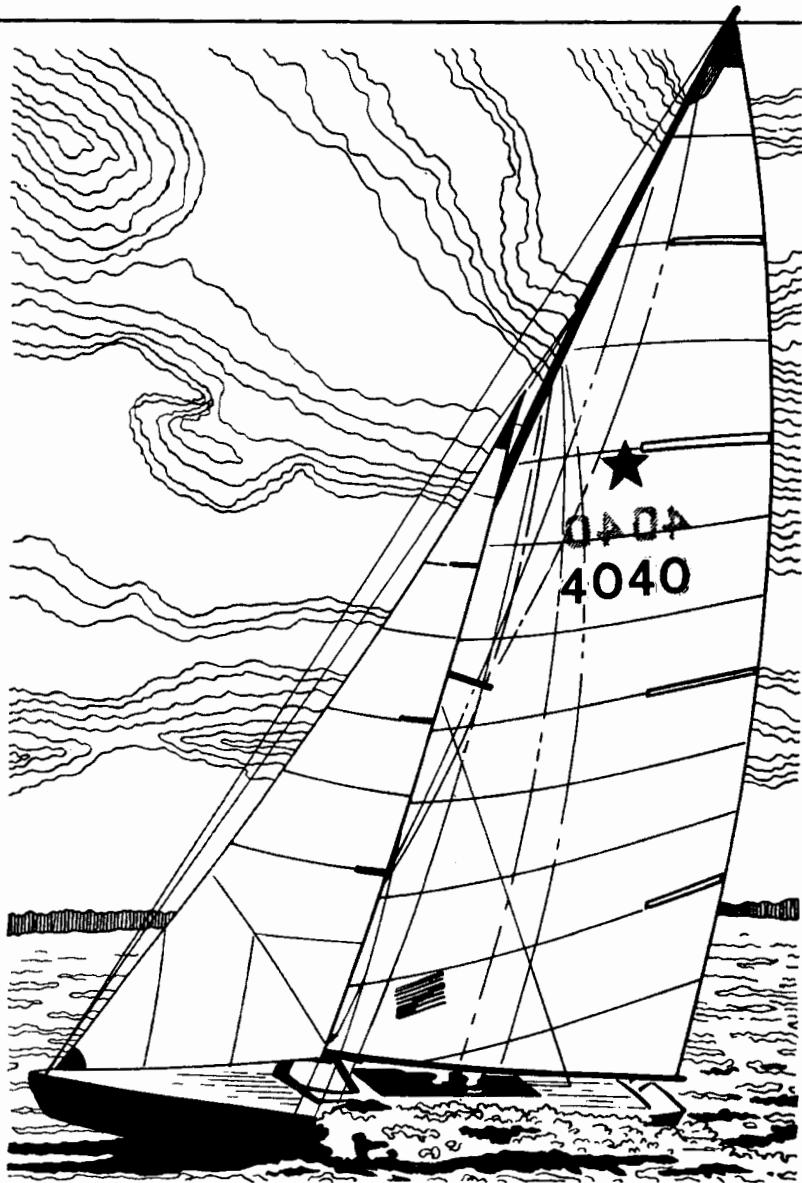
Они способствуют закаливанию организма и создают отличные условия для превосходного актичного отдыха.

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

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

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 — **скульдой**. 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 отгоро-

жены 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**; каюты, 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 (светильные) люки, крышки которых обычно застеклены.

Если высота подпалубного пространства недостаточна, то на палубе делают надстройки. Надстройка над каютой называется **рубкой**. В стенах рубки

* Название «шканцы» не принято применять на малых яхтах, но на яхтах длиной более 14—15 м оно вполне уместно.

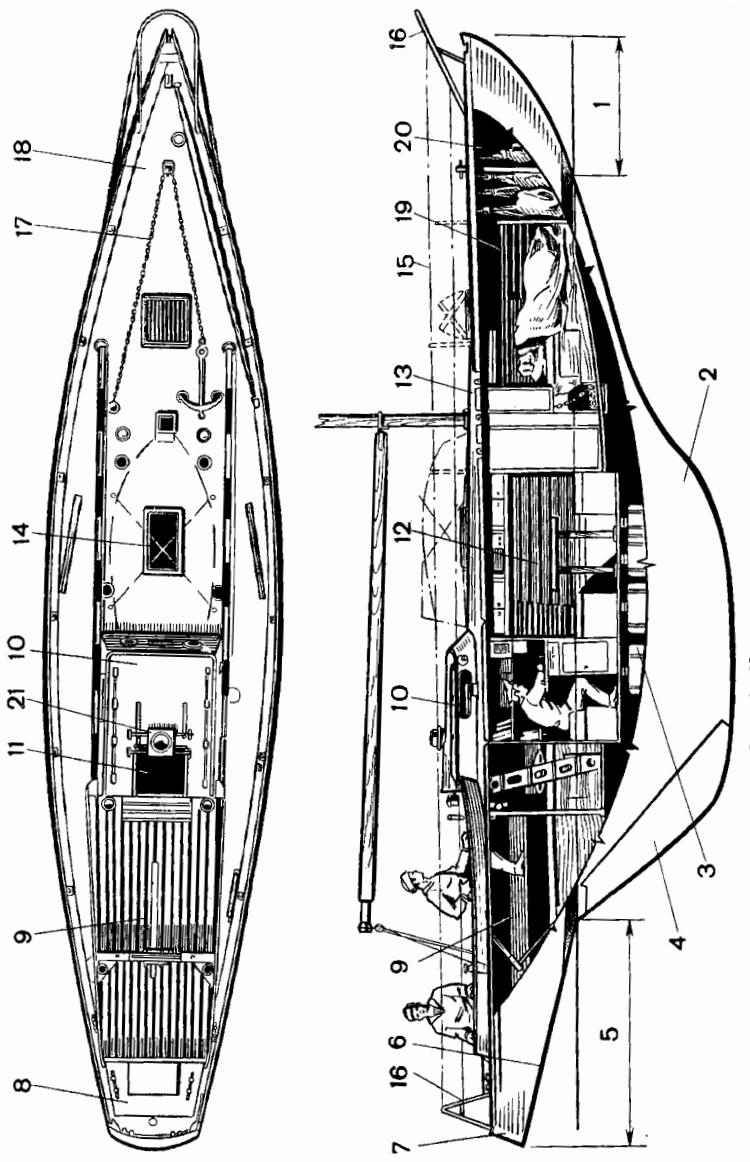


Рис. 1. Кильевая яхта и ее части:
 1 — носовой свес, 2 — плавник и фальшниль, 3 — перо руля, 4 — гром, 5 — корневой свес, 6 — полозор, 7 — транец, 8 — ют, 9 — кокпит, 10 — рубка, 11 — входной люк, 12 — каюта, 13 — палуба, 14 — светильник (световой) люк, 15 — зеркало отражение, 16 — носовой и кормовой рединг, 17 — якорное устройство (якорь, цепь, битки), 18 — бак, 19 — курик, 20 — форник, 21 — компас

(комингсах) вырезают окна — **иллюминаторы**.

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

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

Основные части вооружения яхты — паруса, рангоут и такелаж. Паруса — основной двигатель 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».

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 первому 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 необходимых 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.

Для участия в морских гонках строятся специальные яхты — **крейсерско-гоночные**, которые пригодны и для дальних морских и океанских плаваний.

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

Спортивная классификация яхт, определяющая разделение