

КАК ВЫЖИТЬ НА «ФИННЕ» В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

Автор: Питер Могилла / Перевод: Мария Абашкина

В журнале FINNLOG в основном публикуются статьи, написанные экспертами для экспертов. А интересы новичков в классе «Финн» не принимаются в расчет. Но эта статья написана для тех, кто только начинает ходить на «Финне». Возможно, эксперты встретят эту публикацию с сочувственной улыбкой и не согласятся с некоторыми утверждениями, но новички с удовольствием прочитают о том, о чем не имели смелости или возможности спросить. Я постараюсь рассказать, как последние 20 лет я ходил на «Финне», при скорости ветра более 5 баллов по шкале Бофорта. И если ваша основная задача — дойти до финиша и не перевернуться, то, надеюсь, эта статья поможет, но вы должны понимать, что ради безопасности вам придется пожертвовать скоростью.

1. ПОДГОТОВКА ЛОДКИ В НАЧАЛЕ СЕЗОНА

Для того, чтобы действовать правильно в ситуации, которая возникает за несколько секунд до того, как ваша яхта перевернется, надо принять некоторые меры предосторожности. На современных «Финнах» многое сделано в этом направлении, но вряд ли найдется лодка, на которой ничего нельзя было бы усовершенствовать. Производители, строящие лодки, думают, прежде всего, о скорости, рассчитывая, что вес гонщика, который ей управляет, будет около 85 кг. Но если вы новичок и весите 70 или 75 кг, вам наверняка захочется кое-что изменить.

Правила требуют, чтобы на лодке было 4 бака плавучести. Если у вас есть возможность выбирать,

то разместите их под носом и кормой, и не загружайте борта. Мачта должна быть хорошо закреплена в пяртнерсе крепким шкертиком, таким образом, чтобы верхнее кольцо не могло выскочить из отверстия в палубе. Это важно не только после того, как яхта перевернется, но и в случае, если вы на буксире идете домой. Перо руля, румпель и удлинитель румпеля должны быть очень крепкими. Оковки не должны болтаться. Румпель должен подниматься вверх, и стопор рулевого устройства должен быть достаточно сильным, чтобы руль не выскочил и удерживал руль после того, как лодка перевернулась. Я предлагаю вам проверить болт крепления гика к мачте и стопор руля, дернув вверх крепление гика к мачте и рулевое устройство. Может быть, вам покажется, что это уже лишнее, но на самом деле при резком опрокидывании воздействие будет такое же. Если крепления вы-



держат эту пытку, то, даже если яхта перевернется, вы будете чувствовать себя спокойно. Стандартное крепление рулевого устройства «Финна» не слишком крепкое.

Резиновая оттяжка шверта также должна быть достаточно упругой, чтобы можно было поднять шверт, если лодка дрейфует вверх ногами. Сделайте отметку на шверте, обозначающую, что он полностью поднят. Очень важно, чтобы шкоты свободно двигались через три блока, для того, чтобы быстро добраться или потравиться на бакштаге или фордевинде. Нижний блок гика-шкота должен свободно вращаться вокруг своей оси в любом направлении и должен быть закреплен вертикально с помощью пружины, так же как и блок на погоне. Блок на гике также должен хорошо двигаться, но здесь пружина уже не нужна¹.

Трос оттяжки гика должен быть из стали и очень крепкий² — сечение троса должно быть более 30 мм², она должна легко добиваться и травиться, чтобы ее легко было контролировать. Соотношение верхней и нижней части рычага гик-оттяжки должно быть около 1:40. Стопора гик-оттяжки должны быть расположены как можно дальше назад, так чтобы вам не приходилось сильно выдвигаться вперед, чтобы работать с гик-оттяжкой, это даст возможность в исключительных случаях работать и с подветренным стопором. Я, например, предпочитаю располагаться в лодке за погонем, а не перед ним.

То же самое справедливо и для шверт-тали. Отличная работа гик-оттяжки и шверт-тали в критических ситуациях, если проводки к ним не расположены слишком близко друг к другу, может предотвратить опрокидывание. Еще я советую поставить специальные крепления на оттяжку шкотового угла на сильный ветер, так как в случае обрыва регулировки шкотового угла у вас могут возникнуть серьезные проблемы. В районе блока Каннингхэма на мачте поставьте стропу, не дающую выскочить лик-тросу паруса из мачты³.

2. ПОДГОТОВКА ПЕРЕД ГОНКОЙ

Завяжите на конце шкота узел-восьмерку, так чтобы гик не мог двигаться наружу более чем на 85° от центральной линии. Проверьте грота-шкот, чтобы вы могли быстро потравить грот, даже если мачта находится под водой, и вы не можете видеть шкот и стопор. Настройте проводку к блоку Каннингхэма, это облегчает вашу работу на бакштаге и фордевинде. Если знаки будут слева по левому борту, то концы веревок

¹ Пружину на блок погоне ставили, так как было запрещено правилами тех лет пампинговать за ходовой конец от гика, после отмены этого требования надобность в пружине отпала.

² Современные троса используют без применения стали, так как они превосходят стальные троса по прочности.

³ Чаще всего это происходит при огибании верхнего знака, при потравливании галсового угла и Каннингхэма.

гик-оттяжки и шверт-тали также должны быть выведены на левый борт, а оттяжки Каннингхэма — на правый борт. Если вы не сделаете этого, то вам придется перелезть на подветренную сторону в конце второго бакштага — и у вас появится еще одна возможность перевернуться — для того, чтобы освободить оттяжку и шверт-тали. Сделайте узлы — «восьмерки» на концах всех веревок, так чтобы они не выскакивали из стопоров и блоков, если вы не поставили шарики на концы веревок еще до начала сезона. Подготовьте буксировочный конец таким образом, чтобы вы могли добраться до середины мачты с буксировочным концом после опрокидывания. Если вы носите очки, соедините веревочкой дужки очков друг с другом, иначе какая-нибудь волна может их смыть. Закрепите ковш и весло. В сильный ветер я надеваю хоккейный шлем, и советую делать это вам, тогда, если у вас есть защита для головы, вы будете идти в лавировку или делать поворот фордевинд, не опасаясь ничего.



3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Теперь мы подошли к сути этой статьи — описание конкретных ситуаций, которые могут быть. Но для начала несколько определений.

Шверт: полностью опущен — будет обозначено, как 100%, полностью поднят (eagmarked видна в нормальной позиции) — 0%.

Гик: угол между центральной линией и гиком обозначен в градусах. Для «Финна» на фордевинде возможен угол 120°, но в сложных погодных условиях рекомендуется ограничение в 85°. Не забудьте на конце шкотов завязать «восьмерку».

Румпель: по аналогии с гиком расстояние между центральной линией и румпелем указано в градусах.

Гик-оттяжка: очень сильно добита — 100%, полностью потравлена — 0%.

Положение каретки погоне: на миделе — 0%, полностью ослабла — 100%.

4. ВО ВРЕМЯ ШТОРМА

Давайте начнем с техники, которая поможет выжить в условиях очень сильного ветра, без больших потерь. Все, что здесь описано, надо сделать до нача-



ла гонки или при необычно сильных грозových шквалах короткой продолжительности, если вы решили подождать, пока все соперники не утонут или не сойдут с дистанции.

Шверт — 60%, гик-оттяжка — 50%, гик — 45°, перо руля — 30° на подветренную сторону, курс: полный бейдевинд около 60–70° против ветра. На самом деле ваш курс будет 90° к реальному ветру из-за сильного дрейфа. Пусть ваша яхта двигается, а не просто стоит на месте, иначе вы не сможете ее контролировать. Таким образом, даже новичок способен выжить при 8 баллах по шкале Бофорта. Если идет град, то используйте вместо шляпы черпак. Держитесь подальше от ваших соперников, они могут перевернуться перед вами, или лечь на вас парусом..

5. ЛАВИРОВКА

На лавировке на «Финне» проще и безопаснее всего идти до 6 или 7 баллов по шкале Бофорта. Положение каретки погона — 98%, для того, чтобы замедлить движение из стороны в сторону. Немного ослабьте шкоты, так чтобы гик находился выше на 6–8 см выше ограничителя шкота, чтобы не цеплять за воду и свободно работать. Ослабьте гик-оттяжку полностью, так у вас будет больше места, чтобы передвигаться под гиком, но убедитесь, что контролируемые веревки находятся в стопоре. Шверт — 100%, пока ветер не заходит независимо от его силы; до 90% или 80%, если ветер порывистый. Мягкая мачта в этих условиях — большое преимущество, особенно когда ее верхняя часть может гнуться в разные стороны. Располагайтесь на расстоянии около 60–80 см позади погона, так чтобы большая часть веса приходилась на широкую кормовую часть. Идите, сохраняя небольшую напряженность на руле. Если лодка имеет тенденцию уваливаться, позвольте ей немного увалиться, а затем приведите ее обратно на ветер. В штормовую погоду направление ветра и волны часто меняются. Поэтому будьте готовы идти двумя галсами по-разному. Если волны движутся навстречу, и если вам надо пересекать их под углом более 45°, сядьте ближе к корме и увалитесь еще больше. Если волны идут попутно вашему курсу, под углом менее 45°, подтяните немного каретку на погоне и наберите скорость, располагаясь на небольшом расстоянии от погона. Время от времени хорошенько смотрите через окно в парусе в обе стороны, чтобы или уступить, или потребовать дорогу. Независимо от права дороги часто лучше пройти позади соперника, а не делать перед ним поворот, рискуя столкнуться. Я рекомендую новичкам заказать окно в парусе, которое в задней части приблизительно выше, чем 40 см — и почти под прямым углом продолжает линию от блока Каннингхэма к задней шкаторине, а не параллельно нижней шкаторине. При сильном ветре через такое окно видно гораздо лучше, особенно если лодка постоянно кренится.

Пока вам не нужно неожиданно делать поворот из-за соперника, который идет правым галсом, отбросьте шкоты за ноги. И вы почувствуете себя комфортнее.

6. ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ

Время от времени на лавировке вам нужно сделать поворот, чтобы дойти до знака, или избежать столкновения, или просто перенести напряжение с одной на другую сторону для улучшения кровообращения. Ослабьте гик на 5 см, наберите скорость, дойдите до места, где нет сильного волнения. Переведите румпель на подветренную сторону, потравите шкоты на 1 метр, двигаясь под гиком, вы готовите румпель для следующего галса, затем перехватите шкоты в другую руку, снова схватите румпель, ноги под креночным ремнем, вытянитесь назад, потяните шкот и расслабьтесь. Все это надо сделать в три раза быстрее, чем вы прочитали предыдущее предложение. Будем надеяться, что для этого маневра вы не забыли отпустить гик-оттяжку.

7. ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ КРУГОМ⁴

Специальная техника для сильного ветра, поворот, который делают между двумя бакштагами или на фордевинде для того, чтобы не крутить поворот фордевинд. Отрегулируйте шверт на 70–80%, гик-оттяжку — на 50%. Затем приведитесь к ветру и — что очень важно — в то же время подтяните шкот, чтобы поддерживать скорость. Если вы идете под углом 60–70° против ветра, резко сделайте поворот и снова увалитесь. Если вы делаете маневр на знаке, который огибаете бакштагом, пройдите знак на расстоянии 4–5 длин корпуса, если рядом есть другие яхты, то на расстоянии 6–7 длин корпуса, чтобы уже точно пройти ниже знака.

8. ОСТРЫЙ ГАЛФИНД — ПОЛНЫЙ БЕЙДЕВИНД

Если при сильном ветре вы идете под углом 60–100° к истинному ветру (50–70° к вымпельному ветру), то есть опасность перевернуться на подветренную сторону. Для того, чтобы безопасно идти в этом направлении, надо поднять шверт до 60 или даже 40%, так что вы могли подбирать шкоты и удерживать лодку на ровном киле. Гик-оттяжка добита на 80%, каретка погона на 100%, если она работает там нормально и не трется о боковую часть палубы или расположена таким образом, что гик не касается лодки. Не допускайте того, чтобы гик рыл воду, садитесь ближе к корме в кокпите и наклоняйтесь назад. Двигайтесь прямо по курсу и контролируйте крен, добирая и потравливая шкоты, до тех пор, пока парус не начнет заполаскивать за мачтой. После того как лодка набрала хорошую скорость, она начинает глиссировать.

⁴ Называется поворот через корову.

Нужно, чтобы откреночные ремни, за которые вы цепляетесь ногами, надежно держали ваше тело, и чтобы вы могли двигать корпусом по кругу: наружу — назад — внутрь — вперед, в соответствии с увеличением и уменьшением скорости вымпельного ветра.



9. ПОЛНЫЙ БАКШТАГ

На курсе 80–160° к истинному ветру (60–140° к вымпельному ветру) при сильном ветре, опасность перевернуться на наветренную сторону составляет 60% и на подветренную — 40%. Задача на этом курсе — это избежать обе опасности. Установите гик-оттяжку на уровне 60%, шверт — 70%, расположитесь в кормовой части кокпита, ноги должны быть под откреночным ремнем. Старайтесь идти прямо по курсу, но контролируйте крен, перемещая вес тела и, главным образом, добывая и потравливая шкоты. Если лодка кренится на подветренную сторону — потравите шкот, если на наветренную — то доберите. Если гик начинает рыть воду, то увалитесь, но будьте готовы сразу же резко привести, так как на этом курсе существует большая опасность опрокинуться на наветренную сторону. Яхта имеет тенденцию ускоряться, может случиться, что рулевого может вынести за борт, если слишком сильно привести. Крепко держите шкоты, если пытаться удержать лодку одним рулем, то это приведет к тому, что он сломается. Если удастся удержаться пальцами за откреночный ремень, не сдавайтесь, прежде чем ваша мачта окажется под водой, доберите шкоты, приведите к ветру — и молитесь.

Для того чтобы не рисковать, идя этим курсом, было бы лучше пройти этот отрезок дистанции фордевиндом и крутым бакштагом. Если у вас хорошая гик-оттяжка, я считаю фордевинд безопаснее, чем полный бакштаг.

10. ФОРДЕВИНД

На этом курсе вы никогда не знаете, на какую сторону «Финн» опрокинется — наветренную или подветренную.

Самая безопасная техника на этом курсе: гик — 80°, шверт — 90°, вы располагаетесь на палубе ближе к корме, ваша ближняя к корме нога под подветренным откреночным ремнем. Румпель прижмите к бедру, чтобы рулить мягче, спокойнее. Идите прямо по ветру,



если это возможно, но крайне осмотрительно. Если лодка начинает крениться, контролируйте крен шкотами. Если кренится на подветренную сторону, то потравите шкоты и отклонитесь на наветренную сторону.

Если лодка будет отклоняться на корму, то доберите шкоты, немного приведите и наклонитесь к миделю. Если движение стабилизировалось, то потравите снова и двигайтесь прямо по ветру, чтобы ослабить давление на румпель. Всегда помните, что лучше выравнивать лодку при помощи шкотов, и снизить давление на руль до минимума. Чтобы принять все необходимые меры предосторожности в случае, когда «Финн» выходит из под контроля, прочитайте статью Шимона Крейга Ван Колли («Бросая вызов оверкилю»).



Никогда не сдавайтесь, даже если ваш «Финн» сильно зарылся в волну, держите его ровно, и нос поднимется снова. Не прыгайте в воду до тех пор, пока ваша яхта двигается, даже если вам кажется, что вы находитесь на 4 м выше носа лодки. Ждите, даже если 30 или 70 литров воды выльются из носовой части, до тех пор пока сосалки (водоотсасывающие клапаны) открыты, у вас еще есть шанс.

Еще одна проблема может возникнуть, когда вы уваливаетесь после огибания наветренного знака или после поворота оверштаг кругом (поворот через корову) на фордевинде. Установите гик-оттяжку на 90%, гик на 70°, расположитесь на корме, просуньте пальцы ног в откреночные ремни и наклонитесь на подветренную сторону. Если лодка кренится на подветренную сторону, увалитесь, если на наветренную — идите ровно, и вы легко пройдете неприятную часть пути, когда на полном курсе лодка начинает ускоряться. После того как поток ветра отходит, потому что угол становится слишком большой и ветер

уже не может плавно обтекать парус, ход яхты снова замедлится. Тогда вы подтравливаете шкоты, полностью уваливаете и направляетесь к подветренному знаку.

11. ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД

Избегайте делать поворот фордевинд (см. 7).

Кроме того см. статью о повороте фордевинд. Самая важная часть этой статьи воспроизводится ниже, чтобы завершить наш список техник выживания на «Финне».

Шверт — около 50%, оттяжка гика от 20 до 40%, а значит, вы должны ослабить ее по сравнению со стандартной позицией для бакштага или фордевинда, и угол между гиком и центральной линией около 70°. Затем поверните удлинитель румпеля на подветренную сторону, которая после поворота станет наветренной, и встаньте на колени перед румпелем. Парус стоит под углом 70°, переместите свой вес в центр лодки, лодка будет крениться на подветер, немного увалитесь, что уравновесит лодку, потянув за румпель к наветренной стороне, в противоположную сторону от паруса. Если лодка кренится на наветренную сторону, двигайтесь прямо, если на подветренную, тяните румпель, таким образом, вы можете ровно держать лодку на воде. Уравновесьте свое положение в лодке, держась рукой со шкотами за край борта. В этом положении вы отлично видите парус и увидите, когда он будет перекидываться на другую сторону. Как только парус начнет двигаться, вы быстро опускаетесь на палубу, потянув удлинитель румпеля за собой и отпустив шкоты (при условии, если вы сделали правильный узел, который не даст им выскочить из нижнего блока). Важно, чтобы вы закрепили лодку на ставшую теперь наветренной сторону, так что гик не попал в воду, и таким образом на парусе нет никакого ветрового давления, он свободно полощется. Теперь надо развернуться лицом к корме, и переложить румпель

из одной руки в другую. Вы садитесь ближе к корме, ноги в откреночном ремне, и, наконец, берете в руку шкот из нижнего блока.

12. КАК ПОСТАВИТЬ ЛОДКУ

Если, несмотря на все вышеперечисленные рекомендации, вы перевернулись, тем не менее у вас еще есть шанс.

Пока ваша лодка перевернулась только на 90°, и вы сидите на ней или стоите на гике, переберитесь на шверт, и вы сможете сразу поставить свой «Финн». Если вы плаваете, то постарайтесь добраться до паруса и мачты, прежде чем они утонули и не случился полный оверкиль. Поверните лодку так, чтобы топ мачты был на 1–3 м ближе к ветру, чем нос. В этом положении вы можете попробовать поднять мачту так, чтобы парус вставал против ветра, и поставить лодку. Но убедитесь, что шкот НЕ находится в стопоре, иначе лодка перевернется снова или, что еще хуже, может уплыть, и вы не сможете ее догнать. Учтите, что вы не сможете догнать дрейфующую лодку вплавь, пока лодка перевернулась только на 90° и не сделала полный оверкиль. Поэтому, если это возможно, достаньте носовой конец, прежде чем ставить лодку.

Если вам удалось поставить яхту и вы все еще в воде, уставший и тяжелый из-за намоченной одежды, лучше всего забраться в лодку с наветренной стороны кормы. Упритесь ногами в руль таким образом, чтобы румпель повернулся к вам, затем закидываете одну ногу на руль сверху, хватаетесь за откреночный ремень и подтягиваете свое тело боком на кормовую часть палубы, а ноги на следующей подходящей волне.

Удачи вам в сильный ветер, и напишите нам в FINNFARE, если вы с чем-то не согласны или если вы нашли новый способ перевернуться. ■

