



# «ФИНН»: РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ И НАСТРОЙКЕ

По материалам Британской Ассоциации яхт класса «Финн». Перевод: Леонид Кляйман

## ВСТУПЛЕНИЕ

Вы действительно должны попробовать походить на «Финне», чтобы понять все то, о чем многие говорят и пишут, и что было сказано не раз теми, кто однажды начал ходить на нем под парусом, и теперь понимает, как трудно бросить это занятие.

Много времени уйдет на освоение профессиональных приемов и техники управления, которые потребуют тщательного изучения и понимания. Затем надо доводить их до мастерства, до совершенства, чтобы быть уверенным, что в гонке вы всегда отвечаете за лодку и имеете достаточно сил и уверенности вести ее туда, где вы хотите, чтобы она была на дистанции. Большинство методов требует совокупности хорошей координации, ловкости и иногда чисто грубой силы. Все говорят, что, чтобы управлять «Финном» хорошо в свежий ветер гонщик должен быть весом более 90 кг. Бесспорно, дополнительный вес обеспечивает существенное преимущество в ветреные дни, однако совершенно точно известно и то, что много людей и меньшего веса могут

ходить на «Финне» со знанием дела во всех ветровых условиях.

Анализируя каждый аспект управления лодкой или ее настройки, обычно лучше разделить каждое действие на составляющие, чтобы лучше понять, что и с помощью чего может быть достигнутым. Именно это и было, хочется надеяться, достигнуто на нижеследующих страницах.

В этом руководстве по управлению есть основные разделы, посвященные хождению против ветра и по ветру, рассматриваются детали выполнения основных маневров и настройки грота. Однако главная идея состоит в том, чтобы представить общую картину того, как и почему «Финн» управляется и движется под парусом именно так, как присуще только ему.

## БАЗОВЫЕ УМЕНИЯ УСПЕШНОГО РУЛЕВОГО «ФИНА»

- ✓ Уверенность и маневренность на стартовой линии
- ✓ Наблюдательность и использование заходов ветра

- ✓ Вычисление и использование течений
- ✓ Настройка грота и умение быстро повторить требуемые настройки
- ✓ Умение наглядно представить, что происходит на дистанции и постоянная практика в рулении и владении лодкой

## ВНАЧАЛЕ О САМОМ ГЛАВНОМ

Когда все уже сказано и сделано, и вы с ходом перебрали стартовую линию, даже самая высокая скорость во всем флоте не даст вам возможность быть первым на верхней марке, если вы не умеете правильно проходить лавировку. Сделав несколько галсов поперек, а не в такт с заходами, вы будете идти, как самая медленная лодка флота, какие бы преимущества в ходе не имели.

Если вы будете ошибаться в настройке грота в соответствии с текущими ветровыми условиями, то будете выглядеть скорее как сдувшийся воздушный шарик, а не реять впереди, как гордый воздушный змей.

Хорошая матчасть безусловно важна, да, но она должна быть правильно использована, чтобы получить от нее максимум возможного.

## ВЕТЕР

Будьте внимательны к тому, как меняется ветер. Есть только одна вещь, которую можно сказать про ветер определенно — это то, что он никогда не бывает постоянен по силе и направлению в течение любого отрезка времени. Поэтому очень существенным является постоянное наблюдение за компасом и соображение, что вы должны делать в соответствии с этими изменениями во время гонки. Важность этого трудно переоценить. Медленная лодка может быть на верхнем знаке раньше быстрой, если она следует лучшим маршрутом. Еще раз замечу, все, что следует далее бесполезно, если вы не сможете правильно проходить лавировку!

## НАСТРОЙКА ГРОТА

Умение настраивать грот приходит, безусловно, с опытом прохождения гонок в широком спектре ветровых условий. Необходимо учиться на взгляд видеть форму грота, дающую максимальную скорость и уметь быстро повторять настройки, чтобы добиваться этой

формы. В качестве базового руководства к действию вы можете следовать следующей последовательности действий, когда настраиваете грот:

- ▶ Полнота грота должна соответствовать ветровым условиям;
- ▶ Гика-шкот и грота-шкот регулируют натяжение задней шкаторины, оно также должно соответствовать ветровым условиям;
- ▶ Не перебирать — если не хватает тяги или вам кажется, что вы «встали», травите шкот и набирайте скорость заново;
- ▶ Настраивайте погон и гика-шкот для большей крутизны или хода.

## РЕЗЮМЕ

Все вышеперечисленное — это попытка объяснить, что вы должны обязательно выполнять базовые вещи раньше всего и делать это правильно, прежде, чем предпринимать что либо другое. Работа над всем остальным также возможна, но не ожидайте больших успехов, до тех пор, пока вы не станете мастером в базовых элементах управления «Финном». Новый парус даст вам больше хода, да, но настолько, на сколько, вы будете его правильно настраивать, и при этом брать хорошие старты и делать повороты вместе с заходами.

## Сводка по настройке грота

- ▶ Гик-оттяжка — регулирует натяжение задней шкаторины на полном курсе (то есть позволяет регулировать твист грота)
- ▶ Оттяжка шкотового угла — полнота грота в нижней части и угол атаки задней шкаторины
- ▶ Оттяжка галсового угла — угол атаки передней шкаторины и профиль грота вдоль нижней шкаторины
- ▶ Оттяжка Кэнингхэма — профиль грота и полнота в районе передней шкаторины
- ▶ Гика-шкот — натяжение задней шкаторины и угол установки грота в соответствии с курсом по отношению к ветру
- ▶ Погон — угол атаки грота к ветру

Ветер (м/с)	Оттяжка шкотового угла	Оттяжка галсового угла	Оттяжка Кэнингхэма	Расстояние нока гика от палубы	Положение рулевого по отношению к погону	Положение погона
0–2	4" (10 см)	3" (7,5 см)	отпущена	От 15" до 12" (37,5–30 см)	На погоне	Нок гика — над палубой
2–4	4"–2" (10–5 см)	2"–1" (5–2,5 см)	Аккуратно добирается	От 9" до 1" (22,5–2,5 см)	5" (12,5 см) за погоном в корму	2" (5 см) внутри палубы
4–5	2" (2,5 см) или до упора	0,5" (1 см) или до упора		Уходит за палубу	7" (17,5 см) за погоном в корму	Травится, чтобы гик уходил за палубу





### УПРАВЛЕНИЕ «ФИННОМ» В ЛАВИРОВКУ

Хотя на первый взгляд вооружение «Финна» кажется довольно простым относительно других яхт даже аналогичного размера, но с ним могут быть все те же проблемы с настройкой, как и с яхтами с двумя парусами. Первое отличие, которое отметят яхтсмены впервые севшие на Финн, это то, что гик устанавливается всегда под значительным углом к ДП и никогда не выбирается в ДП. Это обусловлено тем, что «Финн» не имеет переднего паруса, направляющего воздушный поток на подветренную сторону грота. Воздух отрывается от грота «Финна» раньше, чем это происходит в случае, когда имеется стаксель, который позволяет сдвинуть точку отрыва назад по отношению к максимальной глубине паруса, за половину длины хорды, что дает результирующую силу направленную больше вперед. Чтобы сделать это же на «Финне», погон сдвигают на подветер, увеличивают угол установки по отношению к ДП и результирующая сила толкает лодку больше вперед, чем в бок. Это будет видно позже, что чем более сильный ветер, тем больше гик уходит на подветер. Нок гика никогда не должен добираться больше, чем до положения «над задней палубой» и может быть иногда на пару футов за планширем (краем палубы) в хороший бриз.

Прежде чем мы двинемся дальше в управление лодкой, опишем, какие настройки доступны на «Финне».

#### Гик-оттяжка

Гик-оттяжка, обычно сейчас выглядит как рычаг с системой блоков, обеспечивает натяжение задней



шкаторины и используется для регулировки тяги грота на полных курсах. На лавировке в целом не используется, поскольку натяжение задней шкаторины обеспечивает гика-шкот. На полных курсах постепенно добывается с целью обеспечить нужную форму и натяжение задней шкаторины (твист).

#### Оттяжка Кэнингхэма

Оттяжка Кэнингхэма контролирует перемещение вперед-назад максимальной глубины (пузо) грота. По мере усиления ветра пузо смещается назад, делая управление лодкой тяжелее (результатирующая сила приложена в точке за точкой бокового сопротивления, что увеличивает приводящий к ветру момент). Натяжение оттяжки Кэнингхэма позволяет передвинуть пузо и центр парусности вперед. Это также дает эффект открытия верхней части задней шкаторины, что особенно существенно в свежий ветер, чтобы снять нагрузку, когда у рулевого уже не хватает веса, чтобы откренить лодку.

#### Оттяжка шкотового угла

Оттяжка шкотового угла используется для контроля полноты низа паруса и угла атаки задней шкаторины. Когда вы набиваете оттяжку шкотового угла, низ грота уплощается и задняя шкаторина открывается. В легкий ветер оттяжку отпускают, угол паруса отходит больше к мачте. Это дает увеличение полноты низа грота и делает заднюю шкаторину больше атакующей ветер. В результате лодка имеет больший момент приведения на ветер, она больше лежит на руле.

#### Оттяжка галсового угла

Оттяжка галсового угла используется в связке с оттяжкой шкотового угла, чтобы уплощить низ грота. Она также открывает нижнюю часть задней шкаторины и убирает полноту грота в районе передней шкаторины, когда набита. Набивание оттяжки галсового угла открывает парус в районе нижних лат и уменьшает «приводимость» лодки. Отпускание оттяжки — закрывает парус в районе нижних лат и увеличивает «приводимость» — позволяя идти острее.

#### Гика-шкот

Всегда необходимо смотреть за гика-шкотом, он оказывает больший эффект на форму паруса, чем все остальные снасти, вместе взятые. Натяжение гика-шкота критично как для остроты, так и для скорости хода. По мере выбора гика-шкота, грот постепенно уплощается. Кроме того, это приводит к закрытию задней шкаторины, поэтому требуется с помощью оттяжек шкотового и галсового углов открыть ее опять. Плоский грот позволяет лавировать остро, хотя при этом скорость будет теряться. Потравливание шкота имеет обратный эффект — будет выше скорость, но потеряете в остроте. Найти компромисс трудно, необходимо скорее решать, что в данных условиях более выгодно иметь — остроту или ход, и то и другое невозможно иметь всегда.

Забойтесь всегда о том, чтобы добирать шкот до такого положения, чтобы он не был перебран (не давая вам ни хода, ни остроты) или уж так перебран, чтобы это давало явное преимущество в остроте хода. Степень натяжения гика-шкота всегда должна соотноситься с тем, как регулируются остальные оттяжки, чтобы грот был настроен корректно в соответствии с текущими ветровыми условиями.

Заметим, что если вы используете старый парус, вы должны скорее его больше выбирать, чтобы сделать более плоским, чем если вы используете более новый грот. Смещенное назад пузо паруса требует большего натяжения оттяжки Кэнингхэма и в целом большего натяжения оттяжек, чтобы сделать его более плоским.

#### ЧУВСТВО РУЛЯ

Чувство руля, а точнее чувство того, сколько усилия на руле — это один из важнейших аспектов управления «Финном». Стремление лодки приводиться (наветренный руль) необходимо, чтобы лодка шла острее в легкий ветер и дает необходимое чувство руля. Это может быть достигнуто ослаблением оттяжки галсового угла, при этом галсовый угол должен отходить от мачты. Чтобы получить большую скорость в устойчивый бриз, оттяжку галсового угла добывают, чтобы открыть нижние латы и сделать ведение лодки более легким. Небольшое ослабление оттяжки шкотового угла также дает усиление наветренного руля и помогает идти острее, но не отпускайте ее слишком много.

Начиная гонки на Финне гораздо важнее делать в начале базовые вещи правильно, прежде чем пытаться

заниматься тонкими настройками грота. В том числе, надо убедиться, что вы можете комфортно откренить лодку так, чтобы иметь возможность смотреть и видеть куда вы идете с легкостью. Тот, кто может хорошо откренить «Финн» длительное время немедленно получает преимущество. Подкладки для откренения и хорошие откреночные ремни — это необходимые вещи на современном «Финне». Убедитесь, что гика-шкот легко ходит в блоках и имеется стопорный фут-блок. Также проверьте, что гик может быть добран до палубы (при поставленном гроте, конечно), так как это его нормальное положение при ходе в лавировку в бриз любой силы.

#### ПОЛОЖЕНИЕ ГИКА

Первой задачей, которую надо решить при ходе в лавировку — это как должен быть расположен гик? На сколько высоко он должен быть от палубы и какой должен быть угол по отношению к ДП? В слабый ветер нок гика находится в 30–45 см. от палубы и примерно над серединой правой или левой половинки кормовой палубы. По мере усиления ветра гика шкот добывается, и гик кладется на кормовую палубу. При дальнейшем усилении ветра погон травится, и нок гика уходит с палубы достаточно далеко за борт.

Выбирая гика-шкот и притягивая гик к палубе, вы наклоняете и изгибаете мачту, что делает грот плоским и дает возможность лодке идти острее. На сколько выбирать шкот зависит от силы ветра и жесткости мачты. Жесткая мачта требует более плоского грота, мягкая соответственно допускает более полный парус. Когда добывается гика-шкот мачта прогибается вперед между точкой крепления гика и топом, забирая полноту паруса, поскольку средняя часть мачты уходит вперед. Более мягкая мачта будет гнуться больше, чем жесткая, и будет больше уплощать парус. Ваша задача должна быть в том, чтобы все колдунчики у передней шкаторины работали одинаково. Если вы переберете шкоты, то задняя шкаторина выйдет на ветер, и лодка будет идти вяло.

#### Сводка по настройке грота в лавировку

- ▶ Гик-оттяжка отпущена, чтобы было достаточно места пролезть под гиком на повороте оверштаг
- ▶ Положение погона — от 50% до 100% в зависимости от силы ветра
- ▶ Оттяжки шкотового и галсового углов постепенно добываются в соответствии с усилением ветра
- ▶ Используйте полноту и профиль паруса, чтобы увеличить или нейтрализовать наветренный руль
- ▶ Используйте оттяжку Кэнингхэма, в сильный ветер
- ▶ гик на палубе при силе ветра от 3-х баллов и более



## ЛЕГКИЙ ВЕТЕР

В совсем легкий ветер вам необходимо усестись на край палубы с незначительно добранным гика-шкотом. Все оттяжки должны быть отпущены, чтобы грот был наиболее полным и мощным. Необходимо позаботиться только о том, что бы не слишком стравить оттяжку шкотового угла, поскольку это позволит задней шкаторине закрыться и тормозить лодку. По мере усиления ветра вы должны начать откренивать, сохраняя лодку на ровном киле, гик по мере добора шкота постепенно приближается к кормовой палубе. Это прогибает мачту и делает грот более плоским. В это же время, когда грот делается плосче по мере выбора гика-шкота, он должен также делаться плосче за счет добирания оттяжек, включая оттяжку Кэнингхэма, когда ветер достаточно усилится. Когда откренивать становится трудно, необходимо отпустить погон под втер и продолжать сохранять лодку на ровном киле. В совсем легкий ветер лодку надо слегка закрутить, так чтобы парус мог принять свою форму, поскольку у ветра нет силы, чтобы сделать это.

## ВЕТЕР И ВОЛНЫ

Если вы идете под парусом в море и имеется ветер, то велики шансы, что вскоре разовьется и волнение. Если это происходит, то возможно будет необходимо, чтобы лучше контролировать лодку, потравить погон раньше, чем это потребовалось бы на ровной воде. На довольно большом волнении необходимо прилагать больше усилий к рулению, чтобы сохранять скорость. Хлопанье корпусом по волнам может остановить «Финн», поэтому особенно важно правильно обруливать каждую волну. Когда вы подходите к волне, истинный ветер (результат сложения реального ветра и скорости яхты) позволяет вам немного привестись, чтобы пройти гребень волны под наиболее острым углом. Но на вершине волны скорость падает и вы должны увалиться для разгона с волны. Делать это надо в такой момент времени, чтобы нос лодки не хлопал по воде, а пошел гладко вниз по волне, позволяя набрать скорость. Поэтому процесс обруливания волны содержит фазу приведения, чтобы встретить гребень волны, и затем фазу достаточно резкого уваливания по ее склону, чтобы набрать опять скорость движения.

## РУЛЕНИЕ

В достаточно жестких ветровых и волновых условиях, постоянное и частое энергичное руление, быстрая реакция рулем необходима, чтобы сохранять «Финну» высокую скорость. Прекращение правильного руления приведет к замедлению из-за ударов о волны и увеличения крена. И наоборот, на гладкой воде руль действует как тормоз и должен использоваться так мало, насколько это возможно, лодка должна контролироваться за счет крена и натяжения гика-шкота.

Есть всего два варианта, как лавировать на Финне. Или вы идете «на ход», или вы лавируете «на остроту».

В основном вы должны рулить «на ход», чтобы иметь высокую скорость и только затем подбирать грот, чтобы набирать высоту. В сильный ветер легкие рулевые должны выбирать вариант руления «на остроту», поскольку вес тела критически важен для руления «на ход». Обычно все рулевые используют комбинацию обеих техник в течение гонки в зависимости, что диктуется ситуацией на дистанции. Возможная ситуация, когда правильно рулить «на ход», — это в начале гонки, чтобы уйти быстрее со стартовой линии, а время рулить на остроту приходит позже, когда надо выйти на марку или когда надо убежать от подветренной лодки, или выдавить наветренную.

Приведенная выше таблица в принципе показывает, как надо настраивать «Финн» в разных ветровых условиях. Но только не следуйте ей буквально! Это всего лишь руководство к действию. С немного другим парусом и при немного другом волнении некоторые из этих настроек могут отличаться от рекомендуемых, и значительно. Используйте данные в таблице лишь как точки отсчета и более всего важно понимать, для чего это делается!

### Сводка по рулению

- ▶ точное и жесткое в лавировку;
- ▶ мягкое и минимальное на полных курсах;
- ▶ настройка грота — полный грот дает наветренный руль;
- ▶ не перебарывать и не «вставать» (не терять скорость);
- ▶ сохранять лодку на ровном киле во всех случаях, кроме легкого ветра.

### ОТКРЕНИВАНИЕ И РУЛЕНИЕ

В прошлые времена на одном из национальных чемпионатов можно было наблюдать «Финны» идущие с креном между 35 и 50 градусов, и круто откренивающих их рулевых. Они откренивали на лавировке вывесившись так глубоко, что задняя сторона их бедер лежала на корпусе! То ли эти ребята были супер накаченными, то ли они просто забывали задать в стопор регулировку откреночных ремней?! В общем что-то было не совсем правильно... Комментарии последовали на торжественном обеде, им было сказано: «Успокойтесь и посмотрите, к чему это приводит». О чем же говорит новая концепция откренивания?

Ну, для начала будьте самокритичны. И не полагайтесь на то, что принято кем-то стандартом. Надо пытаться делать что-то как следует или не делать это вообще! Поэтому, найдите комфортную позицию для откренивания, в которой вы сможете нормально работать. Когда финнист рулит в классический морской бриз на битой прибрежной волне, то он затрачивает значительное количество энергии. При этом ему необходимо хорошо дышать, смотреть за гротом, ком-



пасом, волнами, порывами ветра и другими лодками. Все эти активности еще и требуют времени на раздумье. И это невозможно делать, если ты висишь в откренках, обездвиженный от боли и получая в лицо порции морской воды. Кто так ходил, тот знает, мы все там были!

Короче, сегодня ясно и без всяких лишних слов, что в лодке должны быть нормальные широкие откреночные ремни, накладки на борту для откренивания (с или без мягкой обертки) и рулевой должен быть одет в комбинезон для откренивания с латами на задней стороне бедер. Откреночные ремни должны быть регулируемы, чтобы обеспечить удобное расположение тела в соответствии с силой ветра, волнением и степенью усталости.

### ОТКРЕНИВАНИЕ

Позиция для откренивания в новые времена изменилась от классической «W» к простой посадке, позволяющей управлять «Финном» во всех условиях на лавировке в зависимости от силы ветра, возможности эффективно рулить лодкой, персональных веса и силы яхтсмена. Обратите внимание, что наиболее частая проблема новичков — это ошибочное убеждение, что откренивать «Финн» необходимо так, как это делают шкотовые на килевой яхте «Солинг». И это ошибка не столько даже потому что это достаточно трудно делать, но и более потому, что в этой позиции весьма затруднительно дышать и видеть все, что происходит должным образом.

### СТИЛЬ «БЫСТРЫЙ КРУИЗ»

Давайте вспомним, что обычно гонки на Финне длятся не более 4-х часов, добавим к этому время на путь на дистанцию и обратно и поймем, сколь-

ко из этого времени необходимо идти в лавировку с максимальным ходом, откренивая на всю катушку? То, чего должны добиваться финнисты, стремящиеся к высоким местам, то, что большинство из нас в реальности может достичь — это возможность проходить быстро примерно 1500 метров; вы должны быть способны включить эту возможность тогда, когда это имеет значение и отдыхать в готовности к подобному рывку на следующей лавировке.

Когда в гонке финнист должен приложить максимальные усилия?

- ✓ на старте гонки, чтобы выбраться из свалки на чистый ветер;
- ✓ в тот момент, когда приходит усиление ветра до тех пор, пока не приходится перенастраивать лодку, чтобы снять чрезмерную нагрузку;
- ✓ после каждого поворота оверштаг, чтобы быстрее разогнать лодку до максимальной скорости;
- ✓ в момент огибания верхней марки;
- ✓ при близком тактическом взаимодействии с другой лодкой;
- ✓ делая пампинг на полном курсе и в галфинде;
- ✓ на финишной линии, или для того, чтобы произвести впечатление на красивую молодую девушку на судейском судне, или для того, чтобы реально кого-то обойти на финише.

Исключая все перечисленные выше ситуации, в остальное время гораздо лучше принять стиль «быстрый круиз». «Ага, конечно», возразит новичок, «но моя лодка почему-то все время стоит «на ухах» и издает ужасные ухающие и хлопающие звуки! Поэтому я и вишу в откренках за бортом...» Повторим еще раз, вспомните все описанные ранее базовые вещи, настройте правильно грот, займите такую позицию для откренивания, в которой вы сможете





дышать, смотреть, слушать, чувствовать и думать, что делать... вот и все — включите свой мозг — и поехали!

### СТИЛЬ РУЛЕНИЯ

Хорошее руление гораздо важнее контроля за парусами — это обычно забывают подчеркнуть в статьях про парусный спорт. «Финном» необходимо рулить особо, даже по сравнению с другими динги. Рассматривая именно «Финн», можно с уверенностью сказать, что перо руля оказывает больший эффект на то, как скоро будет достигнута верхняя марка, чем все настройки грота вместе взятые. Вначале — самое главное: в любой позиции откренивания, старайтесь держать руку, которой рулите, чуть ниже уровня груди, локоть и предплечье должны находиться примерно на уровне середины живота и расположены в одной плоскости с румпелем. Таким образом, удлинитель румпеля должен удерживаться в кулаке на конце удлинителя. Преимущества такого стиля руления могут быть неочевидны сразу, но в итоге рулевой получает больше обратной связи от пера руля, такой как: избыточное руление, наветренный руль, руль неожиданно стал легким, зацепил мель! Эти моменты-сигналы от пера руля дают возможность лучшего контроля, который необходимо вести непрерывно в ходе гонки.

Как держать удлинитель руля тоже важно. Большой палец смотрит вверх на конец удлинителя, а пальцы обхватывают удлинитель естественным образом. Возможно, это просто, но в легкий ветер совсем не надо сжимать удлинитель до белых костяшек. Варьируйте хватку в соответствии с ветром и волнением, это все дает лучший контроль и реакцию; также все это важно для получения обратной связи от лодки. В крепкий ветер сжимайте удлинитель румпеля лишь настолько, чтобы управлять плавно и четкими движениями. Когда ветер ослабевает, можно использовать не всю ладонь, удлинитель можно держать кончиками пальцев. Но

не расслабляйтесь настолько, чтобы потерять удлинитель, когда лодку неожиданно потянет на привод.

### КАК ДОБИРАТЬ ГРОТ

Все движения по управлению лодкой делаются нижней частью руки, ниже локтя, потому что это гораздо эффективнее по сравнению с тем, чтобы двигать всей рукой от плеча. Удерживая таким образом удлинитель румпеля, гика-шкот можно добрать быстро и плавно, помогая себе рукой, которой рулите. Свободной рукой надо захватить шкот у фут-блока и выбрать его до уровня груди, как раз к руке, которая держит удлинитель. Теперь надо захватить и удерживать шкот тремя нижними пальцами ладони, которая держит удлинитель, а свободная рука идет опять вниз к фут-блоку за очередной порцией шкота. У нижней марки это можно делать стоя так долго, на сколько это возможно, добирая шкот свободной рукой даже до уровня головы. Во время предстартовых маневров, когда все делается в лихорадке, умение добирать грот должно быть доведено до совершенства, поскольку в это время рулевой должен наблюдать за другими лодками, порывами ветра и волнением на дистанции.

### ПРИОРИТЕТЫ НА ЛАВИРОВКЕ

- ▶ настройка паруса = скорость лодки
- ▶ точное и четкое руление через волнение и усиления ветра
- ▶ читать по воде — использовать компас — использовать заходы ветра
- ▶ стратегия первична — тактика вторична
- ▶ старайтесь вести лодку на автомате — наблюдайте за гонкой, а не за лодкой
- ▶ Чтение по воде

Что же, теперь вы вооружены фундаментальными знаниями об эффективной позиции для откренивания, знаете как вести лодку через волны и порывы ветра. Теперь несколько мыслей о том, как это все использовать в различных условиях.

Одна из самых больших ошибок — это не смотреть вперед и не читать ветровую картину по воде. Удивительно, но воздух невидим (шутка!), а компас на лодке дает только направление ветра в данный конкретный момент, но никогда не даст прогноза изменения силы ветра или его направления. За чем же надо наблюдать, что надо искать?

Если вы идете позади нескольких лодок, смотрите за тем, что происходит у этих ребят, приходит ли им усиление ветра и как они реагируют на него. Смотрите когда их закренивает или наоборот, они штилеют, и думайте, как быстро этот ветер дойдет до вас и что вам надо в связи с этим сделать?

Читайте по воде. Сканируйте взглядом воду в секторе от 90 градусов с наветра до линии направления движения лодки на расстояние от 50 до 500 метров вперед. Порывы ветра видны на воде как более темные пятна. Смотрите вперед и ищите различия в волнении — большим или малом. Действительно ли это большой участок с заходом ветра, или это просто локальный порыв? Обычно, чем темнее пятно на воде, тем сильнее порыв ветра; означает ли это, что через 5 минут ветер будет сильнее, что потребует поднабить оттяжку Кэнингхэма или подобрать гика-шкот на 1–2 дюйма? Это нормальное постоянное состояние тревоги, которое описано во многих книжках про парусный спорт, но бросьте думать обо всех оттяжках ради одной важной вещи — управление рулем!

### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РУЛЯ

Поставьте шкоты в стопор и приложите все свои усилия к правильной работе рулем. Постарайтесь вести лодку строго на ровном киле, проходя приводясь к ветру гребни волн и затем моментально уваливаясь под ветер. Парус не должен реально запласкивать, колдунчики должны располагаться вдоль паруса практически все время, при этом перо руля должно работать как короткое весло. Следите за тем, чтобы амплитуда хода румпеля была не более 10 дюймов (25 см), при этом скорость движений увеличивается соответственно силе ветра. Понятно, что ничто не бывает постоянным, поэтому будьте готовы обрулить случайную большую волну, комбинируя приведение для прохода волны и уваливание с волны, сохраняя лодку на абсолютно ровном киле. Чистый вес и рост никогда сами по себе не обеспечат правильного хода лодки, поэтому сохраняйте комфортную позицию откренивания в режиме «быстрого круиза». Через какое-то время такого активного руления мышцы рук и плеч начнут уставать, поэтому вам понадобится время для передышки.

Если будете слишком сильно отклонять перо руля, что является довольно распространенной ошибкой, лодка замедлится, начнет ударяться об волны, кре-

ниться и соскальзывать вбок. Для целей тренировки, отпустите полностью погон и попробуйте вести лодку с наполненной передней шкаториной как раньше. Сделать это в гонке — самоубийство. Поэтому добавьте пару колдунчиков в точку — половина высоты передней шкаторины, половина хорды паруса и следите за ними. Если лодка чересчур перегружена, идите острее, чтобы передняя часть паруса запласкивала, при этом ориентируйтесь именно на дополнительные колдунчики в центре паруса, следя за тем, чтобы они все время работали одинаково, то есть были в равномерном потоке.

### НАБЛЮДАЙТЕ ЗА СИТУАЦИЕЙ ВОКРУГ

Перед стартом гонки, когда адреналин приводит к некоторой нервозности, лучше выходить на дистанцию пораньше. Когда придете в район гонки, приведите лодку в боевое состояние и лавируйте на ветер туда, где будет стоять верхняя марка. Через пять минут, выбравшись подальше от всех лодок и сделав несколько поворотов оверштаг, остановитесь. Если ваш мозг еще не включился, то вот как раз этому самое время. Пока лодка будет потихоньку дрейфовать в полгрота, оглядитесь внимательно вокруг и особенно в направлении верхней марки.

Какого типа волнение, возможно чуть больше или меньше, насколько близко волны друг к другу?

- ✓ Посмотрите внимательно на воду, видны ли пятна с порывами ветра?
- ✓ Можете ли вы легко увидеть наветренную марку и также нижнюю, если они уже стоят?
- ✓ Есть ли какие-то приметные места на берегу, позволяющие быстро сориентироваться для выхода к наветренному знаку?

Вспомните всю свою практику, которую вы накопили, и подумайте, какая форма паруса вам нужна в этих условиях, какой должен быть у него профиль? Теперь перенастройте парус, если это необходимо. Делая все это, не опоздайте на старт. Если есть еще время, идите опять в лавировку в гоночном режиме и рулите так, чтобы сохранять наветренную носовую палубу параллельно линии горизонта. Если чувствуете, что лодка перегружена, что нагрузки высоки, потравите погон и полностью потравите гика-шкот на некоторое время. Затем добирайтесь так, чтобы нок гика постепенно сдвигался ближе к ДП, до тех пор, пока не найдете правильной позиции. Теперь остается проверить это на обоих галсах. Если используете компас, то самое время сделать несколько засечек и вы будете готовы к гонке.

Перечисленные действия являются основой для нахождения скорости хода в лавировку. Заходы ветра и течения описаны подробно различными профессиональными авторами и это все абсолютно необходимо знать, чтобы не проходить на дистанции лишние поло-

вину мили. Вооружение «Финна» состоит из достаточно полного набора инструментов и вам необходимо понимать, что делает каждая оттяжка и для чего это делается, поэтому — включайте мозги. Безусловно, сложно отмахнуться от того факта, что «Финн» требует больше физической формы, чем другие динги, поэтому плохое откренивание не помогает идти быстрее. Хожение на Финне — это смесь физических способностей и интенсивного использования всего арсенала технических элементов парусного спорта. Все, кто когда-либо ходили на Финне, возможно, испытывали дефицит знаний, умений или возможностей в той или иной области. Этот дефицит можно преодолеть за несколько лет, но это можно сделать только, если внимательно наблюдать и понимать, что происходит с вами и с другими яхтами вокруг. Вокруг есть много всего, что стоит видеть и чему стоит учиться.

**ОСНОВА ПОБЕДЫ — РАБОТА С КОМПАСОМ**

В 1991 году на церемонии награждения Чемпионата Европы, Чарльз Куррей (Charles Currey) заметил в своем выступлении, что победитель значительно легче, чем второй призер чемпионата. Большой — значит не всегда лучший, а вот использование мозгов, конечно, очень полезно для победы; постоянное наблюдение и пристальный анализ всей быстроменяющейся окружающей картины — это есть неотъемлемая способность того, кто хочет побеждать.

Следующий важный набор знаний и навыков после настройки яхты и руления — это компас. Также как и все предыдущее, компас должен использоваться с умом, иначе это лишь потеря в ходе и расстоянии. Разумное и эффективное использование компаса может дать вам возможность проходить в лавировку расстояние примерно на 20% короче, чем проходят остальные лодки. Это слишком большое преимущество, чтобы им пренебречь просто от недостатка желания думать, поэтому будьте готовы использовать компас в гонке все время. Он может использоваться в следующих обстоятельствах:

- ▶ определение наклона стартовой линии
- ▶ выбор позиции на стартовой линии
- ▶ нахождение знаков дистанции
- ▶ отслеживание заходов ветра
- ▶ определение, с какого галса следует начинать лавировку
- ▶ определения, когда делать поворот фордевинд

**РАСПОЛОЖЕНИЕ КОМПАСА В ЛОДКЕ**

Достаточно часто на старых лодках можно было видеть два компаса, расположенных симметрично на каждом борту, но на сегодня наиболее популярная позиция для компаса — это расположение его перед швертом в начале швертового колодца. Такое распо-

ложение признано наиболее удобным для считывания показателей, нужно только убедиться, что при поднятии шверт не ударяет в компас.

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОМПАСА НА СТАРТОВОЙ ЛИНИИ**

Возьмите пеленг на направление ветра и пеленг направления, как расположена стартовая линия. Вы считайте, чтобы решить, где стартовать, какой конец линии дает угол, меньший 90 градусов по отношению к ветру и стартуйте у этого конца. Пеленг направления линии помогает и при подходе к подветренному концу стартовой линии. Если курс, которым вы идете, подходит к подветренному концу стартовой линии, совпадает с замеренным ранее направлением линии — то вы на линии, если же больше, то вы находитесь за линией.

**ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ НАПРАВЛЕНИЯ ВЕТРА**

Одно из важнейших действий, которое надо выполнять перед гонкой — это периодическое определение направления ветра или курсов, которыми идет лодка в лавировку на обоих галсах. Тогда, для каждого данного направления ветра в гонке вы будете знать, толи ветер зашел по часовой стрелке (veer), или же он отошел против часовой стрелки (back) от среднего направления и тогда вы будете иметь возможность предпринимать соответствующие действия.

Идите в лавировку некоторое время и следите внимательно за показаниями компаса. Если значения курса увеличиваются, значит, ветер идет вправо (по часовой стрелке), если уменьшаются, значит ветер поворачивает влево (против часовой стрелки). Записывайте на пробной лавировке все значения курса на правом и левом галсах (заметки делают обычно либо прямо на борту несмываемым фломастером, либо приклеивают кусок белого дакрона 10x10 см. и пишут на нем карандашом — прим. переводчика).

Если ветер постепенно поворачивает в одном направлении, то вы должны это знать и видеть и действовать в соответствии. Если вы не будете наблюдать за этим, вы этого никогда этого и не обнаружите. Изменение ветра из-за географических особенностей местности обнаружить сложнее — необходимо пройти значительную часть дистанции, чтобы это понять. Но если дистанция находится по ветру от места выхода в море, тогда можно проверить направление ветра по мере хода полным курсом в район старта. Кстати, это может избавить от необходимости пройти небольшую лавировку перед стартом.

Итак, если ветер поворачивает влево, против часовой стрелки, а вы идете правым галсом, то вы должны видеть, как показания компаса будут уменьшаться. Соответственно, вам надо повернуть на более вы-

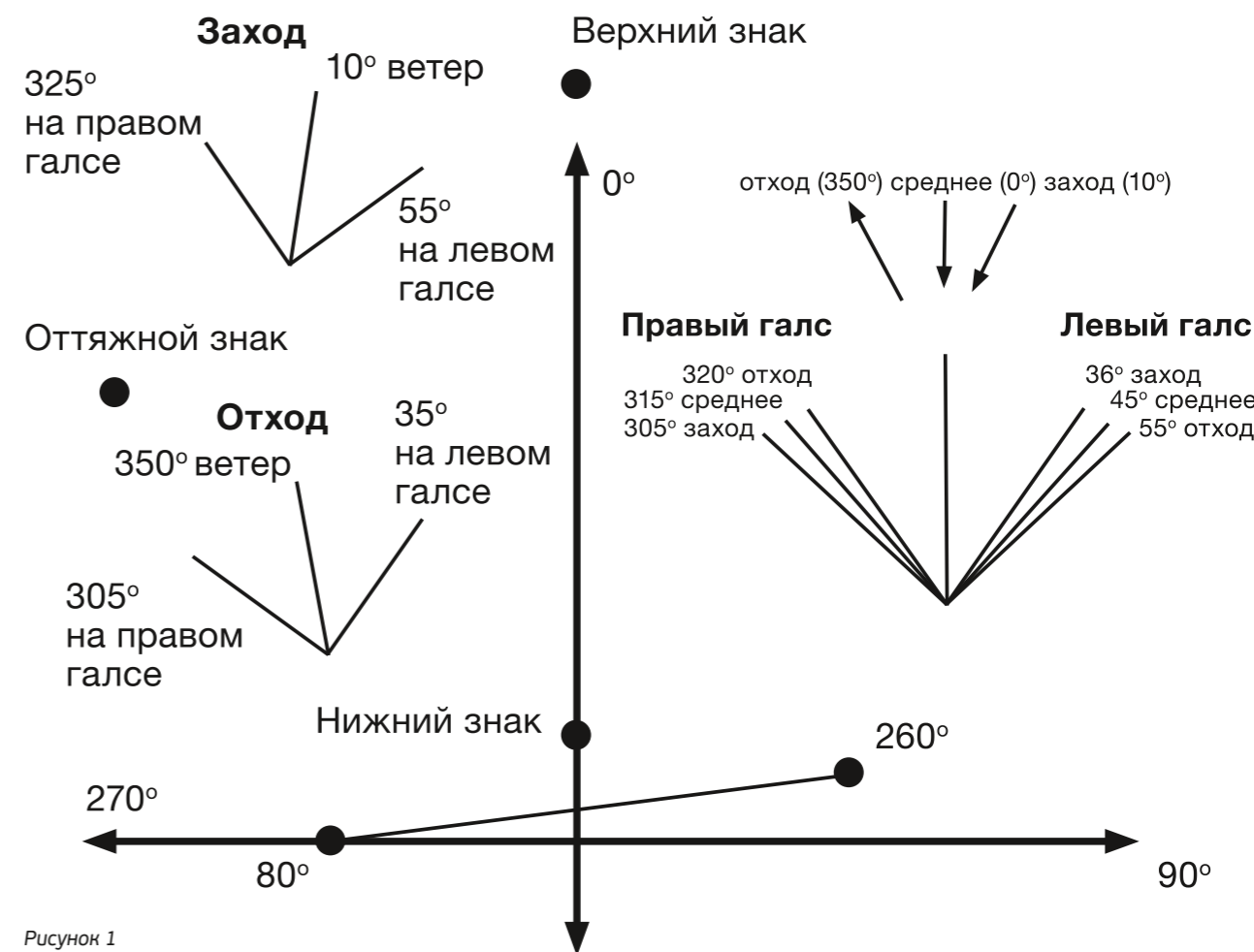


Рисунок 1

годный левый галс. Если ветер затем поворачивает вправо, по часовой стрелке, показания компаса будут увеличиваться, и это означает, что пора поворачивать обратно на правый галс.

Есть простое объяснение тому, почему надо быть на правильном галсе. Дело в том, что продолжение движения со скоростью 5 узлов на неправильном галсе при отклонении ветра на 5 градусов в течение всего 1-й минуты даст проигрыш по отношению к сопернику на правильном галсе порядка 5-ти длин корпусов (22–23 метра). Соответственно, больший заход и более длительное движение в неправильную сторону дают пропорционально большее драматическое отставание.

**ЗАУЧИТЕ ПРАВИЛО:  
КУРС НА ПЛЮС = ПОВОРОТ НА ПРАВЫЙ ГАЛС;  
КУРС НА МИНУС = ПОВОРОТ НА ЛЕВЫЙ ГАЛС.**

Описанная выше процедура записи курсов на правом и левом галсе — это критически важная информация — она позволяет вычислить среднее направление ветра в предстоящей гонке и ключевые направления ветра, по отношению к которым вы будете сравнивать заходы и отходы. Знание среднего направления ветра дает возможность оценить, надо ли поворачивать при небольших от-

клонениях ветра, если при этом компас показывает, что вы в целом идете выгодным галсом. Если, к примеру, компасный курс колеблется от 70 до 90 градусов, то среднее направление ветра должно быть 80 градусов. Тогда, если вы идете правым галсом, и на компасе было 90 градусов, то дальше значения упали до 80 градусов, то пока еще поворачивать не надо. А вот когда значение курса упадет ниже 80 градусов, тогда надо поворачивать и повторять тот же процесс, но уже на новом галсе. Поверьте, это реально легко.

Давайте рассмотрим один конкретный пример с числами для закрепления, возможно что-то в нем и упрощено по отношению к тому, что бывает в реальных гонках, но он покажет самые важные точки принятия решений при использовании компаса (см. Рис. 1).

- ▶ Читаем значения компаса: среднее направление ветра = 0 градусов (45 градусов — компасный курс на правом галсе; 315 градусов на левом галсе), заход = 10 градусов (55 градусов на правом галсе; 325 градусов на левом галсе), отход = 350 градусов (35 градусов на правом галсе; 305 градусов на левом галсе)
- ▶ Направление стартовой линии 260 градусов (если идти к подветренному концу) или 80 градусов (если идти к наветренному



концу линии) — линия наклонена правым наветренным концом на 10 градусов по отношению к среднему направлению ветра

- ▶ Дистанция — треугольник
- ▶ Во время захода, если значения компаса на левом галсе становятся > 45 градусов, поворачиваем на правый галс
- ▶ Во время отхода, если значения компаса на правом галсе становятся < 315 градусов, поворачиваем на левый галс
- ▶ В районе нижней марки начинаем лавировку, ветер = 5 градусов (видим на компасе 50 градусов, идя на левом галсе), принимаем решение повернуть на правый галс
- ▶ На подходе к наветренной марке ветер = 355 градусов (видим 310 градусов на компасе, идя на левом галсе), принимаем решение повернуть на левый галс
- ▶ После огибания на полном курсе ветер = 5 градусов, делаем поворот фордевинд, чтобы идти левым галсом
- ▶ На полном курсе делаем повороты фордевинд в такт с изменениями направления ветра
- ▶ Огибаем нижнюю марку на лавировку, ветер = 350 degrees (видим 40 градусов на компасе на левом галсе), остаемся на левом галсе
- ▶ Поворачиваем в такт заходам ветра, лавируя на финиш

Запись компасных курсов позволяет понять, что происходит с направлением ветра, однако эти записи не смогут сказать, что произойдет в реальном будущем. Читателю настоятельно рекомендуется познакомиться с книгой Дэвида Хоугтона «Стратегия ветра» ('Wind Strategy' by David Houghton), в которой еще более подробно объясняется, как сделать компас потрясающим оружием, какое вы только могли когда-нибудь для себя найти.

### ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ

В управлении яхтой, в том числе и Финном, есть некоторые области, которые могут и должны быть усовершенствованы быстрее и лучше, чем другие. На пример, это такие навыки управления лодкой, которым можно легко научиться, просто потренировать, в которых немедленное улучшение может быть достигнуто сразу за счет правильной техники действий. Более абстрактные навыки и умения, такие как чувство ветра, концентрация, настройка на гонку, практиковать гораздо труднее. Техника поворота оверштаг — это как раз одна из таких областей, которую можно тренировать даже в ходе гонки и теперь мы подробно объясним и проанализируем эту технику.

Для начала зададим, что рулевой находится в позиции откренивания на курсе острый бейдевинд. Теперь опишем комбинацию из положения рулевого,

удлинителя румпеля, гика и особенно predominantly high weight of a Finn, которые дают складываются в уникальную технику, применяемую для хорошего поворота оверштаг.

Заметим прежде только, что конец румпеля должен иметь слегка изогнутый вниз конец. Это дает возможность румпелю полностью двигаться в горизонтальной плоскости, когда вы даете удлинитель румпеля от себя, иначе румпель просто упрется в гик (прим. переводчика: в настоящее время все румпели поставляются именно в таком исполнении).

Делаем поворот оверштаг в следующем порядке:

- ▶ Вы открениваете, гика-шкот в стопоре, гик на палубе, вы готовы к повороту в случае изменения направления ветра
- ▶ Высвободите шкот из стопора и плавно дайте румпель на привод
- ▶ Одновременно с этим сядьте на палубу и снимите с ног нагрузку от откренивания
- ▶ Наклонитесь вперед и вниз, рука с гика шкотом двигается вниз к фут-блоку, это движение позволяет гик подняться и удлинитель румпеля продолжает двигать румпель на подветренную сторону лодки
- ▶ В момент, когда лодка пересекает линию ветра, начинайте двигаться поперек лодки к новому наветренному борту, делая первый шаг ногой, расположенной ближе к корме
- ▶ Удлинитель румпеля держите крепко, и если ветер легкий, то вам лучше добавить момент вращения, чтобы увеличить скорость поворота
- ▶ Как только вы пройдете под гиком, резко верните румпель в положение «прямо» и одновременно встаньте в лодке, удерживая шкот в руке, так чтобы при этом гик оказался в положении добран к палубе на новом галсе (это действие позволяет лодке быстро набрать ход, при этом даже может быть набрано некоторое количество высоты)
- ▶ Ставьте ногу на наветренный борт сразу за откреночный ремень, развернув стопу носком к ДП пяткой к борту, чтобы нога оказалась сразу под ремнем, когда вы сядете на наветренный борт (добавлено переводчиком)
- ▶ Садитесь на новую наветренную сторону, протяните руку со шкотом поперек тела и поставьте гика-шкот в стопор, управляя лодкой рукой, которая держит удлинитель румпеля из-за спины
- ▶ Перехватите удлинитель румпеля освободившейся от гика-шкота рукой (добавлено переводчиком)
- ▶ Контролируйте величину крена с помощью удлинителя румпеля.

На фото — фрагмент из кинограммы поворота оверштаг в исполнении Дениса Карпака, момент встав-

вания в лодке с одновременным добром гика-шкота. Обратите внимание на положение левой стопы спортсмена, она сразу заведена под откреночный ремень.



На следующем фото — Джорджио Погги выполняет завершающую фазу поворота, одна рука ставит шкот в стопор на борту, другая продолжает управлять лодкой «из-за спины».



Итак, такая техника поворота оверштаг позволяет достичь двух важных вещей:

1. быстрый добор паруса (хлопок) дает возможность не терять высоты во время поворота
2. вставание с одновременным добром шкота позволяет добрать гик к палубе, используя по сути только мышцы ног. Это гораздо лучше, чем наполнять парус ветром за счет уваливания, затем лодка закрепится, а потом вы ее открените и будете добирать шкот с помощью рук, которые устанут намного быстрее!

В более легкий ветер используется немного другая техника, поскольку гик расположен выше и не лежит на палубе — это «поворот перекатом». В этом случае рулевой обычно сидит на внутреннем краешке палубы. Когда румпель отдается на подветер и лодка пошла на приведение рекомендуется слегка подбросить гика-шкот и откренить лодку на ветер (сделать мах гротом). Когда гик подойдет ближе к ДП, рулевой должен поднырнуть под гик и в этот момент нырка

гика-шкот должен быть потравлен. На новом галсе гика-шкот должен быть добран в соответствии с силой ветра. Необходимо заметить еще важный момент, что финнисты с большим весом могут даже добиться большего вращения в момент поворота, чем более легкие.

Вы узнаете, что сделали хороший поворот по тому, как лодка «выстрелит» после поворота ровно и с ходом. Разбейте поворот на маленькие компоненты и старайтесь визуализировать себе каждое движение во время поворота — где вы и лодка должны быть в каждый конкретный момент. Потом практикуйте каждую компоненту до тех пор, пока поворот не будет проходить свободно и гладко. Описанные выше элементы техники направлены на то, чтобы поддержать скорость лодки во время поворота, это особенно важно на волнении, когда плохой поворот может полностью остановить лодку.

### ТОНКОСТИ УПРАВЛЕНИЯ

#### РУЛЕНИЕ БЕЗ РУЛЯ

Перо руля — это вообще-то наиболее, скажем так, проблемный способ управления яхтой, поскольку поворачивая руль, вы включаете тормоз. Вместо этого надо пытаться использовать парус, шверт и крен, чтобы достичь того же эффекта — приведения или уваливания яхты. Руление в этом случае происходит более плавно и не сопровождается сопротивлением воды от пера руля.

Чтобы привести лодку:

- ✓ крен под ветер
- ✓ шкот добрать
- ✓ опустить максимально шверт
- ✓ Чтобы увалить лобку:
- ✓ крен на ветер
- ✓ шкот потравить
- ✓ поднять (немного) шверт

Эти техники работают, потому что вы используете силы, действующие на корпус лодки и парус, чтобы действовать управлению. В нормальном положении все силы сбалансированы, поскольку вы хотите двигаться по прямой. Как только вы измените соотношение сил, они начнут работать, чтобы повернуть лодку в одну или другую сторону.

### УПРАВЛЕНИЕ НА МАЛОЙ СКОРОСТИ

В гонке бывают ситуации, когда существенно важно корректно управлять лодкой, двигаясь при этом на небольшой скорости. Например, в плотном старте при большом количестве лодок, когда у вас нет возможности действовать с тем размахом, как бы вам это

хотелось. Если вы хотите взять хороший старт в такой ситуации, вам надо уметь продвигаться среди других лодок в то место, куда вам надо и тогда, когда вам это надо! Это умение не приходит легко, а только с опытом и практикой. Далее разберем четыре базовых маневра, в которых вы должны достичь мастерства. Это — остановка, разгон, движение под ветер и движение на ветер.

### ОСТАНОВКА

Если вы обнаружили, что подходите к стартовой линии слишком рано, то вам надо уметь остановить лодку и, возможно, отойти даже немного назад. Наилучший способ быстро остановить «Финн» — это шагнуть вперед, упереться и вынести гик на ветер так, чтобы грот наполнился ветром с обратной стороны. Не держите грот слишком долго, поскольку вы довольно быстро можете пойти назад — это последнее, что вы хотели бы сделать в момент плотного старта. Надо лишь остановить лодку и затем стоять на месте, используя руль и шкот. Будьте внимательны, чтобы не застрять на месте, поскольку затем вы действительно начнете двигаться назад и будет достаточно проблемно перейти к разгону.

### РАЗГОН

Способность быстро разогнать лодку с места отличает хороших рулевых от остальной массы. Это означает, что вы можете:

- ▶ уйти со старта наиболее быстро
- ▶ быстро разогнать лодку после поворота
- ▶ лучше огибать марки дистанции

Если рулевой способен делать все это, добиваясь по сравнению с другими преимуществ в 1 корпус, то это даст ему большое преимущество (складываем 5 огибаний знаков, 10 поворотов оверштаг на лавировке, 3 поворота фордевинд = 38 длин корпусов = 171 метр!)

Таким образом, необходимо уметь ускорять лодку до максимальной скорости за минимальное время. Представим, что вы неподвижны и стоите практически в левентик. Закрените лодку под ветер, увалитесь (гребаните пару раз рулем резко на увал) и затем открените лодку на себя, добывая одновременно шкоты и приводясь к ветру. Эти движения должны вытолкнуть лодку вперед. Это примерно такое же действие, как и мах на ветер гротом в повороте перекатом.

Если вы застряли в положении против ветра и не можете повернуть лодку и начать движение быстро, то возьмите гика-шкот прямо у гика или прямо за сам гик и вытяните его на ветер. Нос лодки должен быстро соскользнуть под ветер, не забудьте положить руль от себя, так как у вас пойдет небольшой задний ход, затем бросайте шкот, добирайтесь и вперед.



На фото — Джорджио Погги выполняет маневр уваливания на старте гонки.

### ДВИЖЕНИЕ ПОД ВЕТЕР

Возможно вам понадобится съехать немного на подветер, например, если вы вышли немного раньше на стартовую линию или за нее, и вам надо отработать назад, а времени на то, чтобы обогнуть концы линии и занять позицию снова уже нет. Сидение с потравленным гротом не поможет, рекомендуется поднять шверт. В этот момент вы начнете быстро дрейфовать по ветру. Держите шверт поднятым пока не решите, что вы пришли в нужную позицию. Подобным образом вы можете срейфовать перед стартом к наветренному концу стартовой линии (если, конечно, у вас с подветра нет соперников — прим. переводчика).

### ДВИЖЕНИЕ НА ВЕТЕР

Легитимных способов заставить двигаться лодку на ветер нет, но это может быть сделано за счет двух быстрых поворотов оверштаг. Это реально требуется, например, чтобы занять или сохранить лучшую позицию на стартовой линии по отношению к подветренной лодке. Приведите резко лодку к ветру и, как только нос лодки пойдет на увал, тут же сделайте поворот обратно. Фокус и мастерство состоит в том, чтобы сделать эти маневры без движения лодки вперед. Это легко сделать на встречном течении, практически невозможно на попутном, и возможно делать с большой пользой для себя на спокойной воде.

### ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ «ФИННОМ» НА ПОЛНЫХ КУРСАХ

Хожение на Финне по ветру в сильный бриз — это наверно самая большая награда и самое большое удовольствие из всех парусных удовольствий. Это возбуждение от власти над скоростью, это скольжение с волны с брызгами летящими над головой — это то, что надо испытать на себе, чтобы быть признанным

финнистом. Не смотря на то, что большинство гонок выигрываются или проигрываются на лавировках, необходимо сказать также, что проигрыш (или выигрыш) на полном курсе довольно трудно отыграть затем на лавировке. Скорость на полном курсе в основном зависит от концентрации и баланса в гонках в слабый ветер, но еще больше зависит от силы, техники и координации в сильный ветер.

### БАЛАНС И РУЛЕНИЕ

Когда вы идете на Финне в лавировку в хороший бриз, энергичное руление достаточно часто необходимо, чтобы идти с максимальной скоростью. А вот когда вы идете полным курсом, обычно картина полностью противоположная, перо руля действует как тормоз каждый раз, когда вы его используете. Вы должны нацелиться на то, чтобы использовать руль так мало, как это только возможно, потому что как только вы его поворачиваете, вы тем самым снижаете скорость лодки. Вместо того чтобы крутить рулем, управляйте ею с помощью баланса (крен на ветер или под ветер) и постоянной работы с гика-шкотом. На лавировке лодка должна преимущественно идти на ровном киле, а на полном курсе она должна быть накрена на ветер на фордевинде и на подветер на бакштаге. Однако будьте осторожны с креном на подветер, любой порыв может заставить вас врасплох и доставить неприятные хлопоты.

Крените лодку, чтобы помогать рулению. «Финн» можно повернуть на привод или увалить и сделать поворот фордевинд даже быстрее, если использовать комбинацию из крена и работы шкотами. Понятно, что обойтись без руля совсем невозможно, но когда уж приходится им пользоваться на полном курсе, надо это делать нежно и плавно так, чтобы не гасить скорость. Одно финальное замечание, убедитесь, что во всей вашей рулевой системе нет никаких люфтов. Все части должны сопрягаться друг с другом плотно, чтобы лодка реагировала мгновенно на действия рулем, а не спустя даже доли секунд после. Также убедитесь, что ваши гика-шкоты имеют достаточную длину, чтобы вы могли потравить гик на угол до 100 градусов от ДП.

### РАБОТА ШКОТАМИ

На полном курсе управлять гротом можно беря шкот напрямую с гика. Это дает гораздо большее чувство тяги паруса. Вы можете чувствовать даже самые легкие усиления и ослабления ветра или изменение направления ветра и реагировать на них гораздо быстрее. Но если ветер усиливается, то вы начнете испытывать трудности, удерживая грот в руке на одном шкоте. Поэтому имеются другие способы, как работать со шкотом, но не использовать при этом все три блока, добываясь через фут-блок.

Первый вариант — закрепите конец шкота в стопоре или же дайте проскользнуть всему шкоту вплоть до момента, когда стопорный узел на конце шкота упрется в фут-блок (этот вариант не применяется на галфинде). Вы можете работать тем концом шкота, который идет с блока на гике или же взять шкот от блока на погоне.

Второй вариант — возьмите шкот перед фут-блоком и работайте с ним напрямую от блока на гике.

В средний и сильный ветер работа с гротом через меньшее количество блоков дает преимущество при использовании пампинга, а пампинг, хоть и не всегда дозволенное, но самое эффективное средство для ускорения движения лодки на полном курсе. Однако хороший пампинг требует сил и хорошей физической формы, требует сильных рук и хорошей техники, чтобы иметь возможность делать это эффективно.

### ОЧЕНЬ ЛЕГКИЙ ВЕТЕР

Для того чтобы идти с относительно высокой скоростью в слабый ветер необходимо максимально уменьшить смоченную поверхность корпуса. Вся поверхность, которая погружена в воду обуславливает трение и объем воды, который тащит за собой корпус. На бакштаге рекомендуется садиться достаточно далеко вперед, иногда даже перед погоном так, чтобы поднять область корпуса у транца над водой. В это же время дайте лодке крен. Это уменьшит всю площадь корпуса, имеющую контакт с водой. Все движения в лодке должны быть сведены к минимуму, поскольку каждое может вытряхнуть остатки ветра из грота. Такая экстремальная техника используется только в очень слабый ветер, когда ветер усиливается, вес тела переносится обратно назад, так чтобы перо руля было достаточно погружено в воду для эффективного управления лодкой. Устойчивый поток ветра, обтекающий парус — это обязательное условие для наличия хода в слабый ветер. Приводитесь до достаточно острого бакштага, чтобы набрать ход, затем можно постепенно уваливаться, но при этом надо сохранять крен под ветер, чтобы парус также сохранял свою форму.

#### Сводка по бакштагу в очень легкий ветер

- ▶ крен под ветер
- ▶ открытая задняя шкаторина
- ▶ сохраняйте покой в лодке
- ▶ минимальное натяжение гик-оттяжки
- ▶ используйте всю полноту паруса

На фордевинде шверт должен быть полностью поднят и немного опущен на бакштаге. Общее правило говорит, что шверт надо опускать на столько, чтобы лодка двигалась по прямой. Если шверт будет опущен недостаточно, то лодка будет соскальзывать вбок. Шверт



также дает смоченную поверхность и тянет воду, поэтому используйте его площадь и глубину минимально. Еще одна важная снасть — это завал-таль в виде резинового жгута, чтобы удерживать гик на подветренном борту. Без этой снасти лодка не может быть закреплена на ветер на фордевинде или на полном бакштаге, потому что гик будет падать под своей тяжестью обратно в ДП лодки.

В слабый ветер грот на полном курсе должен быть достаточно плоским с открытой задней шкаториной. Гик-оттяжка набита слегка или вовсе расправлена. Набитая гик-оттяжка закрое заднюю шкаторину и убьет скорость. Отпустите оттяжку галсового угла, чтобы увеличить пузо паруса в его нижней части, и постоянно работайте шкотами.

#### Сводка по фордевинду в очень легкий ветер

- ▶ шверт поднят полностью
- ▶ грот потравлен до 90 градусов к ДП
- ▶ вес тела переносим вперед
- ▶ рулим с помощью крена и работы шкотами
- ▶ гик-оттяжка едва набита
- ▶ завал-таль для удержания гика
- ▶ крен на ветер
- ▶ ищем ветер, чтобы выдувал форму паруса (иначе переходим на бакштаги — прим. переводчика)

#### СРЕДНИЙ ВЕТЕР

По мере усиления ветра необходимо начать добирать гик-оттяжку, чтобы задняя шкаторина не вываливалась за мачту. Если это допустить, то возникает момент сил, способных перевернуть лодку через наветренный борт. Однако если этот момент контролировать, то эта техника в сочетании с ходом в увал (обратный бакштаг) может давать высокую скорость. Для хождения обратным бакштагом необходимо иметь достаточный твист грота. Ослабляйте гик-оттяжку, чтобы увеличить твист задней шкаторины, и она смогла бы больше выйти подветер, когда идете обратным бакштагом и наоборот, добирайте, чтобы уменьшить твист и вернуть шкаторину назад, когда приводитесь до бакштага.

На полном курсе мачта оказывает негативное влияние на аэродинамику паруса, делая хождение обратным бакштагом для Финна с его вооружением типа кэт даже эффективнее, чем хождение в бакштаг и, уж тем более чем в чистый фордевинд. Когда «Финн» идет обратным бакштагом, ветер заходит в парус со стороны задней шкаторины грота, поэтому закрытая задняя шкаторина — это барьер на входе ветра в парус. Чтобы полностью использовать преимущества хода в обратный бакштаг, гика-шкоты должны быть достаточной длины, чтобы дать возможность гик устремиться

на угол до 100 градусов от ДП (чтобы добавить им длины травите погон до борта).

#### Сводка по фордевинду в средний ветер

- ▶ шверт поднят
- ▶ гик-оттяжка слегка набита
- ▶ гик потравлен на 90 градусов
- ▶ шкот берем напрямую с гика
- ▶ крен на ветер

В средний ветер на полном курсе необходимо сдвигаться больше назад, чтобы улучшить управляемость лодки и поднять нос выше из воды (особенно важно, когда ветра достаточно для начала глиссирования). Парус нужно слегка уплотнить, иначе лодку будет сложно контролировать. Набивание гик-оттяжки без уплотнения паруса приведет к закрытию задней шкаторины грота, что в свою очередь приведет к излишней приводимости лодки к ветру. Это устраняется за счет уплотнения нижней части грота так, чтобы задняя шкаторина открылась. Также шверт должен быть слегка опущен, чтобы придать лодке большей стабильности на курсе фордевинд и не проскальзывать вбок на бакштаге. Гика-шкот требует постоянной работы. Травите его пока грот не начнет слегка заплоскиваться и затем добирайте, пока подветренные колдунчики не покажут, что грот перебран, затем опять травите до легкого заплоскивания передней шкаторины и так все время.

#### Сводка по бакштагу в средний ветер

- ▶ постоянно отрабатывайте порывы ветра и волны
- ▶ доберите гик-оттяжку, чтобы грот работал равномерно по всей высоте
- ▶ сидите дальше назад, чтобы поднять нос
- ▶ небольшое натяжение на оттяжках шкотового и галсового углов
- ▶ держите лодку на ровном киле

#### НАСТРОЙКА ФОРМЫ ГРОТА НА БАКШТАГ

Фундаментальное требование для успешного хода в бакштаг — это одинаковый угол атаки паруса к ветру в районе передней шкаторины. Отрегулируйте полноту и профиль грота в соответствии с ветровыми условиями и затем доберите гик-оттяжку на столько, чтобы колдунчики на передней шкаторине работали синхронно. Если ветер слабеет, то будет меньше усилий на переднюю шкаторину, она закроется и парус будет работать хуже. Ослабьте гик-оттяжку, пока колдунчики не начнут опять работать все вместе. Если ветер усиливается, давление на переднюю шкаторину увеличится, твист увеличится. В результате передняя шкаторина не будет работать равномерно



по всей высоте. Добейте гик-оттяжку, чтобы привести грот в нужное состояние — прикрытая задняя шкаторина и выпрямленная передняя. Если вы не добрали гик-оттяжку — это будет видно по заплоскиванию передней шкаторины, а если переберете, колдуны на задней шкаторине будут выглядеть безжизненными и не будут развеваться в потоке сходящего с грота воздуха. Таким образом видно, что на попутном курсе, проходимом в бакштаг, гик-оттяжкой надо работать постоянно, почти так же как и гика-шкотом для того, чтобы сохранять оптимальную форму грота.

#### ПРИОРИТЕТЫ НА КУРСЕ БАКШТАГ

- ▶ лодка должна быть в балансе (не приводиться и не уваливаться), чтобы минимизировать руление и дрейф
- ▶ постоянная работа со шкотом в соответствии с изменениями направления ветра
- ▶ настройка грота — ровная передняя шкаторина, задняя отвечает за силу тяги
- ▶ настройка грота на порывах и затишьях с помощью гик-оттяжки и шкота
- ▶ предпочтительны чистый ветер и свободное пространство, чтобы реализовать стратегию

#### ВОЛНЫ

Не вызывает никаких сомнений, что рулевой, способный использовать волны на пользу может иметь большое преимущество перед теми, кто этого делать не может. В основе своей эта техника содержит наблюдение за подходящей сзади волной, управление лодкой с помощью шкота, баланса и немного рулем чтобы поймать волну, затем скольжение (серфинг) с волны вниз, потеря ее, и затем поиск и посадка на новую вол-

ну. Стремитесь всегда быть в ложбине между волнами и вы будете катиться с волны. Если вы будете стремиться к гребню волны, то вы всегда будете взбираться на холм, а это будет вас тормозить. Когда оседлаете волну, рулите в самую нижнюю точку, которую только видите, так вы будете дольше катиться вниз с волны. Если ветра достаточно много вы возможно начнете утыкаться носом вопереди идущую волну. Приводитесь или уваливайтесь и садитесь на новую волну прежде, чем вы воткнетесь в волну впереди себя. Втыкание в волну не только снизит значительно вашу скорость, но у вас появляется значительный риск брочинга (неконтролируемого приведения). Если ветер не столь силен, чтобы дать возможность идти со скоростью волн, то волны вас будут догонять, гребни волн будут проходить под корпусом лодки. В момент подхода волны под корму делайте мощный пампинг (максимум 3 маха гротом на 1 порыв или 1 волну), чтобы ускориться и сохранить позицию на волне так долго, как это только возможно, направляйте нос лодки в самую нижнюю точку воды вокруг вас, таким образом вы всегда будете двигаться быстро. Когда вы сойдете с волны, приводитесь и ищите следующую волну, на которую можно сесть и прокатиться, и на ней уваливайтесь, делая опять пампинг, чтобы начать серфинг.

#### ПОЛНЫЙ КУРС В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

Управление «Финном» на полном курсе в сильный ветер требует сильных рук и быстрых отработанных рефлексов. Ваша первая задача — не давать носу лодки зарываться в волну, потому что это не только снижает скорость, но и приводит к высокому риску опрокидывания и это бывает тем зрелищнее, чем более полным курсом вы шли. Поэтому смещайтесь достаточно сильно назад, чтобы поднять нос лодки. Работайте со шко-



тами постоянно, либо от гика, либо даже из фут-блока, поскольку это дает лучшее положение для тела — вас не может вытащить из лодки порывом ветра, а может только втащить в нее.

Порывы ветра необходимо отрабатывать следующим образом. На бакштаге на порывах надо уваливаться, чтобы дольше оставаться в области сильного ветра, на затишье приводитесь и ищите следующий подходящий порыв.

На фордевинде стоит приводиться на шквалах, чтобы лодка перешла в режим глиссирования и уваливаться на ослаблениях. Однако в условиях близких к борьбе за выживание стоит наоборот уваливаться на сильных порывах, чтобы уменьшить крен и легче контролировать лодку и немного приводиться, когда становится возможным перевести лодку в режим глиссирования, идя на ровном киле.

**Сводка по фордевинду в сильный ветер**

- ▶ сохраняйте грот достаточно плоским
- ▶ поднимайте шверт наполовину
- ▶ сидеть больше назад
- ▶ набивать гик-оттяжку, но не настолько, чтобы упереться гиком в волну
- ▶ отпускать гик-оттяжку во время поворота фордевинд

Потравленная гик-оттяжка и плоский грот — критически важные факторы для успешного поворота фордевинд в сильный ветер. При такой настройке гик уходит выше вашей головы и на нем становятся



Фотография: Jonathan Haare

меньше усилия. Также старайтесь быть осторожным с добиванием гик-оттяжки на бакштаге. Порыв может закрепить вас на столько, что гик упрется в воду с подветра и лодка перевернется. Возможно в каких-то других классах яхт весом тела и можно выдернуть гик из воды, но на «Финне» это практически невозможно. Поэтому старайтесь держать лодку на ровном киле или же с легким креном на ветер и травите слегка гик-оттяжку, если видите, что гик начинает цеплять воду. Волны, разумеется, только усложняют ситуацию и надо различать, когда лодка кренится в ритме с проходящей волной, а когда из-за неправильного положения гик-оттяжки и шкотов.

Решение о том, на сколько надо выбрать шверт — принимается индивидуально. Грубая ориентировка — угол шверта на уровне колодца. Опускание больше обычно уже излишне, а меньше делает лодку плохо контролируемой на волне и порывах, но вы можете опускать меньше шверт, если вы уверенно контролируете лодку.

**СКОРОСТЬ НА ПОЛНОМ КУРСЕ**

На лавировке та лодка приходит первой на знак, рулевой которой лучше отработал заходы ветра, учел течение и т.д., говоря короче, прошел наименьшее расстояние, какое только возможно. На полном курсе скорость лодки имеет большее значение, чем расстояние, которое надо пройти. Всегда стремитесь идти по свободной воде и чистому ветру. Битая волна и прикрытый ветер драматически влияют на скорость, поэтому старайтесь прокладывать маршрут в стороне от других лодок и препятствий. Возможно это будет достаточно кружной маршрут к нижней марке, но если вам удастся поддерживать на нем высокую скорость, в то время как другие будут идти со скоростью половины от возможной, вы обязательно окажетесь у нижней марки быстрее.

На постоянном по направлению ветре всегда пытайтесь увеличить тягу паруса, травя гик-оттяжку и уваливаясь до обратного бакштага, поднимая шверт и уменьшая площадь смоченной поверхности. А вот на изменчивом по направлению ветре хождение обратным бакштагом может оказаться более медленным, поскольку лодка будет стремиться сделать поворот фордевинд и понадобится больше работать рулем, чтобы удерживать ее на курсе. Поэтому лучше подобрать гик-оттяжку и идти чистыми бакштагами, поддерживая максимум тяги на гроте.

**ПРОДВИНУТОЕ УПРАВЛЕНИЕ «ФИННОМ» НА ПОЛНЫХ КУРСАХ**

В настоящем руководстве излагался набор достаточно очевидных техник, применение которых позволяет рулевым, ходящим в середине флота, получить больше шансов на выигрыш. Чековая книжка не нуж-



Фотография: Jonathan Haare

на, нужен только энтузиазм работать со своей лодкой, мачтой и пером руля. Однако есть еще несколько деталей на которых стоит задержаться, например — аденозинтрифосфат (АТФ).

Лавировка связана с большими нагрузками на ноги, на верхней марке наступает небольшое расслабление, но далее могут следовать нагрузки на ноги и руки на полном курсе, поскольку необходимо работать с волнами, делать пампинг и работать с силой до самой нижней марки. Делая все это можно и запыхаться.

**ЭНЕРГИЯ**

Проще говоря, чтобы ваши мышцы нормально работали, необходима поддержка АТФ (АТФ — это нуклеотид, который играет исключительно важную роль в обмене энергии и веществ в организмах, в первую очередь это соединение известно как универсальный источник энергии для всех биохимических процессов, протекающих в живых системах), который обеспечивает сокращение ваших мускульных волокон. Чтобы организм продуцировал АТФ в достаточном количестве, необходимо наличие в крови глюкозы и большого количества кислорода. Если мышцы испытывают недостаток кислорода, то организм начинает тратить больше глюкозы, извлекая сахар из крови. Далее в мышцах начинает образовываться молочная кислота, которая не только становится причиной боли и судорог в мышцах, но и заставляет работать вашу печень, чтобы вывести токсины из организма, поэтому вы истощаетесь еще быстрее. Есть простое средство, чтобы избежать этих проблем в гонке. Вам нужны большие легкие и сильное сердце, чтобы получать больше кислорода и толкать его быстро к мускулам. Забудьте таблетки с глюкозой, она поступит в мышцы

слишком поздно, а лучше дышите глубоко и равномерно — это ваш единственный шанс. К счастью это возможно — расширить ваши легкие. Бег, плавание, езда на велосипеде, танцы и все подобное, что повышает ваш пульс на 15 минут или больше в день — применимо в этом случае.

Чтобы реально идти быстро на полном курсе вы должны быть мобильны, работать шкотами напрямую с гика или через один блок, затем иметь достаточное спокойствие, чтобы обогнуть четко нижнюю марку и встать на правильный галс на следующую лавировку. Это все требует хорошей физической формы. Этот аспект хождения под парусом на «Финне» не может быть легко выброшен из головы, если вы хотите делать это лучше.

**УПРАВЛЕНИЕ НА ПОЛНОМ КУРСЕ**

Румпель — это конечно серьезный инструмент для работы. Но вообще-то было бы неплохо от него избавиться! Используемый плохо он в ответе за многие проигранные гонки и потерянные места гораздо больше, чем многие другие части лодки. Причина этому то, перо руля становится супер-тормозом при грубом и неправильном обращении с ним. Руль должен использоваться в сочетании со всеми другим элементами, способными поворачивать лодку. Имеется в виду крен на ветер в сочетании с отклонением назад корпуса, чтобы увалить лодку и крен подветер с отклонением корпуса вперед для приведения. В это же время надо соответственно работать с гика-шкотом — травить на уваливании и добирать на приведении.

Если вы имеете сильное ощущение наветренного руля, то это может быть, потому что грот вы чуть перебрали, идете с креном подветер, не открениваете, или шверт опущен слишком низко. В любом случае,





излишний наветренный руль тормозит лодку, вы пропускаете волны не обруливая их, лодка позже выходит на глиссирование и, постепенно, вы отстае от других лодок. Если есть сомнения, что это именно так, давайте их разрешать. Управляйте своей парусной яхтой!

Безусловно, руль реально нужен в какой-то степени на полном курсе, но в разумной мере в соответствии с ветром и волнением. В легкий ветер на руле не должно быть никаких усилий — добейтесь нейтрального руля, перо должно обтекаться равномерно с обеих сторон. Чтобы достичь этого, добейтесь настройками лодки такого состояния, чтобы на ровном киле вы могли держать удлинитель румпеля лишь кончиками пальцев и сохранять при этом одно положение корпуса. Если вам надо двинуться, сделайте это постепенно. Двигайтесь в лодке плавно, исключая какие-то тактические ситуации. Если надо посмотреть вокруг, поверните только голову, а не все тело или вы собьете лодку с хода.

В средний бриз, но еще до того, как можно глиссировать или делать серфинг с волны, небольшие волны будут стучаться в корпус и перо руля. В этом случае надо дать рулю немного вилять в изменчивом потоке воды, удлинитель румпеля колеблется с амплитудой на 2–3 см в каждую сторону от средней позиции. Снова повторим, ведите лодку с помощью крена, чтобы удерживать ее на курсе, и меняйте курс с помощью всех трех компонент управления: парус, крен и руль.

В сильный ветер правильное руление особенно критически важно: порывы бросают лодку на привод, волны встают перед носом лодки. Ключ к успеху — упреждение! Потравите грот и дайте крен на ветер, если надо увалить под пришедший порыв. Отклоняйтесь назад, когда встречаете большую волну, пытающуюся превратить вашу лодку в субмарину. Только

не сидите как истукан, двигайтесь в лодке и сохраняйте ее в балансе. В затишьях поднимайте взгляд и крутите головой в поисках темных пятен на воде, они показывают порывы.

#### ТЕХНИКА НА ВОЛНЕНИИ

Перед тем как удачно поймать волну и выйти на глиссирование необходимо минимально работать рулем (можно сказать и по другому — на руле не должно быть никаких усилий). Преимущество от быстрого выхода на глиссирование может быть не достигнуто, если тормозить лодку пером руля. Держите это постоянно в голове. На высокой скорости шверт обычно является причиной приведения лодки к ветру и соответственно возникновению крена, поэтому поднимите его практически до конца. Идея в том, чтобы идти большей частью во впадине между волн, чтобы лодка все время соскальзывала вниз с волны. Лодку при этом нужно держать на ровном киле, а рулевой должен постоянно работать шкотами и отклонять корпус наружу или внутрь лодки. Помните, на высокой скорости большое перо руля «Финна» может оказать драматическое влияние на курс лодки, поэтому работайте им плавно. Глиссирование на скате волны довольно часто приводит к рискованным ситуациям. Чтобы сократить опасность слегка приведите, доберитесь и отклонитесь назад, помогая носу лодки подняться и уклониться от масс воды, которые вы догоняете. Затем ищите новую возможность начать глиссировать снова.

Для некоторых финнистов пампинг представляется чем-то запрещенным, однако, это факт жизни на всех многонациональных акваториях все топ-рулевые используют эту технику, как только позволяют правила. Поэтому мы все должны научиться использовать эту технику эффективно (заметим только,

что плохой пампинг может наделать больше вреда, чем принести пользы). До трех рывков шкотом можно и нужно делать, когда нос лодки оказывается на гребне уходящей волны, и в это же время смещайтесь всем телом вперед, чтобы бросить нос лодки в ложбину, подбирайте шкот в соответствии с выросшей скоростью лодки и смещайтесь немного назад чтобы сохранить нос лодки над водой. Если вы глиссируете с громадными пластами воды, поднимающимися от носа лодки до половины высоты мачты, то вам надо пересечь дальше назад!

Поддерживайте скольжение так долго, как это возможно, важно больше практиковать это в правильных условиях. Метод продления содержит в себе мягкий слалом вокруг линии спуска по ветру между большими волнами опять же в комбинации с управлением креном, шкотами и рулем. В условиях короткой и битой волны пробуйте проходить волны приводясь или уваливаясь, но всегда уходите от прочь от более высоких волн, идущих перед вашей волной. В этом случае, когда серфинг закончиться вы не сможете забраться на стену воды, а будете вынуждены отворачивать, гик упрется в воду и оверкиль! Даже если вы слегка побаиваетесь, старайтесь поддерживать агрессивный ход и использовать элементы, описанные выше — не валяйте дурака. Если же, однако, вы достаточно устали, отпустите гик-оттяжку, опустите больше шверт, садитесь прямо на заднюю палубу, доберите шкот, и рулите, чтобы сохранить мачту в вертикальном положении. Если лодка кренится на вас — руль от себя на привод, руль на себя, если лодку приводит на ветер.

Существенный объем практики поможет вам прогрессировать с технической точки зрения, а хорошая физическая форма и гибкость важны для того, чтобы дольше сохранять активное движение.

#### ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД НА «ФИННЕ»

Фордевинд на «Финне» относится к тому виду маневров, который требует практики и легко совершенствуется с практикой. Однако, очень важно визуально представлять себе, что вы хотите добиться во время поворота, где вы должны быть в лодке и что нужно делать всякий раз в перед поворотом, во время поворота и после поворота. Как вы заходите в поворот и как вы выходите из поворота, является, возможно, более важным, чем сам поворот, поскольку именно в эти моменты ошибки делаются наиболее часто. Существует несколько техник для осуществления поворота фордевинд, выберите одну из них комфортную для себя и делайте ее уверенно в любых условиях.

#### ПОДГОТОВКА

Некоторые аспекты техники подходят ко всем техникам поворота фордевинд. Главная идея — проде-

лать поворот так, чтобы лодка не потеряла скорости, сделать это, плавно и спокойно с минимумом суеты. Чтобы дать себе достаточно места под гиком, гик-оттяжка должна быть достаточно ослаблена. В сильный ветер это особенно важно, так как надо подобрать гик так, чтобы задняя шкаторина грота не выходила за мачту. Набитая оттяжка гика даст вам большее ускорение после поворота, но надо остерегаться низкого гика. Потравленная оттяжка даст возможность сделать поворот более безопасно, но не даст возможность хорошо разогнаться после переброски грота из-за того, что задняя шкаторина грота будет открыта. Положение шверта должно отвечать следующему компромиссу — опущен слишком много, так, что лодка может «споткнуться» и перевернуться на повороте и опущен слишком мало, так, что лодка проскальзывает вбок. В целом устанавливайте шверт в позицию, когда его угол задний угол слегка поднимается над швертовым колодецом. Это дает примерно 10 дюймов (25 см) шверта под лодкой. Гика-шкоты должны свободно проходить в блоках, не цепляться за дельные вещи и пр. в лодке, не должны скручиваться и застревать в блоках.

#### КОГДА ДЕЛАТЬ ПОВОРОТ

Если у вас есть достаточно времени, то есть только один самый правильный момент для поворота фордевинд в сильный ветер. Делайте поворот в тот самый момент, когда лодка идет с наибольшей скоростью с самой большой волны, которую вы поймали. В этот момент можно быть уверенным, что на гроте имеется наименьшее давление и его будет легко перебросить на другую сторону. Также, когда гик перейдет на новую подветренную сторону, на нем будет немного тяги (помним, что вы еще скользите вниз с волны), и лодку будет легко контролировать пока вы будете занимать позицию в копите на новом галсе. На действительно большой волне вы даже обнаружите, что гик будет сопротивляться перейти на другую сторону лодки и парус какое-то время будет заполаскивать в ДП. Это происходит потому, что вы обгоняете ветер, скользая достаточно быстро с волны. В этом случае наблюдайте, когда лодка начнет замедляться и удостоверьтесь, что гик будет переброшен именно на ту сторону, куда вы хотели.

#### УПРАВЛЕНИЕ РУЛЕМ

Управление рулем — очень важная часть поворота фордевинд. В сильный ветер то, как вы управляете рулем на входе и выходе из поворота, определяет, насколько успешным будет поворот, то есть буквально перевернетесь вы или нет. Вы должны управлять лодкой уверенно в момент поворота. Не стесняться и не отступать — именно нерешительность неизменно является причиной перевертывания на повороте фордевинд в ветреную погоду или значительной потери ско-



рости в легкий ветер. Теперь главное — достаточно часто стоит рулить в повороте так, чтобы прочертить на воде след в виде латинской буквы S — уваливайтесь достаточно на поворот, и в момент переброски грота снова уваливайтесь, чтобы восстановить свой первоначальный курс.

### СПОСОБЫ ПОВОРОТА

Существует два принципиально разных способа делать поворот фордевинд. В одном способе вы располагаетесь лицом к гика, когда он проходит линию ветра над вами, а в другом — вы располагаетесь спиной к нему. Способ, которым вы воспользуетесь, может меняться в зависимости от обстоятельств, в которых вы находитесь, хотя в принципе лучше освоить один способ и быть в нем отличником. Возможно, однако, вы иногда будете вынуждены сменить способ, на пример в очень ветреную погоду в экстренный поворот, чтобы избежать другой лодки или препятствия.

### ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД ЛИЦОМ К ГИКУ

Если вы работаете шкотом через фут-блок, не напрямую с гика, тогда во время поворота возьмите как минимум один конец с гика, а лучше возьмите в руку все шкоты, идущие с гика, чтобы перекинуть гик. Не пытайтесь сделать поворот коротким рывком через фут-блок (исключая такие ветровые условия, когда вы заняты выживанием). Дело в том, что потребуются довольно длительное время, чтобы гик среагировал на ваш рывок, взятие шкотов напрямую от гика дает гораздо более точную реакцию на действие, это более надежно.

В легкий ветер, когда фордевинд делается с бакштага на бакштаг, лодка может быть закреплена на ветер так, чтобы гик начал падать вниз. В тот момент, когда гик пересечет линию ветра, закрепите лодку в другую, ставшую наветренной стороной. Если ветер усиливается, то лучше все время вести лодку вовремя поворота на ровном киле. Важно стараться потянуть грот в тот момент, когда ветер дует в подветренную четверть. Соответственно, техника такова:

- ▶ слегка доберитесь, ослабьте гик-оттяжку, и переложите удлинитель румпеля в противоположную от себя сторону;
- ▶ уваливайтесь, пока ветер не будет направлен в подветренную четверть;
- ▶ возьмите шкоты напрямую от гика, рваните гик уверенно на себя, так сильно, как только позволяет ваша рука;
- ▶ как только гик пройдет над головой, сделайте шаг поперек лодки той ногой, которая была ближе к корме, встав при этом в лодке лицом вперед;

- ▶ удлинитель румпеля окажется у вас за спиной, в этот момент надо четко отруливать в противоход тому, куда стремится лодка. Обычно лодка пытается продолжить циркуляцию и привести к ветру, в этом случае надо достаточно резко дать рулем на увал, чтобы это предотвратить (2-я половина буквы S);
- ▶ когда лодка пошла устойчиво по прямой, бросьте удлинитель на борт или сядьте на него, поменяйте руку, которая держит шкот и возьмите удлинитель свободной рукой (в легкий ветер смена рук может быть произведена стоя, сразу после переброски гика);
- ▶ доберите гик-оттяжку, потравите шкот и настройтесь на новом курсе.

Главное преимущество данного метода состоит в том, что вы можете видеть, когда гик идет на вас и рассчитывать свои движения более точно.

### ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД СПИНОЙ К ГИКУ

Этот метод сильно отличается от того, что был только что описан. Вы сначала меняете руки на шкотах и удлинителе румпеля до того, как начинаете поворот фордевинд. Это дает возможность идти сразу в удобной позиции после поворота. Как результат — ваша скорость на повороте может быть выше. Гик оттяжка и шкот регулируется также, как и в предыдущем случае.

- ▶ отпустив удлинитель румпеля, повернитесь спиной к гика и возьмите удлинитель рукой, которая стала ближе к корме, сохраняйте удлинитель румпеля на текущей наветренной стороне лодке
- ▶ рукой, которая ближе к носу возьмитесь за шкоты
- ▶ потяните шкоты и поднырните под гиком, который должен перебраться на бругую сторону
- ▶ разверните удлинитель румпеля сразу после того, как пройдет гик
- ▶ двигайтесь спиной вперед, чтобы сесть на палубу
- ▶ настройтесь на новом курсе

Из описанной последовательности понятно, что как только гик пройдет над вашей головой вы можете эффективно завершать маневр. Все, что вы должны делать — это сидеть и точно вести лодку. Эта техника поворота иногда называется «поворот эксперта» из-за того, что выглядит более ясной и дает лучший результат. Однако на самом деле эта техника намного труднее в исполнении и может принести много проблем в ветреную погоду, потому что лодка идти на ровном киле в течение всего того времени, пока вы расположены в лодке лицом в обратную сторону и не можете сидеть на палубе. В этой технике легче допустить ошибку и затем гораздо тяжелее из нее вылезти, поскольку ваши руки могут оказаться перекрещены. Но практика — залог успеха!



### НАСТРОЙКИ «ФИННА» НА РАЗНЫЕ УСЛОВИЯ

Автором нижеследующих коротких сводок является Стюарт Чилдерлей (Stuart Childerley), они сделаны в 1988 году. Помните, что важны не абсолютные цифры, а понимание того, зачем и почему это делается.

#### НАСТРОЙКА НА СЛАБЫЙ ВЕТЕР

- ▶ Завал мачты 6.76 м. Эта величина варьируется на разных лодках, но дает отправную точку.
- ▶ Работаете постоянно с гика шкотом, чтобы менять натяжение задней шкаторины. Выход из задней шкаторины должен быть параллелен ДП, но пытайтесь прогнуть мачту, чтобы была острота хода (слегка добейте гик-оттяжку — прим. переводчика).
- ▶ Оттяжка шкотового угла — примерно 4" (10 см.) от задней марке на гике.
- ▶ Подстройте галсовый угол так, чтобы парус хорошо стоял.
- ▶ Не используйте оттяжку Кэнингхэма.
- ▶ Немного добивайте гик-оттяжку на полных курсах.
- ▶ Резиновая завал-таль сильно натянута.
- ▶ Вес тела — близко к погону.
- ▶ Очень аккуратно с движениями рулем.
- ▶ На полном курсе шверт полностью поднят или если опущен, то совсем немного.

#### НАСТРОЙКА НА СРЕДНИЙ ВЕТЕР

- ▶ Завал мачты 6.78 м. (топ мачты — вперед)
- ▶ Натяжение гика шкота и положение погона так, чтобы конец гика ложился на заднюю палубу в районе ее кромки.
- ▶ Оттяжка шкотового угла немного добрана.

- ▶ Галсовый угол около мачты.
- ▶ Иногда используйте оттяжку Кэнингхэма.
- ▶ Добивайте гик-оттяжку на полных курсах, чтобы увеличить тягу грота.
- ▶ Вес тела — назад от погона.
- ▶ Рулите активно на короткой волне и ведите лодку на ровном киле.
- ▶ На полном курсе шверт немного опущен.

#### НАСТРОЙКА НА СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

- ▶ Травим погон, но постоянно с ним работаем.
- ▶ Галсовый угол вплотную к мачте.
- ▶ Оттяжка шкотового угла добрана до марки.
- ▶ Используйте оттяжку Кэнингхэма по месту.
- ▶ Гик-оттяжка добрана на полном курсе, но не забывайте отпускать на повороте фордевинд!
- ▶ Активно работайте рулем.
- ▶ Вес тела назад, чтобы предотвратить зарывание носа лодки в волну.
- ▶ На полном курсе шверт опущен немного больше.
- ▶ Радуйтесь и гордитесь — вот как вы можете!

### ИДЕМ В ГОНКУ

Ну, вот лодка настроена. Все настройки, конечно, должны становиться еще более точными или меняться в соответствии с вашим весом, корпусом лодки, выбранной мачтой и парусом так, чтобы лодка шла, как по рельсам. Теперь вы знаете, как этого можно добиться. Все, что вы должны сделать теперь — это выйти на воду на «Финне» и проделать достаточно большой объем работы, который называется никак иначе как парусный спорт. ■