

# НАЧАЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ

## О ХОЖДЕНИИ ПОДПАРУСОМ

Парус, обтекаемый воздушным потоком, создает «подъемную» силу так же, как и лопасть колеса ветродвигателя или крыло самолета. В зависимости от положения паруса в потоке характер возникновения, величина и направление этой силы изменяются.

Для судоводителя логично рассматривать направление ветра относительно корпуса парусника (рис. 1). Когда ветер дует с кормы (от 170° до 180° с любого борта), то говорят, что судно идет курсом **фордевинд**. При уменьшении абсолютного значения угла между направле-

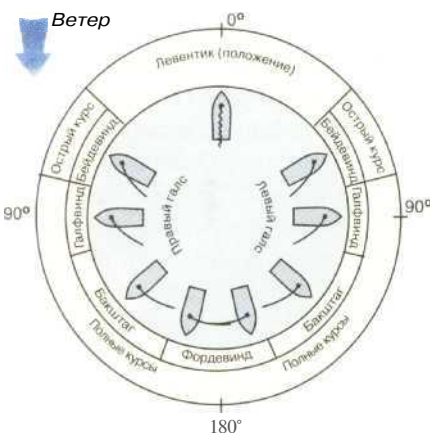


Рис. 1. Курсы парусного судна относительно ветра.

нием ветра и направлением в нос судна изменяется и название курса. Так, если указанный угол имеет значение в пределах от 170° до 100°, то курс называют **бакштаг**, от 100° до 80° — **галфвинд**. Курс, когда ветер дует навстречу движению судна под углом не более 80°, называется **бейдевинд**.

Чем совершеннее парусное вооружение, тем более острым курсом к ветру может идти парусник. Однако при малых курсовых углах к ветру (положение **левентик**)

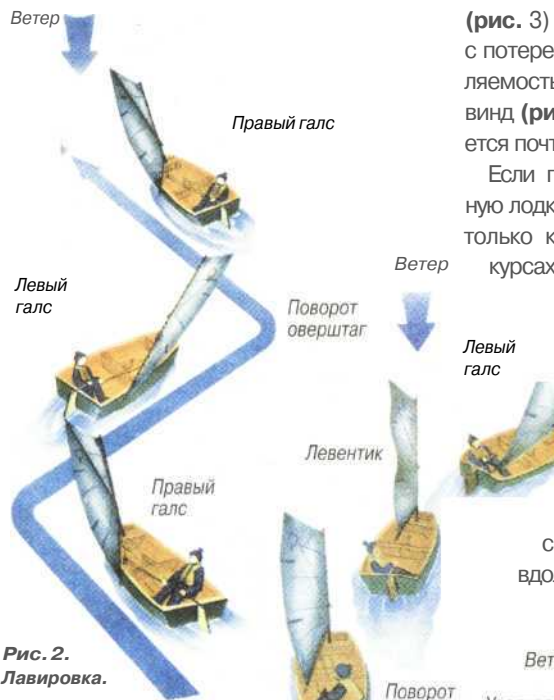


Рис. 2. Лавировка.

скорость хода резко снижается, парус пощелкает, и судно прекращает движение вперед. Его начинает сносить по ветру.

На первый взгляд кажется, что лучше всего двигаться при попутном ветре курсом фордевинд, но это не так. При ветре в корму на парус действует только сила сопротивления его полотнища воздушному потоку. Она гораздо меньше той аэродинамической силы, когда парус работает как крыло. Наиболее выгоден курс в полветра — **галфвинд**.

Как же выйти из положения, когда судно нужно привести к месту, которое находится в направлении на ветер? В подобном случае яхтсмен ведет яхту или швертбот не по прямой, а зигзагами (галсами) и, хотя не очень быстро, так как приходится идти острыми курсами, он приближается к цели (рис. 2). Такое движение называют лавировкой разными галсами: левым, когда ветер дует в левый борт, а парус лежит на правом борту, и правым, подставляя ветру правый борт, переложив парус на левый.

Смена галса (поворот) осуществляется перекладкой руля и паруса. При повороте оверштаг на ветер через левентик

(рис. 3) нельзя терять скорость. Вместе с потерей скорости судно теряет управляемость. Поворот под ветер — фордевинд (рис. 4) менее сложен и выполняется почти без потери скорости.

Если поставить парус на плоскодонную лодку, то на ней можно будет ходить только курсом фордевинд. На других курсах ее будет сносить по ветру. Такое движение называют дрейфом. Дрейфа можно избежать, увеличив сопротивление боковому движению корпуса с помощью шверта, или шверцев. Шверт — это вертикальный плавник, опускаемый под киль лодки сквозь колодец, расположенный вдоль корпуса в корму от парусной



Рис. 3. Поворот оверштаг.

Рис. 4. Поворот фордевинд.

строить парусную лодку совсем несложно. Научиться ходить на ней под парусом, мотором или на веслах — еще проще. Но главное здесь то, что с момента начала строительства лодки вы уже начинаете борьбу с нервным переутомлением, характерным для нашего времени, из-за недостатка движения, физических нагрузок, что так свойственно городским жителям. Более того, каждого вступившего на этот путь ждет полезное увлечение, — это активный отдых на воде под парусом, приносящий здоровье, удовлетворение и вкус к жизни.

С