



› Павел Игнатьев

# Человек за бортом!

Еще одна схема подхода к упавшему за борт

Все вышесказанное относится прежде всего к парусным яхтам: если на моторных судах маневр этот практически всегда однотипен (в подавляющем большинстве случаев это обычная циркуляция), то для парусников подход к упавшему за борт человеку зависит от курса яхты и направления ветра. Так получилось, что человек, учивший меня парусному делу, относился к процессу весьма ответственно – наша яхта, например, никогда не уходила даже в сравнительно короткий поход на питерские форты без того, чтобы «молодые» прямо на акватории яхт-клуба не показали свое умение поднимать из воды «утопа», в качестве которого обычно выступала деревянная колобашка.

За прошедшие с той поры два десятка лет мне дважды (не в ходе учений, а по необходимости) пришлось выполнять этот маневр, и оба раза я с благодарностью вспоминал своего ныне уже покойного учителя, буквально силой вколотившего в меня нужный навык. Однако сейчас не могу не сказать вот о чем: традиционные, кочующие из учебника в учебник (взять хотя бы ставшую уже классической «Школу яхтенного рулевого») схемы выполнения подхода яхты к упавшему за борт человеку, которым и поныне обучают в подавляющем большинстве яхт-клубов, на мой взгляд, несколько устарели. Все дело в том, что разработаны они были в те времена, когда яхтсмены ходили в основном на крупных и достаточно тяжелых лодках с большой инерцией и главное – с довольно большой командой.

Поясню свою точку зрения. Предлагаемые на курсах яхтенных рулевых маневры основаны на тактике подхода против ветра, когда яхта приближается к месту падения в положении левентик с минимальной скоростью (рис. 1). Такая схема, с одной стороны, гарантирует, что тяжелое и крупное судно не «проедет» на скорости по упавшему человеку, с другой – сравнительно большая инерция тяжелой лодки позволит ей некоторое время удерживаться вблизи места

*Команда «Человек за бортом!» в жизни звучит, к счастью, крайне редко. Но даже малейшая заминка с выполнением необходимых действий по спасению упавшего за борт недопустима. В большинстве же случаев именно отсутствие отработанных до автоматизма навыков управления судном в такой ситуации может привести к гибели упавшего человека.*

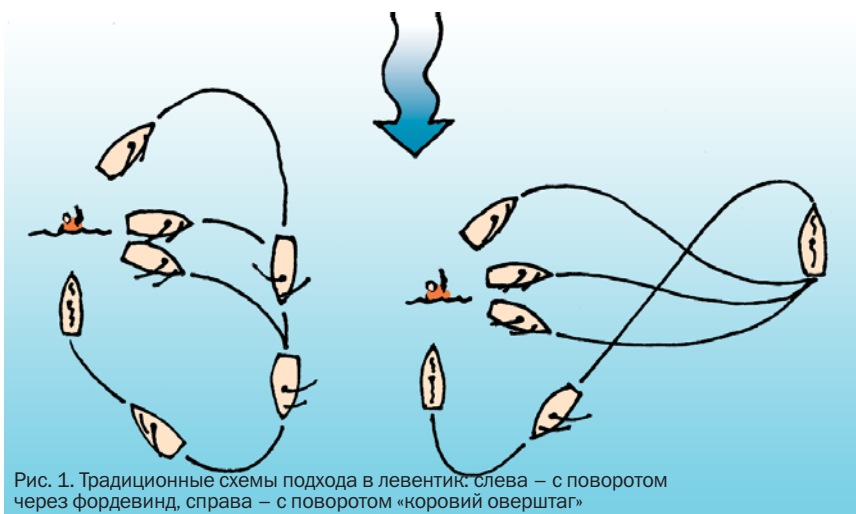


Рис. 1. Традиционные схемы подхода в левентик: слева – с поворотом через фордевинд, справа – с поворотом «коровий оверштаг»

падения, не набирая задний ход, что дает команде лишнее время для поиска и подъема упавшего. А при наличии на яхте многочисленного экипажа выполнить тот или иной поворот, не теряя из виду упавшего за борт, можно без особых проблем.

Все эти достоинства существующих схем подхода к упавшему за борт, однако, превращаются в их прямую противоположность, когда речь идет о современной сравнительно небольшой и легкой яхте с малочисленным экипажем. Во-первых, в плохую погоду совершить поворот через фордевинд (порой необходимый) бывает затруднительно или даже опасно. Безусловно, можно сделать рекомендуемый в таких случаях «коровий оверштаг», но и он – не панацея, хотя бы потому, что на него потребуются больше времени, за которое команда иногда попросту теряет из виду оказавшегося за бортом. Во-вторых, при подходе к человеку в воде против

ветра малая инерция современных яхт превращается во врага – под действием встречных ветра и волнения легкие лодки сравнительно быстро останавливаются и начинают набирать задний ход (не забудем еще, что многие современные яхты имеют высокий борт, что дополнительно способствует потере хода под действием встречного ветра). И это не теоретические рассуждения. Прошедшей зимой, попав в неслабый шквал между Рапалло и Портофино, я лично убедился в том, как легко и просто разгулявшийся ветер буквально «сдувает» современные яхты, пытающиеся классически подойти к упавшему человеку – в левентик или галфвинд (рис. 3).

Поэтому сейчас рискну предложить нашим читателям еще один вариант подхода к упавшему за борт человеку, особенно удобный на малых яхтах с небольшим по численности экипажем. С ним меня познакомили немецкие яхтенные журналисты на выставке в Гамбурге:

это так называемый «мюнхенский вариант» (название вызывает, безусловно, не самые благозвучные ассоциации, но он вполне работоспособен). Не далее как этим летом в ходе журналистских тестов в Англии мне пришлось применить данный маневр на практике, так что могу подтвердить его эффективность. Но прежде обязательно надо отметить следующее:

разумеется, эта схема подхода (как и любая другая) не является единственно правильной и автоматически пригодной для всех аварийных случаев;

конструктивные особенности конкретной яхты определяют ее поведение при выполнении «мюнхенского варианта», пожалуй, сильнее, чем при любом другом маневре, так что он должен быть обязательно опробован на практике.

Маневр основан на тактике, прямо противоположной классической: яхта подходит к упавшему человеку не в левентик, теряя ход, а медленно спускается к нему, дрейфуя под ветер, при этом рулевой сохраняет определенный контроль над лодкой и ее ходом, работая гика-шкотом.

По этой схеме в момент падения человека за борт рулевой сразу же начинает приводить яхту, идя на поворот оверштаг, при этом команда не работает со стакселем вплоть до того момента, когда он начнет заполаскивать (рис. 2, поз. 1–2). Стаксель в течение всего времени выполнения маневра остается на том же борту, что и в момент падения человека за борт.

После перехода яхтой линии ветра – при правильных действиях экипажа лодка к этому моменту должна пройти от места падения человека не более трех своих длин – рулевой растравливает гика-шкот, а шкотовые втугую выбирают ставший наветренным стаксель-шкот (поз. 3). Стаксель остается на борту, ставшем наветренным, и яхта ложится в обычный дрейф, начиная плавно спускаться под ветер (поз. 4). В ходе дрейфа рулевой отрабатывает

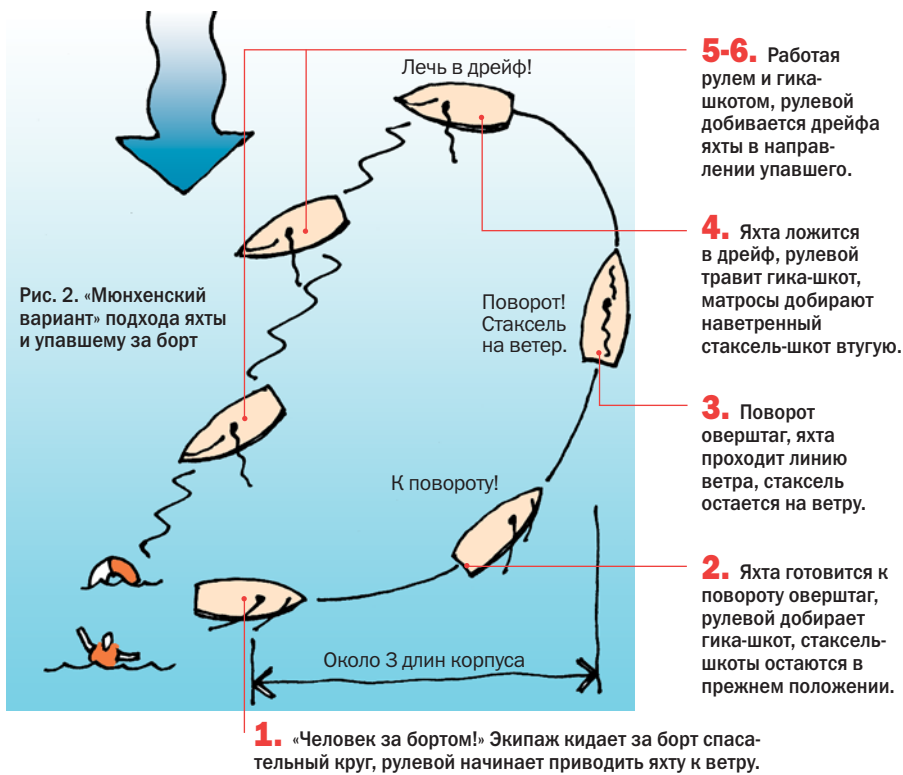


Рис. 2. «Мюнхенский вариант» подхода яхты и упавшему за борт

рулем и гика-шкотом, добиваясь движения яхты по направлению к упавшему (поз. 5-6). Поскольку яхта в дрейфе спускается не прямо под ветер, а имеет определенный ход вперед, это как раз и позволяет отыграть то расстояние, которое яхта прошла от места падения до точки поворота.

Такая схема для малой яхты имеет следующие достоинства:

- > маневр, в принципе, под силу выполнить вообще в одиночку, поскольку не требуется отдачи стаксель-шкотов и выбирания их на другом борту – все манипуляции рулевой может осуществить самостоятельно;
- > яхта не уходит далеко от места падения, что облегчает визуальный контакт с упавшим за борт;
- > если с борта яхты упавшему сброшен спасательный круг с тросом, то круг и трос оказываются на ветре от спасаемого, постепенно дрейфуя к нему;
- > лодка в дрейфе сохраняет опреде-

ленный ход, находясь под контролем рулевого, что куда благоприятнее инерционного подхода в левентик.

Как показал мой опыт в Соленте, подобная схема особенно хорошо подходит для современных яхт с глубоким плавниковым килем, малым передним треугольником и большим гротом. Именно такие лодки нам (международной журналистской бригаде) удавалось заставлять дрейфовать точно к нужному месту. Несколько хуже (применительно к данному обстоятельству) вели себя яхты с большим передним треугольником, но и на них можно было довольно точно подойти к «утопу». А вот для яхт с длинным классическим килем я бы не взял на себя смелость однозначно рекомендовать этот маневр. По крайней мере, опыты на попавшей в наше распоряжение единственной лодке такого типа показали его малоприспособность в данной ситуации\*. И еще раз напомним: идеального маневра не бывает. Выбор схемы подхода к упавшему за борт зависит от конкретной ситуации и особенностей самой яхты. Но, чтобы правильно выбрать такую схему, все они должны быть отработаны до автоматизма. ☞

\* Отмечу, что эта яхта (не стану называть здесь ее модель), стилизованная под старину, и без того вызвала нарекания всего журналистского коллектива плохой сбалансированностью и постоянным стремлением броситься на ветер (с чем согласились и представители верфи, признав, что проект требует существенной корректировки), так что не стану утверждать, что любая яхта с длинным килем будет в подобной ситуации вести себя аналогично. Но в любом случае поведение в дрейфе яхты с длинным килем сильно отличается от поведения лодок с коротким и глубоким плавником. – *Прим. авт.*

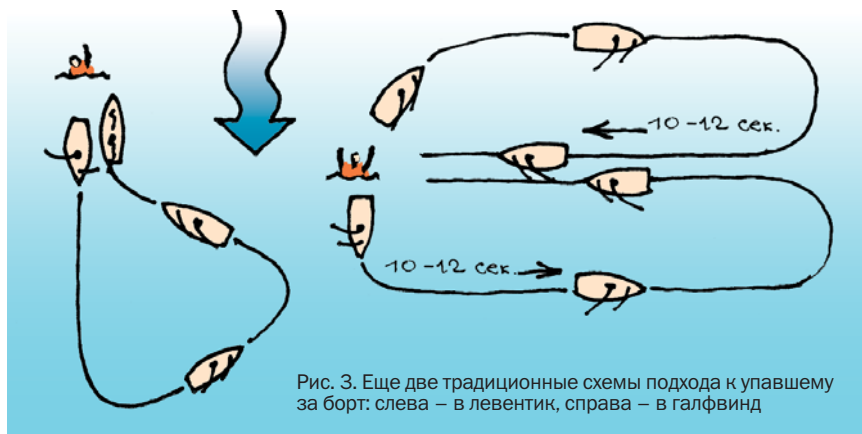


Рис. 3. Еще две традиционные схемы подхода к упавшему за борт: слева – в левентик, справа – в галфвинд