

Танец с двумя корпусами

Катамараны в гавани позволяют выполнять другие маневры в отличие от однокорпусников. Однако согласно общепринятому мнению подход и отход от причала с ними не всегда просты.

Большая часть преимуществ катамарана по сравнению с однокорпусными судами проявляется вне акватории порта. При стоянке на якоре они представляют идеальную платформу для купания без качки, при равной с однокорпусниками длине предлагают значительно больше места и комфорта. Под парусом катамаран идет без крена, такие маневры как поворот через фордевинд или оверштаг сегодня выполняются без проблем. Они такие же быстрые, как однокорпусники и не требуют дополнительных знаний для ходьбы под парусом. Единственный недостаток – слабый сигнал для шкипера для рифления парусов по причине отсутствия крена. Он преодолевается предоставлением таблиц для рифования парусов, производитель дает в них данные по силе ветра для рифления парусов с достаточным запасом.

Если же речь идет о катамаране в узкой гавани, то надо изменить взгляд, перестроиться. «Размеры современных чартерных катамаранов огромны, все четыре угла зачастую сложно держать под визуальным контролем», сказал Ганс Орловски, более 20 лет тренер и координатор шкиперской практики у австрийской чартерной фирмы Ecker Yachting. К этому зачастую добавляются конструкционные особенности, которые могут затруднить маневрирование в гавани: катамаран имеет вследствие гораздо меньшей осадки и меньшее сопротивление к дрейфу, к тому же гораздо более высокие надстройки и также большую площадь парусности, чем однокорпусник. Они способствуют гораздо более сильному ветровому дрейфу для катамарана.

Хотя современные катамараны оборудованы двумя независимыми двигателями и поэтому очень легкоманевренны, могут даже, в отличие от однокорпусника, развернуться «на тарелочке». «Тарелочка» при этом несколько раздута по габаритам гавани. Кроме того, винты вращаются очень часто в одном направлении, что может вести к заметному влиянию реактивного момента гребного винта – корму уводит в сторону. В сочетании с большими габаритами эти факторы создают ощущение беспокойства или повышенного внимания.

Винты катамарана кроме того расположены слишком близко к контуру корпуса и риск зацепить винтом муринг в узком проходе существенно возрастает. Поэтому Орловски советует также при швартовке катамарана на муринг поднятый (со стороны пирса) муринг положить на палубу. Если потребуются скорректировать длину и натяжение швартовых, то имеется опасность засосать муринг винтом (и намотать его на винт). *(Стоит помнить, что помимо вашего муринга в воде у пирса могут болтаться много других веревок, и намотать их очень легко)*. «Даже опытные шкиперы однокорпусных яхт должны перед началом похода ознакомиться со своим катамараном», настойчиво советует 70-летний опытный шкипер. Один его важный совет заключается в том, чтобы отказаться от использования рулей. Как только предстоят маневры в ограниченном пространстве, оба руля должны быть зафиксированы в нейтральном положении посредством стопорного колеса на штурвале или резиновыми стопорами, поскольку катамарану рули при медленном движении не нужны *(Мне удавалось фиксировать штурвал просто прижав его ногой, нужно только помнить об этом – прим. Переводчика)*. Поворот катамарана посредством штурвала возможен только на кругу, тогда как с помощью машин повернуться можно на месте. При движении задним ходом необходимо пройти определенное расстояние, прежде чем катамаран начнет реагировать на рули, на винт катамаран реагирует практически сразу.

Кроме того, при фиксировании штурвала он перестает быть источником стресса, поскольку шкипер в тот момент полностью сконцентрирован на управлении двумя рычагами газа.

В качестве стратегии, которая поможет ознакомиться с катамараном, Орловски рекомендует два этапа: «Сперва следует освоить обычные маневры при движении вперед и назад». Если судно слишком быстрое, можно рукоятки управления газом поочередно поставить в положение нейтраль. В завершении можно учить маневр вращение, сначала из положения медленного движения судна вперед. Для этого достаточно включить двигатель с внутренней стороны разворота на задний ход – при вращении в левую сторону это левый двигатель. Так происходит разворот «на тарелочке», просто при установке рычагов газа в противоположное направление.

Теперь обучение различными маневрами не является препятствием. Самые важные из них представлены на последующих страницах. При этом любой шкипер быстро заметит: все маневры, которые основаны на работе двигателей, на катамаране производятся гораздо проще вследствие его большой ширины.

Ларс Болле



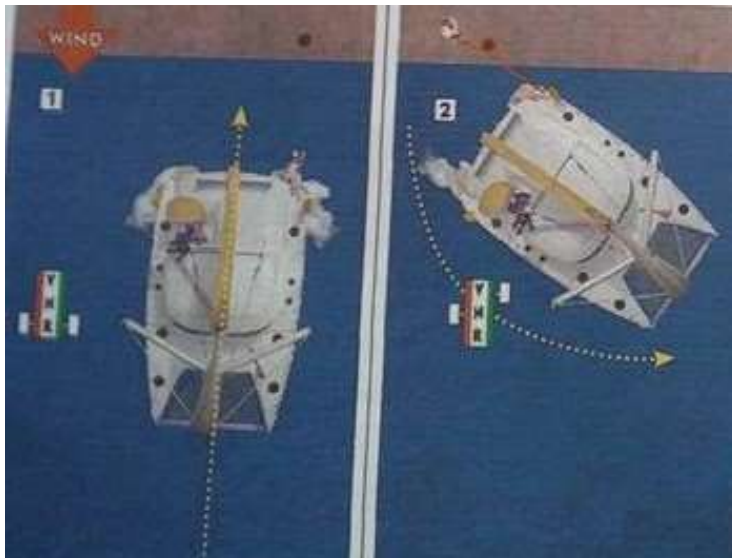
Носом вперед

Это, вероятно, наиболее часто используемый маневр швартовки при ветре с суши и боковом ветре. Он прост и обеспечивает хороший контроль за яхтой

1 Подойти к предполагаемому месту парковки под возможно большим углом. Это всегда оставляет шансы прервать маневр в любое время при включение заднего хода. Недалеко от места швартовки начать разворот путем дачи большего газа у двигателя со стороны причала и перевода дальнего от причала двигателя в нейтраль.

2 Остановится перед причалом, чтобы один матрос мог перейти на причал. Или перекинуть швартовый на причал помощнику. Для рулевого бывает очень сложно оценить расстояние между причалом и катамараном по причине его удаленного положения – поэтому необходимо подавать сигналы рукой.

3 Корпус судна необходимо хорошо защитить кранцами по борту со стороны причала. Медленно подать назад с помощью двигателя с дальней стороны от причала, включенного на задний ход. При этом необходимо дозировать скорость двигателя в зависимости от силы ветра. Катамаран вращается около пирса может там оставаться, пока все швартовые не будут заведены.



Кормой вперед

Метод причаливания кормой вперед обеспечивает большой обзор при швартовке против ветра

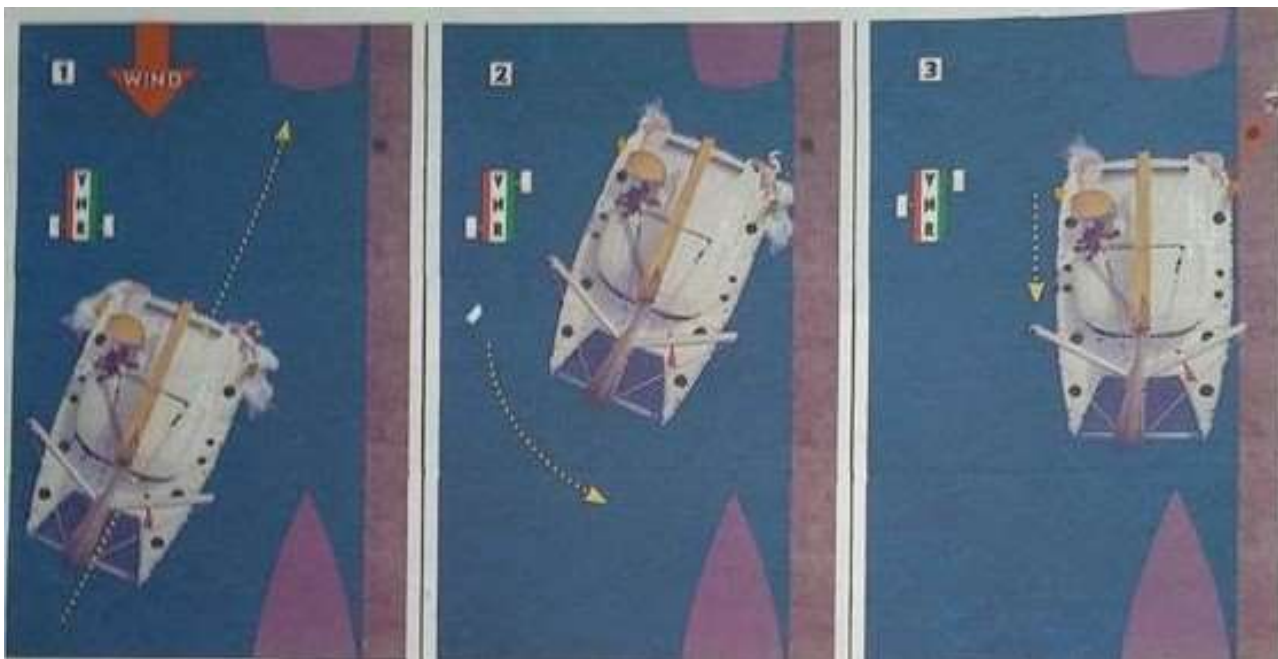
1 Подойти к перпендикулярно предполагаемому месту швартовки. На многих катамаранах рулевой при этом плохо видит корму. При закрытом обзоре один из членов экипажа может взять на себя функцию шкипера. Он после остановки судна заводит швартовый на пирс и закрепляет его.

2 Катамаран в этом положении надежно закреплен и может в этом положении очень контролировано управляться. Рулевой дает ход вперед двигателю на противоположном поплавке от места крепления швартова. Чем

больше он дает газа, тем больше вращательный импульс. Корма со стороны пирса должна быть надежно защищена кранцами.

Швартовка бортом против ветра

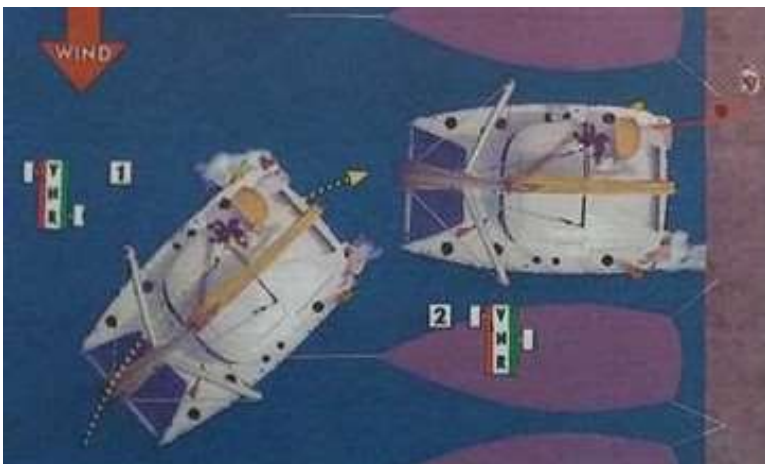
В результате эффекта флюгера катамаран при медленном заднем ходе управляется лучше чем при движении вперед. Это относится и к швартовке бортом к пирсу.



1 Катамаран медленно задним ходом подвести к свободному месту к пирсу. Ближний корпус к пирсу, прежде всего его корму, хорошо защитить кранцами. Искать кнехт или кольцо, которые находятся выше по ветру от предполагаемого места швартовки.

2 Подойти кормой насколько близко к пирсу, чтобы член команды мог перейти на пирс. До тех пор, пока не надежно закреплен кормовой швартовый, держать катамаран против ветра с помощью заднего хода двигателя на поплавке со стороны причала.

Начать вращение катамарана с помощью двигателя на внешнем поплавке. До тех пор, пока не надежно закреплен носовой швартовый, достаточно работы двигателя на внешнем поплавке, чтобы удерживать катамаран параллельно пирсу. Можно спокойно завести оставшиеся швартовые.



поплавка вперед компенсировать натяжение наветренного швартового и таким образом держать положение катамарана. С наветренной стороны достать муринг и закрепить его.

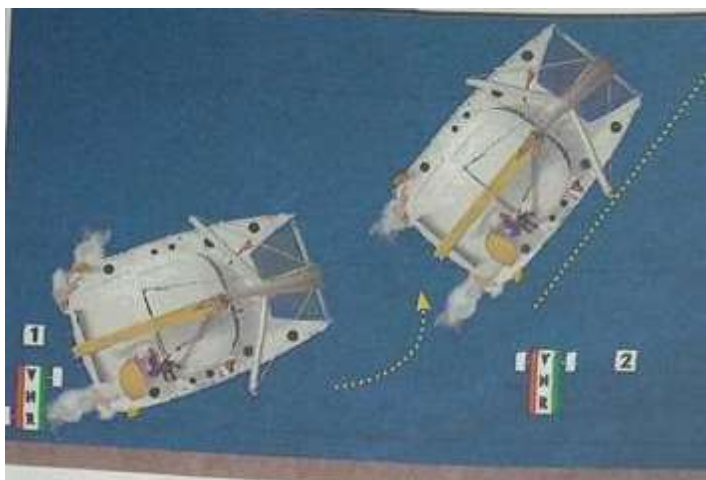
Постановка на муринг

Важно закрепить в первую очередь катамаран с наветренной стороны

1 При швартовке на муринг с боковым ветром по возможности вынести корму против ветра, чтобы можно было контролировать дрейф. Только при занятии места на швартовке остановить вращение катамарана противоположным винтом. Как можно быстрее завести и закрепить швартовый с наветренной стороны. С помощью хода двигателя подветренного

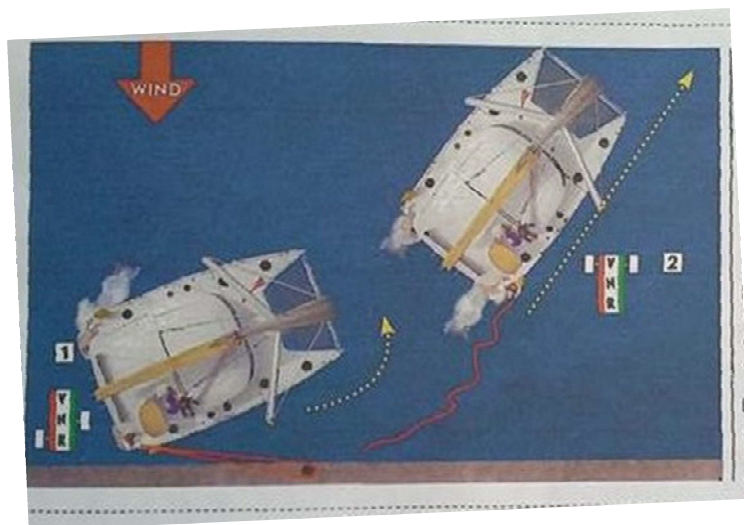
Без швартовых

Феноменальная способность к развороту катамарана облегчает отход от причала



1 При слабом ветре, который не слишком смещает катамаран, отход от причала очень простой. Отдаются и подбираются все швартовые, затем двигателям дают ход в противоположных направления.

2 Корму катамарана необходимо хорошо защитить кранцами. Когда катамаран достаточно развернулся медленно перевести двигатель дальнего от причальной стенки поплавка сначала в нейтраль, а затем дать передний ход.

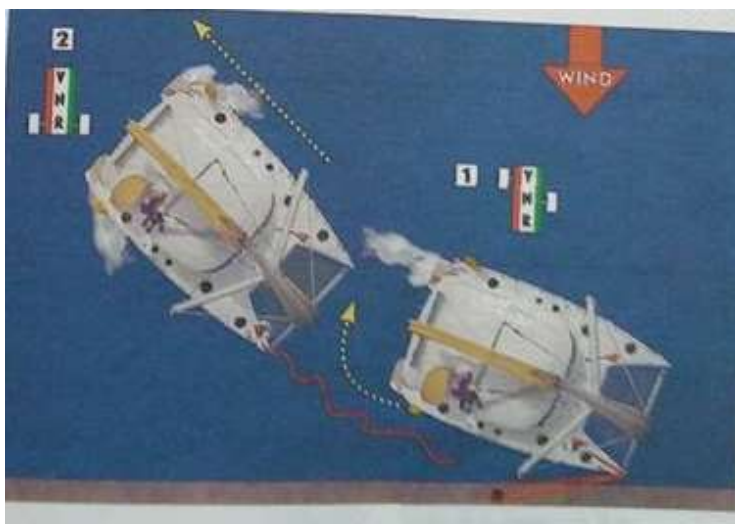


Кормовой шпринг

При сильном навалном ветре помогает эффект рычага

1 Корму особенно надежно защитить кранцами, на причал завести кормовой шпринг максимально возможной длины. Двигателю на дальнем от причала поплавке дать задний ход.

2 После того, как катамаран достаточно сильно развернулся носом, дать ход вперед двигателю поплавка ближайшего к пирсу, затем обоим двигателям вперед. Швартовый постоянно сматывать.



Носовой шпринг

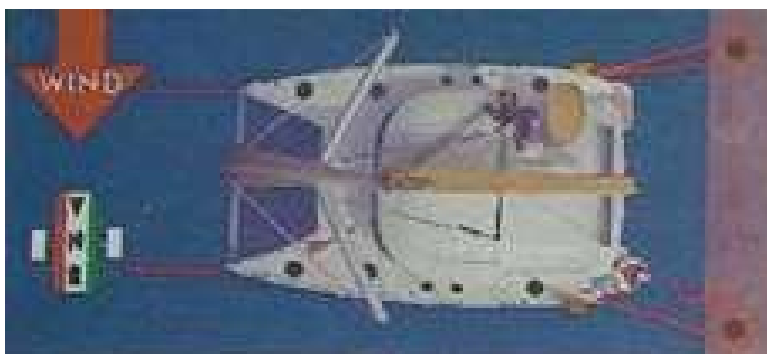
Разворот через нос при отходе от причала и навалном ветре так же прост.

1 Надежно защитить кранцами нос ближнего к причалу поплавка и завести носовой шпринг на причал. Поскольку нос имеет клиновидную форму, шпринг не должен быть слишком длинным. Дать ход вперед двигателю внешнего поплавка.

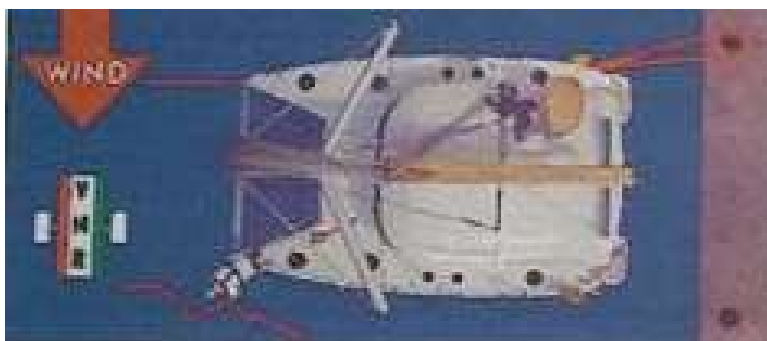
2 Дождаться разворота, следить за кранцами на носу. Медленно дать задний ход двигателю ближнего к причалу поплавка, затем дать задний ход обоим двигателям, сматывать швартовый.

С мурингом

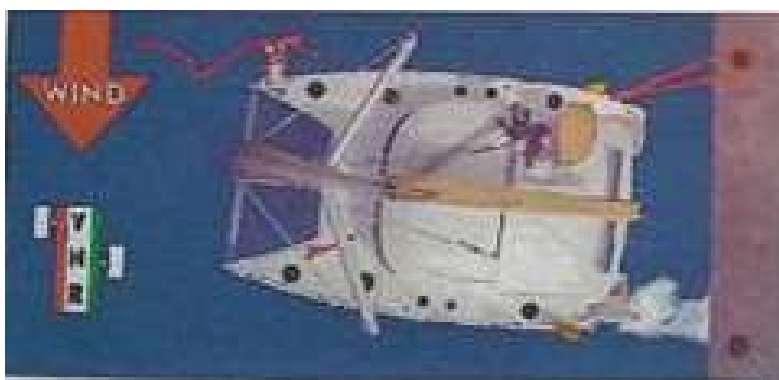
Правильная последовательность действий особенно важна при снятии и постановке швартовых и муринга при боковом ветре.



1 Оба швартовых положить на причал и немного потравить, чтобы разгрузить муринг. Так Вы облегчите снять его с утки. Подветренный швартовый отдать и смотать.



2 Важно катамаран насколько возможно защитить с наветренной стороны, чтобы не навалиться на яхту ниже по ветру.



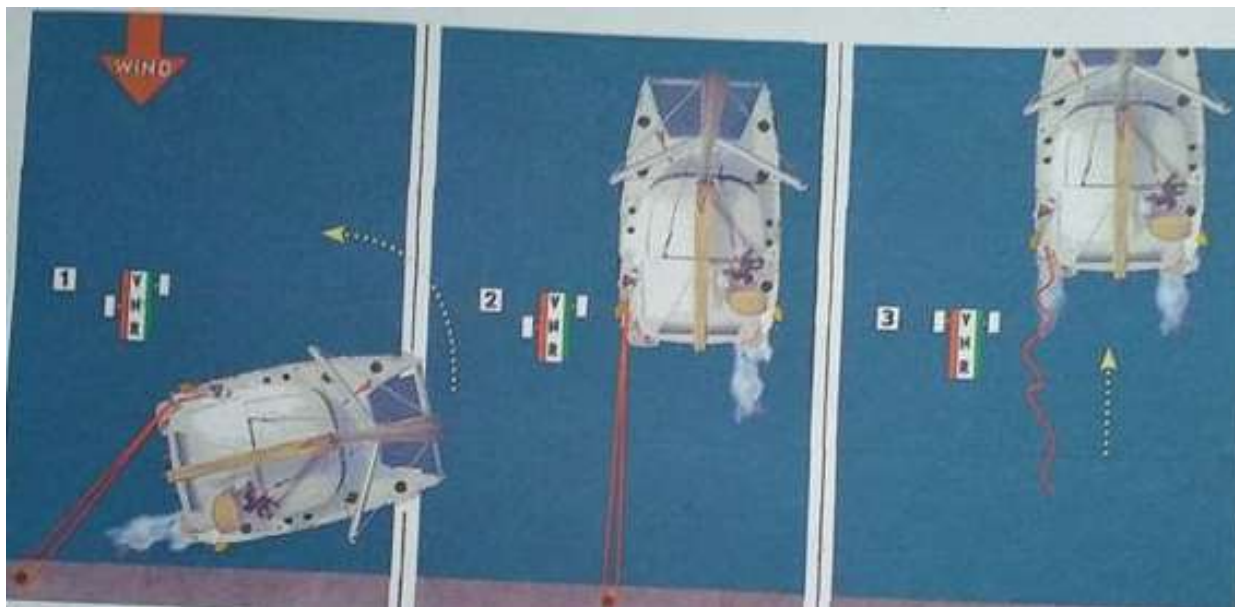
3 Когда муринг с подветренной стороны ушел на дно, дать ход вперед двигателю подветренного поплавка до момента, пока катамаран не начал показывать тенденцию разворота носа на ветер, в этот момент освободить муринг с наветренной стороны.



4 Держать в натяжении задний швартовый с наветренной стороны до тех пор, пока не утонул муринг с наветренной стороны. Тогда отдать кормовой швартовый и плавно на двух двигателях отойти от причала.

С кормовыми швартовыми с наветренной стороны

Этот маневр обеспечивает хороший контроль при навальном на причал ветре. Кроме того удастся избежать иногда критической ситуации при переключении с заднего на передний ход.



1 Завести швартовый с дальнего от берега поплавка на причал. Чем длиннее швартовый, тем меньше будет давление ближнего к причалу поплавка на пирс. Его надо хорошо защитить кранцами.

2 Дать ход вперед двигателю ближнего к пирсу поплавка. Обороты согласовывать с силой ветра. Как только катамаран оторвался от пирса, он поворачивается легче и дальше может разворачиваться сколь угодно

3 Как только достигнуто положение, при котором надо производить отход, дать ход вперед второму двигателю. Отдать кормовой швартовый и смотать его. Этот маневр предназначен также и для поворота к пирсу.