

ЛИН и ЛАРРИ
ПАРДИ

ТАКТИКА ШТОРМОВАНИЯ

*Современные методы удержания яхты в дрейфе
для выживания в экстремальных погодных условиях*

ТРЕТЬЕ ИЗДАНИЕ,
ИСПРАВЛЕННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ
+ DVD в подарок от ИД Моя Планета



ТАКТИКА ШТОРМОВАНИЯ

*Современные методы удержания яхты в дрейфе
для выживания в экстремальных погодных условиях*

ТРЕТЬЕ ИЗДАНИЕ,
ИСПРАВЛЕННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ

Лин и Ларри Парди



ББК 99 + 75.717.8
УДК 087.5 + 796/799
П-18

П-18

Парди Лин, Парди Ларри

Тактика штормования / пер. с англ. П. В. Чечехин. – М.:
ИД «Моя планета», 2012. – 313 с.

ISBN 978-5-905445-03-3

Практическое пособие, в котором изложены тактические приемы штормования, выработанные авторами в течение более четырех десятилетий совместного плавания, многократно опробованные и отшлифованные на протяжении нескольких кругосветок и перегонов более двадцати судов, а также испытанные при прохождении четырех великих южных мысов, включая легендарный Мыс Горн. В комплекте – бесплатный DVD с видеоматериалом от Лин и Ларри Парди по подготовке судна ко встрече со штормом и практическому использованию приемов штормования, описанных в книге (продолжительность – 74 мин., на двух языках: русс./англ.)

ББК 99 + 75.717.8
УДК 087.5 + 796/799

ISBN 978-5-905445-03-3

© Copyright 1995, 1996, 2008. Мери Лин Парди и Лоренс Ф. Парди

СОДЕРЖАНИЕ

Таблицы перевода единиц длины и скорости ветра	10
Термины	11
Предисловие Брайона Тосса	12
Предисловие к третьему изданию	13
Благодарности от авторов	16
Вступление	18

ЧАСТЬ I. УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ В ШТОРМ

ГЛАВА 1. Шторма и плавание под парусом	27
ГЛАВА 2. Несколько поучительных мыслей и историй о шторме	42
ГЛАВА 3. Удержание яхты в дрейфе: безопасный выход для мореплавателя	50
ГЛАВА 4. Опыт штормового плавания на яхте «Сераффин»	70
ГЛАВА 5. Штормовые ветра и уроки шторма: худший шторм при плавании на яхте «Талейсин»	91
ГЛАВА 6. Размышления о штормах у Мыса Горн	104

ЧАСТЬ II. ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

ГЛАВА 7. Варианты тактики штормования	119
ГЛАВА 8. Нюансы удержания судна в дрейфе и дрейфа с плавучим якорем	144

ЧАСТЬ III. ПАМЯТКИ ПО УПРАВЛЕНИЮ СУДНОМ В ШТОРМ

ГЛАВА 9. Памятка первая. Выбор парусного судна	181
ГЛАВА 10. Памятка вторая. Подготовка яхты	185
ГЛАВА 11. Памятка третья. Самоподготовка	189
ГЛАВА 12. Памятка четвертая. Тактические действия при приближении шторма	193
ГЛАВА 13. Памятка пятая. Общая подготовка к шторму	194
ГЛАВА 14. Памятка шестая. Когда наступает время для удержания яхты в дрейфе	196

ЧАСТЬ IV. ИСТОРИИ ДРУГИХ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ

ГЛАВА 15. У берегов Баха Калифорния на борту яхты «Онейда»	205
ГЛАВА 16. «Сайна» у побережья Чилийской Патагонии	212
ГЛАВА 17. Две истории из событий во время шторма «Куинс Берсди»	216
ГЛАВА 18. С якорем «Гейлрайдер» вместо якоря парашютного типа на яхте «Морганс Клауд»	231
ГЛАВА 19. «Гуджамп II»: в дрейфе на якоря парашютного типа при ветрах 10-11 баллов	236
ГЛАВА 20. Четыре дня на якоря парашютного типа	238
ГЛАВА 21. В шторм на яхте с китайским парусом	246
ГЛАВА 22. Выдержки из интервью с сэром Питером Блейком	248

ЧАСТЬ V. ТРИСЕЛИ, СТАКСЕЛИ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ПОЛОМКИ РУЛЯ

ГЛАВА 23. Штормовые трисели и установка отдельного погона для триселя	255
ГЛАВА 24. Комбинация штормовой стаксель/стаксель	265
ГЛАВА 25. Как избежать проблем в управлении яхтой	273

ПРИЛОЖЕНИЯ

Управление яхтой в циклоне	281
Ранние признаки тропического циклона	283
Определение направления на центр шторма	287
Управление судном в районе шторма	290
Правила маневрирования	296
Поставщики плавучих якорей парашютного типа	302
Библиография	304

Фото справа: Снято Ларри на борту «Талейсин» на широте 49°50' ю.ш. в 140 милях к западу от Чилийской Патагонии.



ГЛАВА 5

Штормовые ветра и уроки шторма: худший шторм при плавании на яхте «Талейсин»

Три дня мы шли на «Талейсин» против ветра и ловили малейшее его изменение, пытаюсь преодолеть последний участок нашего поля битвы на переходе на юг к Тасманову морю и оставив позади австралийский Большой Барьерный риф. Мы только что провели зиму Южного полушария 1998 года в плаваниях, пройдя в северном направлении вплоть до Таунсвиля. Месяц мы продвигались на юг между островами в надежде поймать легкие северные ветра, которые, как показано на лоцманских картах, действуют в этих местах в октябре. Попутные ветра так и не материализовались. Вместо этого были свежие встречные ветра и разочаровывающее плавание. Якорные стоянки, которые предположительно предоставляли приятное укрытие, оказались неудобными, с постоянным волнением. Было уже 3 ноября, когда мы достигли Рослин-Бэй, расположенную сразу к югу от городка Йеппун, и в 150 милях от открытого моря. Мы стремились выйти из тропиков до начала сезона циклонов⁹, и нам надоело хождение короткими галсами по маршруту с множеством мелей и островов при навигационном обеспечении, рассчитанном на моторные суда, которые обычно идут посередине главных фарватеров.

Через три дня после прихода в Рослин-Бэй нас взбудоражило сообщение о северо-восточных ветрах 10-15 узлов на ближайшие 72 часа. Затем ветра должны были поменяться на юго-восточные перед атмосферным фронтом, со шквалами до 25 узлов. Ожидалось,

⁹ Статистика метеобюро Австралии показывает, что большинство циклонов приходят в этот район между серединой декабря и началом апреля, но также подтверждает, что иногда тропические депрессии достигают Большого Барьерного рифа даже в середине ноября.

что после прохождения фронта ветра изменяться на северо-восточные. Мы получили подтверждение этого прогноза погоды для прибрежных районов, позвонив в аэропорт Брисбана. Метеоролог службы контроля воздушного движения Майк С., предупредил меня, что ненадолго шквалистые ветры могут достигать 35 узлов. «За десять лет моей работы у нас не было случаев образования циклонов в Тасмановом море до середины декабря», – добавил он. «Давай выйдем в море, – сказал Ларри. – До Мулулабы всего 250 морских миль, и при таком прогнозе мы должны успеть дойти до места раньше, чем придет фронт. А если нет, то ветер 35 узлов – совсем не конец света».

Всего несколько часов дули северные ветра, а затем вернулись встречные. Но стремление встретить Рождество в Новой Зеландии, плюс плохие условия на каждой из возможных якорных стоянок на пути, заставляли нас упорно идти вперед, вместо того чтобы отвернуть в Бундаберг, единственное место, где на якоре можно было стоять в любую погоду.

После 65 часов борьбы со встречным ветром мы прошли Большой Барьерный риф, следуя галфвинд при свежем северном ветре, и я уже рисовала в своем воображении следующий вечер в порту Мулулаба, который теперь был всего в 100 морских милях от нас. Самый последний прогноз подтверждал сказанное Майком – то, что в течение нескольких следующих часов можно было ожидать юго-восточный ветер порывами до 35 узлов, возможно 40, и прохождения над нами атмосферного фронта.

В 03.30 слабый дождь, случайные всполохи молний и внезапное усиление ветра, быстро зашедшего на юг, заставили меня спустить большой стаксель и обтянуть его сеткой. Чтобы чувствовать себя комфортнее, я зарифила грот, подняла стаксель и удерживала «Талейсин» на курсе крутой бейдевинд, ведущем от берега, хотя мы могли бы идти на юго-запад в направлении Мулулабы. Почему бы на всякий случай благоразумно не создать запас пространства для маневра, подумала я. Через два часа мы заштилили в 50 морских милях от берега. Вспышки молний показывали низкую сигарообразную полосу облаков, двигавшуюся в нашем направлении. Тогда я решила убрать стаксель с форштага. Поверхность моря была почти плоской, с низкой пологой зыбью. Первые отблески наступающего дня осветили надвигавшийся фронт. На мне не было ничего,



кроме штормовки, когда я уселась на крышу рубки, наслаждаясь вспышками молний за приближавшимися облаками. Но эта радость быстро улетучилась с первыми порывами ветра фронтальной системы.

«Галейсин» кренилась до тех пор, пока иллюминаторы каюты не коснулись воды. Впервые в жизни, карабкаясь вперед, чтобы убрать сначала стаксель, а затем зарифленный грот, я обнаружила, что нужно задерживать дыхание и поворачиваться, словно пловец, в подветренную сторону, чтобы глотнуть воздуха без приносимых ветром капель дождя и соленых брызг. Градины, бившие меня по голому мягкому месту, казались крупной дробью. Даже когда оба паруса были спущены и надежно закреплены, «Галейсин» все равно лежала с креном около 15 градусов лагом к ветру. Я только начала поднимать штормовой трисель, как почувствовала Ларри рядом с собой. «Хочешь, я это сделаю?» – прокричал он. «Я сама. Убери чехол флюгера¹⁰, пока его не разорвало на части», – ответила я. «Иди в каюту, ты насквозь промокла, – потребовал Ларри, когда я пришла в кокпит и стала набивать шкот триселя для удержания «Галейсин» ближе к ветру, чтобы она легла в дрейф. – Я этим займусь. В этом ветре черт знает насколько больше, чем 35-40 узлов».

С благодарностью я спустилась в каюту, трясясь от холода, но все равно настроенная услышать уточненный прогноз погоды на 06.00. Он был не таким, каким бы я хотела его услышать: «Немедленно вступающее в силу штормовое предупреждение, малым судам следует вернуться в порт. Гребень высокого давления, располагающийся вблизи побережья Квинсленда. Область низкого давления углубляется и остается неподвижной в Коралловом море. Сообщения о порывах ветра до 85 узлов, постоянные ветра до 65 узлов. К полудню ветер ослабеет до 45 узлов» (иллюстрация 5-1).

Вскоре Ларри пролез в люк в каскаде дождя и брызг, предложил растереть мне спину и расхохотался: «Посмотрела бы ты на свою задницу. Она вся в красных узорах в горошек, словно тебя подстрелили картечью». Когда он попросил меня достать компоненты составного обвеса и брызгозащитного козырька, я поняла, что мы понаделали глупостей. При благоприятной погоде и относительно коротких прибрежных переходах мы не позаботились

¹⁰ Флюгер авторулевого на «Галейсин» – это легкая деревянная конструкция со съемным чехлом из дакрона.

о том, чтобы подготовить яхту к нахождению в открытом море. А теперь груда книг и кипа постельного белья были разбросаны по палубе каюты, не сдерживаемые защитными ограждениями. Чехол для люка/брызгозащитный козырек и другие элементы нашего оборудования для штормовой погоды в море находились в рундуках для хранения прямо перед канатным ящиком. Подготовка, которая в порту заняла бы полчаса, теперь потребовала долгой упорной работа. Все это заставляло нас чувствовать себя менее организованными, менее компетентными и менее подготовленными.

Когда Ларри, наконец, установил на место обвес и штормовое оборудование¹¹ по местам, он остался на палубе, наблюдая, как «Талейсин» держится на воде, подстраивая амортизирующие тросы, удерживавшие румпель яхты, и оценивая скорость ее дрейфа. В течение следующего часа волны начали увеличиваться. Тяжелые брызги забарабанили по комингсам рубки. Затем Ларри крикнул мне: «Сколько миль от нас до ближайших рифов?»

«Самый близкий находится примерно в 90 морских милях к северу от нас, но Австралийское течение идет на юг. Это должно помочь избежать какого-либо дрейфа. Теперь фронт позади нас, и через 3-4 часа ветра, возможно, ослабевут».

«Сра...ый прогноз все врет месяц за месяцем. Я хочу уменьшить дрейф лодки на случай, если ветер замедлил течение, – крикнул Ларри. – Волны ужасно крутые и нос яхты уваливается под ветер между порывами. Думаю, пора ставить наш пара-якорь». Я в первый раз за час высунула голову наружу, передавая ему якорное оборудование. Дождь стих, но ситуация определенно не улучшалась. Какой была высота волны? Не такой большой, как у тех волн, которые встретились нам через годы около Мыса Горн, но я никогда не видела таких крутых и коротких валов, превращавшихся ветром, дувшим против течения, в вытянутые буруны, сквозь которые мы могли различить зеленый цвет, чаще ассоциирующийся с прибоем, накатывающим на песчаный берег. В движении этих обрушивавшихся и разрушавшихся волн наибольшее изумление вызывал тот момент, когда они рассыпались,

¹¹ Это включает защиту люка/брызгозащитный козырек, леерное ограждение на высоте плеча, дополнительные веревочное ограждение на крыше рубки плюс крышки для якорных клюзов на носу. Это оборудование можно увидеть на DVD «Будь готов пересечь океаны».

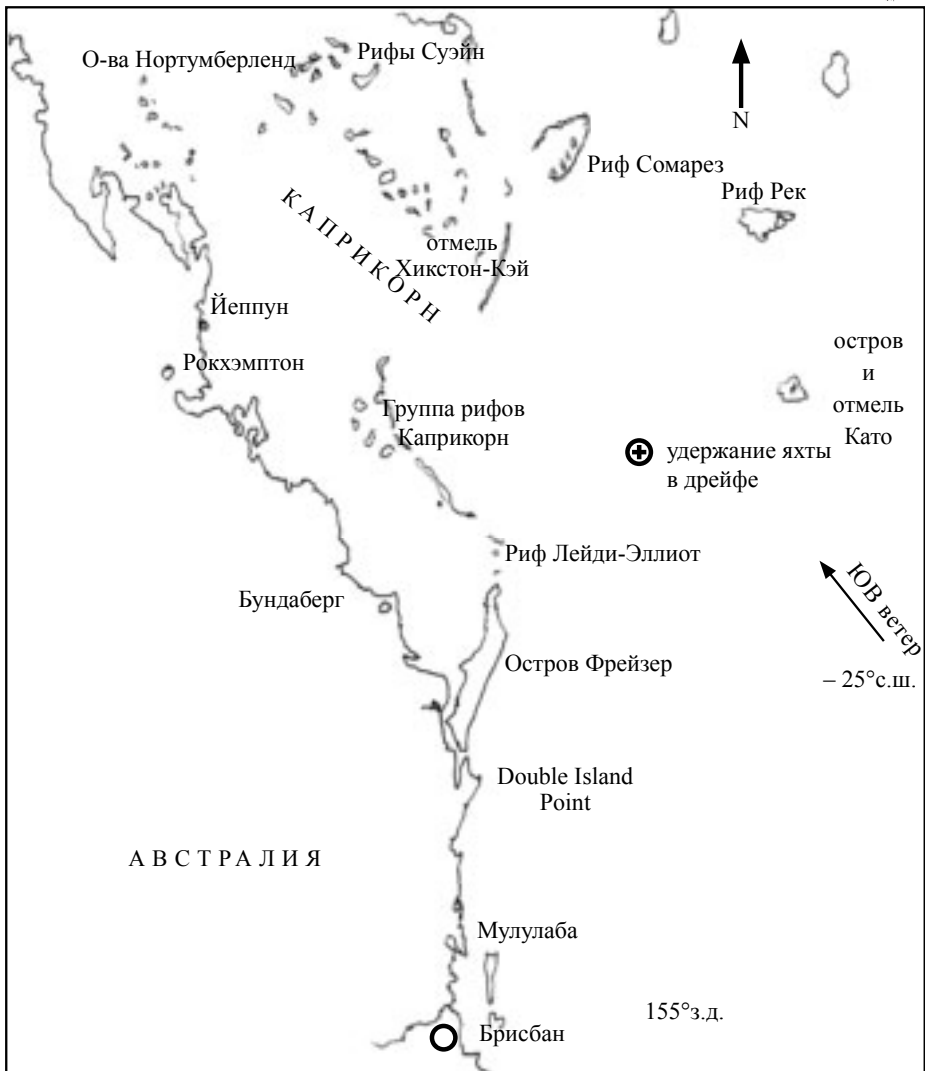


Иллюстрация 5-1. Мы уточнили наше навигационное счисление разновременными наблюдениями в 20.00, когда были примерно в 10 милях впереди плавучего маяка Брейкси (Breaksea Lightvessel), указывающего северную границу мелей у острова Фрейзер. Риф Лейди-Эллиот (Lady Elliot) является самым южным из группы рифов Каприкорн (Capricorn). Наша точка на 05.00 помечена «в дрейфе».

дойдя до пятна, которое создавала «Галейсин», медленно дрейфуя по ветру. Впереди и позади пятна, гребни этих волн обрушивались ревущими водопадами, которые могли бы тоннами сплошных волн навалиться на нас.

Мы трудились рука об руку, устанавливая пара-якорь, списанный армейский парашют диаметром 12 футов, названный Бью-Орд (Bu-Ord), в честь Главного управления вооружений ВМС США. Ларри пропустил трос запасного якоря через закрепленный к фитингу на носу канифас-блок с 1 шкивом диаметром 3/16 дюйма, и далее назад поверх лееров к месту, где я держала пара-якорь. Он прикрепил трос к вертлюгу пара-якоря, а затем поставил на якорный трос еще один канифас-блок и подсоединил шкентель-оттяжку. Ларри протянул его через направляющий блок в средней части судна с наветренного борта и назад к шкотовой лебедке, создав запас этого троса едва достаточным для того, чтобы блок оттяжки находился рядом с передней вантой. Вместе мы спустили сам парашют по наветренному борту корпуса. Когда парашют находился примерно в 50 футах от корпуса, он наполнился водой. Ларри постепенно вытравливал больше троса до тех пор, пока мы не убедились, что парашют находится с наветренной стороны, на гребне второй волны от нас.

Эффект пара-якоря проявился мгновенно. «Галейсин» лежала под углом примерно 50 градусов от ветра, все признаки движения вперед исчезли, а с наветренной стороны образовывался водоворот пятна. Дрейф яхты под ветер относительно воды стал менее одного узла¹². Так как яхта удерживалась в дрейфе, стабилизированная триселем, на палубе стало легче работать, хотя было утомительно стараться не поскользнуться и должным образом помогать Ларри. Я спустилась вниз, чтобы разогреть суп для Ларри, который в это время устанавливал приспособления для предотвращения перетирания тросов, а также намеревался затолкать емкости непотопляемости между румпелем и кницей кормового ограждения, чтобы она демпфировала ударную нагрузку на руль. Вскоре после этого Ларри крикнул мне в каюту: «Выглянь-ка сюда, тут кое-что такое, чего я никогда раньше не видел!» Прямо по правому борту от нас, на расстоянии мили, находились два контейнеровоза. Они держались носом к ветру и удерживались в дрейфе, сражаясь со штормом точно так же, как и мы. Их было видно весь день и последовавшую за ним длинную ночь.

¹² Детали этой конструкции показаны в главе 3 и подробнее см. в главе 8.



В последующие часы морская болезнь большую часть времени удерживала меня в койке подветренного борта. У меня не доставало воли убрать упавшую одежду, загромождавшую пайол каюты. Вместо этого я совала каждый новый упавший предмет в общую кучу в носовой части помещения. Этот беспорядок плюс сообщения, которые я начала прослушивать по радио, не способствовали тому, чтобы ситуация стала казаться лучше. В 100 морских милях от нас проводился масштабный поиск с воздуха трех рыбаков, с которыми мы познакомились в Росслин-Бэй. Они вышли одновременно с нами на лов в районе острова Кеппел, а теперь послали сигнал бедствия из точки, которая находилась всего в сорока милях с наветренной стороны от лабиринта рифов, лежавших к северу от нас.

Через десять часов после первых ударов этого погодного фронта пришло сообщение о другой поисковой операции: «Меримаффин», 72-футовая макси, которая до этого была хорошо известной гоночной яхтой и называлась «Рагамаффин», запросила помощь. Ее капитан пытался убежать от фронта и дошел до якорной стоянки внутри кольца кораллов, известного как риф Лейди-Эллиот. Между кораллами имеется узкий вход, но, как мы узнали позже, эта якорная стоянка превратилась в адскую бездну для пяти искавших здесь убежище судов, когда волны стали перекатывать через наветренную часть рифа. К несчастью для «Меримаффин», штормовые ветра снесли эту яхту на 15 морских миль севернее ее маршрута. Чтобы пройти чисто кромку рифа, она шла ближе к ветру, что лишь привело к заваливанию яхты на борт и касанию мачтой поверхности воды. В результате члены экипажа были ранены. Лодка повреждена, двигатель вышел из строя, а ползунки грота заклинило в погоне так, что команда не могла ни зарифить парус, ни спустить его. Возникла опасность того, что яхта сядет на тот самый риф, у которого ее капитан пытался найти укрытие¹³.

¹³ В последующие часы радиосообщения, по которым мы отслеживали спасательные операции, еще больше драматизировали происходившие в этот шторм события. Большой паром смог дойти до «Меримаффин» вовремя, чтобы отбуксировать ее от рифа и сопроводить в Бундаберг. Поиски экипажа затонувшего рыбацкого судна продолжались почти два дня. За десятки миль от места подачи экипажем сигнала SOS был обнаружен их перевернутый и окруженный большими акулами алюминевый тендер. Смог спастись только один член экипажа, взобравшийся на днище тендера.

Когда Ларри не вернулся в каюту сразу после его ежечасных проверок вооружения, я заставила себя вылезти из койки и обнаружила, что он сыпал проклятиями, перегнувшись через кормовое ограждение. Шторм превратил еще одну из наших оплошностей в представляющую опасность для оборудования ситуацию. Когда мы чуть раньше в тот день первый раз лежали в дрейфе, Ларри выбрал закрепленную за кормовое ограждение вертушку лага и 50 футов плетеного лаглиня диаметром 5 мм (5/16 дюйма). Он скойдал его за наветренным комингсом кокпита. И вот случайная волна, прокатившаяся по палубе, смыла вертушку и лаглинь за борт. Раскачивание судна заплело трос лаглиня в клубок, с каждой минутой затягивавшийся все сильнее, и почти парализовавший работу триммера. Ларри переживал, что возникшее напряжение может повредить систему ветрового авторулевого. Нам двоим потребовалось более часа, чтобы в конце концов перерезать последние обрывки линия забортного лага и освободить триммер.

Через каждые шесть часов свежий прогноз погоды увеличивал ожидающуюся продолжительность шторма. По сообщениям, скорость ветра у находившегося примерно в 55 милях от нас плавучего маяка острова Фрейзер, составляла 60 узлов. К наступлению темноты мы почти смирились с качкой, ревом волн, вздымавшихся слева и справа от нашего пятна, и плеском пены, попадавшей на боковые поверхности яхты. Ларри и я большую часть времени пребывали в лежачем положении, по очереди засыпая и поднимаясь на палубу каждый час, чтобы потравить примерно один фут троса пара-якоря.

Почти в полночь очень громкий треск разбудил Ларри. Перетерся постоянный ограничительный трос, прикрепленный к рулю и не позволяющий ему перекадываться слишком сильно на борт, так как это представляло опасность для рулевых штырей. Возможности установить новый ограничительный трос не было. Для частичного снижения ударной нагрузки Ларри закрепил еще два отрезка прочного амортизационного шнура на румпеле. Когда он перечислял все повреждения нашего оборудования за 18 часов, в его голосе слышались нотки разочарования. Педантичное использование им защитной обмотки не предотвратило истирание удерживавшего пара-якорь троса диаметром 5/8 дюйма. Оплетка



амортизационных шнуров, крепивших румпель, истиралась так, что раз в три часа приходилось менять один из шнуров. «У нас есть запасной трос для якоря, и если к утру непогода не начнет стихать, я хочу поставить его, – сказал он. – На всякий случай, Лин, поставь защитные ограждения на койку».

Он пользовался расположенной с наветренного борта лоцманской койкой с ограждением. Я не видела смысла ставить ограждение, так как моя койка находилась с подветренного борта, а между мной и корпусом лежала подушка. Кроме того, я немного страдаю клаустрофобией и, как следствие, ненавижу находиться в замкнутом пространстве. Прямо перед рассветом, когда еще один шквал с ревом обрушился на нас, Ларри быстро оказался на палубе. Я помню, что засыпала. Затем я воспарила, отчаянно стараясь ухватиться за что-нибудь и слыша треск штормового триселя вместе с громогласным ревом обрушивавшегося гребня волны. Я вылетела из койки, когда яхта пересекла линию ветра, легла на другой галс, а затем внезапно остановилась и резко накренилась на правый борт. Я сбила дыхание, ударившись грудью о бронзовые стойки стола. Затем я врезалась в пайол каюты и стукнулась челюстью о портативный холодильник так сильно, что была уверена, что вылетели все зубы. Пока я медленно убирала голову от деревянной дверцы холодильника, «Талейсин» еще раз сильно накренилась. Я почувствовала, как что-то резко, но не очень больно, ударило меня по голове, и по моим волосам и лицу потекла теплая жидкость. Осторожно ощупывая голову, я не могла сдержать слез. Я не почувствовала облегчение, даже когда поняла, что жидкостью была не кровь, а кофе. Вместо этого я очень рассердилась. Мои волосы теперь были покрыты кофейной гущей из кофейника, который я обязана была более надежно укрепить, когда в последний раз несла вахту. Хуже того, когда я села и осторожно коснулась ребер, которые были все в синяках, а может быть, и поломаны, я заметила глубокий порез, который летящий кофейник сделал на идеально до этого лакированном тике лицевой части портативного холодильника. Всего в нескольких дюймах от пореза находился второй набор вмятин, в точности повторявших форму моих передних зубов.

К тому времени я уже поняла, что вода в помещения яхты не поступила, и Ларри не просил срочной помощи. Это значило,

что «Талейсин» все еще была в безопасности. Но я слышала, как Ларри выбирал лебедкой тросы и работал с концами, державшими пара-якорь. Расстроенная и чувствуя себя виноватой за то, что пропустила мимо ушей совет Ларри использовать ограждение койки, я почти полностью очистила волосы от кофейной гущи до того, как он открыл люк и сказал: «Тут внизу все в порядке? Думаю, что чертов парашют слишком велик. Мы поднялись на большой волне, и «Талейсин» пошла ближе к ветру. Парашют, похоже, вообще ни сдвигается с места и перетаскивает яхту на другой галс. Трос якоря проходит под ватерштагом, и если мы не вернем яхту назад на левый галс, он перетрется».

Затем возникла проблема втискивания моего израненного тела в штормовую робу. Когда я поднялась на палубу, Ларри уже потравил оттяжку, и «Талейсин» лежала носом на ветер, сначала удерживаясь под углом 10-15 градусов к нему на левом галсе, затем переваливая через линию ветра на правый галс. Я заняла место у шкотовой лебедки в кокпите. Ларри дождался, когда «Талейсин» легла на правый галс, затем быстро вытравил 20-30 футов якорного троса. Я как можно быстрее выбрала слаbinу оттяжки (иллюстрация 5-2). Когда оттяжка и якорный трос полностью натянулись, «Талейсин» опять лежала на правом галсе.

После того как мы провели два дня, удерживаясь на пара-якоре, сила ветра стала меньше штормовой, волны начали разрушаться, а не обрушиваться, и брызги пены прекратили попадать на палубу. Только затем я продемонстрировала Ларри полосы синяков на моем животе и нижней части груди. В некотором смысле, я лучше бы подождала. Он сразу захотел сниматься и пробиваться на юг за медицинской помощью. Но я убедила его, что качка при переходе в этих погодных условиях была бы более неудобна для меня, чем качка, которую мы испытывали в дрейфе. В конце дня ветер ослаб до очень крепкого, волны удлинились, и после свежего прогноза погоды, обещавшего через 36 часов еще один атмосферный фронт в нашем районе, мы с Ларри приготовились выбирать пара-якорь.

Я работала с ним осторожно, так как к тому времени больше всего хотела быть в порту, а на не качающемся судне, принять долгий горячий душ, побывать у врача и очень много отдыхать. Мы использовали упрощенную схему установки пара-якоря – без поплавков, без возвратного троса, без грузов. У нас также



не было двигателя, чтобы пройти в направлении парашюта и ослабить натяжение на якорном тросе. Но выбирать якорь (хотя и потребовалось два часа, чтобы это сделать) оказалось довольно легко, несмотря на сильный ветер. Ларри снял оттяжку с блоком, и «Талейсин» немедленно развернулась носом против ветра. Сразу после прохождения очередного гребня волны натяжение на тросе ослабевало, и тогда Ларри мог выбрать лебедкой примерно 6 футов этого троса. Я сидела на палубном контейнере рядом с мачтой, подбирая трос, и каждый раз, когда «Талейсин» начинала подниматься на очередной волне, я накладывала два шлага на утку на мачте, чтобы не дать тросу стравиться назад. Так, по шесть футов за раз, мы подходили ближе к парашюту. Когда вертлюг пара-якоря оказался вплотную к корме, Ларри зацепил одну из строп парашюта отпорным крюком, а затем начал выбирать стропу руками. Вода вылилась, купол парашюта сложился за две-три минуты, и затем Ларри вытащил его на борт. После того как он закрепил большую часть якорного троса у фальшборта с наветренной стороны, мы обнаружили, что почти 10 футов троса, та часть, которая работала в канифас-блоке на носу, истерлась, и почти 10% ее диаметра было зажевано блоком.

Я была слишком измождена, чтобы двигаться дальше тем вечером, поэтому до начала следующего дня мы лежали в дрейфе под одним триселем. Затем мы двинулись к берегу курсом крутой бейдевинд, с поднятыми штормовым триселем и стакселем, при ветре 35-45 узлов. Я в это время лежала на обложенном подушками пайоле в каюте. Когда мы подошли к берегу, подтвердились и опасения Ларри, и место, которое он определил накануне днем. Шторм остановил шедшее на юг течение. Во время дрейфа за два с половиной дня нас снесло на 30 морских миль к северу, и всего 60 морских миль отделяло от почти неизбежной гибели на этих едва покрытых водой коралловых рифах.

Уроки, усвоенные во время этого шторма

1. Убегать по волне и искать укрытия на ненадежной якорной стоянке может быть намного опаснее, чем оставаться в море, обеспечив достаточно места для маневра.

2. Мы знали, что нам придется идти 100 миль в открытом океане. Если бы мы подготовили лодку к морскому переходу, ничего бы не каталось по палубе и во внутреннем помещении.

3. Ограждения кровати предназначены не только для того, чтобы удерживать кого-то в койке наветренного борта. Они устанавливаются, чтобы все члены экипажа находились в безопасности в любой койке на яхте.

4. Удержание яхты в дрейфе с дополнительной установкой пара-якоря уменьшает скорость дрейфа. (В нашем случае, после постановки парашюта скорость дрейфа стала менее 1-го узла, в сравнении с его скоростью 1,3-1,5 узла, когда яхта была под одним только триселем).

5. Качка в то время, когда мы удерживались в дрейфе под углом 50 градусов к ветру, с триселем, стабилизовавшем положение судна на курсе, была намного легче, чем когда мы лежали носом против ветра, и Ларри готовился выбрать пара-якорь.

6. Выбор слишком большого пара-якоря может быть ошибкой. По сравнению с 8-футовым куполом, который был у нас на «Сераффин» длиной 24-фута 5 дюймов и водоизмещением 5 тонн, пара-якорь диаметром 12 футов на «Галейсин» удерживает в куполе более чем в два раза больше объема воды и создает огромную нагрузку на якорный трос, направляющие устройства и блоки. Более тяжелый груз на якоре означает большее растяжение, большие ударные нагрузки и более серьезное истирание троса. К сожалению, решение о том, какого размера парашют использовать для пара-якоря, не может быть принято на основе каких-либо математических или инженерных расчетов. Но из этого нашего опыта и из бесед со многими моряками, использовавшими подобное устройство, у нас создалось ощущение, что производители пара-якорей вводят мореплавателей в заблуждение относительно их размеров, предлагая парашюты слишком большого диаметра.

Мы с пользой применили эти уроки при наших последующих плаваниях: уменьшили диаметр купола парашюта до 8 дюймов;



поменяли канифас-блок на более крупный, диаметром 4 дюйма для уменьшения износа основного якорного троса; расположили наше судовое оборудование для штормовой погоды так, что до него стало легче добраться; улучшили и укрепили нашу систему ограничения перекладки руля; поставили в помещении и на палубе дополнительные поручни для очень тяжелой погоды; стали использовать прогноз погоды и информацию на лоцманских картах в качестве общих рекомендаций, а не как истину в последней инстанции. Возможно, не менее важной была и возникшая у меня уверенность в том, что и «Талейсин», и я можем смело противостоять штормовой погоде. Все это, в конце концов, привело нас, намного более уверенных и хорошо подготовленных, к переходу из Атлантики в Тихий океан вокруг Мыса Горн.



Иллюстрация 5-2. У блока справа диаметр шкива $1 \frac{3}{16}$ дюйма по пазу. Именно его мы использовали в этот шторм. Он истирал трос пара-якоря, поэтому мы позднее приобрели более крупный блок, показанный слева. У него шкив имеет диаметр $2 \frac{9}{16}$ дюйма, что в два с лишним раза больше, чем у старого блока. Для обеспечения плавности хода в обоих блоках используются игольчатые подшипники. Маленький ишерт, прикрепленный к скобе на блоке, используется для того, чтобы зафиксировать карабин в закрытом положении, когда блок прикреплен к носовым фитингам.