

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

ГЛАВА 2

Несколько поучительных мыслей и историй о шторме

«Уходя по волне, некоторое время ваша яхта, возможно, будет идти довольно спокойно и не черпать воду, но затем с ужасающей внезапностью волна может ударить в корму и вывести вас и ваше судно из строя».

Капитан Дж.С. Восс (J.C. Voss), "The Venturesome Voyages of Captain Voss" («Безрассудные плавания капитана Восса»).

Несколько лет назад яхта «Цу-Ханг» шла из Рейкьявика в северо-западную точку Исландии при очень крепком юго-западном ветре. Была темная ночь, и ветер силой 9 баллов создавал тяжелое волнение. На «Цу-Ханг» был поднят только передний штормовой парус, и для предотвращения его перекидывания с одного галса на другой, с сопутствующей резкой нагрузкой на шкот, фал и штаг, мы шли при ветре в раковину, что позволяло нам надежно удерживаться вдали от негостеприимного берега. «Цу-Ханг» во весь дух неслась вперед в ночи, в погодных условиях, которые, казалось, более всего ее устраивали, а я был счастлив и пел на руле, так как мы быстро шли в нужном направлении. Внезапно я скорее почувствовал, чем увидел, как монстрообразная волна дышит мне в спину, накатываясь под несколько другим углом. Через мгновение нас ударило с такой силой, будто в яхту врезался десятитонный грузовик. «Цу-Ханг» была физически выкинута с ее курса, а румпель вырвало у меня из рук, и он с глухим стуком ударился о комингс на пределе угла его перекладки. Мачты «Цу-Ханг» ушли в горизонтальное положение... [Другой раз] «Цу-Ханг» шла с попутным штормовым



ветром, силу которого я теперь оцениваю в 10 и более баллов. Она не неслась слишком быстро, и управлять ею не было особенно трудно... Когда яхта зарылась носом в воду, исключительно крутая и очень высокая волна, по высоте значительно больше длины яхты, ударила ее. Показалось, что яхта разломилась, так как приняла почти вертикальное положение, погружившись носом в волну. Это перемещение было исключительно резким и быстрым. И потому не возникло ощущения того, что мы находимся в опасном положении в преддверии катастрофы. Внезапно случилась сама катастрофа.

*Майлс Смитон (Miles Smeeton), "Because the Horn is There"
(«Потому что там Мыс Горн»).*

Становилось все труднее и труднее удерживать «Джошуа» на курсе, следуя по волне, так как тянущиеся с кормы тросы делали ее все менее управляемой по мере роста волн. Она все больше рыскала даже при переложеном под ветер руле, и то, чего я подспудно боялся, в итоге случилось. Но это была моя ошибка, так как мое внимание, должно быть, на мгновение рассеялось после пятнадцати часов на руле. Подхваченная волной «Джошуа» внезапно стала лагом к волне, и было слишком поздно что-то делать, когда подошла крутая волна с загибавшимся вниз гребнем. Поток ледяной воды ударил меня в шею, и через мгновение «Джошуа» быстро накренилась. Угол крена неуклонно, но не резко, увеличивался, а шум становился приглушенным. Затем тишина была внезапно нарушена дьявольским грохотом лавины летящих поперек каюты предметов три-четыре секунды и затем «Джошуа» выпрямилась.

[Позднее той же ночью] судно располагалось кормой прямо к быстро приближавшейся волне с выраженным гребнем, но не слишком большой, почти начавшей разрушаться... а, может быть, и нет... Я окончательно проснулся, – думаю, в тот момент я воспринимал все даже слишком отчетливо.

Корму подняло, как обычно, а затем с внезапным ускорением, но не кренясь, «Джошуа» погрузила свою носовую часть в воду под углом примерно 30 градусов, до передней части крыши рубки.

Половина яхты была под водой. Почти сразу она появилась на поверхности... Нас почти опрокинуло через нос случайной волной – я бы никогда не поверил, что такое возможно.

*Бернар Муатессье (Bernard Moitessier),
“The First Voyage of the Joshua” (Первый рейс «Джозуа»).*

На весь период шторма мы решили идти с преобладающим ветром при волне в правую раковину, удерживаясь на благоприятном для нас курсе и спускаясь по подветренным склонам увеличивавшейся зыби. Когда гребни волн доставали нас, они отбрасывали в сторону корму, и «Сорсери» слегка изменяла курс, идя на ветер, а затем летела вперед по вершине волны...

Управлять яхтой в этих тяжелых погодных условиях было совершенно не трудно, но это, безусловно, требовало определенной концентрации, и к десятому дню серьезного ветра каждый на борту провел много штормовых часов на руле... Затем в нас врзался товарняк. Времени, чтобы как-то среагировать на это, не было. В тот момент, когда рундук правого порта выкидывал на меня свое содержимое, запустился двигатель, подзаряжавший в это время аккумуляторы. Я столбом влетел в удивительно белый подволок, туда, где обычно был настил каюты, а затем вываливались вещи из рундуков левого борта. Иногда в передышках казалось, что в помещение через форпик прорвалась вода, но я едва ли обращал на это внимание... Первыми различимыми звуками, прорвавшимся сквозь хаос, были донесшиеся с палубы пронзительные вопли и крик «Человек за бортом!»

*Олан Фитцпатрик (Aulan Fitzpatrick), “360-degree Roll Sweeps “Sorcery”
(«Переворот на 360 очищает палубы “Сорсери”»),
журнал «Sail», август 1976 года.*

Весь понедельник был поднят только стаксель. Чтобы удерживаться на курсе, не позволяя заполаскивать 300 квадратных футов паруса, в случае если его случайно перебросит, надо было постоянно оставаться внимательным на руле...

[Сила ветра была приблизительно] 9 баллов, более 46 узлов ...



Так занялось злосчастное утро... Направление ветра изменилось. Мы перекинули парус на левый борт... и заметили, что волнение стихало, но в то же время наша скорость упала до восьми узлов. «Если бы мы участвовали в гонке, – сказал я, – то уже бы поднимали грот». Для того чтобы иметь возможность отдохнуть и чувствовать себя комфортнее, мы решили отложить это до тех пор, пока я не заступлю на вахту в 13.00...

За последние десять дней Билл не раз впечатлял меня своей бдительностью на руле. Через шахту трапа мне было видно, как он проверяет электрический авторулевой модели Tillermaster... Я читал первое предложение первых шести томов сочинений Энтони Троллопа. Затем Билл закричал: «Берегись...»

Секунда на подъем с койки, вторая – на то, чтобы спуститься с нее. Четыре секунды. Следующий отчаянный крик Билла совпал со скрипучим звуком удара-шлепка плоской поверхности, плюхающейся в воду с огромной силой.

Даже когда мачта, должно быть, коснулась поверхности воды и «Стример» лежал на одном боку словно лебедь с подбитым крылом, я все еще ощущал уверенность... Второй разрушительный удар наотмашь. Затем, пока мачта погружалась в воду, койка мягко развернулась над моей головой. Я стоял по голени в воде на потолке каюты.

[Позже Билл рассказывал мне] «Я смотрел вперед. Я повернулся. Эта стена. Сорок футов высотой. Два ее гребня нависли прямо над кормой. Я бросил румпель. Схватил штурвал и всем своим весом навалился на него. Повернул на три ручки. Я думал, что яхта выпрямится, до тех пор пока не увидел, как мачта падает на воду. Затем нас ударил второй гребень».

Филлип С. Вельд (Phillip C. Veld), "Five Nights Upside Down – Then Rescue for Gulf-Streamer" («Пять ночей вверх ногами – затем спасение для "Галф-Стримера"»), журнал «Sail», август 1976.

Яхта неслась вперед со скоростью 9-10 узлов вообще без грота и под маленьким кусочком стакселя. Мой ветровой анемометр производства «Brookes and Gatehouse» (Брукс энд Гэйтхаус) замерил скорость относительного ветра 46 узлов, что давало истинный

ветер скоростью около 55 узлов. Хотя барометр и поднимался, я с трудом управлял яхтой вручную, и она почти не слушалась руля... Я понял, что у меня неприятности, когда стал замечать вокруг большие участки белой пены на воде... Проблемой был не ветер, а хаотическое волнение... Мои силы были на исходе.

Пока я обдумывал свой следующий шаг, одна из гигантских волн вверглась под днище яхты. Бац! Раздался сильный взрыв. Повсюду была вода. Яхта и я летели по воздуху, словно под корпусом сдетонировал ящик динамита. 50-футовая яхта встала вверх дном. Я был рядом, в воде, а яхта находилась справа от меня. Я с изумлением увидел в воздухе рядом со мной голубой киль.

*Хал Ром (Hal Roth), "How to Sail Around the World"
(«Как обойти вокруг света под парусом»).*

В дополнение к этим историям почитайте рассказанную в главе 4 сагу о том, как «Сераффин» бросило в бродинг – классический случай слишком долгого перехода под рангоутом. Все мы, обладатели совершенно разных типов судов, без предупреждения и с ужасающей внезапностью попадали в неприятности, следуя по ветру. И «Сераффин» – яхта длиной 24 фута, с короткими свесами и большим водоизмещением. Длина «Галф-Стримера» 60 футов, это длинный легкий тримаран. У «Сорсери», гоночной яхты длиной 61 фут, небольшое водоизмещение по Международным правилам обмера морских гоночных яхт (IOR). «Цу-Ханг» – 46-футовый деревянный кеч с круглой ложкаобразной кормой. Яхта Хала Рота «Америкэн Флэг» модели Santa-Cruz 50 – на 100% гоночная лодка. Каждый повстречался с волной, которая могла стать катастрофической, и всего лишь две такие встречи случились у Мыса Горн. Первое происшествие со Смитоном имело место около Исландии. Проблемы у «Сорсери» возникли в северной части Тихого океана, у «Галф-Стримера» – в Северной Атлантике, а у «Сераффин» – на Балтике.

Почему все же яхтсмены продолжают идти в штормовую погоду? Потому что они не знают об опасности. Яхта ведет себя так, будто она находится под полным контролем. В момент



происшествий некоторые из этих яхт даже идут с ветровым подруливающим устройством, или на авторулевом. Качка вполне приемлема. Скорость ветра кажется меньше, так как вы идете от него. Чтобы развернуться и лечь в дрейф, требуется конкретное решение, с последующими действиями и тяжелой работой. Это предполагает постановку некоего стабилизирующего паруса, плавучего якоря или удерживающего устройства. Разворот с целью приведения яхты в дрейф может выглядеть пугающе, особенно, если вы слишком долго затягивали с ним. А так часто бывает. Вы держитесь дольше, чем требует благоразумие, надеясь, что море и ветер успокоятся. И именно тогда случается катастрофа.

Удержание судна в дрейфе требует подготовки оборудования до выхода из порта, а также проведения экспериментов для того, чтобы определить, какие подстройки парусов и/или удерживающих устройств и какое их расположение необходимы для приведения конкретно вашего судна в правильное положение для удержания в дрейфе. Каждое судно удерживается в дрейфе по-своему, и единственный путь узнать, что для него работает наилучшим образом – практиковаться в море при очень крепких ветрах. Немногие из нас выходят в море при серьезном ветре просто для того, чтобы попрактиковаться. Проще принять вариант решения «ни вашим, ни нашим», вроде следования по ветру под рангоутом, со швартовными тросами и плавучими удерживающими устройствами или без них. Нас убаюкивает ложное ощущение безопасности, испытанное другими яхтсменами, которые, на их счастье, выжили, чтобы написать про то, как «убегать по ветру с этой штукой».

В авторских примечаниях к книге “The First Voyage of the Joshua” («Первый рейс Джошуа») Бернар Муатессье (Bernard Moitessier) пишет: «Следующие строки являются всего лишь весьма некомпетентным свидетельством, возможно, довольно ошибочным. Просто потому, что однажды мы убежали от шторма, не получив повреждений, я не могу претендовать на то, чтобы авторитетно говорить об управлении яхтой в высоких широтах юга Тихого океана».

Подобное заявление делает и Майлс Смитон (Miles Smeeton) в книге “Because the Horn is There” («Потому что там Мыс Горн»): «Я пишу об управлении судном в штормовую погоду с сомнением, так как мой опыт, хотя и накопленный на многих морях, ограничен одним судном».

Эти яхтсмены – оба, увы, уже ушедшие из жизни, не претендовали на то, чтобы считаться экспертами по штормовой погоде. Но их мнение внесло свой вклад, когда в тяжелых погодных условиях мы решали идти по ветру различными способами – с тросами, без парусов, со штормовыми парусами.

В своей книге “The War with cape Horn” («Война с Мысом Горн»), Аллан Вильерс (Alan Villiers) рассказывает о переходе на парусном зерновозе «Парма» из Австралии с запада на восток вокруг Мыса Горн. В ревущих сороковых они шли по ветру с маленьким парусом, и внезапно были сметены волной, получив серьезные повреждения. Капитаном был легендарный Рубен де Клу. Он привел судно в дрейф и «Парма» больше не пострадала.

Капитан Дж. С. Восс (J.C. Voss), еще один отличный моряк, рекомендовал удерживать судно в дрейфе при плохой погоде. В приложении к своей книге “The Adventuresome Voyages of Capt. Voss” («Безрассудные плавания капитана Восса»), он подробно описывает, как это можно сделать на судах всех типов и размеров. Это приложение стоит того, чтобы тщательно с ним ознакомиться.

В разделе о тяжелых погодных условиях в своей книге “Because the Horn is There” («Так как там Мыс Горн»), Майлс Смитон (Miles Smeeton) отмечает: «Я не смог найти в третьем издании книги Адларда Колса «Под парусом в шторм» никаких сведений о повреждениях, полученных какой-либо яхтой при удержании ее в дрейфе».

Ларри и я удерживали в дрейфе как «Сераффин», так и «Талейсин». Мне приходилось удерживаться в дрейфе на различных перегонявшихся мной яхтах. Никогда, удерживая судно в дрейфе, мы не получили каких-либо серьезных повреждений.

Я полагаю, что следует пересмотреть вопрос тактики штормования, и следовать примеру и совету квалифицированных моряков, а не яхтсменов-любителей. Нам надо прислушаться к



людям, которые проводят ежегодно до девяти трудовых месяцев в море, многие из них за свою жизнь тридцать-сорок раз обогнули Мыс Горн, к людям с опытом плавания на различных типах парусников при самой разной погоде, таких как капитаны Рубен де Клу и Дж. С. Восс.

Завершая высказывание, которым начинается эта глава, Восс говорит: «Поэтому еще раз повторяю свой совет: будьте осторожны при плавании по ветру и лучше ложитесь в дрейф чуть раньше, чем это кажется необходимым другим».

© ИД «Моя Планета»

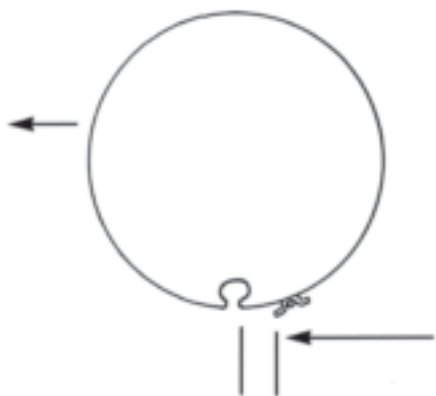
Таблицы перевода единиц длины и скорости ветра

Чтобы не перегружать текст британскими и метрическими единицами измерения, мы решили для удобства поместить здесь эту таблицу перевода из одной системы мер в другую.

Дюймы x 25,3999 = миллиметры	
1/4 дюйма = 6,35 мм	9/16 дюйма = 14,29 мм
5/16 дюйма = 7,94 мм	5/8 дюйма = 15,88 мм
3/8 дюйма = 9,53 мм	3/4 дюйма = 19,05 мм
7/16 дюйма = 11,11 мм	7/8 дюйма = 22,22 мм
1/2 дюйма = 12,7 мм	1 дюйм = 25,4 мм
Футы x 0,3048 = метры	
Сажени x 1,8288 = метры	
Квадратные футы x 0,0929 = квадратные метры	
(то есть 100 квадратных футов паруса равны 9,29 квадратных метров паруса)	

Таблица скорости ветра

Баллы шкалы Бофорта	Скорость в уз- лах (на высоте 33 фута)	Метры в секунду	Морская терминология
0	Менее 1	0-0,5	Полный штиль
1	1-3	0,6-1,5	Очень легкий ветер
2	4-6	2-3	Легкий ветер
3	7-10	3,5-5	Слабый ветер
4	11-16	5,5-8	Умеренный ветер
5	17-21	9-10,5	Свежий ветер
6	22-27	11-13	Сильный ветер
7	28-33	14-16	Крепкий ветер
8	34-40	17,5-20	Очень крепкий
9	41-47	21-24	Шторм
10	48-55	25-28	Сильный шторм
11	56-63	29-32	Жестокий шторм
12	Более 64	Более 33	Ураган



Детали ползуна и погона

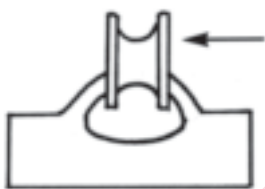
Крепления погона на мачте из сплавов.

Используйте крепежные винты, если толщина стенки мачты 1/8 дюйма и больше; если она тоньше, ставьте погон на заклепки.

Лучшими являются заклепки Морел класса 40 диаметром 3/16 дюйма (с пределом прочности на разрыв 1000 фунтов), или заклепки из нержавеющей стали класса 51(1200 фунтов).

Круглый коуш

Этот круглый коуш, нашитый на шкаторину паруса, обеспечивает неограниченную подвижность, что помогает уменьшить боковое трение при спуске или подъеме паруса. Ползуны, подсоединяемые на нейлоновых стропках, при подъеме и спуске паруса застревают гораздо чаще.



Наружные ползуны

Наружные ползуны создают меньше трения, чем внутренние литые ползуны.

Для ползунов может понадобиться райзер, чтобы ползуны проходили различные металлические детали на мачте. На деревянном рангоуте необходимо устанавливать райзер по всей длине, чтобы ползуны не царапали отделку рангоута.

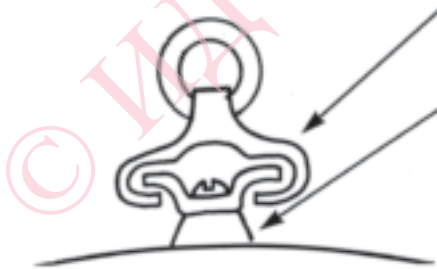


Иллюстрация 23-5. Необходимо, чтобы кольца для крепления ползунов были достаточно большими, и в случае, если погон отойдет от мачты во время шторма, можно было обмотать штерт вокруг мачты, перекрепляя парус и заставляя его работать, как это показано на предыдущей иллюстрации для яхт с гафельным вооружением.