

РОДЖЕР Д. ТЭЙЛОР

НОВЫЕ РЕЙСЫ ПРОСТОГО МОРЯКА

МИНГМИНГ

**И ИСКУССТВО ЭКОНОМНОГО
ОКЕАНСКОГО ПЛАВАНИЯ**



РОДЖЕР Д. ТЭЙЛОР

НОВЫЕ РЕЙСЫ ПРОСТОГО МОРЯКА

МИНГМИНГ
И ИСКУССТВО ЭКОНОМНОГО
ОКЕАНСКОГО ПЛАВАНИЯ



ББК 99
УДК 087.5
Т-30

Роджер Д. Тэйлор

Т-30

**МИНГМИНГ и Искусство Экономного Океанского
Плавания / Пер.с англ. П. В. Чечехин.**
- М.: ИД «Моя планета», 2011. — 391 с.

ISBN 978-5-905445-02-6

Книга повествует о том, как рационально, с минимальными затратами и максимальным результатом спланировать, организовать и осуществить океанское плавание на борту маленькой яхты.

ББК 99 + 26.890
УДК 087.5 + 910

ISBN 978-5-905445-02-6

© Copyright 2010 Roger D Taylor



Содержание

Предисловие VII

ПЕРВАЯ ЧАСТЬ
КИТЫ 1

ВТОРАЯ ЧАСТЬ
ВСТРЕЧНЫЕ ВЕТРА 125

ТРЕТЬЯ ЧАСТЬ
ЛЁД 233





Первая часть

Киты

ПЕРВАЯ ЧАСТЬ

КИТЫ

Ошибиться в их намерениях было невозможно: они направлялись прямо к «Мингминг». Некоторые быстро приближались, другие все еще оставались для меня темными, слабо различимыми пятнами на горизонте. Линии движения появляющихся из воды и исчезающих голов, рассредоточенных по участку моря длиной около мили, сходились в одной точке так точно и осмысленно, как будто кто-то подавал им команды из хорошо организованного центра управления. Возможно, так оно и было. Это движение в нашем направлении не оставляло ни тени сомнения – конечной целью приближающейся орды были мы. Ни разу в жизни не приходилось мне сталкиваться с чем-либо подобным. И с широко открытыми глазами я ждал их прихода.



1

Давно меня жгло желание направиться на север, куда влекли усиленные всеми ветрами холода и сумрак полярных ночей. Уже сам тот факт, что меня постоянно тянет в море на яхте скромных размеров и без двигателя, каковой и является «Мингминг», заставляет многих друзей считать меня почти сумасшедшим. А стремление проложить курс далеко на север, на их взгляд, лишь подтверждало мое помешательство. Но меня это не беспокоило.

Благоразумие – бесконечный континуум; пройдя достаточно длинный путь к сумасшествию, ты, вполне возможно, повстречаешься со здравым смыслом и душевной нравственностью, тяжело бредущими в обратном направлении.

Когда бы я ни доставал навигационные карты и ни размышлял о том, какой рейс в 2007 году, доставит «Мингминг» удовольствие, мой взгляд неизменно упирался в север. Холодные и бедные берега Фарерских островов, Исландии, Шпицбергена и иже с ними притягивали меня, как магнитом. Странные скандинавские названия далеких бухт и глубоко вдающихся в берега фьордов звучали в голове, словно угасающий звон скреживающихся мечей из давным-давно забытой саги: Тьялдавик, Хваннасунд, Терсхавн, Стюккисхольмур, Сейдисфьордур, Хусавик. Они ассоциировались с чем-то угловатым, квадратным, прочным и неуступчивым. Это был тот мир, в котором скрывать



притворство было невозможным, где человек приходил к пониманию своей сути.

И, совсем наоборот, для кого-то приятные мысли о плавании, например, в теплые и спокойные воды Средиземноморья, во мне не вызвали эмоций. Я не испытывал желания присоединиться к флотилиям яхт почитателей солнечного тепла, а также любителей сангрии и спуманте. Перспектива усердно заниматься поиском всех этих развлечений оставляла меня равнодушным.

Нет, все, что мне было нужно, – это серьезный и осознанный вызов. Ограничения, налагаемые бизнесом, оставляли в моем распоряжении шесть недель. Каждый вечер в начале зимы я изучал кипы ранее заказанных навигационных карт. Есть ли что-либо более приятное, чем расположиться в сумерках наступающей ночи у камина, с развернутой на ковре тяжелой адмиралтейской картой?! В этот момент нет ничего недостижимого. Любое море можно пересечь одним движением пальца, встречные ветра вообще не принимать во внимание, а скалистые мысы огибать без страха. Шторма исчезают, а заодно и паковый лед. Великие и чудесные морские путешествия совершаются за минуту. Это – время мечтаний.

Постепенно мечты оформились в конкретный проект. Часы изучения, обдумываний, расчетов и тщательной проработки лоций свели воедино невероятные планы с прозой возможностей. Мои не знающие удержу и несформировавшиеся идеи непрерывно отшлифовывались грубым наждаком реальности до тех пор, пока не приняли форму чего-то действительно выполнимого. Тут, вероятно, и лежит одно из удовольствий планирования морских путешествий. Это удивительное занятие. Каким-то образом романтическое желание добраться до самого дальнего горизонта нужно примирить со скучными земными реалиями: временем, расстоянием, погодой, надоевшими повседневными обязанностями, а также с далеко не маловажными требованиями по обеспечению безопасности.



Все это приводит к тщательно обдуманному компромиссному решению. Месяцами ты горячо споришь сам с собой. Мечтатель в тебе предъявляет свои сумасбродные планы, его доводы поэтичны и отвергают мещанские расчеты. Дай ему волю, и мы бы без остановок добрались до Луны. Его не знающее усталости воображение безгранично. Затем слово берет приземленный реалист, он неумолим и совсем не в восторге от предыдущего оратора. У него на руках вся статистическая информация. Это он знает о высоте волн, ветрах и состоянии погоды. Он эксперт по снабжению и может рассчитать расход воды до миллилитра. Он знает цифры среднесуточного пробега, начиная с незапамятных времен. Ему не составит труда разбить сухой неопровержимой логикой и потоком цифр любой, великолепно изложенный, но в конечном счете пустой довод мечтателя. Переговоры между этими двумя личностями уведут тебя то в одну, то в другую сторону. Постепенно формируется единая позиция. Патовая ситуация неприемлема, так как мы обязаны выйти в море.

Итак, мой план обрел очертания, и заключался он в следующем. Первоочередной задачей было пересечение Полярного круга по той простой причине, что это обязывало меня целенаправленно двигаться на север. У меня будет цель подняться чуть севернее 66° с.ш. При достаточно благоприятных ветрах ее можно достичь в пределах запланированного жесткого расписания, как раз за двадцать один день с начала перехода и столько же останется на возвращение домой. Это означало, что из точки моего отправления из порта Бернэм-он-Крауч предстояло пересечь более четырнадцати градусов широты – расстояние по прямой чуть менее 900 миль.

Однако я не планировал просто идти прямо на север. Это бы был скучный, лишенный души проект: не делать ничего более чем следовать в северном направлении, пересечь воображаемую линию демаркации Северного полярного круга, несуществующую конструкцию, ни кусочка которой



увидеть совершенно невозможно перед тем как развернуться и пойти на юг по своей собственной кильватерной струе. Возможно, достижение Полярного круга и было задачей, но вовсе не доминирующей. Я не являюсь приверженцем современного культа, превалирующего как в океанском плавании, так и в других видах деятельности – сделать что-то первым, пройти как можно дальше и быстрее. Эти устремления похожи на безрассудные детские поступки, обреченные в конечном счете на неудачу.

С учетом ограничений по времени и того, что никоим образом нельзя было полагаться на поток попутных ветров, я, в конце концов, выбрал четыре возможных маршрута для благоприятного плавания. Самым последним был вариант плавания на тот случай, если протяженный переход на север восточного побережья Британских островов займет больше времени, чем ожидалось. В этом варианте предполагалось обогнуть северную оконечность Шетландских островов и затем вернуться на юг вдоль берегов Ирландии. Как и во всех остальных сценариях, на этом маршруте окончить плавание планировалось в Плимуте. При чуть более успешном продвижении на север я смогу обогнуть Фарерские острова и, чем черт не шутит, остров Роколл. А если удастся идти на север еще быстрее, то есть надежда достичь восточного берега Исландии, далее повернуть на юг и перейти в Плимут вблизи Роколлы и Исландии.

Только при исключительно благоприятных обстоятельствах за имевшееся в моем распоряжении время можно было добраться до самого Полярного круга. Чтобы пересечь его, достаточно было пройти всего несколько миль на север от северо-восточной оконечности Исландии. Я выбрал этот район в качестве точки пересечения Полярного круга потому, что появлялась возможность при попутных ветрах зайти в один из грандиозных северо-восточных фьордов Исландии. Таким казавшимся наиболее привлекательным с точки зрения судоводителя фьордом был Сейдисфьордур, самый северный



из них, один из самых широких и расположенный от Арктики на расстоянии всего-то около шестидесяти миль.

Поэтому мысленно, а затем и на бумаге я соорудил четыре возможных эллипса, все как один начинающиеся в Бернэм-он-Крауч и заканчивающиеся в Плимуте. Они простирались на север от Шетландских островов к северо-востоку Исландии. У каждого из них была и своя собственная форма, и своя притягательность. Я был бы счастлив пройти любым из этих маршрутов, предоставляющих мне диапазон возможностей вместе с пакетом опций. Эти маршруты позволяли мне не принимать предварительных обязательств, так как я мог определиться с маршрутом уже в пути. Я просто мог выйти в рейс и наблюдать, как складывается ситуация. Избыток предопределенности и чрезмерная тривиальность лишают приключение его наиболее приятных составляющих. Я чувствовал, что теперь у меня была схема, которая только при самом неблагоприятном и непредвиденном стечении обстоятельств могла не воплотиться в стоящее того морское путешествие. И в то же время эта схема все еще имела свои слабые места и была достаточно спорной, позволяя балансировать на разжигающем эмоции канате неизвестности. Зимние вечера становились все длиннее, темнее и холоднее, но это меня мало беспокоило. Мне было чем заняться. Я мог бы просто сняться в рейс и ждать, чем все закончится, однако это ни в коей мере не предполагало какой-либо небрежности при подготовке к плаванию. Действительной свободы морского плавания, особенно для одиночки на маленькой яхте без двигателя, можно достичь только путем самой тщательной подготовки. Более пятидесяти лет хождения под парусом заточили мое чувство осмотрительности до состояния бритвенного лезвия. Подготовив в общем виде план предполагаемого путешествия, я должен был затем углубиться в мельчайшие подробности навигации. Все аспекты каждого из выбранных маршрутов следовало проработать. Мне предстояло обдумать



действия на случай любой возможной неприятности, для того чтобы, даже при худшем варианте развития событий, не подвергать себя и «Мингминг» риску.

На микроуровне планируемый мной рейс был полон опасностей. Сначала предстояло пройти в одиночку, без помощи двигателя, по лабиринту мелей и песчаных банок эстуария Темзы и побережья Восточной Англии. Я должен был запланировать ряд альтернативных маршрутов для различных условий плавания. Эти и так опасные воды в наши дни переполнены сетью платформ для добычи природного газа, еще более ограничивающих и усложняющих выбор безопасного маршрута. Надо пересечь залив Уош, избежать всех этих мелей, пройти район интенсивного движения судов на подходах к порту Хамбер, и только после того, как позади останется побережье Норфолка, появится возможность вздохнуть свободнее.

По крайней мере, после прохождения Хамбера я смогу начать выбираться в более просторные воды, удерживая курс прямо на север. Йоркширское побережье уходит на северо-запад. Расстояние до берега увеличится примерно до восьмидесяти миль. Мне такая удаленность от побережья была необходима, ведь при северо-восточном ветре здесь не найти безопасной гавани. Следовало также помнить о том, что в Северном море я всегда буду находиться в районе опасно малых глубин. Мое обычное правило – держаться на расстоянии не менее ста миль от берега и на двухсотметровых глубинах – здесь было невыполнимо.

Далее к северу придется пройти сквозь еще одну неприятную россыпь платформ, на этот раз нефтяных. Вновь я планировал подходящие маршруты, которые в любых условиях достаточно безопасно проведут нас между этими сооружениями. По мере приближения к Шетландским островам я снова начну склоняться к берегу. На западе первым будет залив Пентланд, затем пролив Фэар-Айл. Страшно даже представить вынужденный заход при неподходящей погоде



в любой из этих двух самых ужасных морских районов у Британских островов.

Многие часы провел я за изучением карт и лоций Фарерских островов. Моим основным руководством для плавания была великолепная копия славной старомодной карты Адмиралтейства, изданной на основе гидрографических исследований датского правительства в период с 1895 по 1903 год. В наш век стремительных перемен было на удивление легко полагаться на цифры столетней давности. Высоты все еще обозначались в футах, а глубины – в сажнях. Нанесенные со всеми подробностями на карту крутые склоны и извилистые контуры островов являлись настоящим шедевром с любовью исполненной гравюры. Как жаль мореплавателя, получающего всю необходимую информацию с пестрого экрана компьютера, неудачно расцвеченного, лишённого индивидуальности и флера истории. Чтобы моему духу воспрянуть, сердцу забиться чуть быстрее, а всему естеству наполниться жаждой приключений, всего-то достаточно было разложить эту карту, терпеливо и искусно нанесенную на плотную кремовую бумагу.

Кроме общего ознакомления с этим районом плавания я, по сути, пытался выяснить возможность захода, в случае необходимости или просто ради удовольствия, в одну из гаваней островов. В нормальных условиях заход в столицу Торсхавн выглядит вполне возможным, но я отказался от него, оставив на случай самой чрезвычайной ситуации. В проходах между наиболее близко расположенными островами скорости течений могут достигать двенадцати узлов. Действует множество сильнейших сулоев. Береговая линия состоит, в основном, из возвышающихся утесов, некоторые из которых достигают высоты в несколько тысяч футов. Хотя мной и планировалось пройти достаточно близко, чтобы лучше разглядеть этот интересный архипелаг, я тем не менее решил держаться в видимости берега, но не приближаться к нему на опасное расстояние. Все это, конечно, при условии, если



я смогу забраться так далеко от дома. Как обычно, лучшим убежищем для меня было бы само море.

А мои теоретические исследования все продолжались, теперь в районе северо-восточного побережья Исландии. На карте мелкого масштаба Исландия выглядит чуть крупнее самой обыкновенной большой чернильной кляксы. Не считая бросающегося в глаза своими колоритными контурами крупного полуостровного ответвления на северо-западе, местная береговая линия выглядит пресно-однообразной. Но по мере укрупнения масштаба восстает истинный северный образ острова. За исключением ровных обводов южного побережья множество глубоких фьордов пронзают гористую местность по всей окружности острова. Хотя на южном берегу фьордов и нет, посмотреть там тоже есть на что. В первую очередь, это ряд почти вертикально уходящих в небо огромных ледников, вырастающих из земли всего в одной-двух милях от моря. На северо-восточной стороне меня интересовал самый северный из фьордов – Сейдисфьордур. Если я сумею пройти такое большое расстояние, удобнее всего будет посетить именно его. Однако к югу от этого фьорда находятся порядка пяти других, в такой же степени привлекательных, манящих приглубыми, обрывистыми берегами. Приливы здесь умеренные, а навигационных опасностей мало. Наибольшую непреходящую угрозу в районе, где шторм может разыгаться быстро и где ветра восточных румбов преобладают, представляет подветренный берег. Основным посылом, звучавшим в процессе всей моей теоретической проработки плавания у Исландии, был следующий: «Необходимо избегать южного берега». В лонциях снова и снова предлагалось обратить внимание на мелководье, сильные течения, идущие в сторону берега, и плохую видимость низинного побережья. Тут совсем не место для маленькой «Мингминг». У меня будут основания для того, чтобы вспомнить это предупреждение.



Далее я должен был рассмотреть переход на юг в Плимут. Как обычно, исходя из своего практического опыта, я сформулировал несколько обязательных правил, помогающих избежать неприятностей. Я обогну Роколл с северной стороны, присвоив себе, таким образом, честь выполнения небольшого кругового плавания, имея в виду то, что этот остров-скала находится примерно в двухстах милях к западу от Внешних Гебрид, самого отдаленного форпоста Британских островов. Я надеялся, что чудесным образом погодные условия позволят мне подойти близко и хотя бы краешком глаза взглянуть на этот крошечный и абсолютно ни на что не годный кусок гранита. Зачем мне это было нужно, я и сам не знаю. Я вовсе не думал, что обозрение остроконечной скалы высотой шестьдесят футов каким-то образом окажется судьбоносным моментом моей жизни. Не будучи слишком хвастливым, я не испытывал стремления приобрести право гордиться тем, что видел эту штуку. Разглядел бы я Роколл или нет, мало относилось к выполнению значительно более сложной общей задачи – провести небольшую яхту к западу от скалы. Возможно, это была одна из присущих всем нам слабостей – мной двигало обыкновенное любопытство.

От западного побережья Ирландии следовало держаться подальше. Летние области низкого давления достаточно часто перемещаются над Шенноном и Соул. Я пройду значительно западнее, мористее континентального шельфа, чтобы иметь возможность благополучно перенести любую штормовую погоду в обширных пространствах океана и на достаточном расстоянии от берегов. Ближе всего я подойду к ирландскому берегу на юго-западе у Фастнета, где курс надо изменить, чтобы пересечь Кельтское море. В этих местах, постоянно напоминал я себе, следует соблюдать максимальную осторожность. Здесь, при наихудшем варианте развития событий, все природные силы могут объединиться и вызвать исключительно сложное и опасное волнение на море. На участке пути всего в несколько миль морские глубины уменьшаются стремительно – от



четырёх тысяч до двухсот метров и менее. Атлантическое течение увлекает массы воды на северо-восток. Одновременно массив суши побережий Ирландии, Уэльса и Англии создает что-то вроде огромного тоннеля, в котором встречаются приходящие с разных направлений волны. Скорость приливотливных течений возрастает. А затем лишь требуется правильно перемешать штормовым ветром от юго-запада все эти ингредиенты в величественный коктейль. Я совершенно не желал быть застигнутым врасплох на входе в эту западню и вынужденно бежать на северо-восток, все глубже и глубже в глотку пролива Сент-Джордж, где шансы на спасение падают с каждой пройденной милей.

К этому моменту во мне начало формироваться понимание того, что можно ожидать от этого рейса. Мысленно я прошел всеми возможными курсами и в самых вероятных, и в самых непредсказуемых условиях. Я пытался выявить все подстерегающие меня ловушки и морально подготовиться к встрече с ними. Я достаточно хорошо осознавал, что между моим представлением о реальности и самой реальностью существует практически невозстанавливаемый разрыв. Однако это не уменьшало роль воображаемого и не снижало его важность в процессе подготовки к плаванию.

Наиважнейшим и наименее предсказуемым фактором, определяющим успех или неудачу моего плавания, была, конечно, погода. Я снова и снова изучал северные розы ветров и метеорологические данные в лоциях Адмиралтейства. Летом атлантические депрессии направляются на север, поэтому следовало ожидать встречи с одним-двумя штормами. Существовала также большая вероятность северных или северо-восточных ветров. В районе Фарерских островов мог накрыть туман.

На практике эти ожидания частично реализовались. И вправду было много ветров от севера и северо-востока. Неоднократно около Фарер я попадал в туман. А вот чего я не знал и не мог предвидеть, упорно готовясь к путешествию



зимними ночами, так это того, что летом 2007 года погодные условия будут исключительно сложными и некоторые возмущения в скоростном потоке воздуха совершенно изменят обычное состояние погоды вокруг Британских островов. Разрабатывая свои планы, я пребывал в блаженном неведении о том, что наступавшее лето станет одним из самых суровых и штормовых за многие годы.

Это банальное, но благосклонное ко мне неведение уберегло меня от предвидения нескольких впервые за многие годы обрушившихся на страну и на окружающие ее моря жесточайших разрушительных штормов. Они были прекрасны. Я пойду прямо им навстречу.

© ИД «Моя Планета»





«Вскоре они столпились прямо у бортов...»



«Киты совершенно симметрично выстроились по корме и по бортам «Мингминг»»





«Иссиня-черные спины и плавники китов резко выделялись на фоне переливавшегося серебром моря»



«Их товарищи со стороны правого борта не жились в потоках солнечных лучей»





ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

«МИНГМИНГ» ТОЛЬКО ФАКТЫ

«Мингминг» – яхта модели «Марк II Корриби», спроектированная Робертом Такером и построенная компанией Ньюбридж Боутс Лтд. в городе Пул, графство Дорсет, в 1980 году. Номер ее корпуса – 8064. Она является одной из немногих, построенных в то время заводским способом яхт Корриби с китайским парусом, выделяющихся двумя маленькими иллюминаторами на месте обычного для Корриби окна и переделанным под пяртнерсы форлюком для устанавливаемой на киль мачты. Яхта делалась в двух вариантах: с плавниковым (днищевым) килем и со скуловыми килями. «Мингминг» относится ко второй версии.

Ее основные размерения:

Наибольшая длина	20 футов 9 дюймов
Длина по ватерлинии	16 футов 3 дюйма
Ширина	7 футов 2 дюйма
Осадка	2 фута 2 дюйма
Водоизмещение	2000 футов
Площадь паруса (грота)	216 кв. футов

У нее также есть нейлоновый универсальный генуэзский стаксель площадью около 50 кв. футов и кливер из терилена площадью около 25 кв. футов.





ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

СТАНДАРТНЫЕ ЗАПАСЫ ДЛЯ ПЛАНИРУЕМОГО РЕЙСА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬЮ СОРОК ДВА ДНЯ (пищи примерно на 80 дней и питьевых жидкостей примерно на 100 дней)

Продукты на ужин

Вареный рис в пакетах 250 г	55 пачек
Вареная лапша в пачках 220 г	10 пачек
Сухой картофель в пачках 350 г	5 пачек
Консервированные морепродукты в ассортименте	60 банок
Овощи в консервах разные	60 банок

Десерты

Десерты длительного хранения	40 пачек
Большие пластмассовые банки фруктовых пресервов	3 банки

Закуски

Большие рождественские кексы домашнего приготовления	2 шт.
Домашние лепешки	64 шт.
Энергетические батончики и мюсли в плитках	70 шт.
Плитки шоколада по 250 г	12 шт.
Маленькие плитки шоколада Кит-Кэт	30 шт.

