

Андрей Фоминцев, капитан яхты «Благовест»

Яхта для круизинга – составляющие безопасности

Статья пятая из цикла
«Школа
практического
яхтинга»



Фото Алексея Данияева

Выбранная вами яхта должна, естественно, отвечать всем существующим требованиям и нормам безопасности; это касается и состава оборудования, и квалификации экипажа; она должна строго соответствовать и району плавания. Тем не менее риску дать несколько дополнительных советов.

Корпус. Аксиома – корпус должен сохранять первоначальную прочность и надежность, а для этого при любом удобном случае его надо внимательно осматривать.

Необходимо следить за состоянием даже толстостенных металлических корпусов и особо – их соединений, будь то сварка или клепка. Возникающие электролитические токи в соленой воде тропиков могут привести к быстро развивающейся коррозии. Следите за состоянием протекторов.

Отремонтировать любую течь ниже ватерлинии бывает совсем непросто.

На катамаранах, даже последних современных серий, слабыми узлами остаются места соединения корпусов с мостами. При длительных знакопеременных нагрузках в шпангоутах образуются трещины, развитие которых следует останавливать.

Каждый год-полтора нужно поднимать яхту для осмотра, чистить, красить корпус необрастайкой и проводить необходимый ремонт. Если не

делать этого, то судно очень быстро приходит в негодность и становится небезопасным для плавания.

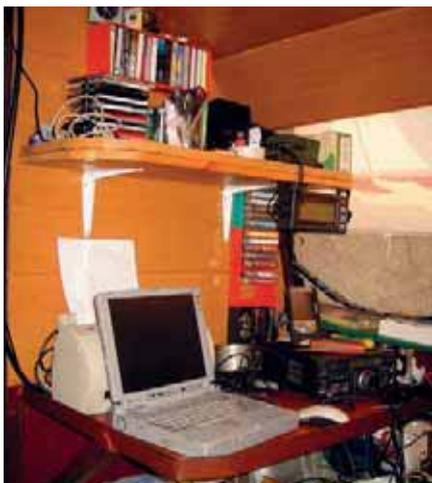
Круизеры обычно называют сумму, которая нужна для поддержания яхты в нужном виде, равную примерно 10% (в год) от общей стоимости яхты. Конечно, сюда входит не только уход за корпусом, но и амортизация оборудования.

Такелаж серийных яхт сделан с учетом стандартных нагрузок, но дальние и кругосветные плавания требуют повышенного стандарта безопасности. В местах запрессовки нержавеющей трюсов при плавании в тропиках происходит ускоренная коррозия из-за жары и соли, попадающей в запрессовку. Поэтому рекомендуется усилить такелаж запасными вантами и штагами, а также постоянно следить за коррозией в опасных местах.

Необходимо также завести дополнительные фалы и, по возможности, сделать ступеньки на мачте для самостоятельного подъема к топу.

В некоторых районах мира, например, в Индонезии и Малайзии, очень много небесного электричества – там каждый день в воду бьет молния. Для защиты яхты придется сделать надежный громоотвод: толстый медный провод закрепить выше всех мачтовых антенн и датчиков, проведя его до уровня воды. Во время грозы рекомендуется отключать все приборы и даже заворачивать их в фольгу. У наших друзей абсолютно вся электроника вышла из строя в один момент, когда рядом с их яхтой в воду ударила молния.

Руль – очень важный элемент круизного судна. Мы знаем множество историй о сломанных в самый неподходящий момент, где-нибудь на середине океана, стандартных рулях, когда ремонт практически невозможен. Поэтому целесообразно до выхода в плавание заменить стандартный руль на усиленный. Чаще всего руль ломается в районе выхода из гелмпортной трубы или, если он комбинированный, в районе соединения частей. Из-за язвенной коррозии ломаются пластины, приваренные к балеру руля. Рекомендуется заменить трубу балера на стержень и увеличить его диаметр, а также, естественно, диаметр гелмпортной трубы. Количество пластин и их толщина должны быть увеличены. Это



большая работа, но зато потом вы сможете спать спокойно.

Опытные мореходы заранее продумывают конструкцию аварийного руля, который позволит продолжить плавание до порта захода.

Топливная система и двигатель. Топливная система двигателя должна включать расходный бак для отделения конденсата, скапливающегося в основных танках, и несколько топливных фильтров, которые должны быть доступны для легкой замены. Топливо в странах третьего мира бывает очень некачественным, и фильтры быстро выходят из строя. Надо следить, чтобы в моторную нишу не попадала соленая вода, иначе картер двигателя и его тонкие силуминовые части быстро прогнут.

Следует иметь набор запасных частей и расходников для вашего двигателя, поскольку заказывать их из Европы или Америки в третьих странах – очень долгая и непростая процедура.

Часто выходят из строя резиновые крыльчатки водяной помпы охлаждения и ремень генератора. Как минимум, их нужно иметь в запасе. Ну и, конечно, все должно быть готово для плановой смены масла.

Тент – жизненно необходимый элемент круизной яхты, спасающий команду и от дождей и от изнуряюще жаркого тропического солнца. Его шьют из пропитанного капрона и на стоянках натягивают втугую над всей палубой или от кормы до мачты, используя гики, ванты или дополнительные стойки как точки для надежного крепления. Обычно такой дополнительный тент не заменяет постоянный тент над кокпитом, который натянут на систему трубок, или является жестким козырьком. Без тента жизнь в тропиках на яхте немыслима. На открытом солнце не простоять и несколько минут; кроме того, от воды идут солнечные блики.

Иногда тент конструируют так, чтобы он являлся водосборником. Для тех, кто не имеет опреснителя, это прекрасная возможность пополнить запасы пресной воды. В тропиках дождевая вода не содержит пыли и кислотных примесей и ее можно пить или использовать для бытовых нужд. Тент в этом случае делается с углублениями, в которые вставляются воронки, переходящие в трубочки, идущие в водяные танки.

Набор якорей, цепи. Якорей должно быть как минимум три: плуг как основной, поскольку это универсальный и самый надежный якорь; тяжелый якорь с широкими лапами типа Холла или Данфорта, способный держать на песке и в мягком иле, и еще один запасной. Цепей должно быть много, минимум метров 50. И еще должна быть запасная цепь. Якоря и цепи – это основа вашего спокойного сна и безопасности, и им следует придать важнейшее значение.

Набор инструментов для ремонта. В дальнем путешествии может случиться всякое, поэтому ремнабор должен содержать инструменты и материалы на все случаи жизни. Уровень сервиса и обеспечения на некоторых островах и в государствах третьего мира оставляет желать лучшего, а порой его просто нет. Так что нужно быть готовым ко всему.

У вас должен быть большой запас нержавеющей крепежного материала, нержавеющей пластины, стерженьки, трубочки, уголки, запасные наконечники на ванты, запасные тросы, блоки, такелажные скобы и веревки. Веревки и канатов нужно много. Они пригодятся вам при штормовании или растяжке яхты в шторм к берегам, в какой-либо бухте, или просто для надставки якорной цепи, если вдруг придется стоять на очень большой глубине.

Из инструментов должны быть полный набор ключей, отверток, плоскогубцев и т. п., сверла и метчики всех диаметров, отрезная машинка с набором кругов и электродрель, а также клещи для перекусывания толстых тросов или цепей на экстренный случай. Для ремонта проводки или приборов нужны паяльники, наборы проводов и предохранители.

Формат статьи не позволяет упомянуть множество полезных мелочей, которые очень важны в дальних плаваниях, однако сразу и навсегда всем не запастись. Опыт круизной жизни и общение с коллегами постепенно превратят ваше судно в уютный и безопасный дом для многолетних романтических странствий.

*Материалы предоставлены
Национальной ассоциацией
скиперов*

