

Андрей Фоминцев,
капитан яхты «Благовест»

Плох тот ниндзя, который позволил втянуть себя в драку.

Японская военная мудрость

Штормование у берегов и в ОТКРЫТОМ МОРЕ

Статья шестая из цикла «Школа практического яхтинга»

Капитанов, вернувшихся из дальнего плавания, обычно спрашивают прежде всего о пережитых штормах и ураганах: «Ну как было-то, очень страшно?». И частенько, чтобы не разрушать иллюзий собеседника, знакомого с морем лишь по кинокартинам вроде «Идеального шторма», слышат в ответ: «Волны были вот такие, огромные-преогромные...».

Какой же опыт взаимодействия со штормами и ураганами в дальних и кругосветных плаваниях накопили круизеры? Нас интересует, как обойти зону шторма или урагана и как вести себя, если этого сделать не удалось.

Большинство круизеров не являются экстремалами, хотя в их кочевой жизни по морям и океанам достаточно непредсказуемых и опасных ситуаций. Потому одним из главных моментов в круизинге становится умение избегать опасных погодных явлений. Для этого существуют специальные стратегия и тактика. Стратегия состоит в выборе наиболее благоприятного сезона для пересечения больших водных пространств по безопасным маршрутам.

Например, Атлантику с востока на запад обычно пересекают с середины ноября по май, а обратно – с июня по август через Азорские острова. В Тихом и Индийском океане тоже существуют торные дороги, по которым лучше идти в «безопасное» время года. При наступлении сезона ураганов круизеры переходят в районы, где они не могут их достать. Это – области не ниже и не выше 10° от экватора, а также акватории Тихого океана вокруг Новой Зеландии и архипелага Чагос в Индийском.

По словам наших друзей, которые много лет живут в Тихом океане, кочуя из одного архипелага в другой, в последние десять лет ураганы в этих местах слабеют. Если в Атлантике

ураганом считается ветер силой 120–130 уз, и таких за сезон может быть несколько, то в Тихом уже много лет не было ветров скоростью свыше 60 уз, и такой ветер там уже принимают за тропический циклон. Учитывая это, многие круизеры изменили свою тактику и не спускаются каждые полгода на юг к Новой Зеландии, а остаются в полюбившихся местах. Для штормования они находят наиболее защищенные бухты в разных архипелагах и не удаляются от них больше, чем на день-два пути.

Эти бухты каждый обживает по своему. Для этого обычно ныряют с дайвинг-снаряжением на глубину 4–10 м, находят большую коралловую голову и несколько раз обматывают



И. Айвазовский. «Гнев моря». Холст, масло, 1886.

вокруг нее толстую цепь. Затем к этой цепи крепится буй – место для штормования готово. Каждый день круизеры внимательно следят за погодой и зарождающимися центрами циклонов. Сейчас это несложно делать через систему Winlink или Sailmail, специальные коммуникационные системы коротковолновой связи для яхтсменов, которые используются для обмена электронными сообщениями. Узнав о приближении циклона, путешественники уходят в заранее подготовленные укрытия. Если все сделано на совесть, и перед циклоном убрано и демонтировано все лишнее с палубы (солнечные батареи, ветрогенераторы, динги, канистры и т. д.), то штормование проходит довольно безопасно.

Подобная тактика в Атлантике, опять же по опыту наших друзей, более рискованна. Как уже упоминалось выше, ураганы здесь более свирепые, чем в Тихом, и тот, кто рискнул остаться в зоне их движения, должен готовиться более тщательно. Для такого штормования выбирают хорошо защищенные и очень узкие бухты, поросшие мангровыми зарослями. Бухта должна практически полностью скрывать яхту по высоте и иметь такие размеры и форму, чтобы можно было завести толстые канаты с носа и кормы прямо на берег, так чтобы яхта оказалась, как муха в паутине. С яхты снимают все, что можно снять за время приближения урагана, а это примерно день-два. Снимают и мачту, если есть такая возможность. Только

в этом случае существует достаточно высокая вероятность, что ущерб будет минимальным. Пользуясь подобной тактикой, наши знакомые круизеры довольно удачно переживают ураганы на Малых Антильских островах. Те же, кто пренебрегает подобными мерами, может поплатиться своими судами.

Так, однажды на Карибах в защищенной на вид бухте диаметром 2 мили скопилось около тысячи яхт и катеров. Одни стояли на бочках, другие закрепились на двух и более якорях. Когда же пришел ураган, а скорость ветра тогда перевалила за 120 уз, даже в такой маленькой бухточке разогнало двухметровую волну. Яхты начало срывать с якорей, их наваливало друг на друга, и вскоре почти все суда оказались в одной куче на берегу, а несколько катмаранов выбросило на пятиметровый мол. Из тысячи яхт на плаву удержались только семь. Так что с ураганами шутки плохи.

Если вы все же оказались в зоне прохождения ураганов, то «держите ухо остро». Сейчас в интернете существует множество сайтов, на которых прослеживаются пути перемещения ураганов и тропических циклонов от их зарождения. Необходимо уметь читать эту информацию и следить за прогнозами (см. «КиЯ» № 218). Чаще всего пути следования ураганов службы погоды заранее просчитывают и передают по системам связи, поэтому, узнав эту информацию за сутки, можно уйти миль на 100 в сторону, чтобы не попасть в эпицентр, где скорость ветра может быть 120–130 уз; по краям депрессии

она составляет от 30 до 50 уз, что уже вполне можно переждать на хорошем якорю в защищенной бухте.

В Карибском море сезон ураганов круизеры переживают обычно у о. Маргарита. Но в последние годы в связи с глобальными изменениями климата пути следования ураганов меняются. Некоторые спускаются на юг, где их уже не было сотни лет. Так поступил в 2004 г., например, ураган «Иван Грозный», разрушивший половину о. Гренада и погубивший там тысячи яхт.

До недавних пор безопасным местом считалась Гренада. Как-то раз флот из нескольких сот яхт в связи с зарождающимся циклоном решил укрыться у о. Маргарита. Но циклон двигался по аномальному пути – прямо на этот остров. Судя по скорости движения, он должен был появиться здесь через полутора суток. Лодки стали дружно сниматься с якорей и уходить за 150 миль отсюда в длинные извилистые бухты, окруженные высокими горами. Надо заметить, что круизерам, впрочем, как и многим другим, присуще чувство стадности. И, если скажут, что нужно за борт прыгать, прыгнут, не задумываясь. Так вот мы в тот момент, сдержав свои стадные порывы, решили посоветоваться с одним из мэтров мирового круизинга, капитаном Стивом, известным на Карибах каждому второму. Стив живет и путешествует на выдавшем виды тримаране, компьютеризированном до невозможности, так как он в свое время стоял у истоков легендарной «Силиконовой долины». Стив тут же вышел в интернет и, оперируя информацией с нескольких сайтов, вычислил путь циклона, а также возможные скорости и направления ветра над тем местом, где мы находились. Оказалось, что центр циклона со скоростями ветра до 90 уз пройдет от нас в 60 милях, а когда будет у нас, его скорость снизится до 40 уз, что вполне допустимо, если перейти в другой угол бухты. Так Стив и сделал, что позволило ему благополучно переждать шторм. Мы же выбрали промежуточный вариант, уйдя на соседний остров за 20 миль в более защищенную бухту. Другие же потратили три дня, кучу солярки и нервов, спасаясь от несуществующей опасности. Эта история подтверждает старую

истину о том, что владеющий информацией владеет всем.

А вот вопрос о том, где пережить шторм, если вы не уверены в абсолютной надежности гавани – в море или у берега, однозначного ответа не имеет. Многие опытные капитаны рекомендуют в этом случае уходить в море. Хотя, конечно, для этого нужно быть как минимум очень «прожженным» моряком, чтобы преодолеть страх и уйти от твердой земли в качающуюся зыбь и знать, что при этом делать.

В нашем пятилетнем кругосветном путешествии мы пережили лишь три шторма, причем два из них на Балтике и один в Тихом океане у берегов Новой Гвинеи.

Интерес к этой теме проявляли все яхтенные капитаны, с которыми мы встречались. Обобщая опыт этих встреч, можно сформулировать несколько рекомендаций.

Во-первых, при штормовании вы должны иметь достаточное пространство под ветром для свободного движения, поскольку чаще всего современные яхты двигаются вдоль по ветру и волнам, а не стоят на плавучих якорях или в дрейфе скулой к волне. Этот способ требует от капитана большого нервного и физического напряжения, чем стояние против волн, однако по-

зволяет снизить ударные нагрузки на судно, а в некоторых случаях быстрее выйти из штормовой зоны. При этом нужно добиться уменьшения скорости, чтобы яхта не врезалась в предыдущую волну со всеми вытекающими отсюда аварийными последствиями. Для этого используют вытравленные с кормы длинные толстые канаты и даже иногда привязывают к ним какие-либо плавающие предметы – шины, кранцы и т. п. Паруса в этом случае несут на носовых штагах самые минимальные, только чтобы обеспечить необходимую скорость и развернуть нос судна по ветру. Если все сделано правильно, то даже в самый сильный шторм все происходит достаточно предсказуемо. Исключения составляют несколько районов Мирового океана, где часто рождаются нерегулярные волны. Это районы у южного побережья Аргентины, у мыса Доброй Надежды, между Мадагаскаром и Африканским материком и еще кое-где. Предсказать их возникновение невозможно, только интуиция рулевого и повышенное внимание могут стать порукой сохранения яхты при встрече с ними.

Во-вторых, вы должны быть уверены в своем судне. Необходимо знать все его слабые и сильные места. Судно должно быть продолжением вас самих, или, если сказать по-другому, экипаж и

судно должны составлять единый синхронно работающий организм. То есть вы должны чувствовать все напряжения и колебания, которые испытывает ваша «красавица», и вовремя реагировать, чтобы избежать перенапряжения отдельных частей и всей конструкции в целом.

Конечно, это не приходит само собой. До начала похода и тем более до штормования вы должны провести большую работу: проверить и отремонтировать все самые важные узлы – крепления вант и штагов, состояние двигателя, рангоута, бегучего и стоячего такелажа. Необходимо, чтобы у вас были заведены дополнительные штаги, ванты и фалы. Следует еще раз проверить герметичность люков и крепость брандшита. Повышенное внимание придется уделить рулевому устройству и силовому агрегату. Часто в шторм из-за болтанки происходит перемешивание конденсата с соляной, и в самый ответственный момент топливный фильтр оказывается мертвым забитым водой. На такой случай надо просто иметь расходный топливный бак и под рукой несколько сменных фильтров, которые можно быстро заменить. Иными словами, вы должны полностью контролировать все на своей яхте, чтобы избежать случайностей. Только тогда штормование будет успешным и предсказуемым. Иначе вас будет бросать по воле ветра и волн. Конечно, говорят, что дуракам везет, но лучше все же смело и обдуманно смотреть Судьбе в лицо.

Материалы предоставлены Национальной ассоциацией шкиперов

