

## 5. Три парусных яхты

Корпус нашего первого «Шепотка» был построен в октябре 1965 года. Нам доставили его полностью готовым в начале следующего года. Двадцать лет мы ходили на нем по морям и океанам. В самом начале мы немного нервничали, отправляясь на пластиковой лодке в море, нас даже неоднократно предупреждали, что мы поступаем легкомысленно. Никто не сомневался в том, что наша скорлупка обязательно затонет и все мы погибнем.

В 1966 году стеклопластик был еще малоизвестен и не прошел проверку на большом количестве яхт. Скептики утверждали, что корпус растрескается и распадется на части через год или два. Не вызывало и тени сомнения, что он будет уничтожен губительными солнечными лучами. О стеклопластике говорили как об опасном и непроверенном материале. Распространялись слухи и даже проводились активные клеветнические кампании, в которых говорилось, что стеклопластик никуда не годится. «Зачем рисковать? Деревянные корпуса значительно лучше», - призывали критики. «Они традиционно использовались в яхтостроении и хорошо себя зарекомендовали».

Л. Франсис Херрешофф, в то время корифей яхтостроения, высмеивал стеклопластик и называл его «замершие сопли».

Мы не соглашались. Мы считали, что «Шепоток» наш просто замечателен. У нас не было с ним никаких проблем. Тем не менее, подавляющее число талантливых людей продолжали с уверенностью говорить, что большие стеклопластиковые яхты не проплавают и года. После того как год миновал, нам говорили, что наша яхта развалится на кусочки через пять лет. Когда же прошло пять лет (мы тогда были в плавании) и ничего не случилось, критики стали говорить о 10 годах и потом постепенно вынуждены были замолчать. И вот 38 лет спустя, наша яхта все еще плавает. А многих критиков того времени уже давно нет в живых.

Наш «Шепоток» был красивой яхтой с плавными изгибами бортовой линии и изящными носом и кормой. Покрашен он был в блестящий черный цвет с золотой полоской чуть ниже фальшборта. Его мачта и гик были изготовлены из ели, покрыты лаком и сверкали на солнце. Оставим, однако, внешний вид в стороне, и поговорим о том, как проявил себя «Шепоток» в качестве круизной яхты дальнего плавания для команды из двух человек, постоянно проживающих на борту.

«Шепоток» был одним из шлюпов класса Спенсер 35, сконструированных канадским морским инженером Джоном Брендлмайером. Корпус имел среднее водоизмещение (6.5 тонн) и ширину 9 футов и 6 дюймов. Нос был умеренно срезан, с округлыми V-образными секциями, и имел кормовой подзор средней длины. Его кормовые и мидельные секции были довольно острыми, он имел 4,200 фунтов свинцового балласта на дне своего киля с осадкой 5 футов и 3 дюйма. У него была маленькая полурубка (с четырьмя большими иллюминаторами), которая возвышалась над палубной надстройкой; последняя шла от кокпита на 5 футов вперед от мачты. Размер самого кокпита был 8 футов и 6 дюймов. Яхта имела топовое вооружение и одни краспицы.

Большую часть трюма занимали баки: 35 галлонов под солярку и 39 - под пресную воду. Конструктор наделил «Шепоток» 8-ми футовым килем с плоским дном, горизонтальным в сечении со слегка вогнутым кнопом. Руль был подвешен традиционно к задней кромке киля.

Наша маленькая яхта напоминала Николсон 35, Алберг 35, Ериксон 35, Пирсон Вангард, разновидности Эллайд, Кал и яхты Колумбия того времени, хотя были и отличия. Это была эпоха яхт с длинным килем, которая потом закончилась повсеместным применением отдельностоящих коротких килей и рулей, подвешанных на скег (или нет), с одной целью - уменьшить смоченную поверхность корпуса и немного увеличить скорость. Все яхты того времени имели длину ватерлинии примерно 25 футов, носовой свес 4 фута и кормовой подзор – 6.

С короткой ватерлинией и миделем в 9.5 фута внутреннее пространство у Спенсера было значительно меньше, чем у нынешних 35-ти футовых яхт с миделем 11 или 12 футов. У нас не было места под двухспальные койки, отдельные каюты или гиганские рундуки в кокпите. Зато умеренный мидель «Шепотка» обеспечивал отличное управление при слабых и сильных ветрах на любых курсах, а внизу яхта имела хорошо продуманное расположение каюты.

Спенсеры строили в промышленных окрестностях Ванкувера в Британской Колумбии.

Я купил грот, три стакселя и трисель, все отличного качества, у Ролли Таскера в Гон Конге. Мы установили на яхте двухкомфорочную керосиновую плитку, производства фирмы Тейлор, ее баллон был удивительно качественно склепан из латуни. Мы купили секстан, поправочные таблицы, астрономический альманах и компас. Мы также заказали бухты 1/2-дюймовых 3-х прядевых дакроновых канатов для бегучего такелажа, два комплекта водонепромокаемой одежды, 8-ми футовую стеклопластиковую шлюпку Дэвидсон, подруливающее устройство, запчасти для двигателя и электрический эхолот с шумной 12-дюймовой вращающейся по шкале прибора неоновой лампой. У нас не было ни радиации (за исключением коротковолнового переносного Зенита для приема сигналов времени), ни спасательного плота, ни спутниковой системы навигации (которая к тому времени еще не была изобретена). На «Шепотке» стоял 15-сильный 2-х цилиндровый дизельный двигатель Вольво Пента MD, охлаждаемый морской водой, который использовался как вспомогательный первые 13 лет жизни яхты. В форпике мы установили дополнительный бак с пресной водой, что в сумме дало нам 78 галлонов.

Когда я покупал «Шепоток» в 1965 году, его стоимость была \$16,000. Мы с Маргарет потратили еще \$4,000 на подготовку к плаванию и приобретение дополнительного оборудования. В ценах 2003 года \$20,000 эквивалентны \$113,000.<sup>23</sup> Эта сумма говорит нам, что яхты выгоднее было покупать в 1965 году, потому что сейчас 35-футовая яхта стоит больше \$200,000. В то время, однако, стоимость рабочей силы в западной части Канады была низкая; строитель Фил Хантке делал практически все самостоятельно, что позволило ему еще больше снизить себестоимость яхты. Один из его плотников мог сделать мачту, краспицы и гик за несколько дней. Другой рабочий изготавливал и полировал все металлические изделия. Располагавшаяся поблизости литейная мастерская

производила бронзовые детали форштевня и гика. Сварщик через дорогу делал релинги из лома нержавеющей трубок. И так далее.

Можно сказать, что наша яхта нас вполне устраивала и имела все необходимое, но была более проста по сравнению с яхтами сегодняшнего дня.

Благодаря своему традиционному корпусу – длинный киль с прикрепленным к нему пером руля – «Шепоток» хорошо шел под парусом и был легок в управлении. Единственной проблемой был задний ход под двигателем, особенно при боковом ветре; мы были вынуждены научиться верповать яхту. В 1960-х годах модели яхт с плавниковым килем и пером руля, подвешенным к скегу, годились только для гонок вокруг буйка, но казались совершенно непроверенными и опасными для дальних плаваний. По крайней мере, об этом говорилось во всех книгах и журнальных статьях того времени.

Во время длинных морских переходов, мы могли делать 110-120 миль в сутки. Наш рекорд 155 миль (благодаря течению). Конечно, мы пытались выбирать маршруты по ветру, без штормов, но независимо от того, насколько вы предусмотрительны, рано или поздно вы так или иначе попадете в плохую погоду. Мы с Маргарет поняли, что даже в сильный ветер с зарифленными парусами, мы могли делать 90 или 100 миль в сутки. Если же погода становилась совсем плохой, то мы просто останавливались и ложились в дрейф. Это обычно означало замену большого стакселя на маленький и его регулировку вместе зарифленным гротом (см. главы 16-19).

Нашей единственной серьезной проблемой была течь в соединении палубы с корпусом. Плавание против ветра в плохую погоду означало, что соленая вода и брызги постоянно ударялись о стык этого соединения, и вода проникала внутрь. Вскоре наши кровати, одежда и дух оказывались подмоченными, а наши фотокамеры, карты и книги уже никуда не годились, их просто можно было выбросить. Как мы только не пытались законопатить этот стык. Ничего не помогало, течь нельзя было остановить. Изнутри решить эту проблему не представлялось возможным - мешали переборки и мебель.

После двух пересечений Тихого океана, я решил основательно заняться решением этой проблемы. Я удалил 75-футовый тиковый планширь, который крепился на болтах, затем удалил всю старую замазку. Вскоре я понял почему наша яхта протекла.

Палуба и корпус были склеены вместе с помощью стеклотканевого мата толщиной  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{5}{16}$  и шириной 6 – 8 дюймов - несомненно очень прочная конструкция. Это соединение по внешнему краю палубы, несклеенному снаружи стеклотканью, было просверлено насквозь в 150 местах (каждые 6 дюймов). Отверстия были сделаны под болты для крепления тикового планширя. Во время плавания в плохую погоду, корпус слегка играл и вода могла затекать под тик, даже несмотря на то, что он надежно был прикручен  $\frac{1}{4}$ -дюймовыми болтами и посажен на герметик. Вода текла вдоль стыка и попадала внутрь через отверстия под болты или через вантпутенсы, которые хотя и были прочными, но были установлены таким образом, что вода могла попадать через них в каюту.

«Зачем же яхтам сотни дырок в палубе?», - спросите вы. Оказывается, что половины из них можно избежать, если хорошо подумать. Мы с Маргарет все тщательно зачистили, потом заполнили все 150 дыр полиэфировой смолой с

наполнителем. Затем мы заделали снаружи неровный стык между палубой и корпусом смолой, смешанной со стружкой. (При сборке невозможно точно совместить две большие пластиковые формы, такие как палуба и корпус). Потом я взял шлифовальную машинку и, используя лист фанеры в качестве шаблона, срезал 1/2-дюймовый радиус с внешних краев корпуса, чтобы сделать его более гладким для последующего покрытия стеклотканью.

После зачистки мы проклеили стык палубы и корпуса снаружи 10-унцевой стеклотканью шириной полдюйма. Потом мы наклеили поверх вторую полоску стеклоткани шириной 1 дюйм, потом третью шириной 2 дюйма, потом четвертую и так далее до 8 дюймов. У нас ушел не один галлон смолы. От 6 до 8 слоев было положено снаружи поверх соединения корпуса с палубой (каждый длиной 70 футов плюс 5 футов на транец) общей толщиной 1/4-дюйма. Таким образом, мы усилили соединение палубы и корпуса, которое теперь получилось толщиной 1/2 дюйма. Щели и дырки полностью отсутствовали. В районе вантпутенсов я положил несколько слоев стеклоткани изнутри. С того момента у нас остались только мелкие косметические проблемы. Наш друг, специалист по высокооборотистым шлифовальным машинкам, закруглил и загладил нашу работу, после чего нам осталось только зашпатлевать ее и покрасить.

«Ну, и что в итоге?», - спросите вы. Мы получили более крепкий корпус и раздражающая нас течь тут же прекратилась. После покраски не осталось видно никаких следов, за исключением бликов на палубе.

Вместо тикового планширя, который был расположен плашмя над стыком палубы и корпуса, мы сделали фальшборт в виде тиковой рейки 34 фута длиной размером 1 на 4 дюйма, расположенной вертикально и приподнятой над палубой на 3/4 дюйма. К палубе такой фальшборт крепился с помощью пластин «Эвердур» (5/32 x 3 1/4 x 3 1/4 дюйма), которые я приварил к основанию леерных стоек (см. фотографию). Такой фальшборт был значительно лучше оригинального планширя, во-первых, потому что он был выше, и во-вторых, потому что вся вода, попавшая на палубу, мгновенно с нее стекала через 3/4-дюймовую щель. Палуба стала намного суше, чем раньше. Эта щель, как нам показалось, также уменьшала силу, с которой волны разбивались о борт; без нее они могли бы просто вдребезги разломать наш новый фальшборт.

Очевидно, что проблема соединения корпуса и палубы была не только у нашего «Шепотка», потому что владельцы многих яхт интересовались подробностями тех изменений, которые я проделал.

Во Французкой полинейзии к нам на борт на ужин пришел Эдвард Алкард, известный английский яхтсмен-одиночка. «Мне нравится ваша яхта за исключением двух моментов», - сказал он в тот вечер. «У вас слишком большие иллюминаторы и кокпит».

Мы были в курсе этих проблем. Во время шторма наш кокпит неоднократно заливало водой. Когда гребень волны накрывал его, на следующей волне большая часть воды выплескивалась за борт. Несмотря на это, целые 15-минут уходило на полный дренаж кокпита через 1 1/2-дюймовые сливные отверстия (в начале у нас они были 1 1/4 дюйма). Я посчитал, что если наполнить наш 8 1/2-футовый кокпит до самых комингсов, то вес воды составит больше 2 тонн.

Опасность была в том, что такой вес мог превысить плавучесть кормовой части яхты и притопить ее. Тогда постоянными ударами новых волн могло разбить иллюминаторы, сорвать основной люк или даже всю крышу рубки целиком. Такие волны могут легко смыть члена экипажа за борт. Если вода начнет попадать в каюту, то яхта может затонуть.

У нас всегда были штормовые заслонки для иллюминаторов. Тем не менее, меня всегда беспокоила прочность плексигласа толщиной  $\frac{1}{4}$  дюйма. Во время шторма у побережья Орегона хорошая волна обрушилась на палубу и смыла яхтенный компас. Нам сильно повезло, что она не разбила еще и иллюминаторы.

Пришло время переделать наш большой кокпит.

Я доставил «Шепоток» обратно в мастерскую, где строились «Спенсеры». Я хотел удлинить каюту на 3 фута назад и совсем убрать полурубку. Уменьшая высоту на 4 дюйма за счет удаления полурубки и устанавливая новый верх на ее месте, у меня получилась бы рубка без разрывов по всей ее длине. На крыше рубки образовалось бы достаточно места для хранения шлюпки длиной до  $9\frac{1}{2}$  футов. Там же мы могли бы держать весла, стойки и батенсы для тента. Новый кокпит имел бы длину  $5\frac{1}{2}$  футов, что хотя и значительно меньше чем в оригинале, тем не менее, все же «джакузи» хорошего размера. Ну, что ж, плотник взял ножовку с длинным полотном и приступил к делу...

Рабочие изготовили новую рубку на деревянной матрице типа «папа». Они использовали сэндвич-конструкцию с наполнителем из пенопласта Айрекс толщиной  $\frac{1}{2}$  дюйма и ламината, состоящего из 3 матов и двух ровингов с каждой стороны наполнителя.

Мне казалось, что внешний вид яхты стал лучше. Однозначно она стала крепче и безопасней (см. фотографию на стр. 78). Высота каюты уменьшилась на 4 дюйма (была 74, а стала 70), но мы не придали этому большого значения. Внутри каюты, шотландские плотники увеличили размер камбуза и сделали там новые шкафчики и кладовку. Они также сделали столик для карт и стульчик, что сделало наш «гробик» более полезным. Нашлось даже место под рундучок для мокрой одежды. Двигатель теперь оказался в каюте, а не в кокпите, и стал более доступным чем раньше. Мы накрыли его большой тиковой крышкой, которая служила также неплохим сиденьем для кока.

Жизнь на яхте после этой переделки стала более приятной.

Позже я изменил наклон пола в кокпите. Теперь он у меня стал в сторону кормы. Я также установил там две больших дренажных 2-х дюймовых трубы, идущих прямо к транцу. Теперь вода стала еще быстрее уходить из кокпита.

Мачта была установлена прямо на палубу, работа была сделана качественно, течи в палубе не было. Годы спустя, я понял, что постоянная необходимость в обновлении лакового покрытия меня утомляла. Мы уже один раз заменили нашу деревянную мачту из-за настораживающего S-образного изгиба в нижней ее части. В конце концов, мы полностью заменили деревянный рангоут на алюминиевый. Он весил меньше и мы могли пропустить фалы и концы для взятия рифов внутри мачты и гика. Больше всего нам нравилось то, что анодированный алюминий не нужно было ни красить, ни покрывать лаком!

Яхтсмены в дальних плаваниях должны иметь на борту тысячи всяких штуковин. Легкая летняя одежда, конечно, не проблема, а вот такие вещи как

тяжелые якоря, брашпиль, якорная цепь, которая не перетрется коралловым рифом, банки с «необрастайкой», которую невозможно достать в удаленных местах для покраски дна, запасной грот, книжная полка с толстыми книгами по навигации, ящики с инструментом, канистры с соляркой, керосином и пресной водой на экстренный случай, консервы, мешок риса, дополнительные аккумуляторные батареи, которые так тяжело поднимать на борт яхты.

Когда вы отправляетесь в плавание на год или больше, то список всех вещей еще длиннее, а их вес еще больше. Мы с Маргарет всегда были благоразумны и осмотрительны, но реальность состоит в том, что так или иначе, яхтсмены дальних плаваний вынуждены играть в игру с исчезающей ватерлинией. Яхты длиной 30-45 футов обычно погружаются под воду на 6 дюймов. Осадка «Шепотка» увеличивалась с 5 футов 3 дюймов до 5 футов 9 или 10 дюймов. Как я и говорил раньше, имеет смысл покупать б/у яхту большего размера, чем новую маленькую.

В 1979 году в попытке уменьшить вес яхты, но не сильно потерять в скорости под мотором, я перешел на 1-цилиндровый 12-сильный двигатель фирмы Герман Фериманн (см. главу 22), который был на 100 фунтов легче, чем Вольво. Я установил двигатель под небольшим наклоном, чтобы гребной вал выходил под углом в 5 градусов сразу же за и над кромкой пера руля. Я сделал новый руль с закрытой апертурой и установил гребной винт с двумя схлопывающимися лопастями, чей вращающий момент, как я надеялся, будет как раз равным смещению вала (см. страницы 332-33). Эта модификация значительно улучшила скорость яхты, особенно в слабый ветер. Под мотором скорость, казалось, осталась такой же как и с 15-сильным более тяжелым двигателем Вольво. В нейтральном положении руля, яхта двигалась прямо вперед. Возможно, сказался тот факт, что винт теперь работал в более свободной от преград воде. Несколько лет спустя, когда мы шли на моторе через пустыню по Суэцкому каналу, где идти под парусом не представлялось возможным, и делали не меньше 5 узлов, я был очень горд своей работой.

Через три или четыре года борта яхты выцветают, на них появляются царапины и внешний вид становится довольно неопрятным, особенно если яхта много плавает. Защитные свойства краски остаются без изменения, но владельцы яхт (и я в том числе) почему-то сравнивают свои корпуса с красавицами, демонстрируемыми на выставках катеров и яхт. Напылять новое гелевое покрытие на старый корпус совершенно непрактично, потому что оно не растекается и не блестит. Его надо шкурить и полировать, поэтому этот процесс занимает чрезмерное количество времени. Владельцы яхт часто выбирают для покраски своих побитых корпусов двухкомпонентные полиуретановые эмали (такие как Олгрип, Имрон или Стерлинг). Работа маляров-профессионалов, однако, обходится очень дорого. В это время необходимо держать яхту в специальном помещении, поэтому мачту нужно убирать, а места, которые не подлежат покраске, заклеивать бумагой или пленкой.

Несмотря на стоимость покраски, алкидные эмали для яхт имеют хороший результат, если работа выполнена добросовестно. Часто можно избежать специальных помещений и покрасить яхту на свежем воздухе во время очередного подъема из воды. На протяжении многих лет мы с Маргарет с успехом красили

наш первый «Шепоток» обычной однокомпонентной полиуретановой краской, которая есть не что иное как алкидная эмаль, модифицированная полиуретаном. Мы красили в черный цвет, который по мнению большинства маляров, является наиболее трудным цветом.

После многих часов шпатлевания, зачистки и удаления пыли (и снова шпатлевания, зачистки и удаления пыли), я валиком делал вертикальные мазки слегка разбавленной и хорошо процеженной краской. Маргарет шла за мной с широкой поролоновой кисточкой и разглаживала мои мазки. Вокруг яхты мы возводили леса или ставили бочки и работа шла быстро (20 – 25 минут на одну сторону яхты длиной 35 футов), чтобы краска не успевала высохнуть. Мы старались красить рано утром (если не было росы), до того момента как появятся рабочие на автомобилях и поднимут в воздух клубы пыли.

Мы оставляли краску сохнуть в течении дня. Затем мы слегка зашкуривали поверхность наждачной бумагой с зернистостью 220 и красили на второй раз. Мы нанимали художника, чтобы написать название яхты золотой краской на транце и пустить золотую полосу под фальшбортом. После этого «Шепоток» выглядел чрезвычайно хорошо.

В 1985 году в Роудтауне на Британских виргинских островах, держатель лицензии Олгрип во время инспекции нашей работы чуть ли не угрожал нам телесными наказаниями. Он был возмущен до глубины души, что будто мы ночью без его разрешения покрыли яхту краской Олгрип. Спасибо за комплимент!

6 ключей к успеху при покраске корпуса: подготовка, леса или бочки, чтобы можно было работать без остановки, разбавленная процентов на 15 и процеженная краска, новые валики и кисточки, никакой пыли и хорошая погода.

Мои друзья-маляры сказали мне, что двухкомпонентную полиуретановую эмаль можно наносить таким же образом, т.е. валиком и кисточкой. В этом случае, используйте рекомендуемый растворитель и добавляйте его маленькими порциями. Слишком мало растворителя - и будут видны следы от кисточки, слишком много его - и краска побежит и останутся потеки. Проверьте консистенцию краски на оконном стекле, прежде чем наносить ее на яхту.

Мы плавали на «Шепотке» с 1966 по 1986 год. Эта была замечательная яхта, в которой мы хорошо продумали внутреннее расположение и все оборудование. Мы могли бы плавать на ней и дальше, но я очень хотел испытать себя в одиночном плавании. В 1986-87 я записался на участие в гонке одиночек вокруг света, называвшейся тогда БиОуСи Челлендж (BOC Challenge), а сейчас просто «В одиночку вокруг света» (Around Alone) годах, и потом повторил ее в 1990-91 годах. Я люблю парусные гонки и поэтому хотел поучаствовать в них и в третий раз в 1994-95 годах, но не смог собрать достаточно денег.

Я рассказывал об этих двух событиях в своих книгах «В погоне за радугой» (издательства Нортон 1990 года) и в «В погоне за ветром» (издательства Шеридан Хауз 1994 года). Большинство людей почему-то думают, что крупные компании выстроятся в очередь, чтобы спонсировать участие известного яхтсмена в спортивном мероприятии мирового значения. Правда состоит в том, что в Соединенных штатах оффшорные гонки никому неизвестны, не пользуются

уважением и абсолютно незрелищны, чтобы удовлетворить корпорацию. Играйте в теннис, бейсбол, баскетбол или американский футбол, если вам нужны спонсоры.

Правила гонок требовали наличие яхты длиной от 40 до 60 футов. К сожалению, «Шепоток» был слишком мал для подобного состязания, поэтому я его продал. (Легко сказать «продал» - мое сердце разрывалось на части, когда я вспоминал о «Шепотке» и то, через что мы с ним прошли на протяжении 20-ти лет.)

После долгих поисков, в которые входили поездки в Англию и Францию, я остановился на большом калифорнийском шлюпе, Санта Круз 50, сконструированном и построенном Билом Ли. Я назвал яхту «Американский флаг». Она открыла мне целый новый мир. Она была длинная и изящная, размером 50 на 46 ½ на 12 на 8 футов. Ее мачта была 65 футов высотой. Ее вес составлял всего 19,000 фунтов и поэтому она считалась яхтой сверхлегкого водоизмещения (ULDB – ultralight displacement boat).

В 1986 году, насколько мне известно, никто не смел отправиться на подобной яхте через Южный (Антарктический) океан, холодные воды с частыми штормами, омывающими нижнюю часть земного шара. Мне говорили, что ужасные шторма возле мыса Горн и в «ревущих сороковых» просто уничтожат мою легкую яхточку, что я ненормальный, если допускаю такое плавание даже в мыслях, и что мне потребуется опытная команда из как минимум 7-ми или 8-ми эскимосов.

Однако, во время своего первого плавания «Американский флаг» прошел от Флориды до Азор через всю Атлантику. Мы поняли, что яхта хорошо слушается руля и легка в управлении. У нее отсутствовали дурные привычки. Ее паруса и лебедки были значительно больше, чем те, с которыми мне приходилось иметь дело. Мне требовалось применять всю свою мускульную силу. Бил Ли знал что предстоит его яхте и поэтому построил первоклассный шлюп.

Форма корпуса «Американского флага» была просто замечательна; я был в восторге от ее скорости и 240-мильных суточных переходах. В слабый ветер она легко скользила по волнам, едва оставляя след на водной глади. Когда же ветер усиливался, ее ускорение было хорошо заметно: более 10 узлов, при этом корпус поразительно ревел. В сильный ветер с максимально уменьшенной парусностью, яхта никогда «не спотыкалась». Ее узкий корпус был чудесен, яхта настолько хорошо слушалась руля, что я использовал румпель вместо штурвала. Единственной проблемой был сильный крен, когда яхта шла против ветра. Позднее я установил балластные баки с водой для уменьшения крена и большей скорости.

Я завершил обе гонки, но я не выиграл ни одной. В первой гонке у меня были хорошие шансы победить, но у меня не хватило терпения. Мне нужно было чаще использовать спиннакер. Для второй гонки я был очень хорошо подготовлен, но компания Норс Сейлс допустила непростительную ошибку и отправила меня с неисправным парусным снаряжением. Позднее в гонке у меня возникли серьезные проблемы с такелажем. (Французские конструкторы, яхтсмены и спонсоры оставили далеко позади меня и спортсменов из других стран.)

Когда яхта строилась, я установил на ней 3-х цилиндровый 24-х сильный дизельный двигатель Янмар и схлопывающийся винт Мартек. Во время гонок я снимал винт, гребной вал и его кронштейн и использовал двигатель в качестве



генератора. На яхте было шесть спальных мест, большое количество рундуков и ящиков, просторный стол для морских карт и камбуз с раковиной, которая имела сливы при крене на любой борт.

Мы с Маргарет жили на яхте четыре года в промежутке между гонками и много раз ходили вверх и вниз вдоль восточного побережья Соединенных штатов. Нам говорили, что осадка яхты (8-футов) будет для нас проблемой, но проявив некоторую осторожность, мы не считали это большим недостатком. Зимой мы даже путешествовали по заливу Чиспик и сели на мель всего один раз.

Из-за значительной длины яхты маневрирование у причалов требовало некоторой сноровки. В начале яхта казалась для меня большой и непривычной в управлении. Ее реальный размер (включая подруливающее устройство на транце и якорь на носу) был 54 фута, поэтому заход и выход из марин доставил мне немало волнующих моментов, пока я наконец не набрался должного опыта. Большим преимуществом был ее консольный руль, я мог легко управлять яхтой на заднем ходу.

Во время нашего плавания на борту «Американского флага» мы заметили, что труднее стало заводить друзей. Размер яхты отпугивал людей. Существует социальная группа владельцев 30 – 45-футовых яхт, которая труднее сходится с владельцами яхт длиной 50 – 60 футов. Я думаю, что по той же самой причине количество Шевроле превосходит число Мерседесов. Владельцы 30-ти футовых яхт смотрели на нас как на богачей, к которым нельзя даже приблизиться, что на самом деле было, конечно же, не так. Еще мы поняли, что люди на земле (не яхтсмены) тоже более легко сходятся с владельцами маленьких яхт, потому что это тот размер, который они думают себе приобрести через какое-то время.

В конце концов, я считаю, что от 50-ти футовой яхты нас отвернули слишком большие расходы на нее, по сравнению с тем, что мы получали взамен. Яхта меньшего размера была более легкой в управлении, имела достаточно места и всего того, что нам было необходимо.

Подъем «Санта Круз» из воды тоже был нелегким делом, потому что требовалось значительное число опор, каждая из которых должна быть точно установлена под переборкой или шпангоутом. Это означало подъем в специализированной мастерской. Заполнитель из бальзы, вообще, был ничего, хотя цельный стеклопластиковый корпус все же значительно лучше переносил удары волн. Безусловно и речи не могло быть о том, чтобы остаться у сомнительного причала на время отлива, чтобы осушить дно, или поднять яхту из воды на подозрительных спусковых салазках для покраски дна.

Паруса были значительно больше и тяжелее и, соответственно, повышенная нагрузка на такелаж повсеместно требовала более мощного парусного снаряжения. Услуги марины и страховка обходились дороже. Приличная парусность ее высокой мачты и стоячего такелажа требовала 75-фунтового якоря и длинной цепи при любом более или менее свежем ветре. Опять же, тяжелые якоря и цепи аннулировали преимущества ее легкого корпуса.

Мы купили нашу третью яхту в 1993 году. Мы были снова на борту 35-футовой яхты, размере, который нам нравился, наследницы нашего первого «Шепотка». После довольно интенсивных поисков, мы остановились на

стеклопластиковом шлюпе «Преториен 35», построенном в 1984 году и разработанном английскими морскими инженерами Холманом и Пи в духе умеренно-гоночных яхт того времени. Мы снова назвали его «Шепоток».

Яхта пришла из французского города Лилль и была очень хорошо сделана строителем Генри Ваукиаием. Она выглядела как Свон, балтийская или шведская яхта и разделяла их репутацию лодок с комфортабельной каютой и деревянным интерьером первого класса. Высота в каюте, 6 футов и 3 дюйма, придавала ощущение простора, нам нравился большой столик для морских карт и маленькая каюта на корме - сюрприз для яхт такого размера.

Номер нашего корпуса 143, его размеры в футах: 35.3 на 29 на 11.9 на 6.2. Корпус очень хорошо сделан и имеет 6 полноразмерных продольных стрингера. Переборки приклеены к корпусу и палубе и соединения усилены с помощью дырок, сделанных по периметру переборки, так что стеклотканевая лента с обеих сторон оказалась соединенной между собой. На яхте был установлен дизельный двигатель Вольво Пента 2003 года с традиционными валом, кронштейном и схлопывающимся гребным винтом. (См. комментарии о ее водоизмещении и такелаже на стр. 156.)

Я очень хотел яхту с внешним балластным килем и 30-футовой ватерлинией. Наш новый «Шепоток» имел 6,490 фунтов свинца, прикрученного к корпусу 7-ю большими болтами. Из-за ее большего размера миделя и водоизмещения, яхта проседала при полной загрузке всего лишь на 2-3 дюйма. Из-за этого длина ее ватерлинии увеличивалась, примерно, до 30 футов.

Первая модификация, которую мы сделали, заключалась в удалении громоздкого штурвала и установке румпеля. Штурвал занимал слишком много места и стоял как раз на пути рулевого к парусным лебедкам. К тому же, к румпелю удобнее крепить ветровое подруливающее устройство. Гротошкоты на мостике в передней части кокпита были явно не на месте. Поэтому я вынужден был установить погон гика-шкота, производства Харкен, впереди основного люка. Чтобы расширить наши «складские помещения», я попросил опытного плотника смастерить нам в каюте 8 ящичков и 3 книжных шкафа. На баке я установил маленький ручной брашпиль.

Яхта имеет вооружение топового шлюпа с высокими и узкими парусами площадью 640 кв. футов. Топ мачты находится на высоте 53 фута над поверхностью воды (сравните с 42-футовой мачтой и почти такой же площадью парусов на нашей первой 35-футовой яхте). Из-за более длинной ватерлинии и более высокого парусного вооружения наши суточные переходы стали, примерно, на 20 миль больше (скажем, 135 миль вместо 115). Это, конечно, может быть субъективная оценка. Возможно, мы с Маргарет просто стали более опытными яхтсменами, или просто сегодня стали лучше шить паруса. Однозначно, с четырьмя полноценными латами наш грот имеет лучшую аэродинамическую форму.

Возможно, я только что освоил этот маневр, но наш новый «Шепоток» оказался очень хорош для наветренных якорных стоянок. Приведу один пример: в Эгейском море летом мы попали в сильный северный ветер, называющийся «мелтеми» («meltemi»), который во время шквала может сдуть даже оливки. При подходе к якорной стоянке, я свернул стаксель на закрутку и продолжал лавировку, скажем, с дважды зарифленным гротом. Без стакселя яхта шла очень медленно со

скоростью, примерно, 2 узла, но она хорошо управлялась и у нас было достаточно времени, чтобы посмотреть по сторонам - нет ли где опасностей - и решить где бросить якорь. При повороте оверштаг наша яхта всегда меняла галс, медленно, но меняла, и мы постепенно галс за галсом подошли к спокойной воде у берега и бросили якорь.

Недостатки «Шепотка»? Его боковая проекция довольно плоская и транец кажется просто огромный. Мне нравится его высокий такелаж, но даже с двумя парами краспиц и 10-ю вантами и штагами, топ мачты в плохую погоду немного гуляет и поэтому требует поддержки бакштагами. Яхта хорошо себя ведет под спиннакером с попутным ветром и также хорошо идет против ветра, скажем, до 25 узлов в зависимости от состояния моря.

С боковым ветром 20 узлов или больше, яхта начинает «шалить». Я подозреваю, что это из-за ее большой ширины корпуса. В таких случаях, я научился либо немного изменять курс, либо полностью убирать ее грот. Это улучшает управляемость, а скорость практически не меняется.

На сегодняшний день мы совершили три вояжа на «Преториен». С залива Чиспик в США через Атлантику до Гибралтара, северо-западного побережья Турции и обратно. А потом было два путешествия от Чиспик до Ньюфаундленда и Лабрадора и обратно. Со спутниковой навигацией и хорошим ветровым авторулевым, эти плавания были более приятны и легки, чем раньше.