

**УПРАВЛЕНИЕ  
ПАРУСНОЙ ЯХТОЙ**

**RAYS**

***В ОДИНОЧКУ***

**Short-handed  
sailing**



**Алэстер Бучан**

**Всё, что необходимо знать об управлении яхтой в одиночку или при недостатке экипажа от выбора лодки до планирования перехода и системы вахт**

УДК 797.14

ББК 75.717.8

Б94

**Бучан, Алэстер.**

**Б94** Управление парусной яхтой в одиночку / Алэстер Бучан; [пер. с англ. И. Закаряна]. — М. : СмартБук, 2010. — 140 с. : ил.

**ISBN 978-5-9791-0188-0**

Агентство СІР РГБ

В настоящей книге автор, известный британский яхтсмен, который несколько раз обошёл на своей 20-ти футовой лодке вокруг света, делится своим опытом управления парусной яхтой в одиночку или при нехватке экипажа. Простые манёвры, которые легко осуществляет многочисленная команда современной яхты, могут вызвать у моряка-одиночки изрядные проблемы. Неторопливо и доходчиво автор останавливается на каждом аспекте одиночного плавания – от модернизации лодки до управления сном, описывает возможные проблемы и пути их наилучшего решения. Неудивительно, что в Британии, стране моряков, книга стала бестселлером.

Книга хорошо иллюстрирована и нацелена на широкую аудиторию любителей яхтинга и парусного спорта, которые хотели бы повысить свои профессиональные навыки и готовность противостоять натиску открытого моря. Перевод сделан опытным яхтенным капитаном.

**УДК 797.14**

**ББК 75.717.8**

**ISBN 978-5-9791-0188-0**

© ООО «И-трейд», И.Закарян, 2009-2010

# Содержание

<u>ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО</u>	<u>5</u>
<u>1 ВВЕДЕНИЕ</u>	<u>7</u>
<u>2 ЛОДКА</u>	<u>11</u>
<u>3 ШКИПЕР</u>	<u>28</u>
<u>4 МАНЁВРЫ – ВВЕДЕНИЕ</u>	<u>36</u>
<u>5 МАНЁВРЫ – ОТХОД ОТ ПРИЧАЛА</u>	<u>42</u>
<u>6 МАНЁВРЫ – РАБОТА С ПАРУСАМИ</u>	<u>66</u>
<u>7 МАНЁВРЫ – СУРОВАЯ ПОГОДА</u>	<u>78</u>
<u>8 МАНЁВРЫ – ШВАРТОВКА</u>	<u>86</u>
<u>9 ПЛАНИРОВАНИЕ ПОХОДА</u>	<u>110</u>
<u>10 УПРАВЛЕНИЕ СНОМ</u>	<u>121</u>
<u>11 НЕСЕНИЕ ВАХТЫ</u>	<u>129</u>

## 2 Лодка

Все лодки являются компромиссом. Если вы ищете безопасный устойчивый круизер, где могут спокойно спать 6 человек в отдельных каютах с гальюнами на каждого, и требующий не слишком тщательного ухода в межсезонье, то мечтайте дальше. А добавление в список ваших желаний еще и «возможности для одиночных плаваний» превращает мечту в ночной кошмар. Производители лодок не видят здесь рыночной перспективы, хотя некоторые и делают реверансы в эту сторону, перенося все кормовые фалы в кокпит.

### Выбор яхты

Почти любая лодка может ходить под парусом с единственным моряком или малым экипажем. Некоторые лучше, некоторые хуже приспособлены для такого рода плаваний и требуют больших усилий, но идеальной яхты не существует. Не существует также и идеального типа яхты для таких переходов.

Для среднего яхтсмана существует немного возможностей, чтобы принять участие в гонках одиночек. Почти без исключений, такие события являются узкопрофильными, а участие в них требует чрезвычайно высокого уровня личной приверженности и чрезвычайно покладистого спонсора. Организаторы ясно озвучивают требования к судну, к его оборудованию и к уровню квалификации яхтсмана прежде, чем разрешают

участие в этом мероприятии. Такие вопросы в этой книге не рассматриваются.

Большинство моряков-одиночек — это круизеры, то есть яхтсмены, совершающие круизное плавание. Это может быть:

- прибрежный круиз (coastal cruising)
- офшорный круиз (offshore cruising)
- круиз открытого моря (blue water cruising)
- перемещение яхты-дома (trailer sailing)
- плавание на открытой лодке (open boat sailing)

Такие плавания не являются взаимоисключающими. Яхты, подготовленные для одного типа одиночного круиза, несомненно, подходят для любых путешествий с недостаточным экипажем. Я бы не пошел через Атлантику на открытой лодке или надувном плоту, но история говорит, что это было сделано неоднократно.

### Тип яхты

Совершенной лодки не существует. Если в начале ноября вы придете в Лас Пальмас на Гран Канарии, вы обнаружите все марины и якорные стоянки заполненными яхтами, которые готовятся отправиться на Карибы.



*Гафельный парус: Традиционный голландский ялик со швертами.*



*Отреставрированная рыболовная лодка с гафелем*



*Другая восстановленная яхта с гафелем на Бекье, где она ходит в чартер.*



*Кеч с зачехленным стакселем.*

Большинство из них не имеет достаточного экипажа, но некоторые полностью укомплектованы людьми и есть несколько одиночек. Вы не найдете и двух одинаковых лодок, а их экипажи будут клясться до последнего вздоха, что их яхты оборудованы наилучшим образом.

Поэтому не надо недооценивать свою существующую яхту. Для нее много чего подойдет. Вы ее знаете со всеми изынами и недостатками и, возможно, уже сделали множество модификаций, облегчающих одиночные плавания на ней. Если вы начинаете с нуля и покупаете новую или бывшую в употреблении яхту, то определитесь сначала с вашими основными парусными намерениями и интересами, с тем чтобы купить лодку, им соответствующую.

Некоторые типы корпусов обеспечивают больше внутреннего пространства для размещения, но это отражается на их характеристиках. Лодка может быть широкой и просторной или тонкой и быстрой, но, маловероятно, широкой и быстрой. Яхты с малым водоизмещением являются быстрыми и наилучшим образом ходят против ветра, однако они не прощают ошибок, ни в способе подготовки, ни в способе хождения под парусом.



*Латинский парус: его можно увидеть только в Лас-Пальмасе на Канарских островах, где он участвует в гонках с многочисленным экипажем. Смена галса — это усилия команды по переносу реи вокруг мачты.*



*Эта 20-ти футовая яхта с Барбадоса с вооружением джонки успешно пересекла Атлантику.*

Такие лодки очень популярны и показывают изумительные результаты, но они требуют значительного напряжения от своего экипажа. Стандарты обитаемости для них редко превышают уровень одноместного тента над головой.

Яхты с большим водоизмещением более стабильны, более медленны, менее капризны под парусом и гораздо более снисходительны к ошибкам. Они будут долго нести себя под парусом, медленнее реагировать на усилия по маневрированию, а начав маневр, плохо или совсем не реагировать на дополнительные усилия, если вы неожиданно изменили свое мнение. При легком ветре их показатели почти никакие, но они более комфортабельны для жизни на борту, чем легкие лодки.

Кормовой кокпит может быть слишком незащищенным в открытом море, особенно, при малом водоизмещении яхты с открытой кормой. Центральный кокпит, обычно, имеет достаточную глубину, чтобы создать ощущение абсолютной безопасности, но требует очень длинных тросов для автопилота. И при кормовом, и при центральном кокпитах защита от моря и непогоды или в виде ветрового обтекателя (спрейхуда, sprayhood), или в виде полурубки.

Экстремальные углы крена создают неудобства для жизни. Разбивание волн при встречном ветре представляет собой восхитительную фотографию для наблюдателя, но если вы в море находитесь несколько дней (или недель), то при крене, превышающем 20 градусов, любая простая задача становится трудной, а передвижение по яхте — утомительным. На однокорпусных судах единственным решением является взятие рифов, чтобы выровнять яхту.

На многокорпусных судах пора паниковать, когда они идут на высоких углах крена. Плюс к этому они глухо стучат и хлопают при движении. На ходу под сильным ветром они могут начать глиссировать и возникает риск брочинга (резкий уход лодки с курса, вызванный несбалансированной работой руля и парусов — прим. перев.) или обнажение килля.



*Дизайн Фила Болгера, который знаменит своими необычными разработками. На снимке мелководная яхта, вооруженная как кэч, со смещенной к правому борту диаметральной плоскостью. Обратите внимание на обрезанный нос. Это обдуманное решение.*

Для уменьшения этого риска у многокорпусных яхт (мультихуллов) делают меньшую высоты мачты, чем у аналогичных по размерам однокорпусников (монохуллов). Но даже в этом случае они часто требуют кого-нибудь у штурвала, что создает значительную нагрузку для малочисленного экипажа.

На своем катамаране Anneliese семья Свейлов провела очень много времени у штурвала во время своей кругосветки. Многокорпусные суда также очень чувствительны к совокупной нагрузке и, если она превосходит рекомендуемый максимум, то страдает их результативность. И забудьте о скорости — у большинства круизных мультихуллов время путешествия сравнимо с однокорпусниками.

Если вы покупаете новую (для вас) лодку, то вы должны добавить к её цене стоимость её дооборудования. Основными полями деятельности при этом будут работа с парусами и автопилот. Менее очевидной необходимостью является улучшение обитаемости и безопасности на палубе и под ней. На стадии планирования очень легко недооценить количество и сложность этих работ и, как следствие, ваши оценки будут чрезмерно оптимистичны.

На бумаге строительство лодки с нуля, сборка набора или завершение частично построенной яхты может показаться более экономичным решением, чем покупка готовой лодки на фабрике, но такая экономия чаще всего — мираж. Вы покупаете детали и фитинги без оптовых и дилерских скидок. Вы платите больше, иногда в несколько раз больше, чем профессиональный производитель яхт. Использование дешевых и низкосортных материалов — это ложная экономия. Хорошие вторичные доски можно найти на помойке, но только если вы хорошо знаете вашу древесину.



*Шлюп в Лас Пальмасе*

Случайные дешевые покупки, конечно, случаются, но примите во внимание ещё высокую стоимость работ.

Если у вас нет подходящего садика на заднем дворе дома, то вы должны арендовать помещение. Это может составить стоимость содержания вашей лодки на плаву в марине. Защита строительства от непогоды также сильно ударит по вашему бумажнику. Неизбежно, работа займет больше времени, чем вы думали и увеличит смету расходов. Хорошей оценкой будет удвоение или даже утроение первоначально запланированного времени постройки и учетверение сметной стоимости. Это уменьшит последующий шок.

Я говорю это, основываясь на горьком личном опыте, поскольку однажды пытался построить лодку с нуля. Я снизил расходы, используя гараж, как док, а столовую, как склад деталей. Моя семья достаточно терпимо относилась к тому, что запах стирала заполнил дом. Я научился очень многому в строительстве яхт и их конструировании, но главное, что я понял — тот, кто выбирает этот путь, чтобы выйти в море, должен любить строить лодки также сильно, как и ходить под парусом.



*Традиционные яхты.*



*Этот шлюп домашней постройки пришел в Лас Пальмас из Швеции и успешно пересек Атлантику*

Годовые расходы на содержание яхты прямо пропорциональны её размеру — чем меньше лодка, тем меньше вы платите марине, годовое обслуживание требует меньше краски и лака. Блоки, лебедки, фалы и парусное вооружение легче, меньше и дешевле при обновлении. Необходимо проверить эти расходы заранее, а то вы рискуете оказаться в ситуации, когда будете работать только на то, чтобы яхта оставалась на плаву.

## Обитаемость

Обычно, яхты длиной 18-25 футов имеют две койки в форпике и две или три в кают-компании. Между форпиком и главной каютой с левого борта расположен галюн, а с правого борта — подвесной рундук. Камбуз, который используется только в гавани, служит также и столом для карт, а размещение вещей обеспечивается рундуками и откидными койками, которые являются и сиденьями. Это хорошо для проживания на уикенд, если все идут спать одновременно. Это почти приемлемо для коротких круизов, но для долгих путешествий, самое большее, так могут жить только два человека.

Даже в этом случае разделить общественные и спальные помещения можно только назначив форпик для сна, а главную каюту — основным жизненным пространством. В путешествии диваны в кают-компании служат также и койками. Примерно с 40 футов длины становится возможным правильно разделить пространство для жизни и для сна в море.

## Размер яхты

С маленькими лодками управляться значительно легче, чем с большими — все требует значительно меньших усилий. С увеличением размера лодки необходимо использовать механические или гидравлические устройства для снижения усилий по

### Поверочный лист расходов на годовое содержание

Обратите внимание, что сюда не включены расходы на покупку большого оборудования или значительного ремонта.

№	Расходы	Сумма	Прим.
<b>МАРИНА</b>			
1	Годовая плата за стоянку		
2	Подъем из воды		
3	Спуск на воду		
4	Мытье под давлением		
5	Снятие мачты		
6	Установка мачты		
7	Аренда стапеля		
8	Хранение мачты		
9	Парковка автомобиля		
	Всего		
<b>ПОЕЗДКИ</b>			
10	Поездки между домом и маринной		
	Всего		
<b>ОБСЛУЖИВАНИЕ</b>			
11	Обслуживание двигателя		
12	Уход за парусами		
13	Антиобрастайная обработка		
14	Краски и лаки		
15	Такелаж и тросы		
16	Очистка корпуса		
17	Полировка корпуса		
18	Одежда		
19	Защитная одежда и оборудование		
20	Непредвиденные расходы		
	Всего		
<b>АДМИНИСТРИРОВАНИЕ</b>			
21	Страховка		
22	Лицензия корабельного радио		
23	Портовые сборы/лицензии		
	Всего		
<b>ПУТЕШЕСТВИЯ</b>			
24	Ночевка в маринах		
25	Топливо		
26	Карты		
27	Лоции		
28	Альманахи/таблицы приливов		
	Всего		
	<b>ИТОГО РАСХОДОВ</b>		



*Другой 20-футовый шлюп домашней постройки, на этот раз стальной, который не только пересек Атлантику, но и пройдя Карибы, дошел до Индии.*

её управлению, но что произойдет, если это оборудование выйдет из строя? Можете ли вы один поднять якорь вручную, если электрическая лебедка вышла из строя? Какую альтернативу вы можете предложить мускульной силе? Независимо от устройств и механизмов, помогающих преодолевать напряжение, яхта около 60 футов становится слишком трудноуправляемой для безопасного плавания одиночки. Больше не всегда означает быстрее. В 1972 году Жан-Ив Терле (Jean-Yves Terlain) на лодке длиной 128 футов (39 м) участвовал в трансатлантической гонке одиночек, а пришел вторым после Алена Коласа (Alain Colas), который шел на 70 футовом (21 м) тримаране Pen Duick IV. Четыре года спустя Колас на четырехмачтовой яхте длиной 236 футов (72 м), по-видимому, самой большой яхте, когда-либо управлявшейся в одиночку, пришел вторым после того же тримарана Pen Duick IV, управлявшегося Эриком Тарбарли (Eric Tarbarly), но из-за штрафных очков стал пятым. По иронии судьбы, в гонке 1964 года Pen Duick II (44 фт/13.5 м) был дисквалифицирован, как слишком большой для плавания одиночки. В настоящее время для комфортабельного одиночного плавания верхним пределом считается длина 45-50 футов.

На другом конце спектра можно видеть Фрэнка Дая (Frank Dye), который продемонстрировал, что можно сделать на ялике типа Wayfarer, дойдя до Исландии и Норвегии. Сегодня путешествующие Wayfarer'ы можно встретить повсюду и они, по определению, управляются малым экипажем. Одним из самых замечательных вояжей маленьких лодок было плавание вокруг Атлантики Алана Сиркута (Alan Sircuit) на Согбее (21 фт/6.4 м). Он прошел 8467 миль за 97 дней, в среднем, по 87 миль в день, на лодке с длиной ватерлинии 18 футов! Это воистину замечательное, но малоизвестное достижение.



*Необычное расположение двух стакселей, снабжённых гиками. Идеально для плавания по ветру.*

Если исключить ялики, то я бы предположил, что минимальным ориентиром может служить величина 18-20 футов, хотя бы по той простой причине, что чрезвычайно сложно приспособить авторулевого к очень маленькой лодке.



*Яхты с мотором (мотосейлеры) достаточно широко, чтобы сделать круизную яхту весьма комфортабельной, при условии, что приемлем их относительно слабый ход против ветра.*

## Конструкционный материал

Если вы планируете модифицировать лодку и делать работы самостоятельно, то лучше всего, если материал лодки будет таким, с которым вы умеете работать. Если вы не умеете варить металл, то либо учитесь этому, либо не покупайте стальной или алюминиевый корпус. Если вы не умеете ламинировать пластик, то потренируйтесь перед тем, как сделать это в окончательном варианте. Если, подобно мне, вы можете лист фанеры превратить в пыль за 30 секунд и без усилий срезаете головки винтов, то не покупайте деревянную лодку. Если вы планируете путешествовать в тропиках, то необходимо защитить деревянный корпус от червя-древоточца.





*Путешествующий ялик типа Wayfarer. Фрэнк Дай на таком дошел до Норвегии. Этот только что пересек Ла-Мани с экипажем из 2 человек, которые с комфортом живут на борту.*



*Три яхты в Лас-Пальмесе, готовые пересечь Атлантику до Кариб. Посмотрите на разницу в размерах.*

## Модификации над палубой

### Тип оснастки

Одной из важнейших модификаций яхты является улучшение работы с парусами. Считалось, что чем больше парусов, тем меньше работы. Кечи, ялы, шхуны и тендеры были весьма популярны в качестве круизных яхт на дальние дистанции. Идея состояла в том, чтобы разбить большой парус на несколько мелких, с которыми легче управляться, чем с одним



*Двойной закручивающийся стаксель: роскошь для круизных лодок.*

большим, бермудского типа. Изредка добавлялась возможность ставить сдвоенные стаксели (кливеры). Однако, в большинстве случаев, управление парусами означало путешествие по палубе, независимо от погоды.

Современный такелаж и парусное вооружение оспорили это мнение и выиграли. Появился такой такелаж, при котором можно управлять парусами из каюты. Сначала это казалось именно тем, что нужно круизеру, однако, далее появились системы:

- Закручивания (рифления) передних парусов
- Закручивания (рифления) грота в мачту
- Закручивания (рифления) грота в гик
- Снафферы для спинакеров
- Системы рифления
- Управляемые компьютером паруса-крылья
- Аэротакелаж и рангоут
- Свободное парусное вооружение.

Конечно же они не появились одновременно, и ранние образцы были временами ненадежны, но они все предназначались для того, чтобы облегчить работу с парусами и уменьшить необходимое время работы непосредственно на палубе. Выбор – это дело вкусовых предпочтений, но прежде чем кардинально менять существующий рангоут и такелаж очень крепко подумайте. Грот, закручивающийся в мачту, требует более широкую мачту, по сравнению с оригинальной. Грот, закручивающийся в гик, требует замены гика. Имеет смысл выбрать систему, которая требует наименьших изменений существующего вооружения и такелажа. Если же вы готовы вызывать подвахтенных на помощь при работе с парусами, то тогда ваш выбор напрямую зависит от числа людей



*Грот, закручивающийся в гик*

на вахте. Если это один человек, то вам нужна система для управления парусами в одиночку.

### Фалы и шкоты

Часто воспринимается как должное утверждение, что все концы должны вести в кормовой кокпит. Причиной тому является опасность работы на палубе маленькой лодки и необходимость свести эту опасность к минимуму. Это справедливо только если ваши паруса могут быть поставлены, свернуты или зарифлены с кокпита, но если, например, у вас:

- Бухта троса лежит на стакселях
- Грот, который сам не опускается при взятии рифов
- Необходимо работать на мачте, чтобы зарифить грот, даже если он опускается сам
- Спинакер не имеет снаффера (snuffer)

тогда вам нужно выбираться на палубу, чтобы сменить стаксель, зарифить грот или осуществить операции со спинакером. Если все концы от этих парусов ведут в кормовой кокпит, тогда вы сталкиваетесь с дилеммой одновременного нахождения в кокпите, чтобы отпустить паруса, и на фордеке или мачте. Поэтому при планировании расположения концов определите те, которые должны располагаться рядом с мачтой.



*Слабрифы с «лэзи джеком»: современная одно-фаловая система рифления подобная этой сбрасывает парус очень быстро, но она менее универсальна, чем роликовая система. Паруса часто бывают всего лишь с двумя рядами рифов, но каждая круизная яхта должна иметь третий, очень глубокий риф для действительно тяжёлой погоды*

Карабкаться на мачту в море — это то, чего следует, по возможности, избегать. Какое бы парусное вооружение ни использовалось, каждый парус



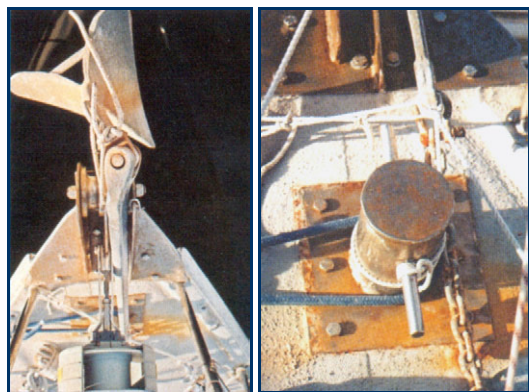
*Система рифления в мачту, которая была добавлена к оригинальной мачте. Такие системы дешевле, чем покупка новой мачты с закруткой грота, однако они ведут к увеличению веса и парусности рангоута.*

должен иметь запасные концы (шкоты и фалы), чтобы уменьшить риск возможной замены их в море. Встроенные тросы выглядят аккуратнее, но внешние легче контролировать и заменять.

## Носовые ролики

Якорь круизных яхт предназначен для длительного использования, однако, на многих современных лодках носовые якорные ролики лишь немногим больше направляющего устройства. Представление, что они устоят против рывков и ударов в свирепую погоду является смехотворным, а если ваш якорь не выдержит, то вы легко можете оказаться на берегу. Вероятно, вам следует установить более мощные носовые направляющие якорные ролики и электрическую якорную лебедку, но следует помнить, что это влечет чрезмерное энергопотребление.

При увеличении якорных роликов также следует увеличить и все звенья цепи между якорем и цепным форпиком. А кроме этого и крепежные утки или кнехты, используемые для закрепления якоря. На большинстве лодок они хороши для остановки на ланч в тихий день, но не переживут рысканья и качки в суровую погоду.



*Якорь и носовой ролик – на круизных яхтах должны быть большого размера.*

*Экипаж круизной яхты часто спит во время якорной стоянки, поэтому очень важно, чтобы все фитинги могли противостоять неизбежным напряжениям. На многих лодках фитинги могут держать лодку только в защищенных маринах.*



*Потерпевший крушение катамаран. Если какая-либо часть в якорной системе от якоря до клюза является подозрительной, то вы можете закончить на пляже.*



*Паруса-крылья в Лас Пальмесе представляют собой высокотехнологичное решение для легкого управления парусами. Они управляются компьютером, что требует постоянного электропитания и навыков общения с электроникой от экипажа.*

## Стойка ворот

Существует очень популярный способ установки оборудования, например, антенн. Это кормовая стойка. Обычно, их делают самостоятельно, под конкретную лодку, поскольку они нестандартизованы.



Кормовая «стойка ворот» для установки оборудования.

## Безопасность на палубе

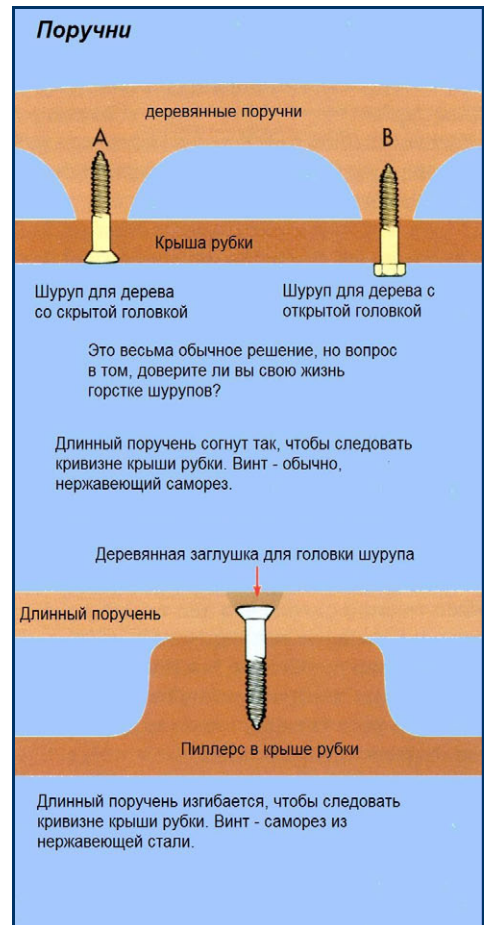
Если моряк-одиночка упадет за борт, то можно не надеяться на чудо — он умрет. Если вы плывете с малым экипажем, то шансы выжить немного выше нуля. Держите экипаж на борту или, если вы в этом не преуспеете, убедитесь, что люди остаются прикрепленными к лодке и имеют средство забраться в лодку снова.

На палубе очень важно не скользить. Тиковая палуба обеспечивает хорошую нескользкую поверхность, однако, на многих лодках нескользкие участки палубы перемежаются со скользкими гладкими пластиковыми участками. Это выглядит красиво, но когда палуба мокрая, пластик становится похожим на лёд и чрезвычайно опасен. Стальные лодки имеют ту же проблему с крашеной палубой. Даже если вы не упадете за борт, поскользнувшись, это может быть очень болезненно. Стоит тщательно подобрать нескользкую краску и покрыть ею палубу.

## Поручни

Поручни могут представлять собой деревянные полоски, прикрепленные к небольшим пиллерсам, залитым в палубу. Если корпус имеет кривизну,

поручни также должны следовать за ней. В идеале, дерево должно быть распарено и согнуто согласно кривизне корпуса, но, вероятнее, оно будет просто распилено, что значительно уменьшает его стойкость, поскольку древесное волокно не следует искривлению поверхности. Самым обычным решением является деревянный брусок с рукояткой, нарезанный интервалами и напрямую прикрученный к палубе. Поручни прикрепляются винтами. Наихудшим примером, который я видел, было использование винтов-саморезов напрямую в пластик! Я никогда не слышал о подвохе со стороны поручней, но все-таки не верю, что саморез может выдержать вес падающего члена экипажа.



В самом лучшем случае, поручни должны быть прикручены болтами вдоль всей поверхности, но поскольку деревянные бруски обычно 15-20 мм (изредка 25 мм) шириной, будет сложно найти подходящие болты. По-видимому, 5 мм это минимальный размер, который оставит еще по 10 мм дерева с каждой стороны, но выдержат ли 10 мм корабельного леса нагрузку в виде взрослого

человека? Не забывайте про чёрта и глубокое синее море! Поэтому существуют три возможности:

- Увеличить размер болта и согласиться с тем, что он уменьшает толщину дерева поручня
- Установить большие и более толстые поручни
- Считать поручни декоративным украшением.

## Размер поручней

Перед тем как схватиться за маленький и неказистый поручень, вы должны сначала просунуть ваши пальцы в щель, коротая лишь немногим больше по размеру средней руки. В перчатках это сделать еще сложнее. Поэтому будет замечательно, если у вас будут поручни, за которые вы можете схватиться мертвой хваткой, окружив пальцами руки деревяшку. Если я должен пристегнуть мой страховочный трос к поручню, я бы очень хотел быть в состоянии делать это быстро, в темноте и одной рукой.

## Расположение поручней

Обычно, поручни располагаются вдоль палубы рубки и вы держитесь либо склонившись над ними, либо согнувшись. В обеих позициях вы неустойчивы. Поручни должны располагаться так, чтобы вы могли держаться за них, идя прямо, со всем своим весом на ногах. Это кажется мелочью, но безопасность моряка-одиночки зависит от того, насколько он уделяет внимание маленьким рискам, а не очевидным, большим смертельным опасностям.

Я случайно наткнулся на идеальные для меня поручни, когда увидел яхту с трубкой из нержавеющей стали, проходящей через кокпит и выше. Она выглядела как трубчатый каркас спортивного автомобиля. Это дало хорошую идею, поскольку не только обеспечивало защиту от неожиданно падающего вниз гика, но и создавало идеальные перила для входа-выхода в кокпит. Я имел обыкновение повисать на поручне, когда уходил из кокпита, и испытывал ночные кошмары, передвигаясь по бортам, держась за леера.

Чтобы быть действительно безопасным, трубчатый каркас необходимо поддерживать либо с носа, либо с кормы. А чтобы это обеспечить, мне надо было удалить все старые деревянные поручни и заменить их на легкодоступные трубки крупного диаметра из нержавеющей стали по правому и левому борту. Все стойки крепятся к палубе рубки 10-12 мм болтами через прокладку. Недоброжелательные критики говорят, что если они отвалятся, то вырвут с собой кусок палубы. Но мне такая система нравится.



*Трубчатый каркас вокруг ветрового обтекателя часто используется в качестве перил при передвижении по палубе для работы с парусами. Фитинги большинства таких перил недостаточно надежны, чтобы смело держаться за них руками, но это довольно хорошее и безопасное дополнение.*

## Страховочные леера

Страховочные леера (jackstay) – это тросы, протянутые вдоль правого и левого бортов на всю длину лодки. Идея заключается в том, чтобы защелкнуть страховочный пояс перед тем, как покинуть кокпит, и оставаться пристегнутым до возвращения обратно в кокпит. Если вы упадете за борт, вы остаётесь пристегнутым к лодке. Возможно это не идеально, но все же лучше, чем плавать в открытом море. Единственный страховочный леер по центральной линии уменьшает расстояние вашего падения и позволяет вам более устойчиво работать, но ваш спасательный трос может путаться с фалами и шкотами.

Некоторые предпочитают проволочные страховочные леера. Они дребезжат и свистят так, что изнутри каюты кажется, что на борту сумасшедший барабанщик. Шум можно уменьшить используя проволоку с пластиковым покрытием, но оно может скрывать изъяны. Я предпочитаю веревку.