

## Глава трета

# РАЛИТО – ПРЕКОСЯВАНЕ НА АТЛАНТИЧЕСКИЯ ОКЕАН ОТ ИЗТОК НА ЗАПАД

**Екипаж:** Михаил Копанов, Диан Зайков и Румен Котов  
**Лас Палмас – Санта Лучия**  
**Първа седмица (22.11 – 29.11.2015)**

На 22.11. още от сутринта задуха на марината в Лас Палмас. Към 10 часа валия проливен дъжд. В 11 часа се развързахме от понтона и излязохме от марината в пристанището. Стартовата линия беше на половин миля южно от входа на пристанището. Стояхме на дрейф в пристанището или правехме малки кръгове на двигател, с ниска скорост. Независимо че бяхме вътре, защитени от вълнолома, духаше вятър 5 степен по Бофорт и се беше образувала вълна, а навън – вятър и море бяха 6 степен. Чакахме старта на Cruising Division с най-много яхти (около 150), който беше точно в 13 часа. Преди това, в 12:30 стартираха катамараните (около 20 яхти), а в 12:45 – участниците в Racing Division, които са 30-ина яхти, разделени в две групи (А и Б), в първата са яхтите с число по IRC над 1.090, а във втората – с число по-ниско от 1.090. Т.е. там участваха в по-голямата си част макси яхти, по-малки яхти, но с модерен дизайн за попътно плаване като „Пого“, „Санфаст 3600“, „Рифлекс“, „наточени“ с ветрила и екипажи. Поради тази причина още няколко месеца преди ралито бяхме решили, че няма смисъл да участваме в Racing Division. С екипаж само от двама отлични ветроходци плус мен, аматьора, нямаше да имаме никакъв

шанс, още повече, че „Фурия“ е построена и стъкмена с ветрила за cruising, а не за racing.

10 минути преди старта вдигнахме грота и се отправихме, доколкото можем, бавно към стартовата линия. Наложих се да направим само един поворот до старта. Старирахме добре. На руля, естествено, беше Мишо. Вятър и вълна извън пристанището бяха 6 степен по Бофорт. До нос Маспаломас (югоизточния край на Гран Канария) плавахме на ляв халс, пълен бакшаг. Карахме от всички други яхти най-близо до брега, по права линия, за да направим по-рано поворота фордевинд и да стъпим на курса директно към Санта Лучия (great circle route).

Вляво от нас, на около половин миля плаваше яхта Alpaire (на ирландски означава лешояд), Hallberg-Rassy 48, плаваща под ирландски флаг, но не смогваше да ни задмине. Зад нас бавно се приближаваше на пеперуда и на по-пълен курс от нашия яхта Taistealai (произнася се Тащали), плаваща под британски флаг с шкипер Крис Тибс, който ни чете лекции по справяне с извънредни ситуации и по метеорология, където му е най-голямата сила. Освен това той е и опитен мореплавател, участвал преди 30 години в първото трансатлантическо рали (ARC). Неговата яхта е Wauquiez Centurion 40s, с около метър и половина по-дълга водолиния и 72 кв. м основна ветрилна площ срещу нашите скромни 50 кв. м. Ние бяхме обаче по-леки. Яхта „Тащали“ се оказва основният ни конкурент.

След поворота фордевинд минахме на десен халс с отпавна точка северния край на о-в Санта Лучия, нашата дестинация. Плавахме на халфвинд и бакшаг с двойно рифован грот и 1/3 рифован стаксел. Развивахме скорости над 10 възела по водата. Бяхме пред много яхти от Racing Division. Имаше една-две стресови ситуации, единия път изтървахме свободния шкот на стаксела и той се беше зап-

лел около активния шкот, а другия – при един от поворотите омотахме стаксела около форшага, но Диан притича до предната палуба и реши проблемите. Естествено, това беше съпроводено със силно плющене в 26 възела вятър. През нощта беше все така, вятърът и вълната се усилваха. Няколко вълни влязоха в кокпита и ни окъпаха. Вълните понякога плискаха чак в каюткомпанията, така че се налагаше да затваряме и капаците. Вътре също беше мокро. Виновници за това бяха една-две нахални вълни, както и мокрите ни щормови дрехи и спасителни жилетки. Бяхме решили при силно време (от 5–6 степен по Бофорт нагоре) през деня, както и винаги през нощта, да носим спасителни жилетки с ремъци за връзване. Така че първите няколко дни бяхме през цялото време мокри било от вълните, било от дъжда.

В началото на първата нощ ядохме на крак малко сухоежба. Около обяд на другия ден (23.11) опитахме Code 0, защото ъгълът на вятъра беше за халфвинд, а после, като стана за пълен бакщяг, вдигнахме спинакера и почти направихме броуч (broach) (изгубване на контрол върху управлението от перото на руля и внезапно обръщане на яхтата срещу вятъра). Отказахме се от спинакера поради силния вятър и вълната. Минахме на пеперуда на фордевинд, пак на десен халс. Така плавахме през целия 23 ноември, като вечерта, малко преди полунощ, скъсахме десния шкот на стаксела, който се беше протрил при допира с травелера. Сложихме резервен шкот. През целия 24.11 карахме на десен халс, фордевинд, на пеперуда, понякога с рифован грот, понякога и с рифован стаксел. Вятър и море не падаха под 6 степен по Бофорт.

На този курс, при тази вълна и вятър не можеше да се кара на автопилот, който, макар и настроен на Performance mode, не смогваше своевременно и прецизно да коригира

курса, когато някоя вълна отклоняваше кърмата. Курсът „фордевинд“ (пред вятъра) означава, че вятърът идва откъм кърмата и е най-трудният курс във ветроходството, поради опасността от неочаквани повороти фордевинд. Неочакван поворот фордевинд (accidental jibe) се случва, когато вятърът подхване грота от подветрената страна и го обърне и внезапно се смени халсът. Затова се слага preventer (предпазно въже), което в единия край е захванато за носа, а другият му край държи края на гика, когато последният е изтеглен максимално извън борда от подветрената страна (това е най-простият вариант, при който, за да се освободи превентерът, трябва да се отиде до носа). Целта на превентера е да не позволи на гика да премине от другата страна, когато вятърът го подхване от подветрената страна (която изведнъж става наветрена), в резултат на което гикът преминава много бързо почти през 180 градуса от единия борд на другия. В такива случаи има опасност гикът „да покоси“ някой от екипажа в кокпита, който се е изправил, а също така има опасност от повреда на гика и долната му обтяжка при удара във вантите, дори е възможно при удара скъсване на ванта и падане на мачтата.

За да се поддържа курс пеперуда в силен вятър и вълна, е необходимо много прецизно ръчно управление. Още по-тежко беше ръчното управление на фордевинд със спинакер и вълни. На тези два курса аз не бях сигурен с ръчното управление, особено нощем (просто бях прекалено много напрегнат и се ужасявах от вероятността да изтърва курса и да направим я неочакван поворот фордевинд, я броуч. За да не стане подобна беля, се оттеглих от ръчното управление (възобнових го едва когато вълната и вятърът паднаха, но тогава вече и автопилотът работеше, така че ако може да се направи едно класиране на екипажа в способността му ръчно да управлява „Фурия“ в силно време на курс

фордевинд, същото би изглеждало така: 1. Мишо; 2. Диан; 3. Автопилотът (поставям го пред себе си, защото той, макар че се замисля и от време на време се разконцентрира, поне не се уморява). За съжаление, това означаваше тежестта от ръчното управление през първите шест дни да се понесе от Мишо и Диан, за което съм им много благодарен. Естествено, аз не стоях със скръстени ръце и участвах при настройките на ветрилата, вдигане, спускане на спинакер, прескачане до предната палуба (макар че най-сръчен, бърз и самоотвержен в тази работа беше Диан). Освен това комуникацията с организаторите, изтеглянето на прогнози, на насянето на позициите на основните конкуренти върху айпода, информация за курсове, проплавани мили и скорост на другите яхти и изобщо цялата бюрокрация по ралито и пристанищата беше изключително моя отговорност. В чистенето и подреждането на яхтата участвахме всички. Диан беше неофициалният корабен готвач, защото, освен че му се отдаваше, винаги огладняваше по-рано и по-често от Мишо и мен. Аз отговарях за правенето на кафе, чай, топли супи и алкохола (може да се каже, че освен понякога по едно шотче от 20-ина грама уиски, едва на четвъртия ден пихме първата бира, а вино след една седмица).

Организаторите ни пращаха веднъж дневно, в 12 часа, по една тридневна текстова прогноза, както и координатите на всички яхти, оставащото за всяка една от тях разстояние до финиша (DTW – distance to waypoint) и средната им скорост към дестинацията за последните 24 часа (VMG 24 – velocity made good). За нас обаче беше много важно да знаем и истинския курс на основните ни конкуренти, в началото това бяха няколко яхти, но накрая останаха само по-горе споменатите яхта Taistealai (Wauquiez Centurion 40s) със собственик и шкипер Крис Тибс и яхта Alpaire (Hallberg Rassy 48), плаваща под ирландски флаг с шкипер

Дезмънд Каминс. При силен вятър и двете яхти би трябвало да са по-бързи от „Фурия“, поради по-голямата им дължина по водолинията и значително по-голямата ветрилна площ. Сайтът на World Cruising Club, показващ позициите на яхтите по време на ралито, се обновяваше на всеки 4 часа, но до него няхаме достъп, поради липса на нормален интернет през сателитната връзка. Всички на борда сме благодарни на дъщеря ми Антония (както и на моя най-добър приятел арх. Веско Няголов), които на всеки 4 часа ни пращаха чрез messaging на моя Иридиум имейл за messages необходимата ни информация.

В чисто ветроходен аспект яхтата се караше активно. В зависимост от силата и посоката на вятъра най-честата ветрилна комбинация беше: пълен грот плюс спинакер, нагласен за максимално пълен курс. При усилване на вятъра или при забелязване на шквалове в близост се сваляше спинакерът и вместо него на спинакер гика наветрено се развиваше стакселът и се изпъваше (пеперуда). Ако вятърът много се усилеше, рифовахме платната. Понякога, при по-силен вятър, на бакшаг се плаваше стандартно с двойно рифован грот плюс частично рифован стаксел, при лек вятър на халвинд и бакшаг вдигахме код 0, но това се случи само един път през първата седмица, и то за кратко. За курсове от 90 до 180 градуса (бакшаг и фордевинд) ползвахме нашия универсален (all purpose – AP) спинакер. Към всичко това се прибавят поворотите фордевинд със спинакера, които никак не бяха лесни (за да няма стрес, започнахме да ги правим, като първо „гасяхме“ спинакера с чорапа, който се прехвърля пред форшага, след това се прехвърля гротът (преди това се откача превентерът), после се прехвърля долният топенант на спинакер гика (въжето, което го опъва надолу, за разлика от горния топенант – въжето, което го опъва надолу), тъй като на „Фурия“ се пада да минава между леерите, след това

се прехвърля самият спинакер гик зад форщага (като се отпуска горният топенант) и се окачва на новия наветрен шкот, после се отваря отново спинакерът чрез събиране на чорапа. Същевременно от кокпита се натяга наветреният шкот, за да се изнесе спинакер гикът далеч от форщага. Накрая се слагаше превентерът от новата подветрена страна и след това се настройваше спинакерът с двата му шкота (зелен (десен) и червен (ляв), берберите, долният и горният топенант за новия халс, изобщо висша математика, свързана с практически умения, координация, ходене до палубата, поддържане на прецизен курс. Който не го е видял поне десет пъти в действие и не го е осмислил, няма как да го разбере от това описание, което правя само заради ветроходците аматьори, които вероятно ще го прочетат.

През първите четири дни след старта бяхме повечето време в първа позиция в нашия клас F и карахме по линията на the great circle route, която бележи най-късото разстояние между отправната точка и точката на дестинацията. На меркаторските (навигационни) карти the great circle route описва една дъга от север (за Северното полукълбо) на правата линия между двете точки, като отчита сферичната форма на земята, т.е. разстоянието по курса ни от изток на запад е по-късо, като се измине по дъгата от север, вместо по правата линия, свързваща двете точки. Вечерта на 25.11 ни пратиха мейл, с който ни съобщаваха, че няколко яхти имат технически проблеми и се отправят към островите Зелени нос, а яхта Duffy, с нашите съседни италианци на понтона в Лас Палмас, е счупила мачта и се връща обратно.

На четвъртия ден, 26.11, вятърът беше паднал малко. Валя ни поредният дъжд от преминалия шквал. Прегледах дългосрочната прогноза и видяхме, че след около 4 дни, ако продължим да се движим по румб линията (the great circle route), ще попаднем в дупка (зона на много слаб и

променлив по посока вятър). Взехме решение (може би погрешно) да променим курса си с 20 градуса на юг, за да избегнем „дупката“. Видяхме освен това, че „Ташали“ е направила поворота и плава по истински курс 245 градуса и решихме да следваме преценката на метеоролога Крис Тибс. Направихме и ние поворота, минахме на ляв халс и поехме на фордевинд по курс, първоначално планиран по-консервативно на 255 градуса, но много скоро установихме, че не можем да го поддържаме, защото ни извеждаше на пълен фордевинд. Постепенно се наложи да качим до 245 градуса, а на сутринта на 27.11 вече карахме на 220–230 градуса, доста южно. През нощта и рано сутринта на два пъти заплетохме спинакера около форщага и около въжетото за сваляне и вдигане на чорапа, което се беше откачило от мястото, където го застопорявахме. След около половин час борба, с много дърпане от страна на Диан на задната шкаторина, докато аз развивах и навивах помалко стаксел ролрифа, който се беше частично развил и част от спинакера се беше заклешила между външните навивки, го разплетохме и освободихме (всъщност това направи Диан). Сутрешното заплитане беше по-лесно за отплитане. Усукването на спинакера около форщага и свободни въжета е голям проблем и неговото решаване може да продължи часове с качване на мачтата в близост до форщага. Слава Богу, че при нас това не се наложи по средата на океана.

В резултат промяната на курса ни (значителното слизане на юг), докато Крис Тибс се беше върнал отново на десен халс (на север), както и по причина на загубеното време в разплитане на усукания спинакер, на обяд, на 27.11, се оказа, че предимството ни от 14 мили, което имахме прединия ден, за 24 часа се е стопило на по-малко от 7 мили, но това, което ни шокира, беше, че от позициите, които Антония ни изпрати от 20 часа вечерта на същия ден, се



оказа, че „Ташали“ е повела с 6 мили пред „Фурия“. Тази новина ни огорчи. През нощта на доста слаб вятър успяхме да намалим преднината му на една миля и два кабелта. Тази разлика продължи и на обяд на 28.11 (следва да се има предвид, че изоставането ни се дължи на минаването встрани (южно) от румб линията, която бележи най-краткото разстояние). Естествено, като му видяхме скоростта от 7 възела в 08:00 часа на 28.11. при слаб вятър и 3–4 бала вълнение и като се има предвид, че яхта „Ташали“ е значително по-тежка, заподозряхме, че през нощта са запалили двигателя. Иначе как може на курс фордевинд при истински вятър 9–11 възела да поддържа скорост от 7 възела, а ние, по-леката яхта, на същия курс да имаме скорост от 6 възела, и то при активно каране. Плаването на двигател в Cruising Division е допустимо, но се наказва, като се прибавя време. Възможно е обаче да се окаже, че при много слаб вятър този, който е наказан заради използване на двигател, печели повече от яхтите, които се въздържат от включване на двигателя на ход. Решихме, че няма вече да правим експерименти и да взимаме прибързани решения, заради метеорологичните прогнози, а да плаваме директно към Санта Лучия. Зададохме отново тази точка, която беше на курс 266 градуса, и се мъчехме да го поддържаме на десен халс, фордевинд. Решихме също така, че „пилците ще се преброят“, като влезем в дупката (безветрената зона) на 30.11.

Денят неделя, 29.11, ще го отбележим с няколко хубави неща: престраших се да управлявам ръчно „Фурия“ със спинакер на курс фордевинд; бяхме оставили „Ташали“ назад с повече от 30 мили; измина точно една седмица от старта, а малко преди полунощ преполовихме разстоянието, и най-накрая, но не по важност, отворихме първата бутилка червено вино. Така мина първата седмица от пла-

ването и почти не я усетихме. Благодарни сме на Нептун  
и на „Фурия“.

Румен

30.11.2015,

11:40 UTC,

20.35.341 N / 038.31.711 W

(във всички посоки океан на повече от 1000 мили)

You will find your peace with God 1000 miles from land  
(Joseph Conrad)