







И М П Е Р И Я
2 0 0 5

Александр КИРИЧУК
Виктор ЛАБУСОВ

ВВЕДЕНИЕ

В ЯХТИНГ

(для тех, кому за тридцать)



Москва • Одесса • Окленд



СОДЕРЖАНИЕ

<i>Вступительное слово от авторов</i>	6
<i>Глава 1. Какие бывают яхты?</i>	10
<i>Глава 2. Как яхты устроены?</i>	26
<i>Глава 3. Как ходят на яхтах?</i>	36
<i>Глава 4. Куда на яхтах ходят?</i>	48
<i>Глава 5. Кто ходит на яхтах?</i>	76
<i>Глава 6. Как приобрести яхту?</i>	95
<i>Глава 7. Как содержать и хранить яхту?</i>	119
<i>Глава 8. Как управлять яхтой?</i>	136
<i>Глава 9. Что такое экипаж яхты и как с ним бороться?</i>	156
<i>Глава 10. Зачем нужны яхт-клубы?</i>	173
<i>Глава 11. При чем тут парусный спорт?</i>	196
<i>Глава 12. Что такое экстремальный яхтинг?</i>	228
<i>Вместо эпилога</i>	258
<i>Послесловие авторов</i>	262
<i>Благодарности авторов</i>	279
<i>Приглашение к сотрудничеству</i>	285
<i>Об авторах</i>	287
<i>Приложения:</i>	
<i>Краткий словарь яхтенных терминов и выражений</i>	289
<i>Яхтенный англо-русский словарь</i>	304
<i>Шкала Бофорта (современный и старинный варианты)</i>	311







ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ОТ АВТОРОВ

Дорогие друзья!

Самой трудной для нас при написании этой книги оказалась страница, которую вы сейчас читаете. Все остальное – понятно как божий день. Фактически, делом техники было изложить на бумаге то, что мы много раз рассказывали своим друзьям. А потом друзьям своих друзей. Потом их знакомым и так далее. Поэтому все, что вы прочтете дальше, лишь своеобразный конспект задушевных разговоров о яхтах и всего с ними связанного. Мы можем сравнить яхту в море со скрипкой в океане звука. Благодаря яхте человек способен войти в унисон с дыханием моря и удерживаться в этом состоянии блаженной гармонии со стихией столь долго, сколь пожелает. Это ощущал каждый, кто хоть раз выходил в море на яхте.

Каждый из нас в душе романтик. По крайней мере, тот, кто станет читать эту книгу. Не всем повезло родиться и расти у моря. Но даже большинство тех, кому повезло в молодые годы, были схвачены безжалостными лапами будней, упрятаны в пыльный мешок современной деловой жизни и вынуждены теперь дышать кондиционированным воздухом офисов. Но у многих где-то в глубине души теплится ощущение моря. Возможно, это чувство проявляется на генетическом уровне, ведь суша занимает незначительную часть поверхности земного шара. И наше подсознание напоминает причудливую раковину, давным-давно вынутую из глубины моря. Вслушайтесь, и вы отчетливо услышите шум морского прибоя. Эту книгу мы посвящаем всем тем, кто слышит зов моря.

Один из нас родился, как и большинство россиян, вдали от моря, а второму удалось устроиться с видом на море с самого первого дня своей жизни. Мы родились в одной огромной стране и до сих пор общаемся между собой на одном языке – русском, хотя один из нас считает своим родным языком белорусский, а другой – украинский. Траектории наших жизненных путей когда-то внезапно пересеклись в точке под условным названием "парус". В результате родилось несколько проектов, некоторые из них уже осуществлены, другие в процессе, а каким-то только предстоит появиться.

Наша книга представляет собой попытку вселить уверенность в тех россиян, кто уже хотел бы приобщиться к яхтингу, но еще не придумал, как это можно сделать. Действительно, как же приобщиться к этому замечательному занятию, если ты уже в том возрасте, когда человек достигает почетного звания отца семейства? А в стране, где ты родился и вырос, не существовало ни одного яхтенного магазина, не было проведено ни одной яхтенной выставки, а пресса избегала лишний раз вспоминать о существовании такого буржуйского вида спорта, как парусный.

Еще одна проблема кроется в том, что люди обычно путают яхтинг с парусным спортом. Это глубокое заблуждение. Как говорят в Одессе – это же две большие разницы! Парусный спорт имеет такое же отношение к яхтингу, как автогонки к поездке на дачу. В этой книге парусному спорту будет отведена всего одна глава – для расширения кругозора читателя, а также из уважения к профессионалам яхтинга. Вам же предлагается легко и непринужденно влиться в нестройные ряды любителей яхтинга и сразу же оказаться в центре всех событий, если у вас возникнет такое желание.

В этом месте остановимся и оглядимся по сторонам. Посмотрите внимательно и вы увидите, что на самом деле все необходимое для яхтинга уже давно существует: море, яхты, яхтенные журналы и общества, сайты в Интернете, яхтенная одежда, бот-шоу, яхт-клубы, яхтсмены и т.д. и т.п. Но при этом вы, как умудренный опытом человек, сразу почувствуете какой-то подвох. Что-то здесь не так, чего-то здесь для меня недостает. И этот праздник жизни вроде бы как за стеклом. Вы абсолютно правы. Все дело в том, что происходит это только там, где на русском языке не общаются.

Лет пятнадцать назад одна дама громогласно заявила, что в СССР секса нет. В тот момент многие были готовы с ней согласиться. Но с тех пор дела в этой отрасли резко пошли на поправку. Что же касается яхтинга, то мы осмелимся утверждать, что в СНГ яхтинга как такового не было и нет. Нет его для русскоязычных людей и за границей. Там все происходит на английском языке. При желании можно найти французский яхтинг, немецкий, итальянский и даже японский. Все – кроме русского.



Был когда-то русский яхтинг, да сплыл. Исчез вместе с императорскими яхт-клубами и гонками яхт, за которыми владельцы этих яхт наблюдали в бинокли, сидя за умело сервированными столами. Но это было так давно, что мир яхтинга совсем забыл, как звучит русская речь. Все же просторы Мирового океана по-прежнему принадлежат всем народам в равной степени. Правда, пользоваться ими в личных целях наилучшим образом могут лишь те, кто увлекается яхтингом. Ради такого удовольствия приходится многому учиться, и мы постараемся вам помочь совершить первые шаги по пути в яхтинг. Смеем вас заверить: перевернув последнюю страницу этой книги, вы будете знать о яхтах все, что вам потребуется для благополучного старта в яхтинге.

Сразу же откроем вам самый главный секрет всех яхтсменов. Яхта – это всего лишь еще один способ получения удовольствия от жизни. В этом смысле яхтинг (так называется все, что связано с яхтами) близок к тому, чем вы когда-либо с большим удовольствием занимались – охота, рыбалка, дайвинг, преферанс, бильярд и тому подобные занятия, где мобильный телефон выключается сразу, как только попытается зазвонить. В то же время яхтинг – это вполне определенный стиль жизни. Яхта – не ружье и не акваланг, ее в шкаф не положишь. Поэтому наша книга предназначена не только вам, но и вашим будущим яхтам.

А коль скоро в мире начнут появляться яхтсмены, говорящие на русском языке, и яхты под российским флагом, то придет время и для создания международных российских яхт-клубов. Впрочем, не станем забегать вперед, обо всем этом стоит поговорить подробно.

Итак, добро пожаловать в мир яхтинга!

Искренне ваши, авторы



*Простит ли нас наука за эту параллель —
За вольность в толковании теорий?
Но если уж вначале было Слово на земле, —
То это, безусловно, слово "море".*

Владимир ВЫСОЦКИЙ (1974)







Глава 1. КАКИЕ БЫВАЮТ ЯХТЫ?

Для начала определимся в терминах. *Будем считать яхтой все, что находится на поверхности воды и предназначено для удовольствия своего владельца.*

Это определение настолько широко, что охватывает все виды яхт, включая виндсерфинг (доску с парусом) и даже серфинг (доску без паруса). Пусть будет так. И в самом деле – чем виндсерфинг не яхта? Другое дело, что долго на нем жить неуютно. Однако попытки пересечь океан именно на виндсерфинге предпринимались неоднократно. Так что давайте согласимся с предложенным определением и в награду получим первую градацию яхт – *яхты, предназначенные для длительного пребывания на них, и яхты, для длительного пребывания не предназначенные.* Последние включают в себя все чисто *спортивные яхты*, и мы отдадим им должное в главе о парусном спорте.

Великое многообразие яхт профессионалы в первую очередь различают по конструктивным признакам. Однако для наших целей это неприемлемо. О конструкциях яхт мы еще поговорим, но сейчас нам необходимо научиться различать яхты без помощи профессионалов.

Прижимистые англичане предлагают свое определение. По их мнению, *"яхта – это дыра в море, обшитая деревом, куда нужно непрерывно бросать деньги"*. Здесь есть большая доля правды, поскольку яхты и деньги вещи неразрывно связанные. И градации *"яхты дорогие"* и *"яхты дешевые"* не существует. О стоимости яхт мы еще поговорим, а сейчас просто согласитесь, что яхтинг – одно из наиболее дорогостоящих хобби и всегда служил развлечением для состоятельных людей.

В оправдание англичан отметим, что их природная скупость на яхтинг не распространяется. Англичане в яхтинге вездесущи, без них там не обходится ни одно событие. Язык яхтинга – английский. Первая зарегистрированная в Англии гонка была проведена в октябре 1661 года между яхтами короля Карла II и его брата, герцога Йоркского. Дистанция проходила по реке Темзе от Гринвича до Грейенда и обратно. Приз составлял 100 золотых гиней. Король проиграл на первом этапе, но выиграл на обратном пути. Одну половину гонки Его Величество управлял яхтой лично. Попробуйте угадать, которую именно. А теперь задумайтесь: чем занимались наши предки в октябре 1661 года?

"Однажды английского адмирала его коллега спросил: "Почему английские моряки во всех сражениях побеждают?" "Потому, что мы молим Бога о победе перед сражением". – "Но мы тоже молимся перед сражением", - заметил иностранный моряк. В ответ он услышал: "Да, но мы молимся на английском языке!"

Оставим в покое англичан и вернемся к классификации яхт. Попытаемся разложить весь существующий яхтенный флот по удобным для себя полочкам. При этом постараемся придерживаться общепринятой терминологии.

В первую очередь тип яхты определяется типом *двигателя*. Это либо сила ветра, либо лошадиные силы. То есть существуют *яхты парусные* и *яхты моторные*. Однако в нашем случае мотор на яхте будет присутствовать всегда. Современные правила безопасности требуют обязательной установки аварийного двигателя даже на многих спортивных яхтах. Другое дело, что на моторных яхтах может быть один или несколько моторов, но ничего, кроме моторов, какими бы они ни были. Между парусными и моторными располагаются гибридные варианты. Это *парусно-моторные* (где парус всегда основной двигатель) и *моторно-парусные* яхты (где парус играет вспомогательную или декоративную роль).

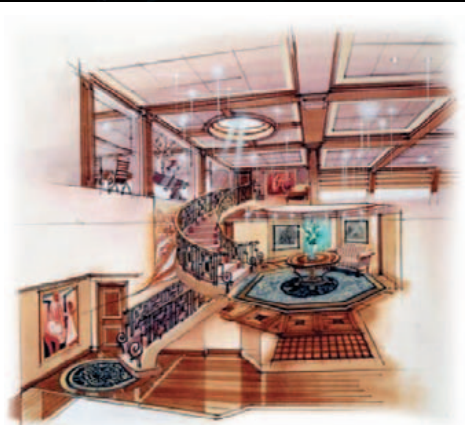


Независимо от типа двигателя яхты легко отличать по количеству корпусов. Подавляющее большинство яхт **однокорпусные**, но в последние десятилетия вошли в моду и перестали быть экзотикой двух- и трехкорпусные парусные и моторные яхты: **катамараны** и **тримараны** (многокорпусники). Хождение на них существенно отличается от хождения на однокорпусной яхте. Утверждать, сколько корпусов лучше, не беремся, это дело вкуса. Лично нам нравятся и те, и другие, в зависимости от региона плавания. В 2001 году семейство моторных яхт пополнилось этаким гибридом, полученным из катамарана, на который сверху "посажена" однокорпусная яхта. Почти тримаран, с той разницей, что его средний корпус находится над водой, а оба боковых поплавка находятся под водой. Дизайнеры назвали такую конструкцию **"протыкатель волн" (Wavepiercer)**. Любители сенсаций утверждают, что это революция в яхтостроении. Но не будем спешить с выводами. Будущее проявит как достоинства, так и недостатки данной конструкции.

"Протыкатель волн" на самом деле смотрится новаторски и быстро находит себе поклонников. Его реальные преимущества позволяют предположить, что он вскоре потеснит как одно-, так и многокорпусные яхты. Его внутренний объем, при одинаковой длине, почти вдвое больше, чем у традиционных яхт. Невысокое сопротивление при движении позволяет использовать более экономичные двигатели, а повышенная плавучесть – брать в дорогу большой запас топлива. При этом скоростные показатели не страдают. Он лучше противостоит качке и обладает рядом приятных конструктивных особенностей. Например, часть кормовой палубы у некоторых моделей выполнена подвижной, – так называемая **"платформа приключений"**, и может опускаться на стоянках до уровня воды (создавая собственный "пляж" в море) или немного ниже, что позволяет спускать водные мотоциклы, динги и т.п. на воду без подъемных стрел.

Недавно нам довелось побывать на верфи, где заканчивается строительство 35-метрового моторного "протыкателя волн". Что и говорить – зрелище впечатляющее. Но уже строится 46-метровый. Особенности конструкции таковы, что при 17-метровой ширине эта, с позволения сказать, яхта больше напоминает плавучий остров или буровую платформу. Его полное водоизмещение (вес) составляет 712 тонн, в том числе 160 тонн топлива и 20 тонн воды. При этом осадка в пределах трех метров. Четыре дизеля мощностью 3800 лошадиных сил каждый способны при необходимости разогнать эту яхту до 30 узлов, но круизная скорость 15 узлов, что повышает дальность плавания до 5000 миль. Площадь его внутренних помещений составляет 1400 квадратных метров (у обычной яхты 62 метров длины не превышает 1000 квадратных метров). Небывалое для яхты дело – каждая из четырех гостевых и, само собой разумеется, хозяйская каюта имеют свои балконы! Что уже говорить о бассейне с морской водой, детской игровой каюте, спортзале и двух ангарах для всяческих игрушек. А камбуз и столовая соответствуют стандартам берегового ресторана. Не обижен и экипаж. Для него предусмотрены семь довольно просторных кают.

Некоторые "протыкатели волн" бороздят море уже с 2001 года.



Большинство "протыкателей волн" существует еще в проектах или на стапелях.

Большинство "протыкателей волн" существует еще в проектах или на стапелях. Каждая из четырех гостевых и, само собой разумеется, хозяйская каюта имеют свои балконы! Что уже говорить о бассейне с морской водой, детской игровой каюте, спортзале и двух ангарах для всяческих игрушек. А камбуз и столовая соответствуют стандартам берегового ресторана. Не обижен и экипаж. Для него предусмотрены семь довольно просторных кают.



Из недостатков, несомненно, видится один – яхта не поместится ни в одну из существующих марин. Этакий "Агасфер" океанов. Впрочем, она может посещать коммерческие порты, но это уже будет больше похоже на пассажирский лайнер, чем на яхту.

По **архитектурному стилю** (экстерьеру) из всего многообразия яхт принято особо выделять **классические яхты**. Это яхты дизайна лучших конструкторов XIX века, принимаемые за эталон красоты. Мода на эти яхты не проходит никогда. Видимо в момент их создания яхтенные конструкторы достигли высшей гармонии формы и содержания. Сегодня принято повторять силуэты классических яхт или в оригинале, или же с учетом достижений технического прогресса. Кроме классических яхт по внешнему виду различают яхты **современные** и **традиционные**. Другими словами, те, что в моде сегодня, и те, что были в моде не так давно.

Если количество корпусов и экстерьер яхты сразу бросаются в глаза, то **автономность плавания** – понятие теоретическое, но очень важное на практике. Автономность определяется време-



Классическая парусная яхта, вооруженная гафельным тендером.

нем, в течение которого яхта может находиться в море. При этом не важно, насколько она удалится от берега. Разумеется, если автономность яхты 1–2 дня, то далеко на ней не уйдешь. Поэтому автономность яхты влияет на **удаление яхты от берега** и **дальность плавания**. Эти понятия тесно между собой связаны и определяют многие параметры яхты, в первую очередь затраты при постройке.

Бытует мнение, что, чем больше яхта, тем на ней дальше можно уйти от берега. Поверьте, что это совсем необязательно. Так, большинство громоздящихся у причалов скоростных катеров обладают игрушечной дальностью плавания, поскольку их автономность ограничена запасом топлива. Такой красавец, напоминающий своим видом космическую ракету, приводится в действие весьма мощными двигателями. За 8–10 часов весь запас топлива будет ими безжалостно истреблен. Мысль о больших дополнительных топливных баках придется отбросить, так как их вес (с топливом) потребует увеличения мощности двигателей (чтобы сохранить скорость), а двигатели потребуют места и еще топлива, и... круг замыкается. Так вот, такие **"спринтеры моря"** имеют дальность плавания 150–300 **морских миль**. Моторные яхты не могут позволить себе роскошь сжечь весь запас топлива (в море заправок нет), а вынуждены оставлять аварийный резерв 5% (а лучше 10%). Простой расчет показывает, что уйти от базы скоростной катер может миль на 100. Это вполне достаточно для рыбалки и походов выходного дня. Но на большее вы не рассчитывайте. Никаких путешествий и странствий. Парадоксально, но факт: океан можно пересечь в одиночку на гребной шлюпке и нельзя на скоростном моторном катере.



Отличная современная 65-футовая моторная яхта, способная развивать скорость до 40 узлов, но только в прибрежном плавании.

На море принято измерять расстояние в морских милях. Одна морская миля равна 1853,2 метра. Поверьте, что это очень удобно при работе с морскими картами, поскольку морская миля точно соответствует одной минуте градуса долготы. Обозначается морская миля символом "М". Разделив одну милю на 10 частей, вы узнаете, что такое кабельтов. Сколько яхта проходит миль за час – столько она делает узлов. Скорость течений также измеряется в узлах. А вот глубину почему-то принято измерять привычными для нас метрами.

В дальнейшем, употребляя слово "миля", подразумевается именно "морская миля".

Не судите о яхтах по их экстерьеру. Здесь уместно вспомнить известное правило: **не поддавайтесь первому впечатлению, особенно если это женщина в вечернем платье**. Часто слишком привлекательный внешний вид призван скрывать недостатки.

Но вернемся к нашей квалификации. Мы выяснили, что в зависимости от автономности существуют **яхты прибрежного плавания** и **открытого моря**. Яхты прибрежного плавания хороши



для маршрутов выходного дня и дневных прогулок, рыбалки и отдыха на воде. На них нет необходимости иметь комфортабельные жилые каюты, опреснительные установки, электрогенераторы, солнечные батареи, спутниковую связь и т.п. Яхты открытого моря в свою очередь делятся на **яхты неограниченного** и **ограниченного районов плавания**. Другими словами, можно сказать, что есть **яхты закрытого** и **открытого моря**. Под открытым морем понимаются океанские и им подобные просторы.

Еще одним критерием для градации яхт служит их способность изменять водоизмещение. Собственно любая яхта на воде в неподвижном состоянии является **водоизмещающей**. То есть дисциплинированно подчиняется закону Архимеда и вытесняет своим корпусом воды столько, сколько весит сама. Но с началом движения выясняется, что до определенных скоростей яхты продолжают оставаться в водоизмещающем состоянии, а затем **"выскакивают"** из воды благодаря особым обводам корпуса либо подводным крыльям. Можно представить себе и яхту на воздушной подушке. Такие яхты тоже попадут в класс **неводоизмещающих**. Яхты, называемые **водоизмещающими**, всегда будут **тихоходными**. Скорость их передвижения обычно находится в пределах 4-15 узлов. И напротив, неводоизмещающие обязательно будут **скоростными**. Их скорость свыше 22 узлов. Обычно это скорости 28–35 узлов, но в некоторых случаях и 50–70 узлов.

Внимательный читатель уже заметил, что где-то выпал диапазон скоростей от 15 до 22 узлов. В общем случае эти скорости характерны для моторных яхт средних размеров, для которых такая скорость является максимально возможной. Развивают они ее в экстремальных ситуациях и на непродолжительное время. Например, владелец очень спешит, не считаясь с расходом топлива, запас которого в таком режиме тает на глазах, или же яхта убегает от надвигающегося шторма. На максимальной скорости такие яхты частично выдвигаются из воды, так окончательно и не покинув водоизмещающий режим и не перейдя в неводоизмещающий. Соответственно они и называются полуводоизмещающими.

На воде безотказно действует принцип: **тише едешь – дальше будешь**. Вопрос только когда? Но, как правило, яхтингом занимаются люди, которые сами распоряжаются своим временем. Поэтому в настоящее время в мире явно прослеживается тенденция строительства относительно медленных, но высококомфортабельных яхт для дальних путешествий. Все они водоизмещающие, и **круизная скорость** даже самых больших из них редко превышает 14 узлов. А вот дальность и автономность плавания практически не лимитированы. Такие яхты не редкость в арктических широтах, поскольку конструируются для плавания в любых условиях.

Все моторные яхты имеют два значения скорости – максимальная скорость и круизная. С круизной скоростью яхта может достичь максимальной для нее дальности плавания. Кроме того, двигатели рассчитаны на длительную работу только в круизном режиме (экономный ход).

В этом месте, пожалуй, стоит прерваться и принять порцию любимого напитка, поскольку далее займемся сортировкой яхт **по назначению**. И тут, как говорится, без пол-литра не разобраться. Сразу оговоримся, что в какой-то степени это деление условно, но именно эта градация сослужит вам добрую службу при выборе яхты.



Традиционная семейная яхта 36 футов прибрежного плавания.



Эта водоизмещающая парусно-моторная яхта 48 футов длины. Ее фибerglassовый корпус весит меньше, чем балласт килля. Она способна успешно совершать трансокеанские переходы, так как является яхтой открытого моря.



Суперсовременный тримаран на подводных крыльях в данный момент находится в неводоизмещающем состоянии корпуса.





Моторные рыболовные яхты выстроились у причала в ожидании владельцев. Их предназначение сразу выдают огромные удочки для ловли тунца, закрепленные на корме.

Вспомним, что яхтой мы считаем любое судно, предназначенное для удовольствия своего владельца. А удовольствия каждый определяет для себя сам. Бескрайний капиталистический рынок яхт соблазняет клиентов всеми способами.

Начнем с тривиальной рыбалки. Для этой забавы предназначена серия **моторных рыболовных яхт**, оборудованных на горе рыб и на радость рыбакам всеми приспособлениями, какие только можно себе представить. Это стационарные удочки для ловли тунцов, отсеки-аквариумы для наживки и для пойманной рыбы, приборы для обнаружения рыбы (**фишфайндеры**) и конечно же мощные двигатели, позволяющие быстро добраться в район ловли. Эти яхты так же отличаются от обычной рыбацкой моторки, как Мерседес от Запорожца. В цене отличие еще больше. Как правило, все помещения кондиционированы, есть и телевизор, и бар.

Никаким количеством пойманной рыбы возместить эксплуатационные расходы (хотя бы за топливо) не удастся.

Никто не сможет запретить вам рыбную ловлю с борта парусной яхты. Но среди яхтсменов это считается дурным тоном. Сами они рыбку ловят, но втихаря. Так что прячьте удочки на парусной яхте подальше. И все же дыма без огня не бывает. Если на яхте куда-то завалится даже самая маленькая рыбка, то через неделю на ней можно будет находиться разве что в противогазе.



Современная 74-футовая моторная яхта (с дублирующим пультом управления на солнечной палубе) имеет возможность мчаться на максимальной скорости в неводоизмещающем режиме, быстро расходуя запас топлива.

Следующими назовем **яхты для семейного отдыха**. Это обычно яхты, имеющие 4-6 спальных мест, несложные в управлении, достаточно комфортные и максимально безопасные. Владелец управляет такой яхтой самостоятельно. В длительные переходы может отправиться столько человек, сколько имеется спальных мест, но на дневную прогулку может пойти компания в два-три раза больше – в пределах количества спасательных средств.

Корпоративные (представительские) яхты. В крупных западных фирмах, где сложились традиции корпоративного досуга, такие яхты используются как для совместного отдыха сотрудников, так и для представительских целей. В принципе, любую яхту можно, так или иначе, использовать для приема гостей, но удобнее это делать на специально для этих целей предназначенных. Корпоративные яхты имеют небольшое количество кают со спальными местами либо совсем их не имеют. Взамен предлагаются просторные салоны, открытые палубы, места для застолья и т.п. Короче говоря,

от хозяйского глаза здесь укрыться негде, и все присутствующие получают возможность в полной мере оценить гостеприимство владельца (при этом у них нет возможности пропустить хоть один из рассказанных им анекдотов).

Существует также элитарная мода подписания серьезных контрактов именно на яхтах. Нам доводилось видеть документы, в которых значилось: **"подписано такого-то числа на борту яхты "Гоп-стоп"**. По мнению специалистов, обеспечить безопасность гостей и конфиденциальность переговоров на яхте проще, чем где-либо еще.

Если в вашем распоряжении окажется достаточно комфортабельная яхта, смело селите своих гостей на ней. Поверьте, это испытанный вариант из категории приятных для гостей сюрпризов.

Яхты для дальних путешествий. Это яхты, оборудованные всем необходимым для длительного проживания пассажиров и экипажа и передвигающиеся с небольшой скоростью (8-10 узлов) на значительные расстояния, исчисляемые тысячами миль. Их автономность позволяет пересекать моря и даже океаны без пополнения запасов топлива и воды, а холодильные камеры вмещают солидные запасы продуктов. Такие яхты не боятся никаких погодных условий. Они оборудованы соответствующими навигационными приборами, опреснителями морской воды, спутниковой связью, а также имеют на борту приличный катер для связи с берегом в местах якорных стоянок.



Особое место среди таких яхт занимают так называемые *экспедиционные яхты*. Кроме всего уже перечисленного они несут на борту не один катер, а набор самых разнообразных транспортных средств на все случаи жизни. Это обычно разных размеров и назначений катера (для охоты, рыбалки, скоростные скутера и пр.), парусные яхты и швертботы, виндсерфинги, автомобили, мотоциклы, вертолеты, гидросамолеты и даже подводные лодки. Короче, не яхта, а мечта Фантомаса. Число пассажиров (участников экспедиции) не превышает 8–12 человек в 4–6 каютах, а управляет таким чудом техники профессиональный экипаж, по численности равный числу пассажиров и даже выше. Как правило, на экспедиционной яхте есть встроенный офис, позволяющий владельцу вести свои дела, находясь в любой точке Мирового океана. Кроме того, такие яхты имеют корпус более крепкий, чем обычные, и благодаря этому имеют *ледовый класс Регистра* – своего рода разрешение на плавание во льдах.

Вот классический пример такой яхты, построенной в Германии в 1999 году. Это 108-метровое чудо инженерной мысли под интригующим названием "Большой Голубой" ("Le Grand Blue") может смело претендовать на запись в книге Гиннеса как самая "навороченная" яхта. Попробуйте представить пассажирский авиалайнер в воздухе с настоящим действующим камином... Представили? Кстати, страховщики справедливо считают самой большой опасностью на море пожар. Так вот, на этой яхте семь действующих каминов! Чтобы использовать их, в экипаже имеется специально обученный в страховом обществе Ллойда человек. А также предусмотрено специальное место хранения для специальных дров. Извините за злоупотребление словом "специальное", но на этой яхте все поражает воображение. Так, предусмотрены две каюты, размещенные в гироскопической подвеске. Никакой шторм не сможет потревожить покой людей, находящихся в этих каютах.

Создателям яхты показалось недостаточным установить гигантский аквариум в кормовом салоне. Для полноты картины часть днища в этом помещении выполнена прозрачной (!) и подведена подсветка для привлечения морских обитателей. Само собой, на борту находится вертолет и гидросамолет. Удивляет другое. В качестве игрушек в кормовой части этой суперяхты расположены две мегаяхты: 22-метровая парусная по левому борту и такой же длины моторная по правому! Для спуска и подъема этих игрушек предусмотрен 100-тонный кран. В комплекте к нему идут две 80-тонные цистерны, выравнивающие крен при работе крана. Для обслуживания всей этой техники и нужд пассажиров требуется 65 человек экипажа. Кстати, пассажиров может быть всего лишь восемь. Остается добавить, что в ноябре 2002 года эта самая большая на сегодня в мире экспедиционная яхта приобретена небезызвестным начальником Чукотки всего-то за 82 миллиона долларов.

Однако мода на экспедиционные яхты только начинается. Я уверен, что вскоре конструктора удивят нас чем-то еще более экстравагантным.

Есть яхты, которые вы никогда не сможете увидеть в море. Это *яхты для постоянного жилья*. Началась эта мода в Париже. Пока таких яхт не так уж много, но, думаю, это лишь вопрос времени. В городах, где стоимость земли "зашкаливает", владелец такой яхты может позволить себе плавучий особняк внушительных размеров, способный к тому же передвигаться с места на место. Кроме всяческого комфорта такое жилье обеспечивает своему владельцу и полную автономность существования. Более того, яхты, как любые другие суда, составляют территорию тех государств, под флагом которых зарегистрированы. Можно предположить появление такой жилой площади под флагом Панамы или Гибралтара и в Москве. В будущем возможно появление яхт-офисов, обладающих экстерриториальностью, яхт-казино с закрытой границей и, в завершение списка, яхт-политических убежищ или яхт-посольств иностранных государств. А чуть что не так, отзывается не только посол, но и все посольство. И ходить



"Le Grand Blue". 354-футовое чудо германского яхтостроения. Лучшая экспедиционная яхта начала XXI века.





Жилплощадь на воде в индийском штате Кашмир.



Плавающая дача – распространенный вид отдыха у канадцев. Такая яхта оборудована всеми привычными удобствами.



Моторная пляжная яхта с водометным двигателем хороша и для захватывающей дух прогулки по мелкой речке.



Любители пляжных катамаранов часто устраивают собственные регаты.

далеко не надо – государственные воды заканчиваются всего лишь на расстоянии 12 миль от берега.

Более распространенный вариант таких яхт представляет собой некое подобие плавучего дачного домика (*houseboat*), способного передвигаться по спокойным водоемам. Они используются как *яхты для временного жилья* в период отдыха. Такие яхты распространены в основном в США и Канаде, где используются на внутренних водных путях. Для передвижения может использоваться как сила двигателя, так и ветра.

Но вернемся к нашим баранам. Прямой противоположностью вышеописанным яхтам являются *яхты для водных развлечений*. Такие яхты полностью приспособлены быть своего рода аттракционом на воде. Никаких кают, *камбузов* (кухонь) и, pardon, *гальюнов* (так на яхтах называют туалеты). Это *моторные пляжные яхты*, имеющие запас топлива максимум на два-три часа и скорость 30–40 узлов. Кроме источника удовольствий для своих хозяев они служат также источником шума и волн для всех остальных. На дорогих моделях устанавливается водометный двигатель. Отсутствие гребных винтов и незначительная *осадка* (всего 5–10 сантиметров) позволяют им передвигаться по мелководью и не грозят аварией при посадке на мель. Это также *парусные пляжные яхты*, чаще всего катамараны, способные носиться по мелководью в облаках брызг в полной тишине, нарушаемой криками их экипажей. Это вопли от получаемого удовольствия.

Моторные пляжные яхты сконструированы таким образом, что не должны опрокидываться ни при каких действиях рулевого. Сам он, конечно, может при этом вылететь за борт. Поэтому ключ зажигания пристегивается к его руке браслетом и вылетает из замка в такой ситуации. Когда владелец такого аттракциона развлекается, всем остальным пляжникам во избежание несчастных случаев настоятельно советую загорать на берегу.

А вот парусные пляжные яхты довольно легко опрокидываются. Но в этом и состоит большая часть развлечений для их экипажей. Впрочем, они также легко возвращаются в исходное состояние. И те, и другие обычно имеются на борту мегаяхты в числе *"игрушек"*. Не забывайте надевать спасательные жилеты в любую погоду, когда садитесь на подобные штучки.

Отметим, что обычные (не предназначенные для серьезных соревнований) яхты можно условно разделить на *круизные* и *"спортивные"*. Здесь критерием не является способность данной яхты участвовать в соревнованиях. Дело в наличии неких конструктивных элементов, в принципе предназначенных для настоящих спортивных яхт. По аналогии с автомобилями. Любая известная компания по производству автомобилей предлагает так называемую *"спортивную модель"*. Мы ее легко узнаем в массе машин, стоящих на перекрестке перед светофором. И как только загорится зеленый, эта машина поедет чуть-чуть быстрее остальных и к следующему перекрестку придет первой. Вот такой вид спорта. То же самое и с нашими *"спортивными"* яхтами. Владельцами спортивных яхт обычно являются молодящиеся джентльмены из числа бывших яхтсменов-спортсменов. Но поскольку *"бывшими"* они себя признавать не хотят, им предоставляется возможность потратить некоторое количество денег дополнительно к стоимости круизной яхты. Взамен они получают утро-



енное количество веревок, стопоров и самое главное – **спиннакер** (дополнительный парус, похожий на парашют). Все это занимает много места на палубе и создает всяческие неудобства для пассажиров.

И все-таки нет правил без исключений. Известный в мире парусного спорта Роберт Миллер из Новой Зеландии решил объединить "два в одном". И это ему удалось. 146-футовая (44,7 м) яхта "Mari-Cha III" сразу после спуска на воду в 1997 году получила две, казалось бы, взаимоисключающие награды: "За лучшие интерьеры для парусной яхты" и "Лучшая спортивная парусная мегаяхта". Кроме того, она сразу же установила мировой рекорд по скорости пересечения Атлантики, который удалось побить только спустя четыре года.

Действительно, яхта построена в лучших спортивных традициях. Ее корпус и рангоут изготовлены из углепластика. Балластный киль весом 41 тонна (осадка 4,5 м) дополняют цистерны водного балласта. Благодаря этому площадь основных парусов составляет 1000 м² и дополнительных – еще 680 м². В режиме серфинга на океанской волне скорость яхты превышает 30 узлов! Внутри интерьеры яхты поражают изысканностью и вкусом. Мебель из красного дерева ручной работы представляет предмет гордости владельца.

Как же это ему удается? Владелец престижных призов и замечательной круизной яхты пошел на "военную хитрость", которая обошлась ему в изрядную сумму дополнительных затрат. Например, в круизном плавании с минимальным экипажем из девяти человек на борту паруса управляются лебедками с гидравлическим приводом. Однако Правила парусных соревнований разрешают применение только мускульных усилий. Для этого имеются "мельницы", вращаемые вручную, а экипаж в режиме гонки увеличивается до 25 человек. Но это не главное. **Водоизмещение** (вес) яхты "с полным фаршем" составляет 126 тонн. Перед соревнованиями весь деревянный интерьер яхты остается на берегу, а это 16 тонн. Можете себе представить, какими усилиями это осуществляется. Но это и есть то исключение, которое лишь подтверждает правило: "Либо скорость, либо комфорт".

Круизные яхты конструктора безжалостно лишают всего, что может пригодиться для соревнований. И когда вы затеете спор с владельцем точно такой же яхты, как у вас, и решите устроить "регату" по типу: "Кто приходит в яхт-клуб позже, ставит пиво" – вы не найдете другой возможности добавить скорости, как незаметно включить "дизель-шкот". И все же рано или поздно любая яхта может поучаствовать



В парусном спорте для управления механизмами яхты допускается только мускульная сила экипажа. На больших яхтах с этой целью используют "мельницы" и "кофемолки", что, впрочем, одно и то же.



Даже на мегаяхтах экипажу приходится сушить одежду после гонки.



Настоящая спортивная мегаяхта "Mari-Cha III" на дистанции под всеми парусами. Ее парадный интерьер в данный момент находится на берегу.



Постановка парусов на "Mari-Cha III". Каждый такой парус стоит столько же, сколько новая семейная яхта.





"Спортивные" яхты все же иногда участвуют в регатах, как та, что вы видите. Все же такое событие редкость. Обычно эта яхта работает в чартере или используется для персональных целей ее владельцем.



Типичная "спортивная" яхта. Лебедки управляются гидравликой и к настоящим регатам подобные яхты не допускаются.



Выход "Британии" в море не может остаться незамеченным.

Парадный трап "Британии" внушает уважение.

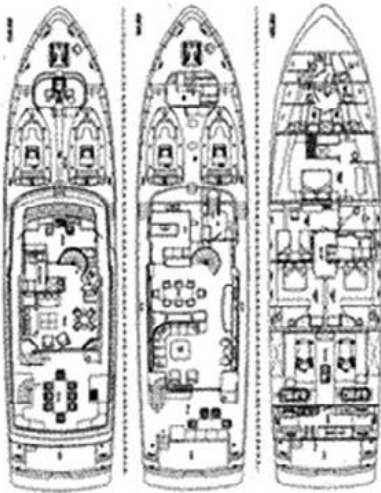


"Британия" в сухом доке.

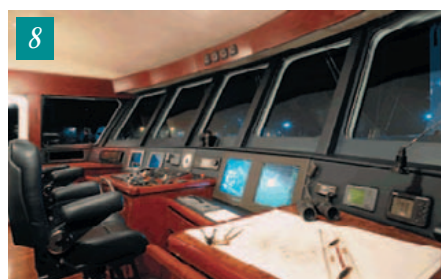




Современная моторная экспедиционная яхта длиной 206 футов.

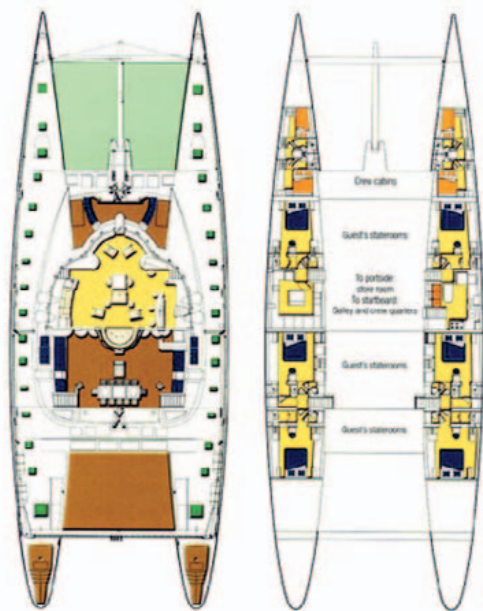


Планировка помещений экспедиционной яхты предоставляет массу возможностей для развлечений и отдыха ее владельцев и экипажа.



- 1 - Верхний салон экспедиционной яхты.
- 2 - Обеденный салон для пассажиров (на шесть персон). Экипаж питается в отдельном помещении.
- 3 - Центральный салон. Все как дома.
- 4 - Спальня владельца. Комментарии излишни.
- 5 - Вообще-то это галюн. Вот только унитаз не попал в кадр.
- 6 - Камбуз позволяет коку работать свободно и творчески.
- 7 - На палубе тоже есть где провести время.
- 8 - Капитанскому мостику может позавидовать не один капитан торгового флота.
- 9 - Фрагмент машинного помещения. Здесь сосредоточены многочисленные насосы.
- 10 - Экспедиционная яхта нуждается не только в разъездных лодках, но и "игрушках" для активного отдыха.





Один из самых больших парусных катамаранов (138 футов), работающий в чартере, и планировка его внутренних помещений. Катамараны обладают небольшой осадкой корпуса и способны вояжировать по мелководью.

в какой-нибудь несерьезной регате для всех желающих. Такие соревнования устраиваются ради "тусовки". О таких регатах вы прочтете в этой книге в последующих главах.

В последние годы активное развитие получил **чартер** яхт (аренда). Поэтому заметим, что яхты бывают предназначенные исключительно для собственных нужд владельца – **приватные** и **коммерческие (чартерные)**. Некоторые владельцы используют приватные яхты и для чартера. Планировка помещений приватных яхт концентрирует весь комфорт на владельце (капитане, если он сам и капитан). Чартерная планировка стремится уравнивать размер кают и удобства в них. Кроме того, на чартерной яхте обязательно имеется минимальный стандартный набор снабжения, без которого чартерную яхту не застрахуют. В то же время вы не обнаружите ничего лишнего. Дополнительные услуги предусмотрены, но за дополнительные деньги.

Немного о **размерах** и **размерениях**. Извините за банальность, но яхты бывают **малые, средние и большие**. Есть еще **мини-яхты** и **макси-яхты**. Большие начинаются с 20 метров (60 футов) длины и называются **мегаяхтами**. Управлять мегаяхтой разрешается только профессиональному экипажу в составе капитана, помощника и механика (минимум). Повара, официанты, горничные и винные стюарды тоже являются профессионалами, но на капитанский мостик им дорога закрыта. Тем не менее на яхтах (особенно на парусных) люди этих профессий привлекаются к **авральным** работам, когда звучит команда **"все руки на палубу"**. Не удивляйтесь, если после такой команды официантка, несущая ваш десерт, бросит его за борт и схватится за какую-нибудь веревку. Это означает, что она не просто официант, а **яхтенный официант** и прошла специальную подготовку, о чем имеет соответствующий сертификат. Помогите девушке тянуть эту веревку, если можете. А десерт она принесет позже, если только аппетит у вас к тому времени не пропадет.

Принято выделять особо мегаяхты длиной свыше 100 футов (более 30 метров) – **макси-яхты**. Таких яхт в 2002 году в мире насчитывалось около 3000. Их число прирастает на 10% в год – настоящий бум строительства мегаяхт! Длина существующих мегаяхт превышает уже 300 футов. Но, похоже, и это не предел. Цена их колеблется в пределах от 5 до 150 миллионов долларов США. Количество экипажа варьирует от 5 до 65 человек. Рождаются макси-яхты в таких странах, как Англия, Германия, Голландия, Новая Зеландия, Италия, Австралия и США.

Максимальные размеры яхты пределов не имеют. Когда вы увидите в море судно метров 120, не спешите его называть пассажирским лайнером или четырехмачтовым парусником. Это вполне может быть яхта, на борту которой находятся только владелец и его гости. Экипаж на таких макси-яхтах достигает численности 30–65 человек, но количество пассажиров обычно не более 12. Вернее, не пассажиров, а **стационарных спальных мест для пассажиров**. Свыше двенадцати пассажиров по международным классификационным правилам начинаются **пассажирские суда**, а к ним применяются совсем другие требования, неприемлемые для яхт по ряду причин. Таким образом, если вы пригласите 20 человек на дневную прогулку, это не превратит вашу яхту в пассажирское судно. Максимальное количество пассажиров для коротких прогулок (без ночлега) ограничено количеством спасательных средств на борту и указано в **судовых документах**.

Без малого полвека прослужила королевской семье яхта "Британия", спущенная на воду в 1954 году в Глазго. Ее основные размерения: длина – 125,7 м, ширина – 16,7 м, осадка – 5,2 м. Водоизмещение – 5862 тонны. Максимальная скорость – 22,5 узла. Дальность плавания круизным ходом (21 узел) – 2400 миль. Двигатели – две паровые турбины общей мощностью 12 000 л.с. Экипаж – 22 офицера и 255 матросов. По яхте экипаж передвигается в тапочках, команды отдаются шепотом или жестами. Экипаж носит униформу, дизайнером которой была сама короле-

ва Виктория. Наказание для провинившихся одно: списание на берег (другой воспитательной работы не ведется).

Королевская яхта на месте не стояла, за кормой намного больше миллиона миль пройденных за 968 походов! В 1994 году "Британия" посещала Санкт-Петербург. Четыре медовых месяца венценосных молодоженов проведено на борту "Британии". В 1981 году это были принц Чарльз и Диана. Они были первые молодожены, которые догадались потребовать для себя двухспальную кровать. Остальные обходились спартанскими условиями, а экипаж – тот вообще спал в гамаках (как моряки на парусном флоте).

Иногда яхта использовалась в благотворительных целях. Например, на ней вывозили беженцев из Южного Йемена.

Формально яхта не принадлежит королеве, а приписана к Министерству обороны Англии. Поэтому управляет ею настоящий адмирал. Принц Филипп, хоть и является яхтсменом Англии № 1, только однажды взялся за штурвал яхты (в водах Канады). После этого пришлось произвести серьезный ремонт. Ежегодные затраты на эксплуатацию яхты составляли около 18 миллионов долларов.

В нарушение всех морских традиций название на борту яхты написано не было: "Британию" и так все узнавали. С 11 декабря 1997 года яхта поставлена на прикол в Портсмуте и доступна для посетителей.

Устройство пассажирских лайнеров в корне отличается от конструкций яхт по ряду параметров. Но мы не будем на этом останавливаться. Заметим только, что на мегаяхтах комфорт для пассажиров на порядок выше, чем на пассажирских судах (что бы ни писали в рекламных буклетах). Разницу в цене вояжа высчитывать не станем, поскольку это лишено смысла.

И все же основной флот составляют отнюдь не мегаяхты, а яхты **средние** и **малые**. К средним яхтам относятся яхты длиной от 10 до 20 метров (30–60 футов). Средних размеров яхты хороши тем, что в них определенным образом сочетаются достоинства как больших, так и малых яхт. В то же время удается избежать основных недостатков минимальных и максимальных габаритов.

На яхтах средних размеров обычно имеется 3–4 каюты. По сравнению с мегаяхтами это скорее не каюты, а спальные места (**койки**, одинарные или двоянные). Однако большего и не требуется. Трудно представить себе человека, который продолжает находиться в каюте после того, как проснулся на яхте. Что там делать? Поднявшись на палубу, увидишь море, восход или закат, да все что угодно! Поэтому все время бодрствования яхтсмены проводят на открытом воздухе либо в общем салоне. Каюты предназначены для сна и хранения личных вещей. Последнее наиболее важно, так как больше хранить личные вещи на яхте негде, а вот спать многие предпочитают устраиваться на свежем воздухе. Звездное небо над головой гарантирует самый здоровый и крепкий сон.

По надежности, дальности плавания, набору стандартных удобств яхты среднего класса не слишком отличаются от мегаяхт. Правда, их удобства выполнены в несколько упрощенном виде. Возьмем, например, санузел. На многих средних яхтах он предусмотрен для каждой каюты (но не на всех, на некоторых один на две каюты). Зайдя в санузел (**галлюн**), на мегаяхте вы окажетесь в обстановке подобного помещения хорошего отеля, вот только вместо окна будет **иллюминатор**. Слив воды в душе и, pardon, в унитазе осуществляется привычным образом. Но это лишь на первый взгляд. На самом деле "обычность" удобств – дело инженерной изобретательности и обеспечивается сложной системой под названием "**система вакуумного туалета**". Такая система, рассчитанная на пять санузлов, обойдется в 20 000 долларов США (без установки). Поэтому на средних яхтах вы таких "излишеств" не найдете. И дело даже не всегда в деньгах, просто места для установки таких систем уже не хватает. В галлюне средней яхты вы обнаружите:

- а) кнопку включения помпы, откачивающей воду после душа;
- б) рычаг ручного насоса для прокачки забортной воды через унитаз и рычажок переключения клапана унитаза в положения "**мокро**" – "**сухо**".

Потратив дополнительно 200–300 евро на каждый унитаз, владелец яхты среднего класса может установить взамен ручных электрические помпы, чем приблизится к комфорту мегаяхты, но все равно останется ручное управление унитазом.

Что сразу отличает среднюю яхту от большой, так это возможность несения на борту разъездной лодки. Габариты средней яхты позволяют иметь с собой **динги** (резиновая лодка, чаще всего с жестким днищем и двигателем 3–5 лошадиных сил) длиной всего 3–4 метра. Но даже такой лодочке нет места на палубе. Поэтому она в лучшем случае висит на специальных кронштей-





Для большой парусной яхты характерна значительная осадка корпуса. Такая яхта может зайти в морской порт, но не в яхтенную марину.



Средние парусные яхты так же, как и моторные, имеют все жизненно необходимые удобства, но места для динги на борту все же нет.

зывают их "гробики". Еще может быть пара диванов или гамаков. В них спать немного удобней. Из реальных удобств – газовая плита на одну-две конфорки и несколько шкафчиков. Никаких электрогенераторов, опреснителей (они устанавливаются даже не на каждой средней яхте) и стац-

нах (*кран-балки*) за кормой либо в сложенном состоянии привязана (*принайтована*) где-то в не самом удобном месте, а ее двигатель закреплен в другом. Без такой лодки не получается связь с берегом в месте якорной стоянки там, где нет возможности стать к причалу. Но передвигаться на динги лучше всего в купальном костюме – неизбежно забрызгает водой. Это владеец мегаяхты имеет солидный катер и может добираться в ресторан на берегу в смокинге (вспомните фильм *"В джазе только девушки"*).

На море расстояния скрадываются. Издали средняя яхта похожа на большую и наоборот. Но вот расходы на их приобретение и содержание отличаются в десятки раз!

Кроме того, средних размеров яхты обладают умеренной *осадкой*. Обычно в пределах до двух метров для парусных однокорпусных яхт. У катамаранов и моторных яхт осадка еще меньше. С такой осадкой можно зайти в любую *марину*.

Марина – оборудованное место для платной стоянки яхт. *Маринам* мы посвятили отдельную главу. Не путайте *марины* с *яхт-клубами*. *Яхт-клуб* – общественная организация, объединяющая яхтсменов. В *яхт-клубе* нет мест для стоянки яхт. В *марине* может базироваться один или несколько *яхт-клубов* или же не быть ни одного.

Мегаяхты обладают более солидной осадкой, от трех метров и более. Далеко не все *марины* способны принять мегаяхты. Но и те, чьи глубины позволяют, могут не принять мегаяхту из-за отсутствия места у причала. Так что у больших яхт и проблемы соответствующие.

А теперь о *малых яхтах*. Это яхты от 6 до 10 метров длины, рассчитаны на 2–4 человека. Такие яхты составляют наиболее многочисленную категорию. Так называемый "москитный флот". Малые моторные яхты – это либо пляжные яхты, либо *каютные катера* прибрежного плавания. Далеко на них не уйдешь – топлива не хватит. Другое дело малые парусные яхты. Смелые люди отправляются на них куда угодно, а умные проводят выходные дни недалеко от дома. В свои юные годы один из авторов этих строк, вероятно, относился больше к смелым, чем к умным, и забирался на таких "скорлупках" достаточно далеко. От Одессы аж до севера Италии.

На такой яхте вы получите полный набор спартанских условий. Чуть не написал "в полный рост". Нет, в полный рост не получится – максимальная высота внутри такой яхты 1,6–1,7 метра. Никаких кают. В кормовые спальные места надо забираться вперед ногами, за что яхтсмены любовно называют их "гробики".



Без такой лодки не получается связи с берегом на якорных стоянках.

Внутри малых яхт совсем мало места. Все же некоторые удобства есть и, кроме того, управление малой яхтой не требует значительных усилий даже в свежий ветер.



онарных двигателей. В лучшем случае подвесной двигатель на *транце* (кормовая доска), который создает нездоровый *дифферент* на корму. Обязательный по современным правилам безопасности унитаз втиснут под стол в салоне или шкаф для вещей. Отгадайте, пользуются ли им когда-либо по назначению или же предпочитают быть ближе к природе, свешиваясь за борт? Небольшой аккумулятор обеспечивает круглосуточное питание *навигационных* (штурманских) приборов, а ночью питание 2–3 лампочек освещения салона и, самое главное, *ходовых огней* (габаритные огни). Из-за небольшой длины малая парусная яхта передвигается со скоростью всего лишь 4–6 узлов.

Тем не менее стоимость новой малой яхты часто превосходит стоимость дорогого автомобиля. Чаще всего такие яхты служат для приобретения навыков управления и вождения начинающими яхтсменами. Малой яхтой легко управлять. Небольшая парусность (15–25 квадратных метров) подчиняется усилиям даже подростка, ей всегда найдется место в любой марине. Многие владельцы мегаяхт возят с собой малые яхты для развлечений. Но есть категория отчаянных людей, которые бороздят на таких "челнах убогих" весь Мировой океан, забираясь в самые труднодоступные и опасные места. Иной раз навсегда.

Среди малых яхт следует выделить категорию *трейлерных*. При проектировании таких яхт конструктор ограничивает их габариты требованиями дорожных правил движения. То есть владельцу трейлерной яхты не требуется каждый раз брать разрешение на транспортировку яхты по дорогам – габариты гарантированно находятся в пределах допустимых дорожных норм определенной страны. Кроме того, конструкция трейлерной яхты предусматривает возможность быстрой постановки и снятия мачты, а также простой спуск и подъем ее с трейлера.

Меньше малых яхт бывают только *мини-яхты*. Это образовавшийся в 1980 году экзотический вид яхтинга. Такая яхта представляет собой точную копию спортивной мегаяхты (24 метра длины), которые гоняются на Кубок Америки, но во много раз меньше. То есть ее длина 4,10–4,35, ширина 0,75–0,90 и осадка около 1,0 метра. Ее владелец садится в такую яхту, как в байдарку, и заменяет собой многочисленный экипаж спортивной суперяхты (человек 20). Яхтсмены называют эти малютки "*утопченными килевыми яхтами*".

Вы играли когда-либо в настольный футбол, где всю футбольную команду изображает один игрок? Таким образом взрослые дяди из числа фанатов-болельщиков самых престижных парусных соревнований получают возможность приобщиться к ним "врукопашную". Стоит такая малютка класса "*2.4mR*" как приличный автомобиль – 15–20 тысяч долларов. Владелец легко перевозит свою яхту с места на место на трейлере.

Управление такой яхтой не требует значительных физических усилий и под силу даже людям с ограниченной подвижностью (от больных церебральным параличом до людей с ампутированными конечностями). Поэтому на старт выходят все желающие, ограничений нет ни по здоровью, ни по возрасту. Например, чемпионат 1995 года выиграл швед Карл Фреск, официально считающийся инвалидом. Можно утверждать, что победа в такой регате гораздо больше зависит от умственных способностей, чем от физических данных.

В 1992 году класс "*2.4mR*" был официально внесен в списки международных соревнований и выбран как класс для одиночек для участия в Параолимпийских играх в Сиднее (2000 год). Существует ассоциация этого класса и единые правила постройки, что позволяет сделать прогноз о росте



Мини-яхта класса 2.4mR в море.



Регаты мини яхт доставляют удовольствие как владельцам, так и зрителям.



На трейлере мини-яхта класса 2.4mR без проблем путешествует вместе с владельцем.





Радиоуправляемая яхта.



Эти радиоуправляемые яхты участвуют в чемпионате мира.



Пасхальное яйцо работы Фаберже с любимой яхтой царя Николая II "Штандарт".



Небольшой буер зимой доставляет большую радость любителю паруса.

популярности таких яхт в ближайшем будущем. Но уже сегодня на старты регат в классе "мини" выходят от 60 до 100 яхтсменов. В одном из таких соревнований для спортсменов-инвалидов в Швеции (правда, на одолженной яхте) принял участие в 1998 году яхтсмен с Украины Геннадий Щербина, передвигающийся из-за травмы позвоночника на костылях. Сам он свое 39-е место из 59 участников оценивает скромно, но главным достижением для себя считает возможность благодаря мини-классу оставаться в яхтинге. Армения и страны Прибалтики первые из постсоветских стран подали заявки на вступление в ассоциацию "2.4mR".

Кроме управляемых людьми есть еще **радиоуправляемые модели яхт** любых видов, между которыми также проводятся регаты. И даже чемпионаты мира в нескольких классах.

Для тех, кому лень управлять яхтой даже по радио, оставлена возможность строить и коллекционировать **настолевые модели яхт**. При этом вы также имеете возможность стать чемпионом мира.

Есть еще яхты, **написанные** художниками, **отлитые** в металле, **вырезанные** из дерева или **вытесанные** из камня. Большинство таких произведений хранится в яхтенных художественных галереях, фешенебельных яхт-клубах или дорогих ресторанах. Некоторые украшают интерьеры мегаяхт и жилые владельцев. Ходить по морю эти яхты не могут, но цена их порой не меньше настоящих.

Для полноты картины полезно знать о существовании яхт, предназначенных для передвижения по твердой поверхности (**земля, лед и песок**). Самые быстрые из них – буера, то есть яхты, предназначенные для **передвижения по льду**. Как правило, это гладкий лед какого-либо озера или реки. Особо заядлые яхтсмены, не желающие прерывать хождение под парусами по окончании сезона в условиях континентального климата, используют буера для развлечения и регат. Следует признать, что **рекорд скорости передвижения под парусами** поставлен не на воде (какой позор!), а на льду (230 км/час, или 124 узла)! Установлен он еще в 1938 году в США Джоном Бакстаффом.

Наибольший из известных буеров был построен в США в 1860 году для некоего Джона Рузвельта. Это был 21-метровый (68,5 фута) двухмачтовый буер с парусным вооружением шхуны. Предназначался он для хождения по реке Гудзон на участке 160 километров около Нью-Йорка. Как правило, буера имеют меньшие размеры. В основном на буерах ходят в США, Канаде, Австрии, Нидерландах, Польше и России.

Наземные яхты передвигаются помедленнее, чем буера, но все же достаточно быстро. **Рекорд передвижения под парусами по земле** поставлен в штате Калифорния, где на дне сухого озера в апреле 1976 года яхтсмен-водитель Норд Имброден разогнал свою "Полночь в оазисе" до 142,26 км/час, или 60,84 узла. Это гораздо больше, чем позволяют правила дорожного движения США.

Паруса для передвижения по поверхности земли применяли еще в древнем Китае, но первые наземные яхты современности появились в XVII веке в Европе. Эти транспортные средства умели передвигаться, используя только попутный ветер. Однако в 1910 году некто Бругес представил в Бельгии первое подобное устройство, способное двигаться против ветра, подобно морским яхтам.

Известен такой забавный эпизод, связанный с наземными яхтами. В 1809 году французы запретили военнопленным англичанам ходить на яхтах по реке Мейс (какая жесто-



кость!). Однако англичане, под руководством капитана Молинакса не растерялись и построили две наземные яхты – шлюп и шхуну, на которых ходили назло своим тюремщикам.

Наиболее приближены к воде **пляжные** яхты. На них катаются по мокрому песку вдоль океанских пляжей. Понятно, что по песку сильно не разгонишься, но скорость движения таких устройств приличная. Пыли, как наземные яхты, они при передвижении не поднимают. Сезон для них, в отличие от буеров, длится круглый год. Такие яхты распространены на пустынных многокилометровых песчаных пляжах Австралии и Новой Зеландии, где нет недостатка в ветре. Стоимость такой яхты 2–3 тысячи долларов США. Для них тоже проводятся регаты в нескольких классах.

Разумеется, что в одной главе отразить все бесконечное многообразие яхт никому не под силу. Об этом написаны толстые тома, информация в которых устаревает еще в типографии. Яхтенные журналы стараются успевать за основными новостями, но делают это с большим трудом. И все же составленная нами классификация яхт учитывает большинство известных фактов и вполне может быть использована начинающими яхтсменами для навигации в море яхт.

Несколько слов о **габаритах** яхт. Говоря о размерах яхт, мы в основном вспоминали их длину. На практике параметров, определяющих размеры, больше. Называются они **размерениями**. В документах на яхту (обязательно), а также в рекламных проспектах (как правило) указываются основные размерения яхты. Постарайтесь запомнить их общепринятые обозначения.

Длина наибольшая (LOA или Overall Length) и **ширина наибольшая (Overall Beam)** – габаритные размеры. Включают в себя все выступающие части, такие, как **бушприт**, **якорь** и т.п. Еще бывает **длина корпуса** яхты – **Hull Length**. Более важный показатель, определяющий предельную скорость, на которую способна яхта, – **длина ватерлинии (Length on waterline)**.

Максимальная осадка (когда яхта полностью загружена припасами, с экипажем и пассажирами на борту в пресной воде) – **Draft maximum**.

Водоизмещение – Displacement. Измеряется в тоннах вытесняемой воды. Можете считать это весом яхты.

Для парусных яхт приходится учитывать еще и **высоту мачт над водой**. Но это только в том случае, если яхте предстоит проходить под мостами.

Теперь, зная, какие бывают яхты, мы готовы посмотреть, как яхты устроены.

Отразить бесконечное многообразие яхт – задача непосильная. На фотографиях тримаран с парусом в виде жесткого крыла и катамаран с парными мачтами.



Для песчаной яхты нужен не только хороший ветер, но и безлюдный пляж.



Приятно наблюдать за красивыми яхтами со стороны. Но еще приятнее самому участвовать в яхтинге.





Глава 2. КАК ЯХТЫ УСТРОЕНЫ?

Устройству яхт посвящены многие тома. Мы же с вами попытаемся обойтись одной главой. Поэтому сосредоточимся на главном. Принципиальные основные различия существуют между парусными и моторными яхтами. На самом деле это вообще несопоставимые вещи. Сравнение их между собой так же некорректно, как, например, скрипки и рояля. Поэтому мы опишем их устройство отдельно, в порядке появления на свет.

Предлагаем вначале рассмотреть в качестве примера *классическую парусную яхту* средних размеров (45–50 футов). Все остальные парусные яхты, по сути, более или менее удачные "вариации на тему". Оставим тонкости проектирования на долю конструкторов и попытаемся обойтись без таких понятий (на самом деле очень важных), как "*поперечный момент инерции ватерлинии*" или "*коэффициент Делленбуша*".

Основу любой яхты составляет ее *корпус*. Он воспринимает все нагрузки и при этом не должен опрокидываться. Парусные *килевые яхты*, а это практически все однокорпусные яхты, имеют под днищем надежно прикрепленный плавник, именуемый *килем*. Киль выполнен из какого-нибудь тяжелого металла (чугун, свинец, иногда даже уран) и выполняет две функции. Основная – предотвратить опрокидывание яхты (вспомните детскую игрушку "Ванька-встанька"). Вес килля обычно составляет около трети всего веса яхты. Не пытайтесь перевернуть килевую яхту –

ничего у вас не выйдет. Другая задача килля – служить плавником, препятствующим боковому сносу (свести к минимуму *дрейф*). Когда парусно-моторная яхта движется только под мотором, бокового сноса не возникает. Паруса же тянут яхту не только вперед, но и в подветренную сторону. Киль этому препятствует, и в результате возникает *крен* яхты. Чтобы киль хорошо работал, его делают достаточно большим и *глубоким*. Из-за килля парусные яхты имеют значительную осадку и под парусами всегда ходят с креном (кроме *попутных курсов*). Нормальный крен под парусами считается до 30 градусов.

Конечно, существуют парусные яхты без стационарного килля (или килей – их может быть несколько). Они называются швертботами. В днище такой яхты проделан швертовый колодец (или несколько колодцев), через который экипаж опускает шверт – таким образом обеспечивают боковое сопротивление корпуса. Шверт сам по себе легкий и не предназначен удерживать швертбот от опрокидывания, скорее он этому способствует. Поэтому экипаж вынужден откренивать швертбот своим весом, что не всегда удается. Читателям этой книги швертботы настоятельно не рекомендуются.

Пропорции корпуса определяют максимально возможную скорость яхты. Правило простое: "*длина бежит*". Значение имеет не только абсолютная длина корпуса, но и отношение длины к ширине. У классической яхты отношение ширины к длине 1:8 (иногда даже 1:10). При одинаковой длине чем уже яхта, тем она быстроходней. Приобретая яхту, вы



Современная водоизмещающая моторная мегаяхта похожа на пассажирский лайнер.



вправе поинтересоваться, на какую максимальную скорость она способна. Эта величина заранее известна и называется "*Hull speed*".

Такой подход избавляет нас от рассмотрения влияния на скорость формы (**обводов**) корпуса. Яхта в движении создает волны. На создание этих волн уходит много энергии. Поэтому обводы яхты позволяют судить, много ли энергии уйдет впустую, на создание никому не нужных волн.

Максимальная скорость обычной парусно-моторной яхты средних размеров всегда будет невысокой – в пределах 10 узлов. Под двигателем (40–80 л.с.) такие яхты передвигаются со скоростью 6–8 узлов. На первый взгляд кажется маловато, но, поверьте, этого вполне достаточно для круизного плавания и собственного удовольствия.

Корпус делится **ватерлинией** на **подводную** и **надводную** части. Кроме киля под водой находится **перо руля** – плавник, способный поворачиваться влево и вправо. Управляется он рулевым механизмом, спрятанном в малодоступном месте корпуса. Все **рулевое устройство** подчиняется вращению **штурвала**. Штурвал видели все. Это главное украшение любого бара или ресторана, оформленного в морском стиле. Кроме штурвала для управления рулевым устройством парусных яхт может использоваться **румпель**, но в нем нет никакой красоты (обыкновенная палка, похожая на хоккейную клюшку) и его в баре не увидишь.

Между килем и пером руля находится **гребной винт**. При движении под парусами он является лишь тормозом. Поэтому на парусных яхтах его делают двухлопастным, чтобы иметь возможность развернуть вертикально и спрятать за килем. Иногда винт делают складным в виде "**утиног** **клюва**". С началом вращения **гребного вала** такой винт автоматически раскрывается, а после остановки двигателя закрывается. "Утиный клюв" малоэффективен в режиме заднего хода. Но на парусных яхтах с этим мирятся. Скорость требует жертв.

Еще в подводной части корпуса может находиться **подруливающее устройство**. Оно способно создавать струю воды, направленную поперек корпуса влево или вправо, отклоняя нос яхты в нужную сторону. Пользуются им при швартовках к причалу, когда яхта не имеет скорости, и поэтому перо руля не действует. На больших яхтах часто устанавливается и кормовое подруливающее устройство.

Конструктора яхт стараются избегать всяких дополнительных отверстий в подводной части корпуса (для слива и забора воды, установки датчиков приборов и т.п.). Нам кажется, что у них это получается не всегда удачно.

Если, осматривая **днище**, вы обнаружите там что-то еще, кроме вышперечисленного, постарайтесь от этого избавиться. Больше там ничего не должно быть.

Надводная часть корпуса состоит из **носа**, **кормы**, правого и левого **бортов** и **палубы**. Носом (как и у людей) называется то, что находится впереди, а кормой – то, что сзади. О бортах следует знать, что они совершенно симметричны друг другу, но неравноправны по значению. Правый борт (**Starboard**) традиционно считается более почетным, чем левый (**Port**). Впрочем, на скорость это не влияет.



Даже очень большая парусная яхта похожа только на яхту.



Паруса тянут яхту не только вперед, но и под ветер, создавая дрейф и крен.





Швертбот в режиме глиссирования демонстрирует нам свой шверт, который на этом курсе вполне можно было бы и убрать.

Кокпит располагается либо в корме, либо по центру. На некоторых яхтах бывает и тот, и другой. Тогда один служит для экипажа, а другой используется гостями. В пассажирском кокпите есть раскладной столик, бар и что-то вроде холодильника. Все кокпиты находятся выше уровня воды и поэтому являются *самоотливными*, то есть в них имеются *сливные отверстия*, обеспечивающие сток воды самотеком.

Вход внутрь яхты оборудуется в рубке (надстройке). Обязательно имеется дверь какой-либо конструкции, обеспечивающая кроме запираения на замок внутренних помещений их герметичность. Таким образом обеспечивается не только комфорт, но и безопасность яхты.

От падения людей за борт предохраняет *леерное ограждение*. По краям палубы установлены вертикальные стойки (*релинги*), сквозь которые пропущены тросики ограждения (*леера*).

На этой фотографии хорошо видны многие дельные вещи, оборудование, рангоут и такелаж в работе: гики, штурвал, бимини, лебедки, блоки, шкоты. Обратите внимание – на яхте много других важных элементов: флагшток, леерное ограждение и даже рында.



Так получилось, потому что знаменитый мыс Горн в эпоху парусников большинство судов огибало правым бортом, что было гораздо сложнее, чем огибать его левым. Отсюда дополнительное уважение к правому борту. Исключение составляют португальские моряки, предки которых в основном обходили Мыс левым бортом. Только у них он считается почетным.

В любом месте надводной части корпуса могут быть устроены окна (открывающиеся либо "глухие"). Вертикально расположенные окна называют *иллюминаторами*, а горизонтально расположенные – *люками*. Как и обычные окна, они выполняют функции естественного освещения и вентиляции помещений. На ходу их приходится закрывать, чтобы обеспечить герметичность корпуса. Непрозрачные двери, которые вы можете обнаружить в бортах больших яхт, называются *лац-портами* и служат для сообщения внутреннего пространства яхты с наружным. Используют их в основном на стоянках.

Палубой (*Deck*) называют верхнюю поверхность корпуса со всем, что на ней находится. А находятся там *надстройки, рубки, кокпит, лебедки, дельные вещи, воздухозаборники* и прочее. *Надстройки* или *рубки* – своего рода кабины на палубе, увеличивающие объем внутренних помещений яхты. На "спортивной" яхте их может не быть вообще, зато на круизной их может быть несколько. *Кокпит* является противоположностью надстройки. Это углубление в палубе, которое обеспечивает безопасное размещение людей при движении яхты. В кокпит сведены всевозможные элементы управления яхтой. По крайней мере, те, для которых там хватает

места. Кокпит располагается либо в корме, либо по центру. На некоторых яхтах бывает и тот, и другой. Тогда один служит для экипажа, а другой используется гостями. В пассажирском кокпите есть раскладной столик, бар и что-то вроде холодильника. Все кокпиты находятся выше уровня воды и поэтому являются *самоотливными*, то есть в них имеются *сливные отверстия*, обеспечивающие сток воды самотеком.

Когда среди пассажиров находятся маленькие дети, то на леерах дополнительно натягивают сетки. Во время шторма экипаж пользуется леерами, пристегивая к ним страховочные пояса. Носовая часть используется для размещения *якоря* и устройств по его использованию (*шпиль* или *брашпиль*).

На некоторых яхтах в носовой части прикреплен *бушприт*. К нему крепятся снасти передних парусов. Бушприт очень украшает силуэт яхты и придает ему очарование прошлой эпохи парусов. На самом деле это не украшение, а способ увеличения *переднего треугольника* яхты или, другими словами, ее парусности.

Современная яхтенная мода предлагает устройство над кокпитом складного тента для защиты лю-



дей от солнца и дождя (*Vimini top*). Это весьма полезное новшество. И как до этого раньше не додумались?

Вокруг кокпита установлены **лебедки**, без которых даже на небольшой яхте невозможно управлять **шкотами** и **фалами** парусов.

Пора разобраться с "веревками". В яхтинге это сухопутное слово категорически неприменимо. Поэтому мы его в дальнейшем употреблять не будем. На яхтах есть **такелаж** и **концы**. Такелаж бывает **бегучий** и **стоячий**. Стоячий такелаж постоянно натянут (**набит**) и закреплен. Чаще всего это стальные троса, удерживающие мачту (**ванты**, **штаги** и т.п.). Бегучий такелаж – это все **снасти**, что периодически двигаются. Различные **фалы** двигаются вверх-вниз. Во всех остальных направлениях двигаются **шкоты** и **брассы** (для управления парусами), разные **оттяжки**, **тали**, **топенанты** и **скрутки**. За пределы яхты уходят **концы** (**якорные**, **швартовые**, **буксирные**). Со всеми этими снастями экипаж яхты **работает**. Их **тянут** (**выбирают**) и **подтягивают** посильней (**набивают**). Либо **отпускают** (медленно – **травят** и быстро – **отдают**). Есть еще много различных обиходных названий – **шкеры**, **лини** – все сразу не упомяните, да это и ни к чему для начала.

Услышав команду капитана: "**По местам стоять, за концы держаться!**" – не торопитесь что-либо предпринимать. Вы теперь должны сообщить, что это экипаж должен приготовиться к отходу от причала.

К лебедкам необходимо применять грубую физическую силу. Если такового желания нет, то их устанавливают электрические или гидравлические. На мегаяхтах модно устанавливать **подпалубные лебедки**. Естественно, они приводятся в действие с помощью кнопки.

Не считаем необходимым описывать в этой книге всевозможные дельные вещи. Их много, и все они нужны экипажу для управления яхтой. Если вы не входите в состав экипажа, просто старайтесь смотреть под ноги и не спотыкаться о них.

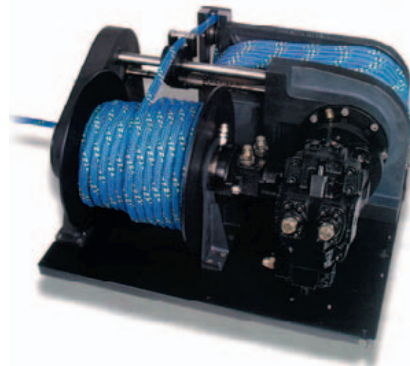
Дельными вещами на яхтах называются всякие хитроумные и полезные штуковины, которые облегчают жизнь экипажу. В автомобиле вы такой дельной вещью могли бы назвать зеркало заднего вида. Сходство заключается в том, что любая дельная вещь намертво прикреплена (к палубе, мачте и пр.), но при этом может как-то поворачиваться или крутиться (либо на нее саму что-то наматывают, цепляют или продевают – **проводят**). Первое, обо что вы споткнетесь на любой яхте, скорее всего, будет **утка**. В отличие от медицины в яхтинге этот термин обозначает крепление для швартового конца (либо какой-то другой снасти). Кое-что из морских дельных вещей используется и в береговых условиях – **скобы**, **блоки** и **талрепа**.

Внутри корпус яхты состоит из нескольких частей. Все, что спереди в носу, смело называйте словом **форпик**. Все, что в кормовой части, – **ахтерпик**. Между ними расположены **кают-компания** (салон), **каюты**, **гальюны**, **камбуз**, **штурманский стол**, а также технические помещения (**машинное отделение**, **цепной ящик**, **рундуки**).

Свободного и не приспособленного для каких-то целей пространства на яхтах не бывает! Этим яхты отличаются от береговых сооружений разительно. Куда бы вы ни заглянули – везде обнаружите что-то вроде аккумулятора, помпы, электрощита и т.п. Если свободное место все-таки найдется, то это значит, что чего-то еще не положили на место (или уже уронили за борт). Со временем вы оцените такой подход. Особенно в свежую погоду. Опытный яхтсмен знает все укромные места "шхеры" яхты, где хранится снабжение, и способен отыскать нужную вещь даже ночью. Все, что имеется на яхте, следует "**закрепить по-походному**" или **принайтовать**. После этого важно не забыть, что и где уложено. Если этого не сделать, то могут возникнуть проблемы, а при наступлении шторма – непредсказуемые последствия.



Если нет желания применять физическую силу к лебедкам, то устанавливают их с электрическим или гидравлическим приводом, который прячется в подпалубном пространстве.



Одно из последних новшеств в яхтинге – подпалубные лебедки. Они управляются гидравлической системой и наматывают шкоты на барабан. Лебедка, которая перед вами, управляет одновременно грота- и стаксель-шкотами.





Группа вертлюжных блоков закреплена на рымах, укрепленных на палубе. Эти блоки обеспечивают правильную проводку шкотов и фалов.



На баке любой парусной яхты вы увидите скопление дельных вещей и приспособлений. На фото виден носовой релинг, к которому прикреплены с обоих бортов ходовые огни; скрутка стакселя на штаге; якорная лебедка (шпиль); якорь; воздухозаборник; свободный рым; крышка цепного ящика; две металлических утки, одна из которых свободна, а на другой закреплена якорный конец.

Где-то в труднодоступном и малозаметном для вас месте находятся **танки** (цистерны) для топлива и воды. Вы обнаружите на палубе несколько отверстий для их **бункеровки** (дозаправки). На рассматриваемой нами средней яхте запас воды в пределах 400–500 литров, топлива – около 200.

И конечно же **мачта** (или мачты). Их количество зависит от типа парусного вооружения. Так воинственно называют разновидности мачт и парусов.

*Типов парусного вооружения существует великое множество. Чтобы в них не запутаться, запомните следующее. Прежде всего, пересчитайте мачты. Если перед вами яхта с одной мачтой, то она (мачта) называется **грот-мачта**. Это потому, что на ней (больше нигде) крепится главный парус – **грот**. Если вы насчитаете две мачты, то определите, какая из них выше. Более высокая – это все та же **грот-мачта**. Если она стоит позади, то перед вами **шхуна**. Если **грот-мачта** стоит впереди, то это скорее всего **кеч**. Если все же это не **кеч**, а **иол**, не переживайте. Вы и так много знаете. Остается добавить, что короткая мачта сзади называется **бизань** (на **кечах** и **иолах**), а спереди (на **шхунах**) – **фок**.*

*В зависимости от количества передних парусов яхты с одной мачтой могут быть **шлюпами** (всего один передний парус – **стаксель**) и **тендерами** (впереди **стакселя** еще и **кливер**).*

*Треугольные паруса называются **бермудскими**, а четырехугольные – **гафельными**. Теперь вы легко определите, что такое "гафельная шхуна".*

Кроме мачт на яхтах есть еще и другой **рангоут**. Это **гики** и **гафеля** (последние только при **гафельном** вооружении – большая редкость в наше время). В противоположность мачтам, которые стоят вертикально (пока не упадут), **гики** и **гафеля** в рабочем состоянии расположены горизонтально и крепятся одним концом к мачте. С понятием **гик** вы столкнетесь довольно быстро. В прямом смысле. При первой же постановке парусов **гик** постарается сбросить вас за борт. Берегитесь этой злой палки – от ее коварства пострадали многие яхтсмены.

Картина устройства яхты будет неполной, если не перечислить основные инженерные системы. Кое-какие вы уже знаете. Это **винто-рулевое устройство**, **фановая система** (канализация), **такелаж**, **подруливающее устройство**. Вспомним о **двигателе** и обслуживающих его системах. Но на них мы более подробно остановимся ниже, в примере с моторной яхтой. На каждой яхте есть **якорное устройство**. Современные яхтсмены не считают романтичным поднимать якорь вручную, предпочитая нажимать две кнопки – для **подъема** (**выбирания**) и **отдачи** – якорь вначале **отдают**, а потом **выбирают**.

Имеются также **вентиляционная система**, **системы водоснабжения**, **электропитания**, **осушения** и **пожаротушения**. Особо выделяю **навигационную систему** – так называют совокупность приборов, обеспечивающих **безопасность судоходства**. Современные яхты оборудованы **системой связи**.

Не будем вдаваться здесь в подробности устройства тех или иных инженерных систем яхт, рассматривать **теоретические чертежи** корпусов и т.п. Это очень увлекательно и может занять слишком много времени. Вместо этого изучим устройство моторной яхты.

На самом деле именно парусная яхта является яхтой в классическом смысле этого слова. Она также отличается от моторной, как камин от батареи парового отопления. В одном яхтенном анекдоте старый морской волк, попав на моторную яхту, отдает команду: "Поднять паруса!" В ответ: – "Сэр, но у нас нет парусов!" – "А что у нас есть?" – "Моторы" – "Ну, тогда – поднять моторы!"



Нельзя не согласиться с преимуществами двигателей. Но все же какая яхта без паруса? Обязательно пройдите в море под парусом и тогда поймете, что мы имели в виду. Как говорится – почувствуйте разницу.

Рассмотрим **моторную яхту** средних размеров. Для моторных яхт "расхожим" размером является 56–57 футов (16 метров длины). В отличие от парусных яхт у моторных нет килей, и их **остойчивость** (способность противостоять опрокидыванию) определяется исключительно формой корпуса. Поэтому моторные яхты имеют значительную ширину. Отношение их ширины и длины от 1:3 до 1:5.

При аварийной остановке двигателей моторная яхта становится беспомощной игрушкой морской стихии. По этой причине двигателям уделено повышенное внимание. Обычно на моторной яхте установлена **пара** ходовых двигателей. Гораздо реже встречаются моторные яхты с одним двигателем и совсем редко с тремя и более. Один двигатель не обеспечивает достаточной надежности, три и более слишком удорожают яхту и усложняют ее конструкцию.

Двигатели бывают **подвесными** (съёмными) и **стационарными** (встроенными).



На этой фотографии вы можете потренироваться в различиях парусного вооружения. Больше всего здесь бермудских шлюпов, но есть также кечи и тендеры, как бермудские, так и гафельные. Шхуна всего одна (трехмачтовая).

Не относитесь всерьез к подвесным двигателям. Они применяются на яхтах прибрежного плавания с небольшой автономностью. Как правило, на немореходных яхтах можно увидеть подвесные двигатели, работающие на бензине. Нельзя сказать, что такие яхты не имеют права на существование, но, на наш взгляд, лучше бы их не было. Такая яхта напоминает плавучую зажигалку с моторчиком.

Наличие **пары** двигателей хорошо еще тем, что устраняет такое неприятное явление, как **занос винтом**. Вращение винта создает не только силу, движущую яхту вперед (назад), но и заносящую ее корму (вправо или влево – это зависит от направления вращения). При паре двигателей один из них ставят **правого вращения**, а другой – **левого**. Кроме того, яхта с двумя двигателями легко маневрирует даже без подруливающего устройства. Достаточно заставить винты работать **враздрай** (один вперед, другой назад), чтобы яхта вращалась на месте в любую сторону. Это очень удобно при швартовках.

На большинстве моторных яхт установлены **трехлопастные гребные винты**. Там, где деньги не слишком сэкономили, стоят **четыре** – или **пятилопастные**. Где тратили не жалея, установлены ВРШ (винты регулируемого шага). Там, где деньги не считали, винтов вообще нет – **стоят водометные установки**.

Экзотические для яхтинга паровые машины, газотурбинные двигатели, электродвигатели на солнечных батареях и т.п. рассматривать не будем. Хотя все это имеет место быть. На подавляющем большинстве современных моторных яхт вы обнаружите высокооборотные дизеля. Это довольно надежные и компактные (особенно с турбонаддувом) машины. Каждая "лошадиная сила" такого двигателя за час "съедает" (или выпивает?) около 200 граммов солярки и "закусывает" их одним граммом машинного масла.



Так выглядит подруливающее устройство, которое встраивают в поперечный тоннель в корпусе яхты. Пропеллер способен гнать струю воды в обе стороны тоннеля.



Но вернемся к нашему примеру. На 56-футовой скоростной (полуводоизмещающей) яхте суммарная мощность двигателей должна быть не менее 800 л.с. (иначе она "будет стоять как вкопанная"), но и более 1600 л.с. ни к чему (дальнейшее увеличение мощности бессмысленно – барьер скорости, лимитированный длиной корпуса, превысить не получится). В нашем примере скорее всего будет установлено $2 \times 600 = 1200$ л.с. В зависимости от формы корпуса такая мощность обеспечит *крейсерскую скорость* от 22 до 28 узлов. *Максимальная скорость* составит 24 – 32 узла. Ширина корпуса такой яхты – чуть более пяти метров, осадка – около полутора метров. Запас топлива в пределах четырех тонн, что ограничивает автономность плавания в пределах 400 миль. Вес (водоизмещение) составит 25–28 тонн. Количество спальных мест – шесть (в трех каютах).

Возможно наличие так называемой "каюты экипажа" еще с двумя койками. Но она не может считаться полноценной каютой. Перефразируя известную поговорку, можно сказать, что в такую каюту хороший хозяин собаку не пустит.

Самая большая *"каюта владельца"* будет обеспечена индивидуальным санузлом (гальюном) и расположена в носовой (или кормовой) части яхты. Еще один гальюн общего пользования обслуживает все остальные помещения. Небольшой камбуз с электроплитой и холодильником обеспечит питание в течение суток. Основное место внутри яхты отдано салону, где есть мягкие диваны и стол на 6–8 мест, бар, музыкальный центр и телевизор. Переднюю часть салона занимает рабочее место рулевого со всеми необходимыми для управления яхтой приборами. На корме находится открытая площадка с сиденьями (*банками*), а за кормой – платформа для купания с *трапиком* (лесенкой) для подъема из воды. Носовая часть палубы называется *бак*. На ходу там находиться не получается, а на стоянке можно лечь и позагорать.

Рассматриваемая нами моторная яхта может быть выполнена в двух вариантах. Обычный вариант, и тогда наше описание почти завершено. Вариант с так называемой *"солнечной палубой"* (*Sun deck*). В этом случае мы сможем еще подняться по трапу на открытую палубу, устроенную на крыше салона. Вот где действительно хорошо загорать и любоваться пейзажами на свежем воздухе! На рекламных буклетах таких яхт вы всегда увидите парочку красавиц в купальниках на солнечной палубе. Здесь также устроены мягкие диваны, есть небольшой бар, но главное – дублирующий пост управления яхтой (*Fly bridge*). Это место очень удобно при управлении яхтой в погожий день, но еще удобнее при швартовках, поскольку обзор гораздо лучше, чем из салона.

Но это еще не все. Присмотревшись внимательно, где-нибудь в кормовой части мы обнаружим не слишком заметный люк. Это вход в *машинное помещение*. Мощные двигатели тоже требуют определенного комфорта. Кроме главных двигателей здесь сконцентрированы все основные инженерные системы моторной яхты (больше нигде). Это *электрогенератор*, всевозможные *помпы* (насосы), *установка для опреснения морской воды* и другие, уже известные вам системы: *электропитания, осушения и пожаротушения*. На многих моторных яхтах устанавливается система *кондиционирования воздуха*, работающая в режиме "зима–лето".

Есть и парусные яхты с кондиционерами, но обычно этого не требуется. Да и лишней мощности для кондиционера взять негде. А на моторной яхте кондиционер весьма уместен. И не только летом. Мы смогли оценить работу кондиционера "на подогрев", когда ходили на 57-футовой моторной яхте в Норвежских фиордах порта Берген в феврале 1996 года. Вот где хорошо проводить испытания яхты на скорость! Шел снег, а мы в тепле салона неслись на скорости 32 узла по гладкой воде фиорда (в ресторан). В таких случаях даже мы не сказали бы, что парусная яхта предпочтительнее.

Короче говоря, лишнего места в машинном помещении нет. К тому же здесь размещены *танки* (не пугайтесь, так называют на яхтах цистерны) для воды и топлива, а это около пяти тонн в общей сложности. Тут же хранятся инструменты, запчасти и т.п. запасы. Оборудование моторной яхты обслуживается на стоянках в ходе регламентных работ, по графику. В море внутри машинного помещения делать нечего даже экипажу. Управление машинами и механизмами яхты полностью автоматизировано и осуществляется из салона. В довершение всего работающие дизеля создают невыносимый гул и выделяют много тепла, лишь часть которого удаляется системой *водяного охлаждения*. Поэтому машинное помещение окружено солидной звуко- и теплоизоляцией. Также, на случай возгорания, устроены *пожарная изоляция* и *автоматическая система пожаротушения*.



Теперь, познакомившись поближе с устройством парусных и моторных яхт, есть смысл порассуждать о сути предмета. Любая яхта является **сложным инженерным сооружением**. В этом смысле яхта больше похожа на самолет, чем на автомобиль. Поверьте нам на слово, что в дальнейшем инженерная мысль в яхтинге будет удивлять вас постоянно. Даже сложная военная техника проще яхт, хотя бы из тех соображений, что яхтенный конструктор, в отличие от военного, не в состоянии пренебречь дизайном своего детища. Дизайн яхты для ее владельца значит очень много, иногда даже больше, чем того требуется.

Собственно говоря, нам приходится употреблять термин "конструктор яхт" только потому, что в русском языке альтернативы пока нет. В других языках, более близких к яхтингу, инженеры этой профессии называются иначе. Например, яхтенными дизайнерами (в английском) или морскими архитекторами (в итальянском). Позволим себе далее пользоваться дословным переводом с английского.

К тому же, кроме эстетики, яхтенный дизайнер более других своих коллег-конструкторов озабочен сроком службы проектируемого изделия. Представим себе, что мы собираемся совершить морской переход на яхте, "расчетный срок службы" которой истекает через год. В самом деле – даже звучит смешно. Яхтенному дизайнеру приходится проектировать "навсегда". В реальной жизни это означает, что яхты при должном уходе **устаревают морально** раньше, чем **физически изнашиваются**. Владельцы 15–20-летних яхт проводят их **модернизацию**, в процессе которой обновляются интерьеры по современной моде, а приборы и механизмы меняются с учетом достижений науки и техники. Таких ремонтов может быть несколько. Существует достаточно много яхт, переживших 100-летний юбилей, но исправно продолжающих нести свою службу. Само собой, что существует обычная система ремонтов, проводимых независимо от воли владельца. За этим следят надзорные органы морских государств. Яхты в обязательном порядке проходят периодическое освидетельствование. При несоблюдении установленных регламентов яхта "теряет документы" и лишается права на выход в море. Более подробно мы остановимся на этом в главе о содержании яхт.

Еще одна головная боль для яхтенного дизайнера – **объем внутренних помещений**. Габариты яхты ограничивают **полезный объем**, который может быть использован для **обустройства**. Даже незначительное, казалось бы, увеличение длины яхты (1–2 фута) дает существенное увеличение полезного объема. Правда, при этом удорожание яхты происходит в геометрической прогрессии. Некоторые специалисты утверждают, что увеличение длины яхты влечет за собой ее удорожание в четвертой степени!

Кроме всего уже перечисленного, яхтенному дизайнеру приходится учитывать множество других факторов, не представляющих интерес для широкой публики. Все их перечислять не станем, но некоторые назовем, поскольку вам полезно знать об их существовании. Это положение центра тяжести, центров парусности и бокового сопротивления, распределение водоизмещения, кренящий момент. О таких вещах не говорят вслух в приличном обществе, но подразумевается, что они известны каждому яхтсмену. На самом деле необязательно забивать всем этим себе голову. Это удел профессионалов яхтинга. Устройство яхт подчиняется строгим правилам классификации и постройки, под контролем соответствующих надзорных организаций. Запомните главное – яхта, на которой вы собираетесь выйти в море, обязана иметь действующий сертификат классификационного общества – Английского (или Германского) Ллойда, бюро Веритас или других, им подобных.

В отличие от самолета и автомобиля судьба яхты – постоянно находиться в такой агрессивной среде, как **морская вода**. По этой причине все приборы, механизмы, снасти и прочее на яхтах применяется в **морском исполнении**. Даже обычные бытовые предметы, такие как телевизоры, холодильники или стиральные машины. Не говоря уже о корпусе яхты, рангоуте, двигателях и других конструктивных элементах.

Теперь вам следует немного времени уделить знакомству с **конструкционными материалами**, применяемыми в яхтостроении. Самым традиционным, самым дорогим и самым экологичным конечно же является **древесина**. Не всякая, а только отборная, так называемый **строевой лес**. Были времена, когда все корабли были только из дерева, а люди из железа. Теперь список названий новых материалов пополняется чуть ли не ежедневно (особенно для людей). Однако и сегодня деревянные яхты пользуются заслуженным уважением. Однако в наш век высоких технологий дерево для яхт является наиболее дорогостоящим материалом. Яхтенные дизайнеры



предпочитают иметь дело с более технологичными и дешевыми: **алюминиевые сплавы**, **сталь**, различные **синтетические материалы** и даже **армоцемент**. Секреты старинных технологий изготовления корпусов и рангоута из натурального дерева уходят в прошлое вместе с мастерами, владеющими этим искусством. Алюминий и его сплавы тоже недешево обходятся, поэтому не слишком распространены. Далее по цене следуют стали. А замыкают этот список стеклопластики и другие синтетические новшества.

Про армоцемент мы упомянули не для того, чтобы вы воспринимали его всерьез, а лишь с целью продемонстрировать свою эрудицию. Пусть на армоцементных яхтах ходят те, кто их строит. Это будет справедливо.

Для изготовления парусов и канатов синтетика оказалась непревзойденным материалом – не гниет и не рвется! Из натуральной парусины теперь шьют джинсы, а манильские и сизальские канаты нашли себе применение в отделке дамских сумочек.

Кроме явных достоинств, любой материал обладает рядом недостатков, которые быстро выявляет морская среда. И это не только всем известная **коррозия**. Дерево подвержено **гниению**. Его также пожирают **черви-древоточцы**. Стеклопластик страдает от осмоса. Алюминиевые сплавы и нержавеющие стали разрушает **электрохимическая коррозия**. Поэтому яхтенные дизайнеры применяют различные материалы и композитные конструкции, благо технический прогресс не дремлет.

Солнечные лучи тоже являются неблагоприятным фактором. Их разрушающее действие в первую очередь сказывается на парусах и покрытиях палубы. Но и бортам достается. Например, в тропиках борт яхты, окрашенный в темный цвет, может раскаляться до 170 градусов Цельсия! Поэтому яхтенные дизайнеры стремятся проектировать светлые окраски корпусов, в то время как в моде нынче темные.

На серийной парусной яхте вы скорее всего обнаружите – корпус из стеклопластика (при длине до 20 метров) или стальной (свыше 20 метров), отделку палубы **тиком**, внутренние помещения, облагороженные шпоном ценных сортов дерева (красное дерево, орех, вишня), такелаж из **нержавеющего троса**, мачту из **алюминие-магниевого профиля** и **дакроновые** паруса. В эксклюзивном (весьма дорогом) варианте корпус будет **алюминиевый**, **кевларовый**, из **многослойного деревянного шпона** или **композитный**, когда используются различные материалы. Отделка помещений с элементами натурального дерева, мачты из **углепластика**, паруса из **кевлара**.

Все без исключения материалы нуждаются в защите от влияния морской среды. Потому в яхтинге столь важное место занимают **покрытия** – **лаки** и **краски**. Для каждой поверхности существуют свои технологии. Подводная часть корпуса покрывается несколькими слоями **специальных грунтов, шпаклевок и необрастающими красками**. Иначе к середине сезона яхта "встанет". Деревянные поверхности нуждаются в **яхтенных лаках**, а тик – в **натуральных маслах**. Все технологии по нанесению покрытий требуют определенных погодных условий и высокой квалификации рабочих. Иначе все это вскоре отвалится. Мы вернемся к этой теме в главе, посвященной содержанию яхт. Технический прогресс добавил возможность нанесения синтетических покрытий на деревянные корпуса, что позволяет сочетать приятное с полезным.

Впоследствии любое изменение конструкции яхты подлежит дополнительному расчету и согласованию. Быстро это не делается. Например, если вы решите установить на палубе катер, то эта идея потребует месяца три на реализацию. Гоните в шею всех "специалистов", готовых оказать вам "услугу" и изменить конструкцию яхты без процедуры расчета и согласования. К добру такой подход не ведет, и тому есть масса примеров.

Опытные яхтсмены легко различают яхты, построенные в угоду владельцам (которые на самом деле в яхтинге новички) и спроектированные самими яхтсменами. Владельцы яхт зачастую гонятся за комфортом и дизайном, забывая, что самое главное в яхте – **безопасность**. К счастью, в проектировании яхт существуют жесткие правила, диктуемые требованиями классификационных обществ и страховых компаний. И хотя это обстоятельство многим яхтенным дизайнерам осложняет жизнь, яхтсменов это только радует.





Любая яхта прежде всего является сложным инженерным сооружением.



Так выглядит набор материалов для углепластиковой мачты.

А это только что изготовленная углепластиковая мачта, подготовленная для постановки на яхте.



Эта эксклюзивная парусная яхта построена в XXI веке. Тиковая палуба подчеркивает отсутствие многочисленных традиционных деталей оборудования. Яхта управляется экипажем с помощью компьютера. Видна часть углепластикового гика и кевларового грота.





Глава 3. КАК ХОДЯТ НА ЯХТАХ?

Название главы написано правильно. На яхтах *ходят в море*, а не плавают. "*Плавают*" сами знаете что...

Действительно, тут есть один малозаметный нюанс. Само *движение яхты* называют словом "*ходить*". А вот *передвижение яхты* (переход) уже можно называть словом "*плавание*".

Так вот, ходят в море в соответствии с *международными правилами*, руководствуясь *здравым смыслом* и *хорошей морской практикой*. Над всеми существующими правилами доминируют требования *безопасности мореплавания*.

Международные правила вам понадобится изучать лишь в том случае, если вы соберетесь получить сертификат на управление яхтой. До этого момента их будет соблюдать экипаж.

"Здравый смысл" мы воспринимаем как желание вернуться на берег целым и невредимым, всем экипажем и на исправной яхте.

Хорошая морская практика – неписаный свод законов, составленный поколениями моряков и яхтсменов. При написании этой книги мы руководствовались прежде всего именно "хорошей морской практикой".

Раз *безопасность превыше всего*, с нее и начнем. Следует помнить основное правило: **"МОРЕ ОШИБОК НЕ ПРОЩАЕТ"**, и все будет в порядке.

Морская стихия до поры до времени выжидает, словно присматриваясь к яхте, умеют ли там играть по правилам или же это дилетанты. Можно утверждать, что само море ошибок не совершает – ему достаточно наших собственных. Самая большая ошибка, которую может совершить человек, – это бросить вызов морю. Если с чем стоит бороться, так это с собственным незнанием, неумением, небрежностью, страхом и прочими субъективными факторами. Сразу оговоримся, что обоснованный страх на море штука полезная.

Один опытный моряк любил повторять: *"Человек, который не боится моря, быстро утонет, так как он выйдет в море однажды, когда не должен был бы выходить. Но мы боимся моря и то-нем лишь от случая к случаю"*.

К сожалению, никакая книга не заменит знаний, полученных на практике. И все же без теории не обойтись. Попробуем показать вам морские опасности, существующие в яхтинге. Возможные опасности можно разделить на грозящие яхте и угрожающие яхтсмену. Часто они совпадают.

Как мы уже упоминали ранее, наибольшей опасностью в море считается пожар. К счастью, человечество накопило огромный опыт борьбы с огнем. На любой яхте имеются средства пожаротушения – от привычных огнетушителей до автоматических сплинкерных систем. И все же проще предотвратить пожар, чем с ним бороться. Не курите во внутренних помещениях, не выбрасывайте окурки за борт (их ветром может закинуть обратно, например в открытый иллюминатор). Не бросайте использованные спички в мусор, сначала окуните их в воду и т.д. и т.п.

Короче говоря, бежать с горячей яхты некуда, и пожарная машина не приедет. Наличие неограниченного количества воды вокруг не спасает. Часто попытки использования забортной воды при тушении пожара приводят к затоплению яхты. Вот уж действительно – из огня да в полымя. Бойтесь бензиновых моторов, газовых баллонов и пьяных курильщиков.



Причиной пожара и других неприятностей может послужить попадание молнии. Утешает, что на большинстве яхт предусмотрены молниеотводы.

Но не всегда правила конструирования яхт так радуют. Например, ненадежный швертбот, катамаран либо тримаран, а также немореходный каютный катер, в случае заполнения их корпуса водой, обязаны оставаться на плаву, так как их конструкция выполнена непотопляемой (это довольно легко достигается). А вот килевая парусная яхта или солидная моторная остаются на плаву при заполнении корпуса водой права не имеют – они обязаны гарантировано затонуть, чтобы не представлять опасности для судоходства. И как бы парадоксально это ни звучало, такое требование выдвигают органы по надзору за безопасностью мореплавания и даже страховые общества. При проектировании крупных килевых и моторных яхт требование непотопляемости в расчет не принимают еще и по той причине, что это почти неразрешимая конструкторская задача.

Как при пожаре, так и при других **аварийных ситуациях** конечным результатом может оказаться **гибель яхты**. На этот случай она должна быть застрахована. Но чтобы получить страховое возмещение, необходимо, как минимум, добраться до берега. С этой целью яхты снабжены **индивидуальными и коллективными спасательными средствами**.

Не станем описывать их подробно. Вместо этого предлагаем нарисовать мысленную картину – мы с вами покидаем тонущую яхту (не дай Бог!) и при этом сумели воспользоваться всем спасательным имуществом, ни в чем не запутались и ничего не забыли (бывает же такое). В результате, удачно выполнив команду "покинуть яхту", мы с вами в спасательных жилетах находимся внутри надувного спасательного плота. Где-то рядом плавают электронный буй и подает сигналы бедствия на спутник, сообщая наши координаты. У нас в руках сигнальные ракеты – можно дать салют в честь такого благополучного развития событий. Ветром и течением плот несет по волнам, а мы начинаем распаковывать снаряжение, которое находится внутри плота, дожидаясь появления спасателей. От нас теперь требуется только дожить до их появления. Для этого в плот запаковано: **плавучий якорь** (чтобы нас не слишком быстро уносило в сторону), **спасательный круг** (если кто-то спросонья выйдет наружу прогуляться), **учебник по выживанию в море** (хорошо бы заранее выучить тот язык, на котором он написан), **два коротких весла**, **запас питьевой воды** по полтора литра на человека, **стакан из нержавеющей стали**, **консервный нож**, **черпак**, **две губки**, **электрический фонарь** в герметической упаковке, **четыре батарейки**, **две запасные лампочки**, **насос для подкачки плота**, **необходимый набор для аварийного ремонта плота и аптечка**.

Продукты питания, рыболовные снасти и дополнительный запас воды рекомендуется прихватить с тонущей яхты.

Для тех, кого настораживает наша ирония по поводу спасательных средств, приведем выдержку из "учебника по выживанию в море". Например, по использованию "двух коротких весел". Итак, "...нет точных технических рекомендаций о гребле на плоту. По-видимому, лучше всего грести, сидя по двое на бортовых камерах плота, повернувшись спиной к морю и работая синхронно. Люди, находящиеся на плоту, должны крепко держать гребцов за ноги, чтобы они не опрокинулись в воду. Важно, чтобы была синхронность в движениях, иначе плот будет кружиться вокруг себя". Конец цитаты. Остается добавить, что весь процесс гребли нужен, чтобы "...выбрать наиболее благоприятную и надежную зону причаливания". Подсчитаем, сколько народу для этого понадобится. Итак, на каждое весло по двое – четверо. Теперь, нужно "крепко держать гребцов за ноги". Одному двоих не удержать – итого восемь.

И все же плот способен спасти жизнь. Вот отрывок из воспоминаний супругов Батлер из Майами, продержавшихся на плоту 66 дней (приводим в нашем переводе с некоторыми сокращениями). "Через три недели после отплытия из Панамы наша яхта встретила с китами. Они начали ударять в борт яхты, и внезапно мы услышали шум воды из пробоины.



Даже на берегу спасательный плот выглядит не слишком внушительно.

Представьте себе его в бушующем океане...



Две минуты спустя яхта начала погружаться. Мы успели прыгнуть в спасательный плот и наблюдали, как яхта уходит ко дну. На двадцать дней нам хватило консервов, сухарей и воды, которую мы прихватили с яхты. Еще у нас была рыболовная снасть и опреснитель морской воды — две вещи, которые спасли наши жизни. Мы ловили 8–10 рыб каждый день и ели их сырыми. Затем леска порвалась, и мы остались без рыбы. Около двадцати судов проследовали мимо, но никто нас не заметил. Через 50 дней плот начал разваливаться. Мы уже не могли вставать. Но все закончилось благополучно. На 66-й день нас подобрало рыболовецкое судно и доставило в Коста-Рику".

Рекорд плавания на плоту поставлен супругами Бэйлей с яхты "Оралин". Они провели в Тихом океане 117 дней и остались живы.

Опытные яхтсмены знают настоящую цену спасательным средствам и руководствуются правилом **"не оставляй яхту до последней возможности"**. Надо учитывать, что в районах, рекомендованных для яхтинга, эффективно действует **береговая охрана**. Своевременно посланный сигнал бедствия будет услышан, и помощь придет незамедлительно. Как вы правильно поняли, лучше ее дожидаться на яхте, в каком бы состоянии она ни была. На плот есть смысл уходить перед затоплением яхты.

В сентябре 2002 года фрегат береговой охраны США обнаружил дрейфующую в Тихом океане 7-метровую парусную яхту с поломанной мачтой. На ее борту находился 62-летний яхтсмен, который пребывал в прекрасном физическом состоянии. Как оказалось, четыре месяца назад он вышел на небольшую морскую прогулку из калифорнийского города Лонг-Бич. Однако налетевший шквал сломал мачту, а радиосвязь оказалась неисправной. В результате все это время он дрейфовал в океане, собирая дождевую воду и ловя рыб и чаек. Остается добавить, что спасенный был крайне недоволен тем, что его поврежденную яхту перед уходом фрегата затопили.

Что может быть хуже затопления яхты? Только **падение за борт**. Особенно **ночью** и **при большом волнении**. Вот это случай почти безнадежный. Хорошо, если кто-то заметит это происшествие и подаст команду **"человек за бортом!"**. Тогда обученный экипаж действует автоматически. Маневр **"человек за бортом!"** является основным при приеме любых экзаменов по управлению яхтой. На этот же случай на корме яхты, рядом с местом рулевого, находится специальный спасательный круг с лампочкой и свистком. Его сразу бросят за борт в надежде, что упавший за него схватится. Лампочка при попадании в воду загорится автоматически, в свисток придется свистеть самому. При правильно выполненном маневре **"человек за бортом!"** потерпевший оказывается перед носом остановившейся яхты у подветренного борта. В противном случае шансы на успех найти упавшего человека никакие. Поэтому в свежую погоду все передвижения по палубе должны находиться под контролем. При этом используются страховочные пояса. Пассажирам из кокпита выходить не следует, а еще лучше находиться в салоне. Твердо запомните **главное правило яхтсмена: "Одна рука для яхты, а вторая — для себя"**.

В воде человека могут встретить различные опасности. Например, **морские хищные и ядовитые животные**, такие как:

Акулы (250 видов, из них, к счастью для яхтсменов, только 20 людоеды). Если она на вас нападет, то книга о "выживании на море" рекомендует "бить ее по носу, по жабрам и глазам". Также рекомендуется сделать вид, что это вы ее атакуете. Одновременно советуется "соблюдать спокойствие, избегать резких движений и удаляться медленно и постепенно". Как видите, ничего сложного в обращении с акулами нет.

Морские змеи (50 типов и все ядовитые). Они живут в теплых водах Индийского и Тихого океанов вблизи берегов. Не нападают на человека, пока он их не трогает, а, напротив, стараются убежать. Кусаются неохотно, но если укусят — мало не покажется.

Барракуды (длина до двух метров, в стае опаснее акул). Не следует купаться в ювелирных украшениях. Они привлекают своим блеском барракуд. По этой же причине не стоит купаться вместе с собачками.



Люди съедают акул намного больше, чем наоборот.



Морские скаты (весом до трех тонн и размахом "крыльев" до девяти метров). Они не агрессивны, но опасны в силу своих размеров и веса. Чтобы поближе познакомиться со скатом, надо на него наступить.

В отечественных морях, например в Черном, водятся младшие братья – **"морские коты"**. Наступив на такого "кота", получите от удара его хвоста с шипом на память рваную, болезненную и долго не заживающую рану.

Самые крупные скаты вида **"манта"** обитают во всех теплых морях (включая Средиземное) и тропических зонах океанов. Их еще называют **"морскими дьяволами"** или **"акулами, расплюснутыми катком"**. Почему-то им доставляет удовольствие резвиться у поверхности моря в компании себе подобных. В принципе для человека их игры не опасны, но вас вполне могут напугать их прыжки над водой. В полете они развивают скорость до 70 километров в час и пролетают над поверхностью воды до семи метров. Падение такой туши на яхту вряд ли кого обрадует, хотя это приличный запас еды.

Мурены (120 видов). Самые крупные вырастают до трех метров длины и достигают 50 кг весом. Окраска у них самая разнообразная, но зубы у всех одинаково острые. Единственная рыба, которая умеет завязываться узлом. Не знаю, кто их этому научил, наверное, осьминоги, которых едят мурены. По виду похожи на угрей, но не угри. Проявляют агрессивность, когда лезут в их норы. Не рекомендуем лезть в чужие норы. Это касается не только мурен. Съесть человека мурена не может при всем желании, а вот укусить – запросто. Зато люди мурен едят, их мясо съедобно, но не у всех – некоторые виды ядовиты. Вернее, ядовита их кровь. Умоляем вас, не пейте кровь мурен!

Рыба-меч. Водится в тропических и субтропических водах, но можно встретить и в Черном, Азовском и Баренцевом морях. Самая быстроходная рыба (скорость до 130 км/час), так что не пытайтесь от нее удрать. Длина до 4,5 метра, весит до 500 килограммов. Если ее побеспокоить, она без колебаний нападает на яхту. Если ее не беспокоить, она все равно может напасть.

То, что мы называем "мечом", на самом деле верхняя челюсть. Зубов у меч-рыбы нет, так что вся надежда на верхнюю челюсть. Ею она прокалывает свои жертвы, неистово бьет их, чтобы оглушить, и только потом заглатывает.

У меч-рыбы вкусное мясо, и поэтому ее вылавливают в достаточно больших количествах. Кроме того, она является излюбленным объектом спортивной охоты.

Эта рыба имеет нехорошую привычку нападать на шлюпки, яхты и даже на крупные суда. Откуда такая агрессивность? Ученые пока ничего не придумали. А мы считаем, что это от безнаказанности, поскольку, нанося удары другим, сама рыба от удара не страдает: у основания ее меча находятся ячеистые полости, заполненные жиром и смягчающие силу страшного удара. Своим мечом (до 1,5 метра) рыба бьет в 15 раз сильнее, чем молотобоец кувалдой. Известен случай, когда этот меч пробил медную обшивку судна толщиной 2,5 см и дубовые доски толщиной 37 см, выйдя с другой стороны. В XIX веке английское страховое агентство Ллойда даже выплатило владельцам одного судна несколько тысяч фунтов стерлингов за повреждения, нанесенные корабельной обшивке меч-рыбой.

Но при атаке яхты справедливость торжествует. Меч застрянет в обшивке и обломается. Помните слова Александра Невского: **"Кто к нам с мечом придет..."**

Медузы (700 видов). От них желательно держаться подальше. Только специалист может отличить один их вид от другого. Среди множества разновидностей медуз есть совершенно безобидные, но есть несколько видов, представляющих угрозу для здоровья и даже для жизни человека. Самые опасные тропические **"морские осы"**. От их "укуса" смерть может наступить за несколько минут. В северных морях (Белое, Баренцево и др.) наиболее опасны цианеи. Почти



Киты страшны не столько людям, сколько их яхтам.



У мурен очень быстрая реакция.





Морской скат не обращает внимания на людей, пока на него не наступят.

тайте рассказ Артура Конан-Дойла "Львиная грива". Автор служил судовым врачом и со знанием подробностей излагает материал о медузах.

У побережья Австралии наблюдается резкий рост численности колоний медуз под названием "*Irukandji*" – маленьких, но смертоносных. Они представляют серьезную опасность. Только в 2002 году от этих медуз пострадали более двухсот человек. Но еще более пугающим представляется тот факт, что ученые пока что не способны справиться с ядом *Irukandji*, который приводит к внезапному повышению кровяного давления и сердечного ритма. Симптомы поражения этим ядом следующие: вначале пострадавшего беспокоит незначительный зуд, примерно через тридцать минут начинаются судороги, боль в желудке и спине, а затем возникают проблемы с сердцем и легкими.

В настоящее время правительство Австралии уже предприняло некоторые шаги в плане борьбы с медузами: в частности, только на поиск противоядия было выделено около шестидесяти тысяч евро. Однако результатов пока что нет.

Человек, в свою очередь, представляет опасность для медуз. Вот вам рецепт "Хрустальное мясо" из китайской кухни. "*У пойманной медузы удалить ротовые лопасти, промыть зонтик и засолить поваренной солью с квасцами. Использовать как добавку к салатам, а также как самостоятельное блюдо в вареном и жареном виде. Специи по вкусу*". Кушайте на здоровье!

Ядовитые рыбы. Их достаточно много. Например, самой ядовитой рыбой не только наших морей, но и всего Европейского континента является "*морской дракончик*", или "*скорпион*". В Черном море и Керченском проливе он достигает 36 см в длину. В западной части Балтики обитает похожее создание – "*малый морской дракончик*" (12–14 см). Образ его жизни и повадки такие же, как у скорпиона. Морской дракончик имеет коричневатую-желтоватую спину, испещренную темными рваными полосками, и светлое брюшко. Тело его сжато с боков, глаза посажены высоко, сближены и смотрят вверх. Рыба живет у дна и часто зарывается в грунт так, что видна одна голова. Если случайно наступить на нее босой ногой или схватить рукой, она, защищаясь, вонзает в тело "обидчика" острые ядовитые колючки. Последствия поражения могут быть различными. Сначала чувствуется жгучая боль в месте повреждения. Кожа в области ранки краснеет, появляется отек, развивается омертвление тканей, головная боль, лихорадочное состояние, обильное потоотделение, боли в сердце, ослабляется дыхание. Может наступить паралич конечностей, а в наиболее тяжелых случаях смерть. Однако обычно прогноз для жизни и здоровья благоприятен. Все явления отравления проходят через 2–3 дня, но в ране обязательно развивается вторичная инфекция и вялотекущая (до 3-х месяцев) язва.

Есть такая разновидность тропической кефали, как "*султанка*". Еще в Древнем Риме она считалась деликатесом. На базаре за нее давали столько же серебра, сколько весила сама рыба. Однако иногда эти рыбы становятся ядовитыми, питаясь какой-то сезонной пищей. И тогда у людей, отведавших этот деликатес, возникает странное заболевание. Вдруг появляются галлюцинации, кошмарные видения, затем развивается сонливость, переходящая в длительный сон, после чего происходит выздоровление.

Известно еще несколько видов морских тропических рыб, вызывающих отравления, сопровождающиеся кошмарами, жжением в горле, мышечной слабостью и частичным параличом ног. Симптомы могут появиться уже через 10 минут после того, как опасная рыба будет съедена. Случаи массового отравления зарегистрированы в Японии, на Гавайских островах и в других прибрежных странах.

Чтобы предотвратить несчастные случаи, советуем не брать незнакомую вам рыбу голыми руками. И не есть ее конечно же.

Морские ежи. Еж он и в море еж. Опасен он своими колючками, так же как некоторые морские звезды. К тому же их хрупкие иголки при уколах легко ломаются и остаются в теле человека. Вытянуть колючки непросто. Встреча с ними грозит при высадке на берег. Пользуйтесь специальной обувью для купания.

Этот список можно продолжить, но позволим себе заметить, что любой, при желании, сможет найти приключения даже там, где их не должно быть. Поэтому не станем вас пугать *австралийскими большими черепаками*, которые, оказывается, "*защищая свои яйца, могут укусить своим большим беззубым ртом*". Каждый защищает свои яйца как может... То же касается и *ги-*



гантских двустворчатых моллюсков тридакна (длиной более одного метра и весом в полтонны), которые водятся на коралловых рифах Индийского и Тихого океанов. У ныряльщика, засунувшего руку между створок такого моллюска, есть пара секунд, чтобы передумать и заняться чем-то более конструктивным.

В общем случае применима народная мудрость: **"Не зная броду, не лезь в воду"**.

Также нужно вспомнить о таких легендарных чудовищах, какими являются всякие **гигантские спруты и кальмары**. В январе 2003 года французские яхтсмены, принимавшие участие в кругосветной гонке на приз памяти Жюль Верна, утверждали, что встретились с одним из самых загадочных морских животных – гигантским кальмаром.

По словам яхтсмена Оливье де Керсуасона, головоногое чудовище присосалось к корме их яхты через несколько часов после того, как французская команда вышла из Бретани.

Однако яхтсмены заметили кальмара лишь около берегов Португалии. В интервью корреспондентам капитан Оливье рассказал детали этого нападения:

"Сначала я, выглянув в иллюминатор, увидел огромное щупальце. Оно было толще моей ноги, и было件нятно, что кальмар изо всех сил тянет нашу яхту в море. Нам было совершенно нечем его отпугнуть, и я даже не представляю себе, что бы мы делали, если бы кальмар оказался более агрессивным. Не с перочинными ножиками же на него идти", – заметил Оливье.

По словам яхтсмена, еще два щупальца заблокировали руль корабля. Однако, как только лодка остановилась, кальмар ослабил хватку и через некоторое время скрылся в глубине океана.

Гигантский кальмар – самое крупное из морских беспозвоночных. Отдельные особи достигают в длину 18 метров. О гигантских кальмарах писали многие беллетристы, в том числе и сам Жюль Верн. Эти головоногие не раз попадались в сети рыболовецких траулеров. Находили их и на пляжах многих прибрежных государств. Ученые зарегистрировали всего 250 случаев встречи людей с этими животными, и лишь немногие видели кальмаров живыми.

В июле 2002 года на одном из австралийских пляжей был обнаружен гигантский кальмар длиной 15 метров. Год назад рыбаки, промышлявшие у берегов Шотландии, поймали кальмара, длина которого примерно равнялась росту взрослого мужчины.

И все же более реальная опасность для любого человека в воде – **гипотермия** (переохлаждение). Вода поглощает тепло в 25 раз быстрее, чем воздух. Человек с хорошим здоровьем, среднего возраста, нормально одетый, плавающий в спасательном жилете (не прилагая физических усилий), продержится в воде с температурой от 15 до 20 градусов Цельсия не более 12 часов. Почти во всех морях мира воду можно классифицировать как **"холодную среду"** для человеческого организма. Низкая температура воздуха, как вам известно, способна вызвать обморожение. Поэтому на яхте так важно быть одетым "по сезону". Как утверждают англичане: **"Не бывает плохой погоды, бывает плохая одежда"**. А уж больших специалистов в плохой погоде, чем англичане, быть не может.

Яхтенной одежде стоит уделить особое внимание. К счастью, современная яхтенная индустрия уделяет достаточное внимание этой проблеме. К делу привлечена наука, и яхтенная одежда наших дней поражает нас своим удобством, комфортом, прочностью и функциональностью. Где все это было в пору нашей юности? Впрочем, тогда у нас все равно денег на такую одежду не нашлось бы. Да и сегодня у многих профессиональных яхтсменов не хватило бы средств на полную боевую экипировку. Поэтому на гонках снабжают экипаж комплектами яхтенной одежды фирмы по ее производству. Это им служит лучшей рекламой.

Для любителей яхтенного стиля в одежде создаются коллекции для повседневного ношения на берегу. Такую одежду легко распознать по следующим специфическим признакам. "Двойная застежка". Вначале куртка застегивается на молнию с двумя замками (можно расстегивать как сверху, так и снизу), а затем еще раз на молнию или на кнопки, пуговицы, липучку и пр. Таким образом достигается герметизация. Чтобы вода не затекала за шиворот, кроме капю-



Авторы книги, застигнутые фотографом за рыбной ловлей с борта яхты в Тихом океане.





К хорошей яхтенной одежде привыкаешь быстро.

при попадании света на него ночью (на случай падения за борт).

Под такую верхнюю одежду при похолодании одевается специальная поддевка, а под нее белье. На голову натягивается шерстяная шапочка, на руки перчатки без пальцев, на ноги сапоги (но не кирзовые, а мягкие, как тапочки, из водонепроницаемой ткани или специально обработанной кожи), сверху надевается жилет и страховочная сбруя. Все, теперь "клиент готов к труду и обороне". Между вахтами всю эту амуницию полезно подсушить, конечно, если есть такая возможность.

Такая одежда с успехом служит и на берегу, во время прогулок с собакой под проливным дождем и в штормовую погоду у моря. Все другие варианты не выдерживают сравнения.

Настоящие палубные туфли всегда сделаны вручную, из цельного куска кожи и выглядят определенным образом. Они имеют яхтенный вид, очень удобны в носке (носят их на босую ногу), практичны – совершенно не боятся морской воды и не скользят на мокрой палубе. Недостаток у них один – высокая цена (200–500 условных единиц в зависимости от фирмы).

Яхтсмены советских времен не имели доступа к настоящей яхтенной одежде и по своему внешнему виду в море и на берегу напоминали цыганский табор. В ход шли старые женские кофты, поеденные молью, изношенные "пасхальные" брюки, фуфайки и ватники (нежно именуемые "гнидниками"), военная форма времен Второй мировой от всех видов войск и т.п. В лучшем случае это были тельняшки, приобретаемые у курсантов мореходных училищ "за бутылку". Водонепроницаемая одежда тоже добывалась по случаю: в моде были мешковатые рыбацкие костюмы, резиновые костюмы химзащиты (спасибо ГО) и костюмы аквалангистов, которые одевались с помощью двух человек.

Во время соревнований в торжественный момент поднятия флага все надевали спортивные трикотажные костюмы, заботливо прибереженные для такого случая, а потом переодевались во всякое старье. Во избежание психологических травм бытовало мнение, что такая одежда является особым яхтенным шиком. Поскольку все это безобразие длилось несколько десятилетий, то многие советские яхтсмены (за исключением выездных членов сборной СССР, конечно) уверовали в подобное положение вещей. Навестите любой яхт-клуб СНГ сегодня, и вы в этом убедитесь. Обязательно встретите какого-либо "динозавра советского парусного спорта", одетого как партизан в концлагере накануне Дня Победы.

Из всего перечисленного сегодня продолжают служить верой и правдой только тельняшки (спасибо курсантам). После открытия "железного занавеса" наша яхтенная публика имела удовольствие шокировать опрятных и нарядных западных яхтсменов своим непритязательным гардеробом. Иногда нервы у организаторов соревнований не выдерживали, и тогда всех советских яхтсменов одевали с головы до ног за счет слаборервных спонсоров.

Справедливости ради надо признать, что поговорка **"Встречают по одежке, а провожают по уму"** в отношении советских яхтсменов полностью оправдывалась. Нашим людям прощались нищенская одежда, плохие манеры и незнание иностранных языков. Глядя на то, какие результаты показывали люди на яхтах, сделанных топором и питающиеся на 40-градусной жаре консервами типа "завтрак туриста" (ни рыба, ни мясо), наши зарубежные коллеги проникались сочувствием и уважением. К сожалению, известно немало случаев, когда наши яхтсмены злоупотребляли этими добрыми чувствами наивных обитателей заморских марин. Но давайте вернемся к объективным опасностям яхтинга.

Кроме холода яхтсмену угрожает **перегрев** от солнечной радиации. В легком варианте это заканчивается **ожогом кожи**, в более тяжелом – **тепловым ударом**. В любом случае это неблагоприятные для организма последствия. Тем, кто впервые отправляется в поход на яхте, необходимо помнить, что на воде действует **эффект зеркала**, когда солнечные лучи отражаются от поверхности и удваивают свое воздействие на человека. В **тропических широтах** организм подвергается постоянному перегреву (даже на яхтах с кондиционированными помещениями). В результате наступает **обезвоживание** и **ухудшение кроветворной способности** организма. **Морская медицина** официально предлагает для борьбы с этими явлениями замечательный способ. Моряку в тропиках полагается полбутылки **сухого красного вина**. На флоте это называется **"тропическое довольствие"**. В связи с глобальным потеплением климата считаем полезным такое удовольствие и в более прохладных широтах. Главное, не ошибиться в дозах.

Для новичка, при всем комфорте, яхта представляет собой зону **повышенного травматизма**. Здоровое желание ходить по яхте босиком при ухудшении погоды тут же перерастает в искалеченные пальцы ног. Поэтому на ходу на яхте принято ходить в палубной обуви. Такая обувь достаточно стильная. Многие носят ее и на берегу. Это дело вкуса. Но на палубе она обязательна, если у вас нет желания внезапно оказаться за бортом.

На парусной яхте надо беречь также голову от **ударов гика** (не лишнее напоминание), поскольку каски на голову не предусмотрены. Опытные яхтсмены вывели для себя такое правило: **"идешь по яхте или стоишь, держись рукой за что-нибудь надежное; остановился – сядь; устал сидеть – ложись"**. Другими словами – без необходимости по палубе не передвигаются, постарайтесь это запомнить.

Вам очень повезет, если среди экипажа или пассажиров кто-нибудь имеет медицинское образование. Если нет, то в вашем распоряжении только судовая аптечка (она похожа на автомобильную) и некоторые обязательные познания по оказанию скорой неотложной помощи у экипажа. Курс яхтенных рулевых включает в себя соответствующий раздел (4–6 часов учебы).

Бродячий голливудский сюжет **"смерть под парусом"** может быть реализован на яхте весьма нестандартным способом – **человек, поднимающий вручную якорь в грозу**, подвергает себя смертельной опасности.

От травм, падения за борт, переохлаждения и перегрева можно уберечься. Хуже дело обстоит с **морской болезнью**. Официальная медицина считает, что **"большинство людей подвержены морской болезни"**. Мы же беремся утверждать, что ей подвержены все. Вот только степень воздействия разная. Симптомы морской болезни очень напоминают результаты визита налогового инспектора – **головная боль, холодный пот, тошнота**. Из всех рекомендаций по преодолению этого состояния считаем наиболее действенными следующие. Оставайтесь на свежем воздухе и обязательно чем-нибудь займитесь. При первой возможности начинайте пить и есть. Даже у опытных яхтсменов возникает некоторая тошнота, но она проходит на следующий день. Мы уверены, что очень многое зависит от **психологического состояния**. Помните – летальных исходов при морской болезни не бывает!

Оказывается, в Советском Союзе в программу подготовки космонавтов входили прогулки на яхтах в штормовую погоду. Поводом для этого стал случай с космонавтом Гречко, которого друзья пригласили покататься на яхте по штормившему Онежскому озеру. Болтанка на коротких озерных волнах, называемых яхтсменами "забором", оказала неожиданно резкое воздействие даже на человека, прошедшего знаменитую "центрифугу". С тех пор и стали вывозить космонавтов на штормовую водичку.

Трудно переоценить значение психологического состояния в море. Мы уже упоминали, что страх как механизм психической защиты – состояние естественное и нормальное. Он обостряет чувства, мобилизует резервы организма и увеличивает физические силы. Но все хорошо в меру. Когда страх перерастает в панику – недалеко до беды. В состоянии паники у людей теряется ясность мысли и наступает отчаяние с агрессивным **"стремлением к самовыживанию"** любой ценой. При этом результат зачастую достигается прямо противоположный.

Приведем пример из личного опыта. В критической ситуации, когда пришлось бороться за жизнь, двое из восьми членов экипажа впали в панику, предпочли лечь на койки и приготовились к смерти. Благополучный конец похода был достигнут лишь в результате усилий остальных (в том числе двоих, сильно страдавших от морской болезни). К слову сказать, люди, у которых сдали нервы, не были новичками в море, но в такой сложной ситуации оказались впервые.



Человек в море быстро признает свою беспомощность перед стихией. Одна испанская половица гласит: *"Достаточно одной ночи, проведенной в бушующем море, чтобы сделать из атеиста верующего"*. Как с этим не согласиться? В морском страховании применяется термин *"непреодолимая сила стихии"*. Этими словами в своем морском протесте капитан описывает причины повреждений или аварии. Лучше не скажешь – против стихии можно протестовать, но трудно противостоять.

Иногда в море происходят события, не поддающиеся логике. До сих пор не выяснены причины трагического случая на Азовском море в 1989 году. В последнее воскресенье июля этого года в Жданове в торжественной обстановке (праздновали День Военно-Морского флота) был дан старт учебно-тренировочного похода городского клуба юных моряков вдоль побережья Азовского моря. Флагманом похода служил швертбот "Мариуполь" под управлением опытного рулевого первого класса. Вторым вымпелом этой "эскадры" был шестивесельный ял, имеющий парусное вооружение. Кроме командора в походе участвовали девять юношей в возрасте от 14 до 18 лет, десятилетний мальчик и семнадцатилетняя девушка. Все умели плавать, имели опыт хождения под парусами по Азовскому морю. Стояла теплая солнечная погода, маршрут пролегал вдоль берега по мелководью в знакомых местах и был действительно "детским" по уровню сложности. По бедности радиосвязь отсутствовала, но были спасательные жилеты и круги по числу участников.

Азовское море известно своими "глубинами". В Таганрогском заливе, куда отправилась детская экспедиция – глубины менее пяти метров, берег окаймлен отмелью, на которой разбросаны банки с глубинами 0,9–1,8 метров. Эти места известны водоворотами, изменяющимися течениями скоростью до 8 узлов, подводными ямами и прорвами. Однако реальной опасности для экспедиции вроде бы не существовало. Тем не менее поход длился всего двое суток. На третьи сутки проснувшиеся среди ночи на "Мариуполе" десятилетний Сергей и семнадцатилетняя Светлана обнаружили исчезновение остальных членов его экипажа. Швертбот сидел на мели, впрочем, набежавшая волна его вскоре с мели сняла. Недалеко виден был ял, но на их сигналы и крики никто там не реагировал. Чтобы не удаляться от яла, отдали якорь. Когда рассвело Сергей сумел завести дизель (он видел, как это делали взрослые), и они подошли к ялу. Он стоял на якоре, но с поднятым парусом. Внутри на банках была аккуратно разложена одежда ребят и стояла открытая банка сгущенки. И никаких следов людей.

При хорошей погоде, без каких-либо видимых причин, не поднимая тревоги, со швертбота и яла одновременно пропали 10 человек! Вскоре их тела прибило к берегам залива. Экспертиза показала смерть в результате утопления.

Оставшиеся один мальчик и девушка подавали сигналы о помощи проходившим мимо на моторках рыбакам, но на них не обращали внимания. Наконец они сумели добраться до берега самостоятельно, ведь поход был детский...

Причины трагедии до сих пор не установлены, несмотря на многочисленные "комиссии", которые так любят у нас создавать и эффективность работы которых хорошо всем известна. Известно также, что история трагедий повторяется, но уже в виде фарса, что и случилось через 13 лет.

Как вы уже догадались, все произошло на том же Азовском море в Мариуполе. Яхта была все та же – "Мариуполь" и была приписана все к тому же "Клубу юных моряков"! Рассчитанный на максимальное число 12 человек на борту, парусный швертбот (1983 года постройки) с 13-сильным двигателем утонул на пятиметровой глубине жарким летом, в солнечный день 29 июля 2002 года при тихой погоде. И при этом погибло пять человек! События развивались по совковой схеме использования яхт для катания пассажиров. Экипаж яхты в составе пяти человек (плюс 20-летняя дочь капитана и 15-летний сын владельца яхты) подошел к пригородному пляжу и предложил отдыхающим "катание на яхте". Желающих "получить удовольствие" всего за 5 гривен (меньше одного американского доллара) набралось много, но на швертботе смогло вститься 38 человек, среди них пятеро не умеющих плавать! Борту швертбота едва выступали над водой. Отойдя на пятиметровую глубину, капитан разрешил всем купаться в условно чистых водах Азовского моря. После купания все благополучно забрались на швертбот, капитан завел движок и начал поворот на обратный курс. При этом перегруженный швертбот опрокинулся, и все оказались в воде. Набрав в корпус воды, "непотопляемый" швертбот затонул! Над водой осталась торчать верхняя часть мачты, за которую цеплялись люди. На всех имелся единственный спасательный круг и два жилета. Через час вынужденного купания на берегу заподозрили неладное. Спасательная служба в этом районе купания исчезла вместе с СССР. Поэтому спасать людей отправились добровольцы на... морских мотоциклах. Если бы не они, жертв бы-

ло бы намного больше. Утонули все, кто не умел плавать. Капитан швертбота добрался до берега первым и сбежал. Расследование установило, что швертбот не имел документов на право выхода, а причал, с которого он уходил в море, был давно закрыт властями. И капитану, и владельцу яхты суд определил по четыре года тюремного заключения.

У наших яхтсменов и моряков существует традиция – третий тост произносят **"за тех, кто в море"** и пьют (не чокаясь) со словами "об палубу и в трюм". Говорят, что переняли эту традицию у древних греков, которые на пирушках первую чашу пили за живых, вторую – за мертвых, а третью – за тех, кто в море, поскольку никто с уверенностью не мог сказать, к которым их в данный момент следует отнести. С тех пор мало что изменилось.

Как вы уже догадались, все яхтсмены и моряки – народ суеверный. Отсюда стремление защитить себя с помощью потусторонних сил. У православных покровителем мореплавателей считается **Николай Угодник**. Его икону вы обнаружите на любой российской, украинской или греческой яхте. Правда, рядом "на всякий случай" может соседствовать какой-нибудь мусульманский амулет "от сглаза" или что-то в этом роде.

Но, как говорится, на Бога надейся, а сам не плошай. Морские байки составляют своеобразный пласт фольклора и в море неплохо помогают скоротать часы вахты. При этом они содержат полезную информацию, которую официально называют **хорошей морской практикой**. Хорошая морская практика – это своеобразный сплав опыта многих поколений моряков и яхтсменов, замешанный на здравом смысле и здоровом чувстве опасности. Так, например, одно из правил гласит: **"считай себя к опасности ближе"**. Другими словами, если вы не уверены, насколько реальна опасность – считайте, что она есть на 100%. Можно определить это и так – если ничто не предвещает опасность, но душа неспокойна – насторожись. Интуиция никогда не обманывает. Поэтому не смейтесь над "заскоками" опытных капитанов. Их "чужачества" могут когда-нибудь спасти вам жизнь.

Кроме хорошей морской практики, есть еще и "народные приметы" и поговорки. Одна из примет говорит, что **"нельзя свистеть на яхте – накличешь бурю"**. Сами мы в это не верим, но на всякий случай не свистим. Экипажу свистеть не запрещаем. Правда, после первого шторма число "свистунов" резко сокращается. А вот традиционное морское пожелание **"попутного ветра и семи футов под килем!"** вполне объяснимо. Парусные суда прошлого, вооруженные прямыми парусами, плохо лавировали (ходили против ветра). Поэтому попутного ветра могли дожидаться месяцами. Семь футов (чуть больше двух метров) – безопасная глубина под килем для прохода над мелями.

Помимо **практики** хождения на яхтах есть еще **этика** и **эстетика**. И хорошо, когда на яхте и в ее экипаже царит гармония этих понятий. Поясним это на простом примере. Вернемся к ношению обуви на яхте. Ни один уважающий себя яхтсмен не зайдет на чужую яхту, не сняв обувь у трапа, даже если это королева страны. И здесь нет преувеличения. Листая яхтенные журналы, вы обнаружите фотографии именитых персон на **бот-шоу** (яхтенных выставках). Иногда таких важных посетителей фотографируют на борту какой-либо яхты, на которую они "взойти соизволят". Естественно, такие персоны будут одеты в парадные костюмы, но присмотритесь – на яхте они будут стоять **в парадном костюме и босиком, даже дамы**. Это этическая сторона проблемы. О практической стороне я упоминал ранее, рекомендуя носить палубную обувь для предупреждения травматизма ног на ходу яхты. Эстетика здесь в том, что это именно **палубные туфли**.

Знаменитая итальянская трехмачтовая гафельная шхуна "Ля Кроче Дель Зюд" (Южный Крест) была построена в 1931 году. Она строилась как семейная резиденция для семейства богатого фабриканта минеральных вод и лекарственных препаратов Энцио Гранелли. Шхуна была построена в стиле американских и английских шхун начала века и отделана с присущим итальянским верфям шармом. Ореховые панели на переборках, кожа на мягкой мебели, хрусталь и антикварная бронза украшали ее интерьеры, на которые не жалели сил и средств. Ее размеры (длина – 42, ширина – 7,76, осадка – 4,6 метра, водоизмещение – 178 тонн, площадь парусов 653 квадратных метра) позволяли семейству Гранелли-Менести с комфортом проводить время, вояжируя в водах Венецианского залива и вдоль сказочного побережья Далмации.

Так вот, в годы Второй мировой войны немецкое командование реквизировало красавицу-шхуну в Венеции и разместило на ее борту ставку офицеров германского военно-морского флота. Джузеппе Менести (наследник сеньора Гранелли), переживая за свое будущее наследство, тайком пробирался к стоянке шхуны и наблюдал за военными моряками. Он был поражен – старшие морские офицеры, прежде чем зайти на шхуну, снимали сапоги и надевали тапочки! Поразился и мы.



В мае 2002 года президенты Путин и Кучма во время встречи в Сочи обсуждали газовые проблемы между Россией и Украиной. Символично, что местом для переговоров была выбрана моторная яхта "Валерия", принадлежащая одной из структур Газпрома. (Валерия – имя супруги руководителя этой структуры.) Путин с Кучмой беседовали на верхней палубе, а потом спустились в зал, где им был подан легкий ужин – рыба, овощи. Во время этой встречи произошел любопытный случай, поданный журналистами как забавный анекдот. Дело в том, что накануне приезда Путина и Кучмы охрана, осматривая "Валерию", строго-настрого предупредила экипаж, который ходил по яхте босиком, чтобы они не вздумали заставить президентов снимать обувь. Однако, когда гости взойшли по трапу, ВВП, знающий правила поведения на яхтах, задал вопрос: "У вас, наверное, принято разуваться?"

Экипаж, следуя инструкции, молчал как рыба. Путин, ни слова не говоря, снял туфли. А за ним это вынужден был сделать и Кучма. Так что встреча прошла не только "без галстуков", но и "в носках".

Воспитанные в хороших традициях яхтсмены всегда поприветствуют экипаж встречной яхты – помашут рукой. Невоспитанные, обогнав идущую тем же курсом яхту, покажут с кормы конец, как бы предлагая буксировку. Не принято перекрикиваться с яхты на яхту, для этого есть радиосвязь. Неприлично плевать за борт. Ни в коем случае нельзя уходить в море, не убрав из-за борта **кранцы**. Заходя в марину – не забывайте вывешивать кранцы за борт.

Кранцами называют специальные амортизаторы в виде цилиндрических, шарообразных или прямоугольных подушек (чаще всего надувные). На стоянках их обязательно вывешивают за борт яхты, предотвращая повреждения бортов от касаний к причалу или соседним яхтам.

Принято помочь экипажу яхты, пришедшей с моря, в швартовке. Не спешите предлагать мелочь "на чай" человеку в шортах на берегу, принявшему у вас швартов. Вполне возможно, что это его яхта стоит рядом у причала и стоимость ее поболее, чем вашей. А "человек в шортах", как всякий нормальный яхтсмен, запросто прервал ужин, чтобы помочь в швартовке соседям.

Нельзя подниматься на борт чужой яхты, не спросив разрешения, и т.п. На стоянках в маринах принято пользоваться береговыми удобствами (душ и туалет есть в каждой марине). При стоянках в необорудованных местах или на якоре продолжают пользоваться яхтенным санузлом, но перед этим его переключают на сбор стоков в изолированную цистерну. Иначе все уютные бухточки были бы уже загажены.

Мы не ставим своей целью перечислить все писанные и неписанные нормы и правила поведения на яхте. Важно предупредить, что они существуют, и в большом количестве. Изучать их лучше всего на практике.

Завершить эту главу хотелось бы несколькими **практическими советами**. Они для тех, кто собирается на яхте в море впервые. Что взять с собой? Не берите чемоданы (для них не найдется места), возьмите мягкую сумку из прочной ткани. Существуют специальные – **яхтенные сумки**, из непромокаемой ткани и с множеством удобных карманов. Кроме обычных вещей вам пригодятся спортивный шерстяной костюм, пляжное полотенце, шерстяные свитер и носки, кепка с козырьком и шапочка без козырька, **непромокаемый костюм** и палубная обувь. Неплохо иметь шорты ниже колен с карманами для всякой всячины. Если вы носите очки, запаситесь салфетками для протирки стекол их постоянно будет забрызгивать. Не забудьте очки от солнца и защитный крем от загара. Если у вас есть приличный бинокль, возьмите, пригодится. На всякий случай напомним про фотоаппарат и купальный костюм. Больше вам ничего не понадобится. На приличной (тем более на чартерной) яхте все остальное должно быть.

Непромокаемый костюм (непром или непромоканец, так его называют яхтсмены) – незаменимая вещь в море. На яхте принято каждому иметь свой, по вкусу и размеру. Вещь не дешевая. Если соберетесь купить, то берите проверенного качества. Посмотрите на фотографии яхтсменов-профессионалов в море и найдете названия нужных фирм. В таком костюме (полный боевой комплект поначалу вам не нужен, возьмите отдельную куртку и брюки) вам никакая непогода не страшна.

Если ваше здоровье требует специальных лекарств, то берите их с собой в нужных количествах (с запасом), в море аптек нет. Хорошо иметь с собой наличные деньги в местной валюте. Банкоматов на побережье может не оказаться. Если вы патриот своей фирмы или клуба, возь-





Кранцы вывешивают за борт еще на подходе к причалу.

мите с собой его вымпел, вам разрешат его *поднять под левую краспицу* (элемент жесткости на мачте).

О *флагах на яхте* надо сказать особо. Всех их вы не скоро запомните. Для начала достаточно знать, что флаг страны, где яхта зарегистрирована, носится на корме. Под правой краспицей (в обязательном порядке) носится флаг страны, в чьих территориальных водах яхта находится. Под левой краспицей поднимаются любые флаги, по же-

ланию экипажа (клуба, компании, стран гражданства экипажа и т.д.). Поднимают флаги в 8 часов утра и снимают их после захода солнца. К сожалению, в наше время можно увидеть флаги, продолжающие быть поднятыми на яхте ночью. Ничего страшного при этом произойти не может, но свидетельствует о безграмотности и недисциплинированности экипажа.

Да, и прихватите с собой эту книгу. В конце, в приложениях, мы добавили "*Англо-русский словарь яхтенных терминов и выражений*", а также "*Словарь яхтенных терминов*" на русском языке. Уверены, что это вам обязательно пригодится. Теперь вы готовы к выходу в море. Но перед этим необходимо подумать о маршруте плавания.

Изучать правила поведения на яхте лучше всего на практике.





Глава 4. КУДА НА ЯХТАХ ХОДЯТ?

Пора определиться, где происходит все то, что мы называем **яхтингом**. Для этого предлагаем провести деловую игру. Предположим, так или иначе вы прошли начальную стадию и готовы к **проработке маршрута** будущего **круизного плавания**. Любое плавание должно преследовать определенную цель. Пусть нашей целью будет **подготовка к отдыху на яхте в будущем году**. Давайте совершим виртуальное путешествие из привычного для нас климата в жаркие страны в поисках приемлемых вариантов.

Но вначале немного о том, что означает **маршрут** в яхтинге. Маршрут плавания может быть **повторным** – проходить в обе стороны по одному и тому же пути – и **круговым**, с возвращением другим путем. Может также быть маршрут **в одну сторону**, когда начало и конец маршрута не совпадают. Помните, что недостаточно хорошо проработанный маршрут в лучшем случае превратит ваш поход в бесцельную неорганизованную прогулку, в худшем – может привести к гибели людей и яхты. Как говорится **"море любит смелых, но умелых"**.

При выборе маршрута много значат квалификация, опыт и численность нашего экипажа, а также мореходность яхты, которой мы располагаем. Яхты прибрежного плавания годятся только для коротких маршрутов "выходного дня". На мореходных яхтах мы ограничены лишь наличием числа квалифицированных членов экипажа, их опытом, а также располагаемым временем и денежными средствами. К сожалению, придется помнить о визах. Они (вернее, их отсутствие) служат серьезным ограничением при выборе маршрута.

В этом месте стоит прервать чтение и постараться, чтобы под рукой был атлас мира, а еще лучше карта **Мирового океана**.

Прежде чем прокладывать маршрут, необходимо определиться с будущим **районом плавания**. Для профессиональных яхтсменов – весь Мировой океан является единым районом плавания. На всякий случай напомним, что только один лишь Тихий океан по площади больше, чем вся земная суша. Любопытно, конечно, заглянуть в Антарктиду, полюбоваться на льды или же углубиться в дебри Амазонки. Но такое плавание будет происходить, что называется, "на свой страх и риск", а нас с вами такой подход не устраивает. Не думаем, что поэтическая строка "... а он, мятежный, ищет бури..." имеет какое-то отношение к нашим читателям. Лично нам больше по душе строки Булата Окуджавы:

**Море существует для чего?
Море существует для того,
Чтобы нам глядеть, не наглядеться
На красоты вечные его!**

Поэтому ограничимся в этой главе общепринятыми районами яхтинга, где, кроме приключений (а они неизбежны в любом варианте), гарантировано наличие приличных условий и сведен к минимуму риск для жизни и здоровья людей, обитающих на яхтах. Но сначала немного о **погодных условиях**.

Одним из самых трудных и опасных мест в Мировом океане, по общему признанию мореходов, является мыс Горн. Постоянные, ураганной силы ветра от Веста, переменные течения в сочетании с низкими температурами (55-я широта) и многочисленными плавающими здесь айсбергами и гроулерами создают адские условия для мореходов. Добавьте скалы, каменными клы-



ками торчащие среди бушующих хаотичных волн непомерной высоты. Дорогу из Атлантического океана в Тихий открыли в 1616 году голландцы. Неделями и даже месяцами приходилось пробиваться на Вест парусным судам. Десятки тысяч моряков нашли здесь последнюю гавань, и лишь обломки их кораблей на безжизненных скалах свидетельствуют об их печальной судьбе.

Согласно старинной морской традиции, каждый, кто обогнул мыс Горн под парусами, получает право носить серебряную серьгу в левом ухе. Те, кто на этом не успокоился и сумел повторить такой подвиг, вправе заменить серебро на золото. Про третий раз традиция ничего не говорит, видимо, до третьего раза никто не доживал.

Для **яхтинга** (но не парусного спорта), кроме благоприятных погодных условий, требуется наличие соответствующей **инфраструктуры**. Кроме **оборудованных марин** (мы к ним еще вернемся), крайне необходимо наличие профессиональной **береговой охраны** (для оказания экстренной помощи и спасения яхтсменов), возможности **бункеровки** (снабжение топливом и маслами), **технического снабжения** (доставка запчастей и расходных материалов) и **ремонта**. Жизненно важна возможность пополнения **продовольственных запасов, питьевой воды** и других нужных в хозяйстве вещей. Для многих людей немаловажное значение имеет наличие на берегу возможностей для **отдыха, питания и развлечений**.

Кроме того, в связи с различными неблагоприятными политическими факторами или опасностью пиратского нападения, ряд районов (благоприятных по погодным условиям) для яхтинга неприемлем, поскольку они не входят в зону покрытия рисков страховыми компаниями.

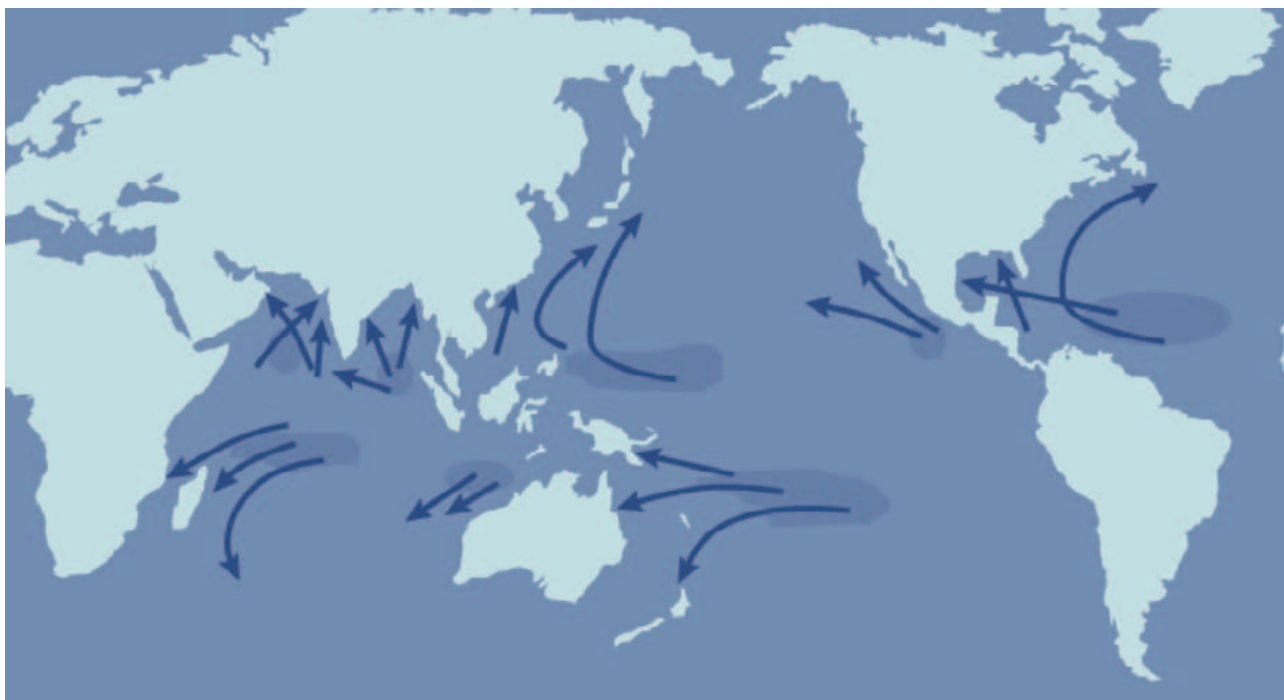
Для большинства яхтсменов одним из главных определяющих факторов при выборе района плавания служит его **климат**. Знание климатических зон и особенностей того или иного района при определении маршрута не менее важно, чем знание лоции или навигации. Ненастная погода легко испортит отдых даже в самом живописном месте. Поэтому следует помнить, что в любом районе плавания существует такое понятие, как **сезон**.

Время сезона определяется месяцами **благоприятных погодных условий** для хождения на яхтах. Благоприятными следует считать любые условия, в которых можно наслаждаться хождением на яхте, а не бороться за выживание. Этот период зависит в основном от **географической широты** рассматриваемого района плавания. Представим себе "**Земное яблоко**" (так называл свое создание изобретатель глобуса Мартин Бехайм) нарезанным слоями в десять градусов вдоль линий широт и сравним климатические условия в этих "ломтиках".

Однозначно, что, чем ближе к любому из полюсов, тем сезон короче. В полярные и субполярные зоны нам забираться не стоит. Яхтсменам тут не до отдыха в любое время года. Однако надо согласиться, что пейзажи, украшенные льдами, завораживают взгляд. Впрочем, россиянам за снегом далеко ходить не приходится, поэтому мы поищем для себя места потеплее.

В **умеренных климатических поясах** яхтенный сезон длится **пять месяцев**. С мая по сентябрь (включительно) в Северном полушарии и с ноября по март в Южном. Условно

Карта областей Мирового океана, где существуют периоды тайфунов и ураганов.





Трехметровый отлив требует от экипажа дополнительных хлопот.

16,2 метра! В проливе Бристоль колебания составляют "всего" 13 метров. Согласитесь, что и 4–5 метровых колебаний (а это два раза в сутки) вполне достаточно, чтобы создать множество дополнительных хлопот для экипажа яхты.

Свою поправку в погоду Северной Европы вносит теплое океаническое течение Гольфстрим. Благодаря его благоприятному воздействию даже порт Мурманск, лежащий за Северным полярным кругом, не замерзает зимой. Не знаем, как в Мурманске, а в Скандинавских странах и Великобритании в целях яхтинга этим пользуются с давних пор. Например, в Финляндии летом для яхтинга есть все условия, несмотря на то, что она расположена севернее 60-й широты.

В североευропейских и канадских широтах сосредоточено большое число яхт всевозможных классов и размеров. Их владельцы довольствуются коротким летним сезоном с июня по август, хотя и в это время погода довольно прохладная и не без штормов и туманов. Яхтингу способствует то, что основные порты Скандинавских стран расположены на расстоянии дневного перехода. Кроме того, существенная часть маршрутов пролегает по закрытым акваториям, что создает оптимальные условия для семейного яхтинга. Излюбленным местечком датчан является самое большое в Европе пресноводное озеро *Эйсселмер*, расположенное на широте 52-го градуса. Сюда можно добраться каналами, а климатические условия более благоприятные, чем в вечно холодных водах Северного моря.

Еще севернее, на 56-м градусе, находятся места яхтинга шотландцев. Западное побережье Шотландии использовалось для яхтинга с момента появления первых яхт. Основными базами служат порты *Ферз* и *Клайд*. Однако следует признать, что все это существует не благодаря погодным условиям, а вопреки.

Наиболее благоприятная зона яхтинга англичан представлена южным побережьем Великобритании. Это дельта реки *Темзы* и заливы островов *Уайт*, *Джерси* и *Гернси* в проливе Ла-Манш. Все эти места расположены с 49-го по 51-й градус северной широты и могут радовать погодными условиями только тех яхтсменов, кто почему-то не может заниматься своим хобби в другом месте. Тем не менее, если вы когда-либо окажетесь на яхте в этих местах, то найдете отлично развитую инфраструктуру. Да, здесь мы ощущаем, откуда родом понятие "яхтинг"...

Но нам ни к чему задерживаться надолго в этом сыром климате. Благо на радость яхтсменам достаточно по-настоящему симпатичных местечек. Одно из них принадлежит французам и прячется на 46-м градусе северной широты в закрытой гавани порта *Ла-Рошель*. Этот порт никогда не использовался для коммерческих целей, а изначально предназначался только для яхтинга. Погода здесь лучше, чем в проливе Ла-Манш, да и летней жары Средиземного моря не наблюдается. Только в "старой гавани" обитает свыше трех тысяч яхт. А кроме того, недавно построена новая, самая большая во Франции марина "*Port Les Minimes*". Однако плавание вдоль атлантического побережья Франции специфично отсутствием *укрытий* и не способствует желанию часто покидать марину порта Ла-Рошель, тем более что здесь обосновались несколько наилучших французских рыбных ресторанов.

Климатический пояс от 30-го по 40-й градус, как в Северном, так и в Южном полушариях у морских побережий отличается сухим жарким летом и теплой влажной зимой. Такой климат



принято называть **средиземноморским**, так как в эту погодную зону попадает целиком **Средиземное море**, которое стоит описать более подробно. В Европе это средоточие яхтенных мест и равных ему в мире нет. Различают **Западное** и **Восточное** Средиземноморье. Западная часть начинается Гибралтаром. Заканчивается Хорватией на северном побережье и Тунисом на южном. Южное побережье сегодня не представляет особого интереса для яхтсменов. Все прелести расположены ближе к Северу.

*Пора нам определиться с частями света. Никакого Севера и Юга в яхтинге, в том числе и русскоязычном, нет. Есть **Норд** и **Зюйд**. Запад и Восток соответственно называют **Вест** и **Ост**. В пику "сухопутным крысам", "морские волки" компас называют **компа́сом**, а маяки – **мая́ками**. Перефразируя известную поговорку, можно сказать, что "моряк моряка слышит издалека".*

*Для удобства (капитанов) **картушка компаса** (вы, надеюсь, теперь правильно произносите ударение в слове компас?) разделена на **32 румба**. Капитан никогда не скажет рулевому: "23 градуса правее, пожалуйста". Он скамандует: "Два румба к Осту!" (или Весту). Во многих случаях это зависит от того, что было на завтрак.*

*Промежуточные направления называют **Норд-Вест** (Северо-запад) или **Зюйд-Вест** (Юго-восток). При дальнейшем делении появляются **Норд-Норд-Вест** и **Вест-Норд-Вест**, в зависимости от того, к какому направлению стрелка компаса ближе. Но и это не все. Есть еще слово **тень** (совсем не русское – голландское). Означает оно предлог "к" и обозначается буквой "t". **Главные румбы** обозначают латинскими буквами **N, E, S, W**. Попробуйте расшифровать "курс NEtE".*

На тему румбов и курсов есть такой анекдот. Капитан спрашивает рулевого–курсанта из Грузии:

- Сколько у нас на румбе?
- Я адын.
- Дурак, я спрашиваю, какой курс?
- Пятый курс, бакынский мореходка!

Но как поется в одной песне, "**...кудою ты в Одессе не пойдешь, тудюю ты в Одессе выйдешь к морю...**". Так и в **Средиземке** (морской бытовой термин) – все пути ведут к фешенебельным курортам мирового значения. Это такие аристократические места, как Сен-Троpez, Аликанте, Ницца, Канни, Порто-Черво, Аяччио и другие, которые постоянно на слуху. Ривьера, Лазурный берег, Пальма, Корфу и Солнечный берег – эти названия ласкают слух и будоражат воображение.

Южное побережье Испании, Франции и Турции, все побережье Италии, Словении, Хорватии, Черногории и Греции – это оплот яхтинга. В этих благословенных местах расположены сотни марин, в которых теснятся десятки тысяч яхт. Небывалый яхтенный бум трех последних десятилетий XX века превратил Средиземноморье в единое пространство для любителей яхтинга. В 2000 году в водах Средиземного моря насчитывалось свыше семисот тысяч яхт. Процесс объединения Европы устранил ряд препятствий, существовавших ранее. Турция, Мальта, Кипр, Израиль, Хорватия, Черногория и Словения стараются не "выпасть из обоймы" и создают цивилизованные возможности для посещения своих вод всеми желающими. Появилась возможность посещать на яхтах Египет, Тунис, Сирию, Ливан и Марокко.

К сожалению, живописные берега и уютные бухты Албании и воды Алжира пока еще следует избегать. Восточнее Кипра яхтсмены ходят на свой страх и риск, поскольку страховые компании не покрывают своей ответственностью эту часть Средиземного моря.

Мы обязаны выразить свое восхищение **островами** Средиземного моря. Вот где можно и нужно бывать на яхтах! Нам посчастливилось побывать на многих из них, и ни один не разочаровал. Точное количество островов в Средиземном море нам неизвестно. В одной



Хождение по островам Греции на чартерной яхте оставляет незабываемые впечатления.



только Греции их насчитывается свыше двух тысяч! И до сих пор только на сотне из них имеется постоянное население. Любопытно, что не все из заселенных островов имеют автотранспорт, а вот электроэнергией и водой обеспечены все.

Большие греческие острова (Родос, Крит, Корфу, Лемнос, Лесбос) – известные центры туризма. На малых островах редко бывают даже греки. Но почти все из них доступны для яхтенного туризма.

*В июле 1997 года мы с двумя друзьями совершили трехнедельное путешествие на чартерной парусной яхте по греческим островам. Яхты мы обнаружили везде, где были. Русскую речь услышали вновь, только вернувшись в Пирей. Наш круговой маршрут выглядел так: Пирей – Лаврион – Аливери – Халкис – о.Скиатос – о.Скирос – о.Миконос – о.Сирос – о.Парос – о.Сифнос – о.Серифос – о.Гидра – о.Порос – Метана – Пирей. Как много знакомых названий вы нашли в этом списке? Особенно понравились **Северные Спорады**. Это немногие из греческих островов, покрытых густой зеленью. Маршрут оказался настолько интересным, что мы с удовольствием повторили бы его при удобном случае.*

Рай для яхтсменов представляет собой **побережье Хорватии**. На сравнительно небольшом пространстве сосредоточено более тысячи островов. Еще со времен существования Югославии здесь создавалась мощная инфраструктура яхтенного туризма. Строились марины, берега озеленялись хвойными деревьями, совершенствовалось законодательство. Результат налицо. При разделе Югославии Хорватия получила в "приданое" практически все побережье с действующей инфраструктурой. Надо отдать должное хорватам. Даже военные действия не нарушили эту яхтенную идиллию.

Архипелаг Бриюни в северной части Адриатики – это действительно нечто. Только на большом Бриюни, самом крупном из островов архипелага, произрастают 680 видов экзотических растений и обитают 150 видов птиц. Здесь в свое время президент социалистической Югославии Тито ежегодно принимал в своей роскошной летней резиденции гостей из многих стран. Красотами здешними любовались Насер и Индира Ганди, Никита Хрущев и Леонид Брежнев, Мэрилин Монро и Джина Лолобриджида. Из крошечной гавани Бриюни в дальние странствия отправлялась яхта Тито – белоснежная "Чайка". Эта яхта, переделанная из затонувшего итальянского миноносца (длина 100 метров), жива до сих пор. На ней югославский лидер со свитой (включая военный оркестр) часто выходил в море, делал государственные визиты и даже совершил кругосветное путешествие. Недавно она была продана с молотка.

Один из живописных заливов носит название Вериги. Здесь на рубеже старой и новой эры находился морской порт, вход в который на ночь ограждался толстыми цепями. Спуск в воду был украшен мозаикой, и осколки ее, как и старинные цепи, легко разглядеть сквозь абсолютно прозрачную воду. На бриюнских островах сохранились остатки античных vill, византийских городов и средневековые памятники. Новая история тоже оставила здесь свои следы. Гости президента Тито редко приезжали с пустыми руками – хозяин любил получать в подарок экзотических животных, составивших в итоге настоящий маленький зоопарк. Слоны, африканские антилопы, жирафы, ламы, косули и сейчас разгуливают по острову.

Красный остров этого архипелага чуть было не стал собственностью Гарри Каспарова. Каждое лето он со своей семьей обязательно приезжает сюда. Получив поддержку президента страны на покупку острова, он столкнулся с сопротивлением местных властей, которые не спешат расставаться с этим богатством.

Немного к Зюйду расположился самый большой хорватский остров **Крк** – таинственный и мистический. Это единственный остров Адриатики, связанный с материком мостом. Здесь в любой местной таверне вам предложат стакан сухого вина из культивируемого только в городе Вырнике винограда золотого цвета. Все-таки Крк не случайно называют Золотым островом, хотя переводится его название как "шея".

Жемчужиной яхтинга в Хорватии однозначно является **национальный парк Корнаты**. Обычным туристам эти красоты практически недоступны, поскольку вся благодать располагается на многочисленных островах, образуя непередаваемой красоты ландшафт и, кроме того, замечательные условия для яхтенного плавания. Если перед вами будет стоять проблема выбора – неделя-две яхтинга в Корнатах или где-то на Ямайке, Гавайях или Сардинии, то, не колеблясь, отправляйтесь в Хорватию – это общепризнанная Мекка для любителей яхтинга обоих полушарий. А россиянам еще и дополнительные удобства – русский язык здесь понимают практически все.



В сентябре 1998 года (сразу после печально известных событий августа) мы с друзьями позволили себе неделю отдыха на чартерной парусной яхте именно в Хорватии. Маршрут был проложен в одну сторону, из Сплита в Опатию. Из четырех участников трое были яхтенными капитанами с большим опытом. Поэтому, чтобы наша прогулка не была совсем уж "детской", мы отправились прогуляться против ветра. Вторую половину сентября в Хорватии можно считать концом яхтенного сезона. Двигаясь против пяти-шестибалльного ветра по шкале Бофорта (а ходили мы только под парусом), мы устроили себе и яхте неплохую встряску. Тем более было приятно видеть чуть ли не на каждом встречном острове возможности для остановки и отдыха. Даже незаселенные острова имеют причал, рядом с которым устроены 2–3 ресторана с неплохой местной кухней. Все это рассчитано исключительно на яхтсменов. Однако их здесь достаточно, чтобы заведение не прогорело.

Впервые в жизни мы увидели "яхтенный ресторан". Расположился он в живописном месте – в узком (15 метровом) проходе между двумя необитаемыми островками. Причал устроен буквально для одной яхты. Но все остальные желающие тоже не обижены, для них сервис осуществляется на специально оборудованной якорной стоянке. Стоит привязаться к бую и погудеть в туманный горн (который есть на каждой яхте), как тут же подходит динги, управляемая официантом. Далее все происходит как в обычном ресторане. Нам очень понравилась эта затея, так же как и предложенное меню.

Будет несправедливо не отметить усилия турецких властей по благоустройству своего южного побережья, называемого еще "Турецкой Ривьерой". Еще тридцать лет назад никакого яхтинга здесь не было и в помине. Двадцать лет назад появились первые яхты, а сегодня это одно из самых модных мест яхтенного туризма. Справедливости ради надо отметить, что к усилиям турецких властей добавляются финансы и знания яхтенного бизнеса со стороны австрийцев, немцев, французов, итальянцев и конечно же вездесущих англичан. В сжатые сроки средиземноморское побережье Турции от Кушадасы до Анталы превратилось в рай для яхт и яхтсменов. Знакомая многим из вас Турция со стороны моря выглядит совсем иначе. Многие места недоступны для посещения с берега. Вы будете удивлены той инфраструктурой, которая "прячется" в многочисленных бухтах и заливах, среди прибрежных гор и островов.

Выбирая район для маршрута августа 2002 года, мы нисколько не сомневались – конечно же Турция. В итоге был проложен несложный круговой маршрут Мармарис–Гёджек–Мармарис. К сожалению, в этот раз в нашем распоряжении была всего лишь одна неделя для чартера, но и этого времени оказалось достаточно, чтобы оценить новые возможности для яхтинга в этой части Средиземного моря. Здесь мы впервые увидели "яхтенный город". Он называется Гёджек. Всего две тихих улочки без автотранспорта, но зато четыре марины! И каких! В довершение всего к одной из марин достраивается "яхтенный поселок", к виллам которого можно добраться не только по суше, но и с моря, поскольку прокладываются не только дороги, но и каналы. Туристы в эти места прибывают в основном на яхтах. Или самолетом, но опять же, чтобы попасть на яхты, ожидающие их у причалов. Здесь держит свою яхту БАБ.

Возможности яхтинга в Средиземном море неисчерпаемы. Крупные острова, такие как Сардиния, Сицилия, Корсика, Мальта, давно обжиты яхтенной публикой. Балеарские острова (Мальорка, Менорка, Ибица) всемирно известны не только как модные курорты, но и как общепризнанный район яхтинга. По Средиземному морю можно ходить на яхте всю жизнь, была бы такая возможность.

Есть люди, которые посвятили всю свою жизнь описанию Средиземноморья. Например, в любом яхтенном магазине вы найдете серию книг Рода Хейкела. Их автор (конечно же англичанин) более двадцати лет посвятил изучению восточной части Средиземки и свою первую книгу "Лоция греческих вод" (*Greek Waters Pilot*) издал в 1982 году. С тех пор она выдержала восемь изданий. Эта и еще дюжина написанных им книг стали настольными для нынешнего поколения яхтсменов.

Сегодня трудно представить себе проработку маршрута без использования подобных материалов. В таких книгах детально описаны (и показаны на фотографиях и схемах) берега и заливы, острова, якорные стоянки и марины. Подробно перечисляются возможные опасности, запретные зоны, особенности ветров и течений, возможные способы швартовки, наличие воды и продовольствия, отмечены хорошие (и нехорошие тоже) рестораны для яхтсменов. У этих книг только один недостаток – их нет на русском языке.



Но пора нам выйти из Средиземного моря. Для этого существуют три пути. Двигаясь к Норду, через пролив Дарданеллы мы попадем через Мраморное море к проливу Босфор. У входа в Босфор (в Мраморном море) расположены *Принцессы острова*. Часть из них густо заселена и является предместьем Стамбула. А несколько необитаемы. Но и там есть причалы, где можно остановиться переночевать. Довольно необычное впечатление – находиться в городе с многомиллионным населением на необитаемом острове. Если вы предпочитаете комфорт, то на европейском берегу Мраморного моря у самого входа в пролив расположена замечательная пятизвездочная *"Атакёй Марина"*.

Уровень марин определяется не "звездочками", как у отелей, а "якорями". Не все марины имеют официальный рейтинг. Впрочем, далеко не все стоянки для яхт вообще могут претендовать называться "маринами".

Пролив Босфор, разделяющий Европу и Азию, являет собой необычайно живописное зрелище. Крупные морские суда проходят его без остановки транзитом, и только пассажирские лайнеры останавливаются в Стамбуле. А вот на яхте можно походить по Босфору в свое удовольствие. Нам приходилось это делать множество раз днем и ночью, летом и зимой, под мотором и под парусом (что вообще-то запрещено), с ночевкой и без. И каждый раз мы находили что-то новое и удивительное. Есть морская примета – хочешь вернуться на Босфор, брось под знаменитым стамбульским мостом монетку в воду. Бросим и мы, ведь за Босфором нас ждет Черное море, известное мореплавателям своим коварством, а яхтсменам – отсутствием условий для яхтинга.

Обидно, что побережье **Черного и Азовского морей**, находящееся в благоприятных погодно-климатических условиях умеренных широт, практически представляет собой сплошное "белое пятно" для яхтинга. Ни тебе марин, ни бункеровки, ни технического снабжения. Морских пограничников стран СНГ причислить к береговой охране при всем желании не могу – только их начальство знает, что они охраняют. В Румынию лучше не попадать, проверено на опыте. Немного лучше выглядят Болгария и черноморское побережье Турции (все внимание яхтингу в Турции уделяется со стороны Средиземного моря), но не слишком. О Грузии промолчу во избежание международных конфликтов. А наши бюрократы будут покруче иных пиратов.

И все же берега Кара Дениза (турецкое название Черного моря) влекут мореплавателей наших времен так же, как в свое время Энея в поисках "Золотого руна". Летом 2000 года Одессу посетил немецкий яхтсмен **Ролло Герхард** на яхте "Солвейг IV".

Его яхта – 42-футовый кеч шведской постройки (осадка – 2,05 метра, мощность двигателя – 52 лошадиные силы) служит яхтсмену одновременно жильем и передвижным офисом. Ролло несколько десятилетий посвятил исследованию и описанию различных регионов, возможных для яхтинга. Первое свое плавание он начал в 1963 году на яхте "Солвейг". Сорокалетний владелец магазина грампластинок, повинувшись внезапному порыву души, продал свой магазин и купил яхту, на которой отправился в океан. С тех пор он живет на воде, время от времени меняя яхты, но сохраняя их название и стиль жизни.

В Украине иностранцам, прибывающим на яхтах, приходится нелегко. Атмосфера практически враждебная, поэтому помощь сотрудников Научного института биологии южных морей капитан Герхард оценил по достоинству. К Черному морю "Солвейг IV" прошел по Дунаю. График обследования черноморского побережья Украины был довольно жестким – всего три недели. Выйдя 9 июня из Измаила, немецкий яхтсмен и путешественник посетил *"украинскую Венецию"* (так называют город Вилково, где многочисленные протоки и каналы заменяют улицы). Затем уникальный природный заповедник *"Дунайские плавни"*. Его площадь 14 800 км², в том числе 5600 км² водной поверхности. Здесь гнездится 222 вида птиц. Среди них два вида пеликанов, лебеди и цапли. Водятся черные шакалы и другие экзотические животные (в том числе 80 занесенных в Красную книгу). Посетил он и село **Приморское** (одно из возможных мест рождения Спартака), а также самый древний город Украины **Аккерман** (ныне Белгород-Днестровский), история которого началась более 2600 лет назад. Места эти рыбные, уху готовят из речной и морской рыбы в одном казане: осетр, белуга, севрюга, лосось, сом, умбра, чоп, сазан и конечно же знаменитая дунайская селедка. О раках и говорить не приходится, их тут треть всех мировых запасов. А вот лягушек местные не едят, ловят и отправляют на экспорт (вы угадали – во Францию).

Кстати, Ролло Герхард был первым иностранцем, кого пустили на остров Змеиный (когда там был известный всем мореплавателям древнего мира храм Аполлона). Далее он обследовал необитаемый остров **Березань**, **Кинбурнскую** и **Тендровскую** косы, где расположен Черноморский биосферный заповедник, и завершил свою экспедицию в Крыму на мысе **Тарханкут**,

откуда ездил в знаменитый биосферный заповедник Аскания-Нова, основанный его соотечественником полтора века назад.

Эти места поражают любого иностранца, особенно европейцев. Для них наступает шок, когда в центре Европы обнаруживают совершенно дикие места, занимающие площадь большую, чем некоторые европейские страны, вместе взятые. Например, всего в 17 милях от Одессы, у входа в *Днепро-Бугский лиман*, находится необитаемый остров *Березань*. Это и есть тот самый остров из сказки А.С. Пушкина о царе Салтане: "... судно весело бежит мимо острова Буяна, к царству славного Салтана..." Это сейчас он необитаемый, а когда-то на нем были греческие поселения. Археологи советских времен регулярно совершали экспедиции в поисках экспонатов для пополнения коллекции археологического музея Одессы. Современным "детям лейтенанта Шмидта" полезно знать, что на Березани в пятидесятых годах прошлого века установлен обелиск на могиле их "отца" – лейтенанта Шмидта, расстрелянного там же.

К сожалению, местные власти не уделяют внимания этим местам, и все сооружения для швартовки и подвесной мост для подъема на крутой берег острова практически разрушены.

Одесские яхтсмены любят походы "на Тендру". Интересно прочитать, как подобная информация будет описана в лоции нашего немецкого путешественника, но мы бы описали приблизительно так.

Всего в 37 милях от городского пляжа Отрада расположен вход в два живописных залива Черного моря, сохранивших первозданную природу. Тендровский залив отделен от моря одноименной песчаной косой протяженностью 40 миль.

Вход в залив находится между Тендровской и Кинбурнской косами. Навигационная обстановка в этих водах довольно непростая. Подходы к Тендре охраняют эсминец "Фрунзе" и две баржи, затопленные в Великую Отечественную войну немецкими пикировщиками. Помимо многочисленных мелей (глубинами менее 2 метров) на расстоянии 0,5 кабельтова от берега имеется ряд противодесантных препятствий в виде рельс и свай с глубинами над ними менее одного метра. Ближе к берегу можно подойти на траверзе заброшенного рыбацкого поселка (1,0 миль от северной оконечности косы). В этом районе можно стать на якорь в 50 метрах от берега на 4–5-метровых глубинах, грунт – ил и крупный ракушняк. Раньше здесь находился завод по переработке рыбы, а потом, в 1970-х годах, – дельфинарий Института кибернетики АН Украины. Десантироваться на берег лучше всего в этом месте. Высадившись на косу, можно пройти 1,5 км до Тендровского маяка. Купаться можно как в море, так и со стороны залива.

В Тендровском заливе можно укрыться от всех ветров, кроме Норд-Веста, но и он не разводит большой волны.

При дальнейшем движении в глубь залива находится еще один – Егорлыцкий залив, вход в который ведет мимо двух островков – Круглый и Долгий. При приближении к острову Долгий следует держаться мористой (2 кбт), т.к. глубины резко уменьшаются, переходя в отдельные отмели. Внутри залива глубины 3–4 метра. Светящийся знак Егорлыцкий установлен на южной оконечности Долгого. Из навигационных опасностей – флагман Дунайской флотилии монитор "Ударный", затопленный в 1941 году. Минимальная глубина над ним 0,5 метра. Иногда над ним выставляется вежа, но чаще ее нет. Надводные препятствия – эсминец "Бойкий" и плавучий док – мишени для бомбометания. Подходить к ним, а тем более влезать не рекомендуется. Корпуса прогнили и превратились в опасную для жизни зону. Возле села Покровка расположен работающий мидийно-устричный комбинат.

В заливах раздолье для любителей рыбной ловли: кроме крупных бычков можно поймать камбалу и даже черноморскую акулу (катран). Много рачков (черноморская креветка). По косе бегают табун одичавших лошадей, которые научились пить морскую воду.

Любители яхтинга, чьи яхты базируются в стамбульской "Атакёй Марине", изобрели оригинальный способ для коллективного освоения негостеприимного Черного моря. Первая вылазка в виде международного *яхтенного ралли "КАЙРА"* состоялась в 1997 году. Тогда 30 разнотипных яхт под флагами 12 стран прошли за 25 дней вдоль черноморского побережья Турции по маршруту *Стамбул–Самсун–Стамбул*. Впечатления остались положительные, и на следующий год уже 37 яхт из 15 стран отважились на более протяженный маршрут: *Турция–Болгария–Одесса–Крым–Турция*. За 43 дня яхтсмены посетили 21 порт.

Один из авторов этой книги входил в оргкомитет по приему "КАЙРЫ-98" в Одессе, другой являлся спонсором парусного фестиваля, приуроченного к этому моменту, и благодаря этому, мы оба находились в "гуще событий". Мы приурочили открытие новой марины Одесского порта и организовали парад-регату в период стоянки "КАЙРЫ" в Одессе для всех желающих на аква-





Участники яхтенного ралли "КАЙРА-98" у причалов яхтенного комплекса в Одессе.

тории Одесского залива. Надо сказать, что марина Одесского порта – пока что единственная комфортабельная стоянка для яхт на всем Черном море. И гости вполне ее оценили, так же как и гостеприимство одесситов.

В 2000 году ралли не состоялось из-за последствий разрушительного землетрясения в Турции. Но по инициативе "Атакей Марины", супругами Арчи и Дорин Аннан (опять англичане) на их яхте "Окура" была проведена экспедиция. Супруги исследовали и описали побережье Украины, в результате чего появился путеводитель для яхтсменов – "*Cruise Ukraine*", изданный на английском языке. В январе 2001 года этот путеводитель был с успехом представлен на Бот-Шоу в Дюссельдорфе, а затем и в Лондоне.

"Кайра-2001" насчитывала в своем составе уже 50 яхт под флагами 16 стран (Австралии, Бельгии, Великобритании, Венесуэлы, Германии, Голландии, Дании, Италии, Канады, Новой Зеландии, США, Турции, Украины, Франции, Швеции и Швейцарии). Ее участники (в возрасте от 15 до 72 лет) посетили *Турцию, Болгарию, Румынию, Украину, Россию, Грузию* и финишировали в Стамбуле. Ралли продолжалось 72 дня, протяженность маршрута – 2200 морских миль. У этого ралли есть уже свои ветераны, не пропустившие ни одного маршрута. Это три экипажа из Италии, Германии и Венесуэлы. А четыре яхты под флагами Австралии, Новой Зеландии и Швеции присоединились к ралли, находясь в кругосветном путешествии. И только одна яхта из СНГ (порт Николаев) воспользовалась такой уникальной возможностью.

Яхтенное ралли – изобретение наших дней и, на наш взгляд, заслуживает внимания любителей яхтинга. К участию в ралли допускаются любые яхты, имеющие скорость под двигателем не менее установленной организаторами (в случае с "Кайрой" – 5 узлов). Вместо соперничества, неизбежного при любых соревнованиях, господствует атмосфера взаимовыручки, равенства, единства целей. Это создает уникальные возможности для приобретения новых друзей и безопасного отдыха на яхте в регионах плавания, не обеспеченных необходимой инфраструктурой и не предназначенных для комфортного яхтинга.

"Открытие новых земель в кругу друзей" – таков девиз "Кайры". Черноморские порты, яхт-клубы и марины могут принять одновременно не более 50 яхт, поэтому для участия в ралли принимаются все заявки, но допускаются к участию первые 50 из всего списка. На борт яхты можно приглашать только друзей, не взимая с них никакой платы – "катать" за деньги не разрешается. Основной принцип – никто не должен на ралли зарабатывать деньги, это некоммерческое мероприятие. Организаторы ралли проделывают подготовительную работу, обеспечивающую бесплатную стоянку участников в портах захода, экскурсионную программу и дружеский прием со стороны местных властей (что немаловажно). Организаторы "Кайры" стараются прокладывать маршрут вдоль всего побережья Черного моря, чтобы участники ралли могли посетить как можно больше новых мест. Например, в 2001 году в украинскую часть маршрута впервые вошли *Измаил, Очаков, Тендровская коса, Скадовск, Черноморское, Евпатория*.

Подводя итоги этого довольно безотрадного круиза по родным черноморским водам, отметим, что всего лишь за два года библиотека мирового яхтинга пополнилась двумя описаниями Черного моря на английском и немецком языках. Вот уж поистине: **"нет пророков в своем отечестве"**. Но не будем о грустном, а продолжим наш обзор.

Политические страсти, непрестанно бушующие в юго-восточном регионе Средиземного моря, делают его не слишком привлекательным для яхтинга. И все же, вопреки разногласиям политиков, яхтсмены находят общий язык и здесь. Усилиями яхтсменов-активистов все той же "Атакей Марины" проложен маршрут между различными мусульманскими странами и... Израилем! В 1990 году в первом Восточно-Средиземноморском парусном ралли "*ЭМИР*" по турецким водам стартовало всего 17 яхт. С тех пор маршрут стал намного длиннее (1670 миль), а флотилия достигла 100 вымпелов из 19 стран. В 2002 году вояж длился 47 суток (с апреля по июнь) и маршрут проходил через 19 марин шести стран: *Турция, Северный Кипр, Сирия, Ливан, Израиль, Египет*. С учетом специфики маршрута яхты на всем его протяжении сопровождали патрульные суда береговой охраны Турции.

Во время ралли проводится множество экскурсий, встреч и банкетов (преимущественно бесплатных). Но самое главное – это общение с близкими по духу людьми со всего мира. Усилиями организаторов и участников подобных ралли для яхтинга открываются новые возможности и создаются предпосылки для возникновения новых марин. Например, в результате появления ралли "ЭМИР" начато строительство марины на Северном Кипре. Будем надеяться, что политика не сможет угробить "яхтенную дипломатию", и восточная часть Средиземного моря (кстати, родина мореплавания) станет доступной для всех яхтсменов.

Отсюда еще один выход из Средиземного моря ведет в *Индийский океан*. Идя на Зюйд, мы достигнем Суэцкого канала, который сам по себе интересен, как рукотворный пролив. С обеих его сторон есть возможность для цивилизованной стоянки. Кто любит дайвинг (водичка +26°C) и не боится жары, может проследовать каналом в Красное море.

Индийский океан – третий по размеру океан Земли. Его площадь свыше 76 миллионов квадратных километров и напоминает треугольник. К сожалению, этот океан людям удалось загрязнить более других.

Третий выход находится к Весту. Этот путь ведет нас в *Атлантический океан*. На европейском берегу расположен порт *Гибралтар*, известный также своими прекрасными яхтенными маринами. Они являются местом отдыха для яхт и яхтсменов Западной и Северной Европы, следующих в Средиземное море, а также тех, кто осенью покидает умеренные широты, направляясь в Карибский бассейн. Для тех, кому не хватит места в трех маринах Гибралтара, есть возможность остановиться в испанских маринах (порт *Малага* на европейском берегу и порт *Сеута* на африканском). В былые времена именно в этих местах парусные суда месяцами ожидали попутного ветра.

Атлантический океан – второй по величине в мире. Его максимальная ширина – 3900 миль (7223 км). Яхтсмены любят пересекать его в обе стороны. А ведь не так давно за Геркулесовыми столбами (старое название Гибралтарского пролива) находился "конец света".

Европейское побережье Атлантики сразу за Гибралтаром является подобием Средиземноморского. Здесь тоже есть куда податься яхтсменам. Испанский *Кадис* и *южное побережье Португалии* – замечательные места.

Не слишком далеко от пролива находятся известные всем *Канарские острова*. Чуть *выше* к Норду лежит остров *Мадейра*, еще выше – *Азорские острова*. Яхты, пересекающие Атлантику, частые гости на этих гостеприимных и примечательных для яхтинга островах. Если, выйдя из Гибралтарского пролива, вы проложите курс на Индию, но попадете в Америку, то вы в точности повторите маршрут Колумба.

Яхтсмены говорят "выше", подразумевая "севернее" и "ниже", когда хотят сказать "южнее". Поэтому, когда яхта идет к N, она "поднимается вверх". И, соответственно, она "спускается вниз", когда направляется к S.

Должны признаться, иногда складывается впечатление, что многое в яхтенном деле напутано сознательно. Например, ветры "дуют в компас", но течения "из компаса вытекают". Вам не кажется странным, что для моряков северный ветер и южное течение движутся в одном и том же направлении?

Однозначно и неоспоримо, что самыми заповедными для яхтинга зонами являются *субтропики*. Сезон здесь длится *семь месяцев*. С апреля по октябрь для Северного полушария и, соответственно, с октября по март для Южного. Обратите внимание: *меняя районы, можно заниматься яхтингом круглый год в самых благоприятных условиях.*

Понятия экватор и тропик взяты из мореходной астрономии. Это экваториальные воды, ограниченные Северным и Южным тропиками (вы их обнаружите практически на любой карте). На экваторе день всегда равен ночи, а солнце дважды в году (21 марта и 23 сентября) в полдень находится в зените, то есть наступает момент, когда предметы не отбрасывают тени. Жителям экваториальной зоны неведомо понятие "сумерки" – после захода солнца мгновенно темнеет.

В обе стороны от экватора на 23°28' находятся тропик Рака (солнцестояние наблюдается 22 июня) и тропик Козерога (день солнцестояния – 22 декабря). Между ними и находятся "тропики". Солнечные лучи падают практически отвесно, день и ночь почти равны – поэтому здесь



жарко круглый год. Среднемесячная температура не опускается ниже 30, а температура воды у поверхности достигает 28 градусов по Цельсию. Естественно, 12 месяцев в году сезон для яхтинга, но с поправкой на сезон дождей и тайфунов.

Даже в самом начале и конце сезона в субтропиках Северного полушария средняя температура воздуха составляет +18°C, а морской воды около 20. Температура воздуха в мае (и октябре) уже выше 22–25 градусов, а моря 20–22. Все вокруг цветет и пахнет. Что называется **"бархатный сезон"**. Три летних месяца самых жарких, со средней температурой воздуха около 30 градусов и воды около 25. На берегу в этот период довольно жарко, а вот в море прекрасно. Стоит только отойти от раскаленного солнцем берега буквально на милю, и его влияние исчезает. Появляется **"дыхание моря"**. В это время яхтинг достигает своего пика. Излюбленными местами яхтсменов в субтропиках Северного полушария являются **Канарские** и **Бермудские острова**, **Мадейра**, **Азорские острова**, **Мексиканский** и **Калифорнийский заливы** и частично **Средиземное море**.

Заметьте, что в море ни пыли, ни гари не бывает, так же как грязи, комаров и мух. Никаких неприятных запахов. Те, кто страдает от различного рода аллергии на цветочную пыльцу и т.п., смело могут найти убежище в море. Некоторые люди уже практикуют этот метод. В прибрежной зоне смесь озонированного морского воздуха и напоенного ароматами цветов, трав и деревьев берегового (особенно стекающего с гор) образует уникальный коктейль, описать словами который невозможно. Содержание кислорода в таких местах достигает максимально возможного. Привилегия непрерывно дышать таким воздухом неотделима от яхтинга. Автолюбители должны нас понять в первую очередь.

Продолжим наше исследование субтропической зоны. На Американском континенте есть такое широко известное место, как полуостров **Флорида**. Им разделены воды Мексиканского залива и Карибское море. Именно здесь находится центр яхтинга атлантического побережья США. Вот где вы обнаружите "гнездо" мегаяхт. Называется это место **Форт Лаудердэйл**. Тут стоят не яхты, а прямо-таки плавучие дворцы с бассейнами, барами и вертолетными площадками. Правда, большинство из них проводит 365 дней в году у причала, но, с другой стороны, страшновато со всем этим "добром" идти в открытое море. Американцы любят тратить деньги на подобные вещи ради престижа. Многие, однако, не рассчитывают свои силы, и поэтому тут мегаяхты так часто меняют своих владельцев.

Тихоокеанский берег этой климатической зоны представлен Калифорнийским полуостровом, образующим одноименный залив. И хотя это уже Мексика, но картина весьма похожа, так как яхтингом здесь занимаются все те же американцы. Здесь яхтсменов меньше, чем яхт. Похоже, что не хватает в США выходцев из Англии. Видимо, прошло время, когда Новый Свет диктовал моду в парусе.

Наконец мы добрались до самого экзотического пояса – **тропиков**. Находясь здесь, требуйте положенное вам **тропическое довольствие!**

Откроем секрет – на яхте с жарой бороться гораздо приятней, чем с холодом. Поэтому круглый год в тропиках бурлит яхтенная жизнь. Благо, в этих водах есть многие места, прекрасно к этому приспособленные.

В Атлантическом океане это прежде всего **Багамы** (свыше тысячи островов). Колумб высадился в 1492 году на одном из них и назвал эту землю... **Вест-Индией**. Кстати, это название сохранилось по сей день. Коренного населения не осталось, испанцы о них "забыли". Большую часть населения (80%) теперь составляют негры и мулаты – потомки африканских рабов и белых поселенцев. Средняя температура июля +32°C (самый жаркий месяц), февраля +23°C (самый "холодный"). Климат вполне здоровый. Жару снижают ветры Атлантики (пассаты от NE). Все побережье – ослепительные розово-белые пляжи тончайшего кораллового песка, окаймленные высокими пальмами. Постоянное население живет на 30 островах (280 тысяч человек), остальные необитаемы. После Первой мировой войны на островах начался туристический бум. Багамы стали зимним курортом США и Европы, а остров **Большой Багама** называют **"Новой Ривьерой"**.

К Зюйду от Багамских островов находится **Карибское море**. Самый восточный из его островов, по форме напоминающий грушу, **Барбадос** (отдельное государство), – одно из самых густонаселенных мест в мире. И неудивительно – климат самый здоровый в Вест-Индии. Пляжи, пальмы, бананы, лангусты, ром, мулаты... Средняя температура воздуха весь год колеблется между 25 и 27°C. Если бы не частые ураганы, то все было бы совсем замечательно. Яхтинг сюда



привнесли все те же англичане. В столице Барбадоса Бриджстауне есть даже точная копия знаменитой британской Трафальгарской площади с памятником адмиралу Нельсону.

Не хватает слов, чтобы достойно описать все прелести этого района для яхтинга. Но названия говорят сами за себя. Большие и Малые **Антильские острова**, **Тринидад и Тобаго**, **Сент-Винсент** и **Гренадины**, **Ямайка**, **Гаити**, **Каймановы острова**, **Мартиника**, **Пуэрто-Рико**, **Кюрасао**, **Бермуды**, **Аруба** и **Куба**. Да-да, и Куба не упускает возможности пополнить государственный бюджет за счет иностранных яхтсменов. Главная марина находится к Весту от Гаваны и носит имя Хемингуэя. Кстати, яхта писателя "Эль Пилар", подаренная им своему неизменному шкиперу Грегорио Фуэнтесу, установлена возле дома-музея на Кубе. На ней и сегодня все готово к выходу в море за "большой рыбой": удочки, ром, листы чистой бумаги и ручка.

Неоднократно переходившие из рук в руки острова Карибского бассейна сегодня являются местом смешения культур различных народов – англичан, французов, датчан, голландцев, испанцев и американцев. Процветавшая в этих местах работоторговля оставила после себя пеструю смесь народов и их традиций. На подробной карте этого региона вы найдете еще немало славных местечек, многие из которых практически заказаны для обычных туристов, но вполне доступны яхтсменам.

Эти поистине райские острова окружены не менее экзотическим побережьем Северной и Южной Америки. Вот он где, **Гондурас**, но он не рекомендован для яхтинга из-за неблагоприятной криминальной обстановки.

Венесуэла, **Коста-Рика**, **Панама**, **Колумбия** и **Мексика**. За месяц на яхте можно посетить все эти страны, но куда так спешить? Яхтинг не для людей, которые куда-то спешат. Тем более что каждый остров предлагает что-то фирменное. На Ямайке – ром, на Кюрасао – знаменитый ликер, который хорош с кофе из Пуэрто-Рико, в который надо обмакнуть кончик ароматной кубинской сигары. И везде, везде дары моря: креветки, лангусты, омары и океанская рыба, которую надо есть сырой, приправив лимонным соком и солью. Это один из наилучших районов легкого яхтинга, где от одной якорной стоянки до следующей можно перейти не спеша от восхода да захода солнца.

Для любителей морских приключений в Карибском бассейне раздолье. Многие проводят здесь годы в поисках пиратских сокровищ. И представьте себе, некоторые находят. Хотя откроем вам секрет, настоящие пиратские клады надо искать не здесь, а на островах Индийского и Тихого океанов.

Швейцарец Эрнст Клаар решил на кругосветное плавание под парусами с женой и тремя детьми. Все сбережения ушли на постройку и снаряжение джонки, однако отважный капитан не отступал перед трудностями и, в конце концов, вывел свой парусник из Базеля по системе каналов и рек к Ла-Маншу, а там уже и в открытый океан. Сначала все шло хорошо. Неудача постигла семейство, когда они покинули Бангкок: джонка дала течь. Кое-как добрались до Сейшельских островов. Здесь выяснилось, что ремонт корпусу требуется капитальный и дорогостоящий. Пришлось яхтсмену переквалифицироваться в ловца жемчуга, однако это занятие оказалось настолько неприбыльным, что надежд на скорое отплытие не было.

А дальше – как в сказке. Нырнув однажды там, где "кадровые" ловцы не ныряют, он обнаружил пиратский корабль, затонувший в далекие времена с драгоценностями на борту. Вне себя от счастья ныряльщик поднял груз, сдал его властям этого однопартийного социалистического государства, получил свою долю, починил джонку и снова двинулся в путь уже состоятельным человеком. В родной Базель семья путешественников вернулась через... шесть лет после отплытия.

Более четырех веков мореплаватели мечтали о сокращении пути между Атлантическим и Тихим океанами, что позволило бы им избегать чрезмерного риска у мыса Горн. С 1914 года такая возможность появилась в виде канала длиной всего лишь 50 миль. **Панамский канал** совершил революцию в яхтинге. В считанные часы яхты, поднимаемые на высоту 26 метров, оказываются с другой стороны Американского континента.

Идея кругосветного плавания для российских кораблей была высказана еще Петром в 1722 году, но только 28 июля 1803 года шлюпы "Нева" и "Надежда" отправились в кругосветное плавание. Назвать их "российскими" можно было с некоторой натяжкой: парусники были английской постройки (450 и 370 тонн водоизмещения). Маршрут начался из Кронштадта, а далее через Балтийское море в Атлантику, к берегам Бразилии. Далее обогнули мыс Горн и направились к Маркизским островам (Французская Полинезия). Оттуда шлюпы разошлись: "Надежда" под



управлением Крузенштерна отправилась на Камчатку, а "Нева" под командованием Лисянского – к русским берегам Америки курсом на остров Кодьяк (Kodiak) в форт Ново-Архангельск (Ситка).

К слову, на этом втором по величине острове США (наибольший – Гавай) и сейчас еще не забыто прошлое. Звездно-полосатый флаг до сих пор развевается на фоне православного иконостаса.

В декабре 1805 года шлюпы встретились в Кантоне (Китай) и продолжили совместное плавание вокруг африканского мыса Доброй Надежды к родным берегам. "Нева" шла без остановок до Портсмута (Англия) и завершила первую кругосветку под флагом России в Кронштадте ровно за три года (без двух дней), а Крузенштерн вернулся три недели спустя, 19 августа 1806 года, побывав по пути на острове Святой Елены. За кормой мореплавателей осталось 45 000 миль.

Долгий путь, но другого варианта не существовало. Суэцкий канал появился только в 1869 году, а Панамский еще на 45 лет позже.

Пришла пора и нам выйти в открытый океан. Круизная яхта отлично приспособлена для дальних морских путешествий. Передвижение в пространстве на яхте происходит со скоростью, приносящей не вред, а лишь пользу здоровью. И при этом со всем необходимым комфортом, с любимыми книгами и личными вещами, в компании семьи или друзей. В Мировом океане существует множество островов, на которых не то что аэродрома, даже автомобильных дорог не существует. В таких местах нет ни гостиниц для туристов, ни причалов для пассажирских лайнеров. На подавляющем большинстве самых экзотических и сохранивших первозданную красоту островов нет электроэнергии и может совсем не быть пресной воды. Побывать в таких местах можно только на яхте. Унылой прозой описывать красоту Океана занятие неблагодарное. Много поэтов писали о морях и океанах, но предоставим слово **Александру Городницкому, ходившему в Океан под парусами:**

"За день в океане я месяц отдам обыденной жизни земной".

Воспользуемся каналом и отправимся в бескрайние просторы **Океании** из тропических вод Панамского залива. Повторим маршрут многих великих мореплавателей и пересечем **Тихий океан** от берегов **Америки** до **Новой Зеландии**, посетив наиболее интересные большие и малые острова его южной части. Однако проложим наш маршрут **наиболее легким и приятным образом.**

Тихий океан покрывает многокилометровой толщей воды треть земной поверхности. По сравнению с Атлантическим океаном он вдвое больше, но содержит воды в три раза больше, поскольку является самым глубоким океаном нашей планеты. Марианская впадина имеет глубину более одиннадцати километров. Половина населения Земли живет у берегов, омываемых тихоокеанскими водами, и половина всей рыбы Мирового океана обитает в его глубинах.

Такое путешествие займет несколько месяцев. Правильно определенное **время начала морского путешествия** позволит нам насладиться просторами Тихого океана и понять, почему его так называли. Неудачный выбор даты начала похода может поставить жирную точку в любом месте маршрута.

Мы воспользуемся советом бывалых капитанов круизных яхт и выйдем из Панамы в начале июня. Теперь у нас в запасе есть пять месяцев благоприятных погодных условий (до ноября), чтобы увидеть красоты самого значительного океана планеты Земля. Океан подарит нам на это время попутные ветра и спокойствие. Неделями яхта будет плавно двигаться под полными парусами, окруженная со всех сторон только линией морского горизонта и кристально чистой водой с температурой выше +22°C. Любители восходов и заходов солнца и луны будут вознаграждены по-царски – ничто не будет искажать эту красоту. И только наше любопытство или необходимость пополнения припасов заставит искать место, где можно будет отдать якорь.

Вначале проложим курс на **Галапагосские острова**, но первую якорную стоянку в нашем путешествии сделаем на **острове Кокос** (5°53' N; 87°06' W). Этот небольшой, покрытый джунглями остров, принадлежащий Коста-Рике, более прочих прославился как место захоронения пиратских кладов. Его официальный статус – **"необитаемый остров"**. До острова всего лишь 300 миль пути от Коста-Рики, но от Панамы путь вдвое длиннее.

Многие побывали здесь в поисках ценностей, которые награбил в Лиме пират по прозвищу Бенито Красавчик Кровавый Палаш, а также золота капитана Эдуарда Дэвиса, оцениваемого в 65 миллионов долларов. Некто Огюст Гисслер, проживший на острове 20 лет, таки нашел од-



Круизная яхта отлично приспособлена для дальних морских путешествий.

нажды золотой дублон чеканки 1788 года. Все остальное в целости и сохранности ждет нашего с вами появления.

Многочисленные пещеры и гроты, до сих пор хранящие свои тайны, скрыты от чужих глаз изумительной красоты водопадами. Но прежде чем набить свой кошелек золотыми дублонами, вспомним, что пираты произносили над своими кладами проклятия: *"Пусть тот, кто дотронется до моего золота, спрятанного здесь, помнит, что обратный путь его не длиннее лезвия ножа"*. Поэтому предлагаем оставить в покое чужие богатства и потратить свое время и силы на борьбу с лобстерами, которых здесь водится несметное количество.

Еще 400 миль плавания курсом Зюйд-Зюйд-Ост – и мы на Галапагоссах. Эти затерянные во времени острова сохранили свою первозданную природу. Расположились они подобно бусам на нитке экватора. Образованные в результате вулканической деятельности и напоминающие брызги застывшей в океане лавы, острова порадуют нас замечательными пляжами с мягчайшим песком оливкового, белого и черного цветов. Красные мангровые заросли, акации, кактусы и тропические растения покрывают их поверхность и служат домом для игуан и гигантских черепах – самых древних пресмыкающихся планеты.

Однако местными властями яхтам здесь не разрешается задерживаться дольше чем на трое суток, чтобы не нарушать природный покой. По этой же причине здесь до сих пор не построено ни одной марины. Впрочем, дольше тут и делать нечего. На островах, на 97% являющихся заповедником, не предусмотрено никаких развлечений, кроме дайвинга. Под водой, безусловно, рай для ныряльщиков. В водах архипелага обитают морские львы, пингвины, манты, дельфины, акулы, киты и четыреста видов тропических рыб. Это самые фантастические и непредсказуемые места для фанатов подводного плавания.

Перед отплытием заглянем на островок *Флореана*, где, по старой морской традиции, опустим свои письма в пустую винную бочку, а взамен прихватим с собой конверты, на которых написаны адреса: *Таити, Самоа, Тонга, острова Кука и Новая Зеландия* – опорные точки нашего трансатлантического маршрута. Почту "из бочки" таким способом исправно обслуживают многие поколения мореплавателей.

Перед нами на Вест простирается *Французская Полинезия*. Сто восемнадцать островов, расположенных на пяти архипелагах: *острова Общества, Астральные острова, Маркизские острова, острова Туамоту и острова Мангарева*.

Хотите побывать на самом красивом острове в мире? Тогда отправимся на *острова Общества*. Проложив нужный курс на карте, получим Вест-Зюйд-Вест. Теперь можно включать авторулевое устройство (две недели мы можем не прикасаться к штурвалу) – предстоит долгий пере-



ход в открытом океане протяженностью около 3700 миль. На круизной яхте этот переход может продлиться две-три недели. Как там у нас с запасами воды? В океанской воде содержится 3,5% солей, что делает ее совершенно не пригодной для питья и мытья. Ах да, у нас есть опреснители! Будем надеяться, что они не подведут, иначе в следующий раз сможем искупаться только в водопадах земного рая, куда мы держим курс. В этот рай пускают и грешников, так что поспешим, пока условия не изменились.

Глубокие зеленые долины **Таити** сплошь покрыты густыми тропическими лесами, зарослями мягкого папоротника, среди которых струятся прохладные воды горных потоков, водопадами ниспадающие в стремящиеся к океану реки. Большая часть островов представляет собой невысокие коралловые атоллы. Среднегодовая температура воздуха +27°C. Вода сказочной температуры: + 26°C.

В свое время эти красоты живописал Поль Гоген (он похоронен на острове Ива-Оа) в присущем ему стиле. В действительности, на мой взгляд, все гораздо симпатичней. Особенно люди, которые и составляют основное богатство этих мест. Обычным туристам предлагаются поездки на живописнейший атолл **Тетиароа** – бывшую резиденцию таитянских монархов (теперь собственность Марлона Брандо), где их ждет отдых на многочисленных пляжах, живописные отели в тропическом стиле и фольклорные фестивали. Но мы пойдем в **Папееэте** – столицу Таити, чтобы побывать в первой и пока что единственной марине **Таина (Taina)** южных тропических вод Тихого океана. В нее одновременно вмещаются не более шести крупных яхт.



Так выглядит самый красивый остров в мире Бора-Бора.

Однако здесь слишком шумно, туристы успели превратить главный остров Таити в подобие автодрома. На острове, где всего-то 200 километров дорог, передвигается 35 000 автомобилей! То есть на каждый автомобиль приходится меньше шести метров. Нет, нам здесь задерживаться не стоит, и, кроме того, мы вам обещали зайти на **самый красивый остров в мире**. А поскольку мы на яхте, то имеем возможность обследовать **самую большую и самую красивую лагуну Мирового океана**, которой окружен остров **Бора-Бора**. Все эти пышные титулы присвоены Бора-Бора и его лагуне официально в 1960 году, и с тех пор ничто не изменилось.

Идти нам предстоит всего 175 миль к Норд-Весту от Папееэте, однако условия для навигации в этом районе плавания довольно сложные, так как приливы и отливы играют с мореплавателями в прятки, то обнажая, то скрывая от их глаз коварные рифы. Но напомним, что мы пользуемся периодом благоприятных погодных условий, что несколько облегчает жизнь навигаторам. В штормовую погоду хождение у рифов – занятие крайне рискованное.

Неправдоподобно красивый остров Бора-Бора расположен в центре перламутровой лагуны, в окружении ряда маленьких островков, раскинувшихся вокруг него подобно коралловому ожерелью. На этом небольшом острове больше фешенебельных отелей и роскошных пляжей, кортов и полей для гольфа, дайвинг-центров, чем на всех остальных островах Французской Полинезии. И всего лишь одна круговая дорога длиной 32 километра. Здесь, к нашему удовольствию, нет частных пляжей, но есть незабываемая якорная стоянка, на которой можно кормить с руки мирных рифовых акул и ловить рыбу. Это общепризнанная жемчужина Французской Полинезии.

*Кстати, о жемчужинах. Именно здесь находится родина знаменитого **черного жемчуга**. Это плод устрицы *Pinctada Magaritifera*, которая обитает в теплых водах архипелага Гамбье (всего 10 маленьких, высоких горных островов). Этот вид устриц чрезвычайно восприимчив к колебанию температур. Понятно, что на всех натурального жемчуга не напасешься, поэтому его выращивают искусственно. Специалисты считают, что черный жемчуг по своим свойствам превосходит белый. Настоящий черный жемчуг отличить от искусственно окрашенного легко – в темноте он флуоресцирует, обнаруживая тусклое красное свечение. Жемчужины мельче 11 миллиметров в диаметре считаются некондиционными, но и более 18 миллиметров не вырастают.*

Уникальные большие черные жемчужины встречаются редко, и каждой из них присваивается имя. На самом деле жемчужины не совсем черные, а черно-серые. Еще они могут быть золотисто-зеленого цвета, темно-красного и темно-зеленого. Но все это подпадает под понятие "черный жемчуг". В Папееэте даже создан музей черного жемчуга.



Побывав на берегу, можно отведать черепашьего супа и полюбоваться на экзотические танцы местных жителей. Танцуют здесь все, от мала до велика. Народу живет на острове всего шесть тысяч, да и туристов не слишком густо – большинство отелей стоят полупустые.

Грешникам в раю задерживаться не стоит, тем более что мы помним о приближающемся сезоне ураганов. Поставим паруса и ляжем на курс Вест-Норд-Вест к **островам Кука**. Это один из немногих благословенных уголков природы, куда российским гражданам виза не нужна. И это притом, что все местные жители имеют гражданство Новой Зеландии, куда визу получить достаточно сложно. Этот архипелаг состоит из пятнадцати островов, условно разделенных на две группы – северную и южную. Девять самых крупных островов находятся в южной группе. Северная группа состоит из шести старых коралловых атоллов. Таити и Самоа, ближайшие соседи островов Кука, находятся приблизительно в 900 милях. Между самыми крайними островами архипелага расстояние такое же. Пустынные водные пространства отделяют один остров от другого. Глубины в этих местах немалые – от трех до пяти километров, так что переходы мы совершаем безостановочные.

Почти весь наш маршрут проложен в зоне приятного тропического морского климата. Океанические воздушные массы поддерживают в это время года относительно ровный температурный режим (самый жаркий месяц – январь со средней температурой +26 С°, самый "холодный" – июль, когда "всего" +24 С°) и высокую влажность. Благодаря относительно небольшой высоте островов Кука над уровнем моря осадков выпадает не слишком много.

Длинная цепочка из малонаселенных островов, составляющих архипелаг Кука, практически не испорчена массовым туризмом. Сочетание полинезийской культуры и нетронутой природы производит незабываемое впечатление. Эти острова называют "изумруды Тихого океана". Их суммарная площадь всего-то 240 квадратных километров, но площадь океана, на которой расположен архипелаг, внушает уважение – более двух миллионов квадратных километров.

Молодые вулканические острова Мангайя и Раротонга самые крупные и поэтому самые обжитые, здесь проживают двенадцать тысяч человек, что составляет 70% всего населения этого островного государства. Пройдя от Бора-Бора 420 миль, оставим обычные туристические центры по левому борту и зайдем на остров Аитутаки с одноименным городком в углу практически треугольной по форме лагуны, обрамленной прекрасными маленькими островками. Это одна из двух лучших яхтенных стоянок островов Кука. Воды лагуны всегда свободны от акул и представляют собой прекрасные пляжи с бирюзовой водой. Возьмем на память несколько знаменитых раковин "каури", которые волны выбрасывают здесь на берег. Важно не забыть отведать уникальный местный кофе, который практически не известен за пределами Океании. И еще: по воскресеньям здесь нельзя никому ловить рыбу, потому что это *табу*.

Следующая удобная яхтенная стоянка островов Кука находится у **атолла Суварроу** (исковерканная фамилия генералиссимуса Суворова) на Северной группе островов. До нее 300 миль курсом Норд-Норд-Вест. Это достаточно большая лагуна самого маленького из островов архипелага. Он настолько маленький и низменный, что зимние ураганы легко перехлестывают волнами даже самую высокую его точку. Эту особенность атолла прославил в 1942 году писатель Роберт Дин Фрисби, чудом переживший вместе со своим экипажем такой ураган. Им пришлось привязываться канатами к пальмам. Впоследствии он описал это "удовольствие" в своей книге. Но сейчас нам ураганы не грозят, мы можем отдать якорь и понаблюдать за процессом добычи черного жемчуга. Все жители острова (семь человек) только этим и занимаются. Когда это занятие нам надоест, мы пройдем еще 500 миль попутным ветром на Вест вдоль широты 14 градусов к островам **Самоа**.

В нашем распоряжении осталось три месяца – до конца октября, после чего наступит период тропических ураганов. Так что будем внимательны и постараемся не потерять счет дням, хотя все к этому располагает. Находясь здесь, нам будет легко понять шотландца Роберта Стивенсона, который, добравшись в эти места, уже ничего больше не стал менять в своей жизни.



Самая красивая лагуна мира на острове Бора-Бора легко вмещает даже такие крупные парусники, как этот.

Яхтингом Роберт Льюис Стивенсон занялся вынужденно. В 1880 году Стивенсону был поставлен диагноз – туберкулез. В поисках целительного климата он перепробовал многие места: Швейцарию, юг Франции, Борнмут (Англия) и Саранак-Лейк в штате Нью-Йорк. Но и здесь ему





На острове Суварроу установлен памятник новозеландцу Тому Ни́лу, который по собственной воле семь лет прожил там в одиночестве. Современный Робинзон написал о своей жизни книгу "Остров одиночества", ставшую бестселлером.

было нехорошо оставаться. И тогда Стивенсон с женой, матерью и пасынком приобрел превосходную шхуну "Каско" и отправился на ней в южные области Тихого океана. За три года вояжа они посетили Маркизские острова, Туамоту, Таити, Гаваи, Микронезию и Австралию. В конце концов приобрели участок земли на Самоа, решив надолго обосноваться в тропиках. Свое новое владение он назвал Вайлима (Пятиречье).

Климат острова пошел писателю на пользу: в Вайлиме были написаны некоторые из лучших его произведений. Там возвели просторный плантаторский дом с верандами, в тени которых, лежа на полу, Льюис работал. Легкий бриз шевелил кроны пальм, далекой симфонией рокотал океан. Звенели ручьи, образуя радужные водопады, позади темнели непроходимые джунгли. А ночью темнота неба, усыпанного звездами, поглощала воду, и остров, и все вокруг. К слову, похоронили Стивенсона там, где он хотел, – на вершине холма, а на могильной плите начертали строку из его знаменитого завещания:

"Тут он лежит, где пылко желал, путь к причалу моряк отыскал".

Его знаменитый «Остров Сокровищ» существовал на самом деле, но... только в виде карты, которую Стивенсон нарисовал собственноручно. Остров получился не слишком привлекательный. Клочок земли девять миль в длину и пять в ширину. Общий вид острова был очень однообразен и мрачен: малярийные болота, нездоровые испарения которых клубились туманом над низкорослым кустарником. Две болотистые речонки, растительность возле которых поражала какой-то ядовитой яркостью. Затхлый запах прелых листьев и гниющих стволов, какие-то скрюченные, кривые деревья. Гремучие змеи грелись на выжженных солнцем полянах. Отвратительный пролив, в котором почему-то воняло лихорадкой и малярией. Океан во-

круг острова бушевал постоянно: громадные валы с шумом, от которого нельзя было укрыться нигде, катились на берег. Свинцово-тусклая вода, уходя при отливе, оставляла после себя жидкую грязь. Между неприступными скалами бесновались и ревели буруны. А на скалах ползали громадные скользкие чудовища, какие-то слизняки невероятных размеров.

Понятно, что при виде такой "красоты" сердце главного героя романа охватила тоска, и он с первого взгляда возненавидел Остров Сокровищ. Однако не ищите понапрасну сходства этого "мрачного, залитого кровью острова" с Самоа. Свой самый знаменитый роман Стивенсон написал еще в 1881 году, в горах Шотландии. Там дни напролет моросил нескончаемый дождь, сопровождаемый порывистым ветром, который гнул деревья и приносил пронизывающий холод. И некуда было деться от однообразного пейзажа, ненастной погоды и надоевшего дождя. Оставалось одно: сидеть у камина и предаваться мечтаньям. Хорошо было воображать себя на палубе отлично оснащенной шхуны, пенящей лазурные воды океана под жарким солнцем тропиков.

Мы будем прокладывать свой маршрут, избегая мест, подобных "Острову Сокровищ", поскольку имеем удовольствие заниматься яхтингом, а не поиском награбленного имущества.

Острова Самоа по праву называют "сердцем Полинезии", поскольку они находятся в центре так называемого "Полинезийского треугольника", вершинами которого являются Гаваи, остров Пасхи и Новая Зеландия. Основные островные красоты Тихого океана сосредоточены – нет, скорей разбросаны – в этом треугольнике. Огромная площадь водной поверхности (больше 53 миллионов квадратных километров – три площади России!), среди просторов которой затерялось всего два процента суши. Но и эти клочки земли не слишком густо заселены (всего 2,8 миллиона жителей), а большинство необитаемо. Остается добавить, что бросить якорь в этом треугольнике практически негде – глубина океана превышает три километра.

Заросшие тропическим лесом острова Самоа, с их реками и сотнями водопадов среди буйного пахучего разноцветья диковинных растений, покажутся вам чудом. К тому же здесь живут довольно симпатичные и приветливые люди. В венках и гирляндах из экзотических цветов они проводят время с песнями и танцами. Над ними огромное звездное небо, неизвестное жителям Северного полушария.

Мореплаватели выделяют в небе Южного полушария созвездие **Южный Крест**. За выдающиеся заслуги в навигации это созвездие удостоилось чести попасть на флаги таких государств, как Австралия, Новая Зеландия, Микронезия, Папуа-Новая Гвинея и Самоа. Его легко найти на фоне Млечного Пути. Четыре звезды, называемые буквами греческого алфавита: α , β , γ и δ , образуют четко видимый невооруженным глазом крест. Линия от **Гаммы** к **Альфе** указывает приблизительное направление на Южный полюс (с погрешностью в 15°).

Это созвездие исправно служило мореплавателям, так же, как и **Полярная звезда** в Северном полушарии. Однако Полярная звезда указывает Северный полюс с точностью до двух градусов. Только в экваториальных водах можно увидеть одновременно оба созвездия. Это было отмечено российским бардом Александром Городницким:

*Зелёное море бушует окрест,
Там рыба гуляет шикарная.
Призывно пылает Южный Крест,
Мерцает звезда Полярная.*

Здесь действительно райские места и "шикарная рыба". Однако даже в таких местах есть свои опасности. Соблюдайте осторожность и старайтесь не заснуть под пальмами! В противном случае вам грозит падение на голову кокосового ореха. Ежегодно в мире от падения кокосового ореха на голову погибают около 150 человек. Это в пятнадцать раз больше, чем пострадавших от нападений акул.

Любуясь по ночам Южным Крестом, продолжим наш путь прямо на Зюйд. Теперь мы спустимся к острову **Ньюэ**. Это самое малочисленное самоуправляемое государство в мире (1800 граждан), до которого нам идти от Самоа 350 миль. И в то же время Ньюэ считается самым большим коралловым атоллom Мирового океана. Власти острова на всякий случай сохраняют для своего народа гражданство Новой Зеландии, но, так как мы не собираемся оставаться здесь дольше месяца, виза нам не понадобится. Как и на большинстве тихоокеанских островов, здесь отличная рыбалка и ловля устрашающих размеров лобстеров. В изобилии представлены кораллы и диковинные раковины. Власти предложат нам арендовать за символическую плату офис и открыть в течение дня собственный оффшорный банк. Однако мы не за этим сюда пришли. Мы пришли послушать **песни китов**...



Натюрморт из тихоокеанского кокоса и "кокосового краба", который их очень любит и даже лазит за ними на пальмы. Яхтсмены, берегите свои головы от падения кокосов!

Китихи из холодных антарктических вод приплывают сюда выкармливать китенышей. И хотя официальных ограничений по близкому знакомству с китами нет, воспользуемся советом командора местного яхт-клуба и не станем приближаться ближе чем на тридцать метров к малышам. Иначе мама может заподозрить что-то нехорошее и атаковать яхту, а нам эти неприятности посреди океана ни к чему.

Самцы китов, ухаживая за китихами, поют песни не хуже, чем соловьи. Каждая песня длится от семи до пятнадцати минут. "Слова" и "музыка" у каждого кита свои, но репертуар ежегодно обновляется. Если у вас хватит смелости – прыгайте в воду и поплавайте вместе с китом, но, если он станет отплывать в сторону, не становитесь у него на дороге. Кит хочет побыть в одиночестве, и не надо ему мешать. Он будет петь серенаду любви. Это самые красивые из песен китов.

Самые искусные певцы из породы горбатых китов. Их пение может быть удивительно мелодичным и напоминает звучание самых разных музыкальных инструментов: гобоя, кларнета, волюнки. А если запись голоса горбатого кита прокрутить со значительно большей скоростью, мы услышим типичное пение птицы.

Китам спешить некуда, а вот мы ограничены **фактором времени**, о котором, к сожалению, постоянно приходится помнить, **прорабатывая избранный маршрут**. Кроме календарных дат начала и конца путешествия нам понадобится знание **средней расчетной скорости движения яхты** или ее **среднесуточного перехода**, что почти одно и то же для протяженных маршрутов. Небольшая яхта движется со среднесуточной скоростью 4–6 узлов – или, другими словами, ее среднесуточный переход следует принимать 100–150 миль, в зависимости от конкретных условий.



Большие яхты движутся быстрее, и для расчетов можно применять от 200 до 250 миль среднесуточного перехода, ориентируясь на предшествующий опыт плавания данной яхты.

Заранее следует определить предполагаемую **длительность стоянок**. А в таком переходе, как мы совершаем, кроме **перевода часов назад** (шесть раз), предстоит также изменение даты. В вашем личном дневнике может появиться приблизительно такая запись: **"Вчера, 5 августа, праздновали именины капитана. Подарили ему часы. Сегодня утром штурман объявил, что требует продолжения банкета и что сегодня опять будет 5 августа. Капитан согласился с ним без разговоров. На этот раз я подарил имениннику календарь и термометр"**.

Линия изменения дат (граница дат) на земном шаре проходит условно по Тихому океану в обход суши, приблизительно по 180-му меридиану от Гринвича. Поэтому каждая новая календарная дата впервые "вступает" на Землю на этой линии, а затем с востока на запад обходит по порядку все часовые пояса и "сходит" с Земли в том же месте, где начиналась.

Немного петляя (в угоду правительствам отдельных стран), границы часовых поясов пересекают экватор через каждые 15 градусов. Двигаясь на Вост, мы будем вынуждены укорачивать себе сутки. Судоводители совершают этот мистический ритуал в полночь. Вернее, не дожидаясь ее (в 23.00) при движении в одном направлении с солнцем и наоборот, переводят часы "проскакивая" час ночи при движении ему навстречу.

Все это, конечно, весьма условно, и линия изменения дат служит только для облегчения отсчета календарных дней при трансокеанских и кругосветных плаваниях и перелетах. Пересекая линию в западном направлении, следует прибавлять сутки в своем календаре. Пересечение линии в восточном направлении потребует одни сутки "потерять".

Итак, правильно выбранное нами направление движения по маршруту не только обеспечит **"попутный ветер и семь футов под килем"**, но еще и добавит нашему экипажу сутки к календарю. Произойдет это на трехсотмильном переходе курсом Вост-Зюйд-Вост от острова Ньюэ к островам **Тонга**. Все в вашем дневнике правильно, по нашим штурманским расчетам у нас будет два раза пятое августа жаркой тропической зимы (с температурой воды и воздуха +24°C). Звучит неплохо.

Хотя если придраться к мелочам, то географически острова Тонга не доходят до линии изменения дат на целых три градуса.

*Тонга – единственная в этом регионе мира наследственная монархия, и Его Величеству Тупу IV виднее, когда в его королевстве начинается восход солнца. Все могут короли! А что вы хотите от человека, который учился в Одессе? Благодаря такому невинному фокусу среди подданных именно этого королевства теперь живет девочка по имени **Жозефина Миллениум**. Дата ее рождения первое января 2000 года. А время 00.06 по местному времени. Выходит, что именно она **первый человек, рожденный в третьем тысячелетии**.*

*В королевстве Тонга около 170 островов. Примерное количество островов объясняется тем фактом, что они периодически в этом государстве появляются и исчезают. Последний остров появился из-под воды в 1995 году. А небольшой островок **Ниаутопутану**, тот вообще перемещается с не виданной для геологических структур скоростью, достигающей примерно 25,4 сантиметра в год. Вот с этим явлением даже король ничего не может поделать.*

Впрочем, у него других забот хватает. Судите сами, значительная часть из 748 квадратных километров площади королевства покрыта... (как бы помягче выразиться) значительными запасами ценного органического удобрения – гуано (к счастью, они не разрабатываются). В пополнении запасов этого сырья участвуют летающие лисицы, причисленные к священным животным. Так что жители Тонга первыми на планете начинают день, неделю, месяц и год с решения подобных проблем.

Во многих случаях королевская семья проявляет дальновидность и мудрость. Благодаря такой политике только их государство ни разу не становилось чьей-либо колонией в Тихом океане в прошлом. Сегодня Тонга первое государство Океании, где существует национальный парк дикой природы, а с 1979 года король запретил в своих водах китобойный промысел.

По шкале ценностей яхтинга острова Тонга можно смело назвать **"Карибами Тихого океана"**. Капитан Кук называл их "дружественными островами". Такими они и остались. Дружелюбный народ, невысокая влажность воздуха, теплая и прозрачная до тридцати метров глубины вода, чистые песчаные пляжи. Температура воздуха остается +24°C круглый год. Вот где мы сможем отвести душу после долгих переходов и всласть покружить вокруг игрушечных островков,



отдавая якорь где захочется. Здесь есть с кем пообщаться из наших коллег. На самом большом острове **Вавау** (*Vava'u*) обосновались несколько ведущих чартерных фирм. Сотни яхтсменов со всего мира наслаждаются плаванием в этих водах среди **самых красивых коралловых рифов** в мире. Во время отлива можно собрать замечательную коллекцию раковин, что далеко не везде разрешено.

По местной традиции, каждому приезжему положен в подарок жареный поросенок, но все же самое вкусное на Тонга – это знаменитые на весь мир арбузы.

Россияне на Тонга большая редкость, но все же один есть – это Геннадий Борисенко, который здесь живет и работает в должности министра энергетики. Заехал в 1994 году он сюда в качестве туриста, а тут некстати королевский дизель-генератор поломался, дворец без света, короче, история знакомая до боли. Наш умелец взял да и устранил неисправность. А взамен получил придворную должность и дом со стенами, что в здешних краях редкость (местные живут в хижинах, где на столбах устроена крыша из пальмовых листьев).

Тонга можно смело назвать "центром мира по лени". Лени на этих островах не относят к негативным качествам характера. При таком образе жизни и растолстеть недолго. Что, впрочем, не страшно, поскольку большой вес относится аборигенами к человеческим достоинствам. Их король – самый толстый король в мире. С возрастом (он разменял уже девятый десяток) Тупоу IV немного похудел и теперь весит всего 240 килограммов, но в лучшие свои годы был красивее и весил 270.

Однако нам терять спортивную форму ни к чему и мы, попросившись с гостеприимными хозяевами, уйдем курсом Норд-Вест в 400-мильный переход на **"острова людоедов"**. Это бывшее название **Фиджи**. Теперь там людей уже не едят и, наверное, поэтому на островах накопилось уже 775 тысяч жителей. Только на главном из островов Фиджи **Вити Леву** жителей больше, чем на всех остальных островах Французской Полинезии, вместе взятых. А сколько на самом деле островов в этом государстве, никто толком и не знает.

Все зависит от того, что считать островом. Если все, что находится над водой, то таких островов более тысячи. Если только те, на которых живут люди, то их 106. Таких, на которых могли бы жить, насчитывается 322. Для нас, в конце концов, это не имеет значения. Важно, что прибыли мы сюда вовремя: сезон благоприятных погодных условий для яхтинга длится в тропических водах Фиджи с июня по октябрь. В это время плавание по знаменитым голубым лагунам вдоль бесконечных песчаных пляжей и вечнозеленых лесов при температуре 28–32°C одно удовольствие. Температура воды +24°C. Условия для купания, ныряния и другого отдыха на воде – чистое здоровье. Здесь нет ни малярии, ни желтой лихорадки (настоящий бич тропиков), ядовитых насекомых и прочей, сопутствующей тропическому климату специфике, неприятной для визитеров.

Линия изменения дат проходит прямо посередине страны. Поэтому мы, пробираясь между островами, будем запросто "путешествовать во времени" из **"сегодня"** в **"завтра"** и обратно по несколько раз в день. Но прежде яхте предстоит пройти процедуру **оформления формальностей** (иммиграционные, таможенные и санитарные формальности), после чего капитан получит разрешение властей на **"свободную практику"**. Сделать это мы сможем в любом из четырех портов входа (port of entry) для яхт на Фиджи: **Лаутока, Левука, Савусаву** и **Сува**.

Поднимем под правую красплицу **желтый (карантинный) флаг "Q"** и отправимся "сдаваться властям" в марине **"Savu Savu Village Marina"** на острове **Денарау (Denarau)**. Это маленький островок, до красот которого кроме яхтсменов добираются разве что любители дайвинга. Впрочем, и большинство остальных, по-настоящему заслуживающих внимания достопримечательностей Фиджи, расположены на побережье, куда попасть можно только по воде. Яхта в этом предоставляет нам неоспоримые преимущества по сравнению с сухопутными туристами. Мы сможем наблюдать, как черепахи роют гнезда в белоснежном песке, киты барражируют между основными островами, дельфины резвятся у борта яхты и лангусты изучают наш якорь. Всего этого из отеля, пусть и пяти звезд, не увидать никогда.

Туристические фирмы рекламируют острова Фиджи как рай для молодоженов. Так оно, вероятно, и есть, ведь даже сам Бил Гейтс провел здесь свой медовый месяц. Однако помните, что ваши дамы могут хвататься нехороших привычек на всю вашу оставшуюся жизнь. Дело в том, что на Фиджи господствует матриархат. Муж (вернее мужья) лишь гости в доме жены, а вся домашняя мужская работа возложена на какого-нибудь из ее братьев. Женщины занимают в обществе положение более высокое, чем мужчины.



Если вы захотите все это увидеть своими глазами, то помните, что на посещение любой деревни тут надо получить **предварительное разрешение вождя**. Гостеприимное приглашение (**Була! Була!**) обойдется в несколько долларов, а взамен вам подарят гирлянду из дурманящих тропических цветов и в обязательном порядке предложат чашку **кавы**, такой себе местный безалкогольный напиток, который надо выпить непременно одним глотком. Ну, уж это мы умеем. После этого ритуала принято поговорить с вождем "за жизнь".

На Фиджи, больше чем где-либо в Океании, распространены всяческие табу. В местных деревнях запрещено носить темные очки и шляпы. Дома местных жителей представляют собой крышу из листьев на столбах, но внутрь этого пространства нельзя заходить в обуви. Еще табу распространяется на прикосновение к чужой голове и даже к волосам. А в воскресенье категорически не положено чем-либо заниматься, кроме религии. За нарушение табу раньше людей съедали, немного вымочив предварительно в проточной воде ближайшего ручья. Блюдо это называлось "длинная свинья". Утверждают, что теперь все изменилось, но мы все же придерживаемся мнения, что бороздить море на яхте гораздо безопаснее, чем бродить по чужим деревням.

Что стоит посмотреть, так это **танец на раскаленных добела в костре камнях**. Для этого нужно зайти на островок **Биква**. Описывать этот ритуал не будем – это надо видеть.

Красота островов Фиджи по большей части уцелела, несмотря на дела рук человеческих. Когда-то все побережье островов покрывали леса ароматного сандалового дерева. Но в 1800 году к одному такому берегу прибило американскую шхуну "Арго". Немедленно был организован выгодный бизнес, в результате которого уже к 1814 году сандаловые леса перекечевали в китайский Кантон, где из них изготавливали палочки для благовоний.

Острова Фиджи для яхтинга являются одним из наиболее привлекательных регионов Мирового океана. Кроме многочисленных круизных яхт, прибывающих отовсюду, здесь есть несколько местных марин и яхт-клубов. Мы прибыли как раз к началу самой престижной ежегодной регаты на Кубок Президента. Можем пройтись вдоль дистанции и понаблюдать за развитием событий.

Скажем вам откровенно, когда занимаешься парусным спортом, в глубине души всегда немного завидуешь тем, кто наблюдает за событиями на дистанции с борта комфортабельной яхты, попивая охлажденные напитки (эти люди занимаются яхтингом). Тем не менее, если сильно захочется "тряхнуть стариной", то всегда есть возможность взять в чартер яхту нужного класса и подать заявку на участие в регате.

Описывать подробно красоты Фиджи нет никакой необходимости, пусть этим занимаются туристические фирмы. Можно утверждать, что острова Фиджи в сентябре–октябре заслуживают того, чтобы мы потратили здесь все оставшееся в нашем распоряжении время. При хорошей погоде океан в любой точке водного пространства, окружающего острова Фиджи, доставляет полный набор удовольствий. Тем более яхтсменам.

С наступлением последней недели октября поднимем якорь, поставим паруса и отправимся в четырехдневный переход в "**Страну парусов**" – так называют свое государство жители **Новой Зеландии**. Идти нам предстоит 1200 миль курсом точно на Зюйд и опять же с попутным ветром.

Новой Зеландии повезло, ее острова расположены вне зоны ураганов, летом нет изнуряющей жары, а зима больше похожа на наше "бабье лето". Короче говоря, круглый год весна, переходящая в лето как раз к моменту нашего прибытия. Одновременно с нами сюда направляются большинство мегаяхт, вояжировавших в Тихом океане в "сухом периоде" – так называется тропическая зима. Тропическое лето называется "сезоном дождей", хотя мы бы назвали его "сезоном ураганов". Ураган – это всегда неприятности, и все здравомыслящие капитаны угоняют свои яхты из тропиков до наступления ноября. Все эти яхты и их экипажи пробудут в Новой Зеландии до конца апреля, а потом опять вернуться в тропический рай.

Из пятнадцати тысяч километров живописного побережья наиболее привлекательными зонами для яхтинга являются залив **Хаураки**, **Бей оф Айлендс**, **Тауранга** на Северном острове и **Мальборо Саундс**, **Фиорленд** на Южном. Первым из этих мест на нашем пути будет **Залив островов (Bay of Islands)**. Вот сюда мы и направимся для **прохождения формальностей** в порту **Оруа** (35°19'S; 174°07'E). Как хорошо воспитанные люди мы известим местные власти о своем прибытии заранее (за 12 часов) по радио или по спутниковому телефону. У моряков это называется "**дать нотис о прибытии**". Обычный нотис содержит **название яхты, флаг страны регистрации, размерения яхты** и выбранный капитаном **порт захода**. Еще желательно в нотисе сообщить **ожидаемое время прибытия (ETA – Estimated Time of Arrival)**. В этом случае можно рас-



считывать, что процедура оформления формальностей не затянется. Между прочим, морские власти в Новой Зеландии к яхтам относятся довольно снисходительно по сравнению, например, с Австралией.

Ну вот процедура открытия границы завершена, и мы можем считать наш *океанский маршрут в одну сторону* благополучно пройденным. Попросим у капитана на память о походе экземпляр *судовой роли* с именами всех участников похода, а у штурмана возьмем *график* и *выкопировку маршрута*. В упрощенном виде наш график маршрута выглядит так:

Часть маршрута	Пройденное расстояние (миль)	Дата (2003 год)		Примечания
		Приход	Отход	
Порт Панама – остров Кокос	600		1 июня	Не пятница!
Остров Кокос – Галапагосские острова	400	4 июня	7 июня	Стоянка не более 3 суток
Заход на остров Флореана	45	8 июня	8 июня	Взята морская почта
Галапагосские острова – Таити	3700	27 июня	1 июля	Стоянка 3 суток
Заход на остров Бора-Бора	175	2 июля	7 июля	Стоянка 5 суток
Бора-Бора – Аитутаки (острова Кука)	420	9 июля	12 июля	Стоянка 3 суток
Аитутаки – Суварроу (острова Кука)	300	14 июля	16 июля	Стоянка 2 суток
Суварроу – Самоа	500	19 июля	22 июля	Стоянка 3 суток
Обследование островов Самоа	600		29 июля	В течение 7 суток
Самоа – остров Ньюэ	350	31 июля	5 августа	Стоянка 5 суток
Ньюэ – Тонга	300	7 августа	10 августа	Стоянка 3 суток
Обследование островов Тонга	800		20 августа	В течение 10 суток
Острова Тонга – Фиджи	400	22 августа		
Обследование островов Фиджи	1500		20 сентября	В течение 30 суток
Фиджи – Новая Зеландия	1200	25 сентября		Конец маршрута
Всего по маршруту пройдено:	11 290			
Длительность прохождения маршрута:				116 суток
Время в движении:				82 суток
Время на стоянках:				34 суток

Итак, мы оказались в Новой Зеландии. Здесь и яхтам, и яхтсменам раздолье. Прямо дом родной. В этой стране детей вначале учат ходить под парусами, а уже потом пешком. Во всяком случае, только за один год в "стране парусов" получают сертификат "*дневного шкипера*" более одиннадцати тысяч человек. И это при населении всего четыре миллиона. В Новой Зеландии любят паруса и умеют под ними ходить. Не случайно в профессиональных экипажах большинства мегаяхт офицерские должности занимают именно новозеландцы. Приведу показательный пример: на финише престижного "ВОЛЬВО рейса 2002" журналист из США брал интервью у представителей *всех участвующих команд* под флагами разных государств. В итоге вышел маленький конфуз – оказалось, что *все яхтсмены*, с которыми он общался, были из Новой Зеландии!

А еще здесь умеют *строить* прекрасные яхты, как парусные, так и моторные. Кроме того, пожалуй, единственное место Тихого океана в Южном полушарии, где яхты могут *качественно ремонти-*



За лесом мачт почти не видно самого большого города Новой Зеландии - Окленда. А ведь он по площади больше Москвы или Парижа.



ровать – Новая Зеландия. Множество изобретений в яхтинге сделали жители этой вечнозеленой страны. Одно из них – водометный двигатель. Он был изобретен Вильямом Гамильтоном специально для скоростных катеров, несущихся по мелководным речкам (есть и такая разновидность яхтинга).

Плотность населения на территории Новой Зеландии одна из самых низких в мире, чего не скажешь о плотности катеров и яхт на ее акватории, поскольку на каждого жителя "страны парусов" приходится рекордное количество яхт – одна яхта на троих. Всего 1,35 миллиона яхт (это вдвое больше, чем в Средиземном море)! Многочисленные марины их не вмещают, и многие яхты обитают возле дома своего владельца, благо большинство домов имеют такую возможность, или стоят на якорях в прибрежных заливах. Многие улицы здесь носят названия, заимствованные из яхтинга. О названиях ресторанов и баров и говорить не приходится. Побывав в здешних яхтенных магазинах, уже не надо ездить на бот-шоу, все новинки представлены. Да и цены щадящие, поскольку большинство товаров местного производства. Да что там говорить, тут даже наличные деньги "в яхтенном исполнении", с ними можно купаться в море.

*Скажите, пожалуйста, в правительстве какой страны есть должность **министр по яхтингу**? В "стране парусов" их аж два: один отвечает за яхтинг, второй за яхтенную индустрию. А еще в правительстве существует пост **министра по Средиземью**, потому что в конце XX века вдруг выяснилось, что Средиземье, описанное Джоном Толкиеном в романе "Властелин Колец", и есть Новая Зеландия. Поэтому знаменитый фильм снимали здесь. С мистическими явлениями не шутят, и в стране существует ответственный государственный пост Верховного шамана. Подобный состав правительства запросто позволяет обходиться без Конституции и даже без поста президента.*

Но что для нас немаловажно – в Новой Зеландии хорошо относятся к русским и уважают Россию! Выходит прав поэт, сказав: "Большое видится на расстоянии..."

Залив островов свое название оправдывает полностью. Такую красоту стоило оставить на десерт, под конец нашего маршрута. Яхтсмены шутят, что место это чрезвычайно опасное. Главная опасность заключается в том, что многие яхты, которые зашли сюда на денек – оформить формальности, остались в этих потрясающе живописных местах до сих пор. И только судно Гринписа "Радужный Воин" осталось здесь навсегда не по своей воле. Его в 1985 году взорвали французские диверсанты, отстаивая право Франции на проведение ядерных испытаний на атолле Моруроа. Надо отдать должное последовательности правительства Новой Зеландии. Все попытки превратить Тихий океан в постоянно действующий ядерный полигон Франции, Англии и США провалились. Кстати, первым подписал договор о прекращении ядерных испытаний в этом регионе СССР. Такие вещи здесь ценят и помнят.

Люди, бежавшие от суровых законов Британии XIX века, и их потомки сохранили и приумножили яхтенные традиции своих предков. Во многих случаях дизайнеры именно Новой Зеландии выступают законодателями моды в яхтинге. Первые белые поселенцы долгое время жили только на изумительной красоты берегах Залива островов, основав здесь первую столицу Но-

"Залив Тауранга, с горой, удивительно напоминающей знаменитую Сахарную Голову Рио-де-Жанейро"...

Александр Киричук пытается сосредоточиться на тексте, но образ Остапа Бендера так и всплывает перед его мысленным взором. Фото Виктора Лабусова.



вой Зеландии – город Рассел. А вот неутомимому мореплавателю Джеймсу Куку на месте не сиделось, и он первым обследовал оба главных острова: **Северный** и **Южный**, назвав своим именем разделяющий их узкий пролив.

Эта страна буквально создана для яхтинга. Залив **Хаураки** окружает **самый большой по площади город в мире**, которым является Окленд с миллионом его жителей. Город, за исключением центральной своей части, одноэтажный. Приближаясь к нему с моря, видишь настоящий лес мачт. Окленд, расположенный на 37° южной широты, устроен так, что все его районы имеют выход к заливу. А сам залив окружен многочисленными островами, отделяющими акваторию от океана, что создает идеальные условия для яхтинга круглый год.

Еще один уникальный залив, но несколько меньший по площади, находится в 120 милях к Зюйду. Залив **Тауранга**, с горой, удивительно напоминающей знаменитую Сахарную Голову Рио-де-Жанейро. Это излюбленный порт захода пассажирских лайнеров и круизных яхт. Здесь расположена одна из лучших марин Южного полушария. Большинство спортивных международных яхтенных маршрутов проходят именно через Таурангу.

Наиболее удивительными местами яхтинга в Новой Зеландии следует признать **фиорды Южного острова**. На северной и на южной оконечности этого малонаселенного острова, на расстоянии 500 миль друг от друга, природой созданы два величественных лабиринта, каждый со своей неповторимой красотой. Это одни из самых замечательных мест нашей планеты. Морские фиорды есть и в **Норвегии**, и в **Чили**, но по красоте дикой природы подобных этим не существует нигде. Однако в полной мере насладиться всеми красотами можно только с борта яхты.

Фиорды **Мальборо Саундс** кроме всего прочего являются родиной знаменитых зеленых мидий. Их воды, спокойные при любом ветре, полны рыбы и посещаемы китами, дельфинами и тюленями. На юге страны среди сказочных водопадов Фиорденда обитают пингвины. Один из этих водопадов (**Сатерленд**, в бухте **Милфорд**) имеет высоту 580 метров и входит в десятку самых известных в мире.

Скалы всего побережья Южного острова усеяны самыми вкусными в мире устрицами. В горах текут реки, вода которых признана самой чистой в мире. А на берегах, на фоне снежных вершин Южных Альп, цветут фруктовые сады и наливаются солнечным теплом виноград. Кстати, местные вина имеют неповторимые вкус и аромат. Ценители виноградной лозы могут проложить яхтенный маршрут вдоль всего побережья Новой Зеландии и везде найти для себя нечто неожиданно приятное.

Напомним, что по счастливому совпадению наиболее благоприятный сезон яхтинга в Новой Зеландии совпадает с наименее благоприятным сезоном в тропиках. Кроме того, Новая Зеландия вполне цивилизованная страна и ее жители только тем, кажется, и заняты, что придумывают для себя и для туристов все новые удовольствия и развлечения. В своей предусмотрительности новозеландцы доходят до смешного: **на морских картах, отпечатанных в Новой Зеландии, нанесены пляжные туалеты**.

Южное полушарие имеет свои субтропики и у берегов **Австралии**. Природой создано уникальное место для яхтинга и дайвинга. Это самый большой в мире целостный живой организм, называемый **Большим барьерным рифом**. Его возраст 8000 лет, а протяженность свыше 2000 километров. Риф простирается от восточного побережья Австралии до Новой Гвинеи, то удаляясь от побережья (максимум на 140 миль), то приближаясь к нему (минимум на 12 миль). Но для яхтинга интересен не столько сам Риф, сколько расположенные вдоль него острова, которые известны своими неповторимыми красотами: ослепительными кораллами и коралловыми рифами, белым песком пляжей, удивительной жизнью морских обитателей и великолепными возможностями активного отдыха. Барьерный риф – место паломничества фанатов яхтинга и дайвинга со всего мира. Будучи сам живым, Риф дает жилье и пищу рыбам ярчайшей расцветки, черепахам, моллюскам и даже китам. Одних только моллюсков на Рифе обитает около 4000 видов.

Погодные условия для яхтинга здесь наилучшие в период с июня по сентябрь, когда нет опасности циклонов. Навигационные условия достаточно сложные и требуют высокого профессионализма. В официальной лоции сообщается, что во время приливов и отливов видимая картина местности преобразуется до неузнаваемости. Но надводные и в особенности подводные красоты неповторимы. Глубины у рифа 3–4 метра, вода очень теплая. Кстати, плавая и ныряя в этих местах, присматривайте за своими ластами. Мальки акул имеют привычку надкусывать края ласт, на большее их не хватает. Но не забывайте, что родители маленьких шалунов иногда заплывают в этот "лягушатник" посмотреть, как их детки развлекаются.

Южное полушарие успешно соперничает с Северным, предлагая яхтсменам поистине райские уголки природы. Например, **Сейшельские острова**. Говорят это все, что осталось от зато-



нувшего континента Лемурия. Живут здесь веселые и дружелюбные сейшельцы – потомки французов, африканцев и малагасийцев, смешавшиеся с арабами, индийцами и китайцами.

На многие мили Индийского океана (от четвертого по десятый градус южной широты) у Африканского побережья находится этот фантастический мир песчаных пляжей на коралловых островах, утопающих в зелени. И при этом здесь нет ничего, что могло бы вас укусить или ужалить. Идеальное место для яхтинга, поскольку на 115 островах Сейшел нет ни промышленности, ни сельского хозяйства. Даже отели на этих островах не строят выше пальм, чтобы не нарушать природную красоту.

Океаны и моря – стихия. А как быть тем, кто рад бы заняться яхтингом, но укачивается даже в самолете? Не отчаивайтесь, у вас тоже есть возможность приобщиться к этому увлекательному занятию. Впрочем, такие маршруты интересны и для тех, кто не укачивается вообще. Если вы любите неспешные и спокойные путешествия, интересуетесь историческими достопримечательностями Европы, то перед вами открываются возможности использования **внутренних водных путей (ВВП)**. Яхтсмены придумали даже специальный **круговой маршрут вокруг Европы**. Главное, что для этого надо иметь – яхту с осадкой не более двух метров, а если она парусная, то со складной мачтой и надежным двигателем. Ну и, конечно, шенгенскую визу.

Почему-то на реках, каналах и озерах вся морская терминология куда-то пропадает. Даже самые заядлые яхтсмены вынуждены измерять расстояние в километрах, называть стороны света сухопутными словами и пользоваться речными картами, которые совершенно не похожи на морские. К тому же в пресной воде яхта имеет большую осадку, чем в соленой, и, следовательно, передвигается немного медленнее. Но что досаждают больше всего, так это мосты. А что радует, так это отсутствие коррозии и близость магазинов.

На яхте с востока на запад можно пройти по сквозной водной магистрали протяженностью 4062 километра – это самый длинный маршрут. Используя ВВП, можно, начав с **Волги, Дона, Днепра** или **Дуная**, пройти по таким рекам, как **Рейн** (1320 км) и посетить на яхте Швейцарию, Лихтенштейн, Австрию, Францию, Германию и Нидерланды, а затем выйти в **Северное море**. А можно продолжать путешествие по Европе, перейдя каналами на реку **Шельду** (430 км) и через Бельгию попасть в систему рек и каналов Франции: **Луара** (1012 км) с выходом в **Бискайский залив**; **Сена** (776 км) с выходом в **Ла-Манш** (не забудьте сделать остановку в Париже). Из Франции можно вернуться в Швейцарию, но уже по реке **Рона** (812 км) или отправиться в Испанию по **Гаронне** (647 км) и выйти затем в **Бискайский залив**.

Не хотите в бурные воды Бискайского залива? Тогда у вас есть еще в запасе **Эльба** (1165 км) по Германии и Чехии с выходом в **Северное море**, а также **Одер** (854 км) по Германии, Чехии и Польше с выходом в **Балтийское море**. В Польше можно побродить по **Висле** (1047 км) и тоже выйти в **Балтийское море**. Есть еще река **Эмс** (371 км) в Германии с выходом в **Северное море**. Из Швейцарии через озеро **Лаго-Маджоре** вы можете попасть в Италию, где есть возможность пройти по реке **По** (652 км) и выйти в **Адриатическое море**.

Пройдя по **Сене** в Гавр или по **Рейну** в Амстердам, вы можете далее совершить короткий морской переход через **Ла-Манш** и войти в устье **Темзы**. А там уже и до Лондона недалеко. Начав путешествие в Москве и сочетая морские и речные переходы на яхте, можно посетить практически все столицы Европы: Рим, Стокгольм, Париж, Вену, Берлин, Варшаву, Прагу, Люблян, Будапешт, Белград и даже Бухарест.

На втором месте по длине, но на первом по значению для яхтсменов Европы находится **Дунай** (2783 км) со своими судоходными притоками: **Прут, Сирет, Савва, Тиса, Драва, Ваг, Инн**. По **Дунаю** можно пересечь на яхте всю Европу и, пройдя через Германию, Австрию, Словакию, Венгрию, Хорватию, Югославию, Болгарию, Румынию, Украину, выйти в **Черное море** возле... **Курильских островов**.

Насчет Курильских островов мы не ошиблись. Кроме всем известных российских, есть еще мало кому известные украинские Курильские острова в дельте Дуная на украинско-румынской границе. Для сомневающихся даем их точные координаты: 44°88'N; 29°60'E. И куда только Япония смотрит?

От выхода из **Дунайского гирла** всего 80 миль до входа в **Днепро-Бугский лиман**. По реке **Южный Буг** на яхте можно пройти только 70 миль до Николаева, а вот по **Днепру** (2200 км) судоходный участок составляет 1677 км, аж до Киева.



В сентябре 1992 года (строительство длилось 70 лет) был введен в эксплуатацию *канал Майн–Дунай* от Роттердама до Сулины. Германия потратила на его воссоздание 4,8 миллиарда марок. Идея принадлежит еще императору Карлу Великому, который начал строительство в 793 году н.э., но успел выкопать только так называемый "Карлов ров", остатки которого сохранились до наших дней. Реально соединение между *Майном* и *Дунаем* (172 км) было построено в 1845 году, но на отдельных его участках глубина канала составляла всего 60–70 сантиметров. Теперь общая протяженность *трансевропейского водного пути Рейн–Майн–Дунай* составляет 3503 километра. Главный порт на этом пути – Нюрнберг.

В будущем возможности для путешествий по внутренним водным путям Европы будут продолжать расширяться. Еще во времена правления чешского короля Карла IV родилась идея соединения *Одера* и *Дуная*. В наши дни идея расширилась до проекта *Дунай–Одер–Эльба*. Такой канал с глубинами не менее 2,8 метра планируется создать в ближайшие четверть века. Водная трасса длиной 2867 км соединит устье *Дуная* (Сулина) и устье *Одера* (Щецин). Еще один участок протяженностью 3045 км соединит Сулину с устьем *Эльбы* (Гамбург).

Хорватия приступила к реализации проекта канала *Дунай–Сава* (61,5 км). После окончания строительства внутренние водные пути Европы получат еще один удобный выход в *Адриатическое море* в районе Риеки. Сроки окончания строительства ожидаются в ближайшие пять лет.

Самый значительный проект осуществляется Грецией, Македонией и Югославией. Канал с гарантированной глубиной 3,85 м и общей протяженностью 652 км соединит *Дунай* и *Эгейское море* (от Белграда до Салоник). К сожалению, распад Югославии и последующие события задержали строительство на неопределенное время.

Существует также идея сооружения судоходного канала *Дунай–София* по реке *Искыр*, подобного каналу *Дунай–Бухарест*. Тогда на яхте можно будет побывать в столице Болгарии.

Кажется, ничего стоящего не пропустили. Вдумчивый читатель спросит, а как же Россия: неужели самая большая страна мира не имеет достойных мест? Безусловно, есть отличные места для яхтинга и в России. Например, *Сочи*, *Новороссийск* или *Владивосток*. Они находятся в благоприятных широтах с очень даже нормальным для яхтинга климатом. Но никакой приемлемой инфраструктуры здесь, к сожалению нет. Бесспорным центром российского яхтинга является *Петербург*, но погодные условия оставляют желать лучшего. Многочисленным яхтсменам города на Неве остается надеяться только на глобальное потепление климата.

Знаменитые реки России всегда привлекали иностранных яхтсменов. На первом месте, конечно, *Волга* (3530 км), из них судоходный участок составляет 3256 км (от Ржева). Волга, как известно, впадает в *закрытое Каспийское море*. Ближайшими к бассейну Волги *открытыми морями* являются: на юге – *Черное*, на севере – *Балтийское*. С *Черного моря* через *Азовское* и реку *Дон* (1870 км) от Ростова-на-Дону до Волгограда на яхте можно пройти *Волго-Донским каналом*. С *Балтийского моря* путь на *Волгу* (и *Белое море* также) лежит через *Ладожское* и *Онежское озера*. Все эти места изумительной красоты.

Однако все это хорошо в теории. На практике условий, в которых живут россияне, ни один цивилизованный яхтсмен выдержать не сможет. Впрочем, россиян, имеющих средства для занятий яхтингом, такие условия тоже не устраивают. Остается надеяться, что когда-нибудь найдутся люди в правительстве, которым все это будет небезразлично. Российским политикам следует знать, что с ними на Западе будут общаться на равных только тогда, когда они займутся яхтингом. И в этом нет никакого преувеличения. *Только это занятие делает человека цивилизованного мира уважаемым.*

Постскриптум.

Эта книга уже была подготовлена к печати, когда появилась информация о первом марафонском ралли через Тихий океан для суперяхт. Старт небывалого яхтенного ралли, назначенный на 1 апреля 2006 года у небольшого острова *Las Perlas* в 60 милях к Весту от порта *Панама* (что фактически совпадает с определенным нами для маршрута в одну сторону). Однако длина дистанции на треть короче, и он несколько отличается от проработанного в этой главе нами. Причина, видимо, в том, что организаторами уникального ралли выступает "Международная ассоциация судовых агентов Тихого океана". Деятельность судовых агентов освещена в последующих главах. Пока что заметим лишь, что в островных странах это влиятельные компании. Поэтому предлагаемый ими маршрут конечно же проложен через регионы активности каждого из участников этой ассоциации.



Весь маршрут разбит на восемь этапов с финишем последнего из них ровно через год – 1 апреля 2007 года в Австралии. Приводим график этого маршрута и схему движения.

Этапы	Старт	Дистанция в милях	Время перехода (дни)
Панама – Галапагоссы	апрель 1	950	5
Галапагоссы – Маркизы	май 1	3,000	12
Маркизы – Таити	июнь 1	750	6
Таити – Тонга	июль 25	1,350	5
Тонга – Фиджи	август 15	400	2
Фиджи – Новая Каледония	октябрь 1	600	3
Новая Каледония – Новая Зеландия	ноябрь 1	850	4
Новая Зеландия – Австралия	февраль 1	1,100	5
		Всего миль 7,650	Всего дней на ходу 42

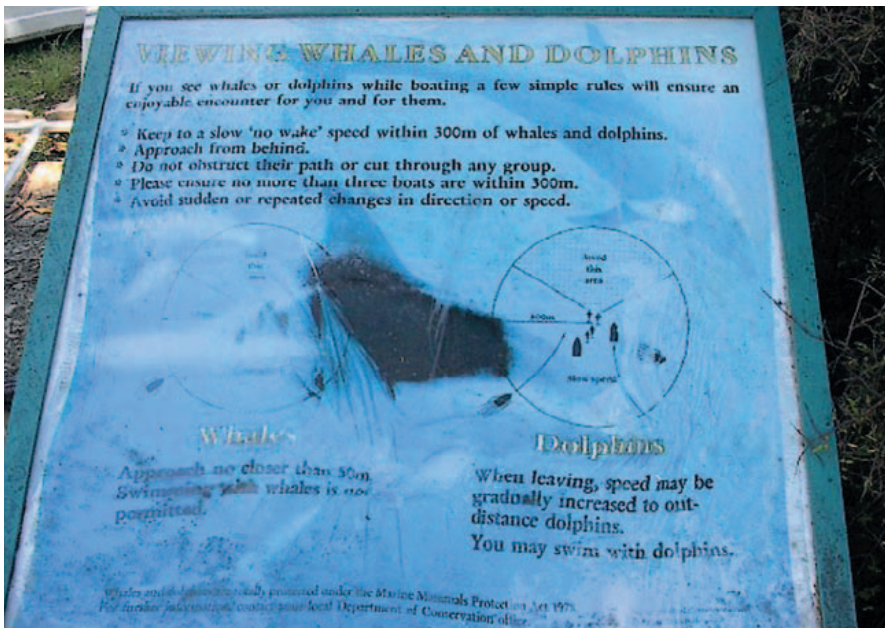
К участию допускаются как парусные, так и моторные яхты не менее 23 метров длины корпуса и отвечающие понятию "яхта открытого моря". Всего к старту будут допущены 25 яхт из первых подавших заявку на участие, поскольку вместимость предполагаемых стоянок ограничена. Это неординарное событие будет систематически освещаться в яхтенных СМИ. А начнется оно... с турнира по спортивной рыбалке среди экипажей! Финиши каждого этапа превращены в яхтенные фестивали с участием первых лиц принимающих флот государств. Перерывов в этом празднике жизни длительностью 365 дней не намечается! Непосредственно на передвижение по основному маршруту отводится всего 41 сутки, оставшееся время (324 дня!) – приемы, шуточные регаты, банкеты, дегустации вин и изысков местной кухни, концерты, турниры по гольфу, бриджу и все такое прочее, что обычно радует корреспондентов раздела светской хроники. Особо выдающимся событием среди прочих предназначено стать участие 25 яхт ралли в третьем Кубке Миллениума для суперяхт в январе 2007 года. Подробнее о нем вы прочтете в одиннадцатой главе.

На финишной прямой у побережья Австралии измученным развлечениями участникам ралли предоставляется эксклюзивное право якорной стоянки прямо перед зданием знаменитого Оперного театра в Сиднее. А затем "полный блеска и очарования" 700-мильный рывок из последних сил вдоль Большого барьерного рифа в "Марину Версаче". Расположилась она на Золотом Берегу и представляет альтернативу американскому Форту Лаудердал.

А дальше, что делать дальше, как жить? Дальше еще не решили. То ли всем флотом податься в Таиланд и там принять участие в Королевском Кубке, а потом через Суэцкий канал рвануть в гостеприимную Средиземку. А может, найти в себе силы и отправиться в очередной этап через Микронезию аж до Японии? Или не мудрствуя лукаво погрузить яхту на "яхтовоз" и отправить домой?



Именно в этом месте фиордов Милфорд Саундз - у порта Пиктон (Новая Зеландия, Южный остров) высадился на берег знаменитый капитан Кук. Сегодня это, пожалуй, наиболее южная акватория Мирового океана, пригодная для приятного яхтинга.



В неопишуемой красоте заливе Теннесси (фиорды Южного острова Новой Зеландии) авторами была обнаружена забавная инструкция "по обращению с китами и дельфинами" для яхтсменов. Вот наш художественный перевод этого документа.

Наблюдение китов и дельфинов. Заметив китов или дельфинов во время движения яхты, соблюдайте несколько простых правил, которые будут приятны для вас и для них:

- идите малым ходом, не беспокоящим животных в 300 метрах от них;
- приближайтесь к ним сзади;
- не преграждайте их дороги и не пробирайтесь через стадо;
- избегайте внезапных или частых изменений направления или скорости.

Киты. Не приближайтесь к китам ближе, чем на 50 метров. Плавать вместе с китами не разрешается.
Дельфины. По мере удаления от дельфинов постепенно увеличивайте свою скорость. Вы можете поплавать вместе с дельфинами.



В такой райский уголок Турции можно забраться только со стороны моря.





Глава 5. КТО ХОДИТ НА ЯХТАХ?

В Одессе на такой вопрос ответили бы приблизительно так: *"И кто только не ходит!"* Действительно, нам не удалось найти категорию людей, которых не бывает среди яхтсменов. Давайте познакомимся поближе с большой интернациональной семьей яхтсменов, в которую вас примут как родного, стоит вам только захотеть.

Первые яхтсмены появились в Голландии! Именно голландцы раньше других начали ходить под парусами ради собственного удовольствия и спортивного интереса. Уже в конце XVI века голландцы, изгнавшие испанских оккупантов, быстро построили многочисленный флот (весь из привозного леса, угадайте, "откуда дровишки" эти были) и захватили на две трети рынок морских перевозок всей Европы. В год Голландия увеличивала свой флот на тысячу единиц (**вымпелов**). Вот тогда на них, что называется, *"напали деньги"*. "Новые голландцы" позволяли себе строить изящные одномачтовые суда с уютными и комфортабельными, по меркам того времени, каютами. Это были прогулочные и представительские суда, которые провожали и встречали большие коммерческие и военные корабли.

Благодаря голландским бюрократам того времени, выдававшим разрешения на выход в открытое море, мы точно знаем, кто был **первым яхтсменом открытого моря**. Письменное разрешение на переход от Флиссингена до Лондона (130 миль, из которых 100 вне видимости берегов) 19 апреля 1601 года выдано **голландскому хирургу Генри де Воггу**. Он собирался *"в небольшой открытой лодке, совершенно самостоятельно, рассчитывая лишь на Провидение..."*, пройти по маршруту, где кроме туманов, шквалов и штилей его поджидали пираты и военные корабли противников Голландии. Заметьте, что Генри де Вогг совершил заодно и **первое одиночное плавание на яхте в открытом море**. Не знаем, каким он был хирургом, но моряком он был отважным!

В новейшей истории первенство, безусловно, принадлежит голландцам, но первое судно для развлечений, сохранившееся до наших дней, – это 40-метровая галера фараона Хеопса, обнаруженная археологами внутри пирамиды в Гизе. Поскольку это судно, построенное в 2600 году до нашей эры, предназначалось для удовольствий, то оно вполне подпадает под категорию яхты. Известно, что Клеопатра также имела подобное судно, каковое, по описанию Плутарха, имело золоченую корму, пурпурные паруса и серебряные весла.

Древние римляне строили суда для развлечений на озере Нэми. Да и в самой Европе монархи Норвегии, Дании и Англии владели судами для развлечений уже в X и XI веках. Но все же оставим первенство за голландцами – они создали яхты в современном понимании.

Вслед за голландцами в море потянулись их ближайшие соседи. Яхты появились в Англии, Дании, Пруссии и даже далекой России. Как обычно, вначале все самое лучшее доставалось коронованным особам. **Карл II Стюарт** скрывался от Кромвеля девять лет на континенте и за это время пристрастился в Голландии к яхтингу. После его восстановления на английском престоле в 1660 году он получил "царский подарок". Ост-Индская компания, с учетом его хобби, подарила монарху сразу две роскошно отделанные лучшими мастерами того времени яхты – "Мэри" (15,8 метра длины) и "Бизань" (16,5 метра длины). Учитывая опыт Кромвеля, никто не выдвинул королю обвинений в коррупции.

Как известно, аппетит приходит во время еды. В следующем, 1661 году Карл II лично присутствует на испытаниях своей новой яхты "Екатерина" (16,7 метра). Его братец, **герцог Йоркский**, ходил на подобной яхте "Анна". Устав от государственных забот, родственники развлекались парусными гонками с денежными призами победителю. Справедливости ради необходимо отметить, что Карл II не был жадным. Он построил и подарил парочку яхт ко-



ролю Франции Людовику XIV. Обладание роскошной яхтой было признаком могущества и богатства. Наверное, поэтому английский король имел флотилию аж из 18 яхт! На страх всяким там кромвелям.

У царей России дружба с яхтами началась с **Петра Великого**. Он тоже учился яхтингу у голландцев, но военные корабли строил "на английский манер". Видимо, полученная в 1698 году в подарок от **Вильгельма III Оранского** 20-пушечная яхта "Роял Транспорт" понравилась ему больше, чем подарок **Вильгельма I** – яхта "Корона" голландской постройки.

Любопытно, что Петр до 14 лет не выносил одного вида водной стихии. Карета царя делала крюк даже перед мельничной плотиной на реке, лишь бы не встретиться с бурлящей водой. Но к 1688 году 16-летний царь Петр нашел ботик, о чем сохранилась его собственноручная запись: *"...и несколько времени спустя случилось нам быт в Ызмайлове где лежали останки вещей дому деда Микиты Ивановича Раманова между которыми увидел я (бот) судно иностранное"*.

Корабельный мастер **Карштен Брандт** (голландец, живший в Москве) по желанию царя исправил ботик, поставил на нем мачту и парус, спустил его на воду. Петр, восхищенный этим зрелищем, сам выучился править рулем и катался на ботике по Яузе. Затем ботик был перевезен на Просяной пруд в Измайлове, но размеры его не позволяли Петру полностью ощутить себя мореплавателем. Тогда он стал искать другие водные просторы и, узнав о глубоком и широком Плещеевом озере, решил построить там, недалеко от села Вельево, что вблизи Переславля-Залесского, верфь для строительства кораблей.

Так страх трансформировался в жажду завоевания морских пространств. Известны слова Петра I: *"Я приучаю семейство мое к воде, чтоб не боялись впредь моря, и чтоб понравилось им положение Петербурга, который окружен водами. Кто хочет жить со мной, тот должен часто бывать на море"*.

Императорская флотилия возникла в 1708 году и была довольно многочисленной. Наследники Петра Великого усвоили его яхтенные традиции. В 1732 году императрица **Анна Иоанновна** провела в плавании на "золоченой яхте, в сопровождении большой флотилии" более трех дней, осматривая Ладожский канал. В 1741 году в придворной конторе числилось "четыре золоченых и две простых яхты". Императрица **Елизавета Петровна** 1 мая 1745 года совершила парадный выезд из Зимнего дворца на шлюпке под императорским штандартом.

Екатерина Великая предпочитала галеры. На них она совершала длительные инспекционные поездки по империи в сопровождении многочисленной свиты. 39-метровая галера "Тверь", на которой царица совершила первое плавание по Волге в 1766 году, просуществовала до 1956 года! Пожар опасен не только на воде, но и в Казани на берегу, где "Тверь" хранилась как памятник кораблестроения.

Через десять лет был совершен поход царского двора из Твери в Петербург. Следующий маршрут Екатерины проходил по Вышеволоцкой водной системе. Для этого специально построили 30 гребных судов. Последнее, самое длительное путешествие по Днепру царица начала в навигацию 1787 года. 124-весельная "шлюпка для шествия по Днепру Императрицы Екатерины II", так называлось это судно, по идее должна быть занесена в книгу рекордов Гиннеса. Из-за своей длины (72 метра) галера не вписывалась в повороты реки. И поэтому была сделана из **пяти сочлененных частей**, что обеспечивало изменение конфигурации судна (секции можно было сдвигать в любом порядке). На веслах работало 300 человек. Две императорские каюты по 40 квадратных метров площади были отделаны с подобающей роскошью. Сопровождали императрицу 80 других судов (каждое со своим духовым оркестром), суммарный экипаж которых насчитывал 3000 человек.

Стартовали ранней весной из Киева. Двигались не спеша, с остановками. Через пять дней прибыли в Канев, где уже находился польский король Станислав. В честь такой встречи был устроен фейерверк из ста тысяч ракет. 30 апреля караван был в Кременчуге, где 20-тысячное войско развлекало двор воинскими маневрами. Ближе к Херсону Днепр становился шире, но мельче. Осадка "шлюпки" была всего 30 сантиметров, но и этого было много для преодоления порогов. Тем не менее все суда удалось довести до Херсона благополучно. 19 мая Екатерина в компании императора Австрии Иосифа II (он прибыл на встречу инкогнито, в простой коляске, в сопровождении одного генерала и двух слуг) отправилась к Перекопу.

Любимая резиденция **Павла I** в Гатчине имела даже свое игрушечное Адмиралтейство (Павлу в возрасте восьми лет было пожаловано звание генерал-адмирала русского флота) для управления эскадрой из 24 судов: яхт, фрегатов, трешкоутов, яликов, гондол и специальных плотов. Флагманом эскадры была яхта "Миролюб", спущенная со стапеля Адмиралтейства 1 октября 1797 года в присутствии августейшего семейства. "Миролюбивость" яхты подчеркивали восемь пушек на борту.



Николай I превратил яхтинг из мероприятия развлекательного в политическое. Подчеркивая значение России как морской державы, он часто принимал официальных гостей на борту своих яхт. **Александр III** имел флагманскую яхту "Александрия" и еще несколько других: "Стрельна", "Марево", "Славянка" и "Царевна".

Во второй половине XIX века царская семья имела флотилию из яхт российской, датской и английской постройки. Дизайн, отделка и роскошь царских судов поражали современников и порой превосходили наземные апартаменты венценосцев. Среди других выделялась яхта "Ливадия", построенная в Англии в 1880 году. Площадь ее официальных помещений составляла 4000 квадратных метров. На ее палубе были устроены цветочные клумбы, в окружении которых действовал фонтан. Бронзовые люстры, фарфоровая и хрустальная посуда усиливали впечатление великолепия.

Николай II совершил свадебное путешествие во Францию на яхте "Полярная Звезда", которая обошлась казне в 3,5 миллиона рублей. Ее внутренние интерьеры были самыми роскошными за всю историю императорского флота. Но больше всего последний самодержец любил яхту "Штандарт" датской постройки (1895 год). Она считалась в то время одной из лучших в мире и выполняла задачу представительской яхты. Здесь происходили официальные приемы французских президентов **Фора**, **Лубе**, **Пуанкаре**, короля Англии **Эдуарда**. После одной из таких встреч германский император **Вильгельм** пытался уговорить родственника продать ему эту яхту, но не тут-то было... Чем не повод для войны?

Ежегодно часть лета царская семья в полном составе проводила на яхтах "Штандарт" и "Александрия". За каждым ребенком присматривал специально выделенный матрос (дядька). Императрица общалась с офицерами, а царь и наследник – со всем экипажем. Все вместе они часто принимали приглашение на чай в кают-компаниях.

Великая Октябрьская революция разрушила эту идиллию бесповоротно. Пострадали не только царь и его семья, но и его яхты. "Александрию" и "Штандарт" разобрали на металлолом, "Полярную Звезду" вначале использовали как казарму, а после в качестве мишени на военно-морских учениях.

Так уж повелось, что яхтинг – занятие аристократическое (про хирурга совсем позабыли). Яхты и сегодня считаются неотъемлемым атрибутом принадлежности к элите. В самом деле, так оно и есть. Эта часть главы чем-то напоминает светскую хронику. Тон задает британская королевская семья. Об их главной яхте "Британии" вы уже знаете. Ее можно увидеть в порту Портсмут. Умение управляться с парусами обязательно для джентльменов королевской крови. Например, **принц Филипп** с детских лет управлял спортивными яхтами и участвовал во многих регатах. А сама **Королева Англии Елизавета II** патронирует национальную ассоциацию яхт-клубов.

Новая яхта королевской семьи называется "Кадленд" и будет трехмачтовым парусником 112,5 метра длины, 14,5 метра ширины. По архитектуре это что-то напоминающее чайный клипер, а по внутреннему устройству – дворец. Все как положено – прогулочные салоны, приемные, вертолетная площадка на кормовой консоли, поскольку королевская яхта – один из символов монархии. Экипаж не уменьшится, 270 человек, в том числе два комендора 47-миллиметровых орудий (для салюта). Демократия наступает на традиции королевской семьи. В экипаж будут допускаться кадеты морской академии – 180 человек (остальные 40 человек штатная команда). Им положено стоять смиренно, повстречав кого-либо из "их величеств", и ждать, пока они проследуют мимо.

Среди европейских монархов, пожалуй, самый заядлый яхтсмен это король Испании **Хуан Карлос**. Он не только патронирует парусный спорт своей страны, но и лично участвует в международных регатах на спортивной яхте класса "одна тонна". Кстати, его супруга **София** (греческая принцесса) ходила с мужем на спортивной яхте в одном экипаже матросом до тех пор, пока неудачно не свалилась в воду. Их долгая семейная жизнь началась тоже на море – 31 мая 1962 года на борту яхты "Эрос", ставшей на якорь близ острова Корфу, совершилась официальная процедура посвящения Софии в католичество, после чего молодые отправились в Рим за благословением к папе Иоанну XXIII.

Сама королева София тонко подметила роль яхты в психологической проверке на совместимость: *"...тем летом, когда мы плавали вместе на яхте, мы часто ссорились. Хуан Карлос очень любил командовать и часто сердился: я не имела права на ошибку, должна была вместе с ним быть и у канатов, и у руля, каждое движение должно было быть четким, точным, нужно было делать все, как он задумал, и именно в нужный миг, ни секундой позже. Если я ошибалась, он приходил в ярость и кричал на меня, как на матроса. Я ужасно дулась, злилась, не разговаривала с*

ним. Тогда уже сердился он. И так все время. Оставшись одна, я думала: "Если, несмотря на эти ссоры, мы поженимся, значит, у нас уже выработался некий иммунитет, и мы сможем пройти через все испытания".

С парусами София познакомилась еще в 1959 году, когда они со своим венценосным братом **кронпринцем Константином** увлеклись парусным спортом. Каждый день, невзирая на холод и зной, на ливневые дожди, они вставали на рассвете и отправлялись к причалу бухты Фалерон. Там стояла на якоре маленькая яхта "Нерей", которую греческие военные моряки подарили наследному принцу в день его совершеннолетия. Эти тренировки для Софии были забавой, а вот ее брат стал впоследствии чемпионом римской Олимпиады 1960 года. Тогда Константин выиграл регату и принес Греции первое после 50-летнего перерыва олимпийское золото.

В 2002 году Хуан Карлос I (Бурбон) в пятый раз выиграл Королевский кубок (им же учрежденный), обойдя на своей яхте "Брибон" ("Плут") всех участников регаты, проходившей в водах испанского острова Майорка. Первыми поздравили его с победой королева София и обе испанские принцессы – Елена и Кристина. Эта регата была 19-й по счету, и в ней приняли участие около 1200 яхтсменов на борту 120 яхт класса "1 тонна". В числе соперников короля был известный актер **Антонио Бандерас**, отдыхавший в эти дни в родной Испании.

В борьбе за Королевский кубок принимал участие и наследник испанского престола **принц Филиппе**. Однако его яхта "Сириус-V", принадлежащая военно-морским силам Испании, заняла лишь 14-е место. Освещали борьбу за Королевский кубок около 400 журналистов из разных стран.

Не отстают от королевской семьи Испании и другие венценосные особы. **Королю Швеции Карлу XVI Густаву** курить приходится в туалете – настолько это занятие непопулярно у его подданных. А вот свою яхту для участия в регате старинных яхт он выводит лично. Посещая разные страны, шведский монарх обязательно интересуется всем, что связано с морем. В Россию приезжает иногда на уик-энд порыбачить на Кольском полуострове.

Его троюродный брат – **король Норвегии Харальд V** тоже заядлый яхтсмен. В свободное время он занимается парусным спортом на небольших яхтах, а вот деловые визиты по Европе предпочитает совершать на большой королевской яхте "Норге". Иногда ему составляют компанию его родственники: **король Бельгии** – двоюродный брат, **великая герцогиня Люксембургская** – двоюродная сестра, **королева Дании** – троюродная сестра, которая тоже любит передвигаться на собственной яхте.

Принц Эммануил Филлиберто ни разу не бывал на своей исторической родине, так как королевская семья Италии находится в изгнании. Яхта для него является не только увлечением, но и одним из способов напомнить подданным о своем существовании. Четыре года назад журналы публиковали трогательные снимки, как молодой принц Эммануил, празднуя день рождения, вплотную приблизился на своей яхте к итальянским территориальным водам, но преодолеть запрет не посмел.

В XIX веке численность яхтенного флота стала расти лавинообразно. Во всей Англии к моменту похода Наполеона на Москву было не больше 50 яхт. Но уже к 1850 году их число удесятилось. Еще через 50 лет мировой яхтенный флот, по данным британского регистра Ллойда, состоял уже из 5000 крупных морских яхт (в том числе 700 паровых).

Французы, устав от тягот революции и военных лет, стремительно догоняли своих соседей по проливу, сочетая приятное с полезным. Их яхты XIX века были гораздо быстрее, чем сторожевые суда английской таможни. Один из тендеров **французских контрабандистов** по чистой случайности попал в руки англичан в 1830 году. Взяв трофей в качестве прототипа, английский строитель яхт Имман из Лемингтона построил один из быстрых тендеров того времени – знаменитый "Аларм". Так занятия контрабандой положили начало массовости в яхтинге.

Необходимо отметить, что прибрежные жители по обе стороны Ла-Манша жили нелегальным морским промыслом. Особенного расцвета это занятие достигло во время блокады Франции при Наполеоне. Опасное для жизни ремесло требовало от используемого флота такой быстроходности и маневренности в сочетании с мореходными качествами для плавания в бурных водах пролива, что впоследствии суда контрабандистов стали образцами для гоночных яхт. Похожая ситуация, способствующая развитию быстроходного и маневренного флота малого тоннажа, сложилась и в Новом Свете. Вначале налоговый гнет и пошлины на 13 взбунтовавшихся против английской короны штатов, а затем блокада северянами рабовладельческого юга послужила развитию парусного флота. Тот, кто обладал небольшим, но быстроходным парусником, легко проникал сквозь блокаду тяжелых военных кораблей и сказочно при этом богател. Позднее таким же образом "сухой закон" способствовал прогрессу моторных яхт.



Жители поселка Вайвенхо (в устье реки Коли возле Кочестера) издавна промышляли пиратством и контрабандой. Лучшим строителем судов для этих целей в 1820 году считался Филипп Сайнти. Ему и заказал построить "лучшую яхту в королевстве" одноногий яхтсмен лорд Англиси. Так родился знаменитый тендер "Жемчужина". Постройка этой замечательной яхты открыла новое направление в жизни поселка контрабандистов. С тех пор их поселок заслуженно считается центром строительства элегантных яхт. А на могиле Филиппа Сайнти вы прочтете: "Строитель "Жемчужины" – яхты маркиза Англиси".

Нынче главные контрабандисты – торговцы наркотиками. Гонки между нарушителями границ и береговой охраной не прекращаются, стимулируя прогресс яхтостроения. Эта часть главы напоминает рубрику "криминальная хроника". Иногда это готовые сюжеты для вестернов с непредсказуемой развязкой.

Так, в 1961 году в Майами появился очаровательный молодой человек со своей женой и тремя детьми. Прошрое свое он не афишировал, но и наличие денег не скрывал. Не жалея сил он окунулся в мир водно-моторного спорта и буквально за четыре года из зеленого новичка превратился в звезду. Для начала он выиграл самые престижные гонки на катерах на дистанции Майами–Нассау–Майами (363 мили со средней скоростью 48,6 узла), и с тех пор его имя не сходило со страниц газет, а фотография украшала обложки популярных журналов. Не счесть всех наград, которые он завоевал, и рекордов, которые он установил. Трижды чемпион США, дважды – чемпион мира. К своему 40-летию энергичный парень из Флориды становится живой легендой океанского водно-моторного спорта. К тому же он владел фирмой, которая производила сверхскоростные катера "Формула-232", а затем и суперскоростные "Сигаретт". Весь мир называл его Дон Аронау. Но мы, на правах соотечественников, можем называть его настоящим именем. Потому что **Даня Аронов** своими корнями происходил из Одессы.

В 1968 году в зените славы он покидает спортивную арену и полностью отдается строительству скоростных катеров. Список его клиентов бесконечен. На его знаменитых катерах "Сигаретт" носились по морю **король Швеции, принц Кувейта, шах Ирана, президенты США** (Джонсон и Буш-старший) и другие им подобные персоны. В 1979 году наш герой женится второй раз и в приданое получает многолетнюю дружбу своей жены Лилиан с Джорджем Бушем (тогда еще вице-президентом), которая быстро переросла в крепкую мужскую дружбу. И Дон Аронау начинает новые гонки – за большими деньгами.

Его новый друг, решивший баллотироваться в президенты США, выборную кампанию строит под лозунгом "борьба с наркотиками". Кому еще, как не главному специалисту в скоростных катерах, отдать госзаказ на создание катеров-перехватчиков для таможенников и береговой охраны США, способных навести ужас на контрабандистов и пресечь мутный поток наркотиков?

Президент Буш не догадывался, что кроме него у Дани были и другие друзья, такие как Бен Крамер и Меир Ланский – наркобароны США. В их империи Даня Аронов руководил отделом скоростных катеров. Опыт общения с гангстерами Аронов приобрел в тщательно скрываемом периоде прошлого (до 1959 года), когда он отмывал деньги в строительном бизнесе Жерердо Коттены, который и был его "крестным отцом".

Старые приятели не поняли бы его, если бы у таможни и береговой охраны появился стоящий катер, способный нанести урон их бизнесу. Их катера тоже были построены на верфи Дона Аронау и оборудованы "в заводских условиях" специальными тайниками в междудонном пространстве. Эти тайники использовались для быстрой переброски марихуаны и героина с судов на рейде. А причалом для этого транспорта была верфь Аронау по производству "Сигаретт"! На катерах Меира Ланского, построенных Доном Аронау, перевозилось около 80% всех ввозимых в США через Флориду наркотиков. Последний катер Дона Аронау "Сигаретт Топ Ганн-90" с двумя 825-сильными дизелями развивал скорость до 80 узлов (145 км/час).

Даня Аронов получил потрясающий государственный заказ и создал... самый скверный катер "Блю Саундер" (Голубой Гром), который только можно было себе представить. Дизайн этого 13-метрового катамарана был замечательный, но на этом его достоинства заканчивались. На нем хорошо было красоваться в порту и фотографироваться для газет, да и только. Его 440-сильные двигатели плохо совмещались с угловыми колонками, а слишком близко поставленные корпуса не давали катамарану никаких преимуществ по сравнению с монокорпусниками контрабандистов. Таможенники, в чье распоряжение передавался "Голубой Гром", перекрестили "Блю Саундер" в "Блю Бландер" (Голубая Ошибка). Но ошибки в расчетах как раз и не было. Кто же будет рубить сук, на котором сидит?



В течение восьми лет многомиллионные правительственные заказы на постройку "катеров для борьбы с наркотиками" переключивались в карманы контрабандистов. Потому что уже через семь месяцев после получения заказа Джорджа Буша акции своей верфи Аронов выгодно перепродал главному наркodelьцу.

Но всем не угодишь. Окончательно запутался в своих делах и делишках Дон Аронов к началу 1980-х, когда он уже был по-настоящему могущественным человеком. Наш герой уже подумывал было о кресле дипломата в администрации Буша, но не успел. 3 февраля 1987 года он был убит в своем 560-м "Мерседесе" шестью выстрелами из пистолета 45-го калибра.

10 октября 2002 года в Карибском море поймана очередная яхта с кокаином на сто миллионов долларов. Кораблю Королевских военно-морских сил Великобритании после двухдневного преследования (!) в Карибском море удалось-таки задержать яхту, в трюме которой был обнаружен потайной отсек, а в нем мешки с наркотиками. Не думаем, что это последняя яхта, использовавшаяся для контрабанды наркотиков.

С одной стороны, в яхтинге короли, с другой – контрабандисты. Между ними все остальные яхтсмены. Их намного больше, чем монархов и нарушителей границ вместе взятых. Из занятия для узкого круга аристократической элиты яхтинг постепенно превратился в доступное увлечение для растущих рядов буржуазии. А сегодня это хобби уже для миллионов людей. Кто они, эти люди? Хотим познакомить вас с некоторыми из них.

Как хорошо воспитанные люди, пропустим вперед **беременных женщин, детей, стариков и инвалидов**. Мы не ошиблись – все эти люди ходят на яхтах. И еще как ходят! Уверены, что вы нам сразу поверили, но все же на всякий случай позволим себе подтвердить сказанное парочкой примеров.

Начнем с семьи яхтенных дилетантов из Норвегии, о которых рассказано в книге "Плавание на "Тэдди", изданной в 1933 году. Экипаж небольшой яхты (12 метров длины), переделанной из потрепанного норвежского лоцманского тендера, состоял из супружеской пары Тембзов. Они отправились в море без **барометра**, без **секстана**, без **перечня огней и знаков** и других полезных вещей, таких как **карты** (не игральные, а морские). Сам мистер Тэмбз любил приговаривать: **"Чтобы обеспечить безопасность яхты в море, по моему мнению, к своим расчетам следует относиться с изрядной долей скептицизма"**. Остается добавить, что вспомогательного двигателя на их тендере не было и в помине.

Вам учиться у этих непрофессионалов нечему, кроме безграничного терпения **миссис Юлии Тэмбз**. Легкомысленный капитан Эрлинг Тэмбз на последние деньги приобрел тендер, которому к тому времени исполнилось сорок лет. Капитан порта Осло обоснованно считал, что почтенный возраст яхты и неподготовленность ее "экипажа" превратит выход в море в опасную авантюру, которая может закончиться трагедией. Так оно и получилось. Но до этого "Тэдди" благополучно преодолел Ла-Манш, Бискайский залив и добрался до Канарских островов. Там, в Лас-Пальмесе, экипаж вначале дополнился овчаркой Эн-Зе (неприкосновенный запас), а затем и новорожденным сыном Тони. Уже через три недели молодая мать с грудным младенцем продолжила плавание. Они пересекли Атлантический, а затем и Тихий океан и добрались до Новой Зеландии, где "старший помощник" капитана увеличила состав экипажа девочкой с маорийским именем Туи. Будучи беременной, Юлия Тэмбз принимала участие в таких развлечениях супруга, как гонка Окленд–Сидней (Новая Зеландия – Австралия) через бурные воды Тасманского моря. Как и следовало ожидать, конец их путешествия закончился кораблекрушением на рифах. К счастью, совершив невероятное, все они добрались до берега вплавь, преодолев бушующий прибой. "Тэдди" ушел ко дну с гордо развевающимся вымпелом норвежского яхт-клуба.

Юлия Тэмбз в самом деле была замечательной женщиной. За все плавание она только один раз была огорчена, когда муж заболел и собрался умирать. Простим ей эту слабость. Эрлинг Тэмбз был плохим капитаном, но заботливым мужем – он не забыл проинструктировать супругу, как с помощью фала можно вытащить его тело из рубки, приподнять над палубой и бросить за борт. Он все-таки нашел свою смерть в море позднее, но уже на другой яхте и без супруги.

Обратите внимание, что секстан никакого отношения к сексу не имеет. Это мудреный навигационный инструмент, с помощью которого особо грамотные штурмана могут определить свое местонахождение в море по солнцу и другим небесным светилам.

В яхтенной терминологии часто встречаются неоднозначные слова, имеющие другой смысл в береговых условиях. Например, тузик – это не собачья кличка, а маленькая легкая шлюпка на 2–3 человека. Беседка – это не сооружение для посиделок в саду, а приспособление для подъе-



ма людей на мачту, схватка – не драматический эпизод при встрече с пиратами, а всего лишь временное прикрепление конца троса к его середине.

Дети. Многие дети (как в предыдущем примере) ходят на яхтах по воле своих родителей, независимо от того, нравится им это или нет. Но мы имеем в виду совсем не это, а **самостоятельное** управление яхтой. Для этого существуют **детские яхты**. Например, спортивные швертботы олимпийских классов: "**Оптимист**" (одиночка) и "**Кадет**" (двойка). Есть яхты для подростков – "**Европа**", "**Луч**", "**Лазер**" и др. С "оптимистами" дети способны справляться уже с шести лет.

Трогательно наблюдать за малышами, которые, закусив губу, тянут шкоты и цепко держат **румпель**, гоняясь со сверстниками по тренировочной дистанции. Дети быстро "входят во вкус" парусной жизни, и этот опыт многим из них еще не раз пригодится во взрослой жизни.

На спортивных и детских яхтах нет штурвалов. Управляют рулем с помощью румпеля. Он чем-то похож на хоккейную клюшку. Если длины румпеля не хватает (например, при открытии швертбота), то используют поводок (удлинитель румпеля).

Но вот в свежей прессе обнаружили сообщение, что в Швеции 4-летний малыш самостоятельно ходит на собственном 3,5-метровом швертботе с бушпритом. Ну просто чудеса акселерации!

Не думайте, что дети и подростки ограничивают свое участие только в прибрежных хождениях под наблюдением тренера или родителей. Отец **15-летнего британца Себастьяна Кловера** – инструктор по яхтингу на острове Уайт. Тинэйджер бросил вызов отцу, и они оба отправились в декабре 2002 года в одиночные плавания на одинаковых 32-футовых яхтах через Атлантику по маршруту Канарские острова – Антигуа (2700 миль). Через 25 дней парнишка уже заводил свою яхту "Рефлекшн" в гавань острова Антигуа в Карибском море, где его встречали болельщики перехода, мать и отец, опередивший сына на один день. В пути Себастьян самостоятельно устранил поломку руля и вообще показал себя героем, хотя, по его собственным словам, он сильно устал и ему все время очень хотелось в нормальную кровать, которая не ходила бы под ним ходуном. Тем не менее он стал **самым молодым яхтсменом, в одиночку пересекшим Атлантический океан**. Однако когда журналисты спросили у его отца, что подтолкнуло их к такому переходу, 46-летний профессиональный яхтсмен ответил: "**Полнейшее безумие. Не может существовать никакой уважительной причины для того, что мы только что сделали**".

Юный **австралиец Джесси Мартин** задумал на 34-футовой яхте "Мистраль" побить рекорд своего соотечественника **Дэвида Дикса** – **самого молодого яхтсмена, совершившего безостановочное одиночное кругосветное плавание** в 1996 году. Но, стартовав в возрасте 17 лет и трех месяцев, на финише он оказался старше соперника, который завершил свое плавание в возрасте 18 лет 1 месяц и 11 дней. И все же Джесси Мартин старался не напрасно, преодолевая 10-балльные шторма Южных широт. Он попал в книгу Гиннеса как **самый молодой яхтсмен, совершивший безостановочное одиночное кругосветное плавание без посторонней помощи** (Дикс однажды получил запчасти с вертолета).

Не отстают от молодых джентльменов и юные леди. **Таня Аэби** всем школьным предметам предпочитала занятия яхтингом на свежем воздухе. Рассерженный папа решил "наказать" дочь и отправил ее в длительную прогулку по морям и океанам на 26-футовой яхте "Воруна". В 1985 году Таня завершила **кругосветное одиночное плавание**. К этому моменту ей исполнилось 18 лет. "Двоечница" описала свои приключения в книге, которая имела большой успех. Из такой молодежи вырастают настоящие "морские волки" (и волчицы?).

В яхтинге многие являют блестящие примеры неисчерпаемых возможностей человека. В частности, это люди с "**меньшими возможностями**". В августе 1987 года **американец Ажим Диксон** вышел в одиночку в Атлантический океан, чтобы пересечь его на яхте "Прозрение". И это человек, потерявший зрение в возрасте 7 лет! Помогал ему в этом беспрецедентном плавании "говорящий бортовой компьютер", оснащенный навигационной системой, способной определить положение судна, скорость и направление ветра. Яхта была оборудована тремя дублирующими электронными устройствами, которые в случае нужды оповещали путешественника о надвигающейся опасности. Все подробности происходящего записывались на видеокассеты двумя телекамерами. Завершить плавание Диксон намеревался в английском порту Плимут, то есть он шел по наиболее трудному маршруту, пересекая Атлантику с Веста на Ост. К сожалению, Диксону удалось преодолеть только 200 миль из 3200. Отказала электроника.

Воодушевленный его примером, **Жофрей Хилтон-Барбер** в 1998 году сумел пересечь Индийский океан, отправившись из Дурбана (ЮАР) в австралийский порт Фримантл. Успешно за-

вершив свое невероятное плавание на яхте "Абакус", он стал первым в мире *слепым шкипером-одиночкой, совершившим трансокеанское плавание*.

В 2001 году, во время перегона на зимнюю стоянку, попав в шторм на Ладоге, затонула яхта "Емеля", принадлежавшая клубу детей-инвалидов. Слово "инвалид" переводится на русский язык как "нежизнеспособный". Но разве назовешь так детей, которые отправились зарабатывать деньги (сбрасывая снег с крыш) на покупку нового катамарана?

Период социализма вносил свои "новшества" в яхтинг. Так, в 1975 году в погоне за политическими дивидендами "джентльмены" из Польского союза парусного спорта решили завоевать пальму первенства в одиночном плавании вокруг света среди... женщин! Польской яхтсменке, инженеру-судостроителю *Кристине Хойновской-Лисевич* было поручено отправиться в одиночное плавание на стыке 1975–1976 годов и *"двигаться так, чтобы ее не опередила ни одна женщина"*, поскольку в этот момент две представительницы прекрасного пола готовили свои яхты к подобному путешествию. К чести пани Кристины, она не только приняла предложение, но и завоевала титул *первой женщины, в одиночку обогнувшей земной шар*. Ее рейс на 32-футовой яхте "Мазурка" длился два года.

Многим взрослым дядям и тетям с *"большими возможностями"* есть чему поучиться у таких детишек и женщин.

Занимаясь яхтингом, совсем необязательно носиться по морям и океанам в режиме гонки. Вальяжное и неспешное путешествие имеет свои преимущества, хватило бы свободного времени. Приведем несколько *классических примеров* обращения самых разных людей к яхтингу как к основному занятию.

К сожалению, у некоторых людей избыток свободного времени образуется против их желания. Например, у безработных. Профессиональный моряк *Джошуа Слокэм* свое пятидесятилетие встретил, оставшись без работы. Что делать, пароходы безжалостно отбирали работу у парусников и их капитанов. Два года на берегу! Для такого человека, как капитан Слокэм, это было слишком. А тут ему подвернулся брошенный хозяином на берегу потрепанный, почтенного возраста шлюп (длиной 10,5 метра, с бушпритом 12,5, шириной 4,3 метра, водоизмещением 16,4 тонны, площадью парусов 94 квадратных метра), в тот момент больше похожий на разбитое корыто, чем на яхту. Ветерану ловли устриц исполнилось 100 лет, а семь лет, проведенных на берегу, превратили шлюп в развалину. Однако, потратив 553 доллара и 13 месяцев трудов, Слокэм собственноручно восстановил "Спрей" и отправился в океан из порта Бостон. У него не было никакой конкретной цели, кроме хождения под парусами в свое удовольствие. Денег у него не было, и пришлось продать капитанский хронометр (все равно он был испорчен), чтобы взять с собой какие-то припасы. Спасибо, друзья добавили к ним немного сушеной трески.

Тогда он еще не знал, что начинает *первое одиночное кругосветное плавание*. До него никто никогда не пытался в одиночку пересечь Атлантический океан, не говоря уже о кругосветном путешествии без экипажа. Плавание началось 2 июля 1895 года. Спустя три года два месяца и 2 дня "Спрей" снова стоял у той же кедровой сваи, от которой Слокэм отсчитывал 46 000 миль первого кругосветного плавания. Повидав *"дивные дела божьи и чудеса его мира"*, Джошуа Слокэм занимательно описал свои наблюдения в книге "Вокруг света в одиночку", изданной в 1899 году. А приключений на его долю за это время выпало немало. Несколько раз он подвергался нападению пиратов. Первый раз у берегов Марокко его спас внезапно налетевший шквал. На пиратской *фелюке* сломалась мачта, и дюжина пиратов осталась без добычи. От еще одного нападения его спас совет старого друга – перед проходом Магелланова пролива он, опасаясь нападения жителей Огненной Земли, разбросал по палубе сапожные гвозди. Спавший в каюте мореплаватель был разбужен воплями аборигенов, которые из своих пирог выпрыгнули босиком на палубу "Спрея". У берегов Самоа его шлюп столкнулся с китом, при огибании мыса Горн Слокэм пережил самый яростный шторм в своей жизни. Он даже признался, что его там здорово укачало!

Путешествие в одиночку настолько поражало окружающих, что Слокэму даже пришлось устроить на острове Вознесения процедуру окуривания яхты, чтобы отвести от себя подозрения в мошенничестве. Таким образом, все удостоверились, что *"для совершения кругосветного плавания на яхте вполне достаточно одного человека"*. Так было написано в официальном документе, хранящемся и ныне в Государственном казначействе в Вашингтоне.

На самом деле на остров Вознесения Слокэм пришел не один. С ним была коза, подаренная на предыдущей остановке на острове Святой Елены неким американцем. Коза, не считаясь с морской дисциплиной, сожрала карту Карибского моря, а затем соломенную шляпу самого капитана, за что была списана на берег в первом порту. Возможно, была проведена процедура выкуривания, а не окуривания?



Моряки, впервые встречавшие на своем пути яхтсмена-одиночку, не верили своим глазам и каждый раз предлагали помощь, полагая, что Слокэм в ней нуждается. По отходу из Самоа в районе Новой Каледонии "Спрей" преодолел очередной жестокий шторм, во время которого был замечен с французского *пакетбота*. Капитан этого почтового парохода по приходу в Сидней сообщил морским властям, что встреченный им шлюп *"изрядно треплет"*. Основания так думать у него были, поскольку *"пассажиры его судна ходили в салоне по колено в воде"*.

Однако яхтсменам хорошо известно, что легкая яхта *в дрейфе* гораздо меньше страдает от шторма, чем крупное судно. Понаблюдайте за пустой бутылкой на волне – она взлетает и опускается вместе с ней. Тяжелый пароход на приличной скорости во время сильного волнения испытывает многотонные удары от обрушивающихся на него волн и рискует намного больше, чем парусная яхта.

В действительности же палуба "Спрея" была сухой, а его капитан во время шторма позволял себе такие развлечения, как *"приготовление доброго бараньего жаркого по-ирландски и котелка кофе"*. Но однажды, когда шлюп под *зарифленными* парусами шел у берегов Патагонии, его настигла *"волна-убийца"*. Слокэм уцелел чудом. Заметив эту горообразную волну издали, он успел спустить паруса, а сам взвился на мачту по *дирик-фалу*, чтобы не смыло за борт. В этот момент он увидел над собой (выше *топа мачты*) мощный гребень. Гора воды обрушилась на "Спрей". Шлюп *"задрожал всеми шпангоутами и повалился на бок под страшной тяжестью, но сразу же выпрямился и гордо понесся по волнам"*.

Капитан Слокэм часто произносил старинную морскую молитву: *"Помни, о Господи, судно мое так мало, а твое море так велико!"* Но действовал он при этом по принципу *"на Бога надейся, а сам не плошай"*. Своими руками (других попросту не было) он выполнял все многочисленные работы по уходу за яхтой. В конце кругосветного плавания его "Спрей" не пропускал ни капли воды, сохранив такое же хорошее состояние, как и в начале. На этой яхте Слокэм продолжал ходить до 65 лет.

Как вы догадались, Джошуа Слокэм был не из трусливых людей, но и он один раз испугался. Действительно страшно преодолеть моря и океаны, чтобы погибнуть от человеческой глупости. Случилось это во время ремонта "Спрея" в порту Мадагаскара. В обществе африканского негра на утлой лодчонке Слокэм отправился через лагуну за сувенирами – гигантскими раковинами тридактнами. И вот здесь, рядом с берегом, он чуть не погиб. И не потому, что угодил ногой между створками моллюска, а потому, что доверился беспечному "проводнику". Посреди лагуны ветхий парус сорвало налетевшим шквалом и шлюпку понесло в открытый океан. До противоположного берега было три тысячи миль. На лодке не оказалось ни весла, ни гребка. Якорь, правда, был, но якорного конца, по выражению Слокэма, *"не хватило бы, чтоб привязать кота"*, а отнесло их уже на порядочную глубину. Гибель казалась неизбежной. Прыгнуть в воду и поплыть к берегу без лодки никак не получалось. Наш отважный капитан *не умел плавать!* К счастью, Слокэм обнаружил шест. Работая им, как кормовым веслом, ему удалось направить лодку к отмели.

Последний раз капитан Джошуа Слокэм вышел в море на своем "Спрее" в 1909 году. Никто не знает, что произошло, но с тех пор ни его самого, ни его прославленного шлюпа больше не видели.

Ранней весной 1899 года, прочитав книгу Слокэма о его кругосветном путешествии, 40-летний канадец *Говард Блэкберн* сразу же принял решение и уже летом этого года отправился через океан в Англию на шлюпе "Грейт Вестерн" (9,14 метра длины, 2,6 ширины). Его плавание удивляло тем, что яхтсмен-одиночка был с увечьем. В молодости Блэкберн занимался рыбным промыслом в холодных водах Ньюфаундленда. Тогда их с напарником унесло на утлой рыбацкой лодке *дори*. Напарник погиб от холода, а Блэкберн трое суток подряд греб на морозе, спасая свою жизнь. Это ему удалось, но от обморожения Блэкберн потерял все пальцы рук и ног. Он оснастил шлюп всякими дополнительными устройствами, позволявшими ему управлять яхтой и работать с парусами. Трудно представить себе, как ему это удавалось, но факт, что Блэкберн успешно пересек Атлантику. На этом дело не кончилось. Спустя два года, на яхте "Грейт Рипаблик" (чуть меньше предшественницы, но специально подготовленной) он сумел снова пересечь Атлантический океан за рекордное время – 38 дней. И этот его рекорд продержался 38 лет! Неугомонный Говард Блэкберн ходил под парусами до самой смерти в возрасте 73 лет.

Яхтинг (да и парусный спорт тоже) хорош тем, что заниматься им можно в любом возрасте и при этом необязательно обладать богатырским здоровьем. Скорей наоборот, здоровье возвращается к тем, кто начал ходить в море.



Классическим примером преобладания силы духа над физическими силами человека служит нам *сэр Френсис Чичестер*. Будучи по натуре непоседливым человеком с непреодолимой тягой к поиску приключений, Чичестер перепробовал множество занятий "для настоящих мужчин". Сын английского священника отказался от карьеры гражданского чиновника и перебрался в 1919 году с десятью фунтами в кармане в Новую Зеландию, где никто не мог помешать 17-летнему юноше в его "безумных" начинаниях. Поиск затерянных сокровищ, полеты на "этажерках" на немыслимые по тем временам расстояния, быстрое обогащение, последующее банкротство и, наконец, возвращение в Англию через 20 бурно прожитых лет. **Уже тогда его здоровье было основательно подорвано.** В Королевские военно-воздушные силы его не приняли в 1939 году из-за недостаточно хорошего зрения и по возрасту (ему тогда было всего-то 37 лет).

Прошло еще 14 лет, когда в 1953 году он впервые приобщился к яхтингу. Поначалу дело шло не очень успешно, однако Чичестер быстро постигал новую науку, и в этом ему помогало знание навигации, а также страсть к изобретательству, которая теперь была направлена на введение всяческих усовершенствований на яхте. Он жил на манер многих других процветающих бизнесменов – напряженно работал всю неделю (занимался картографией), а в выходные и праздничные дни целиком и полностью отдавался яхтингу. Но при таком образе жизни здоровье становилось все хуже. В 1957 году у него обнаружили **рак легкого**.

Что делает настоящий джентльмен в подобном случае? Чичестер подает заявку на участие в первой трансатлантической гонке одиночек. И выигрывает самую трудную гонку, которая когда-либо до того проводилась с помощью силы духа и молитвы: **"Упаси нас, Господи, от смерти, прежде чем мы сами не будем готовы умереть"**. Ему исполнилось тогда 58 лет, и он был самым старшим среди участников гонки. Но этим дело не закончилось. Чичестер "вошел во вкус" и в 1962 году вышел в океан один по тому же маршруту, намереваясь побить собственный рекорд. И действительно сократил время с 40,5 до 33,5 суток. В 1964 году он вновь выступил в трансатлантической гонке, еще раз улучшив собственный рекорд, доведя время перехода до тридцати суток.

Поразительно, но за это время Чичестер **выздоровел от рака**, стал вегетарианцем и увлекся йогой. И тогда ему пришла в голову мысль пройти в одиночку вокруг света по маршруту клиперов. Он строит для этого новую яхту "Джипси Мот-IV". Планы Чичестера были чрезвычайно честолюбивыми. Решив состязаться с клиперами, он бросил вызов парусникам до девяноста метров длиной с командой свыше сорока человек. На переходе Англия–Австралия хорошим временем для клипера считалось около ста суток. В возрасте 65 лет сэр Френсис Чичестер соревновался с самим собой на самой длинной дистанции, какую когда-либо до него преодолевали яхтсмены. Через 51 день он вошел в **"ревущие сороковые"**, где ветры, не сдерживаемые континентами, проносятся над пустынным простором в восточном направлении, вздымая 15-метровые волны. В тех водах человек и яхта испытывают предельное напряжение. Плавание протекает при высоком волнении, там все сыреет, и нет никакой возможности просушить хотя бы спальный мешок. Спать там можно только одним способом – завалиться в мешок, не снимая мокрой одежды, и согреться теплом собственного тела.

В непогоду Чичестер ложился отдыхать, не снимая штормовки, чтобы не терять времени на одевание, когда необходимость вызывала его на палубу ночью. Яхта шла с большим креном, ее постоянно швыряло на волнах при шквалах. Почти не было отдыха и спать удавалось только урывками, потому что азарт заставлял яхтсмена снова и снова оказываться на свирепом ветру под брызгами или дождем для того, чтобы поменять паруса или курс яхты. Приходилось пробираться в кромешной тьме по вздыбленной палубе, когда со всех сторон ударяют волны, сражаться с непослушными снастями, освобождать запутавшиеся фалы онемевшими пальцами. Вдобавок капитан Чичестер страдал от **морской болезни**.

Такого аристократа духа, каким был Френсис Чичестер, не сломить никакими невзгодами. Он снова отправляется через Атлантику, уже на "Джипси Мот-V" и преодолевает 4000 миль за 22,5 суток. А ведь ему уже восьмой десяток. Здоровье начинает сдавать, но для таких, как он, это не преграда. Последний раз великий мореплаватель сэр Френсис Чичестер вышел на старт в 1972 году для участия в трансатлантической гонке одиночек. Он был настолько слаб, что с трудом спустился на борт яхты. Вскоре после выхода французское метеорологическое судно из любопытства приблизилось к нему на небезопасное расстояние и повредило "Джипси Мот-V". Сам Чичестер был доставлен вертолетом в госпиталь, где вскоре умер. Как знать, может, его молитва была услышана...

Яхта "Джипси Мот-IV" удостоилась чести стать памятником рекордам Чичестера на его родине, в Лондоне. Она стоит в сухих доках Гринвича, рядом со знаменитым чайным клипером "Катти Сарк". Такое соседство весьма символично. Нам в наследство Френсис Чичестер оставил несколько замечательных книг о своих приключениях.



Если доведется быть в Лондоне, устройте себе экскурсию в Гринвич, не пожалеете. Побывайте на "Катти Сарк". В ее трюме устроен музей носовых фигур лучших парусных судов XIX века – эпохи чайных клиперов. Подымитесь на борт яхты Чичестера, представьте себя на этой посудине в бушующем океане. Расположенный рядом морской музей хранит множество замечательных предметов. Недалеко от него находится знаменитая астрономическая лаборатория, через которую проходит "нулевой" меридиан, "делящий" земной шар на Западное и Восточное полушария. Посетители любят фотографироваться, расставив ноги в разные полушария.

Тут же к вашим услугам несколько магазинов с морскими сувенирами. Один из авторов этой книги приобрел бронзовую табличку, на которой написано: *"Я капитан этого судна. Все обязаны подчиняться моим командам. У меня есть на это письменное разрешение от моей жены"* и намеревался пристроить ее на кухне, но супруга не позволила...

Очарованию яхтинга поддавались многие писатели и поэты, музыканты и художники. Перечислить всех невозможно, но, вероятно, вам будет интересно обнаружить среди них **Жюль Верна, Виктора Гюго, Ги де Мопассана, Артура Конан Дойла**. И это далеко не полный список.

Жюль Верн с детства был влюблен в море. Возможно, потому, что рос он на острове Фейдо в устье Луары, который оведало дыхание океана. А может, источник его любви к морю берет начало в детском саду госпожи Самбен – вдовы погибшего в море капитана дальнего плавания, который он посещал в нежном возрасте. Да и сам особняк, в котором жила его семья, стоял на сваях и принадлежал ранее богатым плантаторам из Сан-Доминго. Впоследствии Верн делает признание: *"Когда я вижу, как отплывает корабль, все мое существо рвется на его палубу!"* В одиннадцатилетнем возрасте Жюль использует свои скромные сбережения для подкупа юнги, уговорив его уступить свое место на готовящемся к отходу паруснике "Корали". Конечно, его поймал отец, дал хороший нагоняй, посадил на хлеб и воду, и его заставили поклясться матери, что впредь он будет путешествовать только в мечтах. Вероятно, в этот момент родился великий писатель, но и моряк в нем не умер.

Жюль Верн последовательно владел тремя яхтами, и все они назывались "Сен-Мишель" в честь святого Михаила, которого он считал своим покровителем. Начал Жюль Верн с приобретения в 1865 году рыбацкого баркаса, вооруженного шлюпом. "Сен-Мишель I" мало был похож на яхту. Кое-как благоустроив баркас, писатель работает, находясь в плавании. Первые три года он ходит вдоль берегов Франции на небольшие расстояния, но при этом овладевает парусным искусством, перенимая навыки у двух членов экипажа первого "Сен-Мишеля". Набравшись опыта, он отважился отправиться в Лондон. Его впечатления сохранились в письме другу: *"Такие вещи нельзя ни рассказать, ни описать! Это слишком прекрасно!"* Можно считать, что "Сен-Мишель I" был соавтором его знаменитого романа "Двадцать тысяч лье под водой", который был написан на его борту. В 1874 году Жюль Верн был принят в члены французского яхт-клуба. Положение обязывало, и спустя два года на воду был спущен "Сен-Мишель II". Это была настоящая яхта, но пользовался ею писатель только один сезон.

Потому что летом 1877 года один из его друзей предложил Верну перекупить яхту, которую только что построили для некоего маркиза. Экспертом выступал его брат, опытный морской офицер Поль Верн. Он пришел в восторг от обследования яхты, и, следуя совету брата, Жюль Верн стал счастливым обладателем паровой шхуны "Сен-Мишель III". Яхта имела длину 28 метров, ширину – 4,6, осадку три метра. Общая парусность составляла 300 квадратных метров. Двухцилиндровая паровая машина обеспечивала скорость до 9,5 узлов. Кормовая часть была отведена под салон, отделанный красным деревом. Диваны в салоне могли служить спальными местами. Из салона можно было перейти в каюту, оборудованную двумя койками. Носовая часть вмещала каюту капитана, буфетную, камбуз и столовую с двумя койками. Одновременно на яхте могли разместиться 12 человек. В том числе экипаж из семи человек, включая капитана (очень похоже на описание паровой яхты "Дункан" из романа "Дети капитана Гранта").

Испытав яхту на переходе в Брест, Жюль Верн в 1878 году отправился в длительное плавание. Его маршрут пролегал через порты Виго, Лиссабон, Кадис, Танжер, Гибралтар, Малагу, Тетуан, Оран и Алжир. Навигацию следующего года писатель провел в плавании к восточным берегам Англии и Шотландии в сопровождении сына и нескольких друзей. Им пришлось пережить опасное приключение. Осенней ночью на рейде Сен-Незере начался шторм. "Сен-Мишель III" стоял на якоре в окружении 60 других судов. Большой трехмачтовый парусник сорвало с якорей, он навалил на яхту, разбил *форштевень* и сломал бушприт. Пришлось оставить на грунте якоря, зажечь огни и уйти в море, чтобы избежать новых столкновений.

Но самое большое испытание море приготовило ему в последнем плавании "Сен-Мишеля III" в 1884 году. Летом во время перехода из Туниса на Мальту яхта попала в жестокий шторм.

В такую погоду нельзя было даже думать о проходе узким фарватером в бухту Ла-Валетта. Всю ночь они сражались с ураганом. Капитан уже начал было подавать сигналы бедствия, поскольку шхуну грозило выбросить на скалы, но никто не откликнулся. Отчаявшись, Жюль Верн просил святого Михаила спасти их от верной гибели и даже упрекал своего покровителя за то, что он медлит в оказании помощи. Видимо, его призывы попали по адресу, так как к рассвету, когда положение стало совсем уж безнадежным, появился лоцман, который провел яхту в военную гавань.

Поучителен конец яхтенной истории Жюля Верна. *"Я влюблен в эти сбитые доски так, как в двадцать лет любят женщину"* – это слова писателя о его скромном шлюпе "Сен-Мишель I". Фешенебельная шхуна "Сен-Мишель III" была самым большим и, как выяснилось позже, непосильным для него приобретением. Преимущества большой яхты оказались не бесспорны: несмотря на большую мощность ее паровой машины, "Сен-Мишель III" оказалась менее надежной, чем "Сен-Мишель I". Расходы по ее содержанию ни в коей мере не возмещались приносимой ею пользой. 15 февраля 1886 года Жюль Верн продает свою последнюю яхту и расстается с морем. Это решение заставило его страдать, и спустя два года в возрасте шестидесяти лет он зачисляет себя в "категорию стариков".

Жорж Сименон был не только знаменитым писателем детективного жанра, любителем и знатоком русской литературы, но еще и капитаном симпатичной яхты "Остгот". Именно в плаваниях на ее борту он черпал вдохновение для своих произведений. В 1929 году яхте понадобился ремонт с докованием. Сименон зашел в маленький голландский городок Дейфджейл, поставил яхту в ремонт, а сам вынужден был временно перебраться на полузатопленную баржу, где и отстучал на старенькой машинке за неделю ремонта яхты роман "Питер-латыш". Так что настоящее место рождения полицейского комиссара Жюля Франсуа Амеде Мегре – яхта "Остгот".

Не ошибемся, если назовем **Владимира Высоцкого** народным поэтом. Его стихи и песни знакомы каждому в России. Больше двадцати из них посвящены морю и морякам. С профессиональной точки зрения все написанное им о море практически безупречно. Не только специфические термины, но даже ударения:

*Мы говорим не штормы, а штормá –
слова выходят коротки и смачны. Ветра́ – не ветры –
сводят нас с ума,
из палуб выкорчевывая мачты.*

Такой человек, как Владимир Высоцкий, не мог упустить возможность приобщиться к миру яхт. Первый его выход под парусами был в самом начале 1970-х на Куйбышевском водохранилище, на "Летучем голландце". Вообще-то экипаж этого спортивного швертбота олимпийского класса состоит из двух человек: рулевого и шкотового, но в советские времена дорогих гостей могли катать и на такой лодке. Своим первым выходом Высоцкий остался *"неимоверно доволен"*. В дальнейшем он при каждом удобном случае ходил в море на яхтах. Его лексикон пополнялся всякими яхтенными терминами, многие из которых позже появились в его песнях на морскую тематику. По словам яхтсменов, ходивших с ним на яхтах: *"Высоцкий очень сожалел, что нехватка времени не позволяет ему по-настоящему заняться парусом"*.

Но кажется, что на самом деле ему, как и многим другим в СССР, недоставало не столько времени, сколько условий. Вот если, предположим, дедушка Мишеля Леграна не сбежал бы в 1917 году из России в Париж, то этот успешный музыкант в свободное от работы время, не ходил бы на собственной яхте, а увлекался бы чем-то вроде "бега трусцой". Более того, некоторым людям приходилось тщательно скрывать свои "порочащие связи" с яхтингом. Известный актер **Георгий Светланин** прожил долгую жизнь, но лишь его близкие знали, что на заре XX века он служил юнгой на императорской яхте "Штандарт" и был выбран товарищем для игр наследника престола царевича Алексея.

К тому же, кроме свободного времени, для яхтинга требуются еще и большие финансовые возможности. Поэтому неудивительно, что понятия *"миллиардер"* и *"роскошная яхта"* образуют устойчивое словосочетание. Впрочем, читателю и так достаточно известно о жизни владельцев миллиардных состояний и шикарных яхт. Сегодня только ленивый не пишет об этом. Поэтому не будем занимать ваше внимание описанием яхты "Кристина О" **Аристотеля Онассиса**, "Илины" австралийского медиамагната **Мердока** или же яхты "Что-то крутое" **Фредди Хайнекена**. Конечно, невозможно обойти вниманием таких "яхтсменов", как *арабские шейхи*, в джентль-



менском наборе которых, кроме арабских скакунов и сказочных дворцов, обязательно фигурирует еще и роскошная яхта. В 1984 году на воду была спущена самая большая в мире яхта "Абдул Азиз" длиной 147 метров, построенная датскими корабельщиками для *короля Саудовской Аравии*.

Подобные яхты используются не столько для прогулок, сколько для проведения серьезных переговоров. Часто это обстоятельство успешно используется в кинобоевиках типа "Джеймс Бонд против КГБ". Но вот факт из жизни одного из самых известных шпионов Великобритании *Сиднея Рейли* (утверждают, что он послужил прототипом для образа Джеймса Бонда). Вообще-то Рейли – девичья фамилия его первой жены Маргарет. А его настоящее имя *Зигмунд Георгиевич Розенблюм*, и родился он в Одессе в 1874 году. Ему Англия обязана многим. Но, пожалуй, самым главным его подвигом был контракт британского правительства на главные нефтяные месторождения планеты, в результате чего родилась компания "Бритиш Петролеум".

Для этого Рейли пришлось пробраться на яхту "Авункуляр" *барона Ротшильда* в Каннах именно в тот момент, когда тот уже собрался положить в свой карман нефтяные месторождения Персии. Яхта стояла на якоре, и особой важности переговоры о приобретении нефтяной концессии происходили на ее борту. Переодевшись в рясу французского священника, Рейли взял напрокат небольшую лодку и начал описывать круги вокруг "Авункуляра". Дождавшись появления на палубе людей, он тут же направил свою лодку прямо к яхте. В нескольких метрах от нее он перевернулся, начал отчаянно молотить руками по воде и звать на помощь. Кто-то бросил ему спасательный круг, а затем помог взобраться "святому отцу" на палубу. Дальнейшее для агента 007 было делом техники.

Естественно, что состоятельные люди строят яхты на свои деньги. И тем не менее *политические деятели*, среди которых официальных миллиардеров обычно не водится (за исключением премьер-министра Италии *Сильвио Берлускони*), являются самой многочисленной когортой людей, причастных к яхтингу. Впрочем, фраза "*положение обязывает*" расставляет все по местам.

Самой большой яхтой (из не принадлежащих арабским шейхам) является 136-метровая "Саварона", построенная в Гамбурге в 1931 году. Вообще-то ее строила для себя *Эмили Рублинг* – дочь Джона Рублинга, архитектора, построившего знаменитый Бруклинский мост. Пользовалась она ею до тех пор, пока не решила вернуться в США. Таможенная пошлина, которую пришлось бы уплатить за яхту, оказалась наследнице миллионов не по карману. Тогда она решила яхту продать. Тут для нее весьма кстати произошел один международный конфуз.

В 1938 году *король Великобритании Эдвард VII* посетил Стамбул и вместе с *Мустафой Кемалью* совершил прогулку по Босфору на яхте "Эртугрул". Так как двигатель яхты был паровым, а из труб валили дым и копоть, то белоснежная одежда короля была испачкана. После этого первый президент Турции, больше известный нам под именем Ататюрк, списал яхту "Эртугрул" на лом и приказал своей администрации начать поиски новой яхты "*для прогулок иностранных государственных деятелей, посещающих страну*". Уже в марте того же года в Самтентоне на флагшток яхты "Саварона" был поднят турецкий флаг. А первого июня 1938 года она пришвартовалась в Стамбуле. "Отец турков" переселился на яхту, но успел провести на ее борту всего шесть недель. Яхта послужила ему только для официального приема короля Румынии Карола, после чего Мустафа Кемалью умер.

Часто пребывание высокого ранга политиков на яхтах сопровождается смешными и забавными ситуациями. Так, патриарх британской политики *Уинстон Черчилль*, уйдя в отставку, смог наконец ответить на многочисленные накопившиеся приглашения. В конце пятидесятых он в последний раз посетил Штаты. На яхте у высокопоставленных друзей, устроивших прием в его честь, к нему подошел знакомиться будущий *президент США Джон Кеннеди*. Черчилль принял его за стюарда и отправил за бутылкой шампанского.

Когда между собой выясняют отношения политические деятели, одними курьезами дело не ограничивается. Поскольку они непрерывно сводят счеты друг с другом, то при этом часто страдают их яхты. Например, в апреле 2003 года Израиль нанес ракетный удар по доку морской полиции в Газе, в котором пришвартована личная яхта *Ясира Арафата*. Удивительно, но яхта Арафата не пострадала. Меньше повезло моторной яхте *Саддама Хусейна* "Аль-Мансур", длиной 122 метра (она была самой крупной "боевой единицей" иракских ВМФ). Центральную часть яхты украшал куполообразный атриум, на одной из ее восьми палуб (в корме) располагалась вертолетная площадка. Теперь обо всем этом необходимо вспоминать в прошедшем времени. 25 марта 2003 года она была уничтожена при авианалете на порт Басры.

Ленин (Ульянов) относился к яхтам со всей пролетарской ненавистью. От него доставалось не только яхтам царя, но и других эксплуататоров трудового народа. К примеру, *барону Врангелю* после эвакуации из Крыма пришлось жить в Константинополе на яхте, предоставленной



союзниками. По приказанию Владимира Ильича, которому это пришлось не по вкусу, немедленно с помощью итальянских коммунистов был зафрахтован пароход, который с ходу врезался в эту яхту и отправил ее ко дну. Барона спасло то, что он в это время с супругой отмечал на берегу юбилей совместной жизни.

Иосиф Виссарионович продолжил эту традицию. Известно, что он терпеливо дожидался момента, когда вместе с отступником **Тито** на его яхте "Чайка" окажутся и другие предатели идеи: **Ранкович**, **Кардель**, **Моше Пьяде**. Тогда оставалось только дать отмашку шефу советской ГБ Абакумову, чтобы осуществить спецоперацию по взрыву. Но не дождался. Умер.

А вот Тито в трудный момент спасал жизнь другого именитого яхтсмена. У него на вилле в Бриони гостил прибывший на своей яхте "Аль-Хуррия" президент Египта **Гамаль Абдель Насер**, когда 14 июля 1958 года в Ираке случился переворот. Понятно, что Насер свернул визит и отправился в сопровождении эсминцев домой. События развивались стремительно: американцы послали ему навстречу Шестой флот, а Британия приготовила своих парашютистов. Тито, как опытный военный стратег, оценил обстановку и сообщил на борт яхты: *"Пожалуйста, не следуйте дальше морем. Я думаю, продолжать очень опасно. Предлагаю Вам вернуться в ближайший югославский порт, и, возможно, мы организуем специальный самолет для перелета в Каир"*. Так они и сделали, а Хрущев дал Насеру самолет, который увез его в Москву. Действительно, друзья познаются в беде.

Средства пропаганды СССР тщательно избегали упоминаний о лидерах страны в сочетании со словом "яхта". Возможно, для кого-нибудь мы сейчас откроем тайну: у **Сталина** были свои яхты. Одна из них была речным теплоходом, построенным в начале тридцатых годов на заводе "Красное Сормово". Официально яхта почему-то называлась "Максим Горький", а неофициально "Сталинская яхта". На ней вождь бороздил реки и каналы. Особенно Беломорканал.

Другая его яхта была морской, но с ограниченной мореходностью. Она носила гордое название "Г-5". Почему "Г" понятно – она была переделана из торпедного катера, который, как известно, является *глиссером*. Цифру "5" объяснять не беремся, но полное название звучит так: "Глиссер Андрея Николаевича Туполева – Пятый". Построен сталинский "Г-5" был в 1933 году. Это был лучший по тем временам в мире глиссер, его скорость достигала 55 узлов, водоизмещение составляло 14 тонн, а экипаж 5 человек. Радиус действия около 300 миль. Нам не удалось пока найти подтверждения использования глиссера его владельцем. Единственное место, где он мог бы ему пригодиться, была Ливадия. И все же трудно представить себе Иосифа Виссарионовича носящимся по морю на небольшом глиссере со скоростью курьерского поезда, хотя бы по соображениям собственной безопасности.

Кстати, о безопасности. В 1933 году тогда еще первый секретарь ЦК КП Грузии **Лаврентий Берия** во время прогулки со Сталиным на яхте по озеру Рица заслонял своей грудью любимого вождя от выстрелов. Правда, стреляли по его же команде, но все-таки...

Никита Сергеевич Хрущев любил отдыхать в Крыму. Но что это за отдых на море без морских прогулок? Поэтому в 1961 году для него была построена яхта "Стрела". Собственно, эта яхта больше походила на военно-морской корабль, которым она по своему статусу и являлась. На ней подразделение военных моряков под руководством капитана I ранга несло "боевую вахту", ютясь в крошечном кубрике (как у подводной лодки). В "военных событиях" яхта приняла участие только раз. Однажды "Стрела" с Хрущевым на борту на полном ходу налетела на какой-то твердый предмет. В днище судна образовалась огромная рваная пробоина, в которую хлынула вода. Экипаж проявил исключительное умение, благодаря чему поврежденную яхту удалось сохранить на плаву и привести к причалу. Все пассажиры, включая Никиту Сергеевича, благополучно сошли на берег. Строгое расследование установило, что причиной ЧП стало чрезмерное любопытство капитана второго ранга Владимира Орлова. Так звали командира-подводника, который, решив посмотреть, что это за надоедливые шумы винтов не дают ему покоя, подвсплыл, но не сумел вовремя убрать перископ. Тот, словно гарпун, и прошил дно суденышка с вельможным пассажиром.

Позже на этом "наследстве" Хрущева катался **Брежнев**. Генсек любил непродолжительные прогулки "с ветерком" вдоль побережья Крыма. Учитывая предыдущий опыт, от непрошенных субмарин яхту на прогулках прикрывало боевое соединение кораблей ВМФ и авиации. А когда Брежнев желал искупаться в море, то подразделение боевых пловцов растягивало под ним сеть. "Рекордный" морской переход наш Ильич совершил в 1978 году, прибыв на "Стреле" на Малую землю отпраздновать юбилей освобождения Новороссийска.

Построенная на базе минного тральщика, "Стрела" на самом деле больше напоминала военный корабль, чем яхту. Два двигателя по 3300 лошадиных сил каждый и другая техника военного образца (одних радиостанций было пять штук) занимали все пространство. Хозяину и гос-



тям оставались две каютки, салон и столовая. И это при длине 37 метров! Ограниченная по мореходности до ста миль удаления от берега, трудно управляемая при швартовке и совсем не экономичная на ходу (500 литров топлива в час), "Стрела" после смерти Брежнева была передана на баланс Черноморского морского пароходства и гнила у причала в Черноморском яхт-клубе. Побывав на ее борту, становится понятно, почему у советских людей были такие квартиры. А какие они могли быть, если даже яхты их вождей внутри были больше похожи на обыкновенный сарай!

Последний "выход в море" Леонида Ильича на "Стреле" относится к разряду курьезов. Чурбанов, опасаясь за жизнь тестя, распорядился: **"Выйти в море, не отходя от причала"**. Целый час "Стрела" молотила на полной мощности воду, не отдавая швартовок. Во время "прогулки" Брежнев из каюты не выходил и в полном неведении остался вполне доволен катанием "с ветерком".

Еще у Генсека была яхта "Меркурий", базировавшаяся в Крыму. Ее построили накануне приезда **Никсона** в 1973 году. Совковый подход к использованию объема этой яхты привел к досадному международному конфузу, когда во время встречи Никсону и Брежневу пришлось довольствоваться одной каютой на двоих. После этого Брежнев заказал новую яхту "Кавказ" с двумя равноценными каютами "люкс". Но в дальнейшем, отдыхая в Крыму, Леонид Ильич довольствовался простыми условиями "Меркурия", с борта которого любил половить рыбку. На рыбалке ведь что главное? Правильно – клев, а он всегда был обеспечен по методу из кинофильма "Бриллиантовая рука". Аквалангист с корзиной рыбы свое дело знал. После такой рыбалки хорошо было, устроившись в удобном кожаном кресле, выпить бутылочку "Саперави" и вздремнуть под картиной "Морской бой".

40-метровая яхта "Кавказ", построенная в 1980 году питерским судостроительным заводом "Алмаз", уже была выполнена с такими элементами роскоши, как кондиционер. Переборки обтянуты натуральной кожей, койки из карельской березы. В салоне, способном обеспечить банкет на десять персон, мягкая мебель в стиле семидесятых. На камбузе редкая по тем временам бытовая техника: посудомоечная машина и микроволновая печь. Яхта оборудована успокоителями качки. Однако до наших дней яхта, водоизмещением 270 тонн, простояла, оставаясь практически невостребованной.

Правда, Брежнев на этой яхте успел побывать пару раз. Однажды он, не зная того, даже ходил в море **с пробойной в борту**. Накануне прогулки при неудачном выходе из порта яхта столкнулась с другим судном. В результате на корпусе яхты, чуть выше ватерлинии, образовалась небольшая пробоина. В духе того времени, во избежание неприятностей докладывать о происшествии никому не стали, пробоину заклеили картоном и закрасили белой краской. Так и катался Брежнев по морю на дырявой яхте.

И все же яхтенные прогулки однажды пригодились Леониду Ильичу неожиданным образом. В 1971 году планировался его визит во Францию. В ходе его подготовки французская сторона обратилась с просьбой предоставить какую-нибудь из фотографий Брежнева "с человеческим лицом". Из всего, что было, Брежнев разрешил отправить только свои фото на яхте, где он был снят в майке и подтяжках. "Франс Пресс" опубликовала их во всех ведущих газетах и журналах. Глядя на себя на этих фото, Брежнев заметил: **"Я здесь, как Аллен Делон"**. Это были первые фотографии советского лидера "без галстука".

Михаил Сергеевич хоть периодически и катался на "Кавказе" и даже отсиживался на нем в Крыму во время путча, но серьез к советским яхтам не относился. Переговоры в Рейкьявике с Рейганом он провел, устроив свою резиденцию на не очень комфортабельном пассажирском судне "Георг Отс" польской постройки. А в декабре 1989 года, когда они с Бушем-старшим у берегов Мальты "хоронили ялтинскую систему", то вначале задумали обосноваться на военных крейсерах. Каждый президент на своем флагмане. Встречаться на них поочередно. Корабли прибыли в Средиземное море и стали на якоря рядом. Однако разыгравшийся зимний шторм шутя столкнул их друг с другом, и пришлось экстренно искать замену поврежденной боевой технике. Тогда Горбачев приспособил для себя самый крупный пассажирский лайнер "Максим Горький".

Тогда в конце ноября 1989 года недоумевающих пассажиров, приехавших со всех концов страны в Одессу для отправки в долгожданный круиз, люди в штатском без объяснения при-



Яхта "Секвойя" используется президентами США для прогулок по реке Потомак.

чин "культурно попросили выйти". Но пассажирский лайнер, пусть даже и построенный в Германии, это вам не представительская яхта. Несмотря на большие размеры лайнера, случилась накладка: переговоры на "Горьком" пришлось вести в кают-компании за столом шириной сантиметров семьдесят. Так что собеседники свободно могли заглядывать в чужие бумаги...

Чуть позже мы еще встретимся с Михаилом Сергеевичем на яхте, но уже на американской.

Первый президент России от кого-то из зарубежных гостей получил в подарок маленький речной катер финского производства. Держали его на Черном море, в Сочи. За дизайн, похожий на мужской головной убор, местные яхтсмены окрестили катер "кепкой Ильича". Однажды в хорошую погоду и с соответствующим ей настроением Борис Николаевич решил сам порулить – без капитана. Охрана спохватилась не сразу, и пришлось им гоняться за своим подопечным по всей акватории залива. Понятно, что сразу же после этого случаев катерок "слопался" и несколько лет стоял на берегу. Возле него был даже выставлен специальный пост охраны. В конце концов, от греха подальше, катер продали. Его, по слухам, приватизировал некий предприниматель из Таганрога.

Владимир Владимирович, похоже, к яхтам относится всерьез. О пользе яхтинга для политики ему хорошо известно. В 1994 году королевская "Британия" заходила в Санкт-Петербург. Августейшую чету тогда встречал мэр Анатолий Собчак.

Среди сопровождавших его лиц присутствовал мало кому тогда известный Владимир Путин.

О привычке ВВП снимать обувь, поднимаясь на яхту, мы уже упоминали. Теперь он обзавелся еще одной полезной привычкой – принимать своих высоких гостей на борту представительской яхты. Однако это не оставшийся от Брежнева "Кавказ", хотя он и прошел в 2001 году капитальный ремонт в Питере и вернулся в Сочи обновленным (по крайней мере, перестал жутко дымить). На "Кавказе" прошло всего несколько приемов. В 2000 году катали академиков России, а в 2001-м принимали президентов стран СНГ. В августе 2002 года в порт Сочи пригнали новенькую 53-метровую "Олимпию", о которой говорят, что ей уготована судьба быть "плавающим Кремлем". Однако, глядя на ее фотографию, нельзя это сказать уверенно.

В Петербурге для представительских целей Путин использует старый речной теплоход "Россия", постройки ленинградского завода "Северная верфь" (1973 год). Еще при Ельцине, в 1994 году провели косметический ремонт и назвали его флагманским судном Президента России, но на такое высокое звание этот речной "лапот" не тянет. Внутренний интерьер выполнен совково, с обычной учрежденческой, притом уже не новой мебелью, скромными занавесками на окнах. На туристических теплоходах и то интерьеры получше, не говоря уж о последней яхте губернатора Чукотки.

Нет, что-то не так в государстве, где у первого лица представительская яхта в подметки не годится яхтам его же чиновников. Но нам почему-то кажется, что когда-нибудь Россия обзаведется чем-то достойным называться **"государственной яхтой Президента России"**.

Представительские яхты, проходящие службу у персон столь высокого ранга, со временем становятся **историческими**. Одна из наиболее известных исторических яхт называется **"Секвойя"** и носит официальный статус **представительской яхты президентов США**. Первые три десятка американских президентов обходились без личной яхты. Изменил ситуацию 31-й президент **Герберт Гувер**, известный как борец за трезвость и гроза гангстеров.

AMERICAN ALBUM Détente

ON JUNE 19, 1973, the leaders of the two most powerful nations in the world took time out from negotiating nuclear arms limitations to enjoy the sights from the presidential yacht Sequoia on the Potomac. Leonid Brezhnev (standing right, top row). Communist Party general secretary for the United Soviet Socialist Republics, had arrived in the United States three days earlier for weapons talks. Brezhnev could be manipulative and heavy-handed, but he understood what was at stake. "We know that as far as power and influence are concerned, the only two nations in the world that really matter are the Soviet Union and the United States. Anything that we do is a life-or-death matter, for other nations in the world will have to follow our lead. . . ."

The year before, President Richard Nixon (left) had made history as the first American president to visit Moscow, where he and Brezhnev signed the first Strategic Arms Limitation Talks (SALT) treaty, a largely symbolic agreement that paved the way for future meetings for discussing the arms race. During Brezhnev's visit to the U.S., he signed the Agreement on Prevention of Nuclear War with the U.S., just three days after the picture was taken. ©



Ричард Никсон и Леонид Брежнев на борту яхты "Секвойя".



Клан Кеннеди отпраздновал последний день рождения Джона Кеннеди в 1963 году на борту моторной яхты "Секвойя".





Стол в салоне "Секвойи" сервирован для банкета.

В 1923 году некий американский банкир заказал для себя 104-футовую деревянную яхту водоизмещением сто тонн. Но когда заказ два года спустя был выполнен, яхта ему показалась слишком простой. И тогда ее купило федеральное правительство США "для преследования нарушителей сухого закона". Заметим, что максимальная скорость яхты была всего лишь 14 узлов.

Первым преследователем стал, конечно, сам Герберт Гувер. Впервые он отправился "преследовать нарушителей" во время рождественских каникул к берегам Флориды. За заслуги в этом опасном процессе "Секвойя" удостоилась чести появиться в 1929 году на поздравительной рождественской открытке президента США. Скольких нарушителей сухого закона с помощью яхты было задержано, история умалчивает.

Франклин Делано Рузвельт и его супруга **Элеонора** любили просматривать президентскую почту в кормовом салоне "Секвойи". Поскольку к тому времени Рузвельт не мог обходиться без кресла-коляски, на яхте установили специальный подъемник. Кстати, до болезни будущий американский президент был большим любителем прогулок под парусом и отличным яхтсменом, самостоятельно управляя небольшой спортивной яхтой. К этому занятию он пристрастился, отдыхая со своими богатыми родителями на морском побережье Новой Англии и на канадском острове Кампобелло (близ Ист-Порта, штат Мэн). И вообще, четырежды избранный президент США тяготел к морю. Иные его морские привычки для окружающих оставались непонятными. Например, он любил акулье мясо, вкус которого оценил, отдыхая на необитаемом острове Кокос. Возможно, причиной этого были его голландские предки.

На борту "Секвойи" Рузвельт и Уинстон Черчилль в компании с генералами **Эйзенхауэром** и **Монтгомери** планировали открытие второго фронта с Германией. Правда, более конфиденциальные переговоры Рузвельт предпочитал вести на яхте "Нурмахал", принадлежавшей его давнему другу и спонсору, капитану 1-го ранга **Уильяму Винсенту Астору**, который в то время координировал деятельность американских спецслужб за рубежом.

Гарри Трумэн за игрой в покер принял на "Секвойе" историческое решение о начале ядерной бомбежки Японии. По иронии судьбы в 1975 году, опять же на "Секвойе", **Геральд Форд** устроил прием в честь японского императора **Хирохито**. **Джон Кеннеди** использовал яхту в основном для развлечений. Банкет в свой последний день рождения 29 мая 1963 года он устроил именно здесь.

Михаил Горбачев брал в чартер "Секвойю" в 2001 году. Под аккомпанемент **Рикки Монро** последний руководитель СССР исполнил любимую песню **Раисы Горбачевой** "Как много девушек хороших".



Михаил Горбачев брал в чартер "Секвойю" в 2001 году. Под аккомпанемент Рикки Монро последний руководитель СССР исполнил любимую песню Раисы Горбачевой "Как много девушек хороших".



Пожалуй, наиболее интенсивно использовал яхту по прямому назначению **Ричард Никсон**. За время своего правления он задействовал яхту для приемов 88 раз. "Секвойя" послужила местом для первых переговоров по вооружению между СССР и США. Брежнев был первым советским лидером, побывавшим на этой яхте.

Джимми Картер и его аппарат также активно пользовались "Секвойей", но под конец своего правления в 1977 году Картер принял популистское решение *"продать яхту с целью экономии"*, что и было сделано. Но сделали это как-то странно. Официально яхту продали с молотка, но последующие президенты США продолжали использовать "Секвойю" так же, как их предшественники. **Джордж Буш-старший** устроил на ней круиз с премьер-министром Китая. **Билл Клинтон** принимал в 2000 году на ее борту верхушку бизнеса высоких технологий. В США достаточно других яхт, которые намного комфортабельней и надежней старушки "Секвойи". Но велика сила традиции.

И все же американская демократия привела к тому, что теперь президентская яхта (частная собственность вашингтонского коллекционера исторических реликвий, связанных с Белым домом, Гарри Сильверсмита) доступна каждому, кто пожелает. Достаточно подать заявку за 90 дней и оплатить стоимость фрахта (десять тысяч баксов за четырехчасовую прогулку по реке Потомак). Можно заказать на ней банкет на 20 персон (с тем же меню, как и Кеннеди для своего дня рождения), а можно фуршет на 50 персон. С сухим законом "Секвойя" теперь не имеет ничего общего. Винный лист ее бара включает любимые напитки высоких гостей. Из него следует, что на борту яхты Черчилль пил не только бренди, но и шампанское, а водку не только Брежнев, но и Жаклин Кеннеди. Рузвельт был любителем коктейля "Манхэттен", семья Кеннеди в полном составе пила французское шампанское, а Никсон предпочитал ром с колой. Трумэн и Джонсон пили виски и даже главный борец с сухим законом Гувер не отказывал себе в мартини. Минеральную воду пил только император Японии.

Возможностью арендовать президентскую яхту для своих целей воспользовалась руководительница фонда "Фрэнк" **Нина Костина**. В апреле 2001 года она устроила на "Секвойе" благотворительный банкет, на котором присутствовал и ее новый друг, **Михаил Горбачев**. Михаилу Сергеевичу капитан доверил "поручить" яхтой, но он, как всегда, сбился с курса...

А потом пели песни. Необычно звучал дуэт известного рок-музыканта **Рикки Монро** и Горбачева. Главный наш борец за трезвость выпил рюмку "Столичной" и спел любимую песню Раисы Максимовны "Как много девушек хороших". В гостевой книге яхты осталась такая его запись: *"Я с большим удовольствием ознакомился с историей этой яхты. Какие человеческие страсти кипели на этом скромном (и чудесном) судне"*. Люди, встретившие рассвет на ее палубе 22 апреля, заплатили за этот круиз в обществе Горби приличные деньги. Будем надеяться, что их используют на благие цели.

К сожалению, россияне ни до Горбачева, ни после него так и не научились извлекать выгоду из подобных вещей. Есть, например, в составе Черноморского флота России старое судно под названием "Ангара". В мае 1998 года оно в очередной раз было понижено в статусе. Теперь корабль носит оскорбительное звание *"плавказарма"*. Дальше остается только *"учебная мишень для стрельб"* (вспомните судьбу "Полярной Звезды" Николая II). Военный экипаж уступил место штатскому. Однако даже в том запущенном виде, до которого за десятки лет его довели советские флотоводцы, корабль сохранил аристократический вид. Его изящные яхтенные обводы свидетельствуют о благородном происхождении. Ну что ж, казарма так казарма. Посмотрим, кто в ней ночевал.

В пятидесятых годах корабль имел официальный статус личной яхты **Иосифа Сталина**. В шестидесятых – *"правительственная яхта"*. Позже его использовали как центр управления Черноморским флотом СССР. За это время на его борту побывали такие известные деятели советских времен, как **Климент Ворошилов, Георгий Маленков, Лазарь Каганович, Лаврентий Берия, Анастас Микоян, Никита Хрущев, Николай Булганин, Андрей Громыко, Николай Подгорный,**



Плавказарма "Ангара" продается современными флотоводцами за бесценок.



Петр Шелест, Владимир Щербицкий, Михаил Суслов, Георгий Жуков, Александр Василевский, Родион Малиновский, Андрей Гречко, Семен Буденный, Иван Баграмян, Василий Чуйков, Иван Якубовский, Виктор Куликов и многие другие большие советские руководители.

Кроме того, на "Ангаре" выходили в море космонавты: *Валентина Терешкова, Юрий Гагарин, Герман Титов, Павел Попович*. Даже такой список способен внушить уважение, но это еще далеко не все. Вот только некоторые первые руководители зарубежных государств, которых принимали на "Ангаре": *Урхо Кекконен (Финляндия), Иосиф Броз Тито (Югославия), Джавахарлал Неру и Индира Ганди (Индия), Захар Шах (Афганистан), Вальтер Ульбрихт (Восточная Германия), Владислав Гомулка (Польша), Енвер Ходжа (Албания)*.

Одного этого уже достаточно, чтобы "Ангара" получила звание исторической яхты, почет, уважение и статус музея истории СССР. Если кому-то этого мало, то продолжим список. Для чего потребуется вспомнить дату, место рождения корабля и его настоящее имя.



Тиковая палуба "Ангары" при грамотном уходе могла бы служить еще десятки лет.



На этой койке спали не только Гитлер и Сталин, но и множество других исторических личностей.

19 июня 1937 года германская верфь "Штюлькен" заложила киль со строительным номером *S-717*. 16 октября 1940 года о борт готового корабля разбилась бутылка французского шампанского, обдав пеной его название: *"Aviso Hela" (Бегущая по волнам)*. По трапу поднялось 244 члена экипажа. Первым капитаном корабля был командующий подводными силами фашистского рейха, легендарный гросс-адмирал *Карл Денниц*. Тот самый, что пять лет спустя подпишет пакт о капитуляции гитлеровской Германии.

"Aviso Hela" служил центром управления подводным флотом нацистов. Учитывая назначение корабля, старые мастера-корабелы Гамбурга строили его с большим запасом прочности, на века. Интересна технология обустройства морских апартаментов для высоких гостей. Немцы сначала делали мебель, а потом уже монтировали комингсы парадных дверей. Так что даже кресло вынести из каюты не получается. Вот и стоит до сих пор в каюте люкс то самое кресло, на

котором не раз сидел *Адольф Гитлер*. Выходит, что все перечисленные выше высокие персоны спали в одной и той же койке с Гитлером. А также с Герингом, Геббельсом, Гиммлером и другими важными бонзами фашистской Германии.

Красный флаг на мачте "Aviso Hela" сменил нацистскую свастику в 1945 году, а 13 мая 1946 года корабль был переименован в "Ангару". Этот военный корабль был с самого начала больше похож на яхту: широкие трапы, зеркала во весь рост, ванны комнаты, просторные каюты. А когда с него сняли вооружение и другую военную технику да еще положили вьетнамский тик на палубы, то из него получилась достойная уважения яхта (длина 99,6 метра, ширина – 12,5, осадка – 3,85). Вот какие "плавказармы" у нас в Севастополе.

Закончить эту главу хотим строками Владимира Высоцкого, который тоже бывал на борту "Бегущей по волнам":

*Изведать то, чего не видел сроду,
глазами, ртом и кожей пить простор...
Кто в океане видит только воду,
тот на земле не замечает гор.*





Глава 6. КАК ПРИОБРЕСТИ ЯХТУ?

Вот уж действительно вопрос из вопросов для дебютантов. Приобретение *первой яхты* – поступок мужественный и ответственный. Одно дело – любоваться стройными силуэтами яхт издали и совсем другое – выложить за такое удовольствие круглую сумму. Позволим себе напомнить, что дешевых яхт не бывает.

Поскольку все имеет начало и конец, то и приобретение яхты происходит на какой-то промежуток времени: на день, на неделю, на одно путешествие или же на всю оставшуюся жизнь (владельца или яхты).

В любом случае определяющими будут вопросы: кто управляет яхтой; кто содержит ее; кто несет ответственность за всевозможные происшествия и т.п. Одно ясно сразу – за все в конечном итоге рассчитываться владельцу, а остальные аспекты имеют самые разные варианты.

Морское право предусматривает различие понятий "*владелец*" и "*пользователь*" яхты. Владелец может быть кто угодно (частное лицо, группа частных лиц) и даже что угодно (юридическое лицо, оффшорная компания и т.п.). Если владелец сам пользуется своей яхтой, то он может делать это как ему заблагорассудится. То есть выступать в качестве капитана, члена экипажа, пассажира или наблюдателя на берегу.

Лица, не являющиеся владельцами, тоже могут пользоваться яхтой, если владелец им доверяет. *Пользователь (user)* яхты это в любом случае кто-то один, кто несет *персональную ответственность* перед законом, владельцем и третьими лицами за все, что можно содейать с помощью яхты. Пользователю необязательно иметь какие-либо документы на управление яхтой. Однако он (пользователь) должен иметь соответствующую *доверенность* от владельца, иначе яхту не выпустят в море. Как правило, *капитан* яхты и *пользователь* – это разные лица, но иногда эти функции совмещаются.

Большинство малых яхт являются *частной собственностью* любителей яхтинга или *ботинга* (так называют на Западе любителей водно-моторного спорта). Владелец такой по-

Содержание этой яхты оказалось не по карману даже принцу Брунея.



судины сам себе и капитан, и пользователь. Зачастую он обходится без экипажа, а если нуждается в помощниках – то это либо члены его семьи, либо друзья-товарищи по интересам из числа добровольцев. В этом качестве яхта мало чем отличается от автомобиля. Впрочем, в таком случае стоимость ее приобретения и последующего содержания не слишком отличается от приобретения очередного "железного коня".

Перед вами одна из крупных парусно-моторных яхт, сконструированных и построенных специально для чартера.



Совершенно иная картина при покупке средней и тем более большой яхты. Такая собственность имеет цену, с которой не может не считаться даже весьма состоятельный человек. Обычно новая средняя яхта продается по цене нескольких приличных особняков, а большая стоит как престижный дворец в центре столицы. Можно смело утверждать, что приобретение яхты – шаг материально и морально намного более ответственный, чем покупка жилья. Тем более что ошибка в приобретении яхты может привести ее владельца не только к денежным потерям, но и к более серьезным последствиям, поскольку, как шутят моряки, *"большому кораблю – большое кораблекрушение"*.

Итак, попытаемся систематизировать все имеющиеся в нашем распоряжении возможности. Если нам нужна яхта на короткий срок (один день, неделя-две отпуска или для вояжа из одного порта в другой), то проще всего яхту *взять в чартер* (арендовать) на определенный срок. В мире существуют сотни чартерных компаний, предоставляющих тысячи яхт на любой вкус и кошелек в наиболее привлекательных местах Мирового океана. Впрочем, не так уж сложно найти яхту для чартера в любом другом месте – все зависит от цены. Чартер яхты делает нас ее *временным владельцем* (на оговоренный срок).

Чартер яхты бывает трех видов: с экипажем в полном составе (*crewed*), только с капитаном (*skippered*), совсем без экипажа (*bareboat*). В случае чартера яхты с экипажем в контракте оговаривается – за чей счет оплачиваются заходы в порты и марины, приобретаются топливо, вода, продукты питания и т.п. Труд экипажа оплачивается постоянным владельцем яхты, но временный владелец имеет право стимулировать экипаж премией (обычно в пределах 10% от стоимости чартера, что также оговаривается в контракте).

В результате мы получаем на определенный срок яхту любой категории в надлежащем техническом состоянии с экипажем, готовым выполнять наши пожелания при выборе маршрута плавания. На такой яхте нас и наших гостей будут кормить, поить и развлекать по мере возможностей. Все заботы о техническом состоянии яхты, проблемы отношений с местными властями в портах захода и прочие хлопоты нас не касаются, а являются обязанностью экипажа. Наше дело – оплатить все это удовольствие (как правило, авансом) и соблюдать меры предосторожности во время пребывания на борту, следуя инструкциям капитана. Профессиональный экипаж (в расчете на нашу будущую щедрость при расставании) будет всячески пресекать любые попытки выпасть за борт или утонуть во время купания.

К несомненным преимуществам чартера яхты с экипажем следует отнести минимальное количество забот по подготовке к плаванию и отсутствие ответственности за судовождение. Но цена такого беззаботного состояния довольно высока. Например, недельный чартер по Средиземному морю бывшей яхты Аристотеля Онассиса "Кристина О" обойдется не менее 600 000 долларов США. Можно, конечно, взять в чартер что-нибудь поскромнее, но и в этом случае сумма чартера будет иметь не меньше четырех нулей. Такой отдых больше похож на пребывание в комфортабельном отеле, чем на яхтинг. Кроме того, как бы хорошо экипаж к нам ни относился, это все же чужие люди и чаще всего с менталитетом далеко не российским.

Чартер яхты без экипажа хорош для компании людей от 2 до 12 человек, среди которых есть как минимум один яхтсмен с опытом, подтвержденным международным сертификатом на управление яхтой. Однако яхту больше чем 60 футов длины в свое распоряжение получить не удастся. Чартерные компании, как правило, предлагают яхты от 30 до 50 футов длины. Впрочем, большего обычно и не требуется. В этом варианте передача яхты в наше управление на фикси-



Эта марина в Турции заполнена яхтами, сдающимися в чартер без экипажа. Все эти яхты принадлежат конкретным владельцам, которые передали их в чартерную компанию на временную эксплуатацию.



Такие яхты можно брать в чартер только с экипажем.





50-футовый катамаран можно получить в чартер как без экипажа, так и с одним капитаном.

брами душе. Предприимчивые менеджеры чартерных компаний используют эту ситуацию не без выгоды и предлагают всем желающим стать владельцем чартерной яхты на их условиях. А условия эти таковы. Мы становимся владельцами новенькой яхты, покупая ее, пригодную для чартера (причем с неплохой скидкой) из предложенного списка. Далее эта яхта передается нами в чартерную компанию на определенный срок (3-5 лет), в течение которого она эксплуатируется на взаимовыгодных для сторон условиях. А именно: мы не несем никаких расходов на содержание яхты, пользуемся ею как нам заблагорассудится в течение 6-8 недель в году (этот период можно разбить на части), а также имеем альтернативную возможность использования ана-



Для 38-футового катамарана, взятого в чартер, авторы книги и их семья составляли вполне достаточный экипаж для прибрежного плавания.

рованный срок также происходит по контракту со 100% оплатой авансом. Кроме того, понадобится внести некоторую сумму в залог страховки от возможного мелкого ущерба. Крупный ущерб возместит владельцу его страховая компания, так что не будем мелочиться по пустякам. Упавший в воду бинокль обойдется нам дороже, чем поломанная мачта.

Чартер яхты только с капитаном является промежуточным вариантом в период, когда мы и наша дружная компания уже овладеем первоначальными навыками яхтинга, но еще не в той мере, чтобы отправляться в самостоятельное плавание.

В **чартер без экипажа** сдаются яхты в возрасте не старше 5-7 лет, оснащенные всем необходимым оборудованием, спасательными средствами, постельным бельем, кухонной утварью и картами района плавания. Но далеко на такой яхте не уйдешь. Как правило, чартерные компании ограничивают район плавания внутренними водами страны пункта отправления. Например, взяв в чартер (без экипажа) яхту в Турции, нам понадобится дополнительное разрешение для посещения территориальных вод Греции. Если у нас в распоряжении всего 1-2 недели, то вся эта возня с документами нам ни к чему, и мы ограничимся маршрутом вдоль турецкой Ривьеры. Впрочем, тем и прекрасен отдых на чартерной яхте без экипажа, что все заботы остаются на берегу и жизнь упрощается до невозможности.

И все же момент расставания с чартерной яхтой (с экипажем или без) весьма печален и доставляет мучительные страдания нашей, только что отдохнувшей всеми своими фибрами душе. И все же момент расставания с чартерной яхтой (с экипажем или без) весьма печален и доставляет мучительные страдания нашей, только что отдохнувшей всеми своими фибрами душе. И именно: мы не несем никаких расходов на содержание яхты, пользуемся ею как нам заблагорассудится в течение 6-8 недель в году (этот период можно разбить на части), а также имеем альтернативную возможность использования аналогичной яхты в других местах, где имеет свои филиалы данная чартерная компания.

Кроме того, наш капитал, вложенный в такую яхту, приносит доход от ее эксплуатации, который мы делим с чартерной компанией на партнерских началах. Наша доля составит 4-5% годовых. В целом неплохо, особенно если учесть, что по истечении оговоренного контрактом срока яхта либо переходит в наше распоряжение, либо продается по остаточной стоимости чартерной компанией, а мы получаем свои денежки назад или же доплачиваем разницу за приобретение следующей новой яхты (такой же, большей или меньшей).

Варианты чартера без экипажа вполне подойдут нам, если мы намерены заниматься яхтингом самостоятельно, но ограничены во времени

или пространстве. Например, в нашем распоряжении только две недели отпуска (который может быть и зимой) или же нас потянуло почему-то на край света, например в Океанию. Хорош этот вариант и для тех, кто стремится избежать круглогодичной возни с собственной яхтой и связанных с этим процессом расходов. География и экономика такого яхтинга заметно отличается в лучшую сторону от стандартной схемы владения яхтой.

Разберем эту ситуацию на конкретном примере. Допустим, у нас есть компания из 4–8 человек, желающих проводить ежегодный совместный отпуск на яхте, в комфортном плавании вдоль берегов лучших регионов для яхтинга. При этом время для отпуска может быть выбрано когда угодно, хоть на Новый год. Яхта, пригодная для таких целей, со всем снаряжением для плавания стоит не менее 250 000 евро. Чартер такой же яхты на одну неделю обойдется от 2 500 до 3 500 в той же валюте (в среднем 3 000). Допустим, что мы проведем 10 таких отпусков, каждый раз меняя район плавания (от Средиземного моря до Тихого океана). Таким образом, на все отпуска и для всей компании потребуются затраты в пределах 30 000 евро (не считая авиабилетов и питания), что на одного человека в день потребует от 50 до 100 евро в зависимости от класса яхты. За это же время собственная яхта только дополнительных расходов по своему содержанию потребует на сумму не меньшую, а то и большую (в зависимости от места базирования).

Кроме того, отдыхая на собственной яхте, мы привязаны к месту ее базирования, и не видеть нам Рио-де-Жанейро или же Сейшельских островов, имея короткий отпуск, никогда. А если вы вообще не живете у моря? Тогда такой вариант яхтинга для вас идеален.

Однако существует определенное количество людей, желающих иметь яхту в своей исключительной собственности и пользоваться ею индивидуально. Например, люди, живущие у моря (океана, озера, реки) и отдающие все свободное время любимому занятию – яхтингу. Либо состоятельные люди, для которых уровень расходов на содержание яхты не является определяющим фактором. Либо менеджеры компаний, нуждающиеся в яхте для корпоративных целей. Тогда однозначно возникает вопрос о приобретении яхты в собственность.

Для этого существуют следующие возможности:

Для этого существуют следующие возможности:

1. Приобретение новой серийной яхты, подходящей для ваших целей.
2. Приобретение новой серийной яхты, изготавливаемой верфью с учетом ваших пожеланий по планировке и оформлению интерьеров, мощности двигателей и т.п.
3. Приобретение подержанной яхты из числа предлагаемых на рынке.
4. Постройка новой яхты по особому проекту.

Рассмотрим эти возможности более подробно, поскольку все они имеют свои сильные и слабые стороны.

Приобретение новой серийной яхты, подходящей для ваших целей. Это наиболее простой и быстрый вариант приобретения яхты. Стоит посетить какое-либо *бот-шоу*, и вы убедитесь, что верфи всего мира готовы предложить самые разнообразные варианты на любой вкус.

На понятии бот-шоу следует остановиться особо. В СНГ существует похожая форма торговли, как "выставка-продажа", но это далеко не эквивалентно. Бот-шоу больше похоже на праздничную встречу любителей яхтинга. Поскольку и продавцы, и посетители (потенциальные покупатели) являются в первую очередь поклонниками яхтенного стиля жизни, а уж потом – производителями и потребителями продукции. Да что там говорить – это надо видеть.



Самый большой в мире шлюп "Джорджия" построен владельцем по особому проекту.

Бот-шоу обычно проводятся каждый раз в одно и то же время, на одном и том же месте. Большинство из них имеет свою специфику. Например, бот-шоу в Дюссельдорфе – самое значительное бот-шоу в Европе (проводится ежегодно в третьей декаде января). Однако Дюссельдорф – город сухопутный, что ограничивает габариты выставяемых яхт (60–70 футов максимум). Кроме того, яхты демонстрируются в закрытых павильонах, и поэтому часто с подрезанными мачтами, так как высота помещений ограничена. Кроме яхт там можно увидеть бескрайнее море образцов оборудования и снаряжения для всех видов яхтинга, а также дайвинга, серфинга и других развлечений на воде. Широко представлены чартерные компании, марины и прочие виды яхтенного сервиса. Чтобы обойти все павильоны, не особо задерживаясь у стендов, понадобится не менее трех дней.

Все же яхты лучше изучать на воде, что и предлагает бот-шоу в Саутгемптоне. Оно проводится ежегодно в середине сентября. На такой выставке вы не только можете подняться на борт любой из представленных яхт, но и принять участие в пробном выходе в море.

Если вы хотите побывать на бот-шоу, где представлены самые-самые мегаяхты, то побывайте в Монако в последнюю неделю сентября. В стране, площадь которой менее двух квадратных километров, выставяются такие роскошные яхты и в таком количестве, как нигде в Европе.

Одно из самых грандиозных бот-шоу моторных яхт устраивается в США (Форт Лодердэйл). Это главный коммерческий центр яхтинга в Америке. Такие себе каменные джунгли, нафаршированные шикарными яхтами. Все устроено с американским размахом. Оказавшись здесь, следите за рекламой. Она будет всячески вводить вас в заблуждение, а затем и в ненужные расходы. Америка!

Бот-шоу регулярно организуются практически во всех странах, а в странах развитого яхтинга – во всех крупных городах. Попытки проводить бот-шоу в странах СНГ можно и нужно приветствовать, но до настоящих бот-шоу этим "мероприятиям" еще далеко.

Существуют бот-шоу, специально посвященные чартеру яхт. Крупнейшие из них проходят ежегодно в мае в Сан-Ремо (Италия) и в декабре в Антигуа (Малые Антильские острова).

Расписание бот-шоу составлено таким образом, что участники успевают перевозить выставочные образцы и стенды с одного места на другое. И так круглый год. Поэтому крупные фирмы представляют свою продукцию непрерывно и повсеместно. Исключение составляют небольшие компании, которые принимают участие только в местных выставках. На бот-шоу можно определиться с покупкой и сразу же подписать контракт. Чтобы не заблудиться в бескрайнем море экспонатов, следует предварительно поизучать рекламные проспекты будущих участников выставки (об этом сообщается заранее) и проконсультироваться с теми, кто уже пользуется яхтами этой компании. На выставке все яхты хороши, а вот в море многие из них могут вас здорово разочаровать.

Серийные яхты хороши тем, что довольно дешевы, рассчитаны на массового потребителя и предлагаются в пакете с гарантийным и послегарантийным сервисом. Различные яхтенные журналы любят проводить тестирование серийных яхт, и вы можете ознакомиться с мнением специалистов о заинтересовавшей вас продукции практически любой фирмы, стоит только поискать в Интернете соответствующее название. Практически все фирмы предлагают модельный ряд, какой-либо серии яхт, начиная с 25–30 футов и до 60–80 футов длины (с шагом между моделями 3–4 фута). На практике это означает, что в любой из моделей серии реализована какая-то концепция определенного яхтенного дизайнера, но с учетом возможностей конкретного объема. Цена растет вместе с длиной, но в геометрической прогрессии. Влиять на цену можно за счет комплектации, но это не относится к уже произведенным образцам, предлагаемым к продаже обычно в базовом варианте. Поэтому следует помнить, что на бот-шоу вам обычно показывают образец яхты в исполнении "супер", а цену называют для базового варианта. Таковы маленькие хитрости яхтенных дилеров.

Поэтому, во избежание недоразумений и разочарований, для покупки серийной яхты лучше прибегать к варианту **приобретения новой серийной яхты, изготавливаемой верфью с учетом ваших пожеланий по планировке и оформлению интерьеров, мощности двигателей и т.п. (по индивидуальному проекту)**. В этом варианте вы заплатите только за то, что вам действительно нужно. Например, вы можете отказаться от системы кондиционирования воздуха, а на сэкономленные деньги установить дополнительные топливные баки. Или же, не меняя цены, получить интерьеры салонов в любимой цветовой гамме. Если вы имеете достаточный опыт и точно знаете, что хотите, то за те же деньги можете получить серийную яхту в индивидуальном исполнении. Однако следует оговориться, что далеко не все ваши пожелания могут быть учтены. Кроме того, изменения проекта могут сказаться не только на цене, но и на сроках исполнения заказа. Но в любом случае вы можете рассчитывать только на стандартный корпус.

Приобрести новую серийную яхту вы можете у дилера компании производителя (прямая торговля не практикуется). Поэтому обращайтесь за покупкой к дилеру той страны, где намерены держать яхту.

И самое главное. Как только вы спустите новую серийную яхту на воду, она тут же перестанет считаться таковой. Другими словами, вы теряете за первые сутки эксплуатации не менее 10% стоимости вашего приобретения. С учетом цен на яхты это немалая сумма. И, кроме того, такое резкое падение в цене (приблизительно 5% за каждый год) будет продолжаться еще несколько первых лет (3–4 года). После 5–7 лет эксплуатации остаточная стоимость яхты (не бывшей в аварии) достигнет 50–60% от первоначальной цены, что во многом зависит от технического состояния. Другими словами, цена яхты со временем понижается независимо от того, пользовались вы ею или нет.

Данное утверждение не распространяется на яхты, построенные по особому проекту, антикварные и прочую экзотику. Цены на подержанные серийные яхты сбивает и то обстоятельство, что на рынок ежегодно поступает значительное количество яхт, прослуживших в чартере 5–7 лет. Для тех, кто только открывает для себя путь в яхтинг, и еще не приобрел достаточного опыта, можно смело рекомендовать **приобретение подержанной яхты из числа предлагаемых на рынке**. А число таких яхт, похоже, стремится к бесконечности. Однако при этом постарайтесь избежать опасности приобретения "кота в мешке".

Даже продавец может не знать всей правды о своем товаре. Яхта живет своей жизнью. Ее составные части, элементы и оборудование взаимодействуют между собой и подвержены воздействию воды, солнечных лучей, перепадов температуры, электрохимической коррозии и еще многим другим факторам, которые неизбежно оказывают на яхту свое влияние. Большим заблуждением является суждение, что яхта, которая не использовалась длительное время, остается в своем первородном состоянии. Поверьте, что ни один опытный яхтсмен не выйдет в море на такой яхте, предварительно не опробовав ее в свежую погоду. При этом обязательно кое-что развалится или лопнет, не включится или застрянет.

Поэтому настоятельно рекомендуем проводить **ходовые испытания** до момента оплаты, а также надежный **сюрвейерский осмотр**. Надежность сюрвейерского обследования обеспечивается тем, что независимого сюрвейера номинируете вы (за свой счет), а не продавец. Это, конечно, дополнительные расходы, но они несравнимы с возможными потерями, которых можно избежать, обратившись за помощью к опытному специалисту. Отказ продавца выполнить эти процедуры должен вас серьезно насторожить. Возможно, яхта имеет настолько существенные скрытые дефекты, что ее вообще не следует покупать ни за какие деньги.

Независимый сюрвейер – это лицензированный специалист по обследованию (осмотру) катеров и яхт в любом их виде и состоянии. Для этого, кроме практического опыта и теоретических знаний, такой специалист обладает необходимыми техническими возможностями и прибегает, по мере необходимости, к услугам лаборатории. Результат своей работы сюрвейер оформляет в виде официального отчета, который вручает заказчику. Поэтому совсем необязательно, что отчет сюрвейера, заказанный продавцом, будет вам предъявлен "во всей красе".

При покупке (и продаже) подержанных яхт используйте услуги **яхтенных брокеров**. Их много, и среди них достаточно профессионалов высокого класса. Покупателю услуги яхтенного брокера обходятся бесплатно, так как брокеру платит продавец. Кстати, оплата услуг брокера достаточно высока (4–10% в зависимости от размера яхты), но при этом стороны гарантированы в добросовестности и безопасности сделки, что весьма важно с учетом стоимости яхт. Попытки сэкономить на брокере приводят к печальным результатам. Всяческие предложения прямой сделки между покупателем и продавцом заранее ставят покупателя в невыгодные условия и позволяют недобросовестным продавцам извлекать для себя дополнительную выгоду, а зачастую и просто открывают пути к мошенничеству. Да, мы не оговорились, на яхтенном рынке тоже есть свои **"кидалы"**. В итоге никакой экономии не получается, поскольку приходится обращаться в суд и прибегать к услугам адвокатов. К тому же потерянное время и моральный ущерб будут невозможными. Поговорка **"Скупой платит дважды"** в данном случае подходит идеально.

Сделка с участием брокера выглядит следующим образом. Покупатель, определившись с предметом покупки, уведомляет брокера о своем намерении. После этого получает взамен письменное подтверждение от брокера и предложение о внесении задатка (на счет брокера, а не продавца – это важное обстоятельство). Сумма задатка составляет около 10% объявленной цены. В случае несостоявшейся сделки задаток непременно возвращается покупателю, за вычетом заказанных им дополнительных услуг (проведение сюрвейерского осмотра, например).



Только после получения задатка брокер снимет приглянувшуюся вам яхту с продажи. Теперь вы можете ее осмотреть и при желании сторон встретиться с ее владельцем. С владельцем яхты можно и не встречаться. Но только с ним вы можете поторгаться, что мы вам настоятельно рекомендуем. Как правило, в запрашиваемой цене заложено процентов 5–10 на уступку реальному покупателю.

Не секрет, что среди яхтенных брокеров встречаются жулики. Поэтому, если вам понравилась какая-то яхта, но не нравится брокер, не огорчайтесь. Поищите ту же самую яхту в списках других представителей этой благородной профессии. Обычно продавец пытается продать свое сокровище через нескольких брокеров. И только в случае продажи какого-то выдающегося объекта кто-то из брокеров может иметь на него эксклюзивное право.

Процедура перехода собственности для яхт длится около двух месяцев (быстрее не получается). Это связано с необходимостью выполнения всех бюрократических формальностей, а их немало. Существуют фирмы, единственным видом услуг которых является регистрация яхт. Не следует форсировать этот процесс, это не в ваших интересах. Продавцу предстоит доказать властям страны, где зарегистрирована яхта, что она не находится в залоге, не является предметом претензий третьих лиц и т.п. Только после этого соответствующее морское ведомство страны регистрации выведет эту яхту из реестра, а таможенная служба и министерство экономики разрешат экспорт предмета продажи.

Столько новых хлопот и забот, да еще в чужом государстве и на каком-нибудь незнакомом языке (документы оформляются на государственном языке страны прежней, а затем будущей регистрации), самостоятельно осилить будет практически невозможно. Но это и ни к чему. Для этого существуют **судовые агенты**. Впрочем, судовые агенты в дальнейшем будут сопровождать ваши плавания всегда. Ни один человек не способен изучить и грамотно применять законы всех стран, которые приходится посещать, и тем более языки всех этих стран. Хороший английский не спасает, а только дает возможность втолковать своему судовому агенту, что вы от него хотите. Судовых агентов в любой стране предостаточно, но вот беда – хороших мало. Поэтому безжалостно меняйте их до тех пор, пока не найдете подходящего. Вот за него надо держаться, как за спасательный круг. Грамотный и порядочный судовой агент заменит вам палочку-выручалочку в большинстве случаев, а в тяжелой ситуации может даже спасти от тюрьмы, поскольку общеизвестно, что **"незнание закона не освобождает от ответственности"**.

Свой достаточно скромный гонорар любой агент отработывает довольно быстро. Элементарные услуги вроде бронирования гостиницы, приобретения авиабилетов и предоставление транспорта агенты получают со скидкой 20–30%. Кроме того, агент имеет право официального приглашения вас либо вашего экипажа в свою страну, что в наше время немаловажно для оформления виз. В первую очередь это важно для экипажа, так как для моряков требуются визы, дающие право работы в данной стране. Но более важно то, что в ряде случаев агент незаменим в буквальном смысле слова, то есть выполнить какие-либо действия в определенной стране вы способны только через агента. Во многом это касается представления ваших интересов в суде, государственных органах и финансовых институтах.

Скажем, при покупке подержанной яхты может возникнуть проблема с возвратом вам НДС, к примеру, в такой стране, как Греция. Показательно, что, согласно законодательству Европейского Сообщества, Греция установила возврат НДС на экспорт, но одновременно исключила из этого перечня яхты. Так что особо на возврат НДС без помощи грамотного судового агента не рассчитывайте. Одна только процедура выведения яхты из регистра, обязательная при регистрации яхты, может свести любого начинающего владельца с ума, если он не заручится помощью судового агента.

До начала каких-либо передвижений яхты вам предстоит ее зарегистрировать под флагом какой-либо морской державы (это отдельная песня) и получить страховой полис на покрытие **ущерба, причиненного третьим лицам**. Это еще одно обязательное условие. Заодно неплохо будет застраховать свою собственность и для обеспечения собственных интересов. Для сведения: страховой полис яхты на все случаи жизни в приличной страховой компании ежегодно обходится в пределах 1,0 – 1,25% от суммы покрытия. Идею застраховать яхту подороже, а утопить побыстрее и поглубже сразу похороните, так как она нежизнеспособна.

Дело о русской мафии. В апреле 1999 года в Тирренском море, в 50 милях от берега, патрульный катер итальянской береговой охраны обнаружил дрейфующую 76-футовую моторную яхту "Принц Художников". Рядом с ней на спасательном плоту находились ее владелец, адвокат из калифорнийского города Беверли-Хиллз некий Дежорж и два его приятеля. Итальянскому офицеру они рассказали леденящую душу историю о том, как нанятый ими в Неаполе капитан,

Андрей Либович и два его помощника подрядились доставить их в Грецию. Этот Либович и его сообщники оказались пиратами, которым нужно было судно для транспортировки наркотиков, – и в море, угрожая оружием, они завладели яхтой. Увидев приближающийся катер береговой охраны, пираты, по словам Дежоржа, попытались затопить судно, а затем скрылись на черном скоростном катере в направлении Ливии.

Однако итальянец читал "Остров Сокровищ" и немного разбирался в пиратах. На всякий случай были предприняты поиски русского мафиози, но безуспешно: ни черного катера, ни Либовича, ни малейшего свидетельства их существования обнаружить не удалось. Сомнения итальянцев усиливались.

О владельце яхты навели справки, и оказалось, что у него в 1970 году перуанские пираты уже похитили 43-футовую яхту "Титания" у берегов Калифорнии, а его, несчастного, накачав наркотиками, эти злые люди высадили на динги. Спасибо страховой компании, что тогда возместила ему убытки на 43 000 долларов США. Шесть лет спустя Дежорж вдвоем с приятелем решили погоняться в регате у берегов Италии. В первую же ночь после старта их 57-футовая яхта "Эпиничия" затонула, столкнувшись ночью с неустановленным объектом. Хорошо, что яхта была застрахована на сумму в 194 000 долларов.

Наученный горьким опытом, Дежорж свою следующую яхту застраховал на 245 000 долларов, поскольку он вел в то время опасный процесс, а враги, как известно, не дремлют. Так и получилось. Вдвоем с женой Дежорж направлялся в Лос-Анджелес, когда какая-то подозрительная лодка начала крутиться возле их 47-футовой яхты. Вскоре прогремел взрыв. Однако Дежорж с супругой успели запрыгнуть в динги до того, как яхта пошла ко дну. А ведь вокруг было полно акул!

И вообще, этот американский юрист был очень невезучим человеком. Помимо яхт он потерял произведения искусства (украли из дома). У него постоянно воровали кейсы с ценными вещами, пропадал багаж, а также возникали медицинские претензии в связи с "биполярным нарушением личности"...

На страховые компании обрушивался бесконечный поток претензий. Встречный поток денег тек в карманы Дежоржа в качестве страховых выплат. Обычно страховщики, боясь связываться с юристом, даже не доводили дело до суда, а те, кто доводил, сразу осознавали ошибку и, пытаясь снизить судебные издержки, улаживали дело миром.

Потом удалось установить правду. "Русская мафия" очередной раз была оправдана. А вот Дежорж был уличен в страховом мошенничестве, за что получил 80 лет тюрьмы.

Яхту "Принц Художников" Дежорж приобрел в Италии за 1,9 миллиона фунтов стерлингов, а затем застраховал ее, предварительно взвинтив цену посредством ряда фиктивных сделок до 3,5 миллиона фунтов. Вскоре с двумя закадычными друзьями он отправился на яхте к берегам Италии, где в 50 милях от берега друзья попытались затопить судно. Ее пилили и сверлили всю ночь. Подоспевшая утром береговая охрана решила поинтересоваться, что, собственно, происходит. При приближении катера охраны троица запаниковала и высадилась на спасательный плот, сочинив на ходу душеспитательную историю.

Кто же мог знать, что офицеры итальянской полиции читают Роберта Стивенсона?

Но ни продавец, ни брокер, ни сюрвейер, ни ваш агент не поможет вам определиться, какая же яхта вам нужна. Напротив, найдется множество людей, пытающихся всяческими способами навязать вам какой-то залежалый товар или сбить пусть и качественную яхту, но не пригодную для ваших целей. Что поделаешь – люди есть люди.

В некоторых странах существует профессия **яхтенный консультант**. Это эксперт, который сможет изучить ваши запросы и посоветовать пути их удовлетворения за разумную цену. Когда нам приходилось выступать в качестве экспертов-консультантов для своих друзей-приятелей, мы предлагали им вначале ответить на ряд вопросов, чтобы они реально определились в намерениях. Попробуйте и вы ответить сами себе на такие вопросы.

Какая яхта мне нужна? (Нужное подчеркнуть.)

1. Я буду управлять яхтой: справлюсь сам; с помощью членов семьи и друзей; найму профессиональный экипаж.
2. Яхта мне нужна для следующих целей: семейный отдых и рыбалка по выходным дням; участие в соревнованиях местных яхт-клубов; для представительских целей; дальние походы и путешествия; я собираюсь провести на ней остаток жизни.
3. Максимальное количество людей при выходе в море будет: 1–2; 2–6; 4–12; более.



4. Хочу, чтобы яхта ходила: спокойно и тихо (с экономным расходом топлива); достаточно быстро – "с ветерком" и с экономией времени; быстрее всех, кто встретиться по дороге (стоимость топлива значения не имеет).
5. Яхта должна быть: только парусной; только моторной; и то, и другое.
6. Я собираюсь на своей яхте ходить: вдоль берега с возможностью быстро вернуться при ухудшении погоды; совершать переходы с круглосуточным движением в море в любую погоду; совершу кругосветное путешествие или что-то вроде того.
7. Осадка яхты должна позволять мне: ходить по мелководью (не более 1 метра глубины); заходить в любые марины без проблем (до 2 метров осадки); главное для меня остойчивость и большие размеры (свыше 2-х метров осадки).
8. Я предпочитаю, чтобы яхта была выполнена: только из традиционных материалов (натуральное дерево и т.п.); с применением современных достижений техники; не имеет значения из чего, важна экономия средств; не имеет значения из чего, но пусть стоит недорого, а выглядит шикарнее; не имеет значения из чего, безопасность, комфорт и престиж прежде всего.
9. Я хочу, чтобы яхта по внешнему виду была: классической; современной; суперсовременной; ни на что другое не похожей.
10. Мне яхта нужна: уже сейчас; на следующий сезон; когда найду именно то, что хочу, не раньше.
11. При выборе яхты деньги буду тратить: максимально экономно; не выходя из определенного бюджета; постараюсь купить лучшее, что есть; ни в чем себе не отказывая.
12. Для коммерческих целей (чартер и т.п.) моя яхта: никогда не будет использоваться; почему бы и не заставить ее на меня поработать; еще не решил, но не исключаю такую возможность.

Восточная мудрость гласит: *"кораблю, не имеющему цели, ни один ветер не будет попутным"*. Имея четкие ответы на приведенные вопросы, вы намного приблизитесь к оптимальному выбору яхты. Позволим себе дать вам совет: **не спешите приобретать собственную яхту**. Яхтинг – это, прежде всего, не обладание еще одним бытовым предметом, а вполне определенный стиль жизни. Если вы не собираетесь менять свой стиль жизни, то к чему вам яхта? Если вы не задумывались над этой проблемой, то вначале попробуйте вкус яхтинга в виде чартера или в составе экипажа чужой яхты.

Но если уж вы решитесь, то постарайтесь не приобретать *"барабан Страдивари"* для *"крутых пацанов"*. В мире производится великое множество бестолковых, неудобных и некачественных яхт. Некоторые яхты, изначально великолепные, доведены своими бывшими владельцами до жалкого состояния. Все это "добро" ищет своего покупателя. Желаем вам избежать этой опасности, поскольку владелец бездарной яхты обречен на бесконечные мучения, как моральные, так и физические.

Если ваши требования к яхте настолько своеобразны, что среди серийных и подержанных яхт не находится ничего пригодного, то всегда остается возможность постройки новой яхты по особому проекту. Сразу предупреждаем, что такая идея изначально рискованна и непредсказуема как по срокам, так и по окончательной стоимости своей реализации. Однако, в случае успеха, вы можете получить "нечто", исключительно приспособленное для ваших особых потребностей. Другое дело, что впоследствии продать это *"нечто"* может оказаться невозможным. И все же порой только таким путем можно заполнить желаемое.

Если вы решитесь на подобный подвиг, то первое, с чем столкнетесь, – это сложность в поиске яхтенного дизайнера, способного воплотить ваши гениальные идеи в проекте. Почему-то все дизайнеры переполнены своими собственными идеями, которые и будут вам предлагать, всячески отговаривая вас от вашего замысла. Нормально, если яхтенный дизайнер попросит вас сформировать техническое задание на бумаге. Если же избранный вами дизайнер готов на все, лишь бы ему платили за это, – гоните этого жулика в шею, таких дизайнеров не бывает в природе. Кстати, оригинальный проект яхты стоит недешево. Его стоимость может составить от 8 до 10% всего бюджета постройки, в зависимости от обстоятельств и качества исполнения. Под хорошо выполненный проект легче будет найти исполнителя.

По-настоящему талантливых яхтенных дизайнеров во всем мире можно пересчитать по пальцам. Например, признанным авторитетом на протяжении последних 25 лет является британец новозеландского происхождения Брюс Фарр (Bruce Farr). Это как раз тот случай, когда вначале человек работает на свой авторитет, а потом авторитет работает на него. В большинст-

ве самых престижных соревнований побеждают яхты его конструкции. Но это ему теперь дается намного легче, чем в начале карьеры, поскольку в некоторых подобных соревнованиях половина яхт-участниц построена по его проектам. Как ни велика конкуренция на Кубке Америки, например, но в финале зачастую боролись между собой яхты Брюса Фарра.

Мы здесь не делаем ему рекламы, поскольку он давно уже в рекламе не нуждается и сам выбирает себе заказчиков среди желающих. По этой причине новички в яхтинге вряд ли могут рассчитывать на именитых яхтенных дизайнеров для осуществления какого-либо особого проекта.

Современные компьютерные программы способны на чудеса предвидения. Можно произвольно менять те либо иные параметры проекта и мгновенно видеть результат любых изменений. Согласитесь, что это самый дешевый способ воплощения своих фантазий в реальность (пусть и виртуальную).

В ряде случаев поиск конкретной верфи целесообразно вести еще до начала проектирования. Любая верфь имеет свои технологические возможности, которые не безграничны. Например, по габаритам изделия, применяемым материалам, наличию специалистов нужной квалификации, наработанному практическому опыту и многим другим параметрам. Можно пойти на военную хитрость и выполнять проект по частям на разных верфях, но это грозит нестыковками при окончательной сборке. Опять же – бойтесь верфей, которые берутся за выполнение любого заказа, лишь бы им платили (авансом). В результате вы рискуете остаться наедине со своими проблемами.

При составлении **контракта на постройку** используйте типовые условия, принятые в яхтостроении, которые определенным образом защищают интересы заказчика. Контракт может быть жесткий по срокам и ответственности – **"фиксированный"**, а может быть **"либеральным"**. Следует помнить, что в первом случае вы лишаетесь возможности внесения каких-либо гениальных изменений в проект, которые обязательно вас осенят, а во втором случае вы утратите понимание, когда же яхта будет готова и во что это окончательно обойдется. И все-таки "либеральный" вариант может оказаться дешевле, поскольку при фиксации сроков судостроители заложат все свои риски в цену.

Заранее определитесь, к какому именно Регистру вы обратитесь за обеспечением контроля качества изделия. В противном случае вы рискуете получить **"сухопутную"** яхту. Переделка яхты может обойтись дороже, чем постройка новой.

Если ни одна верфь вас не устроит, ничего другого не останется, как основать свою собственную. Впрочем, именно таким образом многие зарубежные верфи и появились на свет. Если вам удастся построить что-либо стоящее для себя, то найдутся желающие обратиться к вам за помощью. Заверяем вас, что в момент написания этих строк большинство ведущих верфей обеспечены заказами на несколько лет вперед.

В идеале необходимо стремиться к осуществлению **авторского надзора** за исполнением проекта. Желательно оговорить в **контракте на проектирование** это условие. Дизайнер должен знать, что ему предстоит участвовать в воплощении своего гениального проекта, включая момент спуска на воду и ходовых испытаний. Таким образом вы можете избежать прожектерства и легкомысленных идей слишком увлеченных теорией дизайнеров. Но в то же время необходимо осознавать, что ни один дизайнер, пусть даже днюющий и ночующий на верфи, не является защитником интересов будущего владельца. Понятно, что не защищают ваши интересы и судостроители.

В какой-то мере можете рассчитывать на контроль со стороны Регистра, но его, как правило, заботит лишь глобальный вопрос – обеспечить безопасность плавания готового изделия. Ваш комфорт, качество отделки, удобство в размещении оборудования и тому подобные понятия, которые на самом деле и отличают яхту от пассажирского судна, Регистру попросту безразличны. Например, вы можете быть спокойны, что солидный Регистр обеспечит герметичность и прочность корпуса или напор пожарного насоса, достаточный для создания струи равной по высоте самой высокой точке на яхте. А вот будет ли удобно вам находиться в своей каюте, а капитану швартоваться к причалу, по-настоящему никого не беспокоит.

Поэтому в ваших интересах еще на стадии проектирования привлечь к работе над созданием яхты **представителя владельца (Owner's project manager)**. Им может быть, например, капитан будущей яхты, если он у вас уже определен. Еще лучше, если это будет специалист компании, которая впоследствии будет оперировать вашей яхтой. Вот они-то и попьют кровушки и у судостроителей, и у дизайнера. Постарайтесь всех их с самого начала между собой перессорить. Они все равно рано или поздно неизбежно станут враждовать, так как у всех разные задачи и интересы. Но чем раньше это произойдет, тем лучше для вас как будущего владельца.



Залогом успеха при проектировании и строительстве яхты по особому проекту является создание заказчиком **команды из специалистов одного профессионального уровня**. Это яхтенный дизайнер (вернее, два – один специалист по проектированию яхты в целом, а второй – дизайнер по интерьерам). Еще понадобится инженер по системам и оборудованию, представитель верфи и ваш персональный представитель. Такая команда способна создать в разумные сроки (год-два) нечто гармоничное и соответствующее вашим замыслам и амбициям. В противном случае вы закопаете ваши денежки на "поле чудес".

Впрочем, это неблагоприятная затея – предупреждать чужие ошибки. Думаем, что полезней будет поделиться собственным опытом, в том числе и печальным. Так уж получилось, что у нас накопился опыт всех рассмотренных вариантов приобретения яхт. В большинстве случаев мы участвовали в последующей эксплуатации этих яхт и собрали некоторый багаж практического опыта.

Первые 15 лет парусной жизни одного из авторов этой книги были связаны с использованием всякого казенного имущества, поскольку это был парусный спорт за счет ДСО "Водник". Нашим мнением насчет этого самого имущества никто и никогда не интересовался. Лодки приобретал кто-то недостижимый для нас. В этом смысле мы были похожи на жителей туземного острова, которые бездумно радовались всему, что прибывает течением к их берегу и может пригодиться в хозяйстве. В первую очередь это были спортивные яхты олимпийских классов. Кстати, это была отличная школа яхтсменов. Но с возрастом появлялось желание ходить на крейсерской яхте. Чаще всего это были "крейсера", переделанные из отслуживших свое спортивных яхт, или же какое-нибудь экзотическое старье, доведенное "до ручки". Например, сезон 1985 года мы ходили на шлюпе "Отрада", который достался советским спортсменам по репатриации из личной флотилии яхт Геринга. На некоторых деталях этой яхты еще сохранились маркировки со свастикой и печатями рейхсканцелярии. За сорок лет далеко не бережной эксплуатации яхта пришла в довольно жалкое состояние и обещала затонуть при первой возможности. Но тут грянула перестройка, а с ней открылись новые горизонты.

Тогда нам впервые довелось столкнуться с выбором крейсерской яхты. Ассортимент был невелик. Несколько отечественных верфей строили совковые крейсерские яхты для совковых условий. Дизайн их был военный, условия на таких яхтах спартанские, качество изготовления лучше и не вспоминать. Впрочем, можно понять конструкторов и строителей этих яхт. Мы все были в одних и тех же условиях существования, не располагающих к занятию яхтингом.

В 1987 году первой советской яхтой, отправившейся в кругосветное плавание, был "Икар", построенный николаевскими дизайнерами для своего же экипажа. Капитан яхты Борис Немиров (ведущий специалист Николаевского кораблестроительного института) являлся одновременно и автором проекта. Он высокого класса профессионал-кораблестроитель и опытный яхтсмен (мастер спорта). Но время было такое, что даже для себя не полагалось проектировать что-либо "буржуйское", то есть яхта должна была быть похожа на солдатский сапог: ходить по грязи удобно и одевать быстро.

Вот и ушел на 330 дней вокруг Земли "Икар" с экипажем из семи человек без гальюна: нужду справляли за борт. Благо, встречать людей доводилось крайне редко, поскольку ставилась задача обогнуть планету в автономном режиме. Первые 105 суток, за которые прошли 13 тысяч миль, так и прошли – без захода в порт. Бытовые условия на борту яхты полностью соответствовали стандартам казармы для штрафников.

Собственная каюта (размером с кладовку) на "Икаре" полагалась только капитану, у остальных были полки, примерно такие, как в железнодорожном вагоне. У каждого члена экипажа было по три одеяла. Двумя укрывались, одним накрывали то, что называлось подушкой: наволочки, набитые старыми бушлатами и свитерами. Потому что обычные перья или поролон не подходили, так как сильно впитывают влагу.

Пресную воду набирали в большие цистерны, вмонтированные в трюме. Воды должно было хватить на весь поход?! Поэтому ее использовали очень экономно, только для приготовления пищи и питья, а чтобы помыться, постирать, пользовались морской водой. Даже голову ею мыли с помощью шампуня "Нептун", произведенного на николаевской парфюмерной фабрике. Тропические ливни становились настоящим праздником: тут тебе и душ, и прачечная с пресной водой.

Холодильника на этой яхте не было, да и быть не могло: где взять для него электроэнергию? Поэтому основным блюдом была солдатская еда – каши. Предусмотрительные жены яхтсменов натопили впрок несколько молочных бидонов сливочного масла с медом. В главном стратегическом запасе питания – сале вскоре завелись черви. Вместо хлеба ели сухари: их запасли 20 меш-



ков. Правда, по незнанию додумались упаковать сухари в бумажные мешки. Пришлось периодически перебирать хлебный запас, чтобы выбросить заплесневевшие куски. От цинги, как и встарь, спасались луком и чесноком.

Для приготовления пищи использовали керосинку. Выбор в ее пользу был сделан после происшествия, чуть было не стоившего жизни капитану и отбросившего старт кругосветки на три года. Оно случилось в Николаеве. На "Икаре" тогда стояла газовая плита. Каким-то образом из баллона стал травить газ, и скопившаяся в каюте гремучая смесь взорвалась. Повезло, что не в море.

В ревущих сороковых широтах в непогоду одевались по принципу капусты: хлопчатобумажный спортивный костюм, нейлоновая рубашка (она хорошо "держит" воду), один или даже два свитера, матросский бушлат (солдатские не брали – они на вате, поэтому их почти невозможно высушить), поверх бушлата натягивали штормовые рыбацкие куртки. У каждого было по несколько комплектов такой одежды. А наиболее практичной обувью оказались на яхте кирзовые и резиновые сапоги!!!

От советских властей помощь поступала в основном идеологическая. Так, сверху было спущено название яхты с **"идеологически выверенным содержанием"**: **"Физкультурник Советской Украины"**. Пришлось согласиться, но капитан Немиров поставил свое условие: то же самое содержание выразить одним словом – мол, длинная надпись не поместится на борту. В итоге оказалось, что физкультурники Украины больше всего похожи на икаров. А их яхта была всего лишь очередной **"плавказармой"**.

А вот пример **не слишком удачного приобретения новой яхты**. В 1986 году новенькая ЛЭС-35 (Ленинградская экспериментальная судоверфь, длина 35 футов) однотоного класса была пределом мечтаний. Мы ее и выбрали. Стоила эта беда 60 000 рублей (как 10 автомобилей ВАЗ). Рассчитана она была на восемь человек экипажа и предназначалась для спортивных крейсерских плаваний и соревнований.

Чего только наш боевой экипаж на ней не натерпелся! Получили мы ее в виде конструктора **"собери сам"**. На железнодорожной платформе прибыли корпус, киль, мачта и ящики с прочим имуществом (полный набор, включая **"ведро оцинкованное"** – 1 штука). Наличие двигателя раздражало. Вспомогательный дизель "4Ч" отличался большими габаритами, грохотом, копотью, протечками топлива и ненадежностью. В первый же шторм его залило забортной водой через выхлопную трубу. С тех пор мы закрывали ее пробкой. Перед запуском двигателя совершался некий ритуал, который нельзя было нарушать ни в коем случае. Вначале человек опускался за корму и **"откупоривал"** выхлопную трубу. Затем открывался изоляционный кожух дизеля, и ручным насосом **"подкачивалось топливо"**. Потом **"замыкалась масса"** и устанавливался в определенное положение рычаг управления газом. После минутного прогрева спирали зажигания можно было пробовать включение стартера. В лучшем случае раздавался грохот, сопровождаемый черным облаком дыма. Но гораздо чаще завывания стартера вызывали лишь чахоточный кашель этого полутонного чуда отечественного тракторостроения. Остается добавить, что складной двухлопастный гребной винт "утиный клюв" разваливался на части в самый неподходящий момент с периодичностью раз в сезон. Так что дизель использовался в основном для подзарядки аккумуляторов, с чем он прекрасно справлялся и без гребного винта.

Паруса с яхтой поставлялись из лавсана. Это поэтическое название расшифровывается как **"лаборатория высокомолекулярных соединений"**. После первого же выхода в свежий ветер наши паруса растянулись и напоминали собой сачки для ловли бабочек. Лебедки не стали дожидаться этого момента и заклинили раз и навсегда еще на берегу. А вот шкоты и фалы порвались уже в море. Блоки разлетались как осколочные гранаты. И только набор навигационных приборов польского производства вносил некоторое оживление в этот унылый пейзаж, но только дизайном, а не показаниями. Стрелки на циферблатах залипли в удобной им позиции и в дальнейшем не реагировали на происходящее.

Палуба текла, как решето, и спали мы в своих непромокаемых рыбацких костюмах **"под шум капли"**. Деревянный наборный корпус из сосновых реек, не долго думая, присоединился к палубе и без устали снабжал нас свежей забортной водой. И только качество **"ведра оцинкованного"** не вызывало нареканий – оно утонуло в самом начале.

Нам удалось устранить почти все недостатки. Мы смогли переделать почти все, что только было возможно. Не станем утомлять вас описанием этих титанических усилий, плавно переходивших в сизифов труд. Перестройка яхты длилась на два года дольше, чем перестройка страны. Семь лет непрерывных усилий. Многие узлы и детали приходилось переделывать неоднократно. При выходе за рубеж правдами и неправдами были закуплены импортные лебедки, кон-



цы, блоки, карабины и некоторые приборы (в том числе даже УКВ радиостанция!). Мы выменяли (не скажем на что) рулон американского дакрона и сами сшили паруса. Восемь месяцев в году мы отдавали каждую свободную минуту подготовке яхты к следующему спортивному сезону. Но и в середине сезона авральные работы наваливались, а яхта разваливалась.

Некоторое время работал лозунг: "**Заграница нам поможет!**" Зарубежные спонсоры снабдили нас фирменной непромокаемой одеждой, нейлоновым спинакером и яхтенными спасательными жилетами. Несмотря на все эти усилия, наша яхта на международных соревнованиях смотрелась этаким носорогом, забредшим в стадо антилоп. Любопытным иностранцам мы объясняли особенности устройства нашей яхты скромностью запросов советского человека и влиянием конверсионных технологий.

У этой истории благополучный конец. Мы приобрели бесценный опыт проектирования, изготовления, монтажа и последующего обслуживания всевозможных узлов и деталей крейсерской яхты. Мы научились шить паруса, клепать корпус, перебирать дизель и находить неисправности в электропроводке. Другими словами, задание "**слепить из дерьма пулю**" уже не вызвало бы никаких затруднений. Нельзя сказать, что до этого мы ничего не умели. Должны вас предупредить, что яхтсмены – отнюдь не белоручки. Но одно дело – содержать яхту в порядке, а другое – бороться с ветряными мельницами. Все эти ужасы мы вам описываем неспроста. Непутевая яхта способна отбить охоту к яхтингу как к таковому у кого угодно.

Яхтсменам приходится следить за состоянием своих яхт самим, так же как парашютисты сами укладывают свой парашют, если хотят, чтобы он вовремя раскрылся. В море на станцию техобслуживания не заедешь. Лучшая гарантия собственной безопасности – личный контроль. Однако на яхте, изначально некачественно построенной, постоянно чувствуешь себя как на пороховой бочке. Никакие усилия в процессе эксплуатации не способны устранить конструктивно заложенные дефекты.

Следующий пример более жизнеутверждающий. Это иллюстрация удачного использования **яхты очень-очень секунд-хэнд**. В этот раз к нам попала далеко не новая яхта и не в самом лучшем состоянии, но зато какая это была яхта! В 1993 году, один, внезапно разбогатевший сухопутный приятель решил приобщиться к яхтингу. И тут ему, как говорится, пошла карта. Удалось достать для него совершенно уникальную для наших условий яхту. Это был 60-футовый тримаран, предназначенный для плавания в открытом океане. Его история удивительна и местами мистична. Судите сами.

Американец Филипп Вельд всю жизнь увлекался яхтингом. Как опытный яхтсмен, он рискнул принять участие в трансатлантической гонке одиночек из Англии в США "OSTAR-1972" на 44-футовом тримаране "Трампетер" английской постройки. Тогда он пришел к финишу двадцать седьмым. Уйдя от дел на пенсию (он был издателем ежедневной местной газеты в маленьком городишке Глочестер) в возрасте 65 лет, Филипп решил взять реванш в следующей гонке одиночек "OSTAR-1976". Американские пенсионеры отличались от своих коллег в СССР тем, что у них на счету водились немалые деньги.

Филипп Вельд страстно желал стать победителем гонки, для чего решил построить новую яхту, не скупясь на расходы. Он заказал яхтенному дизайнеру Дику Невеику тримаран, что и было выполнено с учетом последних достижений науки и техники. Так в декабре 1973 года на верфи Вэйтс в Мэттапойсете родился 60-футовый (18 метров длины) **тримаран "Гольфстрим"**. Яхта имела стеклопластиковый корпус сэндвичевой конструкции, оснащенный двумя подъемными швертами в центральном корпусе. С поднятыми швертами тримаран имел осадку всего лишь 90 сантиметров. "Гольфстрим" был вооружен бермудским тендером, что позволяло ему в свежий ветер развивать скорость до двадцати узлов.

Свою яхту для трансатлантической гонки Филипп Вельд получил заранее, чтобы успеть ее как следует изучить и **выходить**. Во время подготовки Вельд выиграл регату многокорпусников 1975 года на Бермудах. Яхта прошла все испытания успешно, и 20 апреля 1976 года "Гольфстрим" вышел в море в превосходном состоянии. Ему предстояло своим ходом добраться до берегов Англии, откуда в августе стартовать в обратном направлении. Миссис Вельд взяла билет на самолет в Англию на 16 мая, чтобы встретить своего супруга после перехода.

Плавание намечалось провести в спокойном круизном режиме, не спеша. Филипп пригласил на переход напарником Била Стефенса, парня 21 года от роду. Пять дней тримаран шел под всеми парусами при слабом ветре со скоростью десять узлов. Но 25 апреля они получили штормовое предупреждение и ночь встречали уже с двумя рифами на гроте. К утру ветер усилился настолько, что пришлось полностью убрать грот и передвигаться только под штормовым стакселем. Скорость попутного ветра превысила 47 узлов. Волны вздымались все выше, и пена срывалась с их гребней. Девять баллов по Бофорту. Жестокий шторм. Однако капитан был споко-



ен, тримаран в 1975 году прошел проверку ураганом Эмми, догнавшим Вельда в Саргассовом море во время гонки на Бермудах. Тогда ветер достигал скорости 60 узлов и с ним приходилось бороться в одиночку. "Гольфстрим" спокойно перенес это серьезное испытание на прочность.

Когда пришлось убрать грот, скорость тримарана под одним штормовым стакселем снизилась до восьми узлов. Однако капитан Вельд смело продолжал свое продвижение в бушующем океане, уверенный в том, что тримаран 18-метровой длины и 8-метровой ширины представляет собой весьма устойчивую платформу. Но 27 апреля 1976 года океанская стихия подготовила необычный сюрприз. До этого момента 12-метровые океанские волны были попутными и имели нормальную форму. Однако при пересечении яхтой течения Гольфстрим в 400 милях к Норду от Бермуд (39°N 64°W) оказалось, что это 4 узловое течение имеет в этом районе ответвление, направленное противотоком. В результате этого явления волны, вздымаемые штормовым ветром, соединились со встречным течением, которое придало им форму отвесных стен. Рулевому яхты в этом случае приходилось "съезжать" почти по вертикальной поверхности. Кроме того, высота волн в тот день уже была соизмерима с длиной корпуса.

Короче говоря, одна из таких аномальных волн поставила тримаран *лагом* (боком к волне) и заставила его зарыться подветренным поплавком глубоко в воду, пригвоздив к поверхности океана и лишив, таким образом, яхту возможности двигаться по гребням волн. После этого была продемонстрирована борцовская "подсечка" и... далее тримаран поплыл по поверхности волн вверх днищем. Так течение Гольфстрим победило яхту "Гольфстрим" при первой же встрече.

Утонуть опрокинутый "Гольфстрим" не мог – в этом преимущество тримаранов. Экипажу за три дня удалось пробить отверстие в днище 40х40 сантиметров и выбраться на поверхность. После этого достижения оказалось возможным установить вертикально двухметровый алюминиевый элемент скрутки стакселя (из набора запчастей), укрепив сверху радиолокационный отражатель. Шторм понес свою ярость дальше на Норд, а перевернутый тримаран остался болтаться на успокаивающейся зыби под ярким солнцем, сиявшим на голубом небе. Филипп Вельд подсчитывал запасы банок с апельсиновым соком (запасы воды оказались недоступны), а его помощник отверткой нацарапал метровыми буквами "SOS" на необрастающей краске днища. Ничего больше предпринять не получалось – рация вышла из строя при опрокидывании.

Еще через два дня судьбы тримарана и его экипажа разошлись навсегда. Экипаж был подобран английским контейнеровозом. Спасать опрокинутый тримаран или что-то из своего имущества Филипп Вельд не стал. Покинутый экипажем "Гольфстрим" еще три с половиной месяца носило волнами в океане. За это время его отнесло на тысячу миль в сторону от места аварии.

А затем тримаран подобрали в открытом океане моряки доблестного Черноморского морского пароходства. И доставили в Одессу. Обычно такого класса яхты на дороге (пardon, в море) не валяются. А советским людям ходить на таких яхтах не положено по определению. Но особенности страхования имущества таковы, что либо получаешь страховку, либо свое имущество. Поэтому владелец яхты, получивший к тому времени полную сумму страхового возмещения (и начавший строить на эти деньги новый 50-футовый тримаран "Мокси" для участия в "OSTAR-1980"), благоразумно отказался от предложения руководства Черноморского пароходства вернуть ему спасенное имущество *"за вознаграждение"*.

Следует отметить, что на новом катамаране Филипп Вельд таки стал победителем этой сложной трансатлантической гонки. Он пересек Атлантический океан от Плимута до Ньюпорта за 17 дней, 23 часа и 12 минут, улучшив предыдущий рекорд на 2 дня и 13 часов. И это в возрасте 70 лет!



Океанские течения в сочетании с ураганым ветром способны создавать волны-убийцы.





Gulf Streamer before her starboard outrigger was jacked into position, November 1973.

CAPSIZE! HOW I LOST GULF STREAMER . . .

The irony of losing *Gulf Streamer* in the Gulf Stream still makes me wince. It had been in a mood of celebration racing to Bermuda that I'd chosen the name. To pay tribute to this elemental force had seemed the friendly thing to do.

When planning the voyage to England for the 1976 OSTAR, it never occurred to me to regard the Stream as anything but a beneficent force that would hasten us on our way. It would sweep us past Florida, once we'd made our way from St. Petersburg to Key West, at 4 knots. From Cape Canaveral, we'd follow a great circle to the Scilly Isles. This track would cut northeast inside the Stream's curve. We'd rejoin it east of New Jersey, somewhere north of Bermuda, to allow it to keep us warm and boost us on our way to Plymouth.

57

TAKAPUNA PUBLIC LIBRARIES

Tuesday, June 10



Gulf Streamer off Cowes in June 1974 before winning the Crystal Trophy. (Beken of Cowes Ltd.)

59

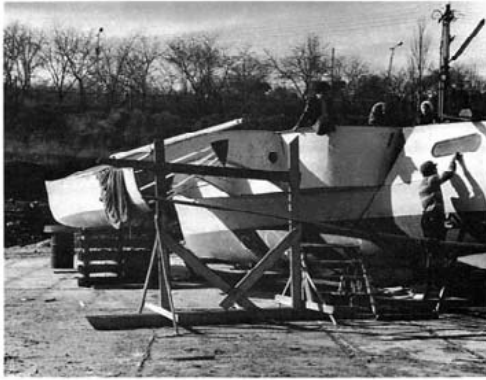
Страницы из книги Филиппа Вельда, посвященные истории тримарана "Гольфстрим".

"Мокси. Испытание для Америки", изданную в Англии в 1982 году и неизвестную в СНГ. Прочтя книгу, мы узнали много интересных деталей. Самым удивительным было то, как судьба странным образом еще раз свела "Гольфстрим" с его бывшим владельцем. На радостях от спасения Вельд вместо трансатлантической гонки отправился в августе с супругой "снимать стресс" в круизе по Черному морю на норвежском пассажирском лайнере. Пирей, Варна, Сочи, Ялта, Одесса. Седьмого сентября 1976 года Филипп и Анна, спускаясь по Потемкинской лестнице на морской вокзал, могли бы видеть, как порталый кран переносит "Гольфстрим" с палубы теплохода "Бирюса" на причал Одесского порта. Но этого не случилось. Нельзя сказать, что в дальнейшем Вельд не интересовался судьбой тримарана, но делать это ему приходилось в статусе "американского наблюдателя", о чем он подробно написал в своей книге.

Таким образом, уникальная и суперсовременная в то время яхта приобрела советское подданство в статусе "**бесхозное имущество**". А раз так, то каждый, кто к ней прикасался, старался оставить себе на память какой-нибудь сувенир.

В результате в Черноморском яхт-клубе (структурное подразделение Черноморского пароходства, куда тримаран был передан на баланс) оказался разукomплектованный корпус с отверстием в днище, на котором красовалась надпись "SOS". На яхте все же сохранилось кое-что из оборудования. Осталось то, что нельзя было использовать на даче или еще где-либо в береговых условиях. Например, уцелели лебедки! Сохранились шверты. Все паруса были "**смыты за борт**" и шились заново, на усмотрение наших народных умельцев. Мачту и гик соорудили из подручных средств. Кое-как собрали все "до кучи".

Но несмотря ни на что – как тримаран "Гольфстрим" ходил потом! Это была самая лучшая яхта на Черном море в течение многих лет. Ее скорость передвижения под парусами и прочность фибerglassового корпуса просто поражали. На наших глазах тримаран во время парада легко разрубил надвое яхту класса "Дракон" без малейшего ущерба для себя. За двадцать лет пребывания на балансе Черноморского яхт-клуба неоднократно менялись его капитаны. Каж-



Gulf Streamer under repair at Odessa after a Soviet ship salvaged her in mid-Atlantic.

I wrote *Katera 1 Jachtii* ("Motorboats and Yachts") an open letter. I urged that *Gulf Stream*, her new name, enter the 1980 OSTAR. I offered to fly over to help tune her. No reply. So much for my effort to reverse the cooling of détente.

For months after *Streamer's* loss, I tracked down every lead that came my way as to what caused rogue waves and how one could avoid future encounters with them. I found no warnings in the literature of yachting against entering the Stream too soon after a gale had whipped it. There were lots of stories of tankers splitting in two as the result of being caught on top of freak waves off South Africa. There the warm water of the Agulhas Current meets the polar stream. Like two football lines colliding, it can cause epic turbulence.

Dr. Philip J. Richardson of the Woods Hole Oceanographic Institution helped most. He showed me satellite photos of the Stream before and after April 27, taking what he termed "a great leap northward." Its northern edge showed as a shadow, shaped like a tiger's fang, right at the point where we'd upset. He speaks of the Gulf Stream being "the Atlantic ocean's aorta." He measures with transponders, mounted on buoys scattered in the path of the Stream and linked to the same Argos

136

дый что-то переделывал, и в результате тримаран превратился в некий гибрид океанской супе-яхты и колхозной телеги.

Вы, наверное, помните, что в 1993 году в самом разгаре была малая "прихватизация". Мы пропускаем интимные подробности, составляющие чужие коммерческие тайны. Но можем утверждать, что в Одессе за наличные можно купить все, даже океанский тримаран. Приятель, ставший счастливым владельцем самой быстроходной яхты на Черном море (даже в том виде, в котором он находился к этому моменту, тримаран легко развивал под парусами скорость до 17 узлов), попросил одного из нас стать капитаном.

Однако начало было грустным. Во время первой зимней стоянки в Черноморском яхт-клубе произошло ЧП. На плохо охраняемую территорию проникли бомжи и устроили внутри тримарана небольшой костер. В результате мы смогли убедиться в преимуществах стеклопластика. Все деревянные элементы внутри салона выгорели, но корпус уцелел, хотя его все же несколько "повело" от воздействия температуры.

Вот где пригодился накопленный бесценный опыт борьбы с последствиями советского яхтостроения! Однако бесполезно было надеяться на собственные силы, тем более что свободного времени практически не было – работа в то время занимала и вечера, и выходные дни. Зато у нас имелись некоторые финансовые воз-

можности. В те незабываемые времена свободные средства на счету собственной компании были для нас в новинку, так же как понятия "частная собственность на яхту", "право свободного пересечения государственной границы", "возможность приобретения валюты" и многое другое, что появилось из-за рухнувшего "железного занавеса".

Оказалось, что совсем необязательно все работы на яхте выполнять силами экипажа. Самому лишь достаточно знать, что нужно сделать, уметь найти толкового исполнителя и оплатить его труд по договорной цене. При этом отпала забота поиска нужных материалов и инструментов, а взамен появился фабричный лоск в качестве исполнения. К тому же открылась возможность заказа необходимого яхтенного оборудования и снаряжения по каталогам зарубежных фирм. К тому времени мы уже побывали на нескольких бот-шоу и собрали неплохую коллекцию подобных каталогов. Приятной неожиданностью стало то, что в заводских условиях все работы были проведены зимой, в то время как обычно нам приходилось дожидаться наступления весны.

Благодаря сотрудничеству с Николаевским судоремонтным заводом "Лиман", которым руководили наши друзья-яхтсмены, к новому сезону 1994 года тримаран, что называется, "восстал из пепла". Корпус был усилен до невозможности и приобрел приятную жесткость. Появился новый шведский 18-сильный дизель. Полный комплект навигационных приборов японского производства (включая радар), круглосуточно получал энергию от ветрогенератора, что давало возможность забыть о процессе подзарядки аккумулятора. Палуба была оклеена нескользящим покрытием и поблескивала новенькими люками с тонированными стеклами. Радовали глаз разно-



Тримаран "Гольфстрим" после модернизации пережил вторую молодость.





Самая быстроходная парусная яхта на Черном море – тримаран "Гольфстрим".

цветные синтетические концы, фирменные блоки и дополнительные *самостопорящиеся лебедки*. Передние паруса сворачивались при помощи высококачественных скруток, не говоря уже о том, что весь комплект парусов был пошит заново из наилучшего качества дакрона требуемой плотности. Не были забыты такие мелочи, как водоотливные помпы, штурманский инструмент и спасательные средства.

Владельца тримарана больше всего радовало полное обновление внутренних интерьеров. От пожара не осталось и следа. Элегантная отделка красным деревом украшала салон, все спальные места получили новые матрасы, был приведен в современное состояние галюнь. Новенькие фирменные светильники создавали уют в салоне и на камбузе, где на кардане красовалась фирменная газовая плита. С кормы опускался за борт складной нержавеющий трап для купания. Все это богатство укрывалось тентами и чехлами.

Был сооружен шикарный штурманский стол, над которым удобно расположились радиостанция и экран радара, а также путевой компас и другие *"излишества"*, о которых мы раньше и не мечтали. Полный комплект навигационных приборов, работающих безупречно, вызывал постоянное удивление.

Выполнить такой объем работ, да еще *в течение зимы*, во времена Советского Союза невозможно было даже представить, не говоря уже о выборе оборудования и снабжения по фирменным каталогам. Что и говорить, к хорошему привыкаешь быстро...

Мы испытали "Гольфстрим" на прочность во время крепкого осеннего шторма 1994 года на Черном море. Случайно выпало несколько свободных дней, и мы решили сходить к острову Змеиный и обратно, чтобы слегка проветриться. Однако "слегка" не получилось. Уже на выходе из яхт-клуба задуло восемь баллов. Ветер был встречный, крутая черноморская волна частоколом вставала на нашем пути. Но, взяв рифы, мы спокойно шли ходом в десять узлов нужным курсом. На любой другой яхте такая погода быстро испортила бы и отдых, и настроение. Но не на тримаране "Гольфстрим". Его легкий и длинный корпус "стриг" гребни волн, твердо опираясь подветренным поплавком на поверхность моря. Конечно, от качки никуда не денешься, зато никакого крена и в помине. Внутри яхты непривычно сухо и уютно. Брызги не долетали до кокпита, и мы надевали непромоканцы только во время дождя. Поскольку тримаран изначально создавался для гонок одиночек, то он запросто управлялся одним вахтенным рулевым. А нас было трое. Один, сидя за штурманским столом, осваивал японскую технику, а второй, свободный от вахты, возился на камбузе. Не жизнь, а малина.

Тогда нас впервые посетила мысль: неужели можно вот так, по-человечески ходить на яхте? Неужели такое бывает в парусном спорте? Нет, в парусном спорте такого быть не может, а вот в яхтинге – пожалуйста. После этого открытия родилась идея построить самую большую на Черном море яхту. *Настоящую шхуну*. Первую в СНГ мегаяхту. Не для спорта, а для яхтинга.

Ее строительство было закончено уже к началу сезона 1996 года. Очень хочется похвастаться, какая замечательная шхуна получилась, да врожденная скромность не позволяет. С тех пор немало воды утекло, шхуна поменяла владельца, но не название. В апреле 2003 года мы обнаружили *"Black Drop" (Черная Капля)* на сайтах сразу нескольких яхтенных брокеров. Вот дословный перевод одного из объявлений:

ПАРУСНАЯ ШХУНА "Блэк Дроп"

Эта шхуна, без всяких сомнений, один из тщательно скрываемых секретов парусного мира. Кто-то из русских УМЕЕТ и МОЖЕТ строить красивые лодки.

Обследование этой лодки показывает, что военная судоверфь, построившая эту красавицу, ничего не пожалела для того, чтобы произвести судно, способное пересечь любой океан при любых погодных условиях.

Первое слово, приходящее на ум любому осматривающему эту яхту, – целостность. Не только корпус сделан так, чтобы противостоять любым воображимым морским испытаниям, но и мачты, лебедки и парусное вооружение самого высокого качества.

Более того, самым удивительным является то, что отделка интерьера красива и довольно уникальна; белый русский дуб – цельный, не фанера, широко использован для элегантного и красивого интерьера, который еще долго не будет поддаваться износу. Большая часть внутреннего пространства сконцентрирована в кают-компани, где достаточно места для дюжины пассажиров. Каюты немного спартанские, кроме каюты владельца, но тем не менее комфортабельные и спроектированы с максимальным использованием имеющегося пространства. Шхуна имеет 16 спальных мест, включая совершенно самостоятельное помещение для экипажа, с четырьмя койками и отдельным входом.

Каюта владельца в кормовой части с двуспальной койкой и еще одним дополнительным спальным местом. Еще четыре двухместные пассажирские каюты. Все каюты имеют санузел со всеми удобствами. Отдельная каюта для капитана. Камбуз примыкает к центральному салону. Два салона, расположенных на палубе, с баром.

Дизель "Ветус" 212 л.с. Запас топлива 6,5 тонн. Воды – 9,0 тонн. Максимальная скорость под двигателем 10 узлов, крейсерская – 9 узлов.

Оборудование: GPS; радар дальностью действия на 40 миль; погодный факс; 12 электрических лебедок "Андерсен", 6 ручных лебедок "Барриент" и одна "Левмар"; фишфайндер, спутниковая связь "Инмарсат-М" (телефон, факс, телекс); гироскоп; два генератора "Фишер-Панда" по 15 кВт каждый; подруливающее устройство; полный комплект навигационных инструментов "Рейзеон", включая электронные карты и ветроуказатель; средневолновая и УКВ радиостанции; две якорные цепи по 190 метров; отдельные кондиционеры во всех помещениях; система вакуумного туалета; опреснитель воды "Ветус" производительностью 40 литров/час; аварийный спутниковый буй; автоматическая система пожаротушения в машинном помещении; подъемный трап; динги "Зефир" с "Эвинрудом" на 30 л.с.; пожарные помпы в машинном помещении; телевидение, радио и внутренняя телефония во всех каютах и др.

Довольно подробное и правдивое описание шхуны, но далеко не полное. Да и откуда брокерам знать что-либо соответствующее действительности, кроме того, что у них перед глазами? Для тех, кого интересуют дополнительные сведения о первой в истории СНГ шхуне, сообщаем некоторые подробности.

Дизайн "Черной Капли" выполнен одесским яхтсменом и судостроителем **Владимиром Форварчуком** (одна его работа известна вам по кинофильму "Морской волк" – это действующий макет шхуны Волка Ларсена "Призрак"). Парусное вооружение: двухмачтовая шхуна с гафельным фоком и бермудским гротом. В форме корпуса и схеме парусного вооружения сохранены черты американской шхуны постройки 30-х годов XX столетия. Откровенно говоря, мы позаимствовали кое-что из проекта аналогичных размеров гафельной шхуны **Джона Алдена (John G. Alden)**. Постройка велась в городе корабелов – Николаеве на судостроительном заводе "Лиман". Руководил в то время этим небольшим, но высокотехнологичным предприятием известный в СНГ яхтсмен **Сергей Исаков**.

Для корпуса использовали низколегированную сталь (СТ-45), толщиной от 8 мм надводной до 10 и 12 мм подводной части корпуса, которую защитили дополнительным цинковым покрытием. Палуба зашита бакелитовой фанерой и покрыта тиковыми рейками. Рубки, ограждение кокпита, планширь фальшборта и другие детали палубы выполнены из дуба с последующим 7-слойным покрытием водостойким яхтенным лаком. Рангоут из алюминиевого сплава изготовлен на специализированном предприятии в Крыму. Большинство дельных вещей выполнено местными умельцами из нержавеющей стали, бронзы и латуни. Остальное оборудование – импорт.

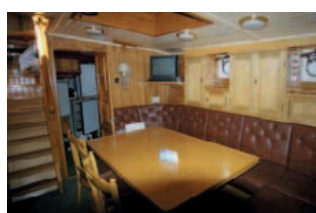


Первой мегаяхтой, построенной в СНГ (1995 год), стала шхуна "Блэк Дроп".





Интерьеры шхуны "Блэк Дроп" были выполнены из натурального дерева.



Действительные размеры и характеристики парусно-моторной шхуны "Блэк Дроп":

Конструкция корпуса и оборудование одобрены Регистром Ллойда. Получен сертификат Lloyd's Register of Shipping + 100 A1 YACHT.

Длина наибольшая 30,5 м.

Длина по палубе 26,7 м.

Длина по ватерлинии 20,0 м.

Ширина наибольшая – 6,1 м.

Осадка 3,65 м.

Водоизмещение 93 тонны

Площадь основных парусов – 316 кв. м (грот -140, фок – 76, стаксель – 40, кливер – 45, топсель – 15). Материал парусов – дакрон.

Максимальная парусность – 540 кв. м

Два ряда рифов на гроте. Один на фокке. Скрутки стакселя и кливера (Harken).

Навигационное оборудование: радар с дальностью 32 м или (Raytheon).

Плоттер, погодный факс, фишфайндер, лаг, эхолот, GPS.

Гироскоп+электронный компас.

Вес балласта – 21 тонна.

Запас топлива – 7000 литров (на 1200 миль под двигателем или 21 день работы электрогенераторов).

Запас воды – 9000 литров + опреснительная установка производительностью 100 литров/час (Vetus).

Подогрев воды – два аппарата общей производительностью 110 л/час (Vetus).

Двигатель – дизель с турбонадувом 212 л.с. (157 кВт) Vetus+Cummins.

Якорное устройство – 2 адмиралтейских якоря с дистанционным управлением.

Брашпиль с тяговым усилием 3000 кг (Hercules A – Vetus).

Длина якорной цепи каждого якоря – 190 метров.

Подруливающее устройство в носу.

Дистанционное устройство управления главным двигателем и подруливающим устройством расположено у места рулевого в корме.

Скорость под двигателем на спокойной воде 10 узлов.

Электрогенераторы – два по 15 кВт (Fisher Panda) + 6 аккумуляторных батарей.



Напряжение сети 220/24 вольт.

Вращение баллера руля обеспечивает ручная продольно-горизонтальная винтовая машина, что позволяет переложить руль с борта на борт за три оборота.

Динги – надувная лодка 3,6 м (Zodiac) с подвесным бензиновым двигателем 30 л.с. на кормовых рострах.

12 электрических лебедок (Andersen) + 6 ручных (Barient).

Вакуумная система туалетов со сбросом в фановую цистерну емкостью 2 куб. м.

Каюты и помещения оборудованы мини-АТС на 12 абонентов с выходом на спутниковую связь JRC format M.

Средневолновая и УКВ радиостанции + комплект воки-токи.

Телеантенна.

Район плавания неограничен.

Спасательные плоты (Atlantic) три на 8 человек каждый + 20 спасательных жилетов.

Корпус шхуны разделен на 8 отсеков водонепроницаемыми переборками. Система осушения электронасос 376 л/мин и ручная помпа 180 л/мин.

Для экипажа яхты предусмотрен отдельный кубрик в носовой части, разделенный на две двухместные каюты с санузелом общего пользования. Каюта капитана расположена по правому борту рядом со штурманским столом.

В корме расположена самая большая каюта с двуспальной койкой и одинарной, с письменным и туалетным столами и объемистыми шкафами и тумбочками. Большой санузел дополняет комфорт владельца. Еще четыре гостевых каюты окружают кают-компанию на 20 человек. Две из них побольше, две поменьше, но все имеют свои санузлы. Внутренние помещения устроены таким образом, чтобы можно было передвигаться по всей яхте (кроме кубрика экипажа), не поднимаясь на палубу. В носовой надстройке устроен комфортабельный пассажирский салон на 9 мест с большими иллюминаторами по всему периметру. Кормовой салон условно разделен на две зоны. Сзади штурманский стол по левому борту, окруженный навигационными приборами, радиостанциями УКВ и средних волн, удобными приспособлениями для работы с картами и документами. Напротив него, по правому борту узел связи, включая спутниковую связь, внутреннюю трансляцию и АТС. Передняя часть этого салона отведена для уголка отдыха экипажа или пассажиров.

К кают-компанию по левому борту примыкает камбуз, оборудованный электроплитой, расходными холодильниками и шкафами для хранения посуды и просторным столом для работы кока. Симметрично камбузу по правому борту расположено техническое помещение, в котором сосредоточены электрощиты, опреснительная установка, 8 морозильных камер и другие агрегаты инженерных систем.

Во всех помещениях предусмотрено естественное освещение через иллюминаторы, люки и стеклянные призмы, врезанные в палубу, вентиляция и кондиционирование воздуха (11 кондиционеров).

Гидрофоры обеспечивают бесперебойную подачу горячей и холодной воды во все санузлы и на камбуз. В галлюнах установлены дополнительные вытяжные вентиляторы на солнечных батареях, вмонтированные в палубу (Hogorst).

Для отделки переборок кают использовалось натуральное цельное дерево под лаком (дуб, ясень), для подволока – сосновая рейка, окрашенная в белый цвет. Фурнитура и светильники – латунь и бронза.

Вход в просторное машинное помещение скрыт под сиденьем штурмана.

Пожалуй, не было на шхуне детали, которую бы не пришлось переделывать. Будущий капитан "Черной Капли" **Виталий Воронецкий**, работавший до этого тренером в Черноморском яхт-клубе, последние 12 месяцев строительства прожил на верфи в каюте какого-то плавкрана. И совсем не напрасно. На память об этом периоде осталось несколько журналов замечаний, заполненных им за это время. Да и автор проекта раз в неделю



Шхуна "Блэк Дроп" у причала яхтенного комплекса Одесского порта.





Опыт строительства шхуны "Блэк Дроп" и модернизации тримарана "Гольфстрим" говорит нам, что строить яхты следует там, где это умеют делать.

по выходным приезжал на "Лиман" и кроил свои чертежи и расчеты непрерывно.

Самой сложной задачей оказалось, как ни странно, решить головоломку с созданием **внутренних интерьеров**. Во всем СССР никто и никогда толком их делать не умел. Пришлось собирать бригаду из опытных судомоделителей-любителей. Только такие умельцы кропотливым ручным трудом смогли достойно выполнить меблировку и отделку помещений шхуны. Впоследствии, побывав на зарубежных яхтенных верфях, стало понятно, какая ювелирная работа была выполнена этими мастерами. **Профессионалы внутри яхты никаких работ, кроме монтажа, не ведут**. Где-то в стороне из картона строится имитация нужного помещения яхты, и там в спокойной обстановке подгоняются по месту составляющие элементы интерьера. Далее все детали маркируются, разбираются, покрываются несколькими слоями лака и складываются

до нужного момента. Когда внутренние помещения подготовлены для монтажа, тогда все очень быстро устанавливается на места и покрывается последними слоями лака.

Из этого опыта строительства яхты в СНГ мы вынесли следующее правило: **яхты надо строить там, где это умеют делать**.

В годы первого десятилетия после распада Советского Союза начали появляться люди, желающие приобрести моторные яхты зарубежной постройки. И хотя мы к моторным яхтам относимся с некоторым скептицизмом, довелось поучаствовать в процессе приобретения нескольких таких красавиц.

Казалось бы, **приобретение новой серийной яхты, подходящей для ваших целей**, – самое простое дело. А вот и нет, если речь идет о покупке моторной яхты размером свыше 50 футов. Такие яхты на складе не лежат – их делают под заказ. И все же как поступить, если требуется решить проблему срочно? Так, одной государственной организации под новогоднюю елочку Дед Мороз положил сумму, достаточную для приобретения приличной моторной яхты. Руководитель этой конторы прекрасно понимал, что его министр, согласовавший покупку, в любой момент может передумать, но яхту все же хотел получить только новую. Короче говоря, – тупик, ведущий в цейтнот. Министр должен был вернуться из отпуска буквально через несколько дней.

В Одессе, глядя на надпись в трамвае, гласящую **"ВЫХОДА НЕТ!"**, обычно говорят: **"Из каждой безвыходной ситуации есть как минимум два выхода"**. Было принято решение: ищем **выставочный экземпляр**. Во-первых, такая яхта сделана с некоторыми приятными "наворотами", с расчетом поразить публику на бот-шоу. А во-вторых, ее продажная цена с учетом некоторого использования в своих целях фирмой-изготовителем обычно немного снижается (мелочь, а приятно). И кроме того, порядочная фирма меняет выставочные образцы каждый год, а 1996 год только начинался. Несколько осложняло задачу то, что бюджет покупки был строго ограничен. К тому же требовалось приобрести лодку на условиях поставки в Одессу, поскольку никакого экипажа для нее еще не было.

Под Рождество нам улыбнулась удача. Английская фирма по изготовлению моторных яхт известной в мире марки "Принцесса" готова была продать 57-футовый выставочный экземпляр с бот-шоу в Норвегии. Вот туда и пришлось мчаться сломя голову. И все бы хорошо, но покупателю, как вы прекрасно понимаете, **надо было заплатить все деньги по контракту сразу!** Представьте себе, что уплачен аванс, а Министр передумал, да мало ли что еще может случиться в стране, которую злые языки называют "аппендицит Европы".

Уторговать цену на 15% оказалось намного проще, чем объяснить "горячим" норвежским дистрибьюторам фирмы жгучее желание будущего владельца оплатить сделку авансом. До сих пор помним недоумение в их глазах и монотонное повторение заученной фразы из типового контракта на поставку яхты: **"В течение трех банковских дней после подписания контракта покупатель платит 5% от суммы. После выхода яхты своим ходом, подтвержденного капитаном порта Берген, покупатель переводит на счет продавца еще 75% от суммы. После доставки яхты в порт назначения и оформления акта приема-передачи яхты покупатель оплачивает оставшуюся сумму. За несвоевременно произведенный платеж покупатель платит пеню, в размере..."**

Какая такая пеня?! Покупатель платит всю сумму сразу, в день подписания контракта! В ответ мы слышали уже хорошо знакомое: *"В течение трех банковских дней после подписания контракта..."* Английский язык, на котором велись переговоры с норвежцами, не помогал. Из цейтнота ситуация вернулась в тупик. Однако эта рождественская история все же получила благополучную развязку. Жена норвежца оказалась полячкой, знающей русский язык. Вот на нем мы сумели втолковать ей ситуацию, а она уже объяснила, в чем дело, своему супругу на норвежском.

Кстати, следующий *выставочный образец* удалось приобрести для одного знакомого за 50% цены. Эта 80-футовая моторная яхта стояла на одном и том же месте в Греции в течение шести лет. Срок ее "временного ввоза" на территорию Греции приближался к концу, и фирма-дистрибьютор торопилась избавиться от этого имущества. Нам хорошо знакома продукция этой марки. Но такого изумительного интерьера в салоне нет даже у Буша-старшего (он владеет такой же яхтой). Вот что значит выставочный образец! Конечно, с яхтой, простоявшей долгий срок без эксплуатации, свои проблемы, но они достаточно легко решаются. А вот экономия средств налицо.

И все-таки лучше всего заказывать яхту не торопясь и заблаговременно. В наши дни процесс изготовления новой яхты средних размеров длится шесть–восемь месяцев. И если вас осенила идея приобрести яхту во время летнего отдыха, то лучше всего получить ее не через месяц к концу сезона, а к началу следующего. Таким образом, была выполнена просьба руководства одного из черноморских портов. Вначале была спешка и желание получить яхту *"вчера"*. Но в итоге здравый смысл восторжествовал, и в нашем распоряжении оказалось восемь месяцев (до начала нового сезона).

В результате удалось не только выбрать наилучшее предложение по цене и качеству, но и добиться от американской верфи существенных *переделок серийной яхты соответственно нуждам заказчика*. После некоторой борьбы с исполнителями заказа удалось на новой серийной 56-футовой яхте фактически внедрить *индивидуальный проект*, после чего яхта из разряда *семейной* перешла в категорию представительской. Так, если на серийной яхте дальность плавания была в пределах 250 миль, то установка двух дополнительных топливных баков и небольшое понижение мощности двигателей до разумных пределов увеличили дальность до требуемых 400 миль (маршрут 360 миль Одесса–Стамбул без заходов и 10% аварийный запас топлива). Предусмотренный обычным проектом стандартный камбуз превратился в симпатичную стойку бара (с возможностью подогрева готовых блюд). Зато высвободилась значительная площадь салона, он получил ровную палубу без каких-либо ступенек, появилась возможность "воткнуть" дополнительные диваны и холодильник.

Понижение мощности двигателей не только увеличило дальность плавания, но и существенно понизило стоимость яхты. При этом скорость осталась довольно высокой – 24 узла. И даже добавка к стандартному набору кондиционера, стиральной машины и еще кое-каких полезных мелочей (вроде удлинения якорной цепи и тонировки стекол) уже не повлияла особо на конечную цену, и она получилась несколько ниже стандартной. Это дало возможность уложиться в довольно скромный бюджет и выкроить средства для доставки яхты в ближайший порт Черного моря. Кстати, им оказался Стамбул. Вот тогда и пригодилась увеличенная дальность плавания. Мы смогли перегнать катер в Одессу без дозаправки.

Само собой разумеется, что заказчик получил возможность выбирать по своему вкусу материал для обивки мягкой мебели, занавесок, матрасов, а также цвет коврового и лакового покрытий из предоставленных верфью образцов. В любом деле главное – не перестараться. Думаем, что не сумели в этот раз вовремя остановиться, и заказчик получил слишком привлекательную яхту. В результате порт остался без представительской яхты. Зато пополнился на один выпел флот администрации президента Украины. Если встретите в Киеве на днепровском водохранилище яхту под названием "Одиссей", то знайте, что на ней установлены два "катерпилера" по 600 лошадиных сил каждый. Если удастся побывать внутри салона – обратите внимание на лаковое покрытие: *китайский лак* – это вещь!

Каким бы способом вы яхту ни приобретали, перед спуском на воду понадобится ее как-то назвать. К слову, при переходе яхты к другому владельцу принято ее переименовывать. Делается это в процессе переоформления документов. Практическая польза от этого тоже иногда случается. Возможно, в чужом порту детишки не станут бросаться к яхте с криками: *"Ура! Наш папа приехал!"*, а почтальон не вывалит вам чужие письма, а главное – неоплаченные счета. В Одессе, где не выжить без чувства юмора, на эту тему родился анекдот из жизни. Гуляют моряк с внуком у Потемкинской лестницы. В порт в это время заходит большой теплоход. Мальчик, прочитав название на его борту, спрашивает у деда: *"А кто это такой, Александр Пушкин?"*. Дед с возмущением ему отвечает: *"И тебе не стыдно? Такой большой мальчик и не знаешь, что Александр Пушкин – это же бывший Лазарь Каганович!"*



Казалось бы, пустяк – дать яхте имя. Это, конечно, дело вкуса, но оно не такое простое, как кажется на первый взгляд. Никаких ограничений ни для кого не существует, но вспомните слова капитана Врунгеля: **"Как вы яхту назовете, так она и поплывет"**. Изучив пару десятков яхтенных журналов, вам покажется, что все красивые и звучные названия уже разобраны. Не переживайте, еще не было в мире яхты, оставшейся без имени. Хотя знаем из своего опыта, насколько это дело непростое. И поэтому хотим дать вам несколько рекомендаций на эту тему из хорошей морской практики.

При выборе имени следует учесть, что в большинстве иностранных языков яхта – существо женского рода. Причем одушевленное. Даже черствые англичане, называющие не то что собаку или лошадь, а даже своего маленького "бэби" не имеющим рода словом **"it" (оно)**, делают для яхты исключение: яхта – **"She" (она)**. Если вашей красавице предстоит появляться в международных водах, то и название придется вам написать на ее борту на английском языке. Поэтому помните, что в английском языке нет наших звуков **"Ц", "Ы"**. А таким привычным для нас **"Ж", "Ш"** и **"Щ"** нет полного соответствия. Вызовут затруднения и все слова с мягким знаком. Например, звука **"Ль"** в этом языке нет вообще.

Еще приходится помнить об игре слов. Будет ли благозвучным название на языках других народов? Например, если кто-то назовет свою яхту по имени города **"Пула"**, то в водах Румынии на ней появляться не стоит, так как это совершенно неприличное слово на румынском языке. Иногда проще сразу дать яхте название на английском, чем решать все эти кроссворды.

Необходимо также помнить, что капитану яхты предстоит каждый раз произносить ее название в радиопереговорах, причем часто передавать его в эфир по буквам. Поэтому название яхты **"Чемпион Российской Федерации по stokлеточным шашкам"** никак не подойдет. Именно по этой причине названия яхт содержат обычно не более двух слов. С этой точки зрения название **"Ангара"** намного лучше, чем **"Aviso Hela"**, а **"Бегущая по волнам"** вообще никуда не годится. Отличное название **"Г-5"**!

И еще. По сложившейся морской традиции новую яхту следует первый раз спускать на воду, соблюдая определенный ритуал. Бутылку шампанского, привязывают на крепком шнуре таким образом, чтобы она ударилась о борт в нужном месте. Теперь остается найти женщину, которая сумеет толкнуть бутылку достаточно резко, иначе она не разобьется (а это "плохая примета"). Так у яхты появляется **"крестная мать"**. На отбитом горлышке этой бутылки завязывают красивый бант и прикрепляют в рамочке где-нибудь на переборке в салоне с указанием даты. Не забудьте этот момент запечатлеть на фотографии.

Станете вы покупать яхту, брать ее в чартер или строить, но когда-то придет конец всем этим хлопотам и заботам. Казалось бы, можно облегченно вздохнуть, но... Хотим вас огорчить: настоящие хлопоты и заботы только начинаются. Любая яхта требует повседневного ухода и присмотра. Об этом вам расскажет следующая глава.





Глава 7. КАК СОДЕРЖАТЬ И ХРАНИТЬ ЯХТУ?

Кому-то название этой главы может показаться скучным и малоинтересным. На самом деле именно эта глава отражает самое **главное в яхтинге: проявление любви к яхте**. Без этого глубокого искреннего чувства нет смысла даже приближаться к яхтам. Не спешите приобщаться к числу яхтсменов до тех пор, пока вы считаете яхту неодушевленным бытовым предметом. Вас никогда не примут в свой круг люди с достаточно консервативными (в хорошем смысле слова) взглядами на роль яхты в человеческом обществе. Берем на себя смелость утверждать, что заниматься яхтингом в абсолютном одиночестве еще никому не удавалось.

Если кому-то этих причин, для того чтобы внимательно изучать искусство заботы о яхте, мало, то напомним о безопасности. Яхта, не получавшая нужную ей порцию любви и бережного отношения, непременно отомстит своему легкомысленному владельцу, пусть даже выступив в роли камикадзе. С другой стороны, ухоженная яхта может, подобно верному коню, уберечь своего хозяина в суровом испытании морем, которое, как известно, **ошибок не прощает**.

В русском языке вообще-то нет слова, определяющего правильное отношение к яхте. Кроме "уход" приходят на ум слова: **"надлежащее содержание"**, **"поддержание в исправном состоянии"**, **"бережное хранение"**, **"обслуживание квалифицированными специалистами"**, **"планово-предупредительный ремонт в соответствии с утвержденным графиком"**. Лезут в голову какие-то: **"подготовка к навигации"**, **"быстроизнашивающиеся части"**, **"расходные материалы"** и даже **"дефектная ведомость"**. Все это не то. Такие термины больше подходят для какого-то бездушного механизма или агрегата. К яхте так относиться нельзя, потому что она живет. Кстати, многие яхты переживают своих владельцев. При условии, что о них заботятся умеючи.

Снова придется обратиться за помощью к английскому языку. В нем есть такой всеобъемлющий термин: **"maintenance" (мэйнтененс)**. Попытки переводить его дословно на русский язык бесполезны. Понятие **"мэйнтененс"** применяется одинаково успешно не только к яхте, но и к членам семьи. Принцип таков: раз у меня это есть (жена, дети, яхта, дом), то моя обязанность поддерживать свою семью и все ее хозяйство в надлежащем виде (читай: в образцовом порядке). Впрочем, для нормального яхтсмена яхта и есть **полноправный член семьи**. И бросать ее на произвол судьбы никому не дозволено. Даже в случае смерти владельца (читай: главы семьи). Многие семьи в странах процветающего яхтинга бережно хранят и передают



Перед вами классический кэч (1992 год постройки), используемый владельцем в качестве семейной яхты. Одно только покрытие лаком всех деревянных поверхностей силами экипажа требует три недели работы. Любая яхта не только приносит удовольствие, но и требует непрерывных забот.



по наследству какую-нибудь лодчонку, "на которой ходил их большой-большой отец" (прапрадед). И не в гараже или сарае, а у причала в марине в полной боевой готовности. И периодически выходят на них в море, чтобы почувствовать, каким настоящим мужчиной был их предок.

Вот классический пример отношений между яхтой и ее владельцем из английской истории яхтинга. Построенный в 1893 году 130-футовый тендер "Британия" верой и правдой служил принцу Уэльскому Эдварду (Эдварду VII), сыну королевы Англии Виктории. За 43 года яхта стартовала в 625 регатах, где добыла 360 призов, победив 231 раз. Родившись гафельным тендером с 43-х метровой мачтой, яхта завершила свои дни с мачтой на 10 метров длиннее и бермудским вооружением. Яхта была своему владельцу единственным надежным убежищем от государственных забот. Несмотря на то, что он ей несколько раз изменял. Но всегда возвращался, так как никто другой не приносил ему утешения.

После смерти короля 20 января 1935 года была объявлена его последняя воля – похоронить яхту. Яхта еще приняла участие в прощальной гонке в августе, а в следующем, 1936 году "Британии" были устроены почетные похороны. Но вначале был устроен аукцион, на котором ее оснастку, мачту и дельные вещи приобрели на память различные морские организации и учебные заведения Англии. А ее брейд-вымпелы были подарены яхт-клубам, в чьих регатах яхта участвовала в последние годы. 7 июля 1936 года "Британию" с венком из живых цветов на форштевне отвели в море к своему постоянному бую на рейде. Самой знаменитой и заслуженной яхте Англии были оказаны воинские почести. Буксир в сопровождении двух эсминцев вывел "Британию" к месту захоронения. Когда остров Уайт исчез за горизонтом, процессия остановилась. Были открыты кингстоны, и "Британия" медленно погрузилась в морские воды. В судовом журнале эсминца "Винчестер" осталась запись: "02.45. Исчезла, затонула "Британия"; местоположение – широта 50° 34'18" к N, долгота 1° 11'0" к W".

*Но на этом история королевской яхты не закончилась. В XXI веке англичане решили увековечить память легендарной яхты. Решено было установить немореходную реплику тендера "Британия" у Вестминстерского аббатства в Лондоне. А изготовили этот необычный памятник яхте...
российские корабли из Архангельска.*

Некоторые яхты переживают не только своих первоначальных владельцев. Например, только флот **старинных парусников** Швеции насчитывает 53 вымпела, в том числе девять, построенных до 1900 года. Самый почтенный возраст имеет галеас "Rictor" – 1835 года рождения, чуть моложе галеас "Mina" – 1876 года постройки. Эти и другие подобные суда имеют богатую и не всегда безоблачную биографию. Некоторые из них по несколько раз шли ко дну, разбивались о скалы и выбрасывались на берег. Их переоборудовали, устанавливали двигатели и даже превращали в моторные суда. Но находились энтузиасты, которые не только поднимали их на поверхность и ремонтировали, но и восстанавливали первоначальный облик с точностью до малейших деталей, вооружали парусами и отправлялись на них в плавание.

Фанаты классических парусных яхт прошлых веков готовы тратить солидные суммы денег на сохранение первоначального вида, без чего такое судно не может считаться **"старинным действующим парусником"**. Как вы понимаете, совсем не просто в наше время найти натуральную парусину нужного цвета и структуры, а затем организовать пошив парусов вручную. Если не удастся сохранить обшивку, то она должна быть восстановлена таким образом, как будто ее ремонт выполнялся в прошлом веке по той же технологии, что тогда существовала. В Стокгольме во время ежегодного водного фестиваля, который возглавляет король Швеции, проводится регата яхт-ветеранов. Переходящим призом является обломок адмиральского корабля времен Карла Великого. В 2002 году победителем регаты стал галеас "Amalia" 1899 года постройки.

Жизнь яхты можно поддерживать так долго, как того захочется. Тем более если не ставить перед собой задачу сохранять все элементы яхты в первозданном виде. Достаточно обеспечить необходимый **"maintenance"**. И совсем необязательно делать все, что нужно, самому, это мало кому под силу. Можно отдать яхту в надежные руки профессионалов.

Вряд ли для кого-то из ваших деловых партнеров за рубежом останется незамеченным тот факт, что вы обладаете яхтой. Такие вещи на Западе являются знаковыми. Поверьте нашему опыту: узнав об этом, ваши партнеры обязательно попросят осмотреть яхту. Будьте осторожны: опытному яхтсмену достаточно беглого взгляда на яхту, чтобы определить степень ее ухоженности и дать правильную оценку ее владельцу и экипажу. Перенести ответственность за жалкий вид яхты на экипаж не получится, поскольку капитана выбирает владелец. К сожалению, Россия не та страна, где легко можно найти капитана для яхты. Тем более владельцу необходимо как можно больше самому знать о **"мэйнтененсе"**.



Весь период жизни яхты состоит из определенных событий и циклов. О первом жизненном этапе яхты – *появлении на свет* мы кое-что рассказали в предыдущей главе. В отличие от людей и животных, яхта появляется на свет полноразмерной. Поэтому ее "колыбель" может исправно служить ей всю жизнь. Для небольших яхт и швертботов это *кильблоки*, а для более тяжелых яхт – *стапель*. К слову, у англичан "*стапель*" и "*детская колыбель*" называются одинаково – "*cradle*". Эти принадлежности яхты также требуют заботы. С кильблоками дело обстоит проще – они занимают совсем мало места и обычно всегда сопровождают яхту (часто это трейлер с кильблоками). Со стапелем же возникают некоторые проблемы. После спуска яхты на воду он продолжает занимать место. Бывает, что стапель удается сделать складным, что облегчает решение этой задачи. Обычно стапель хранится в базовой марине яхты.

Спуск яхты на воду и подъем обратно на берег подъемным краном – довольно ответственная операция, требующая предельного внимания и определенных навыков. Любое неосторожное движение крановщика или экипажа, управляющего оттяжками, чревато досадной аварией. Поэтому предпочтительно привлекать к этой операции крановщиков, имеющих опыт работы с яхтами, а на оттяжки ставить наиболее опытных членов экипажа. Если нет своих, не стесняйтесь обратиться за помощью к соседям. Самому капитану (владельцу) не рекомендуется держаться за оттяжки, так как в этом случае некому будет руководить процессом в целом. Хорошая идея иметь для яхты свои собственные *индивидуальные стропа*, изготовленные промышленным способом и прошедшие грузовые испытания (о чем говорит нанесенная на них маркировка).

Еще более тонкая операция, требующая сноровки, – *постановка и съём мачты*. После спуска мачту следует *разоружить* и устроить для хранения в чехле в надежном месте. Неправильное размещение мачты может в буквальном смысле угробить ее. Перед постановкой мачты все происходит в обратном порядке. Ее расчехляют, вооружают, если нужно – красят. Способы постановки мачт могут быть разные, но главное условие одно: мачту нельзя *уронить*. После постановки мачту предстоит *настроить*. Дело это тонкое, посложнее, чем настройка рояля. Кстати, когда вы последний раз настраивали рояль?

Правильно настроенная мачта не должна иметь *ненужных изгибов*. Если яхта снабжена бакштагами, то ей положено иметь небольшой "*предизгиб*", компенсирующий их усилия. Мачта также должна иметь небольшой "*завал*" в сторону кормы. Остается *обтянуть* до нужных усилий и в определенной последовательности *ванты, законтрить* в нужном положении талрепа и скобы, а также обязательно *раскрепить мачту в пяртнерсе и степсе*. В дальнейшем предстоит периодически ревизовать настройку мачты, убеждаясь, что все остается на своих местах. Немного успокоить вас должно то, что яхтсменам-гонщикам приходится перенастраивать мачту (мачты) на каждом курсе и на ходу яхты. Иногда им для этого приходится подниматься на мачту.

Регулировка – дело важное, но все-таки главная задача для любой мачты – не поломаться и не упасть. Для этого экипажу надлежит регулярно *ревизовать весь стоячий такелаж*, особенно в местах креплений и сами крепления. все эти вант-путенсы, огона, талрепа, скобы. Морская вода и кислотные дожди являются главными врагами металлического



Для подъема и спуска яхт в маринах применяют специальные передвижные краны.



Главная задача для любой мачты – не поломаться.



Три мачты – не одна мачта. Вооружить, поставить, настроить мачту – тонкая работа.





Без чехлов, тентов, флагов и обвесов яхта не будет яхтой.

известно, как обращаться с одеждой. Но такой подход неприемлем, даже если вы готовы обновлять *гардероб яхты* каждый сезон. Любой тканый материал сильно тянется вдоль косой нитки, и парусная ткань не исключение. Например, стоит несколько раз потянуть парус при его спуске за заднюю шкаторину руками, как вскоре его форма станет похожей на казацкие шаровары. Помните: паруса (грот и стаксель) можно тянуть вниз только за *переднюю шкаторину*.

Парусная ткань, при всей ее кажущейся прочности, создание капризное. Кто бы ни кроил ваши паруса, их форма изменится после первого же выхода в море. Вопрос только в том, насколько заметно и в какую сторону эти изменения произойдут.



Все элементы яхты испытывают знакопеременные нагрузки. Эффективное выявление усталостных трещин возможно только в условиях верфи.



На 30-метровой шхуне "Блэк Дроп" передние паруса имели скрутки. Благодаря этому жизнь парусов намного удлинится.

такелажа и его креплений, даже если все это выполнено из нержавеющей стали. Кроме того, мачта, паруса, такелаж (парусное вооружение) испытывают значительные знакопеременные нагрузки, хотя и в пределах расчетных значений. Но от появления усталостных трещин никто не застрахован. На крупных яхтах с этим явлением следует бороться в условиях верфи, где есть оборудование для выявления микротрещин.

Как и любое существо женского рода, яхта любит одеваться с иголочки. Стоимость парусов может вас несколько разочаровать. Их количество может удивить и даже расстроить. А ведь еще есть всякие *чехлы, тенты, обвесы, флаги* и т.п. Что делать, без этого яхта не будет яхтой. Избежать ненужных расходов можно, только соблюдая все правила обращения с этим приданым.

Уход за парусами включает их *правильное использование*, своевременный и *грамотный ремонт* и *правильное хранение*. Вы скажете, что это элементарно – любой хозяйке из-

вестно, как обращаться с одеждой. Но такой подход неприемлем, даже если вы готовы обновлять *гардероб яхты* каждый сезон. Любой тканый материал сильно тянется вдоль косой нитки, и парусная ткань не исключение. Например, стоит несколько раз потянуть парус при его спуске за заднюю шкаторину руками, как вскоре его форма станет похожей на казацкие шаровары. Помните: паруса (грот и стаксель) можно тянуть вниз только за *переднюю шкаторину*.

Кто бы ни кроил ваши паруса, их форма изменится после первого же выхода в море. Вопрос только в том, насколько заметно и в какую сторону эти изменения произойдут. Опытные яхтсмены новые паруса *выхаживают*. Процесс этот напоминает обкатку двигателя (на моторных яхтах и автомобилях). В наше время, ознакомившись с каталогом какой-либо серьезной фирмы, шьющей паруса, запросто можно испытать шок. Такой каталог весом в 20 кг включает в себя многочисленные образцы тканей, разных по названию, структуре, весовым и прочим характеристикам. Кроме того, там вы найдете множество аксессуаров для отделки парусов (ленты, самоклеющиеся маркировочные ткани, нитки для прошивки и т.п.) и отдельные детали, которые нужны для паруса, как пуговицы для костюма (*коуши для люверсов, кренгельсы, ликтроса и фаловые дощечки*).

Яхтсмены шутят, что парусная ткань, кроме *солнца, ветра и воды*, больше ничего не боится. Это не совсем так. Кроме вышеназванных природных факторов, парусная ткань боится *местных нагрузок*. Например, если вы допустите, чтобы "пузо" паруса упиралось в краспицу или стойку леера, то вскоре возникнет неустрашимое вытягивание ткани в этом месте, напоминающее пузырь от колен на испорченных брюках. То же самое случится, если вы наступите на парус, который лежит на палубе, на которой под ним что-то вроде лебедки. Поэтому недопустимо ходить ногами по парусам. Дефекты ткани возникают и при *перебирании шкотов* больше, чем того требуется. При этом возникают чрезмерные усилия в *шкотовом углу* и на парусах образуются неизгладимые *морщины*. Кроме того, "пузо" паруса перемещается к задней шкаторине. Так происходит, когда паруса, рассчитанные на слабый ветер, несут при свежей погоде. С такими парусами яхта уже никогда не будет ходить против ветра эффективно, а выглядеть эффектно.

Еще одна опасность – *износ* (истирание) ткани и швов паруса. Когда при движении яхты паруса неизбежно прикасаются к стоячему и бегучему такелажу, рангоуту и надстройкам, более твердая поверхность дерева и металла истира-

ет более мягкую поверхность парусных нитей. Такого износа зачастую *избежать не удастся*, но тогда вы должны поглядывать на такие места для *своевременного ремонта*. Все современные синтетические ткани (кроме легкого нейлона, из которого шьют спинакера) боятся перегибов волокон. Но в большинстве случаев иначе, как перегибая "гармошкой", парус не сложишь для хранения.

На многих крейсерских яхтах сейчас применяются скрутки для стакселей, а на некоторых круизных грот способен закручиваться в мачту или гик. Скорости яхты это не добавляет, но надолго продлевает жизнь парусов. При этом заднюю (часто также и нижнюю) шкаторину стакселя обшивают специальными полосами, заменяющими чехол при их сворачивании. Это предохраняет парусную ткань от ультрафиолетовых лучей. Паруса от "*загара*" начинают вскоре рваться, как бумага. Очень вредное воздействие на них оказывает *дым (смог)* атмосферы крупных городов.

Паруса необходимо периодически *стирать* (в смысле мыть) и *чистить*. Морская соль (не говоря уже о других загрязнениях), проникая в ткань, ослабляет ее материал. Поэтому паруса (особенно перед зимним хранением) необходимо *мыть пресной водой*. Для громоздких парусов больших яхт это трудоемкая процедура. Но выполнять ее необходимо. Для этого расстилают парус на чистом пирсе (лучше всего деревянном) и поливают его из шланга (при этом подразумевается, что водопроводная вода соответствует стандартам). Для просушки парус поднимают на мачте за *галсовый угол* (то есть вверх ногами), следя за тем, чтобы его полотнище свободно развевалось на ветру и ни за что не цеплялось. Понятно, что ветер не должен при этом достигать штормовой силы. Все же предпочтительней сушка парусов на берегу – на травяном газоне, когда есть такая возможность.

Чистка парусов – это удаление жирных пятен, пятен от металла, краски, лака и пятен крови (яхтинг – весьма "кровавый" род занятий, вы в этом быстро убедитесь). Производится чистка парусов обычно в конце сезона, перед стиркой. Химикаты для чистки можно использовать только специально предназначенные для парусов.

Даже самые прочные (штормовые) паруса легко порвать. Для этого достаточно допустить резкий "хлопок" на сильном ветру. Паруса вообще не любят *заполаскивания*.



Княжество Монако занимает площадь менее двух квадратных километров, но при этом является одним из центров яхтинга на Средиземном море. Найти место у причала здесь непросто и недешево.

Заполаскивание парусов к их мытью никакого отношения не имеет. Полоскать на ветру, или заполаскивать паруса начинают тогда, когда они не наполнены ветром. Когда вы сушите паруса на ветру, они развеваются флагом, что особого вреда им не наносит. А вот закрепленный по углам парус при "хлопке" и даже заполаскивании на свежем ветру может разлететься в клочья. Выражение "лишние паруса убирает ветер" совершенно справедливо.

Но больше всего паруса боятся курильщиков. *Пепел от сигареты* мгновенно расплавляет синтетическую ткань, оставляя отверстия подобные пулевым. Что после этого делать с парусом – никто еще не придумал, но ходить в море с ним уже нельзя. *Никогда не подпускайте никого с зажженной сигаретой к парусам!*

Зимой паруса следует хранить свободно уложенными в чистом сухом помещении, где обеспечена циркуляция воздуха. Неплохо их пару раз за зиму перевернуть. Крысы и мыши имеют свои планы на ваши паруса (то ли едят, то ли матрацы делают) – результат их "работы" приведет вас в изумление.

Перед началом сезона неплохо *перешить паруса*, то есть устранить такие дефекты эксплуатации, как складки и морщины, "горб" паруса, а также укрепить *латкарманы* и углы, простроить швы и отрегулировать "пузо" паруса в нужную сторону.

Износившиеся паруса следует своевременно отправлять на заслуженный отдых. Их можно еще использовать для катания *"до буйка и обратно"*. Для нормальных выходов в море парусный гардероб необходимо пополнять. Насчет необходимости своевременного пополнения гардероба можно проконсультироваться у любой знакомой женщины.

Если после прочитанного о возне с мачтами, такелажем и парусами вы решите посвятить себя исключительно моторным яхтам, то имейте в виду, что с мощными яхтенными двигателями мороки еще больше. Одно неосторожное движение штурвала яхты немедленно образует дыру в



вашем бюджете. Следующее неосторожное движение может образовать пробоину уже в корпусе яхты. Если на вашей моторной яхте установлена пара мощных двигателей, то дыры будут довольно ощутимыми. Проще всего **повредить винты**. Повреждение винта сопровождается обычно **деформацией вала** с нарушением герметичности **сальника** и **подшипника**. Если продолжать движение с погнутым винтом, то возникшая **вибрация** начнет разрушать **редуктор** и корпус яхты, но недолго, так как двигатель вскоре **перегреется** и **заклинит**. В описанной ситуации стоимость ремонта может составить 20% от стоимости яхты.

Но это не главная опасность для моторной яхты. Если парусная яхта может легко отделаться при посадке на мель, то скоростную моторную яхту с пластиковым корпусом даже **касание грунта** превращает в пожизненного инвалида. И тут уже ничего не поделаешь. Чем менять корпус, винты, валоповоротное устройство – дешевле новую яхту купить. Разве что страховка выручит.

Необходимо подчеркнуть, что обслуживание небольшого вспомогательного двигателя от хорошей зарубежной фирмы на парусно-моторной яхте, как правило, больших забот и расходов не доставляет. Мощные двигатели даже самых признанных в мире фирм не только прожорливы, но и достаточно капризны. К тому же в море, к сожалению, плавают множество пластиковых пакетов. Стоит какому-нибудь из них попасть в заборное отверстие водяного охлаждения двигателей, а рулевому вовремя не обратить внимание на повышение температуры и... прощай сезон. То же произойдет и при несвоевременном проведении профилактики морских дизелей. Так, например, их нужно периодически **проворачивать**, иначе произойдет **залегание колец**.

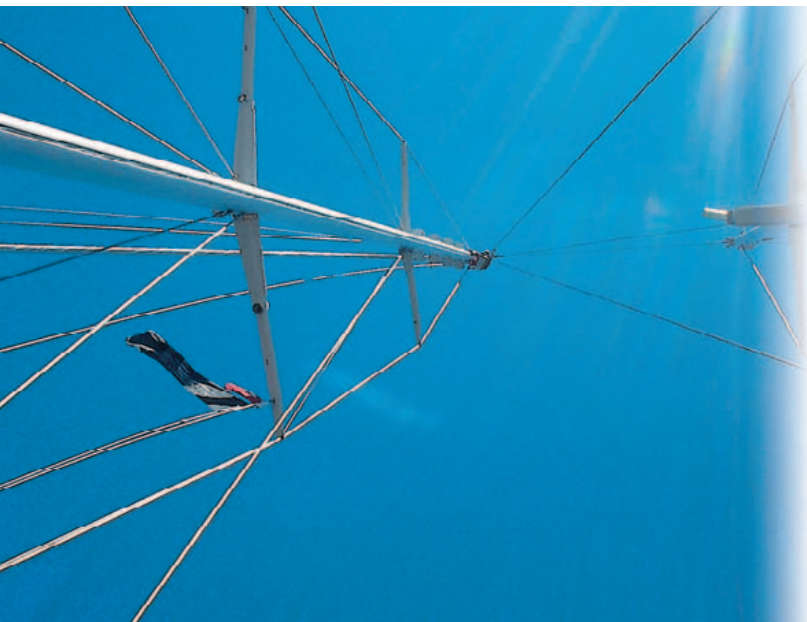
Длительная работа морских дизелей **на холостых оборотах** для них хуже коррозии. Незначительное **попадание примесей** воды или еще чего-то в топливо немедленно выводит дизеля из строя, и надолго. Ну и не забывайте про дюжину аккумуляторных батарей, которые нужно поддерживать в боевой готовности и менять каждые два года. А не то даже трижды исправный двигатель не заведется (ручкой его не покрутишь). Плюс ко всему непроходящая головная боль о следующей заправке. Все это мало похоже на занятие яхтингом. Впрочем, начинать путь к настоящей яхте можно и с моторного катера.

Но должны признаться, что, согласно нашему определению яхты, моторная яхта полностью ему соответствует. Однако правы все же те, кто называет их катерами. А это, согласитесь, не одно и то же. По большому счету катер – это коробка для моторов, которые движут ее по воде. Мы вынуждены повториться, но если с двигателями что-то произойдет, то пиши пропало. Перед вами коробка, полностью подвластная волнам. И в этом, на наш взгляд, главное отличие катера от яхты.

Начинающим яхтсменам следует знать, что для любой яхты особым событием в жизни считается ее **первый морской поход**, который на международном морском языке звучит как

"Maiden voyage". Это не **ходовые испытания (sea trials)**, которые проводит еще экипаж верфи, а первый продолжительный выход в море с ее собственным экипажем. О девушках в таком случае говорят **"ее первый выход в свет"**. От того, что при этом будет происходить, во многом зависит ее дальнейшая репутация, мы имеем в виду уже яхту, а не девушку. Поэтому опытные владельцы яхт готовятся к такому событию задолго до его наступления: продумывают подходящий маршрут, подбирают именитого капитана, готовят презентацию яхты и так далее. Короче говоря, ведут себя как мамы при подготовке дочерей к их первому балу. В дальнейшем яхту ожидает повседневная рутина, за исключением яхт – призеров в каких-либо регатах (только в момент вручения награды).

Весь **период эксплуатации** яхты она обязана выглядеть нарядно и безупречно во всех отношениях, как на ходу, так и на стоянке (прямо как женщина в бальном



Присмотритесь внимательно и увидите человека у самого топа мачты. Экипажу приходится регулярно подниматься на мачты для ревизии креплений такелажа и обслуживания оборудования, установленного на мачтах.

платье). Поэтому сознательный экипаж приличной яхты никогда не имеет свободного времени, а занят тем, что *моет, чистит, драит, подкрашивает, сушит, натирает, подшивает, снаряжает, переплетает, заправляет, меняет, переносит, складывает, зачехляет, настраивает и убирает*. Впрочем, не будем забегать вперед – к работе экипажа мы еще вернемся.

Морские власти разных стран оставляют за собой право проверки соблюдения капитанами яхт (читай: владельцами) требований безопасности. Не так давно образовано морское агентство береговой охраны (Maritime and Coastguard Agency, сокращенно МСА), призванное осуществлять выборочные инспекции яхт длиной свыше 24 метров в любом избранном порту. Например, в 2003 году сюрвейера МСА одну из своих инспекций устроили в Монако. В ходе проверки обследовались яхты под флагом Великобритании и Каймановых островов. Инспектора проверили:

- пожарные помпы (их способность прокачать воду на главную палубу в требуемое время);
- спасательные жилеты (на соответствие нормам **BS 3595**);
- спасательные плоты (на правильность укладки);
- дипломы механиков (на соответствие мощности двигателей);
- документы по регистрации яхт (право ношения Флага государства).

В этот раз обошлось без жертв, но капитаны яхт отметили продолжительность обследования и его тщательность. Такие инспекции обязательны, и ни один капитан не посмеет отказать в их проведении без серьезных последствий для своей лицензии на управление яхтой.

Если своими силами экипажу справиться не удастся, то приходится, не выводя яхту из эксплуатации, привлекать специалистов нужного профиля. Например, для ремонта и наладки навигационного или электрооборудования, перешива парусов и т.п. Даже очистку подводной части корпуса от обрастания удается выполнять "по ходу дела". Когда же без подъема на берег или постановки в судоремонтное предприятие не обойтись, то приходится яхту **выводить из эксплуатации**.

Состояние ремонта с выводом из эксплуатации допускает вынужденный беспорядок на яхте, но контролируемый и управляемый. Все детали интерьера, которые могут быть повреждены, **защищают** пленкой, бумагой, чехлами и т.п. Ковры, постельное белье, подушки и другое подобное имущество складывают в отдельную каюту и закрывают от пыли. Само собой, что с парусами, бегучим такелажем, непромокаемой одеждой, штурманскими приборами и картами поступают таким же образом. Гальюном и камбузом пользоваться прекращают, аккумуляторные батареи отключают и подключают электропитание яхты к береговому источнику питания. Рабочих верфи босиком по яхте ходить не заставишь, поэтому расстилаются временные покрытия (картон, пленка).

Такие меры позволяют после окончания ремонтных работ быстро вернуть яхту в исходное состояние. Обычно к услугам судоремонтного предприятия прибегают в случае серьезного непланового ремонта двигателя или корпуса яхты. Плановые работы всегда относят в промежутки между сезонами и проводят их параллельно друг другу. Для яхт, постоянно пребывающих на воде, обязательной процедурой является очистка подводной части **от обрастания** водорослями и моллюсками с последующей окраской. Процесс этот довольно трудоемкий и вредный для здоровья.

Только в заводских условиях удастся произвести **замену жертвенных анодов** на днище, **балансировку винтов**, **серьезные ремонты двигателей**, **рулевого и дейдвудного устройства**, **замену трубопроводов** с применением сварки, **корпусные работы**, **установку нового киля**. Это связано не только с наличием нужных специалистов и оборудования, но и с



Корпусные работы зачастую требуют постановки яхты в сухой док.

оформлением соответствующих документов на произведенные работы. Эти сертификаты понадобятся для предъявления морским властям и страховщикам. В особенности это касается проведения работ по **модернизации яхты**.



Такая стоянка обходится дешево. Но фактически яхта в таком случае оставлена владельцем на произвол стихии.

Даже если не планируется ремонт двигателя, неплохо перед подъемом яхты произвести его **диагностику**, чтобы убедиться в правильности принятого решения. Во избежание завышения необходимого объема ремонта лучше всего привлечь для осмотра независимого сюрвейера.

Перед началом и после окончания ремонта на верфи проводится осмотр корпуса яхты. В первом случае – чтобы выявить все повреждения, а во втором – чтобы убедиться в их полном устранении. Правильно проведенный осмотр выявляет все дефекты на корпусе. Далее следует решить, какие из них подлежат устранению, а какие могут подождать своей очереди. Любой материал корпуса не исключает появления дефектов. Любые пробоины в корпусе требуют незамедлительной постановки яхты в ремонт с выводом ее из эксплуатации. Остальные дефекты мо-

гут потерпеть до конца сезона. Поднятую на берег яхту следует тщательно освободить от любых скоплений воды внутри корпуса, просушить все внутренние помещения и периодически проветривать. Это не самая приятная работа, но если ею никто не займется, то **весенний ремонт** намного увеличится в объеме.

Обычные краски, даже самые дорогие, для яхт не годятся. Для яхт существует широкий выбор **патентованных** красок и лаков. Польза от проведенного ремонта во многом будет зависеть и от качества примененных лакокрасочных материалов, поскольку все окрашенные поверхности яхты покрывают свежей краской. После грамотно проведенного ремонта яхта выглядит как новая, а в некоторых случаях даже лучше.

Выбор режима эксплуатации яхты, безусловно, относится к компетенции ее владельца. Однако большинство владельцев свою собственность берегут. Некоторые расходы на изготовление защитных чехлов, приобретение моющих средств, специальных масел для тиковой палубы, присадок для двигателя, всяких щеток и тому подобные мелочи окупаются с лихвой. В случае, когда парусно-моторная яхта следует своим ходом в место, указанное владельцем в **режиме перегона**, можно советовать вести ее под старым комплектом парусов или под двигателем. На особо дальние дистанции яхту можно транспортировать на борту теплохода.

Существуют даже специальные судовые линии с заранее известным расписанием, охватывающим наиболее популярные места яхтинга. Таким образом, в наше время многие яхты и их экипажи комфортно путешествуют через моря и океаны, а владельцы догоняют их на самолете. Расписание движения таких **"яхтовозов"** приурочено к началу сезонов благоприятных для яхтинга в разных частях Мирового океана. Вот для примера один из маршрутов: **Форт Лаудердал – Пальма де Майорка – Тулон – Ла-Рошель – Сардиния – Ливорно – Мартиника – Сан -Томас – Лазаро Гарденас – Сан-Диего – Ванкувер – Папаэте – Окланд – Чирбург – Бремен – Ньюпорт – Роттердам**. Придя в порт назначения, такое судно принимает дополнительный балласт и погружается в воду на несколько метров ниже обычной ватерлинии. Кормовая аппарель открывается, и яхты своим ходом занимают места "согласно купленным билетам". После этого балласт откатывается, и яхты устанавливаются на кильблоках, как бы в сухом доке. Для экипажей яхт на борту такого судна предусмотрены пассажирские каюты.

В былые времена люди путешествовали на лошадях. Остановки в таких путешествиях стремились делать не посреди дороги, а на постоянных дворах, где и людям, и их лошадям в любое время года предоставлялись условия для отдыха и безопасного ночлега. Яхты в то время подобного сервиса не получали и в большинстве случаев стояли на якорях в какой-нибудь подходящей бухте. Необходимость пополнения запасов пресной воды и продовольствия, медицинское обслуживание, почтовые услуги и ремонт всего, что ломалось в пути, оставалось проблемой для

экипажа и пассажиров яхт, зачастую связанных с опасностью для жизни (вспомните путешествие Джошуа Слокэма). Одним из наиболее полезных новшеств XX века для яхтинга было появление марин. Это своего рода гостиницы для яхт и тех, кто на них путешествует. Любая марина предоставляет услуги по стоянке для яхты и определенные услуги для ее экипажа. Некоторые марины предлагают дополнительный сервис по обслуживанию яхт и их пассажиров.

Марин намного меньше, чем гостиниц. По этой причине весьма полезно заранее ознакомиться с набором предлагаемых услуг и лимитом возможностей марин, расположенных по намеченному маршруту. Прежде чем приступить к изучению марин, разделим их клиентов на две категории. Это **постоянные клиенты**, то есть яхты, для которых данная марина является базовой, и **визитеры** – яхты, прибывающие на ограниченный срок. Количество мест в любой марине ограничено, и **предпочтение всегда отдается постоянным клиентам**, а для визитеров остаются только вакантные на данный момент места. Поэтому наличие марины необязательно предполагает наличие свободного места для вашей яхты. Кроме того, даже имеющиеся свободные места могут не подходить для вашей яхты по ряду условий (**длина, ширина или глубина у причала**).

Некоторые марины даже при наличии подходящих свободных мест могут не устраивать вас лично или экипаж вашей яхты по ряду причин. Например, для вас поблизости может не оказаться международного аэропорта, поля для гольфа или банка. А капитан яхты может отказаться от захода в какую-то из марин по причине отсутствия возможностей пополнить запасы топлива. Попробуем перечислить весь набор услуг, на которые вообще можно рассчитывать в маринах.

Безопасная стоянка яхты может предоставляться с отдачей собственного якоря или с использованием стационарных якорей марины. Последний способ всегда предпочтительнее, так как гарантирует, что на отходе не придется высвобождать свой якорь из "плена". Постановка яхты к причалу может предлагаться лагом (бортом) или же кормой. Первый способ фешенебельный и предлагается относительно редко. В особо заполненных маринах вам могут предложить стать **"вторым"** или даже **"третьим корпусом"**. Это означает, что ваша яхта будет пришвартована не к причалу, а вдоль борта другой яхты, которая в свою очередь стоит таким же образом. Все же бывает, что даже такая стоянка лучше, чем ничего. Услуги по стоянке в марине всегда платные, но не всегда приходится платить именно вам. Например, условия чартера яхты в Греции предусматривают бесплатную стоянку в любой греческой марине (было бы место). Какая каша при этом иногда получается – слов не хватает передать. Сумма оплаты за стоянку у причала зависит от **размеров яхты** (длины и ширины), **количества суток** и **времени года**. Чем дольше находится яхта в марине, где есть свободные места, тем большая скидка может предоставляться. Однако бывает, что приходится покидать марину раньше, чем хотелось бы, поскольку возвращается законный "владелец" этого места (постоянный клиент), а другой возможности нет.

Стандартный набор услуг любой марины подразумевает подключение к **пресной воде** и **береговому электропитанию**. Предполагается, что они приемлемого качества. Иногда водопроводная вода пригодна только для технических целей, и тогда питьевую воду могут доставлять в нужном количестве по заказу. Само собой разумеется, что за яхтой, стоящей в марине на время отсутствия экипажа, обеспечен **присмотр**. На этом минимальный набор услуг заканчивается. Набор существующих дополнительных услуг определяет класс марины.

Экономика марин обычно устроена таким образом, что сборы за стоянку яхт перекрывают только эксплуатационные расходы на поддержание ее существования. Основной доход приносит дополнительный сервис. Поэтому любая марина стремится оказывать подобных услуг как можно больше. К числу жизненно необходимых для яхт и экипажа из этого списка следует выделить: **надежную охрану; бункеровку** (снабжение топливом); за-



Шхуна подключена к универсальной колонке в марине, от которой одновременно пополняет запас пресной воды и подзаряжает аккумуляторы.



мену газового баллона; медицинские услуги; пополнение запасов продовольствия. Серьезные марины обязательно предлагают возможности проведения **ремонтных работ с подъемом яхты из воды**, а также услуги **профессионального водолаза**. В таких маринах можно оставить яхту для хранения не только на воде, но и на берегу.

К числу необязательных, но полезных услуг можно отнести: **магазин беспошлинной торговли (duty free shop), банкомат**; международную и местную **связь** (телефон, факс, электронная почта), **фотокопирование**. Кроме того, можно рассчитывать на: **ресторан, бар, ночной клуб**; вызов **такси** и **прокат автомобилей; парикмахерскую; услуги прачечной или стиральные машины самообслуживания; бесплатный лед; магазин яхтенных принадлежностей** (и других колониальных товаров).

Наиболее дорогие марины, похоже, заботятся уже не столько о яхтах и экипажах, сколько о владельцах этих яхт. Дополнительно к тому, что необходимо для яхт и яхтсменов, предлагается: **поле для гольфа, теннисные корты, закрытый пляж, бассейн, фитнес-центр**, организованная **рыбалка** на какую-нибудь особую рыбу и другие подобные развлечения, а также **помещения для базирования яхт-клубов**. Все это рассчитано на то, что владельцы яхт, попав в эту марину, захотят задержаться в подобном месте подольше. С этой целью на берегу такой марины обычно расположены один или даже несколько **уютных отелей (4–5 звезд)**. Однако люди, которые предпочитают жить в отеле, а не на борту собственной яхты, даже в хорошей гостинице надолго не задерживаются. Такому требовательному человеку подавай **собственные апартаменты** или **виллу**. И подают. Наиболее продвинутые в этом отношении марины поступают именно подобным образом. Они предлагают комфортабельную стоянку для яхты лишь как приложение к фешенебельному жилью для ее владельца (понятно, что с видом на море и на собственную яхту). Все это после покупки является частной собственностью, а марина лишь осуществляет услуги по содержанию этой собственности (яхты и жилья) в образцовом порядке. Вот это **"maintenance"**!

И все же любая марина вынуждена устанавливать своим клиентам **определенные ограничения**. Прежде всего – это **экологические требования**. В большинстве марин запрещено на все время стоянки **откачивать какие-либо жидкости за борт яхты**. Система гальюна должна быть переведена в автономный режим. За этим следят довольно строго и штрафуют нарушителей. Да и нарушать ни к чему – на берегу расположены нормальные туалеты и души с горячей водой, а также прачечная для общего бесплатного пользования. Для технических нужд, например, для отработанного масла двигателя предусматривают емкость на берегу и т.д. В некоторых маринах можно даже **сдать на берег фекальные воды** и освободить танки системы гальюна. Это может потребоваться перед подъемом яхты для ремонта или на зимнее хранение.

Пребывание в любой марине (что особенно важно в странах с неблагоприятной криминальной обстановкой) должно быть **безопасно во всех отношениях** как для яхты, так и для ее экипажа. В большинстве марин эта проблема решается успешно. Доступ посторонних лиц на территорию марины контролируется службой безопасности марины. Ваши гости попадут на борт яхты беспрепятственно, но лишь пройдя контрольный пункт (по вашему разрешению). Всем остальным желающим придется любоваться яхтами из-за ограды. Как правило, на территории марин осуществляется круглосуточное видеонаблюдение. Особо ценные вещи можно сдать на ответственное хранение. К сожалению, бывают неприятные происшествия и на территории марин, но это большая редкость.

Информацию о маринах ищите прежде всего в **лоциях для яхтсменов** (о них шла речь в четвертой главе). Можно конечно же пользоваться и другими источниками, например, **путеводителями по маринам** различных частей Мирового океана. Однако в таких изданиях информация носит несколько рекламный характер. О недостатках той или иной марины не упоминается, зато указывается много достоинств, которые на практике могут вам показаться не такими уж важными. Любая приличная марина, в которой бывают свободные места, имеет свой **сайт в Интернете**. В многочисленных яхтенных журналах и на яхтенных форумах некоторые яхтсмены делятся своими личными впечатлениями от посещения тех либо иных марин. Однако такая информация может быть довольно субъективной и отражать не столько реальные сведения о марине, сколько взаимоотношения между ее отдельным клиентом и дежурным администратором. Поэтому, если вы имеете такую возможность, сравните описание конкретной марины в нескольких яхтенных лодках – и вы получите наиболее объективную картину. И все же получить правдивую информацию о марине удастся только после личного визита. Лучше всего на яхте.

Марины живут своей жизнью. Сразу после появления на свет любая марина проходит период "раскрутки" с целью заявить о себе и привлечь внимание клиентов. Приведем пример уже неоднократно упоминавшейся **"Атакей Марины"** на берегу Мраморного моря (координаты

40°58'21"N; 28°52'55"E). Она имеет 800 причальных мест. Сегодня она в рекламе не нуждается, все места у причалов заняты постоянными клиентами и вообще – это одно из наиболее престижных мест в Стамбуле. Но в 1986 году "Атакей Марину" только готовили к открытию. Основная инфраструктура уже была создана, но строительство отдельных ее элементов еще продолжалось. Трава на газонах еще должна была вырасти, а персонал научиться работать с клиентами. Как раз в этот момент флотилия из советских яхт, которым удалось прорваться за границу, следовала дорогой "двух проливов" для участия в регате на Кубок Эгейского моря. И мы были любезно приглашены менеджером марины на **бесплатный постой**.

Суперсовременная марина поразила нас своей продуманностью, удобствами и комфортом. Как хорошо было после трехдневного перехода в режиме гонки по Черному морю в самый жаркий период лета поплескаться в душе, а потом угостить себя кружечкой холодного пива. Понятно, что на обратном пути мы зашли в "Атакей Марину" еще раз. И были столь же любезно приняты. На следующий год этот сюжет повторился, но с той лишь разницей, что с нас взяли **незначительную плату** за электроэнергию и воду, а стоять разрешили бесплатно (но не более трех суток). Через год мы уже платили за услуги марины в **полной мере**. Еще в 1996 году в "Атакей Марину" заходила в любое время наша 80-футовая шхуна. Но уже в 1998 году, придя в Стамбул на 56-футовой моторной яхте, мы в "Атакей Марине" уже **не нашли свободных мест ни за какие деньги**.

В 2002 году мы снова с друзьями по чартеру яхты оказались в Стамбуле проездом. У нас было несколько часов свободного времени, и мы решили побывать в "Атакей Марине". К слову, охраняется эта марина, расположенная в мегаполисе, не хуже режимного предприятия. Для посещения пришлось связаться с дежурным администратором, кроме своего имени сообщить еще и название яхты, на которой в последний раз заходили в марину, а также дату, когда это было. Оказалось, что все эти сведения хранятся у них в базе данных. После такой проверки нас беспрепятственно пропустили на территорию марины. И это при том, что в новых клиентах "Атакей Марина" не нуждается, в чем мы смогли убедиться лично.

Тем не менее самому все марины изучить – дело непосильное. Некоторые авторитетные яхтенные компании берут на себя труд провести селекцию марин, которые они могут рекомендовать своим клиентам для посещения. Например, в каталоге одной широко известной чартерной фирмы за 2003 год представлены 380 разбросанных по всему миру **самых-самых лучших марин**, способных принимать мегаяхты и гарантирующие подобающий уровень сервиса. Должны согласиться, что отбор проведен строгий, но справедливый. Действительно лучшие из лучших.

География этого каталога такова. На континентальном побережье Северной Европы представлена 71 марина, из них 46 в Великобритании, восемь во Франции, пять в Португалии, три в Голландии, по две в Германии и Бельгии, одна в Швеции. Вот вам и Северное море! К этому списку еще относятся по две марины на Азорских и Канарских островах.

В Средиземном море таких марин отобрано всего 94 (68 в Западной части и 26 в Восточной). По странам они распределены следующим образом: 21 в Италии (в том числе четыре на Сардинии и две на Сицилии), в Испании 20 (в том числе восемь на Балеарских островах). Еще 14 на южном побережье Франции и столько же в Турции, шесть в Греции, по три в Хорватии и на Мальте. По две марины у Туниса, Израиля, Гибралтара и на Кипре. Словения, Египет и Марокко имеют по одной такой марине.

В Индийском океане и его морях всего десять марин, достойных внимания владельцев мегаяхт. В Красном море единственная марина находится в Египте. В зоне Персидского залива три марины имеют ОАЭ, две Саудовская Аравия и одну Оман. По одной марине отмечено в Йемене, ЮАР, на Мальдивских и Сейшельских островах. Как видите, не густо.

Интересно обстоит дело с фешенебельными маринами на Американском континенте. Там их находится почти половина от всей коллекции, аж 160. Двенадцать из них расположены на тихоокеанском побережье Мексики. Еще десять принадлежат Канаде (восемь в районе Великих озер и две на западном побережье). Южная Америка обладает лишь тремя приличными маринами, две из которых расположены в Венесуэле и одна в Панаме.



Бывают и такие марины, как эта (вблизи Сан-Франциско), где нашли безопасную и относительно недорогую стоянку множество плавучих домов.



Остальные 135 первоклассных марин сосредоточены вокруг США непосредственно на их собственном побережье (10 на берегах Тихого океана и 45 на берегах Атлантики). Еще есть по одной марине на Бермудских и Гавайских островах. Но большинство марин, приспособленных для нужд мегаяхт, сконцентрированы во Флориде (29), на Багамах (18), а также в Карибском море (31).

Еще 45 отборных марин из этого каталога затеряны в бескрайних просторах Океании. Больше всего (16) оказалось в Австралии, и все они на ее восточном побережье. В Японии всего одна такая марина, так же как на Филиппинах, в Индонезии и уже знакомая вам по нашему виртуальному путешествию "Марина Таина" на Таити. Еще по две подобных марин имеются на островах Фиджи и в Малайзии, пять в Таиланде и шесть в Гонконге. В Новой Зеландии такой чести удостоились десять марин.

И все. Нет в этом списке ни стран СНГ, ни стран бывшего социалистического лагеря. Легко объяснить, почему нет хороших марин в Монголии, но где же Прибалтика? Что случилось с Польшей? А как же Крым? И что думают себе в Одессе? Ну о Польше мы говорить не будем, а вот об Одессе скажем. Аксиома: *хороших марин не может быть там, где нет приличных яхт*. А приличные яхты появляются тогда, когда им есть где стоять. А если нет нормальной марин, то откуда же взяться порядочной яхте? Вот такое пришлось решать уравнение с двумя неизвестными.

В 1996 году мы попытались разорвать этот порочный круг. Это случилось, когда, построив шхуну с осадкой свыше трех с половиной метров, мы с ужасом осознали, что стоять ей больше нигде, как в каком-нибудь торговом порту. Единственное на то время в Одессе место возможной стоянки яхт с невразумительным названием "Черноморский яхт-клуб" могло похвастаться "глубинами" до двух метров. И все же парусная шхуна – это не какой-нибудь балкер, чтобы пылиться среди удобрений и металлолома у грузового причала. Выход был найден.



Яхтенный комплекс в Одесском порту был задуман как лучшая марина на Черном море.

Удалось убедить руководство Одесского порта в прогрессивности идеи иметь на своей акватории современную марину. Ее строительство было начато и завершено в рекордные сроки. В 1998 году марина уже принимала первых гостей (если вы помните, это была "КАЙРА-1998"). Не будем тратить слов на описание самой марин. Будете в Одессе – остановитесь напротив Потемкинской лестницы и идите в ту сторону, куда показывает Дюк. На лучшем в Европе морском вокзале держите курс на церковь Николая Угодника (покровителя мореплавателей). Сразу за храмом увидите нечто необычное для глаза, привыкшего к лунным пейзажам Малороссии. Эта страна сама *"ще не вмерла"*, как утверждает ее Гимн, но яхтинг в летаргический сон погрузила капитально. Да и был ли яхтинг в Украине?

Короче говоря, марину Одесский порт построил замечательную, но не с той стороны границы. С ее украинской стороны в те времена и не за такие вещи люди страдали. Посему сам факт создания *марин* руководству порта от киевского начальства приходилось тщательно скрывать. В целях конспирации в Одесском порту марине присвоили название – *"яхтенный комплекс"*.

Если верить психоаналитикам, то любой "комплекс формируется вокруг влечений, подвергшихся вытеснению в область бессознательного". К нашему случаю это определение вполне подходит, так как здоровое первоначальное влечение (идея постройки марин) под воздействием нездоровых окружающих реалий было вытеснено в область бессознательного отношения к яхтингу. Таким образом, вместо понятного для всех яхтсменов мира слова "марина" в порту возник "яхтенный комплекс".

Конечно, есть еще одно значение слова "комплекс" – *"совокупность, сочетание предметов, действий, явлений или свойств, составляющих одно целое"*. В этом смысле дело обстояло еще хуже, то есть *"совокупность"* была, а вот *"единого целого"* не получалось, поскольку над сооружением довлел основной принцип социализма: *"учет, учет и еще раз учет"*. Например, оплату за

услуги нельзя было принимать наличными. Нельзя было заплатить "комплексу" и по кредитной карте – только перечислением на счет в украинской валюте. Допустим, поменять валюту в Одессе не такая уж большая проблема, но как ее перевести на счет, когда ты иностранец? Немая сцена возникла и при жалких попытках наивных иностранцев применить свои кредитные карточки.

Но самым главным аттракционом становилась бункеровка. Фирменная заправочная станция финского производства, рассчитанная на два вида топлива (бензин и солярка), конечно же была. Но, во-первых, топливо на ней было только одно – дизельное, так как вторая емкость пустовала. Она использовалась только для перекачки "из пустого в порожнее". Таким образом, невзирая на наличие современного электронного счетчика, еженедельно "снимались остатки". А во-вторых, осуществлять процесс заправки мог только один человек (материально ответственное лицо) – все остальные сотрудники считались материально безответственными. Ответственным лицом был назначен боцман, а боцманы, как известно люди без "комплексов" и не пьют только в море. Чтобы забункероваться, надо было искать его с бутылкой и дома. Не всякому иностранному яхтсмену удавалось решить эту задачу с первой попытки. Но даже если это кому-то удавалось, то сразу возникала проблема официальной оплаты услуг (бутылка не в счет).

Раздутый штат яхтенного комплекса тяжелым бременем лег на плечи коллектива порта. Вскоре положение решили исправить. Поэтому самым решительным образом сократили... уборщицу. Но не боцман же будет убирать туалеты! Поэтому их закрыли до лучших времен, оставив один (в кабинете директора).

Лучшие времена упрямо наступать не хотели, а "яхтенный комплекс" требовал затрат на свое существование. Тогда было принято гениальное решение в духе текущего момента – сдать его административные помещения в аренду разным коммерческим фирмам, не имеющим никакого отношения к яхтам.

Как видите, совокупность есть, а единого целого не наблюдается. Так и живет Одесский порт с "яхтенным комплексом неполноценности".

Опять же врожденная скромность заставляет нас прибегнуть к описанию марины Одесского порта посторонним наблюдателем. Вот выдержка из одесской газеты "Порто-Франко" от 30 мая 1998 года.

ПОРТ, ЯХТЫ И ХОРОШАЯ ПОГОДА

В 10.00 открылся уникальный не только для Одессы, но и для Украины в целом яхтенный комплекс ОДЕССА, который расположился на морвокзале, сразу же за причалом с часовней. Подобного яхтенного комплекса нет ни в одной стране СНГ, а по глубинным параметрам – он единственный в Европе. Комплекс объединяет два основных и четыре гребешковых понтона, оборудованных телефонными точками, подачей электричества и экологически чистой питьевой воды. Недалеко от понтонов оборудованы автостоянка, магазины со снаряжением, ремонтные мастерские для яхт, медицинские пункты, душевые, туалеты и даже пункт по стирке и сушке белья – словом, все, что принято в цивилизованных странах для создания яхтенного комплекса, отвечающего мировым стандартам. Тут же оборудовано большое крытое помещение для зимнего хранения яхт, которое на летний период станет дополнительной экспозиционной площадью для проведения выставок, получивших уже широкое распространение в концертно-выставочном комплексе и в зале морвокзала. Тут же, недалеко от входа в часовню, была открыта просторная и современная морская галерея, а ее первой экспозицией стала выставка художников-маринистов из Украины и стран ближнего зарубежья.

Ну а финалом насыщенного дня был международный парусный фестиваль Одесса-портмарина-98, посвященный открытию яхтенного комплекса. Несколько десятков яхт разных классов приняли участие в почти четырехчасовой гонке по акватории морского вокзала, открывая красочное зрелище с Приморского бульвара и с причалов морвокзала, на которых в это время проходили детские аттракционы, народные гуляния, выступления оркестров и исполнителей, а также веселые шествия живых кукол и скоморохов.

Все правильно, за исключением "глубинных параметров". Тут мы немножко перестарались. На самом деле *марина с глубинами не менее десяти метров по всей акватории единственная не только в Европе, а во всем мире.*

Уникальным также является крытое *помещение для зимнего хранения яхт* длиной до 45 футов. Подобного мы нигде еще не встречали. В нем оборудовано около сотни индивидуальных



рундуков (небольших комнат площадью 6–8 квадратных метров) для запасного имущества каждой яхты. Рядом с картинной галереей расположена кают-компания для яхтсменов, со стилизованной в виде яхты стойкой бара и отдельным помещением для совещаний. Несколько резервных комнат рядом с кают-компанией предназначались для создания яхт-клуба на базе этой марины. Даже Устав для него был написан. Но... не в коня корм. Даже в сухопутной Монголии знают, что *"к лодке еще и гребец нужен"*.

Знающие люди могут задать вопрос: а как же "Черноморский яхт-клуб"? А никак. Нет такой марины. Остались, конечно, причалы и волноломы, ограждающие лучшую акваторию Черного моря. Из "удобств" в наличии *сортир* типа "М" и "Ж" с выгребной ямой в двадцати метрах от кромки моря (что запрещено всеми санитарными нормами). Электричество еще бывает, но по большим праздникам. Если сильно повезет, из ржавого водопровода может что-то вытечь, но не вздумайте эту жидкость пить, даже кипяченую. Так, помыть палубу еще можно. Есть какая-то охрана, но на нее не надейтесь. Гарантируем, что украдут все что угодно, как только вы отвернетесь. Это же Одесса!

Именно *сервис*, и только сервис, отличает марину от рыбацкого причала. Вот, например, как организована бункеровка в одной из цивилизованных марин: *"Бензин и дизельное топливо вы можете получить в нашей марине 24 часа в сутки 365 дней в году. Автоматический терминал на заправке примет от вас оплату по основным пластиковым кредитным картам. Если вы предпочитаете оплатить стоимость топлива наличными, персонал нашей марины примет деньги с 8.00 до 18.00 семь дней в неделю. Выбор масел и присадок для двигателей возможен в магазине при марине, который также открыт семь дней в неделю"*.

Кроме услуг, выполняемых персоналом обычной марины, свой сервис предлагают базирующиеся в них специалисты яхтенного профиля. Они-то и должны располагаться в арендованных у марины помещениях. Обычно это *яхтенные брокеры*, которые помогут вам продать (купить) яхту. *Страховые агенты*, которые на месте осмотрят яхту и выпишут необходимый полис. Специализированные *инженерные службы*, способные оперативно решить ваши проблемы с двигателями, навигационным оборудованием, аккумуляторами и т.п. Свои услуги предлагает *парусная мастерская*, где можно не только отремонтировать порванные паруса или пошить для них чехлы, но и заказать новый комплект.

Тут же вы найдете какого-нибудь *художника*, который может нанести нужные надписи и попутно предложит картины на морскую тематику для украшения внутреннего интерьера яхты. К вашим услугам несколько *компаний по чартеру яхты*. Их флот в полной боевой готовности находится тут же у какого-либо из причалов данной марины. Обязательно есть *представительства яхтенных агентов* и поставщиков провизии (*яхтчандлеры*). Да мало ли что можно найти в нормальной марине с хорошо поставленным менеджментом. Хотим описать вам одну из наиболее продвинутых марин.

В 2003 году нам довелось впервые побывать в одной из лучших марин мира. Это *"Галф Харбор Марина"* (координаты:



"Галф Харбор Марина".

36°37'S; 174°47'E). Общая площадь ее акватории и территории составляет 7000 квадратных миль, причем в курортной зоне недалеко от Окленда. В Новой Зеландии эта марина не самая большая, но наиболее современная. Перечень предлагаемых здесь услуг максимально возможный. По большому счету это уже не марина, а яхтенный городок. Однако вся инфраструктура находится под единым управлением. Стоянка рассчитана на 969 яхт длиной до 22 метров с осадкой не более 2,7 метра. Кроме этого есть еще 25 причальных мест для мегаяхт длиной до 55 метров и осадкой до 4,2 метра. Яхтам обеспечено максимальное внимание, уход и ремонт. Для серьезного ремонта яхт с выводом из эксплуатации есть ангар 35 метровой длины, 20 метров ширины, высотой 14,5 метра. Подъем и спуск яхт осуществляют 30- и 100-тонные самоходные краны особой конструкции, которая позволяет им перевозить поднятую яхту в нужное место. Инженерная служба марины обеспечивает требуемое техническое обслуживание всех яхт круглый год. Само собой, что тут же имеют офисы всевозможные сервисные организации яхтенной индустрии.

Сами яхтсмены получают возможность жить непосредственно у причала, где стоит их яхта. Жилье предлагается на любой вкус. Есть небольшая гостиница на 40 мест, но в основном это апартаменты жилой площадью 250–300 квадратных метров либо виллы в два этажа. Все жилье находится в частной собственности и довольно часто меняет владельцев с помощью агентства по недвижимости, размещенного в центре марины. Есть тут свое почтовое отделение, школа, торговый центр, множество ресторанов, баров, бутиков и прочих подобных заведений. Непосредственно к марине относится гольф-клуб с одним из лучших в Южном полушарии полей. Есть и другие клубы, на разные вкусы, в их числе несколько яхт-клубов. Администрация марины постоянно устраивает вереницу развлечений для постояльцев и их гостей. Жизнь в этом городке спокойная, но не скучная.

У тех, кому не хватает развлечений внутри марины, есть возможность отправиться в Окленд. Это или 40 километров по автобану, либо 25 минут морской прогулки на пароме. Самые нетерпеливые могут воспользоваться вертолетом, который дежурит в марине. Публика в этом городке своеобразная. Большинство составляют люди, которые уже давно никуда не спешат. Они приблизительно одного социального положения и с удовольствием общаются с себе подобными. Многие мировые знаменитости бывают в "Галф Харбор Марине" и как гости, и как клиенты. Например, в апреле 2003 года небезызвестная *Нина Гуччи* устроила здесь свою свадьбу. Многие известные люди, устав от борьбы с папарацци, находят покой именно здесь, так как служба охраны марины находится на высоте, да и сама Новая Зеландия – страна размеренной жизни.

В этой марине предлагается еще один вид услуг для тех, кто не хочет возиться с собственной яхтой, пусть даже и чужими руками. Существует клуб, вступая в который человек платит ежегодный взнос, позволяющий ему пользоваться любой яхтой или катером этого клуба на выбор. А выбрать есть из чего, поскольку флот клуба насчитывает уже 20 вымпелов и постоянно



Так выглядит жилые дома и улицы "Галф Харбор Марине".



растет. Обслуживает лодки полностью персонал этого клуба. Они же обучают желающих искусству управления яхтой, особенностям рыбной ловли. Но это еще не все. Этот клуб связан с подобными клубами в других маринах "страны парусов". Так что любой член клуба может пользоваться и этими возможностями.

Подобных марин во всем мире не так уж и много. Их услуги рассчитаны на самую состоятельную публику, которая не так уж и многочисленна. Большинство существующих марин предоставляют обычные услуги по приемлемым ценам среднему классу. Вместе с тем рост числа яхт происходит намного быстрее, чем строительство новых марин. Это объясняется тем, что новую яхту построить легче, чем марину. В некоторых странах стоимость места у причала уже сопоставима со стоимостью самой яхты. Так, стоянка для мегаяхты в Каннах или Ницце только за месяцы летнего сезона обходится в круглую сумму около 500 000 евро. В приморских государствах причальные места уже стали самостоятельным видом товара и перепродаются подобно недвижимости. Например, в Испании освободившееся место в марине продается обычно в тот же день. А в Греции, где большинство марин принадлежат государству, только за переуступку права аренды места у причала приходится отдавать стоимость нового автомобиля престижной марки. Многие марины Средиземного моря переполнены, и стоянка в них часто сопряжена с авариями при швартовках яхт.

Те владельцы яхт, кто может себе позволить такую роскошь, строят свой дом в какой-нибудь уютной бухте на берегу моря и рядом с ним собственный причал. Те же, кому это не по карману, а для их яхт в марине не находится свободных мест, вынуждены держать их на якорных стоянках, оставляя практически без присмотра.

Интересное решение для малых моторных катеров (до 10 метров длины) нашли новозеландские инженеры. В некоторых переполненных маринах, где площадь акватории и территории буквально "на вес золота", построены многоярусные хранилища. В них размещаются сотни подобных катеров. Внутри такого эллинга устроен мостовой кран, управляемый персоналом марины с помощью пульта. Специальный захват бережно снимает нужный катер с полки и опускает на воду. Владельцу такого катера остается предупредить персонал марины о своем появлении за час до выхода в море. Катер приготовят, заправят и подгонят к причалу. Процедура возврата катера "на полку" происходит также без участия владельца. Очень удобно и достаточно дешево.

В глазах многих людей, живущих в третьем тысячелетии, *престиж той либо иной страны* определяется условиями для цивилизованного яхтинга. И не важно, кто создает эти условия, само государство или коммерческие организации. Важно, имеются такие условия или нет. Показателен в этом отношении опыт Чехии, такой, казалось бы, сухопутной страны. В свое время Никита Хрущев задал чехам бестактный вопрос: *"Зачем вам Министерство морского флота, ведь выхода к морю у Чехословакии нет?"* На что получил закономерный ответ: *"Но ведь у вас же в СССР есть Министерство культуры!"* Может быть, гордость чехов была задета, а может, еще какие причины были, но уже в 1960 году Чехословакия, построив 25-метровую плотину на Влтаве, создала недалеко от сказочного города Чешский Крумлов искусственное



Управляемый с пола кран обслуживает многоярусный эллинг для моторных катеров до 10 метров длины.

Южно-Чешское море, площадью 4870 гектаров. Однако в действительности прижилось название **озеро Липно**. Его длина всего 44 километра, зато есть остров с экзотическим названием **Тайвань**.

В 1997 году на Липно была только примитивная водная станция с тремя десятками самодельных яхт. Но в 1998 году местным властям удалось привлечь датских инвесторов, которые инвестировали 15 миллионов евро в строительство первоклассной марины. В 2002 году строительство **"Марины Липно"** было уже полностью завершено. На берегу рукотворного озера появилось 138 причальных мест для яхт длиной до 15 метров и осадкой до двух метров. Понятно, что своим ходом на яхте прийти на Липно никто не сможет, поэтому стоянка рассчитана в основном на трейлерные яхты. Сервис в марине на достаточно высоком уровне. Кроме стандартного набора услуг для яхт, их владельцам предлагается размещение в отеле на 240 номеров, ресторан, бар, теннисные корты и магазин с яхтенными принадлежностями. При марине действует школа подготовки яхтсменов, как детей, так и взрослых.

Остается надеяться, что когда-нибудь кто-то сумеет задеть гордость российских властей, и подобные марины вырастут на живописных берегах озер и рек России. Хотя проблеск надежды вроде появился. В апреле 2003 года промелькнуло сообщение о новом инвестиционном проекте нефтяников Сибири. У российского побережья Черного моря вскоре должен появиться **искусственный остров**, на котором планируется разместить пляж и гостиницу курорта "Югра". Надеемся, что при этом не забудут и о яхтсменах.

Завершая эту главу, хотим дать вам совет: прежде чем приобрести яхту, позаботьтесь о ее стоянке. При этом помните английскую пословицу: **"Хороший рейд лучше плохой гавани"**.

Опытные капитаны яхт придумали такую шутку по поводу судоремонта на верфи. "В этом процессе все ясно, кроме одного. То ли срок ремонта будет вдвое больший, а его стоимость втрое выше плановой, то ли наоборот". Как известно, в каждой шутке есть доля шутки – остальное правда.



"Марина Липно" в горах южной Чехии.





Глава 8. КАК УПРАВЛЯТЬ ЯХТОЙ?

Яхтсменам учиться управлению яхтой следует всю жизнь. В высших морских училищах будущие штурмана изучают науку о **судовождении** пять лет. Начинающих яхтенных рулевых готовят на курсах за одну зиму (плюс практика летом). Яхтенным капитаном можно стать еще через лет пять–семь. **Потерять яхту и жизни экипажа капитан способен за мгновение.**

Науку управления яхтой, как и любое другое искусство, следует разделять на теорию и практику.

Практика включает в себя умение непосредственно **"рулить"**, то есть вести яхту в заданном направлении с наибольшей скоростью, управляя при помощи **штурвала** или **румпеля**. Если бы не волны, ветер и течения, крен и действие парусов или гребных винтов, то это немного напоминало бы вождение автомобиля. Ведут яхту либо **по курсу** (глядя на показания компаса или на видимый ориентир – маяк, буй и т.п.), либо **по ветру** (придерживаясь нужного направления движения, но с учетом изменений направления ветра, чтобы не потерять скорости движения). Для моторных яхт существует только первый вариант.

Рулевой обязан уметь совершать различные практические **маневры**. Например, **повороты, огибание знака, обход препятствия, подход/отход к причалу, постановка на якорь** и т.д. Значение маневра **"человек за бортом"** вы уже знаете из предыдущих глав. Добавлю, что у этого маневра для яхты, идущей под парусами, есть две разновидности: **"с острого курса"** и **"с полного курса"**.

Постараемся разобраться с курсами. Любая яхта движется каким-то курсом. Например, если вы направляетесь к базовой стоянке, то вы идете "курсом на марину". Другими словами, лю-

Работая со шкотами, экипаж яхты регулирует угол постановки парусов по отношению к ветру.



бой курс – это направление на что-либо или относительно чего-то. Если определять направление относительно Северного полюса по часовой стрелке, то вы получите так называемый **истинный курс**. Он обозначается буквами **ИК** и, как и все остальные курсы, измеряется в градусах (которых, как известно, в окружности ровно 360). Находить Северный и Южный полюса мореходы в прошлом умели только с помощью магнитной стрелки компаса. Будь у нас компас идеальным, он бы показывал точно на магнитный полюс Земли (**магнитный курс**). Позже выяснилось, что географический полюс Земли и магнитный не совсем совпадают, но менять ничего не стали. Более того, оказалось, что магнитный полюс на месте не стоит, а движется потихоньку в сторону. Угол между географическим и магнитным полюсами называется **склонением**. В разных точках мирового океана эта величина различная. Мало того, она ежегодно меняется (поскольку магнитный полюс продолжает двигаться). Но и это еще не все. Встречаются отдельные участки земного шара, где стрелка компаса буквально сходит с ума. Такие места называют **магнитными аномалиями**.

В 2002 году Северный магнитный полюс имел координаты $81^{\circ}6' N$; $111^{\circ}6' E$, то есть где-то близко от географического Северного полюса. Угол наклона оси магнитных полюсов от оси географических составляет примерно 12 градусов. Суточное блуждание магнитного полюса оценивается в 80 километров и более.

Наибольшая мировая аномалия магнитного поля наблюдается над Южной Африкой – это мировая отрицательная магнитная аномалия.

Однако настоящие яхтсмены предпочитают не магнитные курсы, а **курсы относительно ветра**. Потому что если нет ветра, то и движения нет. А раз нет движения, то нет никакого курса. И все тут. Другое дело, когда дует ветер. Если нацелиться носом яхты прямо против ветра, то парусная яхта конечно же вперед не пойдет. Но зато курс относительно ветра появится (0 градусов). Называется такой курс – **левентик**. Для того, чтобы яхта начала двигаться под парусами, необходимо слегка **увалиться под ветер**, то есть стать немного под углом к ветру. Под каким именно углом – зависит от способности вашей яхты **идти круто к ветру**. Ясное дело, что "крутые" яхты ходят к ветру **круче**, и наоборот (в среднем – градусов 45). При таком курсе (который называют **бейдевинд**) паруса, обдуваемые ветром, работают как крылья у самолета, только создают не подъемную силу вверх, а силу тяги куда-то вперед и в сторону. Тягу вперед используют для движения в нужном направлении, а силу в сторону стараются преодолевать, упираясь в воду продольным плавником, о котором вы уже знаете. Это или **киль**, или **шверт**. Отсюда большой **крен** и небольшой **дрейф под ветер**.

Постойте, вы в какую сторону от линии ветра увалились, вправо? А мы – влево. Получилось, что мы с вами теперь идем разными **галсами**. У вас ветер дует слева, а паруса находятся на правом борту – это называется **левый галс**. У нас все наоборот, паруса слева, а ветер дует в правый борт, поэтому такой галс называется **правый**. Но заметьте, и правым, и левым галсом мы движемся в одну и ту же сторону – **против ветра**, то есть **идем в лавировку (лавируемся)**. При этом мы периодически меняем свой галс с правого на левый, а потом наоборот, пересекая носом яхты линию направления ветра. Такой маневр называется **поворот оверштаг**. При повороте паруса под воздействием ветра сами переходят с борта на борт. Экипажу остается только работать со шкотами (регулировать угол атаки ветра парусом).



Тяга парусов обеспечивает движение яхты против ветра и создает крен и дрейф в подветренную сторону.



Яхтсмены-одиночки при всех маневрах могут произносить вслух все что им вздумается или молчать, это их личное дело. В экипаже происходит обмен репликами. Команды экипажу яхты при маневрах отдает всегда **рулевой** (вахтенный начальник). Капитан тоже имеет право отдавать команды, но только рулевому. А кем же тогда командует владелец яхты? Капитаном. Так выглядит единоначалие на яхте. Давайте послушаем реплики экипажа на лавировке, начиная с курса левентик.

- Поставить грот!
- Есть поставить грот.
- Уваливаю на правый галс, поставить стаксель!
- Есть стаксель на левом борту.
- Добрать стаксель-шкот! Курс гоночный бейдевинд! Работать с парусами!

Курс бейдевинд может быть **крутым** и **полным**. Гоночным бейдевиндом называется курс против ветра, выбираемый рулевым яхты, который сам определяет оптимальное соотношение (скорость + расстояние) при лавировке. Насколько рулевой был прав в своих расчетах, на гонках показывает результат на финише, а в круизном плавании – средняя скорость движения. Все бейдевинды подряд называют **острыми курсами**. Наверное, потому, что на этих курсах углы движения яхты относительно ветра – острые. Все другие курсы парусной яхты относительно ветра (кроме левентика и острых курсов) называются **полными**.

Двигаясь против ветра, яхта обычно **выбирается на ветер** против волны. Удары волны доставляют всякие неприятности. Самая мелкая – брызги. Брызги при этом могут быть довольно крупными. При усилении ветра и волн яхта начинает зарываться носом в волну и **брать воду на палубу**. Полностью избежать воздействия волн не удастся, но можно уменьшить неприятные явления, снизив скорость движения. На моторной яхте для этого достаточно чуть сдвинуть рукоятку газа, а на парусной необходимо убрать лишние паруса либо уменьшить их площадь (**зарифиться** или **"взять рифы"**). Одна из морских поговорок гласит: **"Настоящего моряка видно по рифам"**, что на практике означает **"бери рифы, как только ты об этом подумал"**. Следуйте этому правилу и не ошибетесь.

Вам надоели брызги? Нет проблем, давайте еще немного увалимся. Теперь ветер дует точно поперек нашего курса, который называется

Яхта, идущая в бакштаг, получает ветер в кормовую скулу. Паруса потравлены, и попутные волны способствуют движению. Поскольку ветер дует с правого борта, то мы говорим, что яхта идет правым галсом.





галфвинд (или *полветра* на яхтенном сленге). Ветер больше наполняет паруса, и их шкоты можно *потравить* (не спешите доставать цианистый калий, загляните сначала в *Краткий словарь яхтенных терминов* в приложениях). Галфвинд самый легкий для управления яхтой курс. Но на таком курсе яхта движется вдоль волны и возникает *бортовая качка*. Немного не по себе? Давайте увалимся еще. До курса *бакштаг*. Ветер теперь нам дует в *кормовую скулу*. Нужно еще *раздать* (растравить) шкоты парусов. Можно ставить дополнительный парус – *спинакер*. Его площадь иногда превышает площадь всех основных парусов, вместе взятых. Ух, как понеслись! С волны катимся, как с горки. Потом дожидаемся следующей волны и опять несемся с волны на максимально возможной для яхты скорости. Такой режим называется *глиссирование*. Он требует предельного внимания от рулевого, поскольку ошибки чреваты неприятными последствиями (от ухода яхты в *бродчинг* до зарывания носа в волну с последующим "*классическим опрокидыванием*" *через нос*). Но и без глиссирования бакштаг является самым быстрым курсом.

Для управления парусами яхтсмену необходимо четкое чувство ветра. Матрос на носу яхты проверяет правильность настройки передних парусов относительно ветра.

Куда вдруг делся ветер? Почему исчез крен? Где брызги? Не волнуйтесь, все на месте, только мы пошли курсом *фордевинд*. Теперь ветер дует яхте точно в корму. Волны догоняют нас и подталкивают вперед. Крен исчез потому, что все усилие, создаваемое парусами, направлено на курсе фордевинд точно вперед. Но взамен появилось *раскачивание* яхты с борта на борт. А с ветром произошло вот что. *Истинный ветер* (тот, который дует для всех) остался прежним – той же силы и в том же направлении. Но мы, находясь на движущейся яхте, ощущаем так называемый *вымпельный ветер*. Это ветер с учетом скорости и направления движения яхты. Поскольку на курсе фордевинд яхта как будто догоняет ветер (или ветер яхту?), то мы чувствуем только разницу между скоростью ветра и скоростью яхты. Отсюда кажущееся затишье. Приборы стоящей на якоре яхты будут показывать силу истинного ветра, а у вас вымпельный ветер будет существенно меняться в зависимости от изменений курса и скорости яхты.

На курсе фордевинд паруса могут быть на левом борту или на правом, а могут быть разнесены по обоим бортам "*на бабочку*". Но тогда не ставят спинакер, поскольку на его долю ветра не останется – основные паруса забирают весь ветер на себя. При необходимости изменить курс яхты воображаемую линию направления ветра можно пересечь не только носом (поворот *оверштаг*), но и кормой – поворот *фордевинд*. Разница в поворотах состоит в том, что при повороте фордевинд главный парус (*грот*) совершает максимально возможную циркуляцию – почти на 180 градусов. В свежий ветер такой маневр выполнять нужно с максимальной осторожностью.



Во времена средневековья парусники не могли совершать поворот оверштаг. Для этого им не хватало запаса инерции. Другими словами, им приходилось всегда совершать поворот фордевинд. Поэтому им проще было дожидаться попутного ветра, чем лавировать таким образом. Отсюда и пожелание попутного ветра как синонима удачного плавания.

Для яхты и ее экипажа курс фордевинд опасен **самопроизвольным поворотом фордевинд**. Стоит рулевому, зазевавшись, отклониться от курса или не уследить за изменением направления ветра (а ветер все время меняет свое направление), как неприятности не заставят себя ждать (от удара гика может пострадать человек в зоне его циркуляции и/или сломаться мачта, а швертбот – опрокинуться).

Других курсов относительно ветра нет. Поворотов тоже. Есть еще положение яхты, при котором паруса тянут ее в разные стороны, так называемый дрейф под парусами, когда яхта почти стоит на одном месте. Яхтсмены шутят, что они "иногда дрейфуют, но никогда не дрейфят". А опрокидывание швертбота яхтсмены в шутку называют "поворот оверкиль".

Для управления парусами яхтсмену необходимо четкое чувство ветра. Тот, кто собирается начать ходить под парусами, может уже приступать к тренировкам по определению направления ветра. Делается это так. Закрыв глаза, постарайтесь определить направление ветра. Яхтсмены делают это разными способами: кто чувствует ветер ушами, кто кожей лица – общего правила нет, поступайте как вам удобно. Проверить результат можно с помощью шелковой нитки или дыма сигареты (но не затягивайтесь, курение вредит вашему здоровью). На яхтах для контроля направления ветра используют **колдунчики**. Это такие тонкие полоски легкой ткани или даже нити, которые крепят на стоячий такелаж. Даже при самом легком дуновении колдунчики ожидают и принимаются за работу. К сожалению, ночью их не видно, поэтому продолжайте тренироваться с закрытыми глазами.

Кроме колдунчиков, яхтсменам помогает управлять яхтой определенное количество помощников – на самой яхте, на воде и на берегу.

Еще 40 лет назад из электронных новинок в распоряжении яхтсменов был только ручной анемометр для определения силы и направления ветра. Но уже в 1974 году на борту американской яхты "Courageous", успешно защитившей Кубок Америки, появился первый портативный бортовой компьютер. Прибор размещался в алюминиевом ящике весом 27 кг и питался от "батарейки" весом 127 кг. Его приходилось охлаждать водой. Начало 1980-х ознаменовалось появлением жидкокристаллических дисплеев. Они плохо читались при дневном свете, но хорошо выдавали показания ночью. Революция произошла в 1987 году с появлением первого портативного яхтенного прибора для определения координат. В ближайшие полвека ожидается полная компьютеризация управления яхтой. Надеемся, что до этого кошмара не доживем.

На борту яхты главным помощником штурмана является **компас**. Лет сто назад мы бы написали **магнитный компас**, поскольку других не было. Теперь же существуют еще **электронные** и **гироскопы**. Правда, далеко не на всех яхтах они имеются. Зато магнитный компас есть почти у всех. Без него редко кто обходится. Однако у магнитных компасов есть свои недостатки. Вместо того чтобы показывать нужный вам магнитный курс, магнитный компас всегда покажет вам компасный курс, что не одно и то же (обозначаются соответственно **МК** и **КК**).

Магнитный компас далеко не точный прибор. Он подвержен влиянию различных деталей яхты, обладающих магнетизмом. Например, киль, двигатель, цистерны, якоря и т.п. На практике, кроме киля, двигателя и других очевидных "возмутителей" магнитного спокойствия, на магнитную стрелку вашего компаса будут влиять слишком многие факторы, которые сложно предвидеть. Невероятно, но это может быть даже сыр. И как прикажете с этим влиянием бороться? Ну сыр можно съесть, а что же делать с килем, двигателем и прочим железом? Поэтому приходится штурманам составлять **таблицу девиации**, которая показывает погрешность компаса на том или ином **магнитном курсе**. С помощью этой таблицы, учитывающей все, что находится на борту, штурман вносит **поправку компаса**. К сожалению, стоит вам доесть сыр или переместить запасной якорь, как таблицу надо будет составлять заново.

Чтобы была возможность окончательно запутаться в показаниях компаса, на многих яхтах их держат сразу несколько. И не удивляйтесь, когда увидите, что компасы левого и правого бортов показывают разные курсы. Остается только добавить, что в полярных широтах магнитный компас вообще бесполезная вещь. Полюс находится так близко, что, куда стрелка ни покажет,

он как раз там и находится. И действительно, попробуйте показать пальцем в собственный дом издалика. Просто, не правда ли? А теперь подойдите к входной двери. И куда теперь показывать?

Но все это пустяки, по сравнению с **магнитными бурями**, которые **непредсказуемо искажают показания компаса**. Их приносит солнечный ветер, и люди мало что об этом знают.

Вот один курьезный случай. В походе за границу (в советские времена) кто-то из экипажа приобрел музыкальный центр. Коробку с покупкой счастливчик аккуратно разместил под палубой у мачты, чтобы электроника не замочла. Нужно ли говорить, что наш компас находился над палубой в том же месте? Выйдя в море, мы обнаружили, что компас врет больше программы "Время". Расследование показало наличие звуковых колонок в комплекте музыкального центра. Как известно, в колонках используются электромагниты. Выбрасывать покупку не стали, но записали ее подальше от компаса в корму.

Неплохо ведет себя **электронный компас**. Эта новомодная штукавина почему-то не обращает особого внимания на всякие магнитные бури и т.п. Подозреваем, что у электронного компаса связь с магнитным полюсом не магнитная, а магическая. Специалисты объясняют их точность наличием **датчиков магнитного потока (fluxgate sensors)**. И стоит электронный компас недорого, так что настоятельно вам его рекомендуем.

Совсем никакой связи с магнитным полюсом нет у **гироскопа**. Он устроен на использовании принципа "волчка" или "юлы" – помните такую детскую игрушку? Точность показаний гироскопа намного выше точности магнитного, хотя штука эта достаточно дорогая и хрупкая. Но без гироскопа не обойтись при оборудовании яхты спутниковой системой связи или телевидения, иначе антенна не удержит нужный спутник в поле зрения. В настоящее время появились **оптические гироскопы**. Как они устроены – страшная военная тайна, но они настолько компактны, что вскоре следует ожидать появления нового поколения карманных яхтенных гироскопов.

Появление яхтенных радиолокаторов (**радаров**) существенно упростило жизнь навигаторам. Особенно в условиях плохой видимости и зонах оживленного судоходства. Однако следует помнить, что сама яхта (если только ее корпус не стальной) плохо видна на чужом радаре, даже если несет специальный **радиолокационный отражатель**. Но полностью доверять радару нельзя. Например, пологий берег радар может вообще не заметить. Короче говоря, иногда радар действует, как жена в одесском анекдоте: **"Ты кому больше веришь – мне или своим бесстыжим глазам?"** Хорошо если ваши глаза могут видеть сквозь туман, а если нет? И кроме того, все эти электрические штуковины хороши до тех пор, пока не сядут питающие их батареи, аккумуляторы и т.п. А это происходит обычно тогда, когда портится погода, и ваша яхта оказывается возле каких-нибудь опасных скал.

Технический прогресс приносит нам всякие полезные новшества чуть ли не каждый день. Спутниковая навигация буквально ворвалась в жизнь моряков и кардинально изменила представления о работе штурмана. С таким прибором, как **GPS (Global Position System)**, определить свое место на планете, скорость и направление движения может даже ребенок. К чему теперь обычный **лаг** (прибор для определения скорости относительно поверхности воды) и **эхолот** (прибор для измерения глубины)? Зачем вести **прокладку** (работу по карте для обеспечения безопасного движения яхты), мучиться с **обсервацией** (определение места положения яхты по любым видимым ориентирам)? Появление в последние два десятилетия XX века электронных карт дало повод говорить о революции в штурманском деле.

Спору нет, современные навигационные приборы и системы намного упрощают жизнь яхтенному штурману. Но это только в том случае, если они работают безотказно. А ведь такого не бывает. Кроме того, вам следует знать, что система спутниковой навигации GPS, которая использует сеть американских спутников, настолько точна, что в нее **специально вводится погрешность** координат около 100 метров с целью обеспечить приоритет военным кораблям. Допустим, в океане сотня метров не имеет значения, а как быть у входа в незнакомый порт в тумане? Кроме того, эта погрешность все время меняется в неопределенную сторону произвольным образом, чтобы ее нельзя было учитывать. Такие скачки координат яхты отражаются на определении скорости яхты самим же GPS. Другими словами, доверять таким приборам можно, но с учетом возможных ошибок.

Такие неточности приводят зачастую к курьезам. Несколько раз мы наблюдали на экране плоттера, как курсор, обозначенный значком в виде яхты, "бороздил" ближайший берег. Хоро-



шо, если вы не имеете привычки полностью полагаться на показания приборов. Пойди докажи потом страховой компании, что ты ничего крепче чая даже не нюхал...

Рекламные статьи, убеждающие покупателей, что с GPS им теперь не нужны ни компас, ни лаг, – опасный трюк торгашей, преследующий погоню за прибылью. И недаром Специальные Правила Комитета по морским гонкам требуют обязательного наличия на борту яхты и лага, и эхолота. Чтобы окончательно отбросить сомнения, устройте такой тест. Установите GPS неподвижно и записывайте его показания. Окажется, что его координаты будут "плавать" больше, чем на сотню метров. При этом он покажет "скорость движения" 1–2 узла.

Кстати, ведущие мировые **фирмы-изготовители** яхтенных электронных приборов в инструкциях пользователям своей продукции четко указывают о необходимости классической прокладки традиционными способами. Так что облегчение работы штурмана яхты за счет электронных приборов весьма относительно, ведь никто не отменяет его обычную работу.

Недавно в продажу поступила полезная новинка – **фазируемый эхолот**, или, другими словами, прибор для измерения глубины, который одновременно показывает все, что находится впереди по курсу под некоторым углом (примерно на 20 градусов вниз и вперед). Благодаря этому теперь можно избежать посадки на мель или столкновения с рифами. Или увидеть рыбу прежде чем она увидит вас. Или найти канал для прохода на мелководье. Да мало ли что можно придумать, имея такую штуку. Но, если присмотреться к этому прибору внимательнее, окажется, что дальность его "взгляда" приблизительно в пять раз дальше глубины, на которой находится яхта. На практике это означает, что на глубине 10 метров такой эхолот показывает рельеф дна на 50 метров вперед. Много это или мало? При скорости яхты 5 узлов у вас будет целых 30 секунд для принятия решений, а при скорости 20 узлов – всего 7 секунд. Это конечно же лучше, чем ничего, но проблемы посадки на мель, пожалуй, кардинально не решает.

Безусловно, полезным изобретением последнего десятилетия является **погодный факс**. В принципе он ничем особенно не отличается от берегового собрата, но настроен он только на прием сообщений береговых метеостанций. Последние модели обходятся без бумаги – все сообщения отражаются на дисплее и хранятся в электронном виде.

Кроме различных приборов, помощниками судоводителям на борту яхты служат **морские карты, книги, таблицы и пособия**.

Самое лучшее представление о поверхности планеты Земля дает ее глобус. Но согласитесь, с глобусом совершенно неудобно работать на яхте. Поэтому навигаторы используют **морские карты**. Карта, в отличие от глобуса, плоская, и поэтому изображение земной поверхности на ней немного искажается. Морские карты составляют в так называемой **меркаторской проекции**. Если вы соберетесь путешествовать к полюсам Земли, вам придется пользоваться картами других проекций.

Морские карты бывают **генеральными** (мелкого масштаба – для морей или их частей), **путевыми** (среднего масштаба – для коротких морских путей и секторов побережья) и **планами** (крупного масштаба – для гаваней и подходов к ним). Карта содержит большой объем информации в виде условных обозначений и надписей. Различные морские ведомства разных стран издают свои карты, используя разнотипные условные обозначения. Судоводителей радует то, что на картах обычно печатают таблицу условных обозначений, так как запомнить все это невозможно. Так, в Великобритании издаются два основных типа карт: **Адмиралтейские** и **Ittgaу**. Какими из них пользоваться – дело вкуса. Лично мы предпочитаем **Ittgaу**, и их зеленый фон хорошо успокаивает нервы, и к тому же они водостойчивые. А если серьезно, то с ними возни меньше – не так часто надо корректировать. Да к сожалению, все морские карты необходимо периодически корректировать, особенно перед выходом. Для этого существуют **"Извещения мореплавателям"**. К Адмиралтейским картам такие "извещения" рассылаются еженедельно.

Морские карты СССР были просто замечательными. Недаром на них красовался гриф **"Для служебного пользования"**. К тому же они были на русском языке. Сегодня их корректировать некому и все они безнадежно устарели. Если вы хотите пользоваться в походе русскоязычными картами, то вам следует вначале проконсультироваться в своей страховой компании, будет ли возмещаться ущерб, когда выяснится, что карты были не британские. Уверен, если ваша страховая компания имеет опыт морского страхования, ответ вас не обрадует.

Работа с картой требует определенных навыков и знаний. В упрощенном виде это можно представить, как черчение карандашом **линии пути**, отображающей движение яхты по поверхности моря через неопределенные промежутки времени. При этом в момент очередного продолжения этой линии наносится **точка** местонахождения яхты. Точка на карте имеет свои координаты (**широту** и **долготу**).

На любой морской карте по краям нанесена шкала в градусах, которые разбиты на 60 минут каждый. Минуты в свою очередь разбиты на секунды (их тоже 60). Вертикальная шкала (слева и справа по краям карты) используется для определения широты (обозначается греческой буквой ϕ). В Северном полушарии и широта считается северной (обозначается знаком (+) и буквой N). В Южном полушарии и широта будет южной (обозначается знаком (-) и буквой S). Градусы широты отсчитывают от экватора, широта которого равна 0° к полюсам (от 0° до 90°).

Горизонтальная шкала (вверху и внизу карты) служит для определения долготы (обозначается буквой λ). Градусы долготы отсчитываются от нулевого меридиана (проходит через Гринвичскую лабораторию в Лондоне) в разные стороны (к востоку и западу) от 0° до 180° . Острову Врангеля "повезло": он лежит на широте 180° (как восточной, так и западной широты).

Из-за особенностей меркаторской проекции расстояние между двумя точками на карте (в милях) можно определять правильно только по вертикальной шкале. Для этого действия используется измеритель (из готовальни для черчения вполне сойдет). Ножки измерителя устанавливаются на нужные точки, а затем прикладываются полученный "шаг" к вертикальной шкале на карте. Остается подсчитать количество минут в "шаге". Одна минута по вертикальной шкале = одной морской миле (1853,2 метра).

Если точка определена теоретическим путем (штурманскими расчетами), то она называется "счислимой" и отображается на карте в треугольнике. При любом удобном случае штурману следует определять свою действительную точку. Делают это с помощью *обсервации*, то есть, пользуясь каким-либо методом, определяют пеленги (направление на какие-либо объекты, нанесенные на карту, – маяк, буй, здание и др.). Пеленгов должно быть минимум два. Тогда они, отображенные на карте, пересекутся в точке, которая и называется "действительная" и обводится кружком. Рядом с нанесенными на карту точками делается запись в виде простой дроби: в числителе указывается время определения точки, а в знаменателе *отсчет лага* (пройденное на этот момент расстояние).

Чаще всего "счислимая" и "действительная" точки не совпадают, поскольку ветер, течение, погрешности приборов и другие факторы (в том числе *навигационные ошибки и погрешности*) вносят неточности в штурманские расчеты. Разница между точками называется *невязкой*. Определяя "действительную" точку, штурман тоже может ошибаться. Поэтому следует перепроверяться. Для этого хорошо бы взять третий пеленг. И тогда от пересечения трех пеленгов вы получите не точку, а "треугольник погрешности". Еще можно сверить показания эхолота с глубинами на карте в полученной точке места. Если ваш эхолот не врет, а карта откорректирована, есть надежда, что показания эхолота совпадут со значениями глубин на карте.

Все это и называется *прокладка курса*. Даже в классе за удобным столом и при хорошем освещении навигационные задачи решаются непросто. В реальных условиях штурмана качает и кренит вместе с яхтой, штурманского стола не хватает для того, чтобы разложить карту как следует, а штурманская лампочка не дает достаточного освещения. Кроме того, время на раздумья ограничено, яхта продолжает двигаться. Что такое "навигационная ошибка" – известно из революционной песни о матросе Железняке, который возглавил восставший экипаж: "Он шел на Одессу, а вышел к Херсону". Невязка более ста миль. В морской практике слишком большая невязка делает обсервацию сомнительной. Но в случае с матросом Железняком невязка прежде всего ставит под сомнение его познания в навигации.

Не забудьте о *GPS*. Этот прибор тоже показывает штурману какую-то точку. Если у вас на яхте будет несколько приборов GPS, то и точек будет столько же. И все разные. Это как часы в доме – сколько часов, столько вариантов "точного" времени.

В хорошую погоду при плавании в пределах видимости берегов судоводители могут ограничиваться только *лоцманской проводкой*. Это немного похоже на автомобильную поездку с помощью карты автодорог и путеводаителя. Путеводителем для мореходов выступает *лоция*. Это такая толстая книга с дотошным описанием каждого камня, видимого с моря, здания, изгиба бе-



Штурманский стол на яхте в условиях качки – не самое лучшее место для решения навигационных задач. Виктор Лабусов занят прокладкой курса.



реговой линии и т.п. Беда только в том, что в море даже опытный яхтсмен легко ошибается при определении расстояний между объектами. Кроме того, участки берега могут быть очень схожи между собой. Даже знакомые воды могут преподнести сюрпризы, особенно ночью или в тумане. Поэтому на берегу и в море специальные службы устанавливают **огни** и **знаки**. В дополнение к лоции того или иного моря издается книга, где они подробно описаны и изображены на фотографиях. Эта книга так и называется – **"Огни и знаки"** (с добавлением названия моря). Игнорирование знаков чревато неприятными последствиями.

Штурману надо уметь читать карту и соотносить информацию с тем, что он видит вокруг себя. Доверяться только наблюдениям (пусть даже собственным) нельзя. Как не ошибиться в судовождении? Об этом можно долго писать, но проще всего назвать это одним словом – опыт. И за деньги эту штуку не купишь. Но и опыт без благоразумия немногого стоит. Приведем вам такой пример.

Излюбленным местом для дайвингистов в Южном полушарии является точка, расположенная на координате $\phi=41^{\circ} 01'S$; $\lambda=174^{\circ} 12' E$. Здесь в окружении живописных фиордов Новой Зеландии лежит на 30-метровой глубине замечательный пассажирский лайнер "Михаил Лермонтов". Нырляльщики любят фотографироваться на фоне его трубы с красными серпом и молотом. Один из авторов этих строк пять лет проработал на однотипном лайнере "Шота Руставели" и твердо уверен, что суда этой серии были одними из лучших пассажирских теплоходов СССР.

В субботу, 15 февраля 1986 года, в 15.00 "Михаил Лермонтов" отошел от причала живописного порта Пиктон. Задача капитана и лоцмана состояла в том, чтобы показать пассажирам красоты фиордов. Небольшая компания австралийцев играла на открытой палубе в бридж, попивая виски. Один из них, некто Генри Вилкенс, будучи яхтенным капитаном, комментировал маневры судна. Вначале он восторгался умением офицеров на мостике. Но чуть позже он обратил внимание своих собеседников на **буруны** впереди по левому борту: **"Любой моряк скажет вам, что белая вода означает опасность"**. Еще раз, посмотрев вперед, он добавил: **"Если они не зацепят эту скалу, я съем свою шляпу"**.

Через три минуты (в 17.37), стало ясно, что шляпа останется цела. Чего нельзя было сказать о пассажирском лайнере, на борту которого находились 550 пассажиров и 300 членов экипажа. Уже в 22.49 "Михаил Лермонтов" поступил в полное распоряжение любителей дайвинга. Это им ничего не стоило. Судно стоимостью под сотню миллионов долларов ушло под воду в результате одной-единственной команды лоцмана: **"10 градусов влево"**, после чего теплоход направился между скалистым берегом и ограждающим его знаком. Вахтенный офицер, проложивший до этого безопасный курс, обеспокоился: **"Мастер, зачем нам так близко прижиматься к берегу?"**. Но был успокоен ответом знатока местных вод: **"Нет никаких причин для беспокойства, здесь достаточно глубоко"**.

Вам будет полезно помнить, что лоцман не несет никакой ответственности за безопасность судна. Она целиком лежит на капитане.

Знаками называются специально установленные (на берегу или в море) сооружения для мореплавателей. Все знаки (от мощных маяков до простых буев) наносят на карту. Знаки днем отличают **по внешнему виду**, а ночью –

Навигационные знаки днем отличают по внешнему виду, а ночью – по цвету и характеристике огня. На фото хорошо видна опасность, которую ограждает данный знак.



по цвету и характеристике огня, если они его имеют. Бывают не освещаемые ночью знаки. Для яхты встречи в море с такими знаками, мягко говоря, нежелательны. Некоторые знаки снабжены звуковыми устройствами (*наутофон, горн, свисток, колокол* и т.п.). Тогда их хорошо слышно в тумане.

Характеристики *огней* указаны на картах в сокращенном виде, а полное их описание можно найти только в книге "Огни и знаки". Главной характеристикой любого навигационного огня является *период* его сигналов. Период отсчитывается от начала одной серии вспышек до начала другой. Чтобы не ошибиться, считайте не меньше трех циклов. Кто не умеет отсчитывать секунды в уме, должен делать это с секундомером в руке. Цвета огней обычно бывают: *белый, красный, зеленый и желтый*. Но также возможны *пурпурный, голубой и оранжевый*. Огонь, который виден со всех сторон, называется *круговым*, в отличие от *секторных*, которые видны только с определенных направлений. Секторные огни очень удобны для соблюдения яхтой требуемого курса. Например, на входе в какой-нибудь порт вы должны будете видеть огонь маяка только тогда, когда идете правильным курсом – по *фарватеру*. При отклонении от фарватера огонь *"закрывается"*. После возвращения на безопасный курс огонь *"открывается"* вновь.

Но и этого бывает недостаточно для обеспечения *проводки* судов. Тогда ставят *створные знаки*. Работают они в паре. *Передний* створный знак расположен ниже, чем *задний*. Если рулевой выдерживает требуемый курс, то знаки видны один над другим на одной вертикали. При отклонении от курса знаки начинают *"расходиться"*.

До 1976 года каждая морская держава создавала свои системы ограждения морских опасностей. Но теперь их осталось только две. Систему *"А"* используют в Европе, Индии, Австралии и частично в Азии. Страны Северной и Южной Америки и частично Азии пользуются системой *"Б"*. Система *"Б"* несколько проще – в ней приняты два вида знаков ограждения фарватера. Знаки левой стороны окрашиваются в красный цвет и имеют такой же огонь. Знаки правой стороны – зеленые. Система *"А"* сочетает в себе элементы системы *"Б"* и дополнительно использует установку ограждающих опасности знаков с четырех основных сторон света.

Для работы с огнями и знаками штурман яхты пользуется *биноклем* и *ручным пеленгатором*. Бинокли более чем 7-кратного увеличения на яхте не применяются из-за качки. Бинокль должен иметь ремешок, который всегда следует надевать на шею (если только вы не используете "разовые" бинокли). Слишком большой и тяжелый бинокль будет затруднять наблюдение. Постарайтесь иметь на борту яхтенный бинокль – он "облит" резиной и меньше страдает от неизбежной сырости и ударов. Замечательная вещь также *прибор ночного видения*. Но и хороший бинокль с просветленной оптикой намного облегчает наблюдение в темноте.

Яхтенный пеленгатор может быть различной конструкции, но его предназначение всегда одно и то же – направив его прицел на требуемый объект, вы должны увидеть на его шкале пеленг в градусах. Современные электронные пеленгаторы значительно упрощают эту процедуру. Найдя на карте объект наблюдения, вы сможете проложить линию определенного пеленга, на которой находится и ваша яхта. Если есть возможность запеленговать еще какой-то объект, то на пересечении двух пеленгов вы получите точку своего местонахождения. Тщательность наблюдений гарантирует точность *обсервации по пеленгам*. С помощью пеленгатора можно добывать и другие полезные сведения. Например, можно *"взять пеленг"* собственной *кильватерной струи* и определить затем *угол дрейфа* яхты. При расхождении со встречным судном можно определить, насколько безопасно вы себя можете чувствовать. Если *"пеленг меняется"*, и быстро, то все хорошо. Но если *"пеленг не меняется"*, то надо что-то предпринимать, иначе столкновения не миновать.

При управлении яхтой приходится учитывать *направление и скорость действующих течений, приливы и отливы*. В некоторых водах, например у коралловых рифов, колебания уровня воды могут преобразовать видимую картину поверхности моря до неузнаваемости. А скорость течений иногда может превышать максимальную скорость, на которую способна ваша яхта. Сведения о приливах и отливах в конкретном районе плавания можно найти в *атласе приливов*. Кроме морских навигационных карт существуют различные *справочные карты*. Их назначение понятно из названий. Например, *карта часовых поясов, карта звездного неба, карта течений, карта грунтов* и т.п. При практическом использовании всех карт, книг и справочных пособий необходимо обращать внимание на их возраст и дату последней коррекции. Эти показатели определяют *степень доверия* к карте (альбому, лоции и т.д.).

Оказавшись в море на яхте, приходится считаться с другими участниками процесса судоходства. Первая попытка навести порядок на море предпринималась еще в своде законов на острове Родос в IV веке до нашей эры. Позднее правила устанавливались разными государствами, кому как хотелось. С 1837 года Россия ввела *"Правила для плавания казенных и частных паро-*





В море приходится считаться со всеми участниками процесса судоходства. Парусные яхты имеют преимущество дороги перед моторными судами.

ходов во всех проходах и реках Российской империи". Первые международные правила были приняты в 1848 году. В данный момент действуют правила Международной Морской организации (ИМО) "Международные правила предупреждения столкновений судов" (МППСС-72).

Главное назначение этих правил – *"...регламентация действий судов, находящихся на видимости, в звуковом или радиолокационном контакте, на таком расстоянии и так расположенных относительно друг друга, что при дальнейшем сокращении расстояния может возникнуть опасность столкновения"*.

Во всех случаях, кроме абордажного боя, следует пользоваться этими правилами. Как все другие правила, МППСС-72 слишком скучные, чтобы изучать их. Пока что достаточно знать, что эти правила распространяются на все, что передвигается по воде под управлением людей (включая гидросамолеты), независимо от национальной принадлежности, размеров и технической оснащённости. Однако государствам разрешается устанавливать свои особые правила в отдельных районах. Например, Турция ввела *"Правила плавания в проливе Босфор"*.

Написаны Правила явно под диктовку страховых компаний. Иначе объяснить их содержание невозможно. Вот яркий пример.

П р а в и л о 2 – Ответственность.

А) Ничто в настоящих Правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

В) При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и опасность столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызывать необходимость отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности.

Другими словами, Правила прозрачно намекают на необходимость в первую очередь руководствоваться *хорошей морской практикой*.

А теперь приготовьтесь смеяться. Представьте себе, что Правила дорожного движения написаны только на тот случай, когда на дороге встречаются только два автомобиля. Смешно? А вот МППСС-72 написаны именно таким образом. При встрече трех и более судов судоводите-

лям *"требуется отступить от Правил..."!* Хватит смеяться, теперь приготовьтесь плакать: *"Судоводитель обязан учитывать особенности каждого отдельного случая, и когда станет ясно, что формальное выполнение МППСС неизбежно ведет к столкновению или другой непосредственной опасности, отступление от МППСС становится его обязанностью"*. Это была цитата из официального учебника для судоводителей. В переводе на нормальный русский язык это означает: *"правила создаются для того, чтобы их нарушать"*.

Но поскольку сталкиваться в море никому не хочется и без всяких правил, судоводители веками наработывали неписанный свод законов, именуемый *"хорошей морской практикой"*. Для яхтсменов эти требования годятся на все случаи жизни, кроме парусных регат. В условиях толчеи на дистанции и стремления прийти к финишу первым любой ценой трезвый расчет отстывает. Единственное, что поддерживает порядок на дистанции во время гонки, – угроза дисквалификации. Поэтому во время гонки вступают в действия *"Международные Правила Парусных Соревнований" (МППС)*. Но поскольку обеспечить чистоту дистанции можно разве что на Олимпийских играх, то для участников гонки действуют только МППС, а при встрече с судами (или яхтами, не участвующими в гонке) гонщики одновременно подпадают под действие МППСС-72.

Находясь в походе на яхте, всегда помните, что ваша безопасность зависит по большей части только от соблюдения вахтенным начальником требований хорошей морской практики. Приведем *примеры нарушений хорошей морской практики*:

- сближение с другим судном на близкое расстояние без учета влияния сил ветра и явления присасывания;
- несоблюдение предосторожности при обходе судов, стоящих на якоре;
- постановка на якорь без учета возможности навала на соседние суда (яхты).

Исключением из всех правил является только судно, *"лишенное возможности управляться"*. Такое вероятно при поломке руля или двигателя, дрейфе в штормовую погоду. Кстати, моторная яхта превращается в *судно, лишенное возможности управляться*, сразу же после остановки двигателей. А вот парусная яхта в состоянии управляться в любом случае, вопрос только в том, насколько эффективно.

Супруги Смитон отправились из Австралии в Англию на яхте "Тзу Ханг" маршрутом через Тихий и Атлантический океаны, причем с огибанием мыса Горн. Еще за 900 миль до подхода к проливу Магеллана гигантская волна опрокинула 13-метровую яхту "через нос". Обе мачты были поломаны, а двигатель залит водой. При этом жену, управлявшую яхтой, смыло за борт, порвав страховочный ливень. Тем не менее они смогли добраться своим ходом к берегам Чили под аварийной мачтой, сооруженной ими из обломков рангоута. Поставив новые мачты, супруги продолжили вояж, причем по тому же маршруту, хотя местные яхтсмены настоятельно рекомендовали им сократить путь и пройти Панамским каналом.

Однако австралийцы не могли лишиться себя удовольствия полюбоваться заснеженными вершинами Анд. Короче, они снова направились к мысу Горн. Вы уже догадались, что история повторилась. И опять обе мачты были поломаны при опрокидывании яхты. И опять они соорудили аварийную мачту из обломков, на этот раз пришли в Вальпараисо.

Отдайте должное мужеству и умению австралийцев, но примите к сведению, что только на парусной яхте можно идти своим ходом на значительные расстояния после любой аварии, лишь бы она не утонула. Моторная яхта на такие подвиги не способна.

Судоводитель должен быть всегда готов отреагировать на внезапные, неразумные и неосторожные действия встречного судна. Проще всего отвернуть в сторону (если есть куда). По Правилам встречные суда должны *расходиться левыми бортами* друг к другу. Хорошо об этом сказано в русской морской поговорке: *"чтоб вернуться в родной порт, береги свой правый борт"*.

Ночью и в условиях плохой видимости суда, стоящие на якоре, выставляют *якорный огонь (белый круговой)*. Все движущиеся суда обязаны нести *ходовые огни*, благодаря которым видно, какое это судно и направление его движения. Ходовые огни устроены таким образом, что каждый из них освещает сектор, равный 120°. В дополнение к обязательному минимуму огней, зажигают огни, дающие информацию о длине судна, его назначении и его занятии в данный момент. Так, по ходовым огням можно определить: торговое это судно или рыбак, парусное или с механическим двигателем. Если рыбак, то ловит ли он в данный момент рыбу. Если ловит, то с какого борта у него находится трал и какой этот трал длины.



Даже маленькая яхта обязана нести **красный огонь с левого борта, зеленый с правого**, а на корме **белый (гакабортный) огонь**. Чтобы легче было запомнить расположение основных ходовых огней, существует правило: **"красный огонь расположен со стороны сердца"**. Правило действует лишь для тех людей, у которых одно сердце, которое находится в левом боку. На правом борту несут **зеленый бортовой огонь**, а на корме – **белый гакабортный**.

Но главное, что всех интересует, направляется встречное судно в вашу сторону или нет. Кроме того, при изменении курса положение ходовых огней также изменяется, и наблюдатель может понимать, какой маневр предпринимается.

При хорошей погоде хождение на яхте ночью потрясающее. Пространство раздвигается и становится безграничным. Определение расстояний до видимых предметов, а это чаще всего огни, похоже на попытку определить, какая звезда на небе к нам ближе. Волны шумят, как и днем, но видны только их шапки из белоснежной пены. При безоблачной погоде чувствуешь себя как в планетарии. Хорошо, когда светит луна. Она не только украшает пейзаж лунной дорожкой, но и довольно неплохо освещает окружающее пространство.

Все осветительные приборы должны быть выключены, чтобы не затруднять наблюдение. Только дисплеи навигационных приборов слабо мерцают. Штурманский стол освещается слабой лампой красного цвета, чтобы не ослеплять навигатора.

Часто ночью начинает мерцать что-то вроде береговой черты, плавающих бревен, неоsvещенных буев и прочая чертовщина. В большинстве случаев вы так и не узнаете никогда, было это на самом деле или вам показалось, если только не наткнетесь на свой мираж.



Хождение ночью оставляет потрясающие впечатления, однако требует особого внимания. Александр Киричук во время "собачьей вахты".

Опытные яхтсмены ночью держат под рукой **переносной прожектор**. Это незаменимая вещь, когда нужно осветить собственные паруса, чтобы обратить на себя внимание встречного судна. Ночью яхта не такой заметный предмет, как днем. Если прожектор почему-то не работает, то остается только зажечь красный **фальшфейер**.

Плохо, если к темноте добавляется еще и туман. Тогда уже совсем скучно и неинтересно, хочется на берег к маме. Яхтсмены в таких случаях разгоняют тоску с помощью **туманного горна**. В него приходится дуть, пока туман не рассеется. Иногда туман рассеивается и без помощи горна, но это кому как повезет.

Если ночью в море вам встретится **судно без огней**, то это может быть: военное судно (светомаскировка – военные обожают такие вещи); парусная яхта (тоже светомаскировка, применяемая некоторыми яхтсменами в гонках); пиратское судно (готовьтесь к абордажному бою), контрабандисты (работа у них такая); "Летучий голландец" (наименее опасный из всего перечисленного). В любом случае держитесь от такого объекта подальше.

Большие торговые суда не имеют возможности резко менять свой курс, поэтому с ними лучше договариваться о расхождении по радиции (на то она и существует).

Понаблюдаем за экипажем в ночных условиях.

- Наблюдаю зеленый огонь слева по курсу!
- Продолжай наблюдение.
- Теперь вижу зеленый и красный. Мы у них прямо на курсе.
- Свети на паруса, кажется, они нас не видят.
- Пеленг не меняется!
- Право на борт десять градусов!
- Пеленг не меняется!
- Еще увалиться на десять градусов!
- Зеленый огонь закрывается! Вижу только красный!
- Расходимся левыми бортами. Вернуться на курс!



Вот такая нервотрепка преследует ночное хождение в море. Но это все еще цветочки. Ягодки впереди. Настоящие опасности таит в себе штормовая погода. Управление яхтой в штормовую погоду в корне отличается от обычного плавания. Тут уж, как говорится: **"Не до жиру, быть бы живу"**. На время шторма приходится забыть обо всем, что не касается безопасности. Вот почему суеверные моряки никогда не определяют оставшуюся часть пути в единицах времени, а только мерой длины. Уважающий себя капитан не скажет: **"Через четыре часа будем в порту"**. Скорее вы услышите: **"Осталось тридцать миль пути"**. Шторм на море не такое частое событие, как может показаться. Но запоминается надолго.

Кадет предстал перед зоркими очами старого морского капитана. Экзаменуя его, капитан спросил:

- Ну-с, молодой человек, что вы предпримите, если шторм внезапно ударит с правого борта?
- Брошу якорь, сэр.
- А если другой шторм настигнет корабль с кормы?
- Брошу второй якорь, сэр.
- А если чудовищный шторм разразится впереди?
- Брошу еще один якорь, сэр.
- Минутку, минутку, молодой человек! – остановил его капитан. - А откуда вы наберете столько якорей?
- Оттуда же, сэр, откуда вы наберете столько штормов.

Чаще всего яхтсменов подстерегает **шквал**. Шквал налетает внезапно и сразу в полную силу. Прозевав шквал, можно остаться без парусов и даже без мачты. Моторной яхте шквал особой угрозы не представляет, поскольку проходит, не успев развести большой волны. Часто шквал сопровождается проливным дождем, громом и молнией. Все это, вместе взятое, называют **грозой**. Скорость ветра при шквале обычно 20–30 м/сек, иногда бывает и до 70 м/сек, что создает реальную опасность, но только тем парусным яхтам, на которых встречать шквал не готовились. Строго говоря, никакой ветер сам по себе угрозы для яхт не представляет. Большинство неприятностей в море приносят **волны**. Что мы о них знаем?

Многие думают, что волны передвигаются по поверхности моря. Но это не так. Обратите внимание, что быстро бегущие волны вовсе не увлекают с собой этот предмет, а лишь мерно качают его вверх и вниз. Море волнуется совершенно так же, как **"волнуется нива"**: колосья не изменяют своего места на поле, каждый колос лишь немного откачивается вперед, чтобы затем снова стать прямо, – а между тем вы видите, как по полю бегут одна за другой волны. Это бегит **форма движения**, а не сами колосья. Этим морские волны отличаются от тех песчаных волн, которыми ветер бороздит пустыни и прибрежные местности, или от снежных волн в степи: здесь волнообразные холмы песка или снега реально перемещаются, а не движется лишь форма их, как на море.

Многих поэтов, художников и других эпатированных творческих деятелей суровая красота бушующего моря вдохновляет на создание величественных произведений. И тогда появляются лихие строчки: **"...а нам не страшен ни вал девятый, ни холод вечной мерзлоты..."**, – или что-то такое, что видят моряки-патриоты из группы "Аквариум":

*"Когда матросы падают в море, они помнят родную страну.
У капитанов есть мостик, и им легче идти ко дну.
Но даже, если взобраться на мачту,
став ближе к Полярной звезде,
все, что может спасти морехода, – это
немного солнца в холодной воде".*

Однако лично нас вид бушующих волн заставляет вспомнить самые неприятные минуты в жизни. И это потому, что избежать губительного воздействия морских волн можно только двумя способами. Первый – опуститься под воду, что могут себе позволить подводные лодки, но не яхты. Второй – подняться в воздух, что возможно для гидросамолетов и чаек, но отнюдь не для яхтсменов. Выходит, что любители яхтинга к волнам приговорены пожизненно. И тут ничего не поделаешь. Раньше бытовало мнение, что масло, вылитое на поверхность воды, утихомиривает штормовые волны. Должны вас разочаровать: к сожалению, это не так. То есть теоретически вроде бы должно успокаивать, но на практике этого не получается.





Штиль превращает поверхность воды в зеркало.

Волны на поверхности моря появляются по нескольким причинам. Например, из-за землетрясений. И тогда их называют **цунами**. Такие волны возникают в толще воды и распространяются со скоростью раз в десять быстрее обычных морских волн. На поверхности моря вы цунами и не заметите, они становятся опасны у берега, вырастая в многометровые валы и сметая все на своем пути. В большинстве случаев о приближении цунами мореплавателей извещают заранее и достаточно выйти в открытое море, чтобы избежать с ними встречи. Бывают еще **волны приливные** и **барические (сейши)**, но не о них речь.

В зависимости от рельефа дна цунами могут подниматься на мелководье до высоты 30 метров, как это случилось в 1992 году у порта Хоккайдо. Цунами в океане невозможно заметить с самолета как раз потому, что на больших глубинах высота их волн достигает не более 30 сантиметров. Трагедия декабря 2004 года, послужившая причиной массовой

гибели прибрежных жителей, практически не коснулась яхтсменов, кто находился на пути цунами. Даже те яхты, что находились на якорных стоянках, остались целы. А вот кто пострадал, так это яхты у причалов. Главная причина появления обычных волн – это движение воздуха. Будем называть вещи своими именами и посмотрим правде в лицо. Да-да, это любимый всеми яхтсменами **ветер**, без которого они просто жить не могут. Это именно он предательски создает **волны**. Недаром английская пословица утверждает: **"Не может быть плохой погоды, когда ветра нет"**, а русская морская пословица гласит: **"Не море топит корабли, а ветра"**. Приходится признать, что любители парусов получают заслуженное. Непонятно, за что только страдают владельцы моторных яхт?

Но что ни говори, а яхтсменов всех времен и народов погода интересует постоянно. Было бы смешно, если бы мы порекомендовали вам подробно изучить **метеорологию**. Точность этой науки общеизвестна и для практических целей управления яхтой никак не годится. Хороший помощник для моряков – **барометр**: резкое падение атмосферного давления требует повышения бдительности.

Наш замечательный соотечественник, достойный во всех отношениях человек и настоящий моряк, Виктор Конецкий в своем рассказе "Вчерашние заботы" тонко подметил: "В журнале "Отчизна" недавно вычитал и такую информацию по гидрометеорологии: "Ослы ревут – к ветру", "Овцы стучаются лбами – к сильному ветру", "Пауки собираются группами – к сухой погоде", "Мухи гудят – к дождю"... Таким образом, если имеешь журнал "Отчизна", осла, пару овец, группу пауков, десяток мух, то никакое неприятное явление погоды тебя не застанет врасплох".

Моряки, веками ходившие под парусами, внимательнейшим образом изучали погодные явления и передавали из поколения в поколение свой опыт. Для облегчения запоминания такая информация излагалась в виде рифмованных фраз или четверостиший. Такой фольклор оставили нам в наследство и русские моряки. Приведем примеры некоторых таких выражений, общеизвестных в среде русскоговорящих яхтсменов:

"Если солнце красно к вечеру – моряку бояться нечего".

Или:

"Солнце красно поутру – моряку не по нутру".

Такие выражения легко запоминаются и сразу приходят в море на ум, когда видишь нечто подобное. Нетрудно запомнить и незамысловатые стишки:

"Ходят чайки по песку – моряку сулят тоску. И пока не сядут в воду, штормовую жди погоду...";

"Если тучи гроздятся в виде башен или скал, скоро ливни разразятся, налетит жестокий шквал..."

Или такие:

"Барашки по небу бегут иль небо метлами метут, когда рангоут твой высок, оставь лишь марсели и фок!"

На практике моряков парусных судов всегда интересовала взаимосвязь между силой ветра и высотой создаваемых им волн. Поэтому в 1806 году английский военный гидрограф и картограф контр-адмирал **Фрэнсис Бофорт** изобрел таблицу, позднее названную *"шкалой Бофорта"*. Пользуясь этим практическим пособием, любой вахтенный помощник, глядя на волны, мог без труда определить, какие из парусов можно оставить, а какие убрать. С тех пор менялись конструкции парусников и их парусного вооружения, материал парусов, их форма и многое другое. Но союз ветра и волн остался нерушимым. Последующие поколения совершенствовали шкалу Бофорта применительно к новым условиям, но суть ее осталась неизменной. Ее совершенно несложно запомнить и удобно применять в повседневной жизни и не только в море, но и на берегу.

Бофорт разбил все возможные проявления ветра на **12 "баллов"**. Полное отсутствие ветра – *"штиль"* он принял за ноль. Понятно, что и волны при этом не должно быть, вода имеет зеркальную поверхность. В реальной жизни могут наблюдаться волны и в штиль, но это так называемая *"зыбь"*, то есть либо остатки недавно затихшего ветра, либо отголоски где-то за горизонтом еще *"работающего"*. Паруса в штиль отлично служат лишь для создания тени. Только двигатель способен придать движение вашей яхте. И тогда вы сами можете создавать волны, рассекая поверхность моря. Это самая приятная разновидность волн, которые встречаются в природе! И тогда пассажиры яхты, отведав любимого напитка, споют вам вместе с Андреем Макаревичем:

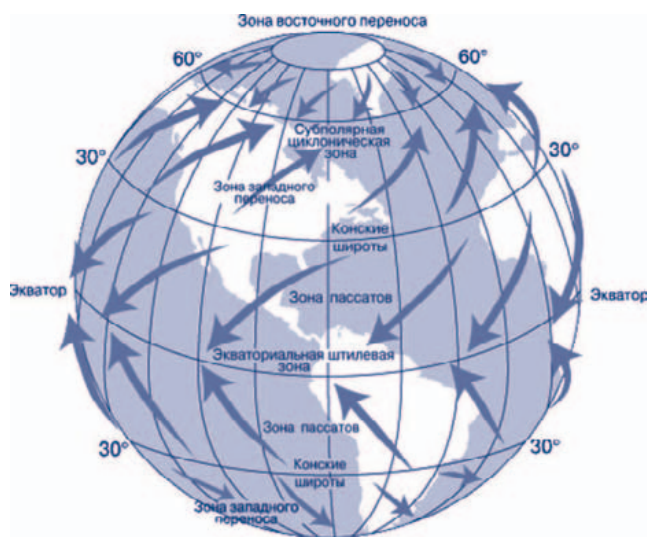
*"Напрасно нас бурей пугали,
Вам скажет любой моряк,
Что бури бояться вам стоит едва ли,
В сущности, буря – пустяк.
В бурю лишь крепче руки,
И парус поможет, и киль.
Гораздо трудней не свихнуться со скуки
И выдержать полный штиль..."*

Кстати, штиль может длиться довольно долго. В экваториальных широтах есть пояса, где штилевая погода сохраняется месяцами. Обойти эти районы при плавании, например, из Европы в Южную Америку не представляется возможным. Большинство перевозимых парусниками лошадей не выдерживали пытки жарой и жаждой и погибали в этих местах. И тогда их выбрасывали за борт. Эти широты до сих пор сохранили название *"конские"*.

Погода от одного до трех баллов ветра по шкале Бофорта радует любителей отдыха под парусами. Яхтсмены называют ее *"катальной"*. Поскольку подавляющее число прогулок под парусами вдоль берега совершаются именно в такую погоду, у многих непосвященных складывается ошибочное мнение, что это и есть хождение на яхте. Яхты любых размеров и конструкций передвигаются под полными парусами с легким приятным креном, ветер (до 5 м/с) освежает лицо и развеивает флаги. На волну при этом можно не обращать внимания. Рыбь на воде уже есть, но это никого еще не беспокоит, поскольку высота волн не превышает полуметра. Управлять яхтой легко и приятно. Это праздник жизни.

Увы, все хорошее когда-нибудь заканчивается. Ветер в четыре балла (до 8,0 м/с) продолжает радовать только обладателей больших яхт. Волну уже нельзя не заметить (около метра), поскольку появляются *"барашки"*, а небольшие яхты получают качку, которая быстро выявляет первых жертв морской болезни.

Ветровые волны имеют **высоту, длину, ширину, период (частоту)** и, что нам очень важно помнить, **форму**. Высотой волны считают расстояние по вертикали от ее **подошвы** (самой низкой точки впадины) до вершины **гребня** (высшая точка волны). При одинаковой силе ветра высота волн в разных водоемах далеко не одинаковая. Чем глубже море, чем обширнее его поверхность, чем меньше на нем островов и мелей, мешающих беспрепятственному движению водных масс и ветра, тем волны больше. При этом некоторое значение имеет и соленость воды, вернее, ее **плотность**. Соленая вода тяжелее пресной и менее поддается усилиям ветра, чем пресная. Поэтому, чем солонее вода, тем волны ниже. Вот почему при равных площадях озера бывают более бурными, чем морские бухты, отделенные от моря скалами и песчаными банками. На нашем



Карта ветровых поясов нашей планеты.



Каспийском море волны гораздо мельче, чем в обширном Средиземном море, а в последнем они опять-таки значительно мельче, чем в Атлантическом океане. В свою очередь, атлантические волны никогда не вырастают до таких гигантских размеров, которые устрашают мореплавателей Антарктического океана, свободно раскинувшегося на огромном пространстве Южного полушария.

В открытом море яхтсмены видят волны с палубы яхты, которая расположена у самой поверхности воды. При этом палуба кренится и качается. В некоторые моменты этого волнующего (или волнительного?) процесса наблюдатель оказывается расположенным, что называется, "лицом к лицу" с волной. И тогда перед глазами предстает боковая поверхность волны, принимаемая некоторыми за ее высоту. При небольших волнах разница невелика, но в приличный шторм пара-тройка метров может прибавиться. Отсюда некоторые преувеличения размеров волн. Однако волны и без преувеличений способны впечатлить любого зрителя, особенно в первых рядах партера, то есть на борту яхты.

Самая высокая зарегистрированная морская волна имела высоту 34 метра от подошвы до гребня. Ее измерили с корабля, шедшего из Манилы на Филиппинах в американский город Сан-Диего в ночь с 6 на 7 февраля 1933 года. В это время бушевал ураган, скорость которого достигала 126 километров в час.

До сих пор мы говорили о высоте волн и еще ничего не сказали об их *длине*, т.е. о расстоянии между гребнями (или между долинами) двух соседних волн. Чем выше волны, тем больше их ширина, и существует довольно простое соотношение между этими двумя величинами; а именно – ширина примерно в 30–40 раз более высоты. Например, волны шестиметровой высоты достигают 200 метров в ширину.

Длина волн имеет огромное практическое значение для управления яхтой. Если волны обычной формы, то рулевой имеет возможность преодолеть их, "*отыгрываясь на волне*". Другими словами, при подъеме на волну рулевой будет вести яхту под углом, а спускаться с волны будет по прямой. Такая тактика позволяет избегать неприятных воздействий волн при движении против волны и ветра, так называемый на яхтенном сленге "*мордотык*". При попутном движении яхта получает поддержку волны до тех пор, пока высота волн не сравняется с длиной яхты, а длина волн не превысит ее длину. Тогда возникает опасность опрокидывания яхты "*через нос*". Движение яхты вдоль больших волн также создает угрозу опрокидывания, если яхта, спускаясь с волны, зачерпнет воду подветренным бортом.

Избегая ненужных подробностей, отметим, что волне трудно "угодить". Как ни старайся, а неизбежно какой-то особо вредный водяной вал окатит яхту, да так, что мало не покажется. Такие зловредные волны из-за *необычной формы* называют *неправильными*. Все причины их возникновения одному Богу известны. Нам же известно, что такие волны образуются, например, когда течение и ветер встречные. В таком случае возникают *вертикальные* волны, похожие на стены. Такие волны обрушиваются на яхту, и рулевой бессилен избежать этого. Подобное явление часто возникает в регионах сильных приливно-отливных течений. Неприятной формы волнение образуется и тогда, когда волны действующего в данной акватории ветра складываются с зыбью "*чужого шторма*", бушующего где-то за горизонтом. Тогда волны разных направлений складываются в хаотические валы и могут быть даже направлены против ветра, что, согласитесь, противоестественно и отвратительно.

Окончательно проявляют себя с отрицательной стороны волны под конец своей жизни – у берега. Подходя к берегу, волны образуют *буруны* двух типов – ныряющие и скользящие. *Ныряющие* буруны характерны для волн, зародившихся в удалении от берега; они имеют вогнутый фронт, их гребень нависает и обрушивается как водопад. *Скользящие* буруны не образуют вогнутого фронта, и снижение волны происходит постепенно. В обоих случаях волна накатывается на берег, а затем откатывается обратно. Ныряющие буруны доставляют удовольствие любителям серфинга, но яхтсменам они ни к чему.

Попадая на глубины меньшие, чем половина их длины, волны вырастают и превращаются в наклонные валы с обрушивающимися вниз гребнями. Короче говоря, превращаются в *прибойные волны*. Волны тихоокеанского *прибоя* на гавайских пляжах в норме достигают 9–11 метров высоты, а зафиксированный рекорд – 17 метров! Но не так страшна их высота, как *форма*. Обрушивающиеся гребни несут горе мореходам.

Штормовые волны, порожденные ураганами (тропическими циклонами), самые страшные из всех волн. Неоднократно подобные волны обрушивались на побережье в вершинной части Бенгальского залива, где волны в 1737 году привели к гибели примерно 300 тысяч человек. Всех



этих ужасов можно избежать, если грамотно подойти к составлению и проработке маршрута. И тогда вам от волн достанутся только самые приятные их составляющие: **шум** и **цвет**.

Трагическая история произошла в Атлантике 4 декабря 2002 года. Два родных брата – яхтсмены из Великобритании составляли экипаж яхты "Таутазимут" в трансатлантической гонке для любителей, которая проводилась уже в 17-й раз. Младшего из них, 47-летнего полицейского из английского графства Кент Филиппа, смыла с борта яхты огромная волна между Канарскими островами и Сент-Винсентом, почти в самом центре Атлантики. Погиб он почти мгновенно в результате сердечного приступа. Старший брат, 52-летний Дэвид, сумел поймать уже бездыханного Филиппа, положить в небольшую надувную лодку за яхтой, но не смог его на яхту втащить – яхту развернуло лагом к волне и стало заливать водой. Чтобы привести опасно накренившуюся яхту в вертикальное положение, Хитчкок перерезал канат, соединявший ее с лодкой. Никто не смог в штормовую погоду подойти ни к его яхте, ни к лодке, в которой находилось тело брата.

Из практического опыта следует, что в штормовую погоду следует держаться подальше от берега и стараться уйти на глубины свыше 20 метров. В этом случае яхте грозит наименьшая опасность. Старая русская поговорка справедливо утверждает: **"Лучше на берегу у моря, чем в море у берега"**. Если условия позволяют, то можно лечь в **дрейф**, поставив яхту на **плавучий якорь**. Его можно закрепить за кормой, но при особо крупных волнах, которые рекомендуется встречать носом, плавучий якорь следует отдавать там же, где обычный. Яхта лежит в дрейфе без парусов либо с небольшим **штормовым стакселем** или **триселем**, чтобы обеспечить нужный угол разворота к волне.

Управление яхтой в шторм – искусство, за которое человечество заплатило высокую цену. Об этом написано много книг и учебников. Одна из них, изданная на русском языке, может вам пригодиться. Это замечательная книга **"Под парусом в шторм"** **Конрада Колса**. Позволим себе привести цитату из отзыва председателя Королевского яхт-клуба Англии об этой книге:

"Что касается меня, то, хотя мне приходилось попадать в крепкое "дутье", я вовсе не коллекционер штормов. Я испытал страшные минуты, когда судно швыряет на борт, топ мачты уходит в воду, стаксель рвется с треском, похожим на пушечный выстрел, и через секунду остается несколько клочков оборванной парусины, но все это – ничто по сравнению с тем богатым опытом, который описан на страницах этой книги. Я думаю, что если читатель усвоит все изложенные знания и научится применять их на практике, то он сможет сказать вслед за Конрадом: "Да, я любил море, жил на море и покинул его, так и не увидев, как высокий рангоут со всеми мачтами, реями и паутиной снастей летит за борт". Для многих из нас это также может быть венцом желаний".

Ошибки в управлении яхтой обычно приводят к **аварийным ситуациям**. Перечислим основные типичные аварии.

Одним из существенных отличий передвижения по водной поверхности является необходимость учета глубины под килем яхты. То есть вас интересует не столько глубина моря в данной точке и в данный момент, а разница между глубиной и осадкой яхты. Впрочем, на больших глубинах осадкой яхты можно пренебречь. Да и сама глубина вас тоже не будет особо интересовать. Зачем она вам? Разве что свериться с картой и убедиться, что ваши расчеты совпадают с реальностью. Практический интерес просыпается, начиная с глубин, на которых возможна постановка на якорь. Для яхты это не более 20 метров. Почему так мало? Да потому, что действует общее правило: **"длина якорного каната (цепи) должна быть не менее трех глубин"**. Иначе работа якоря не гарантирована. Учитывая, что на большинстве яхт длина якорного каната (цепи) не превышает 60 метров, получаем свой лимит по глубине в пределах 20 метров.

Выход яхты на глубину, сопоставимую с ее осадкой в лучшем случае приводит к **касанию грунта килем**, а в худшем – **посадку на мель**. Яхтсмены справедливо говорят: **"Сажает яхту на мель рулевой, а снимать приходится всем экипажем"**. Никого из капитанов не может обрадовать рапорт впередсмотрящего: **"Сэр, под килем воды нет!"** Вслед за этим обычно происходит удар и резкое торможение яхты. При этом кто-то может даже свалиться за борт. А далее предстоит потогонная, изматывающая экипаж работа по **снятию с мели**. Хорошо, если это всего лишь борцовский захват **илистого грунта**, намного хуже попасть в зубодробительные объятия **каменистой отмели**. Приходится применять такие испытанные методы, как **раскачивание** и **закрепление яхты, завоз якорей, орудование футштоками, буксирными концами, вынесение парусов на ветер** и попытки воспользоваться двигателем в условиях, когда винт выходит из воды. Яхтсме-





Эта яхта под швейцарским флагом ночевала на неудачно выбранной якорной стоянке. Яхта под флагом России, управляемая авторами, осталась невредимой.

нами высоко ценится умение **сниматься с мели без посторонней помощи**. И дело не только в том, что зарубежные спасатели бесплатно спасают только людей, а не яхту (яхта – имущество, за спасение которого надлежит платить). В большинстве случаев на постороннюю помощь рассчитывать попросту не приходится.

Оказаться на мели яхта может не только в результате неправильно проложенного курса, но и в результате **неправильно выбранного места якорной стоянки**. Резкая перемена погоды легко может превратить уютную бухту в коварную западню. Якорь, исправно державший яхту при слабом ветре, может начать **ползти** во время шторма, и расстояние до берега яхта может преодолеть раньше, чем экипаж сумеет что-либо предпринять. В случаях, когда капитан яхты при определении якорной стоянки не учитывает влияния прилива и отлива, иногда создаются

трагикомические ситуации. Яхта может сильно пострадать и даже проломить борт о какой-нибудь камень на дне, садясь на грунт во время отлива. Это, конечно, трагедия, но при этом она будет лежать на сухом берегу, а это уже больше похоже на комедию.

Сорванной с якоря яхте ничего не стоит разбиться прямо у причала.

В 2000 году произошло показательное ЧП на Волге. Вечером 1 августа у городской набережной Саратова в ожидании старта ошвартовались около 40 яхт – участниц регаты "Великая Волга-2000". Дальнейшие события развивались по сценарию для театра абсурда. В этот день метеорологи предсказывали ухудшение погоды и шквалистые грозы. Кому из яхтсменов не пришлось встречать шквал с грозой?

Точно по расписанию, в 20.30 "внезапно" налетел сильный шквал (порывы ветра достигали 40 м/сек). Почти сразу образовались двухметровые волны, обрушивающиеся на набережную. Судя по описанию очевидцев этих событий, направление шквального ветра позволяло под одним рангоутом (без парусов) уйти вверх по реке и укрыться за островами, что и сделали наиболее опытные капитаны.

Беспечные любители предстартовых фуршетов были строго наказаны Великой Волгой на глазах у своих болельщиков. Ветер и волны немедленно превратили их беспорядочно ошвартованные у причала яхты в груды обломков. Яхтсмены называют такую ситуацию "дрова". Семь яхт утонули, еще пять получили серьезные повреждения. Благо, сами спортсмены, стараясь спасти свои яхты, не погибли. Хотя до этого было недалеко, поскольку несколько человек попали в воду между бьющимися лодками. Пять человек пришлось госпитализировать.

Авария показала, что русские "авось", "небось" да "как-нибудь" ни в коей мере не отвечают требованиям хорошей морской практики. Зная многих яхтсменов-речников, мы всегда обнаруживали у них подчеркнуто уважительное отношение к морским традициям. Однако драматические события в Саратове продемонстрировали стремительное падение уровня профессионализма российских яхтсменов. Правда, сегодня это такая же "неожиданность", как и саратовский шквал.

На парусной яхте довольно часто может **"сложиться"** мачта. Сама по себе мачта обычно не ломается, происходит это чаще всего из-за разрыва какого-то из ответственных элементов стоячего такелажа: **штага**, **бакштага** или **вант**. Такое случается, когда такелаж вовремя не прошел тщательную ревизию. При исправном такелаже скорее парус порвется или яхта опрокинется, чем упадет мачта. Зато опрокидывание яхт почти всегда сопровождается поломкой мачт. Иногда бывает достаточно одного лишь касания гика поверхности воды, чтобы потерять мачту. Однако потеря мачты и даже опрокидывание яхты – не самое страшное. Как мы уже упоминали, самая страшная авария на яхте – пожар. Иногда его можно вызвать каким-нибудь нестандартным способом.

В августе 2001 года газета "Вечерний Новосибирск" сообщила об аварии в районе города Бердск. Проходя под линией электропередач, протянутой через речку Бердь, швертбот класса



"М" зацепил мачтой провода, что вызвало пожар. Сам швертбот сгорел полностью, но два человека его экипажа сумели добраться до берега, несмотря на то, что получили сильные ожоги.

Наиболее частая авария яхт – это их **столкновения** с полузатопленными объектами, морскими животными (чаще всего с китами) и между собой. Последствия таких инцидентов бывают разные. Иногда дело заканчивается небольшой пробоиной или поломкой руля. Варианты колеблются от *"отделался легким испугом"* до *"больше его никто не видел"*. Достаточно безобидной аварией можно считать наматывание конца на винт или перехлест якорных цепей двух (или более) соседних яхт, так называемый **"крыж"**.

Самые тяжелые аварии вызывает столкновение с большими судами. Хорошая морская практика рекомендует яхтам держаться от встречных судов как можно дальше. Если надеяться, что все в море строго придерживаются правил, то результат может быть противоположным ожидаемому. Как поется в одной английской яхтенной песенке: *"Здесь покоится шкипер Маклоги, – он отстаивал право дороги..."* Подавляющее большинство аварий с яхтами связано с **"человеческим фактором"**. Русская пословица гласит: *"Видно птицу по полету, капитана – по швартовке"*; а французская пословица ее дополняет: *"Не приведи Бог плавать на старых судах и с молодыми капитанами!"*

Последнее время в СМИ стали появляться многочисленные сообщения об авариях и крушениях яхт под российским флагом. Складывается впечатление, что Россия вдруг обзавелась многочисленным яхтенным флотом, бороздящим просторы океанов. Однако анализ этих печальных происшествий свидетельствует об элементарном пренебрежении правилами хорошей морской практики. Мы не хотим обидеть никого из российских яхтсменов и поэтому не станем приводить конкретных примеров. Но согласитесь, что две затонувшие в течение шести лет яхты с одинаковым названием "Валентина"- многовато. В 1996 году одна затонула у берегов США, другая в декабре 2002 года у причала в Новороссийске. А сколько ж их всего, "Валентин", в России?

И все же следует признать, что нет таких яхтсменов, которые не попадали в аварии. Какой яхтенный капитан хоть раз не сидел на мели? Другое дело, как с честью выйти из создавшейся ситуации. Наиболее достойный выход – суметь справиться своими силами и вернуться на берег своим ходом. Если не получается, следует прибегнуть к посторонней помощи. Когда на постороннюю помощь надеяться не приходится, а все возможности по спасению яхты исчерпаны, остается спасать жизни людей, а яхту покинуть. Настоящий капитан уходит с тонущей яхты последним. Таков закон моря.

Учиться морской науке лучше всего, перенимая опыт у профессионалов яхтинга. А для этого надо попасть в состав экипажа яхты. Урожденный москвич, а ныне петербургский поэт, бард и яхтсмен **Кирилл Ривель** написал об этом моменте замечательные строчки:

*Мы вышли в море! Это – праздник! Это – труд,
Где всех по вахтам и подвахтам разведут!
Звонки аврала, командиров голоса:
То take sail, Hands! Что значит: ставить паруса!
А в море штиль сменила качка,
И нам впервой идти на мачты...*

*Бывает страх и в слаженной работе!
На море риск присутствует везде:
Когда на миг, на полном повороте,
Нок грота-рея чиркнет по воде...
Когда тебя к подветренному борту
Несет бурлящий, вспененный поток...
Когда твоя соленая работа
Тебе не впрок покажется, браток!*



Яхте с двумя киллями отлив не страшен.



Яхта "Валентина", поднятая со дна в Новороссийске.





Глава 9. ЧТО ТАКОЕ ЭКИПАЖ ЯХТЫ И КАК С НИМ БОРОТЬСЯ?

Какой бы яхта не была, управляют ей люди. В отличие от пассажирского судна на яхте (даже моторной), трудно провести четкую грань между командой и пассажирами. Хотя бы потому, что все находятся в одном небольшом пространстве. При этом можно выделить два основных типа поведения пассажиров. Одни занимают позицию праздных зрителей и не утруждают себя даже присмотром за собственными детьми. Другие пытаются участвовать во всех маневрах экипажа, особенно после третьей рюмки любимого напитка. И то, и другое плохо. Истина, как обычно, находится между этими двумя крайностями.

Существует аксиома: *парусный спорт категорически не допускает участие в экипаже неподготовленных людей*. На то он и спорт. Мы же будем говорить о *неспешных круизных плаваниях для отдыха и развлечений*. В такого рода яхтинге всех присутствующих на борту яхты можно условно разделить на три категории.

Первая категория - *профессионалы*. Это и есть экипаж, независимо от того, работают эти люди по найму или нет. В любом случае они обязаны обеспечить безопасность всех участников процесса. Необходимо помнить, что кроме яхт в море находится множество других объектов, для которых все эти яхты - только дополнительная головная боль и помеха бизнесу. То, о чем мы говорили в главе об управлении яхтой.

Руководит яхтой и ее экипажем *капитан*. Он несет всю ответственность за принятие всех необходимых мер по безопасному плаванию и поддержанию порядка на яхте. Все распоряжения капитана (в пределах его полномочий) подлежат беспрекословному исполнению всеми членами экипажа, пассажирами и другими лицами, находящимися на судне.

Под "*другими лицами*" дипломатично подразумевается *владелец яхты*. Проблема взаимоотношений владелец - капитан так же вечна, как проблема отцов и детей. Хронический конфликт между ними может быть окончательно разрешен только в том случае, когда владелец яхты становится ее капитаном.

Вторая категория - *пассажиры*. Как правило, это люди далекие от понимания происходящего на яхте. Им следует помнить о необходимости выполнять инструкции экипажа во время пребывания на борту, а также соблюдать правила техники безопасности, с которыми экипаж их обязан ознакомить. *На яхте опасно везде*. Пассажирам, *не умеющим плавать*, лучше всего сразу признаться в этом экипажу.

Третья категория - *владелец яхты*. Это тот самый человек, от которого зависит порядок на яхте. Неразумно быть владельцем яхты и при этом не разбираться в элементарных вопросах яхтинга. Слепое доверие капитану ни к чему хорошему не приведет. Короче говоря, владелец яхты не должен быть пассажиром.

С другой стороны, *авторитет капитана* на яхте должен быть *непререкаем для экипажа и пассажиров*. Владелец не должен отдавать указания экипажу через голову капитана. И здесь не может быть никаких амбиций, поскольку речь идет о безопасности мореплавания. За свои неправильные действия капитан несет материальную ответственность перед судовладельцем и уголовную в остальных случаях. Но и владелец должен в свою очередь помнить, что кроме его указаний капитан обязан соблюдать многочисленные нормы и правила, за невыполнение которых его (а также и судовладельца) могут привлечь к ответственности *морские власти*. Всякому судовладельцу следует *почитать* (и в смысле прочесть, и в смысле уважать) *Кодекс торгового мореплавания (КТМ)*. Это и есть главный документ для капитана, а не приказы владельца, как многим того хотелось бы. Спешим успокоить возможное возмущение будущих владельцев яхт таким положением дел. Следует учитывать, что страховые компании никогда не возместят ущерб, если будет доказано, что капитан следовал указаниям владельца, а не требованиям КТМ.

Кстати, КТМ требует от капитана оказывать в море помощь *терпящим бедствие людям*, если он сможет сделать это, не подвергая опасности свою яхту, экипаж и пассажиров.

Во избежание путаницы в дальнейшем следует знать, что все яхты делятся морскими властями на две категории. Это либо *"коммерческая яхта" (commercial yacht)*, либо *"яхта для развлечений" (pleasure craft)*. Морские власти стран СНГ пока не научились эти понятия различать. Остается надеяться, что в будущем положение изменится. Все остальные государства устанавливают различные требования к яхтам для коммерческих целей (*чартера*) и собственного удовольствия.

Для коммерческих яхт, там, где могут быть пассажиры (в полном смысле этого слова), устанавливается минимальный состав экипажа, с которым яхта может отойти от берега. Например, для коммерческих яхт длиной более 20 метров требуется минимальный экипаж из трех человек (капитан, механик и матрос). Если эта же яхта имеет статус спортивной или "для собственного удовольствия", то ее владелец может идти в море даже в одиночку (на свой страх и риск), а вместе с ним могут находиться и его гости (но не пассажиры, оплатившие рейс).

В море так же, как и на суше, людям приходится общаться между собой. И тут возникает ряд проблем. Начнем с обычного бытового общения тех, кто находится на одной яхте. Вы читали книгу Джерома К. Джерома "Трое в лодке не считая собаки"? У него проблемы межличностного общения людей в ограниченном пространстве описаны с хорошим чувством юмора. Чего стоит только один эпизод с рубашкой:

В это утро во время одевания случилась одна довольно забавная история. Когда я вернулся в лодку, было очень холодно и, торопясь надеть рубашку, я нечаянно уронил ее в воду. Это меня ужасно разозлило, особенно потому, что Джордж начал смеяться. Я не находил в этом ничего смешного и сказал это Джорджу, но Джордж только громче захохотал. Наконец я совсем рассердился и высказал Джорджу, какой он сумасшедший болван и безмозглый идиот, но Джордж после этого заржал еще пуще.

И вдруг, вытаскивая рубашку из воды, я увидел, что это вовсе не моя рубашка, а рубашка Джорджа. Тут комизм положения дошел, наконец, и до меня, и я тоже начал смеяться. Чем больше я смотрел на мокрую Джорджеву рубашку и на самого Джорджа, который покатывался со смеху, тем больше это меня забавляло, и я до того хохотал, что снова уронил рубашку в воду.

- Ты не собираешься ее вытаскивать? - спросил Джордж, давась от хохота.

Я ответил ему не сразу, такой меня разбирал смех, но наконец между приступами хохота мне удалось выговорить:

- Это не моя рубашка, а твоя.

Моторная яхта свыше 20 метров длины должна управляться профессиональным экипажем.



Я в жизни не видел, чтобы человеческое лицо так быстро из веселого становилось мрачным. - Что! - взвизгнул Джордж, вскакивая на ноги. - Дурак ты этакий! Почему ты не можешь быть осторожнее? Почему, черт возьми, ты не пошел одеваться на берег? Тебя нельзя пускать в лодку, вот что! Подай багор.

Я пытался объяснить ему, как все это смешно, но он не понял. Джордж иногда плохо чувствует шутку".

Из своего личного опыта мы вынесли одно неизменное правило: в море на яхте уходят товарищами. Назад возвращаются или настоящими друзьями или чужими людьми. Третьего не дано.

Кроме психологических проблем общения существуют еще проблемы терминологии. Даже моряки не всегда понимают язык яхтсменов-парусников. При маневрах на яхте нет времени объясняться друг с другом в пространных выражениях. Яхтенный язык (как неотъемлемая часть морского языка) выработан поколениями и предельно краток. Например, слово *"полундра"*. У военных моряков оно даже записано в Уставе. Эта морская команда звучит тогда, когда все меры по спасению судна приняты, но безрезультатно. Одно слово - *полундра!* - означает в такой момент: *"Спасайся, кто как может!"*. В советское время были попытки вычеркнуть это слово из Устава, но моряки воспротивились, ведь речь шла об их жизни.

В приложениях к книге вы найдете *"Краткий словарь морских и яхтенных терминов"*. С его помощью вы сможете общаться с яхтсменами на родном языке без переводчика. А для общения с зарубежными любителями яхтинга мы собрали *"Англо-русский словарь яхтенных терминов и выражений"*.

Неоднократно предпринимались попытки полностью заменить иностранные морские термины русскими словами. В ряде случаев это получалось. Более того, многие иностранные слова морского лексикона настолько вписались в нашу жизнь, что даже на берегу многие считают их исконно русскими. Например, знакомая всем *"швабра"* происходит от голландского слова *"zuabberen"* - чистить, а русское морское *"есть"* - от английского *"yes"* - *"да"*. То же относится к словам *экипаж*, *маневр*, *шторм* и т.п. Подобные начинания кажутся порой смешными. Так, слово *"капитан"* пытались заменить словом *"главарь"*, *"штиль"* словом *"тишина"*, а *"шпангоуты"* - термином *"ребра"*.

Случалось, что нормальные обиходные русские слова на море приобретали совсем новое значение. *"Прихватить"* означает *"привязать что-либо наскоро"*. Слово *"взять"* может означать *"измерить"* или *"проделать что-то"*, например, *"взять пеленг"* или *"взять рифы"*.

Любопытно, что некоторые сугубо сухопутные термины из русского языка переключались на другие. Например, английский язык обогатился терминами: *"tundra"*, *"taiga"* и *"chernozem"*.

На Черном и Азовском морях торговый парусный флот существовал еще с допетровских времен. Моряками становились выходцы из мещан, казаков и крестьян, которые объединялись в небольшие "артели". Флот Малороссии состоял из бригов, шхун и множества дубов и шаланд. Большинство этих суденышек не имело даже элементарных навигационных инструментов.

Сильное влияние на морскую терминологию в этом регионе оказали греческие и итальянские моряки. Естественно, ни итальянские, ни греческие термины не оставались в чистом виде. Простонародная украинская речь создавала невообразимые сочетания, понятные только местным морякам. А общепринятую в Российской империи терминологию называли здесь "хлостской" и малопонятной.

Поэтому на какой-нибудь шаланде из Алешек (ныне Цюрюпинск) можно было услышать команду: "фунда сидоро!", что означало "отдать якорь!". Вместо английских Нордов и Остов звучали средиземноморские "Трамонтане", "Леванте", "Острие" и "Поненте". Переименованные на украинский лад итальянские термины звучали так: нос - "прова", корма - "пупа", руль - "тимон", а рулевой, соответственно - "тимоня". Мачта называлась "щогла", а якорь-цепь - "кадина" и т.п. Под воздействием реформ Петра Великого этот язык постепенно исчез, уступив место общепринятой в российском флоте терминологии, заимствованной в основном у англичан и голландцев.

Незнание морского (яхтенного) языка вам легко простят, а вот попытка неумелого пользования этими терминами будет выглядеть смешно. Довольно неуклюже и забавно выглядят порой репортажи сухопутных журналистов с места яхтенных событий. Точно так же страдают от незнания терминов переводы морских книг с других языков на русский.



К примеру, многие россияне считают, что читали роман Роберта Стивенсона "*Остров Сокровищ*". Когда-то и мы так думали. Наиболее известный перевод романа на русский язык выполнен Николаем Чуковским (под редакцией Корнея Чуковского) и впервые опубликован в 1935 году издательством "Детская литература". Поистине великий знаток морского дела, москвич, писатель-маринист и дока по части английского языка - Лев Скрягин догадался прочесть роман в оригинале.

Оказалось, что герои книги говорят на языке моряков и яхтсменов, а не на языке детских писателей. Дотошный Лев Скрягин насчитал около 150 грубых ошибок, в результате которых роман потерял морской дух, о чем написал критическую статью "Кто ограбил автора "Острова Сокровищ"?". В ней справедливо утверждается, что переводчик перевел роман не только с английского языка на русский язык, но заодно и с моряцкого на сухопутный. Согласитесь, что фраза "*...я отчалю от этого рифа и опять оставлю их в дураках*" (Н.Чуковский) совсем не одно и то же, что "*я раздерну один риф и опять оставлю их в дураках*" (Р.Стивенсон). Ведь, во-первых, само по себе "*отчаливание от рифа*" режет слух. А, во вторых, автор романа имел в виду "*увеличение своей скорости за счет увеличения площади парусов*". Или сравните жалкий коммунальный визг "*...кто-то перерыл весь сундук снизу доверху!*" и пиратский окрик: "*кто-то перерыл весь сундук от киля до клотика!*".

Дети, учите английский!

Морская и яхтенная терминология существует во многих языках народов мира. При передвижениях по морям и океанам моряки и яхтсмены вынуждены общаться между собой. Немыслимо знать все языки, поэтому по сложившейся практике единым языком для общения на море стал английский. Кто знаком с английским языком знает, что не все так просто, как кажется. Даже житель Лондона может недопонимать своего земляка из Эдинбурга, а что уже говорить о переговорах на английском языке между японцем и итальянцем. И все же, альтернативы пока не найдено.

Кроме того, если на берегу к разговору можно привлечь переводчика или помогать себе жестиком, то в море такой возможности нет. Все переговоры ведутся по радиотелефону. Это устройство работает по принципу: "*Один говорит - все слушают*". К языковым трудностям добавляются радиопомехи и присутствие в эфире других участников. Поэтому международные морские организации создали и внедрили **SEASPEAK** - стандартный морской навигационный словарь-разговорник и установили определенную процедуру и правила радиосвязи с тем, чтобы уменьшить вероятность ошибок в понимании сказанного.

Переговоры ведутся в двух основных вариантах "*яхта - берег*" и "*яхта - другое судно*". В первом случае береговая станция всегда будет "*ведущей*", а яхта "*отвечающей*". При переговорах между судами и яхтами "*ведущим*" становится тот, кто первым вышел в эфир. Весь диапазон частот разбит на **радиоканалы**, с тем, чтобы была возможность вести переговоры на каком-то одном из них и дать возможность другим тоже поговорить. При желании, в переговорах могут участвовать несколько сторон. Например, береговая станция "*порт контроль*", *лоцман* и *яхта*.

Место встречи в эфире определено заранее. Как правило, это дежурный **канал № 16**. Выйдя на связь, переговорщики сразу договариваются о новом канале для продолжения разговора и переключаются на него, чтобы не занимать дежурный канал. Для яхтенных переговоров обычно используются каналы 72 и 73. Радиопереговоры бесплатные, но долго болтать не принято, только по делу (аккумуляторы разряжаются). Подробности при личной встрече на берегу.

Фразы в **SEASPEAK** маркируются по их значению: вопрос (**QUESTION**), приказ или указание (**INSTRUCTION**), рекомендация (**ADVICE**), просьба (**REQUEST**), информация (**INFORMATION**), предупреждение (**WARNING**), намерение (**INTENTION**) и подтверждение услышанного (**RECEIVED**). Трудные слова передаются по буквам, используя специальный фонетический алфавит. Цифры и числа тоже называются определенным образом. Послушайте переговоры яхты на подходе к порту, где первой выходит на связь яхта (отвечающая станция):

ОС (отвечающая станция): "*Port Control, Port Control. This is pleasure craft "Beda", pleasure craft "Beda", on VHF channel one-six. Over*". *Порт контроль, порт контроль. Это яхта "Беда" на УКВ канале один-шесть. Ответьте.*

ВС (ведущая станция): "*Pleasure craft, pleasure craft. This is port control. Please, spell your name. Over*". *Яхта. Яхта. Это порт контроль. Пожалуйста, передайте по буквам свое название. Ответьте.*



ОС: *"Port Control, Port Control. This is pleasure craft "Beda" - Bravo, Echo, Delta, Alfa. Over".* Порт контроль. Порт контроль. Это яхта "Беда" - Браво, Ехо, Дельта, Альфа. Ответьте.

ВС: *"Beda", "Beda". This is port control. Switch to VHF channel zero-six. Over".* "Беда", "Беда". Это порт контроль. Переключитесь на УКВ канал ноль-шесть. Ответьте.

ОС: *"Port Control. This is "Beda". Agree VHF channel zero-six. Over".* Порт контроль. Это яхта "Беда". Согласен на канал ноль-шесть. Ответьте.

И в таком же духе дальше до конца переговоров, которые венчает фраза *"больше ничего"* (*Nothing more*). Дело это не простое и требует определенных навыков. Но зато теперь нет необходимости учить *флажный семафор* и *азбуку Морзе*, поскольку ими больше не пользуются. Знаменитый сигнал бедствия *S.O.S.* больше не в ходу, а вместо него нужно произнести три раза *"МЭЙДЭЙ-МЭЙДЭЙ-МЭЙДЭЙ"* (*МАУДАУ*). Не забудьте перед этим произнести *"ПЭН-ПЭН, ПЭН-ПЭН, ПЭН-ПЭН"* (*PAN-PAN*), что означает "срочное сообщение", конечно, если вы считаете свое сообщение срочным.

Как только вы научитесь всему этому (а также тому, что написано в главе об управлении яхтой) - можете отправляться в море, есть шанс вернуться.

Обязанности экипажа яхты слишком многочисленны, чтобы их описать подробно. Постараемся их просто перечислить, остановившись на некоторых для примера. Итак, грамотный яхтсмен должен знать и владеть такими дисциплинами:

1. *Навигация.*
2. *Лоция.*
3. *Мореходная астрономия.*
4. *Морская практика.*
5. *Английский язык.*
6. *Метеорология и океанография.*

О морском английском языке, метеорологии, навигации, лоции и мореходной астрономии, мы уже говорили в предыдущих главах. К сожалению, это еще не все. Яхтсменам необходимо также иметь представление о *морском* и *таможенном законодательстве* тех стран, которые нужно будет посетить, уметь заполнять различные документы, требуемые морскими властями разных стран. Еще совершенно необходимо *уметь плавать* и *нырять*, *управлять динги*, *готовить* (при качке и болтанке), *накрывать стол*, *убирать за собой* и *стирать*, *оказывать первую* (а иногда и последнюю) *медицинскую помощь*. Обязательно придется вести *финансовый учет*, *столярничать*, *слесарничать*, *малярничать*, *вязать узлы*, *шить паруса*, *ремонтировать электроприборы* и *тушить пожар*. Также не помешает умение *водить машину* (как по правой, так и по левой стороне дороги), *знать приемы самообороны*, *пользоваться аквалангом* (в том числе под водой). Еще нужно быстро переводить курс любых валют в уме, владеть как можно большим количеством иностранных языков, а также знать традиции и обычаи разных стран и народов.

Свои обязанности экипаж выполняет по очереди, *неся вахту круглосуточно* и без выходных дней. Почему-то вахту можно только *"нести"* или *"стоять"*. К сожалению, не получается *"лежать вахту"* или *"сидеть вахту"*. Нормальная морская практика давно выработала следующий график несения вахт. Весь экипаж (кроме капитана) распределяется на три "вахты". *Первая вахта* заступает в полночь и заканчивается в 04.00. Эта вахта, как и все остальные, длится ровно четыре часа. Ее моряки не любят, поскольку несут ее в то время, когда глаза слипаются, хоть спички вставляй. Поэтому ее называют *"собачьей"*. Последующие восемь часов члены экипажа первой вахты отдыхают и находятся в состоянии *"подвахты"*. При этом их всегда могут вызвать на палубу по команде *"аврал!"*. Еще раз в эти же сутки они заступят на вахту через восемь часов - с 12-00 до 16-00. *Вторая вахта* длится с 4-00 утра и до подъема флага (в 8-00 утра). Вставать приходится рано, но зато все восходы и закаты твои. Таковую красоту за деньги не купишь. Спать приходится в то время, когда нормальные люди бодрствуют и организовывают всякие развлечения. Поэтому эту вахту прозвали *"прощай молодость"*. А вот *третья вахта* (с 08-00 до 12-00 и с 20-00 до 24-00) называется *"королевской"* так как удастся поспать ночью.

Но на яхтах такой распорядок выдерживается далеко не всегда. Яхтсмены-одиночки на три части никак не делятся. Также не получается разделить без остатка на три части экипаж из двух и, даже из трех человек - потому как один из них капитан. Не подумайте, что капитан на яхте

такая важная персона, что вахту не стоит. Напротив, он на вахте круглые сутки. Вахтенный начальник **обязан** позвать капитана яхты на помощь в любых сомнительных и затруднительных ситуациях. Экипажи крейсерских яхт, находящиеся в гонке часто делятся на две вахты и работают в режиме **"шесть через шесть"** или **"четыре через четыре"**, то есть несут вахту 12 часов в сутки. Короче говоря, каждый капитан устанавливает режим вахт самостоятельно.

Преждевременно заступать на свою вахту никто не спешит, но и опаздывать не принято. Особым морским шиком считается появление на вахте **"под последнее дыхание минутной стрелки"**.

Каждой вахтой командует свой **вахтенный начальник**. Все события на самой яхте и вокруг нее фиксируются им в письменном виде в **судовом журнале**. Эта такая официальная книга с прошитыми листами, в которой **"отображается непрерывная деятельность судна во всех ее проявлениях, а также объективные условия и обстоятельства, сопровождающие эту деятельность"**. Действительно, это и есть самый главный документ на яхте и записи в нем (на удобном для вас языке) имеют важное юридическое значение как доказательство фактов в случае **"разбора полетов"** в суде. Поэтому, известную фразу: **"капитан покидает судно последним"** следует знать полностью: **"капитан покидает судно последним, унося с собой судовой журнал"**. Только так он может доказать в суде (если доберется до берега), что принял все необходимые меры для спасения судна и его экипажа и пассажиров.

В судовом журнале, кроме обязательных сведений (местонахождение судна, курс, скорость, погодные условия и т.п.), капитан и вахтенные помощники заносят все, что показалось им значительным, но не мысли, а только свои наблюдения. Например, выйдя на вахту, вахтенный помощник может обнаружить в судовом журнале запись: "Вчера вахтенный помощник Иванов вышел на вахту пьяный". Из соображений высшей справедливости и дисциплины Иванов может сделать в судовом журнале свою запись: "Сегодня капитан Петров вышел на мостик трезвый". Все. Теперь уже, "что написано пером, не вырубишь топором".

Каким бы ни был по численности экипаж, капитану приходится распределять функциональные обязанности среди своих подчиненных. Проще всего яхтсмену-одиночке. Сам себе, что называется: **"и швец, и жнец, и на дуде игрец"**. Если экипаж состоит из двоих, как у капитана Врунгеля, то второй человек моментально делает карьеру до старшего помощника. А капитан теперь уже совмещает только элитные функции: **"и Бог, и царь, и воинский герой"**. Но даже в более многочисленных экипажах функциональные обязанности приходится совмещать. Вот перечень необходимых обязанностей на любой яхте.

1. **Капитан**. Отвечает за все. Откликается на обращение **"мастер"**.
2. **Старший помощник**. Отвечает за все во время отсутствия (отдыха, отлучки или болезни) капитана. Является вахтенным начальником.
3. **Первый помощник капитана**. Выборная должность. Отвечает за поддержание положительного психологического микроклимата в коллективе. Совмещает в одном лице психолога, политолога, социолога, религиозного деятеля всех конфессий и гипнотизера.
4. **Второй помощник капитана**. Исполняет обязанности вахтенного начальника. Отвечает за штурманское имущество и т.п. Является вахтенным начальником.
5. **Боцман** (для коллег **"дракон"** - положение обязывает). Заведует всем палубным хозяйством (паруса и рангоут, якорное, швартовное и буксирное устройства, корпус, динги, аварийно-спасательное и шкиперское имущество, то есть: канаты, краски, шпатлевки, швабры и т.п.).
6. **Механик** (среди экипажа **"дед"**, независимо от возраста). Отвечает за исправность двигателя и других механизмов, инженерных систем, бункер, противопожарные средства. Из всего оборудования при исправной работе окружающие замечают только **ходовые огни**, да и то - только ночью. Другое дело, если забился унитаз или не заводится двигатель...
7. **Артельщик**. Общественная выборная должность. Заведует расходом и учетом общественных денег на питание экипажа и другие хозяйственно-бытовые нужды. Закупает продукты, следит за их расходом и своевременным пополнением.
8. **Баталер**. Ведает учетом и хранением продуктов питания. Единственный человек на яхте, кто знает, где что лежит и обязан в темноте при любой погоде на ощупь определить в какой банке тушенка, а в какой стуженка.
9. **Кок**. Постоянно сводит на нет усилия артельщика и баталера. Вечно в ожогах и порезах. В благодарность получает упреки за пересол-недосол пищи. Часто должность **"кока"** режут на части, то есть пищу для каждой вахты готовят вахтенные матросы.



10. **Врач** (он же санитар, фельдшер, фармацевт и анестезиолог в одном лице). Вот для кого в полной мере сказано: "Врачу - излечи себя сам...". Пользуется особым уважением рядового состава, поскольку хранит запас медицинского спирта.
11. **Радист**. Обеспечивает за исправность радиосвязи. По совместительству заведует музыкой.
12. **Сигнальщик**. Заведует средствами сигнализации (флаги, прожектор, туманный горн и т.п.) и обязан знать, какие сигналы когда применяются.
13. **Плотник**. Не имеет никакого отношения к дереву. Отвечает за наличие требуемого запаса пресной воды, для чего ежедневно производит замеры ее уровня и по результатам докладывает старпому.
14. **Матрос**. Участвует в управлении яхтой и всех работах (от мытья палубы до чистки картошки). Выполняет указания всех вышеперечисленных начальников. Самостоятельно действует только после команды "полундра!".
15. **Юнга**. Почетное звание начинающего матроса, независимо от возраста. Юнгу никто не может упрекнуть в незнании чего-либо, он ведь еще только учится. За это ему приходится терпеть морские "**приколы**" экипажа. Например, первым поручением обычно бывает "**заточить якорь**".

В любительском экипаже обязанности распределяются капитаном в зависимости от квалификации, опыта, способностей и умения.

На яхте с профессиональным экипажем обязанности оговариваются трудовым соглашением, которое предусматривает штатное расписание в соответствии с минимальными требованиями морских властей (обычно это капитан, старший помощник и/или механик). Кроме перечисленных должностей в профессиональном экипаже могут находиться бармены, официанты, горничные, массажисты и другие специалисты сухопутных профессий. На большой чартерной яхте обязательно включается в экипаж **кок** и две-три **стюардессы**, одна из которых называется "**старшей**".

Подбор экипажа - прерогатива капитана. После распределения обязанностей капитан составляет **судовые расписания**. Все судовые расписания делятся на: **повседневные**, **авральные** и **аварийные**. К повседневным относятся расписания: **по вахтам**, **по заведованиям** и **по приборкам**.

При распределении **по вахтам** каждому вахтенному начальнику подчиняют равное количество членов экипажа с учетом опыта и квалификации. Вне вахты может оставаться только капи-

Больше всего работы всегда выпадает юнге.



тан (не обязательно), механик и кок, (при многочисленном любительском экипаже или в профессиональном экипаже).

Авральные расписания различаются по назначению на: расписание *по постановке и уборке парусов, расписание по швартовке*, расписание *по постановке на якорь и по снятию с якоря*, расписание *по взятию рифов, спуску и подъему динги* и др.

Аварийные расписания, как правило, составляют *по тревогам: водяной, пожарной и "человек за бортом"*, а также *для снятия с мели*.

Авралы и тревоги отменяют все вахтенные расписания от момента их объявления и до отбоя. Для поддержания навыков экипажа на должном уровне капитан обязан регулярно устраивать **учебные тревоги**.

На яхте нет ни полиции, ни милиции. Нет службы охраны и безопасности. Порядок среди экипажа поддерживается исключительно за счет внутренней дисциплины. Поэтому на море столь велика роль традиций. Традиции - фундамент дисциплины. От недисциплинированных членов экипажа следует избавляться при первой возможности. Вот только где же набрать дисциплинированных?

К сожалению, многие современные скороспелые капитаны яхт не являются носителями морских традиций, а скорее их разрушителями. Недостатка в примерах о печальных результатах такого отношения к традициям мы не испытываем. Статистика морских страховых обществ и компаний свидетельствует, что в большинстве происшествий на море основной их причиной послужил **"человеческий фактор"**. Прямо как в анекдоте:

- *Что случилось с эсминцем "Непотопляемый"?*
- *Потонул.*
- *Как так?!*
- *Ты видел скалу перед входом в нашу бухту?*
- *Да, конечно.*
- *А вот они ее не заметили.*

В отличие от коммерческих и пассажирских судов управлять яхтой может не только **профессиональный** экипаж, но также и **любительский**. Подбор экипажа для яхты дело отнюдь не простое, а порой даже невыполнимое. В случае с профессионалами лучше всего предоставить эту работу другим профессионалам - **крюинговым яхтенным агентствам**. В СНГ подобных организаций нет по причине отсутствия профессиональных яхтсменов. Попытка использовать на яхте профессиональных моряков торгового флота обычно ни к чему хорошему не приводит. В городе-герое Одессе, родном доме для двадцати тысяч моряков дальнего плавания, эта проблема оставалась нерешенной при наличии всего лишь каких-нибудь десяти моторных яхт, где требовался профессиональный экипаж.

Кстати, даже диплом капитана дальнего плавания не дает права на управление парусной яхтой. Да и ни один трезвомыслящий капитан торгового судна не возьмется управлять парусником, для этого нужна соответствующая подготовка. Любительский диплом **яхтенного капитана** позволяет управлять яхтами до 200 тонн водоизмещения, но не в коммерческих целях. Для этого нужно получать профессиональный диплом.

Несколько слов о проблемах с капитанами. Что такое капитан на коммерческом судне? Капитан - это все. Он устанавливает и поддерживает на судне нужный ему порядок, казнит и милует, другими словами - хозяин-барин. И главное, у капитана на судне самая большая каюта, которую есть кому убирать. Капитана (**мастера**, так его называет экипаж) кормят, поят и всячески ублажают, не хуже чем монарха средневековой державы. А что такое наемный капитан на яхте? Пусть он даже военный адмирал, как в случае с королевской "Британией", он обязан ходить в тапочках, чтобы не потревожить покой владельца. И это правильно, поскольку так устроена жизнь. Как говорят в Одессе: **"кто на кого учился"**. На пассажирском судне капитан - начало всех начал, потому что пассажиров много, они приходят и уходят, а капитан остается. А на яхте все наоборот, капитан - всего лишь старший слуга, и каюта у него маленькая, как у слуги. Практика показала, что из бывших самодержцев выходят плохие слуги. И они приходят и уходят, а владелец остается. Наедине со своими проблемами.

Другое дело экипаж, **подобранный профессиональным крюинговым агентством**. В базе данных такого агентства накапливаются сведения обо всех "профи", их предыстория и история трудовой деятельности. Каждый раз, покидая борт яхты, на которой он трудился, любой член экипажа уносит с собой **письменный отзыв от капитана**. Самому же капитану приходится брать отзыв о своей работе у владельца яхты. Агентства, дорожащие своей репутацией, при занесении



в базу данных требуют от кандидата не менее шести подобных отзывов. Само собой разумеется, что без всех необходимых по должности сертификатов и дипломов претендовать на ответственную офицерскую должность через крьюинговое агентство не получается.

У морских дипломов есть своя специфика. Для командного состава (капитан, помощники, механик) кроме **учебного диплома** (полученного по окончании соответствующего учебного заведения) должен быть представлен еще и **рабочий диплом** (подтверждающий квалификацию на практике). А рабочий диплом, в свою очередь, должен быть **действующим** (не потерявшим силу). К дипломам требуется приложить пакет действующих сертификатов по разным международным требованиям, которые время от времени меняются, в основном в сторону ужесточения требований. Так, в связи с тем, что большие яхты достигли размеров пассажирских лайнеров, к их экипажам предъявляются дополнительные требования в виде наличия МСА сертификата. Свои дипломы (сертификаты) яхтенные офицеры получают в специализированных учебных заведениях, а рядовые на курсах.

Понятно, что ко всему этому требуется наличие **действующего международного паспорта** какой-либо страны мира. Страна должна быть такой, чтобы быстро и без проволочек можно было оформлять визы во все страны вероятных заходов яхты. А стран, в которые заходят яхты во всем мире на сегодня насчитывается 191 и в них 1598 портов, возможных для посещения. Нет нужды объяснять, почему паспорта стран СНГ высоко не котируются. Дело это тонкое и даже далеко не все страны Британского содружества могут похвастаться силой своих паспортов. Например, паспорта Южной Африки ставят в затруднительное положение своих обладателей при оформлении виз во многие страны. В ряде случаев от необходимости оформлять визу освобождает так называемый **"паспорт моряка" (Seaman's Identification Card)** выдаваемый членам экипажей в соответствии с Женевской Конвенцией 1958 года.

Другими словами, без необходимого опыта и знаний владельцу в этом не разобраться. В случае игнорирования этого порядка владелец может потерять многое. В лучшем случае это будет выброшенная на ветер заработная плата экипажа.

Кстати о **заработке экипажа**. Контракт профессионала подробно предусматривает многие детали. Это объемный многостраничный документ.

Вначале о **плюсах**. Поскольку профессиональные яхтенные экипажи трудятся в просторах Мирового океана, то налоги они не платят никаким правительствам. **Кроме заработной платы** каждый член экипажа за счет владельца обеспечивается **жильем, формой, питанием, медицинским обслуживанием** (в портах захода), **связью** (электронная почта). В конце года каждый член экипажа вправе рассчитывать на **премию** (обычно месячный оклад), а каждое полугодие на **пересмотр условий оплаты** (в сторону повышения, конечно). Как и другим трудящимся (членам профсоюза, причем) каждому члену экипажа полагается **ежегодный отпуск** (с оплатой проезда домой и обратно) длительностью в календарный месяц, а за участие в особо длительных и трудных походах еще и отдельная премия. В некоторых случаях экипажу положена **арендованная машина**. **Чаевые**, полученные от пассажиров при работе в чартере, целиком достаются экипажу и распределяются по усмотрению капитана. Ко всему прочему это неплохая возможность мир повидать и себя показать.

Принятые на международном рынке труда оклады для профессиональных яхтсменов, соответствующих всем необходимым требованиям, и численность экипажей яхт разных размеров сведены в таблицу (По состоянию на 2003 год).

РАЗМЕР ЯХТЫ

(в футах длины)	60 - 100	100 - 130	130 - 160	160 и более
Число экипажа	1 - 4	4 - 6	5 - 12	10 и более
Должность	Годовой оклад (в долларах США) минимум-максимум			
Капитан	45 000 - 85 000	60 000 - 100 000	90 000 - 130 000	140 000 и более
Старший помощник	30 000 - 45 000	35 000 - 50 000	40 000 - 60 000	55 000 и более
Помощник	-	30 000 - 40 000	35 000 - 45 000	45 000 и более
Матрос	24 000 - 28 000	24 000 - 28 000	24 000 - 28 000	24 000 - 28 000
Старший механик	-	45 000 - 60 000	60 000 - 85 000	85 000 и более
Механик	-	-	35 000 - 55 000	50 000 и более
Шеф-повар (кок)	30 000 - 45 000	40 000 - 60 000	45 000 - 75 000	70 000 и более
Старшая стюардесса	25 000 - 40 000	30 000 - 45 000	40 000 - 60 000	60 000 и более
Стюардесса	24 000 - 30 000	24 000 - 35 000	24 000 - 35 000	24 000 и более

При необходимости в крьюинговом агентстве можно нанять нужного специалиста на время. Общеприняты следующие почасовые ставки (в долларах США): капитан - от 150 до 400; помощник - 100-150; кок - 150-250; стюардесса - 100-150.

Крьюинговые агентства берут за свои услуги (с владельца яхты, а не с работника) единовременные комиссионные в размере 75% от месячного оклада обусловленного контрактом. В случае временного найма эта цифра обычно составляет 10% от оплаты (но не ниже 50 долларов США).

Теперь о *минусах* работы на яхте. Их не так уж и мало. Прежде всего, это *работа круглые сутки*, семь дней в неделю, от отпуска до отпуска, без *выходных* и *подмены*. Медицинская страховка это, конечно, здорово, но ближайший врач может находиться за тысячи миль от пациента и руководить лечением (и даже операцией) по радио. Бесплатное жилье, бесспорно, радует всякого, но вот его качество зависти не вызывает. Где яхтенные дизайнеры экономят обычно объемы, так это на помещениях экипажа. Да и расположены они обычно в самом неудобном месте (на баке или в корме).

Пассажиры могут позволить себе слабость поддаться морской болезни, но не экипаж. Кроме качки может еще преследовать солнцепек, жара или холод, недосыпание. Если случается нехватка воды, то ее последствия в первую очередь ощущает экипаж. Постоянный риск травматизма сопровождает всех обитателей яхты, и экипаж не составляет исключение. И в довершение всего, эффект замкнутого пространства и ограниченного общения. Психологам это явление хорошо известно. В результате может возникнуть депрессия со всеми вытекающими последствиями. Так что кому сказочный отдых, а кому рутинный труд. Или как говорят моряки: "*на белом пароходе черная жизнь*". В результате *текучесть кадров* - понятие для владельцев яхт отнюдь не абстрактное, несмотря ни на какое вознаграждение.

О значении капитана, как для владельца, так и для экипажа мы уже говорили. Найти хорошего капитана, даже с помощью крьюингового агентства задача непростая. Эта проблема доставляет владельцу постоянную головную боль до тех пор, пока он ее не решит. *Контракт с капитаном* несколько отличается от контракта с другими членами экипажа. Помимо стандартных условий в нем содержатся также пункты, оговаривающие *годовой бюджет яхты, финансовую отчетность, особые требования владельца к содержанию яхты* и т.п. Владелец оформляет капитану *доверенность на управление яхтой*.

Если владелец не желает, чтобы, вооружившись доверенностью и получив в свое распоряжение судовую кассу, капитан на его (владельца) любимой яхте вытворял все, что ему (капитану) заблагорассудится, то придется владельцу денно и ночно контролировать действия капитана и состояние яхты. Чаще всего такого желания ни у кого не возникает, но и возможности самому *оперировать* яхтой зачастую тоже нет. В таких случаях принято поручать береговое сопровождение яхты менеджеру.

Менеджер яхты - это своего рода член экипажа, но находящийся на берегу и свободный от необходимости нести вахты, обслуживать пассажиров и следить за приготовлением пищи. Как владелец яхты, так и капитан валят на менеджера всевозможные проблемы, которые не хотят решать сами. К примеру, владелец может поручить менеджеру: проработать варианты желаемого маршрута, провести переговоры с судовыми агентами, проверить финансовый отчет капитана, оплатить счета, сдать яхту в чартер или поставить в ремонт, написать отзыв о работе капитана. Капитан в свою очередь может поручить менеджеру оформление виз для экипажа во все страны маршрута, закупку и доставку в определенный порт снабжения, подбор кандидатов на вакантные должности и многое другое.

В роли менеджера яхты может быть как физическое лицо (например, подменный капитан яхты), так и юридическое (специализированная компания). Часто единственной задачей какой-либо оффшорной компании является управление зарегистрированной на ней яхтой. Само собой и яхта, и эта компания принадлежат одному и тому же хозяину.

Элемент романтики, безусловно, присутствует в работе экипажа. Но в основном это тяжелый труд. Капитану яхты ко всему прочему неизбежно приходится иметь дело с оформлением многочисленных документов. Можно поручить их подготовку кому-либо из помощников, но подписывать документы и нести ответственность за их правдивость все равно придется капитану.

Прежде всего это *судовая роль (Crew List)*, где кроме названия яхты, ее порта приписки, регистрационного номера, владельца, цвета корпуса и т.п. также записаны имена, гражданство, год и место рождения всех, кто находится на борту. Напротив фамилий членов экипажа указывается их должность, а напротив фамилий пассажиров - так и пишется: *passenger*. К судовой роли прилагаются паспорта всех указанных в ней лиц. Подразумевается, что проблема виз реше-



на заранее. Все эти документы требуются для иммиграционных властей. В странах СНГ эту работу проделывают пограничники.

Далее происходит процедура прохождения *санитарных формальностей*. При этом капитан обязан *письменно* заявить о последнем предыдущем порте захода яхты (иногда нескольких). А также предъявить свидетельство о прохождении процедуры по легальному оформлению отхода из последнего порта. Капитан письменно заявляет об отсутствии (или присутствии) на борту его яхты больных и животных. Обычно все эти данные требуется заносить в сводную форму, которая в каждой стране имеет свои особенности. В ряде стран могут дополнительно потребовать предъявить *свидетельство о дератизации* (освобождении от грызунов). После этой процедуры яхта получает *свободную практику* и может опустить "Желтый Джек" (карантинный флаг "Q").

Капитания любого порта может потребовать: соответствующие *сертификаты* (подтверждающие квалификацию) от капитана и его помощников, а также механика (если он требуется); *свидетельство* о праве плавания под государственным флагом; страховой *полис*, покрывающий ответственность перед третьими лицами; *классификационное свидетельство* и т.п. В ряде стран могут быть предъявлены дополнительные требования. Иногда достаточно предъявить *судовой журнал*, чтобы подтвердить выполнение соответствующих работ экипажем. Например, очистка корпуса от экзотических морских организмов - так называемые *"вселенцы"*.

Одновременно предстоит задекларировать все предметы, которые подлежат таможенному контролю в данной стране. Как правило, стандартный набор не меняется: оружие, наркотики, спиртные и табачные изделия, наличная валюта в определенных суммах. Кроме того, может проверяться на ввоз наличие каких-то определенных продуктов, изделий из дерева и т.п. А на вывоз потребуются предъявлять что-нибудь вроде местных раковин, экзотических животных, предметов старины. Каждая страна вправе устанавливать свои порядки, иногда подающиеся логике с трудом. Ну да яхтсменам не привыкать. Главное - честно и прямо признаваться. Какая такая контрабанда?

В наши дни пересечение границ не такое уж и приятное занятие. Власти некоторых стран, которые принято называть "развивающимися", так и норовят к чему-либо придраться на яхте. Капитану яхты надо обладать искусством дипломатии и умению вовремя откупаться, когда пристают по мелочам. В то же время нельзя пропустить момент возникновения реальной угрозы ареста яхты или кого-либо из ее экипажа. Поэтому мы напомним, что своевременная помощь грамотного местного агента может быть необычайно ценной. И действительно, ведь на помощь посла Каймановых островов или Панама рассчитывать, в конце концов, не приходится.

Ходить в море в штормовую погоду, мерзнуть на всех ветрах или жариться под тропическим солнцем, периодически прививаться от всех мыслимых и немыслимых болезней, испытывать все виды качки и постоянно рисковать жизнью удел всех мореходов. Недаром англичане говорят: *"кого боги невзлюбят, того они делают моряком"*. И в этом правиле яхтсмены не являются исключением.

Море держит экипаж в постоянном нервном напряжении. Поэтому многие современные яхтсмены так же суеверны и падки до простых развлечений и грубоватых шуток, как моряки парусников средневековья. Это своеобразный народ со своими табу, сленгом и жизненным укладом. Даже рай у погибших моряков свой. Вернее даже два рая: один это мифическая страна *"Lubberland"* - рай для моряков, умерших на земле, а другой рай называется *"Fiddlers Green"* - он для моряков, погибших в море. Обо всем этом подробно не расскажешь, но кое-что вам следует знать.

Первое дело - нельзя нарушать всякие морские "забобоны". Конечно, вы можете настоять, чтобы ваша яхта ушла в длительный рейс именно в *пятницу*, да еще 13-го числа. Но уважать вас за это экипаж не станет. И *показывать пальцем с берега на яхту*, уходящую в море, тоже не надо, даже если это ваша собственность. Считается, что этот жест обрекает ее на гибель. В Одессе до сих пор можно нарваться на неприятности, спросив у моряка *"куда ты идешь?"*. Отсюда в одесском языке появилось забавное: *"где вы идете?"*.

Кроме моряцкого языка каждый уважающий себя мореход знает еще много чего такого, что на берегу большинству людей неизвестно. Например, многие считают, что выражение *"Пуп Земли"* это некое понятие в переносном смысле. Яхтсмены могут показать вам это место на карте. Эта точка с абсолютными нулевыми координатами, то есть пересечение нулевого (гринвичского) меридиана с Экватором. Находится *"Пуп Земли"* в Атлантическом океане у берегов Африки. Всякой подобной всячины у любого экипажа полный трюм.

Чтобы жить не скучая, моряки и яхтсмены устраивают себе всякие развлечения с привлечением подручных средств. Это может быть излюбленный музыкальный инструмент *гитара*. Или аттракцион под названием *"Праздник Нептуна"*, обожаемый пассажирами. Если маршрут яхты

не пересекает Экватор, все равно найдется повод его затеять: то ли тропик какой подвернется, то ли пролив подходящий. **Морские купания** - святое дело, так же как **процесс ловли** какой-то экзотики. Будь это акула, мидии или просто рыба для ухи. Еще яхтсмены любят устроить гонки с какой-нибудь яхтой, идущей попутным курсом. Это называется **"прикинуться ходами"**. Многие находят удовольствие в изготовлении каких-то поделок: ножей, безделушек, вязании матов или оплетке бутылок. На мегаяхтах в отсутствие владельца свои развлечения - на воду спускаются игрушки (всякие там водные мотоциклы и пр.) и устраиваются **"гонки"**.

Татуировка украшает тела большинства профессиональных яхтсменов. Это своего рода знак кастовой принадлежности. Всякие многоцветные якоря, штурвалы, парусники, морские змеи, дельфины и русалки. Если есть надписи, то они, естественно, нанесены на английском языке.

Жители многих островов, затерянных в океанах, традиционно практикуют искусство татуировки с незапамятных времен. Чем выше статус семьи племени, тем больше татуировки покрывают кожу ее членов, как мужчин, так и женщин. Все эти племена владеют древним искусством навигации по звездам и другим небесным светилам. Зачастую татуировка покрывает лицо даже девочек-подростков. Однако в их татуировке морская тематика отсутствует, рисунки больше похожи на орнамент.

Находясь в одном далеком уголке планеты, мы обратили внимание на одного из полуобнаженных аборигенов. Его бронзовую от загара кожу покрывала татуировка в морском стиле. Никогда раньше не слышали, что полинезийцы применяют морские сюжеты в своих татуировках.

Услышав наш разговор "дикарь" подошел к нам и спросил: "Do you speak Russian?". Дальнейшее общение велось на "великом и могучем" и выяснилось, что нашего собеседника зовут Олегом, по профессии он рыбак, а родом из Хабаровска.

Особая тема - **морская кухня**. Это береговой повар может чего-то стащить домой. А на яхте кок готовит для экипажа как для себя. Иначе ему непоздоровится. Каждый уважающий себя кок имеет свои фирменные рецепты. Часто они основаны на всяких "обитателях моря" и экзотических фруктах.

Вот вам образец подобного блюда, которое называется "Тропические чернила". Основной его ингредиент - каракатица. Ее необходимо очистить, но сохранить при этом чернильную жидкость. В чернила от каракатицы добавить столько же сухого красного вина, а саму каракатицу нарезать мелкими кусочками и замариновать на ночь в таком же вине. На следующий день следует поджарить в смеси сливочного и оливкового масла нарезанный кольцами лук. Отдельно на крепко разогретой сковороде быстро обжаривается размельченная каракатица, после чего огонь уменьшаете, добавляете жареный лук, горсть нарубленных миндальных орешков и заливаете это все винно-чернильной смесью. Затем остается выдержать небольшую паузу, пока все это протушится до мягкости. Приятного аппетита!

Но все это шалости по сравнению с теми развлечениями, которые могут устроить яхтсмены, попав на долгожданный берег и добравшись до ближайшего портового бара. Впрочем, кто из нас не любит порой **"выпустить пар"**? В данном случае владельцы яхты и пассажиры могут составлять единый отряд с экипажем против **"аборигенов"**. Во избежание подобных инцидентов настоятельно рекомендуется посещать увеселительные заведения на территории той марины, где стоит ваша яхта. Как утверждает надпись на одном из яхтенных баров: **"моя марина - ирландский паб"**.

В среде яхтсменов всего мира распространены **прозвища**. Как для самих яхтсменов, так и для их **"лодок"** (если это спортивная яхта) или **"пароходов"** (для мегаяхт). Персональные клички обычно совсем не обидные, а подчеркивают лишь какую-то характерную черту поведения. Трудно выговариваемую фамилию иного яхтсмена могут вовсе не знать, а вот по кличке определяют в любой точке океана. Больше, чем яхтсменам, достается их яхтам. Иногда им тоже дают прозвища, связанные с какой-то особенностью конструкции, но чаще всего переименовывают названия. Например, в Одессе, звездное имя **"Альциона"** тут же может превратиться в **"Цилю"**. Длинное **"Гольфстрим"** в краткое **"Гольф"** и т.п.

Друг к другу яхтсмены всех возрастов и народов обращаются по именам. Если вы захотите кого-то из **"детей моря"** обидеть, добавьте к его фамилии слово **"мистер"**. Если захотите выразить уважение опытному яхтсмену, можете использовать обращение **"сэр"**. Впрочем, во многих случаях именно **"сэры"** будут перед вашими глазами.



В официальных случаях экипаж носит *униформу*, даже если это шорты и майки. Владелец и пассажиры мегаяхты положение обязывает носить в особых случаях клубную одежду. В остальное время вся яхтенная публика является приверженцами четко различимого яхтенного стиля. В приглашениях на яхтенные вечеринки обычно указывают форму одежды. Это либо *"yachting smart"* (для торжественных случаев), либо *"yachting casual"* (для всех остальных вариантов). Впрочем, одно от другого отличает лишь длина брюк и рукавов. И никаких высоких каблуков для дам! Стиль жизни диктует и моду в одежде.

Яхтенные журналы в своем большинстве предназначены для владельцев яхт и яхтсменов-любителей. Для *профессиональных капитанов* и *офицеров* мегаяхт также издается иллюстрированный *"Вахтенный журнал капитана" (Captain's Log)*. Издается он в Великобритании, но США, Франция и Германия имеют реплики с поправкой на местные условия. В нем концентрируются все наиболее важные для мастеров сведения, новости и даже сплетни яхтенного мира. Рядовой персонал тоже имеет свой печатный орган. Это многостраничная газета *"Прогулка по докам" (Dockwalk)*, издаваемая в неформальной столице профессионального яхтинга - Форт Лодердэйл (США). Газета полна фотографиями яхт, их экипажей и экзотических пейзажей. Публикуются всякие мнения по разным поводам, рассматриваются разные проблемы и пр. Другими словами, все как в печатном органе любой другой профессии. Впрочем, вы можете посетить сайты этих изданий в Интернете и сами посмотреть как это выглядит.

Жизнь профессионалов яхтинга непрерывно связана с учебным процессом. Постоянно приходится работать над повышением квалификации, сдавать какие-то экзамены и продлевать действие дипломов. А еще среди яхтенных экипажей проводятся ежегодные конкурсы на звание *"лучший экипаж"* и конкурсы на звание *"лучший по профессии"*. О победителях пишут в газетах и вручают призы. Прямо таки социалистическое соревнование в мире капитализма.

Профи кочуют с яхты на яхту, из порта в порт и составляют довольно многочисленное сословие в яхтинге. Как правило, их пути с любителями пересекаются только в маринах. Национальный состав среди профессионалов высшего звена почти такой же, как и среди владельцев яхт. Доминирует белый цвет кожи. Рядовой персонал представляет собой пеструю смесь разных народов. Обычно это граждане тех стран, где учат детей плавать в море раньше, чем ходить пешком по суше. Несмотря на достижения феминисток, большинство среди яхтенных экипажей все же составляют мужчины. Однако присутствие женщин вполне ощутимо, в редком экипаже обходятся без них. И это касается не только стюардесс или горничных. Многие леди носят погоны офицеров и даже достигают капитанских званий. Однако полного равноправия женщины добились пока в профессии яхтенных *шефов* (так называют еще коков на чартерных яхтах), отвоевав свою законную половину рабочих мест.

В феврале 2003 года на наших глазах виртуозно, в стесненных условиях, но при этом в полной тишине (знатки это ценят превыше всего) швартовалась к причалу в Окленде экспедиционная моторная яхта "Сюрприз". Эта яхта известна тем, что признана "лучшей экспедиционной яхтой 2001 года". По палубе торопливо сновали три разукрашенных татуировкой темнокожих великана, отработанными движениями заводя швартовы. Компания джентльменов безмятежно продолжала завтракать на открытой палубе, обслуживаемая уверенно действующей стюардессой. В иллюминаторе камбуза мелькала голова кока в белоснежном колпаке.

Во всех действиях экипажа "Сюрприза" ощущалась стальная рука опытного дирижера. Самого капитана не было видно из-за тонированных стекол мостика. Нам не терпелось дожидаться конца швартовки, чтобы посмотреть на того морского волка, что выйдет из ходовой рубки. Долго ждать не пришлось. Каково же было удивление, когда на крыло мостика уверенно ступила изящная женская нога. Ее обладательницей была светлокожая леди бальзаковского возраста. Отметая всякие зарождающиеся в наших головах сомнения, на ее хрупких плечах красовались погоны капитана. Лицо ее имело выражение человека, выполнившего привычную работу. Ни на кого не глядя, она проследовала в свою каюту, уверенная в себе и своем экипаже, который в это время занимался приборкой. Вот это "Сюрприз"!

Мы навели справки о леди-капитане. Англичанка Кэрл Данлоп до того как стать капитаном работала медсестрой в Великобритании. Но потом отправилась на собственной яхте в кругосветное путешествие. В конце своего маршрута она оказалась на островах Фиджи. Она была настолько очарована тропической красотой природы и дружелюбием местных жителей, что осталась на Фиджи работать шкипером на яхтах, обслуживающих дайвингистов и любителей наблюдать за китами.

Со временем она стала настолько опытным капитаном, что ее пригласили на мостик одной из лучших экспедиционных яхт. В ее подчинении шесть членов экипажа, из которых пятеро мужчин, в том числе три офицера. Кэрл досконально знает все уголки Океании и в особенности островов Фиджи. Ее хобби - музыка и коллекционирование художественных миниатюр.



115-футовая экспедиционная моторная яхта "Сюрприз" под управлением леди-капитана.



В предыдущей главе мы говорили об искусстве управлять яхтой. Но согласитесь, что *управлять экипажем* тоже необходимо уметь. Если внимательно разобраться, то на больших пароходах капитан, по сути, управляет экипажем, а экипаж уже управляет судном. Яркий пример этому - большой военный корабль. Его командир, прежде всего - артиллерист. А вот яхтенным капитанам приходится совмещать все сразу, причем одновременно. Поэтому большинство из них так легко превращаются в яхтсменов одиночек.

Постоянно растущее в численности племя профессиональных яхтсменов черпает свои резервы среди любителей парусного спорта. Яхтсмену-любителю не составляет большого труда пройти формальную процедуру получения сертификата об окончании каких-либо профессиональных курсов, хотя в большинстве случаев этого не требуется. Граница между профессионалами и любителями прозрачная, но четкая: яхтсмен, который тратит свои деньги на любимое занятие, немедленно превращается в профессионала, как только это самое занятие начинает приносить ему выгоду. Не обязательно это деньги. Выгода, как известно, составляет более широкое понятие: слава, почет, политические дивиденды, популярность, признание и т.п. Поэтому мы без колебаний считаем всех членов экипажей любых яхт профессионалами. Все остальные - пассажиры.

Попробуем составить *портрет среднего статистического яхтсмена*.

1. Это человек любого пола, родившийся когда угодно и где угодно, хоть в пустыне Сахаре.

2. От всех прочих людей он отличается тем, что однажды его неудержимо потянуло в море. С тех пор это чувство не исчезает, а только крепнет с годами.

3. Иногда его мечты сбываются, и он покидает берег, уходя в просторы Мирового океана.

В этот период он исчезает из поля зрения, и за него положено пить не чокаясь.

Вот пожалуй и все. Если, прочитав первые два пункта, вы воскликните - *"так это же вылитый я!"*, то добро пожаловать, коллега. Мы готовы помочь вам сделать так, чтобы на берегу за вас тоже пили не чокаясь.

Если придерживаться классических яхтенных понятий, то окажется, что вы не можете рассчитывать на участие в яхтенных походах как таковых *до того* как станете квалифицированным яхтсменом. Остается только приобрести яхту, нанять для нее профессиональный экипаж и использовать ее в режиме личного средства транспорта с водителем. Кстати, некоторые именно так и поступают. Но в этом случае люди настолько участвуют в яхтинге, насколько пассажир самолета в авиации. Другими словами - *пассажиром стать довольно легко*. Мы же говорим об активном приобщении к яхтингу. Тут получается, как в старом анекдоте: *"пока плавать не научитесь, воду в бассейн не нальем..."*.

На подобных яхтах работа экипажа должна быть похожа на хорошо отработанный цирковой номер.



Ради вас, коллега, мы готовы выступить в роли ниспровергателей "истин" касты яхтсменов. Попробуем предложить несколько вариантов **"ускоренной подготовки начинающих яхтсменов"**. В любом из них вы увидите яхтинг, что называется, изнутри.

Речной вариант. Самый простой и приятный. В Европе предлагается отдых на речных катерах **без профессионального экипажа**. Управлять таким катером разрешается любому взрослому. Катера рассчитаны на группы от 2 до 12 человек, достаточно комфортабельны (совсем как яхты аналогичных размеров), но тихоходны. Скорость не выше пяти узлов (8 км/час). Маршруты стандартные - проходят по рекам и каналам Франции, Германии, Ирландии, Нидерландов и даже Италии. Всему, чему необходимо для такого плавания, научат за 20 минут перед посадкой на катер. Неделя-две такого плавания не превратит вас в морского волка, но все же даст понятия о жизни на борту небольшой яхты. Да и **управлять вы будете самостоятельно!** Научитесь **шлюзоваться** (преодолевать шлюзы), **швартоваться, пользоваться камбузом и галюном, спать на койке**. Можете смело отправляться в такое плавание всей семьей, с другом (подругой) или с веселой компанией. Безопасность гарантирована - никакого крена, укачивания и т.п. Знаний навигации не нужно. Короче говоря, такое плавание очень похоже на аттракцион с машинками в луна-парке, только вместо машинок - катера. Даже если столкнетесь с чем-то - катастрофы не будет, ваша речная яхта на это рассчитана.

Морской эскадренный вариант. Некоторые чартерные компании предлагают **"эскадренное плавание"** различного уровня сложности. В том числе и для начинающих с нуля. На яхте должно быть как минимум двое взрослых. В назначенный день вы и еще 7-8 таких **экипажей** познакомитесь с руководителем **флотилии**, который будет лидировать на такой же, как и у вас, парусной яхте (футов 30), но с профессиональным экипажем. Маршрут будет проложен в каких-нибудь тихих водах с живописными уютными бухтами. Вас познакомят с устройством яхты и объяснят термины. Вначале флотилия, выстроившись в **кильватер** (гуськом) за **флагманом**, будет двигаться под двигателями. Вы научитесь **"рулить", швартоваться и становиться на якорь**. На стоянках вам предложат развлечения и барбекю. В хорошую погоду разрешат раскрутить стаксель (передний парус). В плохую погоду вас **немного покачает**, но недолго - дистанция дневного перехода детская - около 10 - 15 миль (18-25 км). Длится такое плавание неделю.

Ничего сложного в этом нет. Обучение происходит по методике **"делай как я"**. Если запутаетесь, то на выручку придет кто-нибудь из экипажа лидера. Команды отдаются по рации. Такие плавания в европейских странах предлагают даже подросткам во время школьных каникул. В конце плавания чартерная компания выдаст **рулевым** свои **сертификаты**. Теперь вы являетесь рулевым **"первого уровня"**.

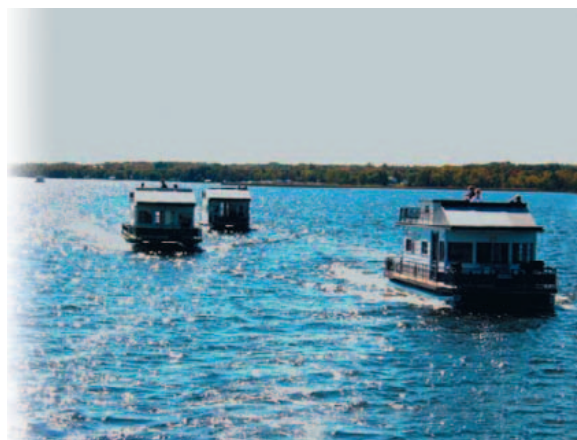
В следующий раз (возможно в другом месте и другая такая же фирма) подобным образом подготовит вас на **второй уровень сложности**. Маршрут будет такой же простой, но теперь уже будете **ходить под парусами**, и даже поучаствуете в развлекательной регате в последний день плавания перед прощальным банкетом. Руководитель эскадры определяет, кто из капитанов может перейти на **следующий уровень**. Скорей всего, вам понадобится несколько раз пройти второй уровень сложности прежде чем попасть на **третий**. Не переживайте по этому поводу - вы и так продвигаетесь довольно быстро.

Начиная с третьего уровня сложности, **маршрут и район плавания** будут усложняться. Всего предусмотрено пять уровней сложности. Попав на пятый уровень, вы получите право **самостоятельного плавания!**

Морской вариант "со шкипером". Вы можете **взять в чартер** парусную либо моторную яхту с капитаном. При этом **вам предстоит выполнять обязанности экипажа**. Капитан способен



Речной катер на каналах Франции.



Управление такой яхтой не представляет трудности. При любой погоде плавание будет безмятежным и приятным.



справляться с яхтой самостоятельно, но будет рад показать вам азы морского дела и даст "по рулить" при вашем желании. Этот вариант хорош для всех. Но те, кто уже имеет какие-то начальные знания, извлекут максимальную пользу. Идеальный, на наш взгляд, случай - вы идете на чартерной лодке с русскоязычным капитаном, который к тому же является вашим приятелем. И языкового барьера нет, и посидеть вечерком есть с кем. Маршрут при этом не может претендовать на сложность и длительность. На серьезные испытания такой "экипаж" еще не готов. Но представления о яхтах и яхтинге в первом приближении уже гарантированы.

С моторными яхтами дело обстоит несколько проще, чем с парусными. Управлять ими гораздо легче, объем знаний для получения сертификата на управление не велик. Существуют фирмы, которые предлагают сочетание отдыха и обучения. За две недели можно пройти начальную подготовку и получить соответствующий сертификат международного образца. Будьте бдительны! Не верьте рекламным обещаниям сделать из вас полноценного капитана за две недели. Настоящим капитаном вы при этом не станете, но к самостоятельному плаванию на небольшом катере в дневное время и по коротким прибрежным маршрутам уже будете готовы.

Морской вариант "в экипаже". Это наиболее продвинутый вариант. Все, что для этого необходимо это примкнуть к компании опытных яхтсменов, отправляющихся на отдых (не на регату). Они вас быстро всему научат, чтобы переложить на вас как можно больше работы. Проблема в том, что таких отдыхающих среди россиян - раз, два и обчелся. Но все же это вариант проверенный и надежный.

Морской вариант чартера яхты с экипажем. Это наиболее затратный вариант. Если во всех предыдущих вариантах "цена вопроса" в районе одной тысячи Евро на каждого участника (плюс дорога), то в этом случае будут фигурировать пяти - и даже шестизначные числа. Профессиональный экипаж (к тому же получающий по окончании чартера дополнительное вознаграждение в сумме 10% от его стоимости), количеством равный или превышающий число пассажиров, предоставит вам (по вашей просьбе) кроме стандартных услуг уроки управления яхтой, работы с картами, и т.д. Не беремся утверждать, что это эффективный метод. Современная мегаяхта весьма сложная в управлении. С таким же успехом можно брать уроки пилотирования на пассажирском лайнере.

Профессиональный вариант. В отличие от предыдущих, этот вариант потребует хороших знаний английского языка. Инвестировав в свое морское образование некоторую сумму, вы можете окончить какие-либо профессиональные курсы за рубежом. Паспорта СНГ жизнь в этом случае не облегчают, но и не являются непреодолимым препятствием. А дальше - открыт путь в профессиональный экипаж, где предстоит морская практика. Заодно и денежки свои возместите. Людям пенсионного возраста или слабого здоровья этот вариант не рекомендуем.

Как видите, не так уж и сложно приобщиться к яхтингу. Сложно стать яхтсменом высокой квалификации. На это потребуются годы. И не только упорного труда, но и приятно проведенного времени. Вот в чем вся прелесть! Яхтсмены - существа общительные (даже одиночки). Для общения они предпочитают тех, с кем могут говорить на одном и том же языке - яхтенном. Способствуют этому общению яхт-клубы, значению которых посвящена следующая глава.





Глава 10. ЗАЧЕМ НУЖНЫ ЯХТ-КЛУБЫ?

Найти ответ на этот, казалось бы, простой вопрос не так легко как кажется. В современном русском языке даже словари называют **"яхт-клубом"** одновременно и **организацию**, культивирующую парусный спорт и **место у берега**, оборудованное для стоянки и обслуживания судов, а также для причаливания лодок. Смеем утверждать, что ни то, ни другое не соответствует международному значению этого понятия. Иначе получается, что существование яхт-клуба, объединяющего, например, владельцев моторных яхт - нонсенс. А безлюдная гавань для яхт сама по себе уже вроде как яхт-клуб.

Ранее мы выяснили, что **"место у берега"** для яхты может означать либо **марину** (в международном ее понимании), либо **причал, яхтенную гавань** или **водную станцию** (в российском понимании). Культивированием же **парусного спорта** в СССР, а теперь в СНГ традиционно занимаются **федерации парусного спорта**. Не думаем, что следует изобретать велосипед, в то время как любой яхтсмен за пределами СНГ знает, что такое "яхт-клуб" и для чего они существуют.

Современный английский **"Словарь Яхтсмена"** дает такое **определение яхт-клуба: "Организация, члены которой интересуются водными видами спорта, в первую очередь парусным, а также моторными яхтами и т.п."** Кому как не англичанам лучше знать, что такое яхт-клубы и зачем они людям нужны. Небольшой экскурс в историю поможет нам определиться с истинным положением вещей.

Известная шутка о том, что один англичанин - это джентльмен, два - пари, а три - клуб (**club**), объясняет появление первых яхтенных клубов именно в Великобритании. Различные **клубы** действовали в Англии уже в XV веке. Интересы, объединяющие членов клуба, могли быть самыми разными. Например, в период правления Кромвеля, существовал **"Клуб Телячьей Головы"**. В день казни Карла I Стюарта его члены торжественно съедали телячью голову, которую подавали к столу, воткнув в нее пику.

Клубы одновременно играли роль ресторана, казино, библиотеки, места встреч и общения людей высших кругов общества. Члены обычных английских клубов принадлежали к аристократической элите общества и считали себя благородными людьми, что в Великобритании объединялось в понятии **джентльмен (gentleman)**. Каждый порядочный джентльмен обязан был соответствовать общепринятым нормам и правилам, ведь иначе его могли **не принять в клуб** или, еще того хуже - **исключить из клуба**.

С момента появления первых яхт в Британии стандартный **джентльменский набор** немедленно пополнился. Теперь правила приличия требовали, чтобы каждый настоящий джентльмен был еще и **яхтсменом (yachtsman)**. В то время для того, чтобы стать яхтсменом, было достаточно приобрести яхту. А яхты, как и прочие предметы роскоши, обходились отнюдь не дешево. Довольно быстро ряды джентльменов разделились на тех, у кого уже была яхта, и тех, кто еще не мог себе этого позволить. Понятно, что джентльмены-яхтсмены и просто джентльмены не могли быть членами одного и того же клуба. Приставка **"yacht"** к слову **"club"** отличала **клубы яхтсменов** от всех остальных.

Многие склонны считать старейшим яхт-клубом клуб, основанный в 1674 году Яковом, герцогом Йорка (того самого, что проиграл 100 золотых гиней брату-королю в гонке на Темзе). Но это был не яхт-клуб, а Королевский клуб военного флота (**Royal Navy Club**), прообраз офицерского казино.

В Ирландии (порт Корк) в 1720 году был образован **"Водный клуб Корка" (Water Club of Cork)**. Клуб создали 26-летний граф Инчиквин и пятеро его друзей. Устав клуба ограничивал число членов до 25 персон и включал в себя шуточные положения вроде: **"адмирал клуба не имеет право приносить на собрания более чем две дюжины бутылок вина..."** и другие подобные "ог-



раничения". Все 26 пунктов Устава были посвящены выпивке, и только параграф № 14 хождению в море. Он гласил: *"Тот из членов клуба, кто заведет разговор о выходе в море после обеда, приговаривается к штрафному бокалу вина, наполненному до краев, который ему надлежит выпить, не отрывая бокал от стола"*.

Каждые две недели члены клуба устраивали совместные обеды, которые превращались в обыкновенные попойки. Парусная жизнь ограничивалась периодическими маневрами 40-футовых лоцманских ботов под руководством адмирала, избираемого ежегодно. Выход в море сопровождался салютом адмиралу в виде тройного тоста в его честь. Согласитесь, что во многом правы те, кто отказывается признавать всерьез этот клуб первым яхт-клубом. Да и слова *"яхта"* в его Уставе мы не обнаружили, хотя оно в английском языке в то время уже существовало.

Некоторые яхтсмены считают *"Потомственный Невский флот"*, учрежденный Петром I в 1713 году, первым яхт-клубом России (при этом он автоматически должен быть признан *первым яхт-клубом в мире*). Несмотря на то, что Невский флот имел *Устав, флаг и форменную одежду*, это была скорее парусная флотилия, а не яхт-клуб. Поскольку объединение новоиспеченных "яхтсменов" из числа бояр (многие из которых боялись моря не меньше, чем царя) существовало отнюдь *не на добровольных началах, а "по высочайшему велению"*.

Построенные *Партикулярной верфью* 141 небольших бота Петр раздал своим дворянам бесплатно. Обязательным условием такого "спонсорства" было участие в *"экзерцициях"*. Сразу же после смерти царя в 1725 году "одноclubники" разбежались кто куда. Надо отдать должное царю-преобразователю России. В своем стремлении создать яхт-клуб Петр Великий опередил даже своих учителей голландцев и англичан более чем на сто лет. А для создания первого реального российского яхт-клуба потребовалось еще 120 лет.

Увлечение царя Петра яхтами однозначно позволяет нам считать его первым яхтсменом России. Начав в 19-летнем возрасте со старенького ботика, он начинает делать то, что никогда не приходило в головы его предшественникам. В возрасте 25 лет монарх самой большой страны в мире в поисках необходимых ему знаний фактически отправляется в трудовую эмиграцию. Это был беспрецедентный поступок и не только по тем временам. Например, первым президентом США, выехавшим за пределы страны (в 1906 году), стал Теодор Рузвельт, который нанес 17-дневный визит в Панаму и Пуэрто-Рико. Первый выезд Петра за границу России длился два года!

Царь решает пройти профессиональную морскую подготовку. Начал программу своей подготовки Петр с теории и практики кораблестроения. Для этого он записался в число плотников знаменитой голландской деревни Саардам, которая снабжала кораблями почти всю Европу. Далее он переезжает в Амстердам, где работает на Ост-Индской верфи. Орудя плотницким инструментом, царь всея Руси прилежно изучал географию, историю и геометрию. Учил главный на то время морской язык - голландский, а заодно еще и немецкий. Здесь он продолжает на практике изучать кораблестроение, а также осваивает науку картографию и медицину. Но голландцы были по большей части практики, теоретическая часть у них отставала. Петр проведал, что в этом отношении англичане стоят выше голландцев, и задумал ехать в Англию с целью дальнейшего своего усовершенствования в кораблестроении.

Продолжает свое обучение молодой царь в Лондоне, где начинает говорить еще и на английском языке. Кстати, попал в Лондон царь Петр из Амстердама на яхте. В Англии он повышает свой статус с плотника до рядового дворянина, приехавшего получать образование. Однако селится Петр в трех верстах от Лондона, в матросском квартале города Дептфорда - поближе к верфи, и одевается как матросы английского королевского флота, с которыми заводит тесную дружбу. Таким образом, он подбирает кадры для экипажа своей новой яхты "Роял Транспорт", подаренной ему в Лондоне королем Англии Вильгельмом III Оранским (он же штатгальтер Голландии). Себя он записывает в экипаж яхты "первым лоцманом" и проходит на ее борту практику навигаторского искусства на пути из Лондона в Амстердам.

Все его интересовало в Англии, но корабельное дело было ему всего милее. "Английский адмирал, - говорил он тогда в порыве восторга, - счастливее московского царя". Нет сомнений, что Петр собирался совершить дальние морские походы, но... стрельцы в Москве изменили ход событий. И все же царь всегда находил время для любимого увлечения, которое вероятно было одной из причин, заставивших его перенести столицу России из Москвы к берегам Невы. Иногда его плавания сопровождались риском для жизни. Так, в июне 1694 года Петр I решил посетить монастырь на Соловках на борту одной из своих яхт "Святой Петр". На переходе яхта попала в шторм, и жизнь первого яхтсмена России оказалась в опасности. Экипаж и яхта были спасены умением опытного лоцмана-помора Антипа Панова, указавшего фарватер между двумя рядами камней Унских рогов.



Надо отдать должное Великому Петру. Он не только сам овладевал крайне недостающими его государству знаниями, но и других буквально заставлял учиться. Многим молодым дворянам царь велел отправиться на учебу в разные страны Европы. Дремучие обычаи того времени считали путешествия в чужеземные страны ужасным грехом для православных на том основании, что в Ветхом Завете жителям Палестины запрещалось перенимать нравы их более богатых и более удачливых соседей. Видимо не все дворяне читали про Ноя и его Ковчег. Например, известен курьезный случай с братом генерала Головнина. Этот отрок, посланный на учебу в Венецию, даже ни разу не вышел из своей комнаты, чтобы его не могли упрекнуть в том, что он видел другую страну кроме России.

Стремясь превратить Россию в настоящую морскую державу, Петр I вынашивал идею, пришедшую ему в голову еще в Лондоне - соединить каналом Волгу и Танаис (Дон). В дальнейшем он хотел соединить их каналом с Двиной и, таким образом, связать Ледовитый океан, Черное и Каспийское моря. Английские специалисты, которых он с собой привез для осуществления этого плана, служили ему дурно, многие из них считали, что для России и плохая работа сойдет за хорошую. А свои специалисты еще не появились.

Как ни странно, ботик первого яхтсмена России сохранился до наших дней, также как и письменное наставление Петра Великого своей Невской флотилии: "эти суда даны, дабы их употреблять так, как на сухом пути кареты и коляски, а не навозные телеги...".

Старейшим яхт-клубом по праву считается "**Королевская яхтенная эскадра**" (*Royal Yacht Squadron*), основанная пятнадцатью джентльменами-яхтсменами в 1815 году в графстве Хэмпшир. Здесь, на юге Англии в относительно теплом климате и живописном заливе Солент расположен город Каус. Начиная с 1780 года, в этом месте проводились поединки яхт вокруг острова Уайт (дистанция в 60 миль), о которых мы расскажем чуть позже. Чтобы стать членом этого клуба, необходимо было иметь яхту не менее десяти тонн водоизмещения и пройти тайное голосование действующих членов. Королевским этот клуб стал не сразу. В 1817 году в него пожелал вступить принц-регент. Когда он в 1820 году был коронован как Георг IV, яхт-клубу было даровано право называться "**Королевским**", а на яхтах разрешалось поднимать **английский военный флаг**. Обычай вступления в ряды ведущего яхт-клуба первых лиц государства сохранился до наших дней, как в монархических, так и демократических государствах.

Мода на создание яхтенных клубов распространялась по мере роста числа яхт в тех или иных государствах. В 1830 году был основан "**Шведский Королевский парусный клуб**". В 1838 году появилось "**Тоночное общество в Гавре**" и "**Королевская ассоциация Хобарт-регаты**" в Австралии, а 20 лет спустя - "**Парижский парусный клуб**". В 1844 году девять владельцев яхт решили основать "**Нью-Йоркский яхт-клуб**", первый в Новом Свете. В 1862 году в Сиднее усилиями девятнадцати джентльменов был учрежден "**Австралийский яхт-клуб**".

К 1887 году в мире существовало уже более 30 яхт-клубов: в Англии, Швеции, Франции, Австралии, США, Индии, Голландии, Бельгии, Канаде, Германии, Италии, Новой Зеландии и России.

Первый настоящий яхт-клуб в России был учрежден указом Николая I в 1846 году. Почетным командором "**Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба**" царь назначил своего сына - великого князя Константина. Членами императорского яхт-клуба могли быть только дворяне, и каждый из них должен был в течение года приобрести яхту водоизмещением не менее десяти тонн. Уже через год этот яхт-клуб провел первые в России гонки под парусами. **Первая гонка яхт в России** прошла 8 июля 1847 года по 12-мильной дистанции у маяка Толбухин. В ней стартовало семь яхт, самой большой из которых была шхуна царя "Королева Виктория" (257 тонн водоизмещения), а самой малой - тендер "Ученик" (51 тонна). Победителем гонки стал тендер "Варяг" (107 тонн), прошедший дистанцию со средней скоростью чуть ниже семи узлов.

В 1859 году в столице появился еще и кружок водного спорта "**Моряк на все руки**", через год преобразованный в "**Санкт-Петербургский Речной яхт-клуб**", который в 1910 году повысил свой статус до "**Императорского**". Этот яхт-клуб послужил примером для подражания при создании других подобных клубов и кружков на морях, озерах и реках страны. В самом Санкт-Петербурге позже образовались "**Парусный клуб**", "**Галерный яхт-клуб**" и др.

В 1867 г. был организован "**Московский речной яхт-клуб**", а дальше яхт-клубы в России начали появляться в других местах империи. Так, 19 марта 1875 года был учрежден "**Воронежский яхт-клуб**", удостоенный позднее звания "**Петровский**".

На южных окраинах России любители яхтинга появились одновременно с созданием первого российского яхт-клуба. Большим знатоком и энтузиастом парусного спорта был Главный командир Черноморского флота и портов Михаил Лазарев. Под его личным наблюдением в Ни-



колаеве была построена яхта "Ореанда", которая под командованием лейтенанта Ивана Унковского в 1848 году приняла участие в гонках парусных судов в Кронштадте. Совершив поход вокруг Европы от Николаева до Кронштадта, "Ореанда" обошла во время гонок фаворита Балтийского флота яхту "Варяг" и завоевала первый приз - серебряный ковш с надписью: *"В морских гонках преуспевающему"*, после чего она благополучно вернулась в Николаев. В соответствии с нормами поведения того времени приз доставался не тому, кто управлял яхтой, а ее владельцу.

Однако старейший в Малороссии - *"Екатерининский яхт-клуб"* был основан только в 1879 году. Он находился под патронатом Великого князя Александра Михайловича. Базировался *"Екатерининский яхт-клуб"* на Платоновском молу Одесского морского торгового порта. В 1885 году рядом с ним на Военном молу разместился еще один - *"Черноморский яхт-клуб"*, учрежденный под патронатом Великого Князя Алексея Алексеевича.

Первый в Крыму *"Севастопольский яхт-клуб"*, созданный в 1886 году, ставил своей целью: *"распространение охоты к плаванию на гребных, парусных и паровых судах, а равно улучшение их постройки"*. Его членами могли быть все лица свободных профессий, для избрания требовалось 2/3 голосов, вступительный взнос составлял 25 рублей, годовой - 15 рублей. Офицеры от вступительного взноса освобождались. К 1889 году клуб насчитывал 103 члена, из них 99 - действительных, 4 - почетных. Этот яхт-клуб находился под покровительством великого князя Алексея Александровича, а его почетным Командором являлся Великий Князь Александр Михайлович. Довольно скоро для клуба построили здание в псевдомавританском стиле с квадратными башнями. Его фасад украшала резьба по камню. Помещение яхт-клуба занимало нижний этаж. Его просторный зал был задрапирован флагами. Из зала можно было попасть на обширный балкон с видом на море, а на втором этаже здания находились курительная комната, библиотека, ресторан. В одной из комнат размещалась коллекция фотографий знаменитых яхт. Причал яхт-клуба находился на набережной Приморского бульвара.

Собственная флотилия *"Севастопольского яхт-клуба"* насчитывала 18 вымпелов. К 1894 году в ней было две яхты "Почин" и "Финка" и несколько шлюпок. Многие члены клуба владели собственными яхтами, байдарками, шлюпками. Лучшими яхтами считались яхты "Надежда", принадлежавшая известному российскому предпринимателю, владельцу имения "Форос" А. Кузнецову, "Василек" А. Млинарича, "Мечта" Д. Грипари. К Севастопольскому яхт-клубу были приписаны паровая яхта "Тамара" великого князя Александра Михайловича.

В 1887 году был основан *"Киевский речной яхт-клуб"*. Ближайшими инициаторами учреждения этого яхт-клуба были доктор медицины, профессор Университета Александр Ринек и инженер Киевского округа путей сообщения Николай Максимович, к которым примкнуло еще около 30 человек членов-учредителей, "преимущественно из мира ученого, инженерного и промышленного".

Газета "Киевлянин" в то время писала: *"В отношении речного спорта Киев, несмотря на прекрасное местоположение и все благоприятные условия, отстал от многих губернских городов, не говоря уже о Петербурге, Москве и Варшаве, где давно существуют яхт-клубы. Таким образом, состав летних развлечений киевлян восполнится новым полезным учреждением. Возникающий в Киеве яхт-клуб имеет своей целью не только собрать под своим флагом всех любителей речных катаний и гонок, но и вообще приохотить местное население к плаванию по реке на хороших лодках, как гребных, так и парусных. Для достижения этой цели яхт-клуб, согласно уставу, будет приобретать, а также строить в своей мастерской гребные и парусные суда, в том числе спасательные шлюпки, и устраивать гонки на реке. Кроме того, клуб имеет в виду, как полезное вспомогательное средство при своих занятиях, изучение плавания, гимнастических игр и катания на коньках"*.

22 августа 1888 года Морское министерство России утвердило *"Устав Николаевского яхт-клуба"*. В его первом параграфе было записано: *"Речной яхт-клуб г. Николаева имеет предметом распространения охоты к плаванию на гребных, парусных и паровых судах, а равно улучшения их постройки. С этой целью клуб учреждает гонки судов, устраивает беседы по предметам, относящимся до морского дела, выписывает из-за границы суда и модели их и содержит мастерскую для постройки судов"*. Свое официальное открытие яхт-клуб праздновал 7 мая 1889 года. В этот день в 2 часа дня в гавани клуба было отслужено молебствие с водосвятием, затем был поднят с церемонией флаг. После этого состоялась первая парусная гонка на четверках и двойках.

К 1890 году число яхт-клубов и "обществ" в России достигло 68-ми. Однако это было только начало. Яхтинг в России постепенно становился массовым занятием, сокращая разрыв в своем развитии с другими передовыми странами мира.

В начале XX века новые яхт-клубы в России стали появляться, как грибы после дождя. В 1908 году возникают сразу два яхт-клуба - в Таганроге и Самаре. В 1909 году появляется первый яхт-клуб в Омске. Такие яхт-клубы были довольно демократичными, и объединяли в своих рядах единомышленников. В Омске членами яхт-клуба могли быть служащие любого ведомства, но непременно *по рекомендации*. Кроме хождения по Иртышу на яхтах в помещении яхт-клуба устраивались концерты, играли в домино, шашки и шахматы. Члены клуба проходили бесплатно, гости платили за вход 30 копеек, что по тем временам было довольно дорого. Недёшево обходилось и пользование купальней (небольшой деревянный павильончик, к которому вели мостки). Вместо обычных 3 копеек за пользование купальней в клубе надо было заплатить 15 копеек. Таким образом, создавался свой, избранный круг.



3 мая 1910 года Законом №33417 был утверждён кормовой флаг Императорского Речного Яхт-клуба - белое полотнище с прямым синим крестом, национальным триколором в кантоне и императорской короной в центре.

В яхт-клубах формировались *традиции* и *накапливался опыт*. Каждый яхт-клуб руководствовался в своей жизни *Уставом*, давал право своим членам носить *клубную форму*, а на яхтах поднимать *флаг клуба*. Отличием того времени являлось то, что костяк первых яхт-клубов составляли офицеры морского флота. Они выступали их учредителями, входили в правление клубов и закладывали фундамент российских яхтенных традиций. В то время яхтинг в России существовал так же, как и в соседних странах Европы. В списках первого *"Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба"* мы находим контр-адмирала князя М.Пулятина (учредитель), известных флотоводцев Ф.Беллингаузена, М.Лазарева, Ф.Литке (почетные члены).

Уставы большинства клубов дореволюционной России утверждались Морским министерством и напоминали военно-морские. Да и экипажи многих яхт составляли военнослужащие. Император Николай II в 1895 году *"Высочайше утвердил Устав "Невского яхт-клуба", состоявшего под августейшим покровительством Ее Императорского Высочества Великой Княгини Ксении Александровны"*. С первого дня его ряды были достаточно велики (и крепки). В Уставе было записано: *"непременными членами яхт-клуба считаются все адмиралы и флотские штаб-офицеры, состоящие на действительной службе"*. Другими словами "непременных членов" этого военно-морского яхт-клуба никто не спрашивал, нравится им яхтинг или нет. Хорошо, хоть взносы платить "непременных членов" не обязывали. А вот чтобы стать *"действительным членом"* требовалось написать письменное заявление, уплатить вступительный и годовой взнос. Кстати, годовой членский взнос был не копеечный - сто целковых, а крейсерско-гоночные яхты, на которых гонялись в 1913 году, стоили по 2000 - 3000 тысячи рублей.

Иностранное гражданство не служило препятствием для вступления в дореволюционные яхт-клубы и в них состояло много иностранцев. Конечно, при вступлении России в войну с каким-то очередным супостатом их подданных из яхт-клубов приходилось изгонять. Так, с началом Первой Мировой войны членам *"Николаевского яхт-клуба"* на своем экстренном собрании пришлось исключить из своих рядов сразу 19 подданных Австрии и Германии. Ну не делить же с "врагами" 40 пудов серебра, накопившихся в призах, завоеванных николаевскими яхтсменами!

Следует отметить, что в Малороссии именно яхтсмены "Николаевского яхт-клуба" были ведущими носителями яхтенных традиций. Между одесскими и николаевскими яхтсменами существовало давнее соперничество на регатах, но никто и никогда не мог поставить под сомнение высокую яхтенную культуру яхтсменов города Николаева, унаследовавших ее от "Николаевского яхт-клуба". Ежедневно по команде боцмана яхт-клуба на мачте утром поднимался, а вечером спускался флаг. При этом матросы выстраивались, принимали положение "смирно", а присутствовавшие члены и гости клуба в этот момент вставали и снимали головные уборы. По вечерам, кроме понедельника, в яхт-клубе играл оркестр. А в помещении этого клуба стоял рояль, и отнюдь не "для мебели". Паруса, музыка и поэзия неотделимы для настоящих яхтсменов. Свой подход к отношениям среди членов клуба николаевцы отразили в басне:



Парус, Движок и Весло

Подрядились как-то в паре
Морем плыть Движок и Парус.
Дует ветер - парус тянет,
А не станет,
Обленится ветерок -
Поусердствует Движок!
Так бы дружно и трудиться,
Да затеяли рядиться:
- Я опрятен, эстетичен,
Ты же просто неприличен -
Тарахтишь, дымишь, коптишь...
- Погоди, настанет тишь
Иль ударит ветер встречный -
Где ты будешь, друг сердечный?
Устарел, не та порода...
- Нет, я вечен, как Природа!
- Эх несешь ты братец вздор!..
Шквал прервал не к месту спор,
В борт швырнул девятым валом,
Парус в клочья разорвал он.
Бот кидало так и смяк,
Бак потек, бензин иссяк...
Только старое Весло
Их от гибели спасло.

Притчей "Лебедь, рак и щука"
Навести мораль не штука:
И на суше и на море -
Всюду распри сеют горе.

Вот такие в царской России были яхтсмены и яхт-клубы. Дабы не нанести урон чести Андреевскому флагу и Государству российскому, один из первых яхтсменов Санкт-Петербурга Г.В. Эш в 1894 году написал "*Руководство для любителей парусного спорта*", в котором излагались основные заповеди яхтсмена. Эта книга и сегодня не потеряла актуальности. Написанное в духе своего времени, "руководство" популярно разъясняет роль и место яхтинга в обществе. Приведем несколько отрывков, которые полезны начинающим яхтсменам наших дней.

"...соблюдение известных правил и, так сказать, хорошего тона должно быть обязательно для каждого яхтсмена, не желающего, чтобы парусный спорт представлялся публике чем-то вроде упражнений в эквилибристике, а сами парусники какими-то акробатами.

...Быть командиром своей яхты - желание вполне естественное для каждого яхтовладельца. Однако здесь надо быть крайне осторожным, потому что сделаться хозяином хотя бы и перво-классной яхты не значит еще сделаться в то же время и опытным яхтсменом. Прежде чем принять на себя команду, даже и на своей собственной яхте, надо хорошенько испытать себя, свои знания и способности, особенно если яхта отправляется куда-нибудь подальше".

...Что касается вообще до соблюдения приличий, то ни один уважающий себя яхтсмен не позволит, чтобы из кокпита или с юта его яхты раздавались нестройные крики, шум и пьяные песни, как видимые признаки происходящего на яхте пьянства. Это простительно мастеровым, вздумавшим справить воскресный шабаш, на наемной лодке, но совсем не подходит к судну, носящему яхт-клубский флаг. Для любителя выпить, не оповещая об этом, впрочем, весь мир, найдется для этого много места и кроме яхты; в крайнем случае можно найти укромное место и внутри судна, где в приятной дружеской компании, не выходя из границ и не обращая на себя внимания посторонних, можно с удобством "раздавить" даже не одну бутылку.

...Находясь на яхте в качестве гостя, следует быть услужливым, но не навязчивым. Не старайтесь овладеть кливер-шкотами, думая принести посильную услугу; но если они уже вам доверены, то и не выпускайте их из рук. Если же вы не удостоились чести получить разрешение участвовать в маневрах, то прямое ваше назначение сидеть по возможности смирно в кокпите или, если нравится, в каюте".

Мы уже говорили о роли яхтенных традиций. Многие из них концентрируют крупницы бесценного опыта поколений яхтсменов. Начинающим яхтсменам полезно помнить, что речь идет даже не столько об этике и эстетике яхтинга, сколько о безопасности.

Некоторые традиции прошлых лет утратили свое значение и сегодня практически забыты. Например, еще в начале XX столетия уставы многих российских яхт-клубов запрещали принимать в члены клуба женщин, независимого от их социального положения. Это конечно ни в какое сравнение не идет с законом Дании, принятым в 1562 году: *"Для женщин и свиней доступ на корабли Его Величества запрещен; если же они будут обнаружены на корабле, незамедлительно следует выбросить оных за борт"*. Все же, даже основанный в марте 1860 года *"Санкт-Петербургский речной яхт-клуб"*, претендовавший на общедоступность, первоначально запрещал дамам посещение своей территории. Но уже через год, одновременно с отменой рабства в России, дамы завоевали право бывать в яхт-клубе. С этого времени началось регулярное проведение семейных вечеров и гуляний с танцами под оркестр, а также обедов с обязательным клубным пирогом.

Попробуем разобраться, что же необходимо для организации и существования яхт-клуба? Г. Эш определяет три основных условия, необходимых для успешного существования яхт-клуба, а именно: *помещение, безопасное место для якорной стоянки и Устав*. С этим трудно не согласиться, но сегодня мы *Устав яхт-клуба* все же поставили бы на первое место. И кроме того, яхт-клуб это прежде всего *люди*, то есть его основатели и члены. Основатели любого яхт-клуба в Уставе определяют цели и задачи яхт-клуба, а также *источники его существования*. Если есть кому решать задачи, то появится и помещение, и безопасная стоянка. Положения Устава дисциплинируют его членов, также как наличие Флага яхт-клуба и единой формы для его членов.

В обыденной обстановке члены большинства яхт-клубов чаще одевают непромоканцы, чем клубную форму - она нужна для торжеств. Членство в клубе дисциплинирует и заставляет заботиться не только о своем внешнем виде, но и соблюдать определенный порядок на яхте, как в море, так и на стоянке. Упомянутая выше книга Г.В. Эша *"Руководство для любителей парусного спорта"*, содержащая правила и обычаи хорошего тона, рекомендует яхтсменам: *"сдержанное поведение, характеризующее истинного джентльмена, скорее даст возможность внушить в посторонних хорошее мнение и о себе, и о парусном спорте, искореняя ходячее в публике понятие, будто парусный спорт не дело, достойное порядочных людей, а просто лишний предлог для шалопаев праздно проводить время и при каждом удобном случае напиться до забвения приличий"*. Лучше не скажешь.

Предписывается забота о внешнем виде яхты: *"Яхта, куда бы она ни пришла, в свой ли порт или в чужой, уже одним своим наружным видом всегда возбуждает любопытство, которое весьма естественно переходит и на экипаж; тем более, следовательно, надо заботиться оставить в зрителях приятное впечатление, поддерживая честь своего флага хотя бы наружным видом. Неряшливый же вид яхты и команды плохо рекомендует ее владельца или командира со всех сторон - и с точки зрения общежитийской, и со стороны чисто морской."*

"...Всякая яхта до самых отдаленных уголков должна содержаться в отменной чистоте и порядке. Медь и окрашенные части, палуба, внутренняя окраска, рангоут, различные судовые принадлежности, одним словом - все на яхте должно блистать чистотой. Такелаж должен быть вытянут, а каждая свободная ходовая часть снасти должна быть собрана в правильную бухту и положена или подвешена на своем месте. Каждый конец должен оканчиваться редькой или кнопом. С каждого борта у фалрепов кладут маты для вытирания ног; к фалрепным трапам, во избежание порчи, как самих трапов, так и пристающих шлюпок, приделываются пробочные крапцы. На палубе не должно валяться ничего такого, что не необходимо в данную минуту".

Морские яхтенные традиции были известны российским яхтсменам давным-давно. Книга о правилах хорошего тона для яхтсменов передает обстановку клубного образа жизни для любителей яхтинга XIX века, но во многом остается актуальной и сегодня.

Не будем идеализировать российский яхтинг дореволюционной эпохи. В те времена некоторые состоятельные люди приобретали дорогостоящие яхты только для повышения собственного престижа в глазах окружающих. Такие яхты потом пропадали у причалов, приходя в запустение. Членство в каком-нибудь из яхт-клубов для таких людей было лишь *"пригласительным билетом"* на всякие светские события, освещавшиеся прессой, а яхта лишь поводом зачислить себя в яхтсмены. Например, обращаясь к присутствующим на торжестве по поводу открытия нового здания *"Николаевского яхт-клуба"*, командор *"Черноморского яхт-клуба"* господин Анатра вручил хозяевам памятный сувенир и произнес речь: *"Наш яхт-клуб низко кланяется Николаевскому... Я не могу скрыть своего чувства невольной зависти, так как в Одессе нельзя даже мечтать о таком просторе и удобствах, какими пользуется Николаевский яхт-клуб"*. Однако



истинное отношение этого джентльмена к яхтингу выясняется из опубликованной в 1906 году одесской прессой заметки о его собственной яхте.

"НЕЛЛИ"

Яхта "Нелли", принадлежащая командору Черноморского яхт-клуба А.А.Анатра, до последнего времени является украшением яхт всего Черного моря - по величине, красоте и по крепости и солидности постройки. Водоизмещение ее - 92 тонны, длина - 83'7", ширина - 16'. Построена в Ферли (Шотландия) в 1880 году известным строителем яхт W.Fife. Набор - дубовый, обшивка - тиковая, вооружение - гафельная шхуна. При постройке названа была "Amadine" и, в свое время, в Англии считалась лучшим ходоком, совершая плавания в Америку и Австралию. В 1890 году приобретена Н.Н.Аркасом и названа "Олеся". В 1899-м приобретена А.А.Анатра и переименована в "Нелли". Роскошная внутренняя отделка красного дерева, имеет большой салон, дамскую каюту в корме, судовладельческую и 4 каюты по 1 койке; все удобства, камбуз и прочный обширный кубрик для команды на 10 человек. "Нелли" обладает прекрасными морскими качествами, представляет собой незаменимое судно для крейсерских плаваний и дальних путешествий, и остается лишь пожалеть, что ею для таковых не пользуется никто совсем, да и раньше ограничивались лишь плавания к берегам Крыма. А у нас в нескольких десятках часах хода на такой яхте от Одессы - Босфор, Принцезы острова, Греческий Архипелаг, Афины, Средиземное море...

Приобретались яхты российскими яхтсменами в основном за границей. Новые тендеры, иолы и шхуны, пополнявшие флот яхт-клубов России строились в Великобритании, Голландии, Швеции и Германии. Законодателями яхтенной моды безоговорочно признавались англичане. Показательно в этом отношении, что при попытках отечественных кораблестроителей внедрить что-то новое (например, **водомерный двигатель**) чиновники из Морского ведомства России считали: **"Если бы было что-нибудь полезное, давно бы в Англии это было испытано и введено; а как там ничего этого нет, стало быть, все это вздор!"**. Все же строительство яхт велось и на российских верфях... в Финляндии, но не только там.

Так в Архангельске уже в 1848 году построили шхуну "Александра". В этом проекте российского конструктора **Степана Бурачека** впервые была применена революционная по тем временам идея продольной системы набора корпуса, получившая название **"русская система"**. Шхуна благополучно совершила переход из Белого моря вокруг Скандинавии на Балтику и пополнила флотилию **"Императорского Санкт-Петербургского яхт-клуба"**. В начале XX века занялись строительством яхт в городе корабелов Николаеве. Например, в 1910-1911 годах построили целую серию яхт, взяв за образец английскую яхту "Бриз", которая находилась на борту парохода, зашедшего в Николаевский порт, а в 1913 году была построена первая яхта с моторным двигателем "Наяда".

Во многих случаях Морское министерство России занимало конструктивную позицию и яхтинг, особенно в столице, получал от него ощутимую поддержку. Например, Морское министерство приобретало за казенный счет гребные и парусные суда отечественной и зарубежной постройки и выставляло их в качестве **гоночных призов**. Такой приз привлекал к состязаниям большое число экипажей, стимулировал стремление гонщиков к повышению мастерства. Победителей чествовали, а трофей становился общественным достоянием какого-либо яхт-клуба.

Необходимо признать, что российский яхтинг дореволюционного периода был в основном элитным развлечением и не оставил особо заметного следа на ниве воспитания граждан России в морских традициях. Но даже те слабые ростки парусной культуры, что трудами первых поколений яхтсменов государства российского только-только стали проклеиваться, были снесены ураганом революции.

Молодая советская власть во всем устанавливала свои традиции. Традиции российского яхтинга не стали исключением и **"жертвою пали в борьбе роковой"**. Вначале яхты попали под национализацию флота 1919 года. Но не все - до этого кое-кто успел сбежать на своих яхтах за границу. Кстати, таким образом, эти люди благодаря яхтам спасли свои жизни и имущество.

Гафельная шхуна с символическим для ее последнего владельца названием "Скиталець", была лучшей яхтой на Черном море в начале XX века. Построенная в Гамбурге в 1901 году по заказу наследника Санкстент-Альтенбургского престола, великого князя Эрнеста, яхта "Wanderer" предназначалась для плавания по Балтийскому и Немецкому морям самого принца, его супруги и 10-летней дочери. Германский Ллойд выдал ей высшее свидетельство на плавание

сроком на 13 лет. Императорский яхт-клуб Киля признал, что яхта построена по правилам, предъявляемым к крейсерам, и выдал ей разрешения носить вымпел яхт-клуба. В 1906 году ее приобрел вице-командор Черноморского яхт-клуба В.А.Мас.

Благодаря одному из номеров одесского журнала "Яхта" за 1906 год, приводим описание шхуны "Скиталець": "Яхта построена из лучшего материала: киль, фор и ахтерштевни из дуба, шпангоуты из лучшей стали (сечение 60 X 60 X 6 мм), на расстоянии 47см друг от друга, обшивка из отборной сосны 62 мм толщины, 20 тонный свинцовый киль. Поражает роскошь и удобство внутреннего помещения, заключающего в себе: обширный салон, в котором имеется даже пианино, дамская каюта на две койки и еще две каюты по две койки в каждой, ванна и все удобства с камбузом, буфетами, ледником и проч. Кубрик на 8 матросов и отдельная каюта для штурмана.

Размерения шхуны (в футах): длина наибольшая - 85, по ватерлинии - 60, ширина - 16, осадка - 9, площадь парусов 4450 квадратных футов".

Переход из Гамбурга в Одессу "Скиталець" совершил за 36 дней, сделав всего две остановки (Гибралтар и Константинополь). Команда на переходе была уже русская, десять человек.

Зимой 1918 года хозяин "Скитальца" погрузил на свою любимицу семью и остатки разграбленного имущества и благополучно ушел на Константинополь. Дальнейшие следы "Скитальца" теряются...

Другим яхтам двух одесских яхт-клубов повезло меньше. При национализации 1919 года Черноморский яхт-клуб был расформирован, а Екатерининский был превращен в "Морпункт Всеобуча для допризывной подготовки во флот". Все имущество, уцелевшее после гражданской войны, было передано Морпункту. Такая же судьба постигла и остальные яхт-клубы России. Скажите, какие тут могут сохраниться традиции российского яхтинга? В дальнейшем на берега страны советов опустился пресловутый железный занавес, и с яхтингом было покончено окончательно и бесповоротно на долгие годы. Революция, о которой столько твердили большевики, свершилась...

Ильф и Петров в "Золотом теленке" словами Остапа Бендера передают ситуацию того времени.

- А как Рио-де-Жанейро? - возбужденно спросил Балаганов. - Поедем?

- Ну его к черту! - С неожиданной злостью сказал Остап. - Все это выдумка, нет никакого Рио-де-Жанейро, и Америки нет, и Европы нет, ничего нет. И вообще последний город - это Шепетовка, о которую разбиваются волны Атлантического океана.

- Ну и дела! - вздохнул Балаганов.

- Мне один доктор все объяснил, - продолжал Остап, - за граница - это миф о загробной жизни. Кто туда попадет, тот не возвращается.

В 1930 году московские партийные руководители сочли нужным продемонстрировать миру наличие парусного спорта в СССР. Решено было отправить парусное судно в Стамбул. Это ответственное мероприятие было поручено Морпункту Всеобуча. Среди всяких дубков, шаланд и прочего наследия царизма отыскали уцелевшую яхту "Ванити". Это был гафельный тендер 15-метрового международного класса. Перед агитпоходом яхту привели в требуемое для "политических целей текущего момента" состояние. Из тендера сделали кэч, вместо румпеля установили штурвал, восстановили взамен потерянного фальшкиль, заполнили его отходами металла и залили цементом. Под штурманским столом установили автомобильный двигатель (с форда-Т) мощностью 22 лошадиные силы переведенный на керосин. Передача на винт осуществлялась с помощью роликовой цепи. Главные переделки коснулись внутренних помещений. В результате получился барак на 23 койки.

В состав спортивной делегации включили проверенных представителей пролетариата: пожарных, студентов, рабочих. Возглавляли поход представители **Совфизкульты**. Всему экипажу была выдана форма: белые парусиновые брюки, хлопчатобумажный свитер с вышитым новым названием яхты "Комсомолия" и коричневые полуботинки Одесской обувной фабрики. Рацион питания "яхтсменов" состоял из перловки, картошки, макарон, серого хлеба, чая и сахара.

20 августа 1930 года, после короткого митинга с неизбежным докладом о международном положении, делегацию вытащил в море на буксире катер "Луч". В суматохе забыли написать название яхты на ее борту. Четверо суток под парусами и под мотором (который кроме шума и керосиновой вони ничего не создавал), со скоростью пешехода преодолевали 360 миль до Босфора. Войдя в пролив, отдали якорь в бухте Буюк-Дере на траверзе загородной виллы посольства



СССР в Турции. Желтой эмалевой краской на транце от руки намалевали латинскими буквами название и порт приписки.

Руководство из Совфизкульты вместе с капитаном Георгием Вицманом отправились к местным властям, а на обратном пути купили на базаре невиданные в ту пору в Одессе деликатесы: белый хлеб со сливочным маслом и долму (турецкие голубцы в виноградных листьях). Оставалось решить главную проблему - на яхте были не паруса, а тряпки. Работник советского консульства, старый большевик И.Черкашин, обеспечил пошив новых парусов светло-коричневого цвета.

Обменявшись вымпелами с "турецкой общественностью" отправились восвояси. Не обошлось без позорного приключения. Идя на выход из Босфора (под мотором) не пошли по фарватеру, а решили срезать угол и сели на мель. Завели якорь и начали выбирать якорный конец, благо народу было много. От излишнего усердия порвали якорный конец и потеряли якорь. Спасибо местному рыбаку, что подцепил канат и не дал пропасть казенному имуществу. А затем яхту с мели снял турецкий катер. Вернулись в Одессу 5 сентября (поход длился две недели). На командировочные спортсмены на турецком базаре купили сувениры (кто парусиновые полуботинки, а кому хватило и на шевроновые брюки).

Этот выход был первым и последним довоенным походом советских яхтсменов на Черном море за границу. Вымпел турецких яхтсменов до начала войны украшал Водную станцию Морпункта.

Три года спустя аналогичный агитпоход совершили спортсмены из Ленинграда. На яхтах "Пионер" и "Ударник" они обошли вокруг Скандинавии. А потом была война...

С целью экономии времени читателей скажем прямо. Изучая историю СССР, только лишней раз убеждаешься в несовместимости строительства коммунизма и существования яхтинга. Нашим современникам сколько-нибудь значительного наследия яхтенной культуры ни от царской России, ни тем более от Советского Союза не досталось.

Намного лучше обстояли дела с яхтингом за пределами Советского Союза. За несколько веков существования яхт и яхтсменов тысячи яхт-клубов возникли в большинстве стран мира. В одном только Каусе, где появился первый в мире яхт-клуб, их сегодня насчитывается шестнадцать (из которых ровно половина носят звание "королевский"). Нельзя утверждать, что все яхт-клубы (не в СССР) были всегда полны фанатами яхтинга и образцово служили только интересам развлечения на воде. Элитарность яхтинга обуславливает некую особую атмосферу вокруг этого престижного занятия, зачастую далекую и от яхт, и от яхтсменов. В первую очередь это касается столичных яхт-клубов, обладающих роскошными помещениями баров, ресторанов, салонов и библиотек, где удобно устраивать неформальные встречи для сильных мира сего и их окружения. Само собой, что в местах, где проходила подобная "тусовка", возникали ситуации далекие от непосредственного общения яхтсменов между собой.

К примеру, своеобразным прибежищем для иностранных дипломатов в Петербурге конца XIX века являлся *"Императорский яхт-клуб"*. Вернее, его замечательный ресторан, где кормили самым изысканным образом. Однако дипломатам подавали обед отдельно от русских и в другой час. Иногда служебный долг кое-кого из них заставлял подслушивать откровенные разговоры крупных российских сановников - членов яхт-клуба, к которым их располагал роскошный обед. Однажды за этим занятием застали не кого иного, как германского атташе адмирала фон Гинце, состоявшего "при особе" Николая II. Задержавшись после обеда дипломатов, атташе спрятался за ширмой. Но на его беду лакей случайно эту ширму опрокинул. Глазам обедавших представился титулованный представитель "дружественной" державы. Подобные эпизоды составляли часть повседневной жизни закрытых для глаз посторонней публики помещений яхт-клубов в деловых и политических центрах разных стран.

Показательна история развития *первого яхт-клуба США*. В новом Свете первые сведения о яхтах датируются 1614 годом. Именно тогда в Новом Амстердаме (теперь этот город называется Нью-Йорк) была построена по голландскому образцу яхта "Онруст". Два с половиной столетия Америка обходилась без яхт-клубов. Но 30 июля 1844 года девять джентльменов собрались на борту яхты "Джимкрэк" и основали *"Нью-Йоркский яхт-клуб"*. В США существует множество других яхт-клубов, да и в самом Нью-Йорке их немало, но такого как этот, пожалуй, нет больше нигде. О нем стоит рассказать особо.

Сказочно быстро разбогатевшие американцы могли позволить себе все, что угодно. И позволяли. Поводками и манерами они мало отличались от персонажей из анекдотов о "новых русских". Но были в США и такие богачи, которые понимали необходимость инвестиций в образование, культуру и спорт, хотя бы для себя и своих близких. Главным инициатором в этом направлении был один из самых богатых людей Америки XIX века *Джон Пирпонт Морган*. Он по-

тратил немало сил и средств для придания внешнего лоска неотесанным ковбоям и грубым мужланам, которые составляли большинство американских нуворишей. Во многом ему это удалось, но полностью искоренить неприкрытое высокомерие и наглость в сочетании с чванством, что являлось характерной чертой членов этого добровольного объединения яхтсменов-миллионеров он не успел.

История сохранила разговор между Морганом и нефтяным магнатом того времени Генри Пирсом. Для того чтобы стать членом *"Нью-Йоркского яхт-клуба"*, нужно было сначала обзавестись яхтой. Нефтяной король, намереваясь вступить в яхт-клуб, обратился к командору Моргану с вопросом, о том, во что обходится содержание яхты. На что Джон Пирпонт Морган сказал, как отрезал: *"Это не для вас. Тот, кто задает подобные вопросы, не имеет права владеть яхтой"*.

В большинстве приморских городов здания яхт-клубов расположены где-нибудь у моря. Но *"Нью-Йоркский яхт-клуб"* 144 года спокойно обходился без клубной стоянки для яхт. Зато его *главное здание* в морском стиле (подарок клубу от Пирпонта Моргана) построили в самом центре Манхэттена, на 44-й Западной улице. Оно создано и обставлено с хорошим вкусом архитектором Уитни Уорреном при непосредственном участии Моргана, которому принадлежит архитектурная идея здания. Само здание, его помещения и детали интерьера воссоздают атмосферу парусных яхт и кораблей. Например, окна выполнены в форме кормы *галеона*. Обеденный зал стилизован под трюм старинного парусного судна. Интерьеры всех коридоров и помещений украшены произведениями выдающихся художников-маринистов. Наиболее впечатляет Зал Трофеев (так называемая "круглая комната").

Правила клуба обязывают всех членов клуба дарить модели своих яхт. Таким образом, в здании клуба собрана замечательная коллекция моделей яхт. В Зале Трофеев размещены самые интересные из них, в том числе модели яхт, участвовавших в Кубке Америки, о котором вы узнаете больше в следующей главе.

В целом, здание *"Нью-Йоркского яхт-клуба"* похоже на смесь фешенебельной гостиницы и роскошного офиса. Тут есть многочисленные кабинеты секретарей командоров и управляющих Клуба, комфортабельные апартаменты для гостей (никакая гостиница не сравнится). На четвертом этаже расположена отличная библиотека, достойная называться *"Морским музеем"*, поскольку ей нет равных в собрании редких и уникальных изданий книг, журналов, газет на морскую и яхтенную тематику. Собрана выдающаяся коллекция морских карт всех времен и народов.

Имена всех бывших членов клуба, а их за более чем полтора века его существования накопилось немало, бережно хранятся для последующих поколений. Почетной миссии возглавлять этот яхт-клуб удостоивались семьи Морганов, Вандербильдов, Асторсы, Ирвингсы, Рузвельты и другие первые люди Америки. В элиту яхтинга США входят те же самые люди, что *возглавляют мир американского бизнеса*. Полтора века главные воротилы с Уолл-стрит *ежедневно* встречаются здесь за ланчем или в баре и беседуют о яхтах и бизнесе. Это не просто руководители - это президенты и директора самых могущественных структур Соединенных Штатов Америки. У роскошного камина, напоминающего фасад католического собора и у стойки бара (к которой до недавнего времени не подпускали женщин) они обсуждают дела государственной важности, к которым, несомненно, в США относится и яхтинг.

Всяким подозрительным личностям вход в *"Нью-Йоркский яхт-клуб"* заказан. Член Клуба, известный мультимиллионер Тэд Тернер (основатель агентства новостей CNN), снабдил своего биографа пропуском на катер, принадлежащий *"Нью-Йоркскому яхт-клубу"*. Этот молодой человек являлся типичным представителем длинноволосой журналистской братии. Один из авторитетных членов Клуба сделал Тернеру замечание: *"Прошу Вас, больше не приводите сюда этого джентльмена. У нас не принято общаться с теми, кто носит усы и длинные волосы"*. Журналисту для продолжения работы пришлось навестить парикмахера.

Как и положено любому яхт-клубу, *"Нью-Йоркский яхт-клуб"* имеет свой вымпел и обязывает своих членов носить определенную форму. Остап Бендер мог бы позавидовать - белые брюки, яхтенная кепка с гербом, галстук с желто-красными полосами (Цвета Клуба) и спортивная куртка. Свои собрания яхт-клуб проводит с пышностью и придает им большое значение. Оно и понятно. Почти три тысячи богатейших людей в мире на одной "тусовке" это вам не какой-нибудь карнавал



Интерьер зала трофеев "Нью-Йоркского яхт-клуба" претендует на изысканную роскошь.



В выпел гавани "Нью-Йоркского яхт-клуба" развевается выше национального флага США.

или рок-концерт. Так, например, в 1988 году на церемонию открытия базы клуба в Ньюпорте (все-таки не может жить полноценной жизнью яхт-клуб без базы у моря) было потрачено четыре миллиона долларов. Гремели пушки, отдавая салют, играл духовой оркестр Военно-морского колледжа США, развевались флаги на фоне красивых шатров с фуршетом, дамы блистали бриллиантами на изящных кружевах и непрерывно дарили улыбки всем присутствующим из-под широкополых соломенных шляп. Короче говоря, царила праздничная обстановка. Командор Фрэнк Шнайдер обратился с речью к собравшимся. Речь была по-американски краткой: **"Наконец-то 2685 членов Нью-Йоркского клуба получили окно с видом на море"**.

Как говорится: *у одних жемчуг мелкий, а у других суп жидкий*. Нам бы их проблемы. В ту пору средний советский яхтсмен представлял собой слепок с общества развитого социализма в полный рост. Попытаемся составить его словесный портрет. Прежде всего, это человек шибко грамотный технически, поскольку в армии служил в каких-то войсках стратегического назначения, а потом, окончив какой-нибудь технический ВУЗ, изобретал и рационализировал все подряд и тут же внедрял, причем своими же руками. Само собой разумеется, что наш герой не знал никакого другого языка, кроме русского, сильно разбавленного ненормативной лексикой.

Он был беден от рождения, но горд своим пролетарским происхождением и наплевательским отношением к собственной жизни и здоровью. Не задумываясь о последствиях, советский яхтсмен выбрасывал в море любой мусор и тащил с близлежащей свалки и родного завода на яхту все, что может в хозяйстве сгодиться. Понятия **"яхтенный магазин"** для него не существовало даже в теории, так же как понятия **"яхтенная одежда"**. Зарубежные страны наш герой видел каждую неделю в **"Клубе кинопутешествий"**. Парусным спортом занимался такой человек с всепоглощающим интересом и азартом исключительно в пределах территориальных вод государства рабочих и крестьян, но не яхтсменов.

Морская государственная граница СССР почему-то проходила для яхтсменов по суше, и постоянно напоминала о своем существовании всем, кто ступал за эту черту. Согласно требованиям пограничников (заклятых друзей яхтсменов) яхты следовало не только расписывать вдоль всего борта пограничными номерами, но и **"закрывать на замок"** даже на воде. Как это технически сделать так никто и не придумал. По требованию пограничников маршруты **дальних крейсерских плаваний** советские яхтсмены вынуждены были подобно древним грекам прокладывать **вдоль берега, в пределах видимости**. Возвращаться к причалу следовало только **в светлое время суток** (это уже требование таможенников, которые ночью любят спать, а не работать). После 22.00 яхтсмены обязаны были покинуть **"пограничную полосу"**, которая полностью накрывала не только акватории, но и территории на которых базировались все приморские яхт-клубы. Советских яхтсменов постоянно угнетало чувство вины за само свое существование и ощущение лишнего звена в величественной пирамиде советского спорта. То ли дело футболисты!

Богатое в те времена Черноморское морское пароходство, будучи крупнейшей судоходной компанией мира, легко содержало дорогостоящий футбольный клуб **"Черноморец"**, а на "сдачу" от этих затрат много других спортивных команд в десятках разных видах спорта, в том числе и **"Черноморский яхт-клуб"**. Футбольная команда пароходства, прозванная одесситами за свои хронические успехи **"Мухоморец"**, не смотря ни на что, оставалась любимым детищем руководства. **Футболистам-профессионалам** раздавались квартиры, машины, дачные участки и выплачивались зарплаты выше, чем у капитанов дальнего плавания. На зарубежные товарищеские матчи футбольная команда "Черноморец" и сопровождающие ее лица отправлялись не иначе, как чартерным рейсом. У команды из 22 человек был самый лучший в Одессе стадион, а в придачу к нему еще летняя тренировочная база, несколько фирменных автобусов, спортивные залы. Но и этого в конце перестройки показалось мало, и тогда для команды была построена еще и загородная база стоимостью десять миллионов долларов. **Так какой же вид спорта у нас самый дорогой?**

Когда очередного руководителя футбольной команды хотели наказать, его назначали **директором "Черноморского яхт-клуба"**. Раздутый штат яхт-клуба варился в собственном соку и заботился только об интересах своих штатных работников, число которых постепенно приближалось к количеству яхтсменов (в последние годы СССР их уже было 70 человек). Реально **"Черноморский яхт-клуб"** управлялся **выборным Советом** из числа самих яхтсменов-любителей, и вся его

спортивная работа велась на общественных началах. Главная задача яхтсменов на перевыборных собраниях было не допустить в состав Совета яхт-клуба представителей администрации.

Нас, яхтсменов любителей, в *"Черноморском яхт-клубе"* (единственном в Одессе) было совсем мало для города с миллионным населением. Но даже 25 футбольных команд вместе с тренерами и массажистами не догнали бы членов нашего яхт-клуба по численности, а уж реальные затраты на душу яхтсмена за пятилетку (без учета зарплаты функционеров от спорта) были меньше стоимости пары кроссовок. И стадионы нам не были нужны, а море расходов по содержанию не требовало. Акватория, где базировался *"Черноморский яхт-клуб"*, первоначально служила строительной базой для укрепления городских пляжей волноломами и досталась яхтсменам после того, как эти работы были завершены, специально никто ничего не строил. А те помещения, которыми располагал яхт-клуб, зачастую представляли собой временки, оставшиеся от строителей. В какой-то момент пароходство расщедрилось и передало яхт-клубу в пользование списанную брандвахту (баржу-офис морских строителей). Помещений брандвахты едва хватало для штатных работников яхт-клуба, а экипажи продолжали хранить свое скудное имущество во всяких металлических ящиках и контейнерах, которые приобретали за свой счет. На зиму все ценное уносилось домой, иначе бы все пропало.

Закрепленные за экипажами лодки мы полностью обслуживали самостоятельно, то есть своими руками и практически за свой счет. На соревнования добирались на них же, своим ходом. А те жалкие талоны на питание, что полагались из расчета 2 рубля 50 копеек в день на каждого спортсмена, редко до нас доходили. Реальный тренировочный процесс вели назначенные Советом тренера из числа яхтсменов и на общественных началах. Справедливости ради надо отметить, что членские взносы, которые мы тогда платили яхт-клубу, составляли символическую сумму три рубля в год.

Во второй половине 1980-х благодаря Горбачеву весь мир узнал про *"перестройку"*, *"гласность"* и *"ускорение"* и увидел результат социалистического воспитания народа прямо на своей территории. Свой вклад в столь важное дело, как налаживание интернациональных связей между "их" - на все сто процентов буржуазной яхтенной общественностью и нашей, исконно трудовой и рабоче-крестьянской, удалось внести довольно быстро. Зарубежному яхтингу от этого было больше вреда, чем пользы, а вот наши яхтсмены смогли глубоко вдохнуть сладкий запах загнивающего капитализма на фоне процветающего яхтинга.

Вот *что* у нас любили на заре перестройки, так это *зарубежные визиты* (в смысле визиты за рубеж любимого нами государства). В этом важном деле опыт футболистов-администраторов был прямо-таки бесценным. Они первые поняли, что теперь за границу СССР советский человек может попасть не только на танке или сопровождая футбольную команду, но и на яхте. Поэтому советские яхт-клубы стали проявлять невероятную заботу по приобретению новых яхт (разумеется, только крейсерских). В частности, в эпизоде приобретения яхты на Ленинградской экспериментальной судоверфи для нашего экипажа существенную роль сыграло руководство *"Черноморского яхт-клуба"*. Напрасно только никто из нас в тот момент не обратил внимания на слово *"экспериментальная"*, ведь эксперименты в СССР ставили обычно на людях.

Наш экипаж отчаянно стремился использовать новые горизонты, открытые партией и правительством. Как благодарные люди эпохи перестройки, мы назвали наш 35-футовый шлюп *"Миша и Рая"*. Однако на борт благообразно нанесли сокращенное название - слово из трех букв: *"МИР"*, что маскировало переполнявшее нас чувство благодарности. К тому времени один из нас уже побывал в более чем 60-ти странах мира в составе экипажа пассажирского флота Черноморского морского пароходства и представлял себе, что кроется за открытыми горизонтами. Но большинству наших яхтсменов это еще только предстояло узнать. В свою очередь заграничным яхт-клубам еще только предстояло узнать объективную реальность о наших яхтсменах, подготовленных в духе социализма нашими "яхт-клубами".

И все же, польза даже от таких яхт-клубов была. Во-первых, существовали *детские спортивные школы*, готовившие пополнение яхтсменов. Во-вторых, у администрации любого яхт-клуба были красивые *бланки* и круглая *печать*, что давало возможность писать *письма об освобождении от работы* для участия в регатах (с сохранением зарплаты), необходимости приобретения новой матчасти, а с 1986 года еще и *оформления документов для выхода за границу*. Справедливости ради следует отметить, что всеми этими возможностями яхтсменам удавалось пользоваться довольно успешно. Так, первый массовый выход за границу для участия в Варненской регате был организован *"Черноморским яхт-клубом"* уже в 1987 году. Что ни говори, а свое существование яхт-клуб в какой-то мере оправдывал. Без подобной административно-бюрократической организации в советские времена не то, что на яхтах ходить, а даже в шахматы играть нельзя было.



А в это время, за условной чертой, именуемой государственной границей СССР, яхтинг удивительно быстро превращался в массовое увлечение. Пример начинаний Слокэма, Блэкберна и им подобных отважных мореходов был настолько заразительным, что это не могло не подействовать на умы людей. Сотни и тысячи любителей становились за штурвалы яхт. Это было похоже на эпидемию. Но поскольку далеко не все способны были отправляться в далекие плаванья на долгие годы, то утешением им становились домашние соревнования, проводимые **ближайшими яхт-клубами** по выходным дням.

Позже, познакомившись с **устройством и методами работы** организаций, которые являлись настоящими яхт-клубами в прямом значении этого слова, мы поняли, насколько важное положение в структуре общества они занимают. В зарубежных яхт-клубах тоже есть штатные работники, но они обеспечивают лишь текущую деятельность клубов и ни в коей мере не допускаются к их руководству. Руководит яхт-клубом на общественных началах **командор** (иногда президент). Эта должность повсюду почетна и ко многому обязывает. Как правило, ее занимают наиболее влиятельные в обществе члены клуба. Командор клуба, прежде всего, заботится о его **репутации**, а также беспокоится о пополнении кассы клуба. Кроме **членских взносов**, существующих в большинстве клубов, ведется **сбор пожертвований** на нужды клуба, а также проведение каких-либо акций, способных пополнить бюджет. Кстати, для России такая практика не новость. Например, в зимнее время многие дореволюционные яхт-клубы организовывали платные катки, а в летнее - пляжи и прокат гребных лодок. Яхт-клубы - организации всегда **неприбыльные** и все имеющиеся средства направляют на **текущие расходы**.

Основными статьями расходов в бюджетах яхт-клубов являются: **организация и проведение регат, содержание детских парусных школ, прием гостей яхт-клуба, приобретение общественных яхт, пополнение клубной библиотеки, командировки команд клуба для участия в регатах других клубов** и т.п. Заработная плата штатных работников обычно составляет незначительную статью расходов.

Снаружи яхт-клуб представляет собой закрытую организацию, но это и понятно - клуб предназначен для своих членов и их гостей. А вот внутри клуба обычно торжествует демократия. Например, чтобы увидеть принца Уэльского, короля Норвегии и короля Испании в одном месте и поболтать с ними на общие темы, достаточно заглянуть в **"Королевский Океанский Гоночный Клуб"**. Правда, чтобы претендовать на членство в этом яхт-клубе вначале придется принять участие в Фастнетской гонке в открытом море на сложнейшей дистанции свыше 600 миль.

Кроме обычных (**действительных членов**), каждый яхт-клуб стремится привлечь в свои ряды еще и **почетных членов**. Как правило, это влиятельные люди с большими возможностями и популярными в обществе. Фактически они покровительствуют яхт-клубу, что немаловажно для любой общественной организации. В сложных ситуациях принято обращаться за помощью к почетным членам. Приятно было обнаружить, что возрожденный **"Невский яхт-клуб"** смог заручиться покровительством **"непременного почетного члена" Президента России Владимира Путина**. Если вспомнить, что **"Невский яхт-клуб"** является правопреемником **"Невского Императорского яхт-клуба"**, основанного 12 сентября 1894 года, а тот в свою очередь **воссоздан на основании исторических морских традиций Российской Империи**, то вполне можно надеяться, что будут воссоздаваться и сами морские традиции российских яхтсменов. Хочется верить, что этот яхт-клуб в Петербурге станет образцовым для всех остальных российских яхт-клубов.

Разумеется, что яхт-клуб, в котором состоит **первое лицо государства**, носит **международный элитарный характер**. А это значит, что почетными членами клуба являются также и главы, и коронованные особы морских держав, приглашенные в клуб главой России. Звание **почетного Командора "Невского яхт-клуба"** с 9 сентября 1996 года согласился возложить на себя **Его Королевское Высочество наследный принц Нидерландов Александр Орланский**.

Радует и то, что кроме организационных дел происходит также и практическое восстановление **исторического центра возникновения российского яхтинга**. Первым яхтсменом, архитектором, садовником, строителем и мелиоратором в гавани Стрельна был сам царь Петр, который собственноручно даже сажал здесь (в своем "образцовом огороде") первую в Россию картошку. С тех пор без картошки наш народ жизни себе не представляет, а вот с яхтами и яхт-клубами тесной дружбы не получилось. Во многом этому причиной послужили разные мифы, созданные идеологами коммунистического будущего вокруг яхтинга и парусного спорта в странах бывшего СССР.

Миф первый: парусный спорт исключительно дорогой вид спорта. Это так, когда дело касается регат для профессионалов высокого уровня. Тогда парусный спорт не просто дорогой, а один из самых дорогостоящих видов спорта. Но согласитесь, автомобиль для "Формулы-1" существенно отличается в цене от "Волги". Мы же ведем речь о яхтинге, в котором парусный спорт

лишь небольшой фрагмент картины. Кроме того, российские яхтсмены еще с дореволюционных времен пользовались клубными яхтами, которые были собственностью яхт-клуба. Те люди, кому по карману была уплата вступительных и ежегодных членских взносов, могли пользоваться яхтами клуба, как для своего удовольствия, так и для участия в регатах.

В частности, в конце XIX века вступительный взнос в *"Николаевский яхт-клуб"* составлял 5 рублей, а ежегодный - 10 рублей. На эти деньги, кроме прочих расходов яхт-клубу удавалось содержать мастерскую по изготовлению маломерных яхт и закупать более крупные в Петербурге и за границей. В течение двух десятилетий с момента создания клуба его флот вырос до 109 вымпелов (парусные, гребные, моторные яхты и буера), право пользования которыми имели все 323 члена яхт-клуба. А ведь кроме этого флота к яхт-клубу были приписаны еще и яхты, приобретенные за свой счет отдельными яхтсменами.

В *"Санкт-Петербургском речном яхт-клубе"* членские взносы в начале XX века были несколько выше - 24 рубля (от 250 его членов). Но и флот его был внушительней - 141 вымпел. Современники отмечали, что успешному развитию клуба содействовала не только разумная воля основателей и командоров, но и постоянная *"дружная работа его членов, глубокая преданность их родному клубному флагу и, главное, истинная любовь их к водному спорту"*.

Кроме того, обычно все познается в сравнении. Небольшая крейсерская яхта отечественного производства или подержанная, привезенная из-за рубежа, сопоставима в цене с обычным автомобилем. Не следует путать владельцев мегаяхт с обычными яхтсменами, среди которых большинство составляют люди среднего достатка. Кроме того, даже люди с невысокими доходами могут вкладчину приобретать небольшие яхты для прибрежного плавания в повседневное пользование или брать яхты в чартер на одну-две недели отпуска. Правда, чартерных компаний в России пока еще нет, но был бы спрос, а за коммерсантами дело не станет. И все же благосостояние большинства россиян не такое, как того хотелось бы. Может поэтому стоит вспомнить о преимуществах клубной системы как наиболее демократичной и наименее затратной.

Миф второй: *яхты - удел только великих мира сего.* Надеемся, что в главе о том, кто ходит на яхтах, данный миф для читателя этой книги уже развенчан. Напротив, можно утверждать, что стоит вам добиться сколько-нибудь весомых успехов в яхтинге, как у вас появится возможность общаться с коронованными особами и другими известными персонами на равных, правда исключительно в стенах какого-либо яхт-клуба. О такой возможности более подробно говорится в следующей главе.

Миф третий: *если человек не начал заниматься яхтами с молодых лет, то время упущено безвозвратно.* Это самый зловредный миф и нам кажется, что эта книга может служить надежным оружием в борьбе с ним. Путь в яхтинг открыт для людей в любом возрасте!

Развенчание мифов не под силу отдельному изданию, эта задача по силам только **общественным организациям**. Так вот: яхт-клуб - это самая что ни на есть самостоятельная общественная организация, которая на практике организует занятия яхтингом для группы любителей-единомышленников.

Кроме развенчания мифов, следует навести еще порядок в **терминологии**. Если кому-то не нравится иностранное слово *марина*, то можно использовать русскоязычные его аналоги: *пристань, гавань, водная станция, яхтенная стоянка* или *причал*. Но зачем же вводить себя и других в заблуждение, употребляя не к месту слово *"яхт-клуб"*? Отсутствие яхтенных традиций позволяет распространяться неправильному толкованию этого понятия. Ведь яхт-клуб - общественная организация. Яхт-клуб можно: *учредить, ссоздать, посетить, победить в регате, возглавить*. В конце концов, яхт-клуб можно *закрыть*. А в русскоязычной прессе сплошь и рядом яхт-клубы: *строят, продают, покупают* и, даже *воруют!* Некоторые функционеры от спорта почему-то относят яхт-клубы к *"спортооружениям"*, которыми можно *"обзаводиться"* и *"передать на баланс"*.

Путаницу вносит еще и то, что многие не способны различить *яхтинг* и *парусный спорт*. Дело в том, что *спортом* призваны заниматься региональные *федерации парусного спорта*, которые в свою очередь также являются **общественными организациями**. Да и сами яхтсмены часто одновременно на тех же яхтах занимаются и *спортом*, и *яхтингом*. Например, часто можно видеть, как яхта после финиша клубной гонки (это парусный спорт в чистом виде) подходит к причалу и берет на борт гостей, отправляясь с ними на прогулку (это уже стопроцентный яхтинг).

Действительно, грань между парусным спортом и яхтингом довольно зыбкая. И все-таки не следует путать одно с другим. Следующая глава посвящена некоторым аспектам парусного спорта и должна помочь вам разобраться, где его начало, а где конец. А в этой главе нам остается все-таки разобраться: **для чего нужны яхт-клубы?**

Что такое яхт-клуб хорошо передает обнаруженное нами объявление *"Жуковского яхт-клуба"* в Интернете:



Когда сезон закрыт, все мы собираемся в нашем яхт-клубе.

Располагается он по адресу: г. Жуковский Московской области, ул. Чкалова, 23.

Подъезд ближайший к светофору (по Чкалова), в полуподвале.

В этом объявлении отражено, пожалуй, самое главное: яхт-клуб может существовать и в полуподвале, потому что это прежде всего люди. Эти люди в обязательном порядке яхтсмены, но не профессионалы, а любители. Приходят они в этот полуподвал (какое ни есть, а помещение яхт-клуба) по причине общности интересов. Они могут даже не ходить на яхтах, а только хотеть заниматься яхтингом, но это уже будет яхт-клуб. И от него будет больше пользы, чем от самой большой яхтенной стоянки, которой руководит какой-нибудь очередной функционер от спорта. Помните: *Ковчег был построен любителем, профессионалы построили "Титаник"*.



Такой была российская яхта "Самба", погибшая у Канарских островов.

К сожалению, к яхтингу в России стремятся приобрести не только романтики, но и всякого рода жулики. Ими учреждаются порой фонды возрождения какого-то яхт-клуба, широко рекламируются патриотические начинания, они даже стремятся возглавить яхт-клубы и т.п. Но результат, как правило, один и тот же - общественные деньги или имущество до настоящих яхтсменов не доходят, а исчезают в карманах подобных мошенников. В Латвии, например, президент яхт-клуба "Викинг" переписал на собственную фирму все имущество клуба. Яхтсменам пришлось с ним судиться, чтобы вернуть украденное. А в Санкт-Петербурге на волне подготовки к празднованию 300-летнего юбилея основания города, где родился яхтинг России, кто-то не только ввел в заблуждение множество спонсоров, но и отправил в море яхту "Самба", которая вскоре погибла при попытке вернуться в Россию. Ее экипаж был позорно брошен на произвол судьбы организаторами кругосветного плавания, хотя средств питерцами было собрано для этого похода немало. Для того и нужны россиянам настоящие яхт-клубы под руководством чистоплотных командоров, чтобы не допускать подобные инциденты.

Яхтинг - занятие благородное. В жизни нам часто приходится толкаться локтями, отстаивая собственные интересы. Но, приходя в яхт-клуб, человек не имеет права оскорблять традиции морского братства. На море действуют совсем не те законы, что на суше и тому, кто не собирается менять свои береговые привычки, общение с морем категорически противопоказано! На наш

взгляд, яхт-клубы призваны быть чем-то вроде святилищ, где из поколения в поколение бережно хранятся и накапливаются морские обычаи, и где обитают их знатоки и носители. Это место, где непосвященные могут пройти начальную психологическую подготовку к предстоящему испытанию морем, которое, как вам уже известно, ошибок не прощает.

Сегодня яхтинг сближает людей разных стран и народов как никакое другое занятие потому, что яхтсмены всех стран на самом деле являются в первую очередь подданными *Его Величества Океана*. И обитают они за условными границами, нанесенными на карту мира кровью миллионов людей властолюбивыми вождями. Такую свободу, какую обретают яхтсмены в море, на берегу ни за какие деньги не купишь. Кто не уходил в море на борту яхты, оставив за горизонтом берег с его суетой, не знает истинной свободы. Вкусив эту абсолютную свободу, человек раз и навсегда познает мир, каким он есть, а не каким его показывают с экрана телевизора.

Вот об этом яхтсмены никогда и никому не говорят. Они хранят эту волшебную тайну между собой. Если хотите, то это своего рода международный заговор свободных людей. Как говорит пословица русских моряков: *"В море - дома, на берегу - в гостях"*. К сожалению, никому еще не удавалось стать капитаном Немо или Ихтиандром, чтобы окончательно превратиться в жителя самой большой в мире страны, где нет ни правительств, ни духовного рабства. В этой стране людям для полного счастья нужны только яхты, а вот на берегу яхтсменам нужны яхт-клубы, где можно вдохнуть всей грудью спасительной морской атмосферы. Это своего рода посольства страны Океании в разных земных государствах и островки спасения для яхтсменов.

Некоторые яхтсмены в поисках точек опоры на берегу объединяются в *международные яхт-клубы*. Об одном из них, несколько необычном и загадочном, мы сами узнали случайно. На закате существования СССР наш экипаж оказал несколько ценных услуг капитану и владельцу яхты, пришедшему взглянуть на чудеса перестройки. Покидая наши берега, этот вполне серьезный иностранец подарил нам на прощание какой-то странный, почти пиратский флаг и сообщил, что теперь мы находимся под его покровительством. Находясь за границей, в случае каких-либо затруднений нам рекомендовалось поднять этот флаг под левую краспицу. А если кто спросит, откуда он у нас отвечать: *"Его нам дал Рамзес"*.

Прошла зима, и в июле 1991 года наш экипаж прорвался на регату в Италию. Затруднения себя ждать долго не заставили. Собственно говоря, они у советских яхтсменов никогда не прекращались, особенно за рубежом. Все, кто ходил на яхтах под красным флагом, должны быть причислены к великомученикам еще при жизни. Но тут произошло то, на что мы и надеяться не могли - *Родина нам изменила*. Она позорно в считанные дни развалилась на куски, как старая баржа на рифах.

За кормой нашей яхты по-прежнему реял *красный флаг*, но теперь уже несуществующего государства. Наступил момент, когда наши безграничные запасы терпения, также как скудные запасы пищи и согревающих душу напитков, подошли к роковой черте. Дальше оставалось только возвращаться назад, но возвращаться в "никуда" никто не спешил, хотелось еще подождать. И тут кто-то из нас вспомнил о странном флаге, который нам дал наш таинственный друг. Быстро выяснилось, что людям, которым изменила Родина, ничего не стоит поднять на мачту чужой флаг. Казалось бы, кусок материи с загадочным рисунком, немного похожим на череп и кости. Но он произвел магическое действие. Вскоре к нам действительно подошел один из иностранных яхтсменов и поинтересовался, где мы взяли этот флаг. Наше разъяснение про подарок Рамзеса его вполне устроило. Мы действительно оказались под покровительством международного клуба яхтсменов *"Береговые братья" (Brothers of the Coast)*, что в итальянском варианте звучало как *"Fratelli Della Costa"*.

Обычаи этого яхт-клуба нам очень понравились. Оказалось, что мы можем просить всего, чего наша душа желает. И эти желания нам не будут стоить ничего, поскольку за нас побеспокоился член братства по имени *Рамзес*. Прямо как в сказке о золотой рыбке. Утолив голод и жажду, мы поинтересовались, каким образом можно попасть в члены этого клуба. Нас, как друзей Рамзеса, были тут же готовы принять в собратья. Однако условия приема нас разочаровали совершенно, поскольку в тот момент мы были меньше всего похожи на состоятельных владельцев яхт, готовых оказывать безвозмездную помощь любому из *"береговых братьев"* в своей стране. Пришлось нам уклоняться от членства в таком клубе, отделавшись объяснением, что мы в принципе конечно всегда готовы, но вот страна наша куда-то подевалась. Такая причина была признана вполне уважительной, и мы еще некоторое время пользовались гостеприимством "Береговых братьев". Как только мы узнали название своей новой Отчизны, мы спустили все теперь уже бесполезные флаги, и устремились домой, то есть - *в море*.

Есть в России народ, предки которого не были ни под чуждым монгольским игом, ни в позорном рабстве у сородичей по крови. Это поморы. Когда-то давно установили эти отважные мореходы у кромки вечных льдов на Шпицбергене деревянный крест с надписью: *"Тот, кто бороздит море, вступает в союз со счастьем, ему принадлежит мир, он жнет не сея, ибо море есть поле надежды"*. К этому можно добавить только то, что *море нам не изменит никогда!*



Завершая главу о значении яхт-клубов в жизни яхтсменов, мы отмечаем, что наш авторский коллектив имеет редкую для россиян возможность описать деятельность одного из старейших яхт-клубов мира изнутри. Дело в том, что Александр Киричук в 2005 году избран в ряды *Королевского яхт-клуба Новой Зеландии (Royal New Zealand Yacht Squadron)*. В русском языке принято употреблять выражение *"вступил в яхт-клуб"*, но англичанами употребляется именно *"elected"*, что впрочем, полностью соответствует процедуре вступления.

На основании ходатайства двух рекомендуемых действительных членов (последние должны быть знакомы с кандидатом не менее трех лет) Генеральный Комитет яхт-клуба рассматривает заявление рекомендуемого и принимает решение о начале процедуры голосования. При положительном решении имя кандидата, а также имена его рекомендуемых вывешиваются на доске объявлений яхт-клуба не менее чем на семь дней до принятия окончательного решения. За



это время любой действительный член яхт-клуба может выразить протест кандидату, что автоматически снимает его кандидатуру с дальнейшего рассмотрения. Кандидатура, благополучно миновавшая бдительный контроль яхтенной общественности рассматривается на заседании Генерального Комитета и утверждается им либо отвергается (при отсутствии консенсуса).



Фотография на память о приеме в яхт-клуб. Супруги Киричук с рекомендуемыми (Джонатан Грэвит и Кевин Диблей).

смена яхта вначале занимает почетное место в голове, а потом уже у причала. Эта простая истина, к сожалению, еще сокрыта от многих наших соотечественников. Обладание яхтой пусть даже "самой-самой" не влечет автоматического перехода в разряд яхтсменов. Наличие права на управление яхтой повышает шансы, но отнюдь не является достаточным условием. Чтобы быть принятым в яхтенном сообществе, высшую ступень которого олицетворяют титулованные яхт-клубы, необходимо продемонстрировать соответствующий стиль жизни и мышления.

Характерным примером является ситуация в излюбленном VIP-россиянами заповеднике роскоши - Коста-Смеральда, что процветает на Сардинии. Последние четыре десятилетия маленький городок Порто Черво в летний сезон становится своего образа Меккой для людей, обладающих серьезными состояниями. В течение нескольких месяцев здесь происходит множество всяких знаковых событий. Но заоблачным Олимпом, придающим наивысший статус, однозначно является членство в закрытом для посторонних *"Яхт-клубе Коста-Смеральда"*.

Это сравнительно молодой яхт-клуб, основанный в 1967 году далеко небедным человеком по имени Ага-Хан, являющимся с тех пор бессменным президентом этого клуба. Это он задумал, основал и раскрутил на 40-километровой полосе вдоль прибоя один из самых дорогих курортов Европы. Что называется на пустом месте. В самом деле, на так называемом "изумрудном берегу" на самом деле летом невероятно жарко и пыльно. Окружающий пейзаж напоминает пустыню со всеми ее прелестями - змеи, назойливые насекомые и пыльные кактусы. Казалось бы, спасение на пляже, но в воде скалы, колючие морские ежи, жгучие фиолетовые медузы, а у воды раскаленный песок, по которому невозможно пройти босиком.

Однако большинству местных завсегдатаев, именами которых обычно пестрит светская хроника, до всех этих проблем дела нет. Потому что днями они бороздят на яхтах лазурные воды пролива Бонифачио, а по вечерам общаются в высшей степени комфортных помещениях, принадлежащих единственному здесь яхт-клубу. Ничего не скажешь - для яхтинга воды Тирренского моря, омывающие побережье Коста-Смеральда просто замечательный район!

Так вот, Ага-Хан страстно увлеченный яхтингом человек. Он не только организовал яхт-клуб, но и придал ему элитный статус с помощью соответствующей береговой инфраструктуры и ряда престижных регат, названия которых начинаются со слова ROLEX. И он, как президент яхт-клуба, справедливо считает, что в *"Яхт-клубе Коста-Смеральда"* дорога открыта только людям *искренне любящим яхтинг*. Никакие другие заслуги, равно как и наличие собственной яхты во внимание не принимается. Тем более деньги, которых у него самого достаточно. Сколько на-

"Именно таким образом, Александр Киричук стал первым (и единственным на сегодня) русскоговорящим действующим членом *"Royal New Zealand Yacht Squadron"*. Предшествующие этому событию три года продемонстрировали яхтенному сообществу в Новой Зеландии его приверженность идее яхтинга как стилю жизни, знание традиций и всех тех писанных и неписанных правил, что отличают простого обладателя яхты от яхтсмена. К слову, этот факт еще раз утвердил нас в намерении издать эту книгу - приглашение к яхтингу.

Яхтинг - как стиль жизни, вот что отличает яхтсмена от всех прочих людей. Обратите внимание - для этого совсем необязательно иметь яхту. Как утверждают авторитеты яхтинга, у настоящего яхт-

ших соотечественников посчитавших, что с их капиталами уже нет ничего недосягаемого в этом мире, получили обидный отказ. Заподозрить в неискренности президента этого уважаемого яхт-клуба не получается, поскольку в действительности двери "Яхт-клуба Коста-Смеральда" всегда открыты для настоящих яхтсменов (наши экипажи на местных регатах здесь частые гости).

История "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии" берет свое начало с 1859 года. От рождения клуб носил довольно скромное имя - "Яхт-клуб Окленда", но в 1887 году, в его ряды влились члены "Яхт-клуба залива Хаураки", после чего клуб был переименован в "Яхт-клуб Новой Зеландии" и так назывался вплоть до 1901 года. В 1902 году Его Королевское Величество принц Филипп, Герцог Эдинбургский стал патроном яхт-клуба и к названию добавился титул "Королевский". С тех пор и до наших дней название остается неизменным. Предметом особой гордости этого клуба являются две победы в борьбе за Кубок Америки (подробней о Кубке в следующей главе). На данный момент всего четыре яхт-клуба в мире могут показать место в зале трофеев, где хранился переходящий "Кубок Америки". И еще целый ряд других почетных наград украшают стены помещений яхт-клуба. Среди них "Адмиральский Кубок", "Уитбрэд Трофи", "Сидней-Хобарт регата" и многие другие. Все, что завоеваны членами клуба за полуторавековую историю.

"Королевский яхт-клуб Новой Зеландии" заслуженно считается первым среди 22 яхт-клубов "страны парусов". Он к тому же еще самый крупный. Под его флагом ходят 513 парусных и 259 моторных яхты. А общее число зарегистрированных участников деятельности клуба приближается к трем тысячам. Среди них 1142 действительных члена. А еще есть 91 почетный член, 207 зарубежных члена, многочисленные ассоциированные члены (последние - это члены семей яхтсменов, пользующиеся благами яхт-клуба), спортивные члены и юниоры.

Может в чем-то другом новозеландцы и уступают остальным странам Британского содружества, но только не в яхтинге. Все, что происходит в стенах яхт-клуба и на борту яхт занесенных в клубный регистр делается в строгом соответствии **яхтенному этикету, устоявшимся традициям и стилю**. Это три кита, на которых основана клубная жизнь.

Нельзя сказать, что правила яхт-клуба слишком строги, но они неуклонно соблюдаются. За этим пристально наблюдают как **флаг-офицеры** (командор и его два заместителя), а также члены Генерального Комитета (коих число десять). Но все они весьма занятые джентльмены и поэтому текущую деятельность осуществляет **администрация** из семи человек (кроме старшего тренера никто из сотрудников администрации не является членом этого яхт-клуба).



"Королевский яхт-клуб Новой Зеландии" сочетает в себе яхтенные традиции, стиль и этикет оставаясь при этом демократической организацией.



Флаг и вымпел Королевского яхт-клуба развеваются перед главным помещением клуба. За ними видны здания еще трех других клубов марины "Westhaven". Места всем хватает.





Эта яхта - главное судейское судно "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии".

Структура администрации Королевского яхт-клуба напоминает малое предприятие. Главный менеджер, как полагается - в ответе за все. Два менеджера (один отвечает за работу баров и ресторанов, другой - за общественные события), шеф-повар, бухгалтер, два секретаря, старший тренер и консьерж. Чем заняты шеф-повар, бухгалтер, старший тренер и консьерж ясно. Секретарь гоночной комиссии обеспечивает безошибочное и оперативное выполнение скучной, но абсолютно необходимой бюрократической процедуры состязаний. Секретарь по работе с членами яхт-клуба является главным связующим звеном клуба. Любые новости клубной жизни заблаговременно рассылаются каждому члену клуба, в соответствии с обозначенными ими интересами. Главные категории интересов следующие:

- *Непосредственное участие в парусных спортивных регатах, гонках круизных яхт и ралли для моторных;*
- *Участие в работе по обслуживанию дистанции подобных гонок и работа в судейской коллегии;*
- *Организация и проведение общественных событий яхт-клуба.*

Основной целью деятельности клуба является *любительский яхтинг (Corinthian yachting)*. В Уставе клуба дается четкое определение яхты: *под яхтой подразумевается любое судно (движимое парусами, мотором или чем-то еще), используемое исключительно для развлечений*. К слову, хождение на яхте называется *"sailing"*. Из этого следует, что любительский яхтинг включает в себя кроме хождения на яхте еще и всякое другое, что с этим связано. Многих в яхт-клуб привлекает именно эта сторона процесса.

Все значимые события, что происходят в яхт-клубе и вокруг него отражаются на веб-сайте в Интернете, а также на страницах клубного журнала "Бриз" выходящего раз в два месяца. Кроме того, каждый член клуба получает бюллетень текущих новостей. Спектр соревнований, проводимых Королевским яхт-клубом, позволяет каждому из членов клуба приобщиться к яхтингу в наиболее приемлемой для него форме и в любой возрастной категории. Любая гонка привлекает значительное число участников и редко когда на старт выходит менее сотни яхт. Интересно, что расписание регат расписано на год вперед. То есть, если известно, что старт гонки назначен на среду в 19.00 то так оно и будет с точностью до секунды. Джентльмены на старт не опаздывают. Леди, кстати тоже. Причем заметна определенная дискриминация сильного пола. Предусмотрены регаты для "смешанных" экипажей и "женских". А вот "только мужских" не бывает!

Четверть века назад в клубе подумали о молодежи и организовали тренерскую работу с подрастающим поколением яхтсменов. Таковыми считаются члены клуба до 21 года (с исключением для студентов - они остаются в категории юниоров до 25 лет). В отдельную группу выделены яхтсмены почтенного возраста. Они имеют всякие дополнительные привилегии (и скидки).

Помимо активной деятельности на воде *"Королевский яхт-клуб Новой Зеландии"* энергично занят общественной яхтенной жизнью, как собственной, так и межклубной, в том числе и международной. К слову, становясь действительным членом клуба, яхтсмен получает беспрепятственный доступ во все яхт-клубы побратимы. Таковых всего 26 (11 в Англии, по 5 в США и Австралии, по одному в Шотландии, Канаде, Сингапуре, Гонконге и в столице Новой Зеландии - Веллингтоне). Почти все они носят титул *"Королевский"* за исключением США, где королей не водится. И это настолько широкое поле деятельности, что не укладывается в рамки данной главы. Поэтому вернемся к описанию клубной жизни.

Прежде всего, все посетители клуба уже на входе разделяются на *"своих"* и *"гостей"*. Консьерж открывает дверь клуба и со словами приветствия провожает вошедших гостей к столу, где находится книга посетителей. Члены яхт-клуба любой градации имеют право приводить с собой гостей, однако при этом несут ответственность за благопристойность их поведения. Помещение клуба довольно просторное и предоставляет возможность проведения свободного времени в

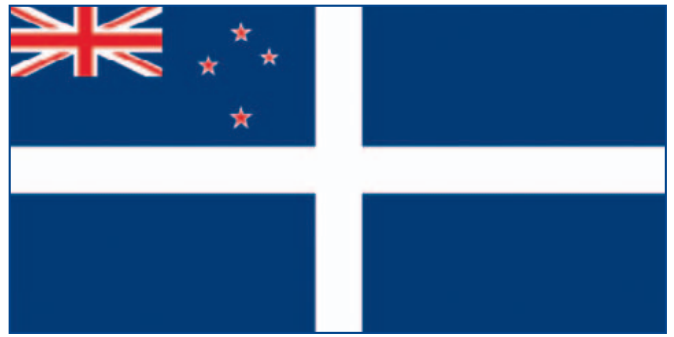
обществе людей одного круга как угодно долго. Набор помещений яхт-клуба позволяет уединиться (библиотека, компьютерный уголок, разные закутки с мягкой мебелью, балконы), составить отдельную компанию (разных размеров комнаты и залы) или приобщиться к общественной жизни (бильярдная, бар, ресторан). Любопытно, что и в большом зале ресторана можно не беспокоиться за уединение - к чужим столикам подсаживаться без приглашения не принято. А для желающих примкнуть к общему разговору в почетном углу установлен большой круглый стол, у которого всегда есть с кем поговорить родственным душам.

Как и положено приличному яхт-клубу пристальное внимание уделяется атрибутике. В первую очередь флагам. Недаром первые лица клуба называются *флаг-офицерами*. К слову, каждому из них положен собственный флаг. Разумеется, имеет флаг, пожалованный Королевой Великобритании и сам *"Королевский яхт-клуб Новой Зеландии"*. Его несение разрешено только яхтам (длиной не менее 25 футов), внесенным в *Регистр* яхт-клуба. Действительным членам яхт-клуба при вступлении торжественно вручается выпел яхт-клуба, который они имеют право размещать на тех яхтах, где в данный момент находятся. И еще множество всяких других флагов, а также правил и ограничений по их использованию. Но есть одна привилегия (последняя) для любого члена яхт-клуба, связанная с главным флагом. Королевский яхт-клуб прощается со своими членами, укрывая этим флагом крышку их гроба. Но не будем о грустном.

Есть нормы поведения, которые со стороны могут показаться забавными. Понятно, что существует регламентация внешнего вида. Одежда должна быть в яхтенном стиле, соответствовать случаю, всегда быть чистой и сухой. Однако из этого правила имеется исключение. Сразу после финиша последней яхты в самой последней гонке уходящего сезона проводится общий коктейль, на который все участники появляются что называется "с корабля на бал", в чем были в море. При этом в нарочито изношенной кондиции. Чтобы все видели, насколько человек отдавался любимому делу. Смешным для россиян может показаться и категорический запрет на хождение по помещениям яхт-клуба босиком. На самом деле это серьезное ограничение. В чистой и опрятной Новой Зеландии даже в Парламенте граждане имеют право ходить босыми - такова здесь повальная мода. А вот в Королевском яхт-клубе нельзя. И пользоваться мобильными телефонами в помещениях клуба тоже нельзя. Но все это никоим образом не уменьшает количество желающих влиться в ряды избранных.

Легко догадаться, что в действительности многих привлекает не столько спортивная сторона жизни Королевского яхт-клуба, сколько возможность непосредственного общения на равных с выдающимися личностями и признанными авторитетами яхтинга. И в самом деле, где еще увидишь одновременно четырех шкиперов конкурирующих синдикатов "Кубка Америки"? Или того же гуру яхтенного дизайна - Брюса Фарра, который проектирует свои яхты без чертежей? И его главных конкурентов. А тут их можно не только увидеть, но и пообщаться на равных. Если ты член *"Королевского яхт-клуба Новой Зеландии"* то никаких проблем не возникает. В стенах клуба все равны.

Члены различных яхт-клубов одного уровня полны яхтенных амбиций и традиционно соперничают между собой. Они бросают друг с другом вызов и выясняют отношения, устраивая рыцарские поединки на яхтах. Вот любопытный при-



Официальный флаг "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии" отличается от государственного флага наличием белого креста - символ Святого Георгия Победоносца и заменяет последний на яхтах, занесенных в Регистр клуба.



Почетное место занимает список членов "Королевского яхт-клуба" - ветеранов Великой Отечественной войны.





Памятные призы принято передавать на хранение яхт-клубу.



Стены большого зала для церемоний "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии" украшены подарками его членов.

ных изделий, которые традиционно являются наградами на регатах. Принято оставлять свои трофеи на хранение яхт-клубу. Картины - все как одна посвященные яхтингу, вымпела яхт и других яхт-клубов, полумодели знаменитых яхт, фотографии прославленных яхтсменов и, в довершение всего, портреты Королевы Англии и ее супруга с автографами и приветствием членам яхт-клуба от их венценосных покровителей. Однако не только интерьерами поддерживается яхтенный дух в Королевском яхт-клубе. Здесь все как-то связано именно с яхтами и парусами. И по форме, и по содержанию. В той же марине "Westhaven", где расположен "Royal New Zealand Yacht Squadron" находятся еще три клуба (крупный яхт-клуб, клуб любителей рыбной ловли и водно-моторный) где собираются люди с другими интересами. В "эскадру" же (это сокращенное название Королевского яхт-клуба) принимают людей, связанных с яхтами душевными узами. И другим здесь делать нечего.

Стараниями членов яхт-клуба создана "Ассоциация классических яхт", которая за десять лет существования собрала под свой флаг 90 яхт и более 200 активистов только из числа флота и членов Королевского яхт-клуба. Старейшая яхта флота представлена 12 метровым гафельным шлюпом, спущенным на воду в 1880 году. Начиная с 2000 года, ассоциацией проводится ежегодная "Международная регата классических яхт". И теперь это одно из самых примечательных событий "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии". Остается только пожалеть, что ничего подобного пока не существует для россиян.

мер подобного сражения. Есть такой заядлый яхтсмен-миллиардер Ларри Эллисон (член "Golden Gate Yacht Club" в Сан-Франциско). Решил он потратить к 2007 году двести миллионов долларов на очередную попытку завоевать Кубок Америки. Шкипером на созданную для этих целей яхту "BMW ORACLE" им был приглашен новозеландец Крис Диксон (член "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии"). Но перед этим, в начале 2005 года, Ларри Эллисон затеял с ним матч-регалу, которую честно проиграл. Судить их матч-рейс был приглашен Харолд Беннетт (он также член "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии"). Харолд Беннетт известен как безупречной репутации судья парусных регат. Именно он возглавлял судейскую коллегию "Кубка Америки" прошедшего в Новой Зеландии в 2003 году. Такого рода поединки - личное дело джентльменов и не освещаются СМИ. И, хотя Крис Диксон живет по соседству, Александру Киричуку подобные новости проще узнавать в стенах яхт-клуба.

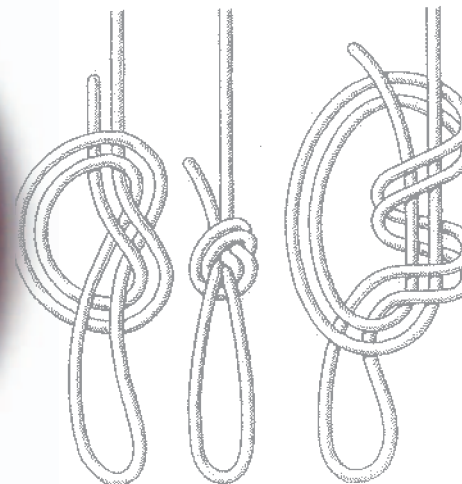
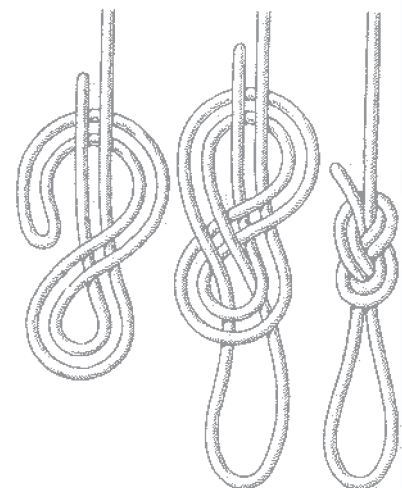
Если клубные интересы действительных членов большей частью связаны с яхтами, то активность ассоциированных членов Королевского яхт-клуба ближе к тому, что называется "светская жизнь". Все-таки большинство "действительных" мужского пола, а "ассоциированные" это их жены. Вечерние балы, утренние дамские чаи, презентация модных вещей и ювелирных изделий и такое прочее - все это тоже яхтинг, поскольку все происходит в рамках событий яхт-клуба. И это не случайно. Попадая в любое помещение "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии" немедленно ощущаешь на себе действие яхтенного стиля жизни. Дух яхтинга витает повсеместно.

Элементы декора помещений представлены в основном реальными вещами. Очень много серебря-



Приз ежегодной «Международной регаты классических яхт» в Окленде.





Здание "Королевского яхт-клуба" находится на пирсе и с трудом различимо с берега за лесом мачт.

Предметом особой гордости "Королевского яхт-клуба" служат отнюдь не плавучие дворцы, а классические яхты позапрошлого века. Гирлянды флагов расцветивания привлекают внимание знатоков к идеальному состоянию антикварной яхты.

Классическая яхта на дистанции производит неизгладимое впечатление.





Глава 11. ПРИЧЕМ ТУТ ПАРУСНЫЙ СПОРТ?

Этот вопрос полностью справедлив, поскольку хождение под парусами в свое удовольствие само по себе полностью оправдывает существование яхтинга. Но человек существо, подверженное страстям.

Представьте себя в море на яхте, безмятежно и никуда не спеша несущей вас, куда душа пожелает. И вдруг, нарушая эту идиллию, из-за горизонта появляется какая-то яхта, идущая тем же курсом, что и ваша. Постепенно она начинает приближаться, довольно быстро оказывается рядом настолько, что видны улыбающиеся лица ее пассажиров. Они машут вам руками на прощанье, поскольку эта яхта довольно резво проходит мимо вас. И вот, она уже за горизонтом. Но вам почему-то не хочется улыбаться. Рукой им в ответ, как воспитанный человек вы, допустим, еще помашете, но пристально посмотрите на капитана вашей яхты и, возможно, все-таки спросите у него: *"Эта яхта такая же, как у нас?"*. Теперь представьте себе, что в ответ вы услышите: *"Да, точно такая, только года на два старше"*. Если вы тут же не зададите капитану вопрос, почему эта яхта прошла мимо вашей, как мимо стоячей - можете не читать эту длинную главу совсем, она написана не для вас.

Если вы все-таки задали этот вопрос, то в ответ можете услышать: *"А куда нам спешить?"*. Возможно, в этот момент такой ответ вас устроит. Но вот еще одна яхта прошла мимо, и еще... Кто же такое безобразие вытерпит? Вот-вот. Все дело в азарте. Как только вы увидите обгоняющую вас яхту, вы сразу же потребуете от капитана что-то предпринять, чтобы не пропустить "этих самоуверенных типов" вперед. Ситуацию можно накалить, предположив, что вы идете в ближайшую марину, где всего одно свободное место для ночевки. И тогда не так уже важно, одинаковая это яхта или нет - важно финишировать первым. Вот, приблизительно таким образом родился *парусный спорт*. Впрочем, и *водномоторный спорт тоже*.

Первыми яхтами владели аристократы, привыкшие быть первыми везде и всегда. Выложив порядочную сумму за яхту, они жаждали убедиться, что теперь у них самое быстроходное судно в стране или городе, или хотя бы просто быстрее, чем у соседа. Поскольку для выяснения отношений между джентльменами были приняты *поединки*, то эта практика была перенесена и на море. Владельцы яхт бросали друг другу вызов и бились об заклад, чья яхта лучше. Лучше всегда означало - быстрее. Ставки были немалыми.

Сохранилось описание одного такого поединка. Дело было в Каусе, в 1826 году. Некий мистер Джозеф Велд вызвал маркиза Англси на гонки со ставкой 500 фунтов. У маркиза на хозяйстве было две яхты - "Жемчужина" и "Свобода". У его соперника столько же - "Стрела" и "Джулия". Договорились, что "Стрела" будет соревноваться с "Жемчужиной", а "Свобода" с "Джулией". Принимая вызов, маркиз Англси пообещал, что "Если "Жемчужина" проиграет, то он сожжет ее сразу же после гонки". Но "Жемчужина" не подвела, а вот меньшая "Свобода" уступила сопернику. Так что раскошелиться никому не пришлось.

На южном побережье Англии в живописной бухте города Каус, где базировалась *"Королевская яхтенная эскадра"*, часто проходили подобные соревнования яхт. В 1834 году наследник престола Уильям IV учредил призовой кубок для победителей регат, а король Георг IV стал членом *"Королевской яхтенной эскадры"*. С тех пор яхтинг - *королевский* вид спорта. В 1837 году королевой Англии стала Виктория, большая любительница яхтинга. За 64 года правления королева постаралась превратить английский яхтинг (Виктория была немка) из развлечения праздных пьяниц и обжор в спорт. Забавно, но факт, что она приказала придворным ювелирам изготавливать призовые *кубки без дна*, чтобы из них нельзя было "пить за победу". Ей же принадлежит идея первых международных соревнований. Виктория учредила в 1851 году "Кубок королевы Виктории" для победителей гонок в Каусе по *королевской дистанции* (вокруг острова Уайт).

Никто тогда не мог подумать, что здесь, в этот момент в Каусе будет открыта первая страница драматической истории борьбы за лидерство в мировом яхтинге, длящейся до сих пор. Поскольку *"Кубок Америки"* считается вершиной парусного Олимпа, не поленимся заглянуть в его историю - на полтора века назад. Начиналось все спокойно, не предвещая бурных событий. Первая международная регата на *"Кубок 100 гиней"*, приуроченная к проведению Всемирной промышленной выставки в Лондоне, должна была состояться в августе 1851 года. Дистанция была определена, как обычно, вокруг острова Уайт. Разослали приглашения за границу. Вот тут завязывается интрига.

Амбициозные янки решили показать англичанам "кто есть кто" в самый разгар помпезного празднования мощи Британской империи (такова была настоящая цель выставки в Лондоне). До старта регаты оставалось всего девять месяцев. Созданный для финансирования американского участия Нью-Йоркский синдикат оказался в затруднительном положении. Первоначальная идея отправить на регату лоцманскую шхуну "Мэри Тэйлор" была торпедирована ее создателем, яхтенным дизайнером Джорджем Стирсом. Он заявил, что за оставшееся время (оставалось четыре-пять месяцев, ведь кроме строительства и подготовки экипажа, яхте необходимо было еще пересечь своим ходом океан) можно построить новую яхту, которой не будет равных в мире по скорости.

За это трудное и ответственное дело бралась верфь Брауна. Уверенность ее владельца в своем предприятии была настолько велика, что он даже дал обязательство нести все расходы по созданию яхты и принять их на свой счет в случае поражения. Об этом он написал в письме уполномоченному синдиката 15 ноября 1850 года. Уже 3 мая следующего года шхуна *"Америка"* была спущена на воду. Не все было благополучно. При испытаниях новая шхуна уступила в скорости необычайно быстроходному швертботу "Мэри" (максимальная скорость 17 узлов), правда обогнала всех остальных. Однако пересечь океан "Мэри" не могла (поскольку была швертботом). Поэтому, синдикат принял *"Америку"*, снизив ее контрактную стоимость с 30 до 20 тысяч долларов.

20 июня 1851 года шхуна *"Америка"* с экипажем в 13 человек под командованием капитана Дика Брауна (морской офицер, до этого командовавший быстроходной "Мэри") вышла из Нью-Йорка в направлении Европы. На карту было поставлено многое. Американцы придавали огромное значение этой гонке. Посол США во Франции требовал отменить участие в регате, если нет уверенности в успехе. Англичане же относились к происходящему снисходительно вежливо. Им и в голову не могло прийти, что какая-то яхта сможет всерьез конкурировать с прославленными яхтами Королевской флотилии. Тем временем группа представителей синдиката во главе с Джоном Стивенсом уже были в Париже, где занимались закупкой изысканных напитков и деликатесов, готовясь к приему именитых гостей на борту *"Америки"*. Стивенс был уверен в победе американской шхуны, но блефовал и пытался ввести англичан в заблуждение относительно ее реальных возможностей. Вероятно, он уже предвкушал наживу от выигрыша в тотализаторе. Игра шла по-крупному.



Старт парусных яхт в конце XIX века.

Что представляла собой шхуна "Америка", воплотившая в себе все достижения яхтинга Нового Света? Максимальная длина (с бушпритом) 38,25 метра, длина по ватерлинии - 28,5, ширина максимальная - 6,86, осадка - 3,35, водоизмещение - 170,5 тонн. Высота грот-мачты достигала 24,69, а фок-мачты - 24,23 метра. Набор корпуса был выполнен из дерева пяти сортов и подкреплен стальным крепежом. Корпус был обшит дубовой доской (толщина - 76 мм), а палуба - сосновой доской (толщина - 64 мм). Подводная часть корпуса была защищена от обрастания медными листами, надводная окрашена в белый цвет. Две необычно наклоненные в корму мачты почти одинаковой длины несли парусное вооружение гафельной шхуны с тремя передними парусами (площадь основных парусов - 489 квадратных метров). Внутренние помещения шхуны были отделаны по тем временам с претензией на роскошь. Два гальюна и камбуз примыкали к большой каюте с койками на 15 человек. Роскошная кормовая каюта была оборудована ванной и большим гардеробом. Переборки кают были облицованы панелями из ореха. Обивка и драпи-





Шхуна "Америка".

выше ватерлинии. Кое-что везли с собой контрабандой. Жена командора Стивенса Мария на-дежно спрятала в тайнике 24 бутылки мадеры, выдержанной свыше 50 лет. Это вино из подвалов Филадельфии предназначалось на случай королевского визита. Спустя 20 дней "Америка"



Так выглядели нтерьеры внутренних помещений шхуны "Америка". Фотографии сделаны на одной из многочисленных копий шхуны.

ровка салона изготовлена из зеленого шелка. Шестеро матросов размещались в тесном носовом кубрике (шесть квадратных метров), но и там все было устроено функционально и удобно.

В отличие от английских яхт того времени, вооруженных льняными парусами с большим "пузом", шхуна "Америка" несла плоские паруса из хлопка. Обводы ее корпуса также имели новаторский дизайн.

11 июля 1851 года "Америка" прибыла в Гавр, показав среднюю скорость на переходе 12 узлов. Экипаж был восхищен ее скоростными и мореходными качествами. Французский порт был выбран не случайно - с целью укрыться от любопытства англичан. Днище шхуны почистили и загрузили закупленную провизию. Припасов хватило бы на несколько месяцев. В результате осадка оказалась на 10 сантиметров во всеоружии была готова отправиться в Каус. Осторожные британцы выслали свою разведку вперед. Одна из новейших британских яхт "Лаверок" вышла навстречу "Америке" и любезно предложила провести ее к месту стоянки, до которого оставалось всего шесть миль. И тут американцы не выдержали. Поставив все паруса, они пришли раньше "Лаверока" с отрывом на четверть мили. Англичане были шокированы. Попытка Стивенса скрыть ходовые качества своей шхуны не удалась.

Правила яхтенного этикета предусматривают получасовую паузу для уборки палубы после постановки на якорь. Только после этого воспитанные гости могут прибыть с визитом. Однако любопытство победило, и все руководство "Королевской яхтенной эскадры" в полном составе с семьями было на борту "Америки" уже через 20 минут. Маркизу Англси исполнилось к тому времени 82 года. Одноногий старик не поленился лично обследовать яхту и убедиться, что никаких "дьявольских приспособлений" вроде паровой машины на шхуне нет. После этого он изрек: **"Эта яхта действительно безупречна, выходит, мы все ошибаемся!"**. Надо отдать должное британцам. Они по достоинству оценили пропорции "Америки", новшества ее оснастки, выправку экипажа, да и саму смелость затеянного янки предприятия.

Сразу по прибытии в Каус, не дожидаясь начала гонки на "Кубок 100 гиней", Стивенс бросил вызов на предварительный поединок, но никто не торопился его принять. Ни одна яхта не откликнулась на разосланные им письма. Тогда американец повторил свой вызов, опубликовав статью в газете, намекая в ней на трусость соперников. Предложив пари на непомерно высокую сумму в десять тысяч гиней, он посчитал, что это вскружит голову англичанам, и они примут его вызов. Но Стивенс плохо знал своих заокеанских "родичей". Формально "Америка" еще даже не была заявлена на старт регаты. Давно известно: если английские джентльмены не могут выиграть по правилам, они их меняют. Сославшись на английский обычай, по которому любая яхта, стартующая в гонке, должна принадлежать только одному владельцу (синдикат, владеющий "Америкой" состоял из семи человек), они вначале попросту отказали американцам в праве стартовать в регате. Какое редкое коварство! Однако, критическая статья в газете "Таймс" вынудила лордов принять вызов и защищать честь британского парусного спорта.

В конце концов, 22 августа 1851 года состоялся старт 53-мильной гонки по традиционной королевской дистанции вокруг острова Уайт. Подогретая прессой и личным присутствием королевы Виктории публика с нетерпением ожидала развязки, курсируя вдоль дистанции на многочисленных яхтах и лодках. Королева наблюдала за происходящим с борта паровой яхты "Виктория и Альберт". Гоночная комиссия собралась на борту судейского парохода. Там же находился американский посол.

Победителя определяла единственная гонка. В соревновании принимали участие 18 шхун и тендеров разных размеров (от 47 до 393 тонн водоизмещения). В ту пору яхты стартовали с якорей. В 10.00 грянул выстрел из пушки, расположенной на здании клуба. "Америка" стартовала позже всех, но уже через 15 минут впереди нее оставалось только три яхты. С целью избежать неожиданностей в малоизвестной акватории, консул США в Саутгемптоне пригласил на помощь соотечественникам самого лучшего лоцмана, которого можно было только нанять за деньги. Лоцман Андервуд справился со своей задачей блестяще. "Америка" сокращала дистанцию, уверенно проходя между мелями у берега, в то время как ее соперники шли мористее. Попытка яхты "Эрроу" пройти вслед за ней завершилась посадкой на мель. Знаменитая яхта "Аларм" сошла с дистанции, чтобы оказать помощь "Эрроу". У яхты "Волант" сломался бушприт. Еще две яхты столкнулись между собой. Короче говоря, в этот день Стивенсу везло во всем. Гонка подходила к концу, когда "Америка" поравнялась с королевской яхтой. Встревоженная ходом событий Виктория обратилась к вахтенному офицеру с вопросом:

- *Вы видите яхты, лейтенант?*
- *Так точно, Ваше Величество.*
- *Которая идет первой?*
- *"Америка".*
- *А которая второй?*

Ответ вахтенного офицера вошел в историю:

- *"Ваше Величество, второй нет".*

В 20.37 выстрелом из пушки флагманского корабля был зафиксирован финиш первой яхты. Шхуна "Америка" выиграла "Кубок 100 гиней". Но это было не так просто, как может показаться. Пришедшая второй небольшая (47 тонн) "Аврора" отстала всего на восемнадцать минут. Если бы правила соревнований учитывали разницу в размерах, англичане не потеряли бы приз.

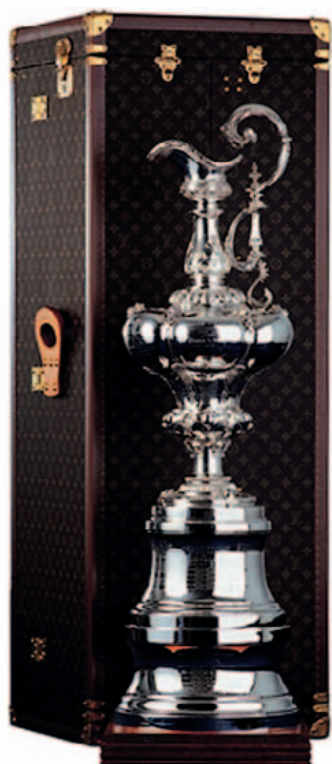
Кубок представлял собой художественно выполненный серебряный сосуд высотой 68 см и весом 3.68 кг (132 унции). Придворный ювелир Роберт Гаррард изготовил его в 1848 году, а маркиз Англси купил и предоставил для награды победителю. Диаметр кубка 19.3 см в основании и его окружность 91 см в самом широком месте. В 1851 году его стоимость составляла 500 долларов. Первоначально приз назывался "Кубок 100 гиней".

Стивенс и его синдикат пожинали плоды победы. Королева Виктория с супругом-герцогом посетили "Америку". Это была огромная честь. Болельщики в штатах ликовали. Потеряв кубок, англичане захотели приобрести "Америку" любой ценой. Джон Стивенс долго не думал и выгодно продал шхуну в тот же день (чистая прибыль составила 30% на капитал, который использовался всего три месяца). Новый владелец - лорд де Блакиер получил вместе с "Америкой" сюрприз. В суматохе Стивенс совсем забыл о припрятанной для королевы мадере и вспомнил о тайнике, только вернувшись в США. Надо отдать ему должное, он сразу же сообщил об этом Джорджу Блакиеру, который был занят тем, что укорачивал мачты на "Америке" на полтора метра и подкреплял их цепями, что свидетельствует о недоверии лорда к заокеанским строителям.

Дальнейшая судьба шхуны складывалась не просто. Несколько раз она перепродавалась разными владельцами. Известно, что ее использовали мятежники-южане для прорыва блокады северян. Но в 1870 году "Америка" вновь вышла на старт гонки за кубок (теперь уже носивший ее имя) и заняла почетное четвертое место. После этого ее купил американский генерал Б.Батлер и вплоть до начала XX века участвовал на ней в гонках. После его смерти группа патриотов приобрела "Америку" и подарила ее Морской академии в Аннаполисе. Прослужив людям почти 100 лет, шхуна была демонтирована в 1946 году.



Но еще в 1852 году копию "Америки" построили шведы. Под названием "Свериге" она участвовала в очередной гонке в Каусе. В 1967 году оружейная компания "Шеффер Браунинг" также построила (в рекламных целях) точную копию "Америки", правда со вспомогательными двигателями. Эта шхуна принимала участие в гонках "Операция Парус-74", где заняла первое место в группе "крупные яхты".



"Кубок 100 Гиней" с 1851 года носит названия "Кубок Америки".

Оказавшись в руках американцев, "Кубок 100 гиней" чуть было не превратился в памятные медали для членов синдиката. Но, к счастью, эта идея не была реализована. В июле 1857 года Кубок был передан в дар "Нью-Йоркскому яхт-клубу" на следующих условиях: "Любой яхт-клуб любой страны вправе во всякое время потребовать через одного из своих членов провести гонку на данный приз на любой яхте или другом парусном судне. Это судно должно иметь водоизмещение не менее 30 и не свыше 300 тонн... Приз должен оставаться во владении клуба, а не его членов или владельцев яхты, которая победит в состязании. Не могут быть изменены условия его присуждения в качестве переходящего приза, за который в соответствии с приведенными выше условиями будут бороться яхт-клубы всех стран. Благодаря этому приз будет знаменовать собою постоянный призыв к дружественному международному соревнованию".

С тех пор "Кубок Америки" (так теперь назывался приз) на протяжении 132 лет хранился в Зале Трофеев "Нью-Йоркского яхт-клуба" в Манхэттене. Лучшие яхты этого клуба неоднократно защищали право США владеть этим престижным призом.

Однако первые 12 лет существования "Кубка Америки" прошли без поединков. И у англичан, и у американцев были другие заботы. Первые занимались восстанием сипаев в Индии, а вторые гражданской войной у себя дома. Но в 1868 году первый вызов поступил. Конечно от англичан. Удивительно, но "бросил перчатку" не чистокровный британский лорд, как следовало ожидать, а изобретатель вагонных тележек из Манчестера. Мистер Эшбери вел свои дела с Россией - строил железные дороги в Прибалтике. Быстро нажитый капитал железнодорожного магната не давал ему прочного положения в английском обществе и Эшбери, обладавший большой фантазией, решил таким способом пробить себе путь в "Королевскую яхтенную эскадру", куда его не принимали, несмотря на то, что он был уже членом 12 других яхт-клубов и даже командором "Королевского яхт-клуба" в Гарвиче.

Денег у него было много, но он имел дело с такими американскими парнями, как Корнелиус Вандербильд и Джон Пирпонт Морган. Именно эти яхтсмены-мультимиллионеры руководили "Нью-Йоркским яхт-клубом". Они навязали претенденту такие условия, при которых выиграть было практически невозможно. Дистанция была обычной для "Нью-Йоркского яхт-клуба", но поединка не получалось - допускались все желающие. В борьбе за "Кубок Америки" преимущество всегда на стороне его хозяев, так как гонка стартует в стране нахождения Кубка, а дома, как говорится, и стены помогают. Насчет стен мы не знаем, а вот судьбы в США занимали вполне определенную позицию.

В результате шхуна "Камбрия", построенная для Эшбери в Каусе, пришла к финишу в 1870 году десятой из 18 стартовавших яхт. Победила шхуна "Мэджик". Но мистер Эшбери на этом не успокоился. Он построил довольно большую (268 тонн) и очень похожую на американские шхуну "Ливония" - так он назвал ее в честь удачных сделок в Риге. Наученный предыдущим опытом он настоял на поединке из серии гонок. Победитель определялся по наибольшему количеству первых мест в отдельных гонках. Уже через год англичанин пытался взять реванш.

16 октября 1871 года состоялся старт гонки № 1. Вначале коварные хозяева Кубка против "Ливонии" с ее 1685 квадратными метрами парусов (у "Америки" было в четыре раза меньше) выставили швертбот "Колумбия", который при слабом ветре не оставлял шансов на победу килевой яхте, каковой была "Ливония". Гонку № 2 выиграла также "Колумбия", но формальный предлог позволил Эшбери подать протест и оспаривать результат гонки. Тем временем, капитан "Колумбии", а это был все тот же Нельсон Комсток, который командовал "Америкой" в ее звездный час в Каусе, праздновал победу. Зная обычную волокиту заседаний гоночной комиссии по рассмотрению протеста, Комсток не ожидал старта гонки № 3 на следующее утро. Он с дру-

зьями устроил попойку. Никто себя не жалел и к утру капитан и его экипаж, как говорят моряки: *"нагрузились выше ватерлинии"*.

Но судьи решили не ломать долго голову над протестом настырного англичанина и отклонили его. И в наши дни многие судьи ведут себя точно таким же образом, так что ситуация знакомая. Как бы там ни было, поутру был объявлен старт очередной гонки. Какой тут поднялся переполох! Пьяного капитана заменил его брат Эндрю Комсток, срочно собирали матросов с других яхт. Кончилось гонка № 3 проигрышем "Колумбии" с поломкой руля. Был момент, когда она чуть не легла парусами на воду, экипаж приготовился прыгать в воду. "Ливония" опередила соперника почти на 20 минут.

Американцы произвели замену яхты, и следующие две гонки на старт выходила шхуна "Сафо". Она их и выиграла. Дальше события развивались не очень спортивно и уж совсем не по джентельменски. Американцы посчитали, что 4:1 означает явную победу и поэтому проводить еще две оставшиеся гонки нет смысла. У мистера Эшбери была другая арифметика. Он вышел на старт еще дважды в гордом одиночестве и зачислил в свой актив эти две "победы". Туда же он приплюсовал спорную гонку, так как отвергал решение судей по своему протесту. Понятно, что требование передать ему приз на этом основании было отклонено. Разгорелся скандал. Эшбери обвинил хозяев в *"нечестном и неспортивном"* проведении гонок. "Нью-Йоркский яхт-клуб" парировал все обвинения. Эшбери написал брошюру, которая наделала много шума в Англии и подорвала доверие к американским яхтсменам. Последующие 14 лет англичане бойкотировали *"Кубок Америки"*.

Здесь уместно вспомнить, кто руководил парусным спортом в Нью-Йорке. Современник описываемых событий и автор замечательной книги "История Кубка Америки" Томас Лоусон (издана в 1902 году) так характеризует эту публику: *"Американская "подпольная аристократия" состоит из людей, которые не признают иного права, кроме силы, ставят себя выше Бога, знаменем им служит хитрость, а девизом - "Пролезай!". Неспособные активно участвовать в спортивной жизни, поскольку не умели оценить истинные достоинства спорта, они стали овладевать ассоциациями, руководящими спортивной жизнью, и привели к тому, что в спорте едва возможно стало отличить видимость от действительности..."*.

Когда Лоусон писал свою книгу, он был одним из финансистов Рокфеллера, и его личное состояние оценивалось в 50 миллионов долларов. Через 23 года он умер практически нищим, у него не было даже автомобиля. Свой престиж члены "Нью-Йоркского яхт-клуба" защищают не только на гоночной дистанции...

В период бойкота американцам удалось привлечь к участию в состязаниях за *"Кубок Америки"* доверчивых канадцев. В 1876 году джентльмены из "Королевского яхт-клуба" Торонто совершили первую попытку выиграть у американцев. Яхтсмены с Великих озер вздумали тягаться с парнями из "Нью-Йоркского яхт-клуба". Их шхуна "Каунтис оф Дафрин" пришла своим ходом с Озера Онтарио по реке Святого Лаврентия, а затем морем вдоль берегов Новой Шотландии. Эта регата примечательна тем, что в ней последний раз стартовали шхуны. Нью-Йоркская "Мадлен" без труда опередила соперницу, и даже участвовавшая вне конкурса 25-летняя *"Америка"* оставила претендентку позади. Пять лет спустя еще один канадский яхт-клуб из Белвилла повторил попытку. Их шлюп "Атланта" вначале двигался по внутреннему каналу Эри, а потом его в Нью-Йорк на телеге тащили мулы.

Американцы для поддержания престижа шли на большие траты, будучи вынуждены проводить отборочные соревнования среди кандидатов в защитники *"Кубка Америки"* от посягательств зарубежных претендентов. Тендер "Мисчиф" без труда победил канадцев в двух гонках. С тех пор Канада в борьбу за "Кубок Америки" не вступала.

Американцы прекрасно понимали, что без англичан *"Кубок Америки"* не может считаться престижным. Поэтому они пошли на изменение правил в сторону прозрачности. Мало того, они допустили к правлению "Нью-Йоркским яхт-клубом" настоящего джентльмена с неподмоченной репутацией. Командор Джеймс Гордон Беннет полностью соответствовал понятию *"человек чести"*, и англичане не замедлили восстановить отношения. Сразу два яхт-клуба ("Королевская яхтенная эскадра" и "Королевский северный яхт-клуб") подали заявки в 1885 году. В этом же году состоялся поединок между английской "Джинестрой" и американской "Пюритэн". В следующем, 1886 году состязались "Галатея" и "Мэйфлауэр". Причем британской "Галатеей" лично управлял ее владелец, лейтенант Генн, что было великой редкостью в то время. Несмотря на честное судейство, победили американцы. "Королевский яхт-клуб Клайда" (Шотландия) попытался отвоевать Кубок, построив для этого в обстановке глубокой секретности яхту "Тисл" с принципиально новыми обводами. Однако яхта с традиционными обводами "Валантир" отразила атаку шотландцев в 1886 году.



Честность судейства под руководством Командора Беннета не оставалась незамеченной. Одноклубники обвинили его в том, что его принципиальность приносит им излишние расходы, поскольку отборочные соревнования влетают "в копеечку". Беннет покинул свой пост. Ему на смену пришел Джон Пирпонт Морган старший. Вот кто знал, как вести бизнес и проводить гонки с гарантированным результатом. Один из богатейших людей США, имея в помощниках железнодорожного магната Вандербильда и земельного спекулянта Асторса, выработал **"правильные"** правила **"Кубка Америки"**.

С претендентами не церемонились. Проще было не участвовать в таких соревнованиях, чем выполнить все требования бизнесменов от спорта. Поэтому на следующие шесть лет в соревнованиях наступила пауза. Англичане сознательно игнорировали американцев. Штрейкбрехером оказался ирландский лорд Данревен. В пику Лондону он решил принять участие в **"Кубке Америки"**. Его отношения с англичанами были натянутыми, поскольку лорд Данревен был известен своими националистическими настроениями. Но пользуясь моментом, ирландец выторговал для себя некоторые послабления в правилах, позволявшие уравнивать шансы на победу. И она была близка. В 1893 году американцы могли потерять **"Кубок Америки"**. Помог внезапно налетевший шквал. Ирландская "Валькирия II", которая была швертботом, упустила победу и пропустила вперед "Виджелент". С тех пор швертботы на старт **"Кубка Америки"** больше не выходили.

Мятежный ирландский лорд не оставил мысль о Кубке. Построенная им "Валькирия III" была килевой яхтой, рассчитанной на слабые ветра. Она пересекла океан за 22 дня, чем нагнала страху на американцев. Опасаясь потерять Кубок, синдикат мультимиллионеров в составе Моргана, Вандербильда и Айзелина раскошелится на строительство 123-футовой яхты "Защитник" (**Defender**). Это была первая в истории **"Кубка Америки"** яхта с металлическим корпусом (бронза ниже ватерлинии и алюминий выше). Выглядела она довольно уродливо, а обошлась весьма дорого. Команду (64 человека) подобрали **исключительно из коренных американцев**, уроженцев острова Дир в штате Мэн, который славился мореходами. Ранее привлекавшимся шведам и норвежцам столь серьезное дело уже не доверили.

Регата состоялась в 1895 году. Первую гонку выиграл "Защитник", опередив соперника на несколько минут. Однако, не без жульничества. Лорд Данревен заявил протест, поскольку перед стартом на "Защитник" был погружен дополнительный балласт. Это увеличило длину ватерлинии на 3-4 фута, что добавило скорости, но при этом были нарушены заявленные размеры. После финиша, под покровом ночи, балласт убрали. Контрольный обмер подтвердил "честность" американцев. Похоже, ирландский лорд недооценил изобретательность дельцов Нового Света. Выйдя на старт второй гонки, он попал в такое кольцо пароходов и яхт, что надо было думать не о соревновании, а об элементарной безопасности мореплавания. На борту "Валькирии III" кроме него самого и его дочерей были многие уважаемые гости. К тому моменту Данревен был принят американцами в почетные члены "Нью-Йоркского яхт-клуба". Не желая зря терять время в борьбе с жуликами и рисковать жизнью детей (перед этим при подобных обстоятельствах погибла "Валькирия II"), Данревен ушел со старта и отказался от дальнейшего участия в соревнованиях.

Как тут не вспомнить старый одесский анекдот:

- **Яша, Вы больше не играете с Мишей в карты?**

- **Скажите, а Вы будете играть с человеком, который все время жульничает, лезет в драку, когда проигрывает и не платит карточный долг?**

- **Что Вы такое говорите, конечно, нет!**

- **Ну вот, и он тоже не хочет!**

Данревен из Лондона отправил письмо с **отказом от почетного членства** в "Нью-Йоркском яхт-клубе". Но "отцы демократии" и тут его обставили. Узнав о таком письме, члены "Нью-Йоркского яхт-клуба" собрались на экстренное заседание, и **лишили** члена палаты лордов Великобритании звания почетного члена яхт-клуба, поскольку: **"за любезность и доверие он оплатил недоверием, подозрительностью, необоснованными обвинениями в обмане и отказом восстановить справедливость"**.

Английские яхтсмены были шокированы случившимся. Яхт-клубы Англии заключили молчаливое соглашение не вступать впредь ни в какие контакты с "Нью-Йоркским яхт-клубом". Английская пресса писала: **"Речь идет не о ловкачестве, не о том, какова в американском клубе пропорция между джентльменами и прохвостами. Вопрос в том, стоит ли вообще игра свеч, если партнеру нужно быть готовым к тому, чтобы копаться подобно крючкотворам, в мелочах, препираться, словно базарная торговка, или же терпеть, чтобы люди, постоянно опасющиеся"**

разоблачения, похлопывали его по плечу и приговаривали, что он хороший парень. Англичанин готов перенести все это в случае необходимости, однако требовать от нас, чтобы мы добровольно видели в этом еще и спорт, было бы слишком".

Через 26 лет англичане обвинили в случившемся и самого Данревена. Для этого ему достаточно было в 1921 году объявить себя "гражданином Свободного Государства Ирландия" и стать его сенатором. Кроме того, они оказались в долгу перед США за помощь в годы первой мировой войны.

Теперь вы понимаете, почему эта глава называется: **"Причем тут парусный спорт?"**.

Традиционный английский напиток чай создал не только "чайные клипера". Этот чудодейственный напиток спас **"Кубок Америки"** от казалась бы неминуемого и бесславного конца. Вам знакома фамилия **Липтон**? Томас Липтон был ирландцем. Но прежде всего он был ловким дельцом. Настолько ловким, что подобно царю Мидасу обращал в золото все, к чему прикасался.

Его биография поражает. В возрасте 15 лет он удирает, имея восемь долларов в кармане, из крошечной лавки колониальных товаров своих родителей в Глазго и пытается освоиться в Новом Свете. Через океан он перебирается на судне "зайцем" и первые два года батрачит на табачных плантациях. Затем он переезжает в Нью-Йорк, где устраивается уборщиком в универмаг. Там он познает магическое действие рекламы (тогда она только набирала обороты в США) и на всю жизнь запоминает девиз заокеанских бизнесменов: **"In God we trust, all others pay cash"**, что следует понимать как: **"Богу мы верим, а все остальные платите наличными"**. Первая часть этого девиза после войны Севера и Юга печатается или чеканится на всех денежных знаках США. Впрочем, вторая тоже не забыта.

Вернувшись в родной Глазго, 20-летний Липтон вкладывает заработанные в Америке 100 фунтов в собственный бакалейный магазин и начинает внедрять передовой заокеанский опыт продвижения товаров на рынок. Через десять лет он становится владельцем сети продовольственных магазинов по всей Шотландии. А дальше события развиваются как в Рождественской сказке - Липтон становится дворянином, получая рыцарское звание от королевы Виктории за крупное пожертвование на благотворительные цели, а заодно и личным другом принца Уэльского!

В 1896 году правление "Нью-Йоркского яхт-клуба" поняло, что больше им водить за нос некого. Большинство членов клуба составляли директора фирм, посредники, банкиры, адвокаты, казначеи и высокопоставленные чиновники. Яхты у них были паровые, с роскошными каютами, барами и собственными казино на борту. Проще всего было бы отказаться от идеи проведения **"Кубка Америки"**, но вот этого как раз им делать не хотелось. **"Кубок Америки"** придавал неповторимый имидж их клубу. Тогда появилась идея вполне в американском духе - **дать денег** какому-нибудь сговорчивому англичанину на постройку яхты и другие расходы по участию в гонках, и дело с концом. Оставалось найти такого англичанина. Для этого откомандировали представителя в Англию.

Томас Липтон **сам нашел** этого представителя "Нью-Йоркского яхт-клуба". И предложил свою помощь в решении их проблем. Американец быстро смекнул, что мистер Липтон не совсем тот, кого он ищет, но было поздно. Сэр Томас уже прикоснулся к "Кубку Америки" и серебро, из которого он был сделан, начинало становиться золотом. Липтон был человеком, которому **было выгодно проигрывать** американцам. Настолько выгодно, что он это делал в течение тридцати последующих лет. С 1899 по 1929 год на **"Кубке Америки"** стартовали только яхты Томаса Липтона. И каждый раз успешно проигрывали.

Но зато, кто в США не знал Липтона и его "Липтонс Лимитед"? Настоящий друг Америки и американцев! Простым людям он подавал свою мозолистую руку батрака, но им льстило, что этой же рукой он запросто здоровается с принцем Уэльским и Джоном Пирпонтотом Морганом. Парни из "Нью-Йоркского яхт-клуба" понимали, что он пока единственный англичанин, готовый иметь с ними дело. Липтону как-то удалось уговорить "Королевский яхт-клуб Ольстера" принять его в свои члены и не исключить из своих рядов, после того, как он нарушил бойкот против американцев. Не смотря на все свои заслуги, богатство и дружбу с принцем Уэльским, Томасу Липтону понадобилось 32 года, чтобы быть принятым в члены "Королевской яхтенной эскадры" в возрасте 70 лет - за год до смерти в 1931 году.

Сэр Томас Липтон демонстрировал чудеса дипломатии. Чтобы угодить ирландцам он называет свои яхты "Шэмрок", что означает "Трилистник" (белый клевер - символ Ирландии). Не забыты шотландцы - паруса "Шэмрока" выкрашены в желтый цвет, национальный цвет Шотландии (и фирменный цвет "Липтонс Лимитед"). А в Америке его уже признают, как **"самого демократичного английского яхтсмена, который когда-либо боролся за Кубок Америки и не терялся после проигрыша"**. С тех пор в США все пьют чай "Липтон". Кстати, общеизвестные пакетики для его чая изобрели американцы.



Надо отдать должное сэру Липтону, он заставил правление "Нью-Йоркского яхт-клуба" навести элементарный порядок в проведении соревнований. Во-первых, он придумал правила обмера яхт перед соревнованиями независимыми *мерителями*. При этом на корпуса яхт наносились специальные *марки*, позволявшие следить за выполнением правил. С тех пор это практикуется на всех регатах. Во-вторых, он заставил американцев расчистить дистанцию гонок от посторонних судов. Этим занялись таможенные катера и миноносцы флота США. Журналистов возили на специально выделенных буксирах. Капитанам яхт болельщиков были выданы карты с указанием запретных зон и подробные инструкции. Короче говоря, организация была безупречной, как на складе магазина "Липтонс Лимитед".

Гонки на Кубок Америки с участием яхт под названием "Шэмрок" прошли в 1899, 1901, 1903, 1920 и 1929 годах. Их результат вам известен - "Липтонс Лимитед" захватила американский рынок чая. Дело было сделано, и теперь надо было снижать расходы на рекламу. Так на арене "*Кубка Америки*" появились монотипы класса "J". Эти яхты были меньше своих предшественниц, поскольку их длина по ватерлинии была ограничена 25 метрами. На них соревноваться, а тем более *проигрывать* было значительно дешевле. Когда после последнего поражения Липтона спросили, с чем можно сравнить испытываемые им ощущения в ходе регаты, он ответил: "*Это все равно, что стоять под холодным душем и разрывать банкноты одна за другой*".

В 1931 году Томас Липтон умер, но жизнь "*Кубка Америки*" благодаря ему продолжалась. Молодое поколение не помнило тяжбы своих отцов, и готово было реализовывать свои амбиции. Эстафету поединков подхватил член "Королевской яхтенной эскадры", авиапромышленник, мультимиллионер Т.О.М. Сопвит. Он был настоящим джентльменом и заядлым яхтсменом. Свою яхту "Индиэйвор" он построил, используя последние достижения того времени в авионавтике. И управлял своей яхтой, название которой переводится как "Старание", он *лично*. Правда, экипаж для "*Кубка Америки*" был им нанят профессиональный. Капитан Сопвит не собирался проигрывать. Он жаждал победы, не понимая до конца, с кем имеет дело. Американцы вновь пустились на хитрости. Правила "J" класса предусматривали наличие жилых помещений на яхтах. Но они построили яхту "Рейнбоу" внутри по устройству напоминающую туристическую палатку. Чем не жилье? Яхта Сопвита, несмотря на авиационные технологии, имела нормальные каюты и другие жизненные удобства и оказалась намного тяжелее конкурента. И все же, в руках англичан еще оставалось секретное оружие. Это были *сферические спинакера*, разработанные в авиационных лабораториях. Кстати, они очень похожи на парашюты.

Сопвита подвели его профессионалы. Перед выходом яхты в океан для перехода в США "спортсмены" *забастовали*, требуя повышения зарплаты. Возмущенный капитан собрал на скорую руку экипаж из своих друзей. Поэтому на старт 15 сентября 1933 года на "Индиэйворе" *впервые вышел полностью любительский экипаж*. На "Рейнбоу" любитель был один - капитан Вандербильд младший. Силы соперников оказались приблизительно равными. Однако результат одной гонки был спорным, поскольку Вандербильд не уступил дорогу у знака. Сопвит, избегая неминуемого столкновения, вынужден был повернуть, после чего поднял *флаг протеста*. В чью пользу решают споры в "Нью-Йоркском яхт-клубе", вы уже знаете. Джентльмен Сопвит не стал сутяжничать, а уехал готовить реванш. Однако и американцы подошли на этот раз к делу всерьез, подключили науку и построили самую быстроходную в истории "J" класса яхту "Рейнджер". Она и победила с разгромным счетом 4:0 в августе 1937 года.

А потом из-за войны было не до гонок. О "*Кубке Америки*" вспомнят только через 21 год, но это будет уже совсем другая эпоха. И другие правила, поскольку прежние устарели. И яхты уже будут другими. Кроме того, яхтам разрешили прибывать на соревнования любым способом, то есть отпала необходимость пересекать Атлантический океан своим ходом. Предусматривалась серия из семи гонок и победа присуждалась победителю в четырех из них.

Только в июне 1957 года от "Королевской яхтенной эскадры" в "Нью-Йоркский яхт-клуб" поступила заявка на поединок. Первые послевоенные гонки были проведены в сен-



Даже яхты, проигравшие борьбу за "*Кубок Америки*" входят в историю парусного спорта. На фото первая яхта-претендент от Новой Зеландии.

тябре 1958 года. Американцы построили для гонки сразу три яхты, провели между ними отборочные соревнования и выставили защищать **"Кубок Америки"** яхту "Колумбия". Она и победила английскую яхту "Спектр". Напомним, что это уже были яхты класса **"R"**. Они совсем не были похожи на своих предшественниц. Гонки прошли организованно, без происшествий. Зрители впервые в истории **"Кубка Америки"** получили возможность наблюдать за регатой с воздуха.

Оживление в ход дальнейших событий внесли австралийцы. До 1962 года их как бы не существовало. На их континенте парусный спорт процветал, но все варилось "в собственном соку". К своему дебюту австралийцы готовились три года. В результате национальных отборочных соревнований на старт прибыла яхта "Гретель". Так звали жену спонсора команды, медиамагната Фрэнка Пэккера. Добродушные австралийцы показали себя серьезными соперниками. Яхты финишировали с разрывом в секунды. В этот раз победили яхтсмены США. Но поняв, что в таком темпе им долго не протянуть, они ввели новое правило о том, что "Нью-Йоркский яхт-клуб" впредь принимает заявку на **"Кубок Америки"** не чаще одного раза в три года. Кроме того, яхта-претендент должна быть построена целиком на основе отечественного яхтостроения. Именно это обстоятельство дало мощный толчок яхтостроительной индустрии в Австралии.

Кубок Америки начал привлекать внимание яхтсменов из многих стран. К 1970 году поступила заявка из Греции. Управлять греческой яхтой собирался лично король Константин, но греки устроили переворот, и монарх лишился такой возможности вместе с тронном. Во Франции построили яхту "Франс", и патронировал этому сам президент де Голь. Поскольку и Франция, и Австралия желали бороться за **"Кубок Америки"**, вначале провели отборочные соревнования между их яхтами. Французов победить австралийцы смогли, но в борьбе с американскими судьями проиграли. Очередные происки судей из "Нью-Йоркского яхт-клуба" Фрэнк Пэккер (он продолжал спонсировать и руководил австралийской командой) прокомментировал так: **"Спор с Нью-Йоркским яхт-клубом подобен сцене, когда муж жалуется на жену теще"**.

Однако этот скандальный инцидент положил конец монополии США в судействе **"Кубка Америки"**, продержавшейся ровно 100 лет. Начиная с 1974 года, соревнования судит **международное жюри**. Очередной раз вводятся новые правила постройки яхт для **"Кубка Америки"** и теперь это яхты международного класса **"R12"**. Нововведения внесли оживление среди претендентов и заявки на участие прислали не только Англия и Австралия, но и Франция, а также впервые Швеция. В Швеции постройкой яхты с названием страны занимался лично Король. Но в проведенных отборочных соревнованиях всех победила яхта "Гретель II" из Австралии, а ее (с большим трудом) яхта-защитник Кубка "Коураджес" под управлением знаменитого Тэда Тернера. В 1977 году "Коураджес" повторно доказывает свое превосходство, но уже над яхтой "Австралия".

В начале 1980-х была предпринята попытка прекратить дорогостоящую борьбу амбиций и навечно оставить **"Кубок Америки"** в Нью-Йорке, где он прожил 132 года. Но так не случилось. Победила идея проведения отборочных соревнований среди всех претендентов на **"Кубок Америки"** с тем, чтобы выявить сильнейшего. Спонсировать эту затею вызвался дом модной одежды Луиса Виттона (где заказывали свои костюмы Рокфеллеры и Вандербильды). Впервые **Кубок Луиса Виттона (Louis**



Авторы провозжат швейцарскую яхту "Алингги" на дистанцию "Кубка Америки" (февраль 2003 года, Окленд).



Финал "Кубка Америки" 2003 года. Новозеландский экипаж на швейцарской яхте уверенно побеждает команду земляков под флагом своей родины.





Экипажи первых яхт "Кубка Америки" достигали 70 человек. В экипаже Рассела Каутса на "Алинги" было всего 16 человек (семнадцатый человек на борту - почетный гость и его обязанностью является только пересаживаться с борта на борт при поворотах яхты).

Vuitton Cup) был разыгран в 1983 году. В результате, право оспаривать "**Кубок Америки**" получили австралийцы. Идея проведения отборочных соревнований среди претендентов оказалась необычайно эффективной. И в этом же году, впервые в истории борьбы морских держав за пальму первенства в яхтинге, "**Кубок Америки**" покинул стены "Нью-Йоркского яхт-клуба" и отправился в Австралию. Правда, Денис Коннер, проигравший австралийцам, сумел отвоевать приз обратно и вернуть его в Зал Трофеев в 1987 году.

Но оборона американцев была взломана. В 1995 году черная яхта из Новой Зеландии с названием, напоминающим автомобильный номер - "NZL32" отбирает приз у "Нью-Йоркского яхт-клуба" с "сухим" счетом 5:0. Капитаном этой яхты был **Рассел Каутс**. Запомним это имя и этот результат.

На проведение "Кубка Америки" тратятся целые состояния. Например, в 2000 году за право сразиться с новозеландцами боролись 11 синдикатов. Самый скромный бюджет был у французов - "всего" 10 миллионов долларов. Самый большой объявленный бюджет был у команды Италии - 50 миллионов долларов. Кстати, они и вышли в финал. От США было сразу пять команд. Самым крупным бюджетом среди американских команд располагал синдикат "Нью-Йоркского яхт-клуба" (40 миллионов долларов), а все американские синдикаты вместе потратили на этот раз 128 миллионов долларов, без каких либо успехов. В отборочных соревнованиях также принимали участие команды Австралии, Испании, Швейцарии и Японии. Впервые подали заявку на участие россияне. Синдикат Владимира Кульбиды из "Санкт-Петербургского яхт-клуба" (Синдикат "Age of Russia") был включен в число участников кубка Луиса Виттона. Но увы, ни яхты, ни экипажа в назначенное время в Окленде не оказалось.

3 мая 2000 года "**Кубок Америки**" был снова вручен команде Новой Зеландии возглавляемой тем же **Расселом Каутсом**, отстоявшим Кубок со счетом 5:0 в сражении с итальянской яхтой "Прада". Итальянцы тут же инициировали следующий этап борьбы, которая началась в 2002 году в Окленде розыгрышем Кубка Луиса Виттона.

В отборочных соревнованиях сражались между собой восемь команд (их по традиции называют синдикатами). Три синдиката из США, два из Италии и по одному из Великобритании, Швеции и Швейцарии. Финал состоялся в январе 2003 года. Кубок Луиса Виттона завоевала яхта "**Алинги**". Сухопутная Швейцария впервые получила право оспаривать "**Кубок Америки**".

Все ожидали чуда, но чуда не случилось - "**Кубок Америки**" в третий раз подряд выиграла яхта под управлением **Рассела Каутса**, показав стандартный результат 5:0. Но в этот раз Рассел возглавлял команду **Швейцарии**, большинство составляли его земляки. **Так новозеландцы проиграли "Кубок Америки" новозеландцам**. Впервые за свою 152-летнюю историю Кубок вернулся в Европу. Для Новой Зеландии это стало национальной трагедией, а весь остальной мир принялся разгадывать загадку - где же теперь будет проводиться 32-й турнир на "**Кубок Америки**"? Неужели на Женевском озере? Вскоре выяснилось, что борьба за "**Кубок Америки**" в 2007 году будет вестись у южного побережья Испании. Показательно, что ряды традиционных претендентов на Кубок прирастают не только синдикатами стран продвинутого яхтинга (ЮАР, Швеция, Испания, Италия, США), но и довольно неожиданными альянсами, которые кроме как коммерческими не назовешь. Отобрать "**Кубок Америки**" у команды Швейцарии (в которой теперь больше нет **Рассела Каутса**) жаждут синдикаты "Авиалинии Эмиратов - Новая Зеландия", а также "Команда Китая" - совместный проект французской рекламной компании, специализирующейся на спортивных событиях и группы китайских инвесторов, желающих привлечь внимание к своей торговой марке.

Большинство яхтсменов не без оснований называют "**Кубок Америки**" - "**битвой тугих кошельков**". В парусном спорте все меньше остается места интересам спортивным, вытесняемым интересами коммерческими.

Современный парусный спорт широко используется интернациональными корпорациями для рекламы своих товаров и услуг. Рекламный эффект довольно высок, особенно когда проводятся гонки большой длительности. Например, гонка экипажей профессионалов вокруг света на суперяхтах длится девять месяцев и представляет рекламный марафон длиной 32700 миль. В течение 25 лет она называлась "*Whitbread*" (Пшеничный хлеб) и принесла суперприбыли своим спонсорам, поскольку является одним из самых зрелищных событий профессионального парусного спорта. Так, например, благодаря этим гонкам компания "*Heineken*" увеличила свой оборот в Англии, США и Новой Зеландии на 24%. Испытывающая противодействия рекламе сигарет в США, компания "*Philip Morris*" с 1986 года неизменно выставляет яхту "*Merit*". Специалисты оценивают эффективность рекламы на подобных гонках как \$6 на каждый вложенный. Используют в своих интересах популярность гонки и политики. Утверждают, что Жак Ширак стал президентом Франции благодаря политической рекламе на "*Whitbread*".



2003 год, Новая Зеландия. Болельщики сухопутной Швейцарии ликуют. "Битва тугих кошельков" выиграна.

С 1998 года эксклюзивное право на эту кругосветную гонку профессионалов приобрел концерн "*VOLVO*". Так гонка теперь и называется - "*VOLVO Ocean Race*". Согласно регламенту гонки, с каждой яхты еженедельно должно поступать не менее восьми минут видеоматериалов и десяти фотографий, одно электронное сообщение о ходе гонки (не менее 50 слов) и одно ежедневное радиоинтервью. Потому что все основные спортивные телеканалы мира - от ESPN до Eurosport - покупают эту информацию о гонке у ее организаторов.

Условия "*Whitbread*" по сравнению с режимом "*VOLVO Ocean Race*" кажутся сегодня санаторием. Теперь из людей и лодок выжимают все, что можно. На яхтах нет ни грамма лишнего веса. Например, тюбик зубной пасты один на всех. Каждый яхтсмен имеет право на две пары носков, две футболки, один свитер, шапку, пару перчаток и непромоканец. И это в условиях, когда яхты на некоторых этапах идут по самым холодным морям планеты, называемым яхтсменами "*Жидкими Гималаями*". Спят яхтсмены на койках шириной 65 см, даже без спальников (они слишком тяжелые). Продукты размораживают в специальном водяном нагревателе - плиты вообще нет. Спать приходится в наушниках, поскольку шум от ударов волн по корпусу стоит невыносимый.

Яхты, участвующие в "*ВОЛЬВО* регате", напичканы электроникой и обходятся спонсорам в 15-20 миллионов долларов. Характеристики и размерения яхты "*Ильбрук*" - победителя 2002 года (в метрах): длина 19,5, ширина 5,25, осадка - 3,75, высота мачты - 26. Площадь парусов: грота - 117, стакселя - 83, спинакера - 300 (в квадратных метрах). Водоизмещение - 13,5 тонн, вес фальшкиля - 7 тонн, водяного балласта - 2,5 тонны с каждого борта. Корпус изготовлен из кевлара, мачта из углепластика. Кстати, нагрузки таковы, что сверхпрочную мачту дважды меняют за время гонки.

На яхтах есть все для увеличения скорости и ничего для элементарного удобства людей. Но профессионалы не жалуются. Платят им за эти мучения неплохо. Так, капитан "*Ильбрука*" (по национальности - американец) *Джон Костецки* заработал ровно миллион Евро. Его экипаж состоял из 12 яхтсменов и 14 человек вспомогательной команды, которая перемещалась из порта в порт на обычном судне, везя за собой гору резервных парусов, рангоута и прочих запасов.

Организаторы гонки оплачивают только общие расходы по ее организации. Яхты для участия проектируют и строят за свой счет претенденты. Яхту "*Ильбрук*" создал никому не известный до того в парусном сообществе 42-летний *Михаэль Ильбрук* из Лверкузена (Германия). Его, по немецким меркам средней руки, фирма (годовой оборот в пределах миллиарда Евро, две тысячи работающих) по изготовлению пластмасс теперь известна всему миру. Мало того, уже имея на дистанции "*ВОЛЬВО* регаты" яхту стоимостью 25 миллионов евро, *Михаэль Ильбрук* затеял было строительство яхты для участия в "*Кубке Америки*". Но, увы. Как он сам сказал: "*Мне не достает 10 миллионов евро...*".

Идея гонок, где интерес составляют большие деньги, не нова. Еще в 1866 году (зимой!) было организована гонка между Нью-Йорком и Каусом. Владельцы трех шхун из "Нью-Йоркского яхт-клуба" во главе с командором Беннетом заключили между собой пари на 90 тысяч долларов (по тем временам на эти деньги победитель мог построить четыре новые шхуны). К чести 25-летнего Джеймса Беннета младшего, он единственный из владельцев этих шхун участвовал в гонке лично. Его яхта "*Генриетта*" (205 тонн) финишировала первой, пройдя 3106 миль за 13



дней 21 час и 55 минут. Яхты на дистанции сопровождал попутный шторм. На пришедшей к финишу второй шхуне "Флинвинг" (206 тонн) огромная волна *смыла за борт сразу шестерых членов экипажа!* Они погибли, став жертвой чужого азарта.

И все же, *в мире достаточно приверженцев парусного спорта из числа любителей.* В 1925 году английские яхтсмены выступили с инициативой проведения гонок, к участию в которых *профессионалы не допускаются.* "Королевский Крейсерский Клуб" не поддержал это начинание. И тогда был основан "**Клуб Океанских Гонок**". В первой гонке участвовало всего семь яхт. Это были реконструированные лоцманские боты (12-16 метров длиной) с любительскими экипажами. Гонка участникам понравилась, и было решено проводить ее раз в два года. К названию "Клуб Океанских Гонок" добавился заслуженный титул "Королевский", и с тех пор "**Royal Ocean Racing Club**" (**RORC**) проводит весьма сложные, но высокопрестижные **Фаснетские гонки (Fastnet Race)**. Теперь в этот уважаемый клуб можно вступить только после участия в одной из гонок, которые справедливо считаются гонками при плохой погоде, несмотря на то, что проводятся в начале августа. Северная Атлантика все-таки, а не Канары.

Трасса гонки все годы остается неизменной. Яхты стартуют из Кауса на острове Уайт и проходят 610 миль по генеральному курсу. Вначале гонка проходит вдоль южного побережья Англии, после чего яхты преодолевают 200-мильный отрезок в открытых водах Атлантического океана. Дойдя до маяка Фастнет-Рок (отсюда название гонки) у берегов Ирландии, яхты ложатся на обратный курс. Финиш принимается в Плимуте.

Дистанция похожа на "*полосу препятствий*". К соревнованиям, как и было задумано, допускаются только любители. В последние годы на старт выходит свыше 300 яхт. И это несмотря на то, что на этой дистанции иногда бывают такие природные катаклизмы, что трудно себе представить. Судите сами, в 1957 году из 41 стартовавшей яхты финишировали 12. А 1979 год вошел в историю, как наиболее трагический для этих соревнований за все время их существования. Статистика гонки такова: стартовало - 303 яхты, финишировали - 85, сошло с дистанции - 194. Яхт, брошенных экипажем - 19, пропавших яхт - 5. Погибло яхтсменов - 15. Цифры больше похожи на отчет о военном сражении, чем на результат спортивных соревнований. О силе шторма можно судить по количеству опрокинутых яхт из класса "0" (самых больших) - три из четырнадцати! И это яхты, которые в принципе не должны переворачиваться. Дело в том, что ураганной силы ветер (около 60 узлов) в сочетании со встречным течением отлива (до 7 узлов) порождают необычные волны, которые похожи на вертикальные стены высотой до 10 метров. И эта гора воды обрушивается на яхту раз за разом.

Скорость ветра измеряется в метрах в секунду, в узлах и в баллах по шкале Бофорта. Шкалу Бофорта вы можете посмотреть в приложении, а чтобы перевести узлы в м/сек пользуйтесь коэффициентом 1.942 (или умножайте число узлов на два, так проще). Умножив м/сек на 0.515 получите узлы. Многим больше нравится шкала Бофорта - просто и ясно. Тем более что в сильный шторм анемометры имеют тенденцию выходить из строя.

Обстоятельства этой гонки были тщательно расследованы квалифицированной комиссией. Оказалось, что организаторов гонки упрекнуть не в чем. Правила этих соревнований *не позволяют отменять старт ни при каких погодных условиях.* Приводим цитату из заключения комиссии: "**Фастнетская регата - это вершина морских гонок в водах Великобритании. В 1979 году море показало, что может быть смертельным врагом, и тот, кто идет в море ради удовольствия, должен сознавать, что может встретиться с самыми серьезными опасностями. Однако мы считаем, что, если жестокие уроки этой гонки хорошо усвоены, яхты будут продолжать соревноваться на курсах к скале Фастнет**".

Мы с удовлетворением узнали о результатах участия российского экипажа в этой престижной гонке на катамаране, построенном в Москве, с романтическим названием "**Газпром**". Капитан "Газпрома" (звучит, однако!) и автор проекта катамарана **Виталий Беликов** 13 августа 1999 года получил из рук экс-премьера Великобритании Эдварда Хита сразу два приза - за приход первыми по **абсолютному времени** и за первое место по **гандикапу** (исправленному с учетом гоночного балла времени). Теперь мистер Беликов является **действительным членом** "Королевского Океанского Гоночного Клуба" Великобритании (тоже согласитесь, неплохо звучит). Знай наших!

Победить в одной гонке с применением гандикапа могут сразу две яхты. Той, что первой пересекла финишную линию, вручат приз "за победу по абсолютному времени", но настоящий победитель определяется по гандикапу (исправленному времени). Судьи "исправляют" время с помощью гоночных баллов, определяемых при обмере яхт. Этой скучной процедурой занимаются сер-



тифицированные мерители. Каждая яхта, принимающая участие в гонке, обязана иметь "мерительное свидетельство", составленное мерителем и заверенное его подписью и печатью. Свои печати (и марки) мерители ставят везде, куда могут дотянуться. На паруса, на рангоут, на корпус.

Гоночный бал (обозначается буквой "R") высчитывают по какой-нибудь мудреной формуле. Например:

$$R = 0.5 (L - BWL + 2G/3 + 0.75RF \sqrt{SC \cdot SPF}) \cdot PF \cdot (1 + NRP)$$

Не спешите изучать формулу. Пока вы в этой китайской грамоте разберетесь, международный Гоночный Комитет очередной раз изменит свои правила. Остается только посочувствовать дизайнерам, проектирующим спортивные яхты.

Перед гонками судейская коллегия распределяет яхты, подавшие заявки, по зачетным группам. Например, группа "1 тонна" - с балом не более 9.65, группа "1/2 тонны" - с балом не более 7.06 и т.д. При этом дается ссылка на конкретные правила обмера. Кроме того, малейшие изменения требуют внесения корректив в мерительное свидетельство (например, у вас появился новый комплект парусов, или вы изменили место расположения запасного якоря). На этой почве легко возникают взаимные претензии (например, достаточно поднять парус на сантиметр выше марки и вас могут дисквалифицировать). И уж совсем бывает обидно, когда приз гонки вручают экипажу яхты, которая приползла к финишу через час после того, как вы уже финишировали. А такое в гонках с применением гандикапа случается часто.

Чтобы *избавиться от необходимости заниматься "исправлением" времени*, яхтсмены начали создавать классы *яхт-монотипов*. Самый первый монотип возник по чистой случайности. В 1911 году некий американец Джордж Корри решил обзавестись яхтой спроектированной по его заказу известным яхтенным дизайнером Уильямом Гарднером. Получив индивидуальный проект, Корри отправился на верфь размещать заказ на строительство. Как это часто бывает, заказчик хотел, чтобы яхта обладала хорошими мореходными качествами, годилась для гонок, но при этом стоила дешево (не более 140 долларов). Именно столько, и ни цента больше Корри выделил на эти цели. Калькуляция верфи оказалась на 35 долларов больше. Возникла известная ситуация, когда заказчик за \$175 "не мог", а подрядчик за \$140 "не хотел". Но к счастью, Джордж Корри был сообразительным человеком и ориентировался в условиях рынка. Он сторговался с верфью Мэмбри, что стоимость изготовления яхты по его чертежам составит все-таки \$140, но при условии, что это будет серия из 14 таких же яхт. В 1911 году в США Корри понадобилось несколько дней, чтобы набрать нужное число желающих приобрести *яхту-монотип "Звездный"*.

Яхты "Звездного" класса на олимпийской дистанции.



Так Джордж Корри стал первым обладателем яхты самого массового класса, который с 1932 года и до сих пор является килевой яхтой *олимпийского класса*. Кстати, именно "Звездный" был любимой яхтой Альберта Эйнштейна.

В СССР парусный спорт выживал во многом благодаря *Олимпийским играм*. Иначе яхтинг вообще был бы чем-то вроде гольфа. Во всем мире он существует, но не у нас. Поскольку Олимпийские игры могли служить целям коммунистической идеологии и пропаганды социалистического образа жизни, был взят курс на завоевание всех медалей во всех видах спорта. Да, будь гольф включен в олимпийские виды спорта, в СССР он быстро стал бы исконно пролетарским занятием. Так благодаря политическим амбициям страны советов некоторые ее граждане получили возможность *бесплатно заниматься одним из самых дорогих видов спорта*. Но поразительно не это, а то что граждане совсем не спешили в яхт-клубы, предпочитая истинно пролетарские виды спорта, такие как футбол, хоккей и домино. Из всех учеников одесской школы, где учился один из авторов этой книги, на призыв тренера из яхт-клуба (тренера ходили по школам и уговаривали подростков заниматься парусным спортом) откликнулся только один! А из тех 20 человек, что тренер собрал в 1968 году со всего города, через год оставалось три человека. Они и сейчас занимаются яхтингом. Сверстники относились к этому увлечению снисходительно, мол с кем не бывает, и продолжали гонять мяч в парке на лужайке.

То, что политики от спорта преследовали только свои цели, доказывает тот факт, что стоило Олимпийскому комитету в 1976 году исключить класс "Дракон" из Олимпийских игр, как он тут же был предан Спорткомитетом СССР забвению и быстро захирел, а вскоре и вовсе пропал. А ведь это был один из самых массовых и доступных классов яхт в Советском Союзе. На старт выходили сотни "Драконов". Во всем мире история класса "Дракон", начавшись в 1928 году, благополучно развивается по сей день, несмотря ни на какие Олимпийские игры. В этом классе ежегодно проводятся международные регаты, в том числе Чемпионат мира. Сегодня приличный "Дракон" стоит не меньше 60 тысяч Евро. В СССР сотни таких яхт были уничтожены функционерами от спорта, подобно виноградникам во время "борьбы за трезвость".

Курьезная ситуация возникла в подобной ситуации с классом "Звездный". Деятели из Олимпийского комитета исключили эту яхту из числа олимпийских классов одновременно с "Драконом". Но не тут-то было. Возмущенные яхтсмены США, где этот класс необычайно популярен, быстро вразумили международных функционеров, и на следующих Олимпийских играх 1980 года в Москве "Звездный" уже был восстановлен. К тому времени в большинстве яхт-клубов СССР эти яхты уже были списаны и союзные регаты на них не проводились. Конечно, для **Валентина Манкина**, занявшего первое место в этом классе, еще нашли на чем погоняться, но в дальнейшем наши яхтсмены из списка лидеров в этом классе исчезли навсегда, как и "Звездники" из советских яхт-клубов. Известно, что ломать - не строить. Зато американцы, сохранившие этот класс, теперь в нем уверенно лидируют.

К сказанному остается добавить, что яхты класса "Фолькбот" (народная яхта), специально созданные в 1941 году шведами, как дешевые и доступные для любителей (подобно автомобилю "Фольксваген-жук") широкого распространения в СССР не получили, так как никогда не были в числе олимпийских классов.

Первые современные Олимпийские игры были проведены в 1896 году. Инициатор их создания француз Пьер де Кубертен добился правила участия в играх только спортсменов-любителей. Но в то время, как вам уже известно, в яхтинге было все наоборот - гонки яхт устраивались как пари на денежные призы, и яхты управлялись *профессиональными* экипажами. Для того чтобы превратить яхтинг в олимпийский вид спорта, понадобились еще долгие годы.

Поэтому Олимпийские игры в Афинах 1896 года прошли без участия яхтсменов. Правда, организаторы игр планировали провести парад яхт, но и его не было, поскольку в Эгейском море бушевал сильный шторм.

Если нельзя, но очень хочется, то можно. В 1900 году на Олимпийских играх в Гавре яхтсмены уже принимали участие, но это все-таки еще были профессионалы. Первые правила не выдерживали никакой критики. Поэтому, чтобы не было обид, все 10 экипажей из Англии, Франции, Германии и Швейцарии получили медали.

В 1907 году был зарегистрирован Международный союз парусного спорта - *International Yacht Racing Union (IYRU)* со штаб квартирой в Лондоне. Но первое время эта организация существовала лишь формально. И только в 1955 году появился ее Устав, действующий до сих пор. Благодаря этому документу мы знаем, что такое *парусный спорт: соревнования на спортивных парусных судах, приводимых в движение ветром*.



Следует отметить, что еще в начале XX века многие состоятельные люди начали приходить к мысли, что в яхтинге самое интересное это *личное управление яхтой* (также как автомобилем, самолетом, лошадью и т.п.). По этой причине в моду входят яхты средних и малых размеров. В Англии существует даже общее понятие "*яхта для джентльменов*". Практика показывает, что для спортивных яхт "норма" парусов составляет до 35 квадратных метров на одного яхтсмена-любителя. Для круизного плавания парусов может быть несколько больше. На таких яхтах применяется принцип самообслуживания. Джек Лондон в описании плавания на яхте "Снарк" подметил эту тенденцию: "*Команды... не будет. Вернее, командой будет Чармиан, Роско и я. Мы все будем делать сами. Мы обойдем земной шар своими силами. Проплывем ли благополучно или потопим наше суденышко, во всяком случае, все это сделаем собственными руками*". Людям такого склада характера интереснее всего было заниматься не столько яхтингом, сколько парусным спортом. Число классов яхт-монотипов росло как грибы после дождя, и сегодня в мире их насчитывается великое множество. Только олимпийскими было признано свыше 30 из них.

С 1996 года *IYRU* называется *Международной Федерацией Парусного Спорта (ISAF)*. Благодаря ее усилиям, для всех спортсменов-яхтсменов существуют единые *Международные Правила Парусных Соревнований (МППС)*. На момент написания этих строк действуют МППС-2001. Как и любые другие правила, МППС устанавливают бюрократическую процедуру на все этапы соревнований. Например, только список документов для подачи заявки на участие в какой-то определенной гонке выглядит уже устрашающе:

- чек об оплате стартового взноса в размере (обычно в пределах 500 Евро)
- заполненный и подписанный бланк заявки на участие в соревнованиях
- фотографии членов экипажа
- резюме-анкеты членов экипажа (по установленным формам)
- ксерокопии паспортов или других удостоверений личности членов экипажа
- ксерокопия лицевой и обратной сторон лицензии на управление парусным судном, выданной Федерацией Парусного Спорта какой-либо страны (с медицинским сертификатом)
- ксерокопия страхового свидетельства
- ксерокопия сертификата на право пользования радиостанцией
- ксерокопия свидетельства о регистрации судна
- лицензия на использование VHF радиостанции
- цветная фотография яхты в гоночном оснащении (вид сбоку)
- цветная фотография яхты в гоночном оснащении (вид сверху)
- сертификат соответствия правилам обмера класса
- ксерокопия рекламной карты для яхт несущих рекламу
- регистрационная карта радиомаяка SART
- ксерокопия паспорта на спасательный плот
- карточка члена класса
- разрешение от родителей для несовершеннолетних участников
- координаты представителей на берегу

Но это только начало. Далее следуют: *протоколы мандатной комиссии, гоночные инструкции, схемы дистанции, гоночные объяснения капитанов, протесты* и т.п. Вся эта возня требует не только времени и нервов, но и знания языка страны проведения регаты (или английского, как универсального средства общения). Однако наш личный опыт говорит о том, что хотя английский язык всегда помогает, иногда его явно недостаточно. Например, в Италии судейская коллегия обычно не знает английский так же, впрочем, как и русский. Убедившись в этом (ценой аннулированной гонки, в которой мы пришли к финишу первыми), пришлось засесть за итальянский, чтобы избежать подобных недоразумений в дальнейшем.

На Олимпийских играх в Сиднее (2000 год) дебютировал новый класс швертбота-монотипа "49er". Это экстремальный швертбот для экипажа из двух человек. Особенностью "49er" является наличие "крыльев" корпуса, что позволяет экипажу создавать своим весом дополнительную остойчивость и выдвижной бушприт для несения генакера. Лодка (так яхтсмены называют свои спортивные яхты) перегружена парусами, и экипажу на дистанции приходится нелегко. Уже при ветре в три балла и рулевой, и шкотовый откренивают швертбот на трапеции. На гладкой воде при ветре до 15 узлов "49er" (длина корпуса - 4.9 метра, вес всего 90 кг) развивает против ветра скорость до 10 узлов, а в бакштаг - до 25 узлов (вот вам разница между вымпельным и истинным ветром)!



"Сорок девятое" легко опрокидываются, но также легко возвращаются экипажем в нормальное состояние. Поворот "оверкиль" и обратно совершается тренированным экипажем за 30 секунд. Гонки на таких экстремальных швертботах требуют от спортсменов предельного напряжения, и поэтому одна гонка длится 30-40 минут. Но это излюбленное зрелище болельщиков, поскольку дистанция для таких классов представляет собой "петли", которые швертботы "наматывают" вокруг двух знаков на виду у публики. Для усиления эффекта спортивности в центре между знаками ставят "ворота", сквозь которые нужно пройти. Другими словами, "Формула 1" на воде.

На олимпиаде 2000-го года в Австралии произошел редкий случай. Во время гонки началась гроза. Молния попала прямо в мачту "49er" украинского экипажа (рулевой Родион Луки и шкотовый Георгий Леончук). Экипаж в это время откренивал швертбот на трапеции, что спасло им жизнь. Заряд прошел по топовым вантам и через места креплений их к корпусу ушел в воду. Борта корпуса расплавились и "сорок девятый" на этом выступление закончил. Экипаж продолжал гонки уже на другой лодке.

Все соревнования, подобные "Кубку Америки", "ВОЛЬВО регаты", "Кубку Жюль Верна" и многим другим регатам профессионального уровня, широко освещаются средствами массовой информации и используются в рекламных целях. Это создает **ложное впечатление** как о самом парусном спорте, так и о яхтинге вообще. Люди, видящие море только по телевизору или с пляжного шезлонга могут думать, что все эти супергоночные машины с ребятами-акробатами и их космического уровня техникой и есть яхтинг. Отнюдь нет. Вся армия яхтсменов-профессионалов - это капля в море среди тех, кто так или иначе вовлечен в яхтинг. И даже соревнований для любителей в тысячу раз больше, чем для рекламных целей.

Однако существует категория яхтсменов, которые среди профессионалов считаются любителями, а среди любителей признаются профессионалами. Разрешите представить вам в качестве примера одного из них. Это наш друг **Олег Сташкевич**, яхтсмен с 1970 года. Занятия парусом начал на первом курсе одесского мореходного училища и не прекращает до сих пор. Такие люди, как Олег, свою жизнь без моря, паруса и яхты не представляют. Начинать Олег свою спортивную карьеру как все мы, то есть на чем попало. Вначале это были яхты мореходного училища, а потом спортивной секции порта. Однако, как только для любителей возникла возможность участия в зарубежных регатах, быстро выяснилось, что без достойной яхты там делать нечего.

Какое-то время портовикам удавалось выступать без своей яхты, на чужих. Для таких целей наиболее подходящими оказались **матчевые регаты**, в которых все команды состязаются на яхтах, предоставленных организаторами. Одна такая регата помогла установить Олегу контакты с **Тедом Тернером** (не последний человек в яхтинге), который по достоинству оценил мастерство советских любителей и в дальнейшем несколько раз выручал в сложных ситуациях. В тот раз он устроил прием для Сташкевича у президента США Буша (старшего). Так получилось, что в сентябре 1989 года в США приехал народный депутат СССР Борис Ельцин. Опального коммуниста Ельцина президент Буш принять отказался, но для советского яхтсмена время нашел и даже вручил Олегу Сташкевичу сертификат "**Почетного посла США во всем мире по парусному спорту**". Американские связи пригодились в дальнейшем, когда дело дошло наконец до приобретения спортивной яхты мирового уровня для команды Одесского порта.

Настоящая спортивная яхта удовольствие не из дешевых. Откуда у советских любителей возьмутся деньги на ее приобретение? Правдами и неправдами в бюджет расходов Одесского порта на спортивные цели 1990 года удалось заложить немыслимую для советских любителей сумму в 300 тысяч долларов. Но стоимость спортивных яхт настолько высока, что этих денег никак не хватило бы для покупки новой яхты. Поэтому можно было рассчитывать только на какой-нибудь сэконд-хэнд. Но даже и для подержанной спортивной яхты высокого класса такая сумма смехотворна. Выручила народная дипломатия, вернее ранее установленные с ее помощью связи. К решению проблемы подключился Тед Тернер, и в результате, в руках у команды любителей появилась небывалая для СССР по своим спортивным качествам крейсерская яхта.

Построили ее в 1988 году в Новой Зеландии (на верфи Куксон) по проекту ведущего яхтенного дизайнера Брюса Фарра специально для чемпионата мира в классе "одна тонна", где она успешно победила под именем "**Брава**". Такие яхты повторно на столь высоких соревнованиях не используют. Но это у них, в капиталистическом мире, яхты позволительно строить для одной регаты, а у нас эта яхта под именем "**Маэстро**" по сей день побеждает во всех гонках, в которых участвует.



Яхта представляла собой боевую гоночную машину, лишённую каких-либо удобств. Внутри - пустое пространство, необходимое для переукладки спинакеров в гонке, посредине - небольшой двигатель 30 лошадей, который одновременно является основанием для штурманского (обеденного) стола. Передняя стенка коробки двигателя является спинкой для унитаза. Обедать можно сидя на унитазе, а спать в гамаках - коек не предусмотрено. Никаких опреснителей, кондиционеров и прочих излишеств нет. Нет даже душа. Зато пьезоэлектрические датчики на каждой ванте выдают нагрузку мачты и корпуса на дисплей, великое множество устройств и приспособлений для регулировки рангоута, такелажа и полноценный комплект парусов (36 штук).

Экипаж состоял из портовиков, среди которых были бывшие члены олимпийской сборной команды СССР. На дистанцию выходило 8 человек. С таким экипажем, да на такой яхте не стыдно было участвовать в любых соревнованиях. Кстати, в Одессу, чтобы погоняться на *"Маэстро"*, приезжал даже *Тед Тернер* (младший). Первые пять лет капитаном *"Маэстро"* был *Олег Сташкевич*, который за это время успел вырасти до заместителя начальника порта и одновременно совершить несколько подвигов в парусном спорте, оказавшимися совершенно незамеченными соотечественниками. Обо всех достижениях не расскажешь. Но на самом главном стоит остановиться подробнее.

В 1992 году в Америке праздновали 500-летие открытия этого континента Колумбом. В связи с таким знаменательным событием осуществлялся грандиозный международный проект с маршрутом: *Генуя (Италия) - Кадис (Испания) - Лас-Пальмас (Канары) - Сан Хуан (Пуэрто-Рико) - Нью-Йорк (США) - Бостон (США) - Ливерпуль (Великобритания)*. Как видите, Атлантический океан яхты должны были пересекать дважды. Наша *"Маэстро"* попала в самую многочисленную группу из более чем двухсот яхт (длиной от 12 до 16 метров). Условия гонки были настолько тяжелы, что Олег потом признался - еще раз он бы уже не пошел. Но в тот раз они смогли это сделать лучше всех.

Высочайшая награда - *"Кубок Колумба"* (серебряная копия каравеллы) была вручена любительскому экипажу *"Маэстро"* королем Испании. Как вы уже знаете, Хуан Карлос тоже яхтсмен. Кстати и яхта у него того же класса, что и *"Маэстро"*. Они даже гонялись дважды на одной дистанции, где компанию им составлял тогда еще принц Норвегии Харальд. Так что коронованный яхтсмен-любитель хорошо понимал, какой ценой далась нашим ребятам эта победа. На церемонии награждения *Хуан Карлос* выразил свое восхищение экипажем портовиков и сказал для прессы: *"Если бы я не был королем Испании, я хотел бы быть Олегом Сташкевичем"*. На что с присущим ему чувством юмора Олег ответил: *"Если бы я не был Олегом Сташкевичем, я хотел бы быть королем Испании"*. От себя лично Хуан Карлос подарил Сташкевичу замечательную испанскую гитару, которую Олег держал в яхт-клубе, и под которую потом было спето немало песен.

И все же, даже яхтсмены-любители профессионального уровня вкупе с профессионалами всех мастей не составляют большинства среди яхтсменов. Любители, любители и еще раз любители - вот истинная основа яхтинга. Образ жизни современного преуспевающего бизнесмена на Западе четко ассоциируется с занятием именно яхтингом, а не теннисом, и не гольфом, как многим того хотелось бы. Об этом однажды хорошо сказал король итальянского бизнеса Джанни Аньелли (создатель и основной акционер концерна ФИАТ): *"Мужчину характеризует яхта, которой он владеет, а не женщина, которую он содержит. Бизнес может сделать человека могущественным, но взамен забирает свободу. Я могу купить на Земле все, кроме ветра"*.

Люди, достигшие определенных высот в бизнесе, обычно спонсируют любительские регаты, в которых сами же и участвуют. Однако миллиардеры, неделями мокнувшие под пронизывающим ветром или истекающие потом под палящим солнцем подобно последнему нищему рыбаку в наше время, скорее исключение, чем правило. А кто платит, тот и музыку заказывает. Поэтому для поддержания спортивной формы своих членов и демонстрации приверженности спортивным традициям яхтинга большинство яхт-клубов проводит регаты с упрощенными правилами, где главенствует принцип: *главное не победа, а участие*. Вот эти гонки как раз и привлекают наибольшее число участников. Существует даже рекорд в книге Гиннеса: *"самая массовая регата"*.

Будучи яхтсменами, воспитанными в хороших морских традициях, организаторы таких *регат* избегают именовать их этим спортивным термином, а используют название *парусный фестиваль, ралли, кубок* и т.п. Упрощая бюрократические процедуры для участия в таких событиях, их устроители не жалеют сил и средств на создание праздничной атмосферы и чувства значимости для каждого участника без исключения. Отсюда многочисленные предстартовые и последующие митинги, фуршеты, пресс-конференции и пышные церемонии вручения



многочисленных призов. Кстатi, призы особо ценными в таких случаях не бывают, но от этого их престиж никак не страдает. В большинстве случаев за право учредить какой-нибудь дополнительный приз и собственноручно вручить его победителю требуется оплатить спонсорский взнос.

В результате, кроме победителей (первые три места в каждом дивизионе), получающих свои законные призы, вручают памятные награды каждому участнику. Кроме этого спонсоры, соревнуясь друг с другом в остроумии, собственноручно вручают учрежденные ими награды: "За волю к победе", "За самый дружный экипаж", "Самому юному участнику" и пр. Традиционно вручают "Утешительный приз" экипажу яхты, пришедшей к финишу последней. Всем участникам раздают на память майки, кепки, буклеты и другие *сувениры*. Короче говоря, забытым или обиженным не остается никто.

Нам приходилось неоднократно участвовать в подобных событиях и выступать в ролях как участников (от матроса до капитана), так и организаторов (от судьи до спонсора). В ряде случаев все это совмещалось "в одном пакете". Для начинающих яхтсменов такие регаты представляют особый интерес, поскольку не требуют высокого спортивного мастерства, а кроме того ни при каком исходе не приносят разочарований. Напротив, ощущение сопричастности к яхтингу возникает от момента подачи заявки на участие и не оставляет до минуты расставания участников. По уровню своей демократичности такие фестивали можно разделить на три основные категории.

Наиболее демократичные регаты и, как результат, самые массовые старты любителей. Дистанция на них короткая и простая, единственный старт дается для всех участников одновременно, финиш в тот же день, ограничения для участия сводятся к элементарным требованиям безопасности, стартовый взнос минимальный. Особых требований к квалификации рулевых не предъявляется, но страховка от ущерба третьим лицам обязательна. Могут участвовать яхты с семьями на борту, женские, юношеские и т.д. Фактически - регата для всех желающих и на любых парусных яхтах.

Кубковые регаты. Фактически это имитация настоящих парусных регат, но в облегченном варианте. Проводится от трех до пяти стартов (в настоящих регатах 5-7 гонок). Дистанции в пределах 100 миль. Между стартами сутки, а то и двое организованного отдыха (банкеты, пресс-конференции, экскурсии и всякие другие развлечения). Бюрократические формальности присутствуют, но скорее для формы и придания ощущения важности происходящего. Стартовый взнос символический. Каждый участник чувствует себя как в настоящей регате, но устает больше от впечатлений, чем от усилий. Хотя напрягаться все же приходится, иначе можно опоздать к началу банкета. Такие регаты проводятся чаще всего, и собирают участников в основном из числа бывших спортсменов, а ныне деловых людей. Участие в них требует определенного уровня мастерства и рулевых, и экипажей яхт.

Элитные регаты. Крайне редкое явление, но все же случается. Пробриться для участия в них простому смертному практически невозможно. Получить приглашение сложнее, чем медаль "за спасение утопающих". Организаторы ставят жесткие ограничения к яхтам и назначают неправданно высокие стартовые взносы. Спонсоры таких регат, как правило, в рекламе уже давно не нуждаются, но участвуют ради поддержания престижа. Награды вручают монархи, президенты стран, премьер-министры и другие высокие особы. При всем при этом атмосфера внутри этого процесса довольно демократичная, поскольку призвана поддерживать среди участников чувство принадлежности к международной элите яхтинга. Наличие страховки никого не интересует, так как претензии предъявлять не принято. Экипажи сборные, состоят из элиты профессионалов яхтинга, владельцев яхт, их гостей и менеджеров ведущих фирм яхтенной индустрии, а также большого числа корреспондентов разных стран цивилизованного мира.

В качестве примера **наиболее демократичной регаты** приведем итальянскую **Барколану (Barcolana)**. Это наиболее массовая гонка Италии, которая, начиная с 1969 года, проводится в Триесте каждое второе воскресенье октября. Задумана была регата как утешительный старт для владельцев маленьких крейсерских яхт (длиной до 25 футов), которых не принимали ни на какие другие регаты. Первая гонка собрала всего 51 такую яхту. И неважно, что из-за слабого ветра 20 из них не дошло до финиша (не уложились в *контрольное время*). В прессе этот результат был признан "*замечательным успехом*". Жизнь **Барколаны** началась. Десять лет спустя заявки на участие подало уже 290 экипажей. С каждым разом "*Осенний Кубок*" становился все популярнее. Неустойчивая в это время года погода только добавляла азарта участникам. Ветер то еле дышал, то переходил в знаменитую триестинскую **бору** (шквальные порывы ветра с окружающих залив гор скоростью до 60 узлов - сродни боре в Новороссийске). **Бора** является главенствующим ветром **Триестинского залива** в октябре и длится иногда целый месяц. Вдоль улиц



Так выглядит старт "Барколаны" в Триесте.

Триеста из-за этого установлено много колон, чтобы во время *борь* пешеходам было за что держаться.

В 1982 году на старт кроме маленьких яхт выходят уже (в отдельной группе) и средние яхты (до 16 метров длины). Слабый ветер на старте подарил участникам *Барколаны* неожиданный сюрприз: *девятилетний мальчик* по имени *Мишель* на маленькой, но быстроходной "Омни 24" оставил позади флотилию из 400 вымпелов! Правда, к финишу он пропустил 39 из них вперед, но все-таки! В 1985 году *Барколана* приобретает международный статус. В числе 602 яхт впервые участвуют экипажи из Нидерландов, Великобритании, Германии и США. В 1986 году появились первые потери: две яхты из 639 не выдержали испытания борой и утонули. Несмотря на это, *Барколана* привлекает все новых участников. В 1988 году впервые пришли пятьдесят яхт из Югославии и тридцать из Румынии. На старт выходят шесть тысяч яхтсменов, с берега за гонкой наблюдают сорок тысяч болельщиков.

Профессионализм рулевых колеблется от зеленых новичков до чемпионов Италии и мира. Все они гоняются по одной и той же короткой дистанции длиной 15 миль. Старт единственной гонки дается всегда ровно в 10.00 одновременно для всех яхт. *Контрольное время* прохождения дистанции установлено восемь часов. У яхт, пришедших позже 18.00, финиш не принимается. Современный рекорд прохождения этой дистанции составляет 1 час 15 минут и принадлежит яхте "Комета" под управлением шкипера *Флавио Фавини* (средняя скорость 12 узлов). Как видите, сама по себе дистанция смешная даже для детей, но следует учесть погодные условия и столпотворение на дистанции. До 1996 года это был всегда один и тот же треугольник со сторонами в пять миль. Но когда заявки на участие подали уже 1442 яхты, устроители "*Осеннего Кубка*" не стали рисковать и придали дистанции форму трапеции, оставив прежней ее длину и место расположения. Так что болельщикам стало еще удобней наблюдать за происходящим с любой точки Триеста.

Из года в год менялись правила проведения *Барколаны*. Еще в 1986 году яхта "Голубоглазая Принцесса" была дисквалифицирована за несение рекламы, а теперь на дистанции "*Осеннего Кубка*" почти все яхты что-то рекламируют. Для несения рекламы достаточно заплатить двойной *стартовый взнос*. Кстати, он совсем небольшой: для малых яхт 50 Евро, а для самых больших 100 Евро (теперь участвуют уже и мегаяхты). Зато *протестовый взнос* составляет 250 Евро. Это залог, который капитан протестующей против кого-то яхты обязан отдать судейской коллегии. Он возвращается, если протест принят или пополняет бюджет регаты, если протест отклоняется. Судьи *Барколаны* явно не поощряют практику протестов, что по-видимому привлекает новых участников. В 2002 году на дистанцию вышло 1905 яхт, и неба не было видно из-за парусов, но в судейскую коллегию поступило всего 39 протестов. Судьи не стали особо себя утруждать и все, не колеблясь, отклонили. Исправлением времени никто не занимается и победитель определяется по очередности пересечения финишной линии в каждом из 12 дивизионов.

Ограничения для участия в этой гонке минимальны: не допускаются многокорпусные яхты (их только в этой свалке не хватает), швертботы и яхты олимпийских классов. Капитаны яхт должны иметь сертификат на право управления яхтой, и быть предупреждены, что "*участвуют*



на свой риск и ответственность". Обязательно необходимо иметь действующий страховой полис по ответственности перед третьими лицами.

К тридцатому юбилею *Барколаны* в 1999 году пресса Италии единодушно признала ее уже не регатой, а *национальным событием*. Устроители национальной лотереи Италии пришли к такому выводу еще на четыре года раньше, когда начали проводить во время *Барколаны* розыгрыши крупных сумм. Подготовка к "*Осеннему Кубку*" ведется круглый год, а начинается он за десять дней до старта основной гонки с проведения *Детской Барколаны* на швертботах класса "Оптимист". Их тоже собирается немало - в 2002 году было три сотни. Затем проводится национальная регата "*Super Open Trophy*" для экстремальных яхт и чемпионат Италии в матчевых гонках "*Fincantieri Cup*". Кроме того "Королевский яхт-клуб Триеста" проводит *гонку для яхтсменов-ветеранов* (старше 60 лет). Последние три дня перед стартом превращают центральную площадь Триеста в эпицентр фестиваля. На "*Piazza Unita*" с временной сцены непрерывно звучат лучшие голоса Италии. Открыты для бесплатного посещения Морской музей и Аквариум Триеста. Завершается праздник итальянского яхтинга торжественной церемонией вручения призов, переходящей в народные гуляния (почти до утра). Ночные события проходят на фоне праздничного фейерверка.

Главные цели *Барколаны* - *пропаганда парусного спорта и поддержание морских традиций*. Ее девиз: "*Быть и участвовать*". Поскольку мы "были и участвовали", хотим поделиться личными впечатлениями. В 1992 году итальянские друзья-яхтсмены из "Королевского яхт-клуба Триеста" пригласили весь экипаж яхты "МИР" на XXIV *Барколану*. Но смогли поехать только трое. С яхтой проблем не было - в тот раз заявки на участие подали 962 яхты и для нас приготовили место на 45-футовом шлюпе одного из членов этого яхт-клуба. Его владелец - ветеран яхтинга, несмотря на свои 75 лет не собирался пропускать такое событие, как *Барколана*, и с удовольствием принял нас троих на борт своей яхты, где мы и прожили всю неделю фестиваля. Утром в воскресенье 11 октября мы вышли на старт вчетвером. Наш гостеприимный хозяин сидел за рулем и любезно предоставил нам возможность любоваться небывалой картиной флотилии из тысячи яхт. Никто из нас ничего подобного до этого не видел. Стартовая линия была растянута на два километра, но и это пространство едва вмещало участников старта. Ветер был средней силы (три балла по Бофорту) с тенденцией к усилению.

Надо признаться, что никаких предварительных тренировок у нас не было. О каких тренировках могла идти речь, когда все время до старта было строго расписано по минутам, и наш интернациональный экипаж перемещался в машине владельца яхты с одного фуршета на другой, с пресс-конференции на открытие фестиваля и другие не менее важные события. Итальянские яхтсмены не жалеют сил, когда дело касается организации собственных развлечений. Во время серой и довольно унылой триестинской осени вокруг нас бурлила жизнь яхтенной общности, и мы с удовольствием согревались в этой атмосфере праздника. Если учесть, что мы до этого проехали на машине через всю Украину (с ее закрытыми заправками и километровыми очередями на границе), а также северную часть Югославии, находящейся в состоянии гражданской войны (но с наличием бензина на заправках), то легко понять переполнявшие нас эмоции на фоне этого праздника жизни.

На старте творилась невообразимая толчея. Маневрировавшие яхты то и дело грозили столкнуться, и нам приходилось уворачиваться. Тем не менее, на окружавших нас яхтах царила вполне беззаботная обстановка, экипажи распевали веселые песни и жизнерадостно приветствовали друг друга. Настроение у всех было приподнятое. Мы, привыкшие к довольно агрессивной обстановке на стартах настоящих регат, были поражены подобным дружелюбием и непринужденностью обстановки. Но вот, ровно в 10 часов прозвучал стартовый выстрел, и весь флот ринулся к первому знаку. Перед стартом любезный хозяин яхты уступил нам руль и шкоты, а сам отправился к мачте разбираться со спинакер-фалом. Это была стратегическая ошибка. Минут пятнадцать после старта нам понадобилось, чтобы распутать запутавшиеся снасти. За это время весь флот ушел далеко вперед и представлял собой сплошную стену парусов на расстоянии не меньше мили. Короче говоря, мы стартовали самыми-самыми последними и с 15-минутным опозданием. Пришлось устроить небольшой бунт в экипаже и перевести нашего капитана в пассажиры.

К нашей радости и на горе страховым компаниям налетел шквал (*бора*) и устроил из сотен яхт "*дрова*" у первого знака. А наша килевая классическая 45-футовая яхта вдавилась в воду до *ватервейса* и одним галсом легко набирала высоту. В этот день первая яхта прошла всю дистанцию за полтора часа. Мы потратили вдвое больше времени, но пришли в середине четвертой сотни. Скажем откровенно, это совсем не тот результат, которым можно похвастаться, но наш пассажир был буквально в восторге! Его яхта таких вершин еще никогда не достигала. Да и на нас, много повидавших в парусном спорте, обход более чем пятисот яхт за пару часов произвел не-

изгладимое впечатление. Это было что-то! А потом опять мартини, мартини и еще раз мартини, поскольку в том году одним из главных спонсоров Барколаны была итальянская семья, владеющая этой торговой маркой.

Нас, как немногих иностранцев (да еще из бывшего СССР), присутствующих на "*Осеннем Кубке*", представляли всем гостям подряд. Поскольку один из нас потрудился изучить азы итальянского языка, то даже пришлось давать интервью одному из центральных каналов телевидения Италии. Не было такой пресс-конференции или банкета, где нас не усадили бы на почетное место. Действительно, *Барколана* создана для того, чтобы "*быть и участвовать*".

Кубковые регаты могут проводиться как на собственных яхтах, так и на взятых в чартер. Их можно разделить на *серьезные* и *несерьезные*. Последние обычно проводятся по инициативе чартерных компаний в межсезонье, с целью как-то задействовать простаивающие яхты и лишний раз напомнить о себе. Поэтому они проводятся с минимальным риском для самих яхт и яхтсменов. Никакой толчеи на старте. Гонки, как правило, *без спинакеров* и по дистанции, где не возникает баталий при огибании знаков. Оформление участия сводится к стандартной процедуре чартера яхты. Символические призы и продолжительные банкеты - обязательный элемент таких соревнований. Участники таких регат представляют собой настоящий интернационал. Можно рекомендовать такие развлечения тем, кто по натуре азартен и не любит бесцельного блуждания по морю от острова к острову.

Серьезные кубковые регаты - наиболее значительные события в спортивной жизни любителей яхтинга. Они почти всегда проводятся на собственных яхтах, но в ряде случаев яхты предоставляются организаторами соревнований. Иногда организаторы соревнований создают *смешанные экипажи* из хозяев и гостей регаты. Принимая для себя решение об участии в подобной регате полностью *своим экипажем* и *на своей яхте*, постарайтесь объективно сопоставить уровень регаты и свою яхтенную квалификацию, а также оцените реально спортивные качества своей яхты. Иначе все банкеты пройдут без вашего участия, а такое испытание даже садомазохистам не по плечу. На первые места в любом случае рассчитывать особо не приходится: организаторы регат обычно для "разогрева страстей" запускают в каждом дивизионе парочку яхт с местными *профессиональными* экипажами. Они, гоняясь практически между собой, не дают расслабиться всем остальным. Так что бороться в основном приходится за достойное место у очередного причала. Почти каждый солидный яхт-клуб ежегодно проводит подобную регату. Тут главное - не ошибиться в выборе.

Наиболее запомнившейся нам регатой из этой серии однозначно является "*Международное Эгейское Парусное Ралли*" (*International Aegean Sailing Rally*) или, как его называли советские яхсмены, "*Кубок Эгейского моря*". Начиная с 1964 года, эти соревнования проводит ведущий яхт-клуб Греции "*Hellenic Offshore Racing Club*" (*HORC*). Организаторы честно предупреждают всех желающих принять участие, что на старт выйдут "*несколько самых лучших яхт и экипажей восточной части Средиземного моря*". Однако желающих потягаться силами с профессионалами-чемпионами не убывает. Проводится эта регата в середине июля и длится десять дней. Организаторы регаты считают погодные условия в это время *идеальными* для парусных соревнований. Насколько это соответствует действительности во многом зависит от яхты, на которой вы собираетесь стартовать.

Местный ветер *мельтеми* (от Норда) работает практически непрерывно, меняя лишь свою скорость от 20 до 30 узлов (от 5 до 7 баллов по Бофорту). Другими словами, это "*свежий ветер*" или "*крепкий ветер*", переходящий моментами в "*очень крепкий ветер*". При этом ни одного облачка на небе и средняя температура воздуха +35°C. Если у вас килевая яхта больше чем 45 футов длиной с высоким бортом и с *бимини* на палубе, а в салоне холодильник с прохладительными напитками, то такая погода действительно покажется сказочной. Небольшие и легкие спортивные яхты, на которых и речи не может быть ни о каких тентах от солнца и холодильниках, превращают "*Кубок Эгейского моря*" в серьезное испытание для своих экипажей.

Дистанция ежегодно меняется, благо островов в Греции хватает. Последние десять лет маршрут круговой, от острова к острову общей длиной не более 400 миль, которые обычно необходимо пройти за четыре этапа. Некоторые этапы короткие (30-70 миль) и заканчиваются в светлое время, но есть и такие, что длятся более суток (150-160 миль). К участию в регате допускаются яхты не менее семи метров длины, имеющие действующее мерительное свидетельство. Несмотря на это условие, иностранным яхтам требуется прибыть не позднее, чем за шесть суток до первого старта для прохождения *процедуры обмера греческим мерителем*. Для чего это надо вам станет ясно сразу, как только вы сравните свой действующий гоночный коэффициент с полученным от греческого мерителя. Судейская коллегия почему-то считает, что в Греции должны побеждать только греки и спорить здесь не приходится. Зато стартовый взнос почти



символический - 60 Евро с яхты. Каждый год меняется **генеральный спонсор** регаты. Яхтам запрещается нести какую-либо рекламу конкурентов генерального спонсора. Для неконкурентной рекламы ограничений нет, и все яхты этим правом пользуются.

Результаты определяются в соответствии с МППС-2001, но с некоторыми особенностями. Обычно регата состоит из четырех гонок в каждом классе. Как и на любой другой регате в зависимости от места, занятого в гонке, начисляются штрафные очки (за первое место - 0,75 или 1,0 за второе - 2,0, третье - 3,0, и т.д.). Отличие состоит в том, что затем вводятся **поправочные коэффициенты** по "значимости" каждой гонки: самая легкая гонка - 0.75, нормальная гонка - 1.0 и самая трудная (с ночным хождением) - 2.0. На призы организаторы **"Международного Эгейского Парусного Ралли"** не скупятся: первые три яхты каждой гоночной группы награждаются серебряными кубками, а все участники памятными медалями и дипломами. Кроме того, яхты каждой другой страны, участвующие в регате, соревнуются еще как бы между собой и первые две из них в каждом дивизионе получают **"Кубок Мельтеми"**.

Один из авторов этих строк трижды участвовал в **"Кубке Эгейского моря"** в роли старшего помощника экипажа яхты "МИР". Приходили мы к финишу обычно с приличным отрывом за лучшими спортивными яхтами Греции - чемпионами профессиональных регат, за которыми угнаться на нашей "экспериментальной" яхте практически было невозможно, но все же далеко впереди комфортабельных яхт греческих бизнесменов с их тентами и холодильниками. Гонялись, по сути, в привычном коллективе: со своими обычными соперниками - яхтами Черноморского бассейна под флагами России, Украины, Болгарии плюс еще парой яхт из Москвы. Сами гонки нас удивляли разве только постоянством наличия ветра и добротной организацией - никаких сбоев или накладок.

Вот что было в новинку, так это **дружеская атмосфера** на дистанции. В спортивных регатах уже на старте начинаются настоящие морские сражения, переходящие в поединки между отдельными яхтами, чьи курсы сходятся либо пересекаются. Иногда страсти так раскаляются, что из предусмотренного правилами рыцарского поединка переходят в непредусмотренный никакими правилами абордажный бой между экипажами. Но только не на **"Кубке Эгейского моря"**. Немало этому способствовали ежевечерние банкеты, на которых организаторы регаты и местные власти на островах угощали все экипажи греческой кухней и давали возможность подкрепиться отличными винами. К тому же, в тех регатах генеральным спонсором была небезызвестная компания по производству пива. Грузовики с этим утоляющим жажду напитком добирались на паромках к финишу раньше, чем яхты, и к нашему приходу на причалах были установлены большие бочки с водой, в которой дружно плавали куски льда и бутылки с пивом. А пиво, как общеизвестно, лучший катализатор дружеских отношений между яхтсменами всех стран и народов.

К тому же весь флот по дистанции сопровождали многочисленные болельщики на круизных и чартерных яхтах, превращавшие гонки в подобие балагана. Передвигались эти яхты под двигателями и стакселями, что давало им нужную скорость и тень, а также позволяло ходить без крена. Вероятно, с их борта экипажи гонящихся яхт выглядели довольно забавно и порой даже вызвали сочувствие. Наша "экспериментальная" яхта, груженная запасами тушенки, сгущенки и макарон, с которыми мы не расставались даже в таких условиях, за свои отличительные мореходные способности получила у зрителей прозвище **"рашен сабмарин"**. У нас вскоре образовались свои болельщики, которые смело заключали пари с теми, кто утверждал, что еще немного и **"рашен сабмарин"** уберет, наконец, свой перископ (мачту) и дальше будет следовать уже в подводном режиме. Греки народ жизнерадостный и веселый. Часто болельщики шли на сближение и подбрасывали нам всякие холодные напитки, чтобы мы не так мучались от палящего солнца.

Надо отметить постоянную заботу организаторов соревнований обо всех, без исключения, участниках. На стоянках, когда яхты раскалялись под солнцем, небольшой грузовичок развозил ледяные блоки, которые мы бросали под пайолы, создавая таким образом импровизированный кондиционер. Все расходы, включая питание и стоянки, несли спонсоры, для желающих на стоянках предоставлялась возможность отправиться на экскурсии. Начинается **"Кубок Эгейского моря"** по установившейся традиции во **"Флисвос Марине" (Flisvos Marina)** встречей капитанов на борту исторического военного корабля **"Averof"**, который является братом-близнецом нашего крейсера **"Аврора"**. На эту встречу капитаны являются со своими экипажами в полном составе (в форме) и после короткой официальной части начинается банкет с братанием участников. А завершается **"Международное Эгейское Парусное Ралли"** длительной церемонией награждения победителей регаты, плавно переходящей в прощальный ужин яхтенной элиты Греции и экипажей яхт. Это заключительное действие происходит на территории строго охраняемой военно-морской базы, где расположен командный пункт мор-

ских сил НАТО в Пирее, куда советским разведчикам, не смотря на все их старания, проникнуть не удалось. Согласно неписанным законам яхтенного сообщества, яхтсмены шпионажем не занимаются (по крайней мере, на регатах).

Жизнь людей из элиты современного общества постоянно находится под прицелом репортеров желтой прессы, всяких там папарацци и просто любопытных глаз. В наш век электронных технологий, приборов ночного видения и подслушивающих устройств, владельцам миллиардов укрыться от нездорового интереса менее состоятельных сограждан практически невозможно. Исключение составляют разве что яхты, на которых пока еще можно затеряться в безлюдных океанских просторах. Вероятно это одна из причин, по которой большинство владельцев крупных состояний приобретают мегаяхты. Жизнь на таких плавучих дворцах обставлена с подбавающим комфортом и не афишируется для широкой публики. Сама мысль о каких-либо соревнованиях между такими монстрами яхтинга может показаться довольно смешной. И тем не менее, как ни странно, подобное иногда случается.

Есть в яхтинге знаковые события, вокруг которых кипят страсти и происходит борьба амбиций джентльменов самой верхушки современной общественной пирамиды. Когда на подобные развлечения тратятся сотни миллионов долларов, даже у самых богатых людей возникает желание видеть происходящее своими глазами. Вы уже знаете, что событием № 1 из этой серии является *"Кубок Америки"*. Посмотреть на финал *"битвы тугих кошельков"* прибывают десятки владельцев мегаяхт. Изобретательные новозеландцы додумались использовать это обстоятельство и в 2000 году объявили о проведении *"Кубка Миллениума" (Millennium Cup)* для суперяхт. Инициатором выступил *"Королевский яхт-клуб Новой Зеландии"* в содружестве с ведущими компаниями яхтенной индустрии. Идея состояла в том, чтобы накануне финала *"Кубка Америки"* провести элитную регату для мегаяхт (как парусных, так и моторных) с участием их владельцев на борту и таким образом как-то организовать досуг самых состоятельных зрителей.

Надо отметить, что эта идея неожиданно привлекла внимание своей новизной, а ее результат превзошел все ожидания. Программа *"Кубка Миллениума"* в Окленде была настолько насыщена невероятными событиями и небывалыми впечатлениями, как для ее участников, так и для самих организаторов, что решено было продолжить эту инициативу при удобном случае. Такой случай представился в том же месте и по такому же поводу в феврале 2003 года. Миллениум прошел, а *"Кубок Миллениума"* продолжил свою жизнь. Организаторы были те же, но интерес к участию в элитной регате возрос до такой степени, что пришлось установить строгие ограничения: к участию допускались парусные и моторные яхты не менее 72 футов длины (без учета длины бушприта). Другими словами, только наиболее крупные из мегаяхт. Немного помешали военные события вокруг Ирака, но это остановило только часть участников. Первый десант мегаяхт был доставлен в порт Окленда уже 27 ноября 2002 года на судне-яхтовозе. Остальные пришли своим ходом. Стартовый взнос для каждой яхты был установлен в 4.500 долларов США, что автоматически предоставляло право участия десяти представителям экипажа во всех событиях, предусмотренных программой.

Таким образом, все яхтсмены, у кого яхта была короче 22 метров не могли даже надеяться поучаствовать в *"Кубке Миллениума"*. Более того, во многих экипажах возникла проблема распределения пригласительных билетов, поскольку владелец и его гости зачастую превышали числом заветную десятку. Что касается непосредственно экипажей яхт, то с целью ограничить их численность судьи разрешили применять любой привод лебедек, что позволило вести экипаж к минимуму. Состав экипажей представлял собой уникальную смесь профессиональных спортсменов, наемных работников, яхтсменов-любителей разного уровня и владельцев яхт с их гостями. Повышали азарт записавшиеся для участия спортивные макси-яхты, являющиеся призерами регат самого высокого ранга. Кстати, почти все яхтсмены из национальных команд, не попавших в финал *"Кубка Америки"*, влились в состав экипажей *"Кубка Миллениума"*.

В 2000 году спонсорами регаты были несколько местных компаний по производству яхтенного оборудования. Но в 2003 году картина резко изменилась. Список спонсоров оказался намного длиннее списка участников. Чтобы никого не обидеть, разделили спонсоров на *"платиновых"* (Картье, Ягуар и Объединенные авиалинии Новой Зеландии) и *"золотых"* (все остальные). Парусные яхты разделили на две группы. В первый дивизион попали 17 мегаяхт с гоночным коэффициентом выше 1,40. Второй дивизион составили 18 более тихоходных яхт. Все 13 моторных яхт, от самой малой 75-футовой *"North Star"* до только что спущенной на воду 135-футовой *"Sovereign Lady"*, составляли единую группу. Яхты несли вымпела ведущих яхт-клубов: Великобритании, США, Австралии, Германии, Италии, Швеции, Финляндии, Испании, Бразилии, Монако, Гонконга, Антигуа, Южной Африки и, конечно же, Новой Зеландии. Суммарная стоимость 50 стартующих яхт перевалила за миллиард Евро.





Эти две мегаяхты были специально построены владельцами для участия в "Кубке Миллениума".



Дистанция первых двух гонок (15 миль каждая) обозначалась теми же буйами, что и дистанция *"Кубка Америки"*, который должен был стартовать через неделю, и старт давали в них в 13.00 (опять же, как на *"Кубке Америки"*). А всего гонок было четыре. Рекламу яхтам нести разрешалось, но такую, чтобы не *"вступала в конфликт с интересами основных спонсоров"*. Впрочем, как показала практика, рекламы как таковой не было. Если на какой-то яхте что-то и вывешивали, то это был флаг с указанием *собственного бизнеса* владельца яхты.

Есть недалеко от Окленда остров *Кавау*. Он знаменит тем, что в 1862 году Генерал-губернатор Новой Зеландии Георг Грей основал на нем свою резиденцию. Человек он был с богатым воображением и решил устроить на островке маленький рай. Для чего архитектором Фредериком Тетчером была построена замечательная вилла, в которой губернатор прожил 26 лет, а в окружающий ее лес были завезены экзотические животные из разных частей света. Теперь вилла служит музеем. Многие животные выжили до сих пор. Этот остров организаторы выбрали как место для финиша третьей гонки и старта последней, четвертой. Между этими гонками было назначено главное событие *"Кубка Миллениума"* - грандиозный ужин (*Grand Dinner*) в бывшем губернаторском доме на тысячу персон. В роли хозяйки банкета (как и в 2000 году) взялась выступить Премьер Министр Новой Зеландии *Хелен Кларк*.



Хозяйка гранд-банкета *"Кубка Миллениума"* Премьер Министр Новой Зеландии Хелен Кларк и один из организаторов этой элитной регаты.

Банкет "Кубка Миллениума" это не просто большой банкет - это яхтенный банкет. Готовили угощение исключительно шефы (коки) с мегаяхт, причем не только участвующих, а все желающие, которые накануне банкета прошли отбор в конкурсе профессионального мастерства. Выдвигали на конкурс своих поваров владельцы мегаяхт (тут длина не имела значения), в том числе и те, кто не имел шансов на этот банкет попасть. Каждый шеф должен был накрыть стол для ужина (конкурсного жюри) на шесть персон с условием, что все блюда приготовлены исключительно из местных (новозеландских) продуктов. Впрочем, это скорее патриотический жест, чем ограничение - в Новой Зеландии есть все (во всяком случае, маслин больше, чем в Греции).

Якорная стоянка у острова Кавау. На острове видна бывшая резиденция губернатора Новой Зеландии.



Отдельно проводился конкурс между местными виноделами и пивоварами за право поставить напитки для такого банкета. Двести официантов также были отобраны на конкурсной основе среди всех желающих. Названия перемен блюд в меню были заимствованы из яхтенной терминологии. Канапе к аперитивам назвали "флотилия", закуски - "предстартовые маневры", основные блюда - "гонки", десерт - "финиш", а коллекцию сыров под кофе и коньяк - "награждение победителей".

За выдающиеся заслуги перед мировой яхтенной общественностью корпорация *"Yacht Club International"* получила целых четыре пригласительных билета на все события *"Кубка Миллениума"*. Поэтому дальше авторы могут вам описать в роли очевидцев и участников регаты. Грандиозность происходящего стала понятной еще у причалов вокруг базы команд участниц *"Кубка Луиса Виттона"* и *"Кубка Америки"* - вокруг них за два месяца вырос лес мачт, и каких мачт! Для справки: 50-метровая мачта с парусами и такелажем в сегодняшних ценах сто-



Нечасто можно увидеть мегаяхты сбившиеся в кучу.



Фото с яхтенного банкета.
Комментарии излишни.



ит в среднем миллион Евро. Один из организаторов *"Кубка Миллениума"*, увидев эту картину, сказал: *"Я никогда не видел флот из наилучших в мире мегаяхт в таком количестве, да еще собирающийся для гонки!"*. Можем его только поддержать и добавить, что не только он не видел такой картины, но и никто другой в мире.

Знакомство экипажей участников состоялось 10 февраля на церемонии открытия *"Кубка Миллениума"* в зале отеля Хилтон. Кстати, место весьма подходящее, так как, во-первых, это ближайший к месту стоянки яхт отель. А во-вторых, Хилтон в Окленде стоит не на земле, а на воде, и стилизован под пассажирский лайнер. Все участники с самого начала и до конца вели себя так же, как обычные яхтсмены на подобных мероприятиях. То есть абсолютно все носили яхтенную одежду (как и было указано в приглашениях), общались преимущественно на английском языке, легко знакомились друг с другом, обращались только по имени и т.п. Обращение *"Сэр"* употреблялось только применительно к главному судье регаты - *Питеру Карру*. Это наиболее уважаемый яхтсменами судья, поскольку обычно возглавляет жюри самых ответственных профессиональных регат: *"Volvo Ocean Race"*, *"Around Alone"* и *"America's Cup"*.

В понедельник 11 февраля прекрасная летняя погода подарила участникам регаты ровный ветер в восемь узлов (три балла по Бофорту) и безоблачное небо. Первыми стартовал дивизион моторных яхт, капитанам которых предстояло продемонстрировать свое штурманское искусство: из всех навигационных инструментов разрешалось использовать только магнитные компаса. Впрочем, на 50 мильной дистанции вдоль побережья Окленда до *"Галф Харбор Марины"* можно было добраться и без компаса. Затем ушли на 15-мильную дистанцию парусные тяжеловесы второго дивизиона. Стартовавшие через 20 минут скоростные яхты быстро их догоняли.

Мы влились в экипаж одной из яхт второго дивизиона - 130-футовой трехмачтовой бермудской шхуны *"Butterfly McQueen"*. Наша *"гоночная лодка"* была больше похожа на пассажирский лайнер для трансокеанских плаваний, чем на яхту, пригодную для регат. Впрочем, это и на самом деле была круизная океанская яхта, обычно использовавшаяся в корпоративных целях. Ее построили в Дании в 1990 году с учетом последних достижений яхтенных и навигационных технологий. Поэтому делать нам на ее борту не приходилось ничего, кроме как наблюдать за происходящим на дистанции. Все системы шхуны были выведены на три компьютерных дисплея, и яхта управлялась методом тыкания пальцем в экран компьютера. Даже штурвал на этой яхте был только аварийный. Капитан сидел в удобном кресле и командовал компьютером, а тот уже сам ставил и убирал паруса, вращал руль, подсказывал нужный курс и пр. Вся остальная штатная команда занималась обслуживанием прикомандированного *"экипажа"*. Кроме владельцев шхуны из Бельгии и нас это были руководители гигантов яхтенной индустрии из Италии, Англии, Австралии, Южной Африки и США.

Полюбовавшись на проносившиеся мимо нас со скоростью около 20 узлов супергоночные машины и убедившись, что первое место нашей тяжелой шхуне может помочь занять только ураган, капитан принял мудрое решение завести два 400-сильных дизеля, срезать угол и посмотреть финиш моторных яхт. Как только мы бросили якорь у финишного знака, к нам на борт перебрались члены судейской коллегии. Они знали что делали, поскольку время было обеденное, а с нашего камбуза доносились весьма соблазнительные ароматы. К тому времени мы уже заканчивали обедать на палубе под тентом, сидя за красиво сервированным столом с белоснежной скатертью, на которой сиял хрусталь бокалов, и переливалось в солнечных лучах серебро фразе. Узнав, кто мы и откуда, судьи предложили представителям российского яхтинга заменить их (на время обеда), и принять финиш флотилии моторных яхт, что мы и сделали.

Вскоре на скорости около 40 узлов прилетел 32-метровый катамаран из Австралии, за ним неслись скоростные полуводоизмещающие монокорпусники, далее следовали "водоизмещающие дворцы". Последней 12-узловым ходом спокойно финишировала экспедиционная яхта "Сюрприз" под управлением леди-капитана *Кэрл Данлоп*. Забегая вперед сообщаем, что она-то и заняла первое место по гандикапу четырех гонок, так ни разу и не обогнав ни одной яхты-соперницы на дистанции. В этот день для "экипажей" моторных яхт соревнования гонкой не заканчивались.

Каждая яхта, в том числе и наша шхуна, выставила свою команду из пяти человек для участия в турнире по *гольффу*. Спустив на воду динги, эти команды и их болельщики отправились на лучшее поле для гольфа Новой Зеландии, которое принадлежит *"Галф Харбор Марине"* и на котором проводился в 2000 году чемпионат мира по этому забавному виду спорта. Мы отказались представлять интересы экипажа *"Butterfly McQueen"*, сославшись на то, что в России поле для гольфа, принадлежащее нашему яхт-клубу занесло снегом еще в октябре, в связи с чем мы находимся не в самой лучшей спортивной форме. И правильно сделали, так как сборная команда, составленная из южноафриканских, итальянских и американских бизнесменов уверенно прогнала шарик по всем девяти лункам и заняла для экипажа нашей шхуны первое место. Вечером, на фуршете по поводу первого дня регаты все эти события (в том числе результаты гольфа) живо обсуждались.





"Кубок Миллениума". Старт яхт в Окленде (февраль 2003 года).

Редкое зрелище. Круизные яхты на спортивной дистанции.





Как видите экипажи мегаяхт на дистанции "Кубка Миллениума" по большей части состоят из гостей.

Небывалое зрелище. Моторные мегаяхты участвуют в регате!





Так выглядит управление шхуной "Butterfly McQueen" с помощью компьютера.



130-футовая бермудская шхуна "Butterfly McQueen" для гонок тяжеловата. Ветер в три балла для нее все равно, что штиль.



Бермудский кэч "Хетайрос" - обладатель приза "За элегантность".

На следующий день стартовали только моторные яхты. Ветер так и не появился. Продав на стартовой линии два часа, судейская коллегия отменила гонку, и парусные яхты под моторами разбрелись кто куда. Мы, в частности, решили порыбачить. Штатный экипаж *"Butterfly McQueen"* состоял из граждан Новой Зеландии, которые все повально не только яхтсмены, но еще и любители морской рыбалки (пресноводную рыбу здесь не ловят и не едят). Кстати, у одного из них родители в свое время эмигрировали из Киева. Вот он нас и обучил премудростям океанской рыбалки. Впрочем, особых премудростей и не было. Рыба только и ждет, когда что-то блеснет в воде. В этот день у нас в меню обеда появилось суши из снэпера (рыбины меньше двух килограммов принято выбрасывать обратно в воду). Присутствующие были рады, когда рядом с такой закуской появилась бутылка настоящего русского напитка, привезенного из Москвы Председателем Совета директоров корпорации *"Yacht Club International"*.

13 февраля 2003 года с ветром дела обстояли удачно, старт был дан в 11.00 с тем, чтобы парусные яхты преодолели 30-мильную дистанцию и вовремя поспели к месту парадного ужина. Тысяча его будущих участников на 50 яхтах шла по дистанции, а в бывшей резиденции генерал-губернатора шли последние приготовления. В шатре на площади 2400 квадратных метров установили 100 столов и накрывали их для банкета. Надо сказать, что шествие по короткой дистанции столь необычного флота привлекло немало зрителей. Флотилия яхт *"Кубка Миллениума"* сопровождалась множеством яхт и катеров с болельщиками, а над дистанцией парили вертолеты с корреспондентами и легкомоторные самолеты с туристами. Тысячи объективов фиксировали столь уникальное зрелище.

На *официальный* банкет, как и ожидалось, прибыла первая леди страны, а также представитель английской королевы. Число корреспондентов было сведено к минимуму, а время общения присутствовавших было ограничено до полуночи, когда прибыли пассажирские паромы за официантами и поварами. Часть яхтсменов ночевала на яхтах, а остальные отправились на этих же паромах в Окленд, чтобы утром вернуться к старту последней гонки. Поскольку число пригласительных билетов на банкет было строго ограничено, профессиональные экипажи свое участие в нем свели до одного делегата от каждой яхты, а сами собрались на альтернативный банкет, который проистекал тут же неподалеку и не был ограничен по времени. У нас создалось впечатление, что на нем было несколько веселее, чем на официальном ужине, поскольку штатный экипаж нашей шхуны на следующий день выглядел менее выспавшимся, чем "прикомандированный". Впрочем, на выполнении служебных обязанностей это никак не сказалось.

Как и на любых других регатах, не обошлось без *инцидентов*. В момент старта последней гонки налетел короткий шквал, который сам по себе для такого калибра яхт не представлял никакой опасности, но некоторые из них оказались *перегружены* парусами. Это несколько снижало *управляемость* сильно накренившихся яхт, и в пылу борьбы за *неотработанный* чужими парусами ветер, 116-футовая шхуна *"Yanneke Too"* под вымпелом *"Королевского яхт-клуба на Темзе"* протаранила с подветренной стороны 130-футовый кэч *"Sariyah"* с экипажем джентльменов из *"Нью-Йоркского яхт-клуба"*. Это происшествие убедительно продемонстриро-

вало основное различие между *элитными* и *прочими* регатами. Не увидев ни на одной из столкнувшихся яхт флага протеста, мы обратились за комментариями к капитану нашей шхуны. Опытный профессионал Джо Гроу без долгих раздумий сказал, как отрезал: **"У джентльменов, которые ходят на таких яхтах, не принято предъявлять друг другу какие-либо претензии по таким пустякам"**. Надо отдать должное экипажам этих яхт - ни одна из них не сошла с дистанции и даже не убавила парусов. Став к причалу, мы в тот же день обследовали пострадавшие яхты и обнаружили небольшую пробоину в надводном борту *"Sariyah"* и сильно поврежденную носовую часть *"Yanneke Too"*. Если бы мы отложили наши изыскания на следующий день, то могли бы поверить в чудеса: уже утром от этих повреждений на яхтах и следа не было. Вот это *мэйнтененс!*

Что уже говорить о повседневном уходе за внешним видом мегаяхт, прибывших для участия в *"Кубке Миллениума"*. Хотели бы придраться, да не к чему. Кстати, поведение владельцев этих монстров по отношению к яхтам было таким же безупречным, как говорится: **"в лучших традициях"**. Участники регаты, как на берегу, так и на дистанции подчеркнуто демонстрировали уважение к яхтенным традициям. Однако каждая возможность для поединка на дистанции использовалась в полной мере. Видимо сказывалось наличие в экипажах яхтсменов-профессионалов из команд *"Кубка Америки"*. В результате несколько спинакеров на радость фотографов было разорвано в клочья, но настроения это никому не испортило.

Церемонию вручения призов проводил мэр Окленда. В двух парусных дивизионах наградили по пять первых яхт. Среди моторных яхт отдельно награждали тройки среди водоизмещающих и глиссирующих яхт. Дополнительно провели зачет среди профессиональных спортивных яхт. Приз **"За элегантность"** был вручен кэчу *"Хетайрос"*, действительно на редкость красивой яхте. Наш экипаж получил заслуженную награду **"За победу в гольфе"**. А потом был заключительный банкет, на котором у нас все интересовались, когда же российские яхты выйдут на дистанцию *"Кубка Америки"* или хотя бы *"Кубка Миллениума"*. Мы отвечали, что **"русские медленно запрагают, но быстро ездят"**.

За рубежом о возникновении парусного спорта в России стало известно в XIX веке, после чего две английские яхты пришли в 1852 году в Петербург, чтобы вызвать российские яхты на поединок. Вызов англичан был принят, но в гонке на 15-мильной дистанции все же победила яхта "Уор Игл" под английским флагом. Это была первая международная парусная регата в водах России. В дальнейшем российские яхтсмены неоднократно занимали призовые места в разного уровня спортивных регатах. В наши дни многие яхтсмены СНГ в поисках лучшей жизни переместились за границу и часто выступают в международных регатах под флагами других государств. Многие известные яхтсмены-парусники перешли на тренерскую работу, вот только, к сожалению для парусного спорта России, тренируют они не российских подростков, а детей более благополучных для яхтинга стран.

Наемные профессионалы в парусном спорте тема, как вы знаете, не новая. Кстати, почему-то во все времена лучшими считались профессиональные яхтсмены-спортсмены из других стран. К примеру, даже *Кайзер Германии*, приходя на своей яхте на регаты в Англию, менял немецкий экипаж, нанимая англичан. Американцы предпочитали видеть на своих яхтах шведов и норвежцев. Итальянцам и австралийцам нравятся русские яхтсмены. Многие современные команды включают в свой состав новозеландцев. А в самой Новой Зеландии некоторыми яхтами управляют немецкие капитаны. И все-таки жаль, что Россия из-за экономических проблем теряет лучших своих мастеров.

Парусный спорт тема бесконечная, так же как и яхтинг. Хотим напомнить читателям, что эти занятия приятны во всех отношениях только при *обычной погоде*. По этой причине подавляющее большинство регат стартует в сезон *благоприятных погодных условий*, а круизы на яхтах совершают после тщательной проработки маршрута. *Экстремальные погодные условия* немедленно превращают как парусный спорт, так и любое другое хождение на яхтах в *экстремальный яхтинг*. Большинство яхтсменов всячески избегают подобных испытаний, но есть и такие, что стремятся именно к *экстремальному яхтингу*, изобретая для этого все новые и новые способы.



130-футовый кэч "Sariyah". В районе бизани виден пластырь, закрывающий небольшую пробоину в борту.



Глава 12. ЧТО ТАКОЕ ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ЯХТИНГ?

В предыдущей главе приведены примеры того, каким образом люди превращают яхтинг из благородного *развлечения* в не менее благородный *вид спорта*. Тем не менее, всегда существует возможность превратить любое занятие в его антипод, извратив первоначальный смысл. Другими словами, любую вещь можно использовать не по назначению. Яхтинг в любом своем проявлении занятие небезопасное, и подавляющее большинство яхтсменов благоразумно стремятся сделать все возможное, чтобы понизить риск. Все же существуют люди, которые вольно или невольно делают все возможное, чтобы использовать яхты не по их прямому назначению.

Прежде всего, это категория людей готовых на все ради денег, славы или того и другого вместе взятых. Назовем их *корыстными авантюристами*.

Еще в мире существует многочисленная категория личностей, которым мало тех неприятностей, что у них уже есть, и они ищут на свою долю приключений, не жалея времени и сил, а порой и денег. Назовем их *бескорыстными авантюристами*. В любом случае эти люди действуют осознано, и четко понимают всю степень риска своей затеи.

Кроме них есть еще уйма людей, которые то ли по глупости, то ли по незнанию отправляются в море без какой-либо серьезной подготовки с наивной уверенностью, что это им сойдет с рук. Назовем их *наивными авантюристами*.

Следующая категория участников экстремального яхтинга: *жертвы* чужой алчности и беззакония, то есть - *жертвы пиратов*.

И последняя группа участников экстремального яхтинга вопреки своей воле: *жертвы* непреодолимой силы морской стихии. Другими словами - *жертвы кораблекрушения*.

В предыдущих главах вы уже встречались с некоторыми примерами экстремального яхтинга, поскольку выход в море на яхте это, прежде всего, *риск*, а потом уже удовольствие. Еще раз напомним, что *море ошибок не прощает*.

Классические образцы *бескорыстного авантюризма* вроде *Джошуа Слокэма* и *Френсиса Чичестера* демонстрируют нам примеры *оправданного риска* и вызывают чувства восхищения их отвагой. Подобные им люди уходят в море, имея солидный опыт и психологически подготовлены встретить все уготованные на их долю испытания. Они готовы *уйти в море и не вернуться*. Однако с опасностями для своей жизни люди такой породы будут бороться умело и до конца, каким бы он ни был. Цели у них бывают разные, но подход одинаковый - мастерский. Если сэр Чичестер с помощью моря *боролся со смертельной болезнью*, то капитан *Слокэм*, видимо, *просто решил прожить в море до конца своих дней*. В любом случае подобные яхтсмены желанные гости в любом яхт-клубе.

Самыми безобидными из *корыстных авантюристов* следует признать *любителей всевозможных рекордов*.

Под парусами фиксируется три типа рекордов скорости: *средняя скорость за 24 часа*, *рекорды по преодолению определенного маршрута* и *абсолютная скорость передвижения на "мерной миле"*. Вот данные о некоторых рекордах скорости под парусами на воде. Нет никаких сомнений в том, что вскоре эти рекорды будут улучшены. Слава чемпионам достается с огромным трудом, но исчезает довольно быстро.

Рекорды *абсолютной скорости под парусами на воде на дистанции полукилометра* начали фиксироваться с 1972 года по инициативе издателя известного английского яхтенного журнала "*Yachting World*". Первый официально зафиксированный рекорд, был достаточно скромным - всего 26.3 узла и явно был меньше достигнутых на практике результатов. Однако уже к 1988 году было достигнуто значение 40.33 узла. *Действующий в 2003 году рекорд скорости под парусами на воде* установлен в Австралии 20 октября 1993 года на яхте "Yellow Pages Endeavour" и составляет "всего" 86,21 км/час.

Однако, борьба за обладание титула абсолютного рекордсмена под парусами на воде на короткой дистанции дело не столь опасное как борьба за кругосветные парусные рекорды. Особенно для "слабого пола". **Самые длинные морские гонки яхтсменов-одиночек "Vendee Globe"** или как они теперь называются **"Around Alone"** впервые стартовали 26 ноября 1989 г. из Ле-Сабль-д'Олонна, Франция. Участники должны пройти без остановки 25 000 морских миль вокруг Антарктики с проходом мимо мыса Горн. К гонкам допускаются как мужчины, так и женщины на яхтах не длиннее 18 метров. Пройти всю дистанцию следует без остановок и посторонней помощи. Это одна из самых трудных гонок.



Тримаран Эллен Макартур - дорогостоящая суперсовременная машина. Однако у нас нет сомнений, что уже через несколько лет он будет выглядеть архаично по сравнению с новым поколением экстремальных яхт.

Мода на столь длительные и сложные регаты одиночек появилась сравнительно недавно. В сентябре 1968 года из английского порта Фэлмаус в первое безостановочное кругосветное плавание протяженностью в тридцать тысяч миль (48.000 километров) отправились девять смельчаков (шестеро британцев, два француза и один итальянец). К финишу спустя 313 дней добралась только одна яхта. Это был кеч **"Сушили"** под управлением англичанина **Робина Нокс-Джонстона**. Остальные семеро сошли с дистанции, а один покончил с собой посреди Атлантики. Измученный и немый победитель, "наплававшийся на всю оставшуюся жизнь" бал награжден за свой подвиг призом (5.000 фунтов стерлингов) и званием **наибыстреего яхтсмена в одиночку без остановки обогнувшего Земной шар**.

Главный вывод, который сделал для себя **Робин Нокс-Джонстон** за 45 недель плавания, подчеркивает коренное отличие экстремального яхтинга от большинства других подобных занятий: **"Это общеизвестное заблуждение, что многое тут зависит от мышц. Самое главное для одиночного плавания находится в голове. Размеры человека - вторичный фактор"**. Произнося эти слова, он не представлял себе насколько окажется прав в своих наблюдениях. Как раз в это время училась делать свои первые шаги по суше его годовалая соотечественница, которая спустя 27 лет пройдет тем же самым маршрутом, но всего за 71 день, 14 часов, 18 минут и 33 секунды на 75-футовом тримаране **"B&Q Castorama"**, показав при этом среднюю скорость 15,9 узла. Так 28 летняя британка **Эллен Макартур** 8 февраля 2005 года стала знаменитой на весь мир тем, что побила рекорды установленные до нее, как женщинами, так и мужчинами. Забавно, что в русском языке женщин принято называть **яхтсменками**. Ведь это слово происходит от английского **"yachtsman"** (что следует понимать как **"яхтенный мужчина"**). Леди, занимающиеся яхтингом, по-английски называются **"yachtswoman"**. Как бы то ни было, а **Эллен Макартур** утерла нос искателям чемпионских лавров обоих полов без исключения. Диплом яхтенного капитана **Эллен** получила к своему 18-летию одновременно со званием **"лучший молодой яхтсмен Англии 1995 года"**. С этого момента она постоянно доставляет неприятности мужской части племени экстремалов. В 1998 году **Эллен Макартур** за удачное выступление в "Ромовой регате" получает на родине титул **"лучший яхтсмен года"**, а в 2000 году выходит на первые позиции в Европе в классе яхт для одиночек **"Oreo 60"**.

FOREWORD

When I was first asked to write this foreword I hesitated, not sure if I should be the one to do this in light of the greater sailors who are included in this book. But when I read Nick Compagno's book I felt a great sympathy with my fellow sailors - past and present - and felt in some small way I could show my appreciation to those who have risked so much to achieve their dreams.

There had a problem for me from the age of three - I was afraid of the sea. But I never consciously dreamt of being a solo sailor, I just wanted to be out on the water to live my next adventure. It was only at the age of 18 when I could allow myself to think that I began to believe that I could have a career in sailing. Perhaps I had an inkling of my future when I was asked to be a first mate with only one berth - it was a conscious decision about going solo, it just felt the right thing to do!

But looking back I see I was always drawn to the stories of the solo pioneers. When I was a young girl at school I had a plan I would go to the library to read the solo books. I had an solo sailing, Francis Buchanan's Cape March route to the World. When I returned to my school recently I searched for that book and it was still there - only one other sailor had read it since I left eight years ago! Since then I have done a lot more solo sailing to solo sailing but without doubt the adventures of solo sailors have always captured the imagination regardless of one's age.

From now I am still completely amazed by the early pioneers of solo sailing, their sailing, and one day I hope to visit the most basic of safety equipment, food, fuel, and navigational aids. This is what Steven T Buchanan, Rose Hilder and, to name a few, for Robin Knox-Johnston did. Even when Robin set the non-stop round the world solo record, he did so with two of the sophisticated aids and modern equipment - the sea was still his. It has been said that it is 100 years since the first solo sailor, the world's first solo sailor, set the record of 113 days in 1901. It seems years before I can hope to see the world's first solo sailor, but I do hope to see the first solo sailor to set the record in 20 years.

Today, solo sailors are racing across the oceans in the fastest, high-tech carbon racing yachts, crossing oceans. They have all the latest technology to help them - satellite communications, sophisticated auto-pilots, cutting-edge sails and more. EPRDs, great sailing gear, freeze-dried food, water desalination - the list is endless! And this is demonstrated in the amazing records that are now being set by the modern solo sailors. But one thing will never change no matter what you have onboard - the sea remains all powerful.

Nick's book tells the story of the greatest solo sailors demonstrating his understanding of the sea and the sailors who are prepared to sacrifice everything to compete on the world's oceans. These tales of great human endeavor have you feeling in awe of the men and women who have attempted these incredible voyages.

One thing is for sure, there will be many, many more stories to tell as the sport of solo sailing continues to evolve. But the achievements of all those who have gone before will continue to live in the memories of those who follow.

Ellen MacArthur Skipper, Swan Challenge
ellen@macarthur.com

В октябре 2004 года Эллен Макартур находилась в Новой Зеландии. В Окленде местные умельцы к тому моменту изготовили для нее тридцатиметровую сверхпрочную мачту в виде поворотного крыла. В это время Эллен была занята проработкой тихоокеанской части своего будущего маршрута. Мы воспользовались случаем и получили автограф чемпионки в завершающий момент подготовки тримарана "B@Q Castorama" к старту.



Следует отдать должное **Эллен Макартур** - в голове у нее полный порядок. Кроме целеустремленности и самодисциплины - качеств, которые обеспечивают ее победы, она отличается еще и глубоким чувством взаимовыручки, что присуще далеко не всем яхтсменам. Мало кто помнит победителя гонки *"Around Alone"* 2000/2001 года, но все кто следил за событиями на дистанции, были поражены "джентльменским" поступком **Эллен Макартур**, которая изменила курс ради спасения своего ближайшего соперника. Операция по спасению коллеги отбросила ее на второе место.

Верная лучшим яхтенным традициям **Эллен** перед финишем усердно драила свою яхту. Случайными свидетелями этого процесса стали ее родители и брат. Они находились на борту вертолета британских ВВС, который доставлял их к финишу. Показательна реакция ее матери: *"Было бы хорошо, если бы она с такой же тщательностью наводила чистоту у себя в спальне"*. Добившись желанного результата, рекордсменка призналась журналистам: *"Это было здорово, вероятно, снимки будут просто отличными, я шла со скоростью 20 узлов"*, после чего... расплакалась. Это были слезы *самой молодой яхтсменки, добравшейся до финиша подобной регаты, самой "быстрой" женщины на планете и второго человека в мире, совершившего одиночное кругосветное путешествие меньше, чем за 100 дней.*

Всепоглощающую любовь к морю **Эллен** ощутила уже в возрасте четырех лет. Ее любимой книгой в школьные годы были воспоминания **Фрэнсиса Чичестера** о его кругосветном путешествии. К слову, зайдя как-то раз в свою бывшую школу, она заглянула в школьную библиотеку и обнаружила, что эту книгу кроме нее за восемь лет прочел только один человек.

Тема яхтсменов-одиночек волнует многих авторов и ей посвящено немало книг. Одну из лучших - "Одиночное плавание", написал в 2003 году англичанин **Ник Комптон**. Предисловие к ней написала **Эллен Макартур**. Вот ее слова в нашем переводе: *Сегодня одиночки пересекают океаны на суперсовременных углепластиковых яхтах, стоящих миллионы. Им помогают последние достижения высоких технологий - спутниковая связь, автоматизированные автопилоты, движущиеся кили и мачты, кевларовый такелаж, обезвоженные продукты, опреснители воды - список бесконечен! Но одно никогда не изменится, независимо от совершенства оборудования на борту яхты - океан все равно останется всемогущим.*

Достижения рекордсменов потрясают воображение. Описаниями их подвигов заняты многие журналисты и писатели. И все же для начинающих яхтсменов очень полезно было бы услышать не только счастливых чемпионов, но и тех, кто не доходит до финиша. Уверены, что им тоже есть что рассказать, но они, как правило, хранят молчание...

Одна из самых насущных проблем у всех яхтсменов-одиночек - дефицит сна. Глубокий сон жизненно необходим, поскольку шкипер должен постоянно оставаться полным сил. В то же время он обязан непрерывно контролировать ситуацию. Из этих противоречивых требований выход один: применять "стратегию зомби", когда в середине интервала сна шкипер как бы просыпается на несколько минут, проверяет паруса, иногда даже берет рифы, а затем снова возвращается в состояние глубокого сна, полноценно так и не проснувшись. Это позволяет быстро вернуться к уровню, в котором "человеческие батареи" заряжаются быстрее всего. Состояние "зомби" приемлемо для действий, не требующих особых умственных усилий. Понятно, что для ответственной работы, такой, как навигация или ремонт, мозг шкипера должен быть совершенно ясным.

Большинство людей теряют работоспособность, если не спят более 36 ч подряд. В море ситуация может сложиться так, что яхтсмен должен не спать сутками. Профессиональные яхтсмены старательно избегают переутомления из-за дефицита сна, особенно к концу этапа, но не всегда это возможно. Само понятие "сон" на борту спортивной яхты, находящейся в гонке из области экстремального. Почти пустой, изготовленный из углепластика, корпус гоночной яхты ведет себя как резонатор. Шум, превышающий 120 децибел, можно сравнить с шумом реактивного двигателя авиалайнера. Вдобавок это весьма неприятные звуки с частотой ниже 1000 герц.

Как отдыхать в таких условиях? Приходится ученым изобретать нестандартные способы. Например, победитель последней регаты *"Ванде Глоб Челлендж"* **Мишель Дежвуайо** использовал так называемые активные шумоглушители. Электронная система анализирует окружающий шум и посылает в наушники звуковую волну в противофазе. Звуки уничтожают друг друга, чем достигается эффект тишины.

С первого взгляда похожи на обычный яхтинг кругосветные гонки на яхтах с полными экипажами. Но схожесть эта обманчива. На самом деле яхтсмены изнуряют себя до крайности, и завоевание победы в такой гонке можно смело относить к разряду подвигов.

В память о **Жюле Верне**, его любви к морю и писательском таланте учрежден Кубок его имени. Он присваивается экипажу яхты, установившей рекорд скорости плавания вокруг земно-

го шара по стандартному маршруту протяженностью 26000 миль. В 2002 году соотечественники писателя под командованием капитана Бруно Пейрона на 110-футовом катамаране "Оранж" улучшили предыдущий рекорд 1997 года сразу на неделю! Их кругосветное плавание продолжалось **64 дня 8 часов 37 минут и 24 секунды**.

В 2002 году **Стив Фоссетт** был признан **"яхтсменом года"** за установление ряда рекордов скорости под парусами. Экстравагантный **миллиардер** из США, удерживающий на сегодняшний день девять (!) рекордов скорости под парусами на разных дистанциях и имеющий в своем активе восемь побед в океанских гонках, любит нагнетать адреналин в крови разными экстремальными способами (он совершил уже пять безуспешных попыток одиночного кругосветного перелета на воздушном шаре и один успешный одиночный кругосветный перелет без остановки на самолете). В ходе подготовки к участию в борьбе за Кубок Жюль Верна он и его экипаж намерены попутно установить новый рекорд на исторической трассе маршрута Христофора Колумба. Это расстояние от Кадиса (Испания) до Сан-Сальвадора (Багамские острова) пройденное Колумбом в 1492 году за 33 дня.

Не успел "яхтсмен года" как следует отметить свой **рекорд за максимальный суточный переход под парусами 687.17 миль** (38 метровый катамаран "Плейстэйшн"), что означает **среднюю скорость 28.63 узла**, как над его достижением возникла угроза. И не от кого-нибудь, а от дамы. Хорошо известная в парусных кругах **Трэйси Эдвардс** взялась превзойти этот рекорд. Интернациональный экипаж из 14 человек (по трое новозеландцев, австралийцев, французов, англичан и по одному от США и Швеции, причем ровно половина - женщины, к тому же дама возглавляет одну из ходовых вахт) под руководством **"Maiden Challenge"** (прозвище мадам **Эдвардс**, трудно переводимое на русский язык), выполнил обещание. Новый, установленный им на 33.5 метровом катамаране "Maiden II" **рекорд максимального расстояния, пройденного под парусами за сутки равен 694.78 морских миль**. Средняя скорость при этом составила 28.95 узла! Вот уж действительно "Дева Испытание" для "Яхтсмена Года"! Думаем, что художественный перевод на русский прозвища **Трэйси Эдвардс** должен звучать: **"Девушка-море-по-колени"**.

С каждым годом спонсоры таких регат создают все более сложные условия для яхтсменов-экстремалов, но от этого желающих поиграть со смертью в прятки не убавляется. Впрочем, существует более быстрый способ закончить счеты с жизнью при помощи яхты. Пословица **"на миру и смерть красна"**, как нельзя лучше отражает атмосферу установления рекордов **на воде под мотором**. В 1930 году англичанин **Генри Сигрейв** решил стать лучшим, выжав из своей лодки "Мисс Инглэнд II" сотню узлов (160,9 км/час), влетел в затопленное бревно и погиб. В наши дни планка поднята намного выше. Малейшая ошибка рулевого при скорости движения по водной поверхности свыше 500 км/час является смертельным приговором всему экипажу.

Несмотря на это, недостатка желающих попасть в книгу рекордов Гиннеса в этой категории нет. Одиннадцатью годами позже опять-таки англичанин, Джон Кобб, посчитал, что и 200 сухопутных миль в час (320 км/час) - не предел. Погиб он не сразу - во время второй попытки. Такие случаи в летописи **World Water Speed Record (WWSR)** сплошь и рядом. Плотность воды, как известно в 800 раз превышает плотность воздуха. Это конечно меньше плотности земли, но на земной поверхности не может внезапно возникнуть никаких волн.

Семикратный обладатель рекорда скорости на воде англичанин **Дональд Кэмпбелл** в 1967 году решил совершить на своей "Синей Птице" очередную попытку все на том же озере Конистон Вотер (Великобритания). Поверхность озера в тот день казалась гладким зеркалом. По международным правилам для этого рекорда необходимо преодолеть контрольный отрезок в течение одного часа. Кэмпбелл удачно прошел первую часть дистанции, показав скорость 297 узлов (477 км/час). Но на обратном пути "Синяя Птица" наткнулась на остатки ряби от своего же движения, взлетела в воздух, а затем врезалась в воду. Взрыв от этого удара был таким мощным, что даже останков тела **Дональда Кэмпбелла** не нашли.

Последний в XX веке **абсолютный рекорд скорости для передвижения под мотором на воде достигнут** австралийцем **Кеном Уорби** на озере Бловинг (Австралия) 20 ноября 1977 года. Его **гидроплан**, оснащенный двигателем в 6000 лошадиных сил "Дух Австралии" развил скорость 511,11 км/час! Рекордсмен в следующем году показал еще лучший результат - 555,0 км/час, но он не был зарегистрирован официально. Но главным достижением этого отважного австралийца, несомненно, является то, что он остался жив! С тех пор, штурмуя этот рекорд, жертвами пали американцы **Ли Тэйлор** и **Крэйг Эрфонс**. Тэйлор погиб на озере Тахо (США) в 1980 году. Попытка **Эрфонса** закончилась там же и с тем же результатом девятью годами позже.

Однако лавры рекорда абсолютной скорости на воде не дают покоя современным **корыстным авантюристам**. Рекорд **Кена Уорби** держится уже 25 лет, - что тоже достижение. Вскоре мы станем свидетелями очередных попыток. Во-первых, сам **Кен**, которому в 2003 году исполни-



лось 62 года, попытается в очередной раз улучшить собственное достижение. Кстати, это занятие всей его жизни. Мысль о побитии WWSR пришла в его отчаянную голову еще в тринадцатилетнем возрасте, и свой первый катер он построил спустя всего три года. Свою новую лодку, которую он так и назвал "New Boat", австралийский чемпион строит собственноручно, в гараже собственного дома. Никаких компьютеров и тому подобных новшеств ветеран не признает. Корпус его нового катера 8,5 метров длины и полностью сделан из дерева. Мощность реактивного двигателя увеличена на 50% по сравнению с "Духом Австралии" и составляет 9000 лошадиных сил. Лодка обошлась ему недорого, всего 30 тысяч Евро, и готова к испытаниям.

В своем безумии он не одинок. В клуб самоубийц вступили британцы, которым хочется вернуть рекорд скорости на его историческую родину, а также американцы, без которых в последнее время никакая глупость человеческая не совершается. Итак, как сказали бы в Одессе, три команды "*разведчиков кладбища*" попробуют уцелеть при штурме рекорда абсолютной скорости на воде. Пожелаем им в этом деле успеха. Хотя сами они друг другу уже поспешили заказать похороны.

Действующий чемпион с презрением относится к конкурентам, использующим компьютерные технологии. Он справедливо утверждает, что лодка не самолет, и компьютерные выверты здесь не помогут. Шансы конкурентов он оценил как "абсолютный ноль" и готов оплатить за свой счет их похороны.

В свою очередь, пренебрежение *Кена* высокими технологиями его конкуренты называют "технологическим безумием" и готовы оказать ему спонсорскую помощь в организации похорон.

Команда англичан назвала свой проект "Быстрое серебро", что на английском языке означает ртуть (Quicksilver). Их попытка планируется на 2005 год. Успех этого проекта можно поставить под большой знак вопроса: главному конструктору катера *Кену Норрису* уже идет восьмой десяток. Тот факт, что этот дедушка 50 лет назад создавал "Синюю Птицу", которая унесла на тот свет *Дональда Кэмпбелла*, лишь усиливает сомнения. И руководит бюджетом проекта (пять миллионов фунтов) такой известный в Великобритании 48-летний авантюрист, как *Найджел Макнайт*. Известен он тем, что пишет сказки в познавательный детский журнал "Смотри и учись", а также "сказки для взрослых" в развлекательный журнал "Новости космических путешествий". Намерение этой команды достичь скорости 643 км/час. Что-то будет.

Еще больший скептицизм у обладателя этого рекорда вызывает американский претендент *Расс Уикс*. И это несмотря на то, что он в деле рекордов не новичок. Ему принадлежит *рекорд скорости передвижения под мотором с гребным винтом на воде*, поставленный 15 июня 2000 года на озере Вашингтон (США) на гидроплане "Беспредельная Мисс Фрей" - 330,79 км/час (для моторных яхт, с гребным винтом рекорды фиксируются отдельно). А еще мистер *Уикс* участник гонок "Формулы-1" и мотокросса.

Планка рекорда поднята до тех же 400 сухопутных миль в час, что и у британцев. Правда пока лишь она существует только в проекте: в феврале 2002 года презентация ее дизайна (картинки и мультфильм) показали публике на бот-шоу в Майами. Похоже, что попытка американца тоже нацелена на 2005 год.

Австралийский рекордсмен о дизайне американца невысокого мнения. Он называет катер *Расса Уикса* "трехколесным велосипедом", обещает ему проблемы с балансом на воде и предвещает печальный конец. Само собой, он уже заказал коллеге похороны. Как бы там ни было, балансирование на краю могилы к обычному яхтингу никак не относится. Изобретатели различных экстремальных развлечений, новозеландцы, придумали еще и "*экстремальное многоборье*" и предлагают старый олимпийский девиз "*Сильнее, выше, быстрее*" заменить на новый: "*Веселее, круче, опаснее*". Подозреваем, что авторам этого предложения стоит переселиться на пару лет в какую-нибудь из стран СНГ на выбор, чтобы у них пропало желание устраивать из яхтинга цирк.

Какие бы подозрения в корыстных намерениях по отношению к любителям рекордов нас не терзали, все это ничто по сравнению с *пиратами*. Вот это действительно настоящие злодеи сознательно отравляющие жизнь яхтсменам. Конечно, до наших олигархов им еще далеко, но все-таки...

Согласно международному праву *пираты* объявлены *hostis humani generis* (лат.), то есть *врагами рода человеческого*, и потому подлежат суду и наказанию в любой стране. Международной практикой допускается уничтожение пиратов кем угодно без объявления войны. В былые времена пойманных пиратов сразу же вздергивали на рее. Однако современные пираты, взятые в плен, должны предстать перед надлежащим судебным органом, и их дело должно быть рассмотрено в соответствии с законом. Наш вам совет: *пиратов в плен не брать!*

Известно, что против пиратства существует единственное эффективное средство - военно-морские силы. Одним из первых пришел к этой мысли Гай Юлий Цезарь. Утомленный бесплодной борьбой с взяточником Гаем Антонием (которого не давали в руки правосудия народные

трибуны), молодой и богатый патриций решил отправиться на остров Родос, чтобы изучать искусство риторики в школе прославленного Молона. Но этому помешали киликийские пираты, захватившие у острова Милет судно, на котором путешествовал будущий основатель Римской империи. Это произошло зимой 75 года до нашей эры.

До этого времени римляне уже лет двести вели безрезультатную войну с пиратами, поскольку мореплавателями были плохими и суда строить не умели. Пираты установили контроль практически по всему Средиземному морю. Греческие города-государства вынуждены были даже заключать с ними договоры о торговле и предоставлять свои гавани для ремонта пиратских кораблей. У моряка, сходящего с судна в Греции, первым делом обычно спрашивали кто он: купец или пират? По сути, пираты образовали собственное интернациональное государство, строили вдоль побережья укрепления и замки для своих вожаков. Захваченное имущество называлось "военной добычей" и подлежало справедливому распределению среди сограждан-пиратов. Особенно им не нравились римляне, которые пиратов казнили на кресте. В свою очередь пираты захваченных римлян любезно приглашали прогуляться "за борт".

Цезарю еще повезло, что пираты решили получить за него выкуп. Они держали его самого в плену на острове Фармакуссы, а его слуг разослали в разные стороны собирать выкуп. Кстати, Плутарх сообщает, что первоначально назначенная сумма выкупа в 20 талантов (полтонны серебра) была по требованию Цезаря увеличена до 50 талантов. Такой небывалый выкуп произвел нужное впечатление на пиратов, и в течение 40 дней, пока доставляли деньги, Цезарь ощущал себя среди пиратов, как среди самых лучших телохранителей. Мало того, что он запретил им шуметь и петь песни по ночам, так он еще и заставил пиратов слушать свою новую поэму. Если бы пираты были более благоразумными людьми, они бы не стали смеяться над сочинениями Цезаря, который мог позволить себе расстаться с деньгами, но издевательства над своим произведением пиратам не простил.

Оказалось, что разгневанный поэт не забыл своего обещания наказать пиратов за отсутствие любви к искусству. Собрав пятьсот римских воинов близлежащего гарнизона на четырех галерах, Цезарь лично отправился на поимку неблагодарных слушателей. Он не только отобрал у них все деньги, но и отправил всех их на кресты. Единственное снисхождение, которое он великодушно сделал для 30 пиратских вожаков в благодарность за гостеприимство, так это дал указание перерезать им горло перед распятием.

Два года спустя, взяв власть в Риме в свои руки, Цезарь продолжил борьбу с пиратами. Он послал против них военную экспедицию под руководством претора Антония Критского. Но тот поддался на уговоры пиратов, вступил с ними в союз, и они сообща разграбили Сицилию. Тогда Цезарь отправил против пиратов самого Помпея во главе 120-тысячной армией и флотом из 500 военных кораблей. Тот, не долго думая, нанес одновременные удары по базам пиратов на побережьях Испании, Франции, Африки, Сицилии и Сардинии. Пираты были разбиты, их замки разорены, воды Средиземного моря надолго освободились от разбоя. Но впоследствии пиратство опять возродилось и римлянам в период правления императора Августа вновь пришлось бороться с врагами рода человеческого.

Мы уверены, что читателям захочется узнать, куда лучше не ходить на яхте. К сожалению таких мест на нашей планете больше, чем достаточно. Все перечислить невозможно, к тому же их география быстро меняется. Однако имеются на нашей планете места, где пиратство процветало во все века и считалось **традиционным народным промыслом**. История пиратства уходит корнями вглубь веков. Практически все морские державы в свое время переболели этой болезнью. Вызывают его нищета, слабость местной власти и беззаконие. Если к тому же береговые жители подобной страны владеют мореходными навыками и какими-то суденышками, то это уже потенциальные пираты. Такого рода бандиты иногда даже не имеют огнестрельного оружия, а вооружены обыкновенными дубинами. Однако в наше время большинство морских разбойников оснащены быстроходными катерами, средствами связи и обнаружения цели, а также современным огнестрельным оружием. Пиратство во многих странах третьего мира стало одним из распространенных видов бизнеса.

За последние десять лет XX века в пиратстве были замечены жители 56 различных стран мира. Основными районами пиратских нападений являются: **Юго-Восточная Азия (Малаккский пролив, Индонезия, Филиппины, Таиланд); Южно-Китайское море; Западная Африка (Нигерия, Сенегал, Ангола, Гана); Индийский океан и Восточная Африка (Индия, Шри-Ланка, Бангладеш, Сомали, Танзания), Южная Америка и Карибское море (Бразилия, Колумбия, Венесуэла, Эквадор, Никарагуа, Гайана)**. Все они отличаются друг от друга не только по количеству пиратских



Эта карта демонстрирует регионы опасные именно для яхт. Энтузиасты круизного яхтинга создали в Интернете сайт, по самозащите от пиратства. У пиратов своего сайта пока еще нет.



атак, но и по основным способам их совершения, цели и агрессивности нападения. В перечисленных регионах опасно бывать любому судну. А вот специфическое *яхтенное пиратство* процветает у побережья *Мексики*, в *Карибском море*, у берегов *Сомали*, в *Красном море*, водных пространствах *Юго-Восточной Азии* и *Бразилии*.

Пираты атакуют яхты намного реже, чем торговые суда. Видимо грабители опасаются встретить какого-либо современного цезаря. К тому же на многих яхтах в избытке имеется огнестрельное оружие, и обитают джентльмены, способные с его помощью за себя постоять. Официальная статистика страховых обществ регистрирует 2-3 нападения на яхты за год. На самом деле таких инцидентов значительно больше. К сожалению, существуют такие воды, где любая яхта гарантированно окажется атакованной пиратами. Например, центр регистрации актов пиратства при Международном бюро по судоходству информирует мореплавателей: *"Любое судно, которое замедлит ход или остановится вблизи от побережья Сомали, будет атаковано одной из банд, которые до сих пор весьма успешно вымогали значительные суммы денег у судовладельцев взамен на возвращение судов и экипажей"*. Если, опасаясь приближаться к берегам Сомали, капитан яхты выберет маршрут у берегов Йемена, то ему следует помнить об острове Сокотра, жители которого продолжают жить пиратским разбоем.

Этот небольшой остров в Индийском океане, стратегически выгодно расположенный у входа в Аденский залив, ведущий в Красное море, сегодня принадлежит Йемену. Любой маршрут, ведущий через Суэцкий канал ведет мимо этого пиратского гнезда. Семитские племена, населяющие остров, считают своей законной добычей все, что удастся захватить в море. Уже в нынешнем тысячелетии (2002 год) на спортивную мегаяхту, совершавшую переход к месту следующих соревнований, было совершено нападение в классическом стиле. С борта арабской доу прозвучали предупредительные выстрелы и требования остановиться. Яхтсмены запустили двигатель и запросили помощи по радию. Она вскоре появилась в виде военного фрегата, патрулирующего эти опасные воды. *Джимми Корнелл* (англичанин, участник двух кругосветных гонок) в интервью журналистам сказал, что он совсем не удивлен нападением: *"Эти воды с незапамятных времен кишат пиратами. Тут лучше подальше держаться от берега и особо не распространяться о своих координатах по радио"*.

Завелись в наше время пираты даже в *Черном* и *Средиземном* морях. В *Эгейском* море "Международной Морской Организацией" (ИМО) замечены грабители албанской национальности. В *Адриатическом* море промышляют грабежом албанские пограничники, за что вполне могут быть причислены к пиратам.

6 декабря 2001 года на Амазонке *жертвой* бразильских пиратов стал один из самых выдающихся яхтсменов всех времен и народов - 53-летний новозеландец *Питер Блейк*. Нападение пиратов произошло, когда его экспедиционная яхта "Симастер" отдала якорь на рейде порта Макапа. Экспедиция Блейка (производившая исследования на реках Рио-Негро и Амазонка) ожидала разрешения покинуть территориальные воды Бразилии, чтобы продолжить свои изыскания в Венесуэле. Проникшая поздно вечером на борт группа из восьми вооруженных людей в масках из местной банды "Речные крысы", встретив сопротивление *Питера Блейка* и его команды, открыла огонь. Сам капитан и владелец "Симастера" был убит выстрелом в спину. Еще двое членов экипажа бы-

ли ранены. Нападавшие унесли с яхты все ценное, что нашли (подвесной мотор, видеокамеры, часы и компас - подарок английской королевы Елизаветы II). Убийство столь выдающегося человека вызвало бурю возмущения в мире, и в расследование преступления вынужден был вмешаться президент Бразилии. Вскоре семеро пиратов были пойманы и понесли наказание. Наводчик банды остался безнаказанным, как и многие другие его собратья по оружию. Бразилия уверенно догоняет по пиратству азиатские страны.

Питер Блейк родился в Новой Зеландии в 1948 году и, как и многие дети в "стране парусов" начал заниматься яхтингом с восьми лет. В двадцать он уже построил своими руками первую яхту - прямо в саду родительского дома - и впоследствии уже не мыслил своей жизни без гонок и побед. Первые 45 лет своей жизни он отдал спортивной карьере и добился всемирного признания как наиболее выдающийся яхтсмен в мире. В 1979 году он побеждает на яхте "Кондор" в Фастнетской гонке, а в следующем году на яхте "Сирамко" завоевывает приз в одной из наиболее сложных регат Южного полушария - "Сидней-Хобарт регате". Далее он уверенно занимает первые места во всех регатах, в которых участвует. Некоторые из его достижений заслуживают особого упоминания.

Он был единственным яхтсменом, прошедшим первые пять кругосветных гонок "Уитбреда", а это значит пять раз обогнул легендарный мыс Горн в режиме гонки и при этом в 1990 на яхте "Штейнлагер II" выиграл в абсолютном зачете (без учета гандикапа все шесть этапов изнурительного девятимесячного марафона). Затем он стал обладателем "Кубка Жюль Верна" (в 1994 году), обогнув на борту тримарана "ENZA" земной шар за рекордное время - 74 дня 22 часа 17 минут. В том же году "Международная Федерация Парусного Спорта" признала Питера Блейка "Яхтсменом года". Он дважды признавался "Спортсменом года" и четырежды - "Яхтсменом года" в родной Новой Зеландии. За свои выдающиеся достижения в 1995 году Питер Блейк королевой Елизаветой II был возведен в рыцарский сан. Но и это еще не все. Сэр Питер в 1990 году становится менеджером команды Новой Зеландии, которая в 1995 году выиграла "Кубок Америки". Это был единственный за всю историю "Кубка Америки" синдикат, который не только сумел отобрать его у американцев, но и защитить его в 2000 году.

Тем не менее, почетный член "Королевского яхт-клуба Новой Зеландии" сэр Питер Блейк в 2000 году решает оставить спорт, чтобы посвятить себя экспедиционной работе по изучению причин глобального потепления климата на планете.

В мире экологов его также хорошо знают, как почетного доктора двух ведущих университетов Новой Зеландии. После смерти знаменитого французского океанолога Жака-Ива Кусто Питер Блейк был избран капитаном исследовательского судна "Калипсо II". Затем он построил собственную 36-метровую двухмачтовую экспедиционную шхуну "Симастер" и организовал "Экспедицию Блейка", лозунг которой по злой иронии судьбы гласил: "Сохраним жизнь на воде, под водой и возле нее". Уцелев в драматических эпизодах экстремального яхтинга (им преодолено в общей сложности 600 тысяч миль) Питер Блейк безвременно ушел из жизни, занимаясь совершенно мирным трудом. Тем не менее, его занятия происходили на борту яхты и являлись экстремальным яхтингом из-за своей географии.



Сэр Питер Блейк.



Одна из последних фотографий экспедиции. Питер Блейк и его супруга Пиппа принимают премьер министра Новой Зеландии Хеллен Кларк.



В этом яхт-клубе воспитывался Питер Блейк.



К сожалению, в XXI веке масштабы пиратства не уменьшаются, а напротив, увеличиваются. К этому еще добавилась угроза террористических нападений, когда яхты могут требоваться для каких-то боевых действий или захвата заложников. Все же есть и хорошая новость: *постановление о защите морского судоходства от незаконных актов* подписал в 2000 году и президент России **Владимир Путин**. Если Россия смогла бы позволить себе содержание крейсирующего в опасных водах военного флота (как это практиковал СССР), то это стало бы существенным вкладом в обеспечение безопасности международного судоходства.

Пока же яхтсменам по большей части приходится надеяться на собственные силы. Каждый владелец должен сам принимать судьбоносное решение - *иметь* или *не иметь* на борту яхты **огнестрельное оружие**. В международных водах никто не может ограничивать право яхтсменов на самозащиту. А вот при посещении территориальных вод различных государств яхта, имеющая на борту огнестрельное оружие, столкнется с дополнительными бюрократическими формальностями. Причем в цивилизованных странах это будут элементарные и легко выполнимые требования (опечатать оружейный сейф печатью таможни или же сдать на время стоянки оружие в таможню на ответственное хранение), а вот в остальных случаях у капитана яхты может по этому поводу возникнуть серьезная головная боль.

Применение оружия в территориальных водах какого-нибудь государства, пусть даже в целях самообороны, также может вызвать длительное разбирательство о правомерности таких действий. С другой стороны, не счесть случаев, когда яхтсмены, находящиеся в иностранном порту или на якорной стоянке запрашивали по радиосвязи помощь от нападения пиратов, а местные власти либо появлялись слишком поздно, либо не утруждали себя вообще. Если вы все же решите возить с собой на яхте оружие, то позаботьтесь о надежном сейфе для него.

На всякий случай приведем некоторые излюбленные **тактические приемы** современных джентльменов удачи. Больше всего подвергаются опасности яхты, стоящие **на якоре** или у какого-то **необслуживаемого причала**. Время суток особого значения не имеет, так как пираты обычно своих действий не скрывают. Сложнее им напасть на быстро движущуюся яхту, поэтому на ходу они предпочитают действовать **в узких проливах**, когда яхты уменьшают скорость и к тому же скованы узким фарватером. Нападать на свои жертвы пираты предпочитают **с кормы**, сближаясь на **параллельных курсах**.

Самым надежным способом по спасению от пиратов может стать появление военного корабля. В остальных случаях яхтсменам приходится действовать по обстановке. В большинстве случаев пираты получают серьезный отпор от яхтсменов. Последними для этого разработаны специальные приемы самообороны, которыми яхтсмены всех стран охотно делятся между собой.

Кроме пиратов, яхтсменам следует помнить и о других опасностях, исходящих от обычных береговых бандитов.

Местная пресса города Амурска опубликовала в июле 2002 года сообщения о ЧП на реке. Двое взрослых яхтсменов решили на собственной яхте отправиться из Хабаровска в Комсомольск на празднование Дня города. С собой взяли сыновей - 8 и 13 лет. Но возле города Амурска с ними приключилось несчастье - их яхта попала в шторм, ветер сломал мачту, и та, падая, ударила одного из них по голове. К тому же у них заканчивался бензин. Решено было причалить к городскому пляжу, чтобы купить медикаменты, бензин и кое-что из инструмента для ремонта повреждений. Раненый яхтсмен остался с детьми на яхте, а здоровый отправился за покупками.

Вскоре на яхту забрался молодой парень. Вёл себя он нахально, а когда увидел, что кроме лежащего в кубрике раненого взрослого и двух детей на судне больше никого нет, то и совсем обнаглел. Вооружившись кортиком капитана яхты, он сначала устроил насмерть перепугавшимся детям допрос - кто, откуда, зачем, - после чего начал требовать у раненого, чтобы тот заводил двигатель и катал его по Амуру. Помахивая клинком перед лицом беспомощного мужчины и детей, он заявил, что если они не будут подчиняться его требованиям, то он порежет их всех.

В это время рядом с яхтой причалили две моторные лодки типа "Амур", и на брег сошли местные жители - двое взрослых мужчин и молодая женщина с четырёхлетним сыном. Они сразу же пришли на помощь... бандиту. Без зазрения совести они достали все съедобное, что было на яхте, и устроили пир на воде. А дальше честная компания занялась самым настоящим грабежом - в три баула собрали одежду яхтсменов, забрали самые ценные вещи из кубрика, остатки продуктов. Не побрезговали даже обыскать детей, у которых отобрали последние деньги - 300 рублей.

И остались несчастные яхтсмены жертвами произвола в чужом городе без денег, без продуктов, с выведенной из строя яхтой и перепуганными детьми. У этой истории есть конец - доморощенного амурского пирата стражи порядка вскоре задержали с частью украденных вещей. Но пусть кто-нибудь после этого станет утверждать, что на Амуре не может быть экстремального яхтинга.



В некоторых случаях яхтсмены сами провоцируют опасные для себя ситуации. Начинаящим яхтсменам может показаться привлекательным проверить рыбацкие сети, попавшиеся у них на пути. Считаем своим долгом предупредить, что испокон веков **рыбаки защищали свой улов с оружием в руках**. Такая попытка может быстро превратить вас в **жертву** незнания рыбацких обычаев. Обычно яхтсмены с рыбаками дружат и всегда могут приобрести, прямо в море, свежей рыбки за символическую плату.

Еще один вид экстремальной опасности для яхтсменов - военные всех стран и видов вооруженных сил. Конечно не сами военные, а их **маневры на море**. Разослав в нужные инстанции предупреждения о начале маневров в той либо иной части мирового океана, люди в погонах считают, что всех кого надо предупредили и смело приступают к учебным стрельбам. Капитан яхты, находящейся в море легко может пропустить подобную информацию и попасть на **"поле боя"**. Среди наших знакомых есть яхтсмены, которые становились **жертвами** игр военных. Понятно, что именно в вашу яхту никто не целится, но мы же знаем их точность - иногда даже в нужную страну попасть не могут. Кроме того, военные корабли на маневрах имеют привычку носиться на полном ходу и без ходовых огней. За раздавленную на маневрах яхту начальство военных моряков наказывать не будет, а напротив, и к награде представит.

Рискованными предприятиями во все времена были продолжительные путешествия в Мировом океане. Накопившие огромный опыт в подобных плаваниях англичане по этому поводу шутят:

"Чтобы совершить плавание вокруг света, нужно иметь: глаза сокола, уши осла, лицо обезьяны, язык купца, спину верблюда, рот свиньи и ноги оленя, и кроме этого полную сумку денег и терпение".

А что же наши соотечественники? Вырвавшись на свободу из-за "железного занавеса" россияне удивляют мир своим беспечным отношением к жизни. И действуют некоторые наши земляки, согласно пословице: **"От горя хоть в море, от беды в воду"**. С терпением у россиян все в порядке, но только вот откуда у большинства из них деньги для яхтинга возьмутся? На одном из самых поразительных примеров экстремального яхтинга российского яхтсмена-одиночки мы хотим остановиться подробнее.

Кому нравится, может этим гордиться - наши соотечественники изобрели новый вид экстремального яхтинга: **хождение вокруг света без денег**. Если, конечно, не считать сто долларов **"полной суммой денег"**. Именно такая сумма понадобилась одному пенсионеру из Махачкалы для вхождения в большой яхтинг. В этом случае главным удовольствием, которое получает такой "яхтсмен" - уход от невыносимых условий существования. Происходит такой "яхтинг" в экстремальных условиях, а его участников вначале мы смело можем зачислить в категорию **бескорыстных авантюристов**. В дальнейшем они могут легко стать **жертвами** стихии или человеческой агрессии.

Представьте себе такую картину: декабрь, Рождество, остров Кипр. На корыте с мачтой, которое болтается у причала сидит голый человек в шубе. Его борода "лопатой" и тихая грусть в глазах, присущая всем, для кого деньги закончились еще во времена перестройки, выдают в нем нашего соотечественника сразу и безошибочно. Для тех, кто не знаком с Павловской денежной реформой, райкомами партии и очередями за водкой - на мачте вывешен трехцветный флаг. Мимо человека в шубе "на босу ногу" проходит роскошная моторная яхта с красивым названием **"Arina"**. Кстати, на тазике тоже написано латинскими буквами название - **"Lena"**. Между двумя судовладельцами происходит такой диалог на родном для обоих русском языке:

- Мужик, ты откуда?
- Из России.
- Да флаг я твой вижу. Из России откуда?
- Из Махачкалы, с Каспия.
- А идешь куда?
- Да в Махачкалу.
- Чего это ты ходишь туда-сюда?
- А я не туда-сюда, я вокруг...



Евгений Гвоздев





"Саид" Евгения Гвоздева

- Вокруг чего? Земли, что ли?
- Ну да.
- Вот на этом г...??!
- На нем.
- Ну ты даешь! А чего в шубе?
- Да вот постирался...
- Пошли ко мне в гости!
- Не могу, штаны мокрые.
- Да хрен с ними, со штанами! Пошли!

Вот такая настоящая рождественская история с благополучным концом. Рождество яхтсмены (пенсионер **Евгений Гвоздев** и владелец кипрской яхты) встречали вместе. Благодаря очередной случайной помощи капитан "Лены" **Евгений Гвоздев** смог завершить свою кругосветку одетым.

История **Евгения Гвоздева** переворачивает все устоявшиеся представления о яхтинге как таковом. Все рассуждения о непреодолимой силе стихии, о бескрайних просторах морей и океанов и о таящихся за горизонтом опасностях, поджидающих мореходов, блекнут после изучения его грандиозных маршрутов и ничтожности средств для этого затраченных. По всем канонам, на швертботе класса "микро" (длина 5.5 метров), на котором он первый раз обошел вокруг света, ему нельзя было выходить в открытое море вообще. Это примитивная яхта прибрежного плавания, предназначенная для непродолжительных прогулок выходного дня, с мореходностью до четырех баллов по шкале Бофорта. К тому же она не рассчитана на управление одним человеком, и от рождения низкого качества, а построена в... Казахстане. На ней нет места для запасов воды, продовольствия и другого снабжения, нужного для длительных переходов в открытом море. Короче говоря, яхта его ни на какое серьезное плавание не годилась.

А сам мореплаватель? В июле 1992 года, когда он отправился в сторону Средиземного моря, ему было уже 58 лет. Да, он окончил мореходное училище и плавал 35 лет, но не штурманом, а механиком по Каспийскому морю, которое на самом деле является большим озером. В открытом море он никогда раньше не был. Даже национальность у него вполне сухопутная - белорус. Никаких языков кроме русского он само собой не знал (белорусский не в счет).

Идея отправиться в одиночку, куда подальше от унылой советской действительности пришла **Евгению Гвоздеву** еще в застойные годы во время долгих вахт, проведенных в машинном помещении каспийского сейнера. О том, как он добивался получения заграничного паспорта, среди яхтсменов ходят легенды. Начав писать письма во все инстанции, наш герой быстро продвигался вверх по чиновничьей пирамиде. Большинство адресатов даже не утруждались ему отвечать. Особенно хорошо удавалась у **Гвоздева** переписка с Генеральными секретарями ЦК КПСС: как только напишет - через пару месяцев по телевизору покажут похороны на Красной площади. Когда друзья Гвоздева хотели пошутить, они обращались к нему с просьбой: "**Написал бы ты, Евгений Александрович, в Кремль...**".

Свою яхту и название фирмы, которая их производила, он увидел по телевизору в шоу "**Поле чудес**", где она была выставлена одним из призов. Заболев мыслью о путешествии, пенсионер отправился из Махачкалы на казахский берег Каспия в город Актау и за полгода унижений вымолил "**опытный образец**" для рекламного похода и участия в... "**Кубке Колумба**". А раз это в Америке, так вот тебе от спонсора **трудовой контракт на три года**, должность **испытателя** и еще денег на дорожку - сто долларов США и ни в чем себе не отказывай. Еще продуктов ему собрали и втиснули внутрь этого чуда отечественного яхтостроения месяца на три. Продукты пенсионер съел сам, но не в море, а в пятимесячном ожидании разрешения на выход в Новороссийске. Деньгами же воспользовались **албанские пограничники**, отобравшие их при досмотре. В албанские воды его занесло штормом, к тому же и карты у него не было.

На что надеялся этот немолодой человек, отправляясь в открытое море на абсолютно непригодной для этой цели яхте? Какие мысли руководили его поступками? Это нам неизвестно, но факт, что он сумел **за четыре года и две недели обойти земной шар**, пройдя со средней скоростью два узла (вдвое медленней, чем передвигается пешеход) три бескрайних океана - **Тихий, Индийский и Атлантический**. И при этом у него не было вспомогательного двигателя, радиации, автопилота, плиты и еще много чего не было. Зато был заветный "**паспорт моряка**", который новые российские власти выдали яхтсмену после года борьбы. Этот документ не только помог **Гвоздеву** пересечь границу в нужную ему сторону: в дальнейшем **Гвоздев** путешествовал без денег и без виз.

Из-за проволочки с оформлением отхода **Гвоздев** вышел в море зимой. 15 декабря 1992 года "Лена" покинула Цемесскую бухту. Согласно требованиям пограничников в кругосветку нужно было идти вдоль *"нашего берега"*, а значит в *обратную сторону* от Босфора. Два самых холодных месяца **Гвоздев**, у которого не было никакой возможности греться на своем "микрикке" шел вдоль берегов Украины. Мы готовы утверждать, что это уже был *экстремальный яхтинг*. Все-таки добралась "Лена" до Одессы, где на ней уже пришлось чинить руль. Этот руль отваливался на чуде казахского яхтостроения постоянно. Впрочем, так оно и должно было быть - он был закреплен на петлях сделанных из *алюминия, бронзы и стали*. В морской воде худшего сочетания не придумаешь - больше похоже на аккумулятор, чем на ответственные детали крепления руля. Подвесив злополучный руль на канатах, с первыми лучами весеннего солнца капитан "Лены" сменил красный флаг на трехцветный и отправился в Черное море курсом на Босфор. С тех пор мы, на протяжении *десяти лет* с неослабевающим интересом наблюдали за его передвижениями в Мировом океане.

Надо сказать, что кроме семьи и друзей больше никому до героя-пенсионера и его яхты на Родине дела не было. Прессу подобные события совершенно не интересовали. Единственным изданием, благодаря которому сохранилась информация об этом беспримерном походе, был махачкалинский еженедельник *"Новое дело"*. Главный редактор этого издания **Олег Санаев** вначале имел весьма отдаленное отношение к поддержке одиночного плавания своего земляка: от имени редакции подарил мореходу перед отплытием несколько банок тушенки и всеволновый радиоприемник. За эту символическую плату, а также за безграничную уверенность в успешном завершении небывалого на Каспии предприятия газета получила в сотрудники на редкость добросовестного корреспондента, который, впроголодь идя вокруг земного шара, писал в Махачкалу письма и со встречных российских судов посылал телеграммы. В дальнейшем **Олег Санаев** стал одним из главных друзей и болельщиков **Евгения Гвоздева**. Местный еженедельник регулярно печатал интереснейший морской сериал о подвигах **Евгения Гвоздева** в жанре *экстремального яхтинга*. Благодаря стараниям этого провинциального издания мы можем узнать личные впечатления яхтсмена Гвоздева. Приведем несколько характерных отрывков из самых первых впечатлений нашего героя за границей:

"Зарубеьем просто очарован! То, что магазины забиты продуктами и товарами, меня меньше всего волнует. Думаю, через какое-то время и у нас все это будет. Но вот отношением к нам - "гомо советикус" - я удивлен. Семьдесят лет нам вдалбливали сказки про загнивающий капитализм, про их волчьи нравы и прочую чушь. Все совершенно иначе! Они нас прекрасно понимают и готовы в любую минуту помочь. Были в пути и поломки, и голодные денечки, прочие "мелочи", и всегда, когда я обращался, шли навстречу, помогали. И если бы не эта помощь, я вряд ли смог бы продолжить плавание".

Позже, когда **Евгений Гвоздев** поймет, что выступает в роли *нищего*, он напишет:

"...мне пришлось стать попрошайкой международного класса и уровня, и с высоты этой своей квалификации могу уверенно сказать и посоветовать мореплавателям-одиночкам, идущим в кругосветку, что крупная яхта, конечно, комфортабельнее, зато, если идешь на маленькой и без всякой рекламы на парусах, тебе охотней "подают". Особенно если ты из России, где - всему миру известно - холодно и голодно".

К большому сожалению, приходится признать правоту **Гвоздева** и торжество политики *российского нищенства*. Однако гордиться здесь не чем. Гордиться остается лишь самим капитаном **Гвоздевым** и его безграничным мужеством. Всю его первую кругосветку можно охарактеризовать одним словом: *"вопреки"*. Слишком уж мизерным был сам шанс выжить. Сам же Гвоздев видит мир по-иному: *это мир, похожий на единое братство добрых людей, мир полного бескорыстия, мир без препон для глобального обращения...*

Глубокое сочувствие к своему нищенскому положению российский пенсионер ощущал практически повсеместно, где встречался с моряками и яхтсменами, а также просто людьми, живущими обычной человеческой жизнью. Так, осилив за 50 суток Атлантический океан, **Гвоздев** (потерявший четверть своего веса, а взамен приобретя цингу) очутился в Пуэрто-Рико, где внезапно ощутил себя *"звездой"*. Дело в том, что **Колумб** открыл этот остров в 1493 году - на год позже Америки и получалось, что капитан "Лены" был единственным, кто прибыл на празднование 500-летия этого события. К тому же, на таких "яхтах" как была у **Гвоздева**, в Пуэрто-Рико даже на соседний остров не ходят, а не то, что через Атлантику. Все газеты только и писали о *"сеньоре Руссо навиганте"* и каждый считал за честь оказать хоть какую-то помощь, размеры которой были ограничены размерами "Лены".



Первой на борт швертбота пожаловали представители *полиции*. Они установили на "Лене" новенькую УКВ-радиостанцию, а к ней в комплекте солнечные батареи и аккумуляторы. Уважательный *местный врач* подарил *Гвоздеву* новый (сшитый на заказ) российский флаг, а старый - потрепанный в переходе повесил у себя в офисе. *Члены яхт-клуба* в Сан-Хуане вытащили швертбот на берег и покрасили его днище необрастающей краской. *Сотрудницы туристического агентства* чуть не насильно отвели упирающегося пенсионера в парикмахерскую, где мастеру пришлось долго возиться, чтобы привести его в достойный вид. Понятно, что *хозяин парикмахерской* денег за эту работу не взял. Уважаемый на острове предприниматель учредил "*Общество друзей Евгения Гвоздева*" и первый положил на его счет 1000 долларов. Авторитет *Гвоздева* поднялся до того, что он посмел перечить медикам, утверждавшим, что в семье его благодетеля вскоре появится дочь. Восторженный отец поклялся назвать сына Евгением. Вскоре у Гвоздева появился тезка. К моменту ухода "Лены" из Пуэрто-Рико только ряды "общества друзей" уже насчитывали свыше 120 членов.

Единственным и главным на этот момент затруднениям для "*сеньора Руссо навиганте*" было незнание иностранных языков. Тут ему часто на выручку приходили *эмигранты* из бывшего СССР, а на островах Карибского моря еще и *католические священники*, в большинстве своем поляки. Вскоре *Гвоздев* овладел своеобразным англо-испанско-французским морским сленгом, который в сочетании с усиленной жестикуляцией часто выручал его в общении с представителями разных народов. Впрочем, иногда помощь приходила *без слов*. К примеру, на Таити, однажды под вечер в каюту "Лены" кто-то молча просунул увесистый рулон, в котором было свернуто 37 карт Тихого океана. Для яхтсмена-пенсионера это был поистине царский подарок (на две тысячи долларов), а главное, что своевременный. Сказать спасибо своему таинственному благодетелю наш герой не успел - незнакомец тут же ушел.

Так, благодаря интернациональной помощи *Евгений Гвоздев* поверил в дружбу и добрые взаимоотношения людей разных культур и национальностей. Вскоре эта вера подставила его под родной автомат Калашникова. После переходов Атлантического и Тихого океанов "Лене" в 1995 году предстояло пересечь еще Индийский океан и через Суэцкий канал выйти на финиш кругосветки к Афинам. В начале *Гвоздев* планировал из Австралии пойти внутренними индонезийскими водами (бережком) мимо островов Ява и Суматра и взять курс на Шри-Ланку. Однако консул Индонезии, к которому Гвоздев обратился в Новой Каледонии за визой, откровенно признал, что его страна не гарантирует безопасность яхты в местах, где *пираты* грабят проходящие суда, когда им вздумается. В особенности в печально известном морякам *Малаккском проливе*. Сопровождавшие отважного капитана в качестве переводчиц жены колониальных французов (русские женщины) взяли с *Гвоздева* клятву, что он пойдет через океан *напрямую*. Вот только не догадались они посмотреть на карту и посмотреть, куда его этот путь в конечном итоге выведет.

И отправилась "Лена" вдоль Экватора к берегам республики Сомали, где с 1970 года под руководством СССР усиленно строили социализм. Правда, в 1977 году дружба прервалась и перешла в войну с Эфиопией, в которой тоже строили социализм. Война, как и дружба, закончилась, но разрухи и оружия хватило надолго. Вот к этому беспокойному берегу разбогатевшего щедротами иностранных друзей *Гвоздева* и прибило сильным штормом. Действия местных пиратов *Гвоздев* описал в письме домой:

"На следующий день я не смог выбрать якоря, шторм не утихал, и я решил его переждать. На берегу появились местные жители и, видимо, обеспокоенные моим положением, доброжелательно и гостеприимно, как мне казалось, махали руками и платками. А 5 августа утром, часов в шесть, на рыбацкой лодке подошли к "Лене" несколько сомалийцев, и выяснив, что я один, попытались прикончить мореплавателя-одиночку.

Спас от верной смерти один араб, прикрыв от автомата. Он же уговорил меня взять паспорт и поплыть на лодке к берегу, якобы, в деревню. А здесь подошли еще 12 человек, вооруженные автоматами Калашникова и ножами. Пока я объяснял, кто я и откуда, лодка вернулась на "Лену", и российско-дагестанская территория подверглась ограблению.

Забрали деньги, двухмесячный запас продовольствия, 11 канистр из-под воды, всю одежду (даже ватные брюки 60 размера, 5 роста - ума не приложу, на кой черт они им в Африке!), медицинскую аптечку, инструменты, постельные принадлежности, паруса, якоря, навигационное оборудование, часы (4 шт.), два радиопередатчика, 4 всеволновых радиоприемника (подарки моих австралийских друзей), бинокль, четыре фотокамеры и, что очень обидно, более 2500 фотонегативов (весь поход!), портативный магнитофон и 11 кассет, на которых были все дневниковые записи...

В общем, все подчистую. О "добросовестной" работе грабителей можно судить хотя бы по тому, что они умыкнули даже мои очки, и теперь ни читать, ни писать не могу. Ключи от квартиры, и те уперли, не говоря уже о таких "ценных" сувенирах, как зубная щетка, помойное ведро и порванные, пардон, трусы, которыми я вытирал палубу...

После этого захода отвели меня в кусты, и минут 15-20 я стоял под дулом автомата. Как удалось понять, мнения разделились: восемь человек хотели сохранить мне жизнь, а шестеро - пустить в расход. Минут через 20 один вполне симпатичный малый подошел к исполнителю приговора и выдернул из его автомата рожок с патронами - просто они их сэкономили.

Посоветовавшись, решили меня все же отпустить. Вернули два стареньких паруса, зато два спинакера, два грота и четыре стакселя оставили себе. Отдали компас, секстан без оптической трубы, 40 литров воды, 12 кг риса, газовую плитку, пиротехнику, карту, книги и главное - дневники! Удивительно, что не тронули аккумуляторы и солнечную батарею (видимо, не врубались, что к чему), зато фонарики и батарейки к ним забрали. Если я вам скажу, что это были не люди, а шакалы, то возьму грех на душу, оскорбляя животных.

Полагаю, спасло меня только абсолютное внешнее спокойствие и отсутствие на борту какого бы то ни было оружия, кроме кухонного ножа. Будь я американцем или другой какой национальности, этого письма не было бы. Все-таки за 70 лет мы многим друзьям всего надавали, особенно оружия. Так что помнят они о Союзе".

Всю оставшуюся дорогу домой Гвоздев не мог забыть вопроса, который в Джибути ему задал вахтенный французского фрегата "Жюль Верн", куда ему пришлось обратиться за помощью. Передавая Гвоздеву объемистый пакет с продуктами, офицер спросил: "А что предприняло российское правительство и флот в ответ на ограбление Вашей яхты в Сомали?". Там, на палубе фрегата, этот вопрос вогнал в краску, потом еще пару месяцев злил, но чем ближе были родные берега, тем больше он казался ему смешным. Окончательно успокоился на этот счет Гвоздев, придя в 1996 году в Севастополь и сравнив молодцеватых французских моряков с дистрофичными матросами и сумрачными офицерами проржавевших кораблей-остатков Краснознаменного Черноморского флота, который Россия с Украиной все никак не могли поделить.

Позже, во время празднования 300-летия российского флота один из санкт-петербургских адмиралов снял со своего мундира и приколот на лацкан курточки Гвоздева знак капитана дальнего плавания. Мы пари не одобряем, но в данном случае беремся поспорить, что ни один из адмиралов, ни одного флота мира на подобной лодке не способен повторить маршрут нашего пенсионера.

Возвращение сомалийскими пиратами Гвоздева в прежнее нищенское состояние даже пошло ему на пользу. В Красном море "Лену" ежедневно пытались ограбить люди на "рыбачьих" парусниках, от которых почему-то совсем не пахло рыбой. Изучивший к тому времени ключевые фразы морского сленга капитан Гвоздев шел в контратаку: "Помогите! Хлеба! Воды!" - кричал он, едва заметив приближение косоного паруса. Таким образом, ему удалось все же добраться до входа в Суэцкий канал, где он смог убедиться еще раз, что Россия - страна советов, но не дел. Его звонки в консульства в Каир и Афины заканчивались бессмысленными инструктажами дипломатов о правилах прохода проливов, которые они ни разу не проходили. Реальная помощь пришла в лице капитана британской яхты, одолившего Гвоздеву 4-сильный подвесной двигатель для прохода канала и от новозеландских яхтсменов, оплативших сбор. Но они забыли сказать об этом капитану "Лены" и алчные египетские чиновники содрали деньги с Гвоздева еще раз. Надо отметить, что отечественные "слуги народа" быстро догоняют египетских мздоимцев, тренирующихся в коррупции со времен фараонов.

Беспредельный произвол чиновников на территории бывшего СССР стоит выделить в отдельную категорию экстремальных опасностей для яхтинга. Так, переживший немыслимые приключения Гвоздев только об этом явлении не может говорить без крепких морских выражений и, по его мнению, это единственное что следует относить к непреодолимым стихиям. А еще что бросилось ему в глаза по возвращении домой (после посещения 27 стран) - извечное российское хамство и грубость, от которых нищий яхтсмен России отвык за три года.



Экология внутренних вод СНГ оставляет желать лучшего. Фотография сделана на пляже Одессы. К сожалению, в таком состоянии находится большинство наших мест для яхтинга.

Так уж получается, что наиболее *экстремальный яхтинг* ожидает нас в родных водах. Кроме узаконенного беззакония чиновников всех мастей и рангов яхтсменам угрожает беспредел уголовников и хамство окружающих. Внутренние воды стран СНГ в этом отношении не намного безопасней побережья Сомали. Но и это еще не все. Беспомощность морских ведомств осколков СССР привела к полному упадку навигационного обеспечения во многих местах внутренних вод СНГ. Для примера: украинская часть Дуная к 2003 году превратилась в обмелевшее и заросшее камышами болото. Береговые знаки сгнили, а буи давно сорвало и унесло в море. Если не воспользоваться услугами какого-нибудь рыбака, который даже в пьяном состоянии знает эти места так же хорошо, как дырки в своих сетях, то пройти по этим участкам Дуная на яхте вы сможете только по Румынской стороне. И не надейтесь на современные навигационные приборы: электронные карты Дуная существуют, но только не для этого региона.

Подобное запустение коснулось слишком многих участков внутренних водных путей СНГ, чтобы всерьез рассматривать их как пригодные для яхтинга. Местные яхтсмены еще могут как-то ими пользоваться - деваться им некуда, но даже экстремалы из-за рубежа не рискуют на такие подвиги. А жаль, поскольку во всех цивилизованных странах это один из дополнительных источников притока валюты, в том числе и для поддержания этих самых путей в порядке. Статистика показывает, что в начале XX века в бассейне Волги использовалось для судоходства 25 570 км водных путей, в середине 70-х годов уже только 16 851, а теперь и того меньше. Если учитывать экологическое состояние судоходных рек, то картина становится совсем печальной. В то же время работы российских ученых доказывают, что в стране не менее одного миллиона километров потенциально судоходных внутренних водных путей!

Вернувшись на Родину, яхтсмен-одиночка **Евгений Гвоздев** не стал национальным героем России, как это случилось с **Сержа Теста**, которого знает вся Австралия. Швертбот он вернул обанкротившимся к тому времени спонсорам, а сам перечитывал книгу Сержа Теста "**500 дней**", о кругосветном плавании на микро-яхте "Австралийская штучка", которую автор ему подарил в Дарвине. Убедившись, что спонсоров в России для него не существует, герой-пенсионер начал самостоятельно выклеивать из стекловолна свою новую яхту на... балконе собственной малогабаритной квартиры в Махачкале. Размеры яхты (теперь уже килевой) **Гвоздев** позаимствовал у Сержа Теста: 3.6 метра длины и 1.4 метра ширины. Вес 350 килограмм, из которых 120 приходятся на киль.

Не дописав долгожданной его болельщиками книги о первом путешествии, и не высидев на берегу и трех лет, капитан теперь уже "**Саида**" отправился еще раз в еще *более экстремальное плавание*. Казалось, куда уже больше? Но, во-первых, яхта у него теперь была вдвое (по объему) меньше предыдущей. Во-вторых, ему уже стукнуло 65 лет. А, в третьих, маршрут он избрал с огибанием мыса Горн, причем в самом трудном варианте - с востока на запад.

Порт отправления был тот же Новороссийск. Начало путешествия было стандартным: унизи-тельное выяснение отношений с местными пограничниками и таможенниками - больше похожее на борьбу с вымогательством (албанцам можно, а своим нет?) привели к задержке отхода, а это ломало весь его *график маршрута*. Теперь **Гвоздеву** предстояла неизбежная встреча с зимними штормами Южного полушария, от которой он так надеялся уклониться. Все-таки времена меняются, и в этот раз (2 июня 1999 года) капитан "Саида" ушел из Новороссийска курсом прямо на Босфор.

Если "Лена" по размерам походила на *корыто*, то "Саид" был похож на *тазик*. Внутри его новая яхта напоминала большую нору или маленькую берлогу (1.5 метра длины), вмещающую 700 кг груза, в том числе 90 кг веса самого путешественника и 250 л воды (из расчета всего по 2 л на сутки). Остальное - продукты (трехмесячный запас) и яхтенное снаряжение. **Гвоздеву** с его ростом 181 сантиметр приходилось спать либо скрючившись (вариант для плохой погоды), либо высунув ноги наружу через люк (вариант для хорошей погоды). Теперь на яхте был небольшой бензиновый мотор. Однако, не было ни радиостанции, ни спутниковой навигации, стоящей слишком дорого для пенсионера, совершающего вполне частное кругосветное плавание. Из навигационных приборов только секстан и компас. Таковы правила *экстремального яхтинга* - игры, выбранной для себя **Гвоздевым**. Суровой и опасной мужской игры...

Кто сказал, что российским пенсионерам путь на Канары заказан? Новый Год капитан "Саида" уже встречал с друзьями в Лас-Пальмасе. Со стороны глядя, так и позавидовать можно: то на одной яхте, то на другой - туда-сюда на Канары, Таити и прочие кипры. Но так может думать только тот, кто видел море по телевизору. Любой яхтсмен утирал слезы, глядя, как **Евгений Гвоздев**, на своем утлом тазике отходит от причала. Однако в феврале 2001 года Гвоздев все-таки прошел Магеллановым проливом в Тихий океан и стал *первым яхтсменом в мире, кому удалось это сделать на столь малой яхте*. Уже в чилийских водах его настигло суд-



но береговой охраны и, не зная всей предыстории, его вояж попытались объявить *"явно небезопасным плаванием"* (*manifestly unsafe voyage*). Чилийские офицеры категорически посоветовали прекратить издеваться над собой и предложили капитану "Саида" бесплатную транспортировку его и лодки на судне к северной границе Чили. Но им не пришлось тратить казенные чилийские песо на российского пенсионера. **Гвоздев** ушел из чилийских вод в направлении Французской Полинезии и за 125 дней океанского перехода успел-таки до появления циклонов (в ноябре 2002) добраться до *"Марины Таити"*.

Во втором кругосветном путешествии **Евгения Гвоздева** нам удавалось следить за передвижениями отважного россиянина по публикациям в иностранной прессе, которая называет его подвиги беспримерными и невероятными, а также по сообщениям в Интернете. Судя по обмену информацией в Интернете, в этот раз за его продвижением следили многие яхтсмены - **Евгений Гвоздев** стал известен в мире, но только в мире яхтинга. Российские СМИ по-прежнему игнорируют своего героя-соотечественника (за исключением верного друга Олега Санаева теперь уже редактора газеты *"Дагестанская Правда"*, у которой есть сайт в Интернете, а на нем страничка, посвященная Гвоздеву).

Благодаря этому махачкалинскому изданию можно прочесть оптимистические письма самого **Гвоздева**:

"Оформил отход и 6 февраля ухожу на Moorea (здесь рядом), затем на Райатеа, Бора-Бора и Самоа. Если на Самоа не понравится, иду до Австралии без остановок.

На борту яхты продовольствия на 4 месяца. С водой, надеюсь, проблем не будет - мне яхтсмены и руководство "Марины Таити" подарили ручной портативный опреснитель морской воды. Весит штукенция примерно два с половиной кг, а за день можно накачать около 20 л воды, пригодной для питья. Доставили его самолетом из Франции (там цена ему 500 долларов, на Таити - тысяча). Не удивляйтесь, Таити - самый дорогой остров в мире: лимоны - 9 долларов за кг, яблоки - 7, помидоры - 5 и т. д. И это в самом дешевом магазине...

Здесь мне сшили бесплатно грот, и теперь на борту имеется один новый комплект парусов и два - стареньких. Для мотора закупил 30 литров бензина, обзавелся копией карты Торресова пролива, отдохнул, напичкал организм витаминами, подстригся на лыску (в целях экономии шампуня и воды). Пора и честь знать... А если серьезно, то надоели Таити до чертиков. Хочу домой, в Россию. Всего доброго, обнимаю.

Е. ГВОЗДЕВ. 05.02.2002 г. Таити, борт яхты "Саид"

Проблемы яхтсмена, хронически нуждающегося в помощи, подобно лакмусовой бумаге показывает отношение общества к яхтсменам. Любопытная ситуация сложилась с появлением Гвоздева в Австралии (август 2002). Австралийские чиновники на *совершенно законном основании пытались* ограничить свободу передвижений "Саида" и срок его пребывания на пятом континенте. Поводом послужил истекший паспорт моряка СССР - единственный документ **Гвоздева**. Но не тут то было! Яхтенная общественность Австралии подняла такую волну по этому поводу, что она поколебала даже непробиваемые иммиграционные службы. Вот выдержки из статьи *"За твою лодку, Иван!"* от 2 августа 2002 года с некоторыми сокращениями:

Русский искатель приключений Евгений Гвоздев предполагает, что может стать жертвой австралийской паранойи по отношению к тем, кто прибывает в страну на лодке. 68-летний отставной моряк в одиночку идет вокруг света под парусом на самодельной 3,6-метровой стеклопластиковой лодке "Саид". Он поражен решением австралийских иммиграционных властей, которые разрешили ему остаться в Дарвине только на 10 дней, чтобы пополнить запас продуктов, воды, лекарств, карт - и снова уйти в море.

"Я знаю, что в Австралии много проблем с мигрантами, но я-то тут проездом" - говорит Гвоздев. - "Мой паспорт оказался не в порядке - значит, капут! Австралия - первая страна, где у меня оказалась проблема с паспортом". Сейчас яхта Гвоздева стоит в марине Дарвина, где ему предоставили бесплатную стоянку. Проблема г-на Гвоздева в том, что у него паспорт СССР 15-летней давности, срок действия которого истек 14 июля...

Перед тем, как пересечь Атлантику и попасть в Бразилию, он прошел Черное и Средиземное моря. Он обогнул Южную Америку и пересек Тихий океан от Чили до Таити, потом переходами по островам шел к Самоа. Лодка Гвоздева стоит в "Tipperary Waters Marina". Друзья, оставшиеся у него в Дарвине со времени захода сюда в предыдущем плавании помогают ему подготовиться к следующему шагу пути - переходу на Кокосовые острова. Есть задержка с получением денег из России, а русское консульство в Сиднее говорит о 5-месячном ожидании для того, чтобы заменить паспорт.



"Ему 69 лет. Они не дают ему времени, чтобы поправить здоровье, привести в порядок лодку, получить деньги и поправить паспорт - черт побери, ни для чего!" - говорит обитатель марины Peter Doolette. - "Это вопрос жизни и смерти, и многие из нас борются за то, чтобы он стартовал нормально. Если бы австралийский путешественник попал в такую передрагу в России, представляю, сколько было бы шума".

Но вчера иммиграционный департамент заявил, что не намерен на следующей неделе выгонять в море г-на Гвоздева, построившего лодку на балконе своей квартиры. "Любое лицо может запросить продление пограничной визы, просто обратившись к нам", заявила представитель департамента.

Управляющий марины Peter Dermoudu, помогавший Гвоздеву еще во время его прошлого захода в Дарвин в 1995 году во время одиночного кругосветного плавания на лодке побольше (5,5 м), заявил властям, что крайний срок для пребывания в Австралии 8 августа совершенно неприемлем.

"Он имеет право на некоторую отсрочку. Его пример вдохновляет абсолютно всех нас, показывая, что не надо быть миллионером, чтобы следовать своей мечте", сказал г-н Dermoudu.

Вчера Армия спасения, St Vincent de Paul и сочувствующие помогли Гвоздеву продуктами и деньгами, чтобы поддержать совершенно издержавшегося и истощенного мореплавателя для пути через Индийский океан...

...Он едва стоял на ногах, когда дошел до Самоа, и использовал весь свой 200-л бак для воды на пути в 7400 км...

Испытаний, выпавших на долю **яхтсмена-великомученика** Евгения Гвоздева не перечислить. Но он сам их породил, когда решился на столь безрассудное плавание. Это даже для **экстремального яхтинга** чересчур. Дважды он тонул и подавал сигнал бедствия, грабили его (нищего!) десятки раз, за ним охотилась меч-рыба и атаковал кит, его яхту арестовывали, а сам яхтсмен часто голодал и страдал от цинги, жажды и хронического недосыпания - для таких яхтсменов как Гвоздев авторулевое устройство еще не изобрели. Наконец, он не мог месяцами даже помыться. Как вы догадались, на его "яхтах" не могло быть не только душа, но и гальюна. Ходит он постоянно на яхтах в аварийном состоянии и явно не соответствующих региону плавания, без средств связи, и без современных навигационных приборов. Осмелимся предположить, что и ходовые огни он ночью не носит. О страховке гражданской ответственности и самого яхтсмена (дома жена, трое детей и четверо внуков) даже вспоминать не приходится. Мы тысячу раз готовы поклониться **личному мужеству** Евгения Гвоздева, но **признать подобное хождение в море образцом для подражания никак нельзя**.

Представьте себе на минутку, что завтра все желающие, подобно пенсионеру-искателю экстремальных приключений, устремятся в море на тазиках и корытах. Возможно, только один **Гвоздев** из такого "**заплыва**" и вернется - ему не привыкать, тьфу-тьфу-тьфу. 12 июля 2003 года отважный пенсионер привел "Саид" в порт Сочи. Однако похоже на то, что это еще не конец его походам.

Продолжить тему экстремального яхтинга хотим с одного наблюдения. Известное правило "**русские люди сами себе создают преграды, которые героически потом преодолевают**" уже распространилось и на яхтинг. В примере с пенсионером Гвоздевым речь шла о любительском одиночном экстремальном яхтинге. Теперь рассмотрим пример **любительского командного экстремального яхтинга** в российском варианте.

Английский "**Королевский Крейсерский яхт-клуб**" 1 марта 2001 года вручил **Николаю Литтау** - капитану российской яхты "**Апостол Андрей**" медаль "**За искусство мореплавания**" (*Seamanship medal*) с формулировкой: "**За первый в мире транзитный переход яхты Северным Морским Путем**". Эта награда учреждена в 1949 году и присуждается капитанам яхт за наиболее выдающиеся достижения в океанских плаваниях. Такой же медали был удостоен **Френсис Чичестер**. Вручение состоялось после обеда членов этого клуба на борту исторического парусника "Веллингтон". Чуть позже, 28 октября 2002 года "**За мужество и профессионализм, проявленные во время кругосветного плавания на яхте Апостол Андрей**" **Николая Литтау** наградил "**Орденом Мужества**" Президент РФ. Еще три члена этого славного экипажа этим же Указом награждены орденами "**За заслуги перед Отечеством II степени**".

Англичане из "Королевского Крейсерского яхт-клуба" своими наградами не разбрасываются. Награждение яхтсменов в России случай вообще беспрецедентный. Даже российские СМИ в этот раз обратили внимание, что экипаж "**Апостола Андрея**" установил сразу **три мировых рекорда**:



Впервые осуществлено кругосветное плавание в меридиональном направлении.

Впервые маршрут кругосветки проложен через все океаны, включая Северный Ледовитый.
Впервые осуществлено сквозное плавание парусной яхты по трассе Северного морского пути.

Это путешествие было признано "Королевским крейсерским клубом" Великобритании "самым выдающимся достижением в мировом яхтинге в 1999 году".

Николай Литау родился в 1955 году вдали от моря на севере Казахстана. К занятию парусом приобщился в возрасте 32 лет в московском яхт-клубе "Буревестник". Диплом яхтенного капитана получил в 1992 году, перед тем как присоединиться к экипажу английской яхты "Wild Goose".

Вдохновленные развалом СССР и поддержкой известного журнала "Национальная География" молодой англичанин Майлз Кларк на 55-летней семейной яхте затеял опасное путешествие по внутренним водным путям России, больше известным на Западе как "запретные воды". Каким образом иностранцам в то время удалось получить разрешение российских спецслужб, история умалчивает. Название 35-футового классического иола (превращенного на время хождения по рекам в шлюп) переводится как "Дикий гусь". Вспоминая мысль классика о том, что "не всякая птица долетит до середины Днепра..." можно признать абсолютно правильным решение о дополнении иностранного экипажа российскими яхтсменами в качестве проводников. Николай Литау стал одним из них и провел экспедицию по участку пути от Беломорска до Нижнего Новгорода.

За пять месяцев был пройден 2000-мильный маршрут - от Белого моря к Черному (по Беломорканалу, через Онежское озеро, вниз по Волге и с выходом через Дон). Майлз Кларк и американский фотокорреспондент "Национальной Географии" Джим Блэр, собрали подробнейший материал о беспрецедентном путешествии. Увы, Майлз Кларк, начав писать книгу о походе, вскоре умирает в возрасте 32 лет. Однако "Путешествие на яхте вокруг России" было все же завершено его отцом Уоллесом Кларком на основе дневников сына. Мы с интересом прочли эту уникальную книгу о первом проходе иностранной яхты по рекам и каналам России, который еще в 1991 году членам "Королевского круизного клуба" было невозможно даже себе представить.

Пробивал визы старший брат Майлза - Брюс Кларк, московский корреспондент газеты "The Times". Но даже он не представлял, какие сюрпризы поджидают английских яхтсменов в их экстремальном плавании. "Говорит ли Ельцин на английском?" - наивно интересовался капитан "Дикого Гуся" у старшего брата. "Да он с трудом изъясняется на русском!" - был ответ специалиста по России. Риски братьями были просчитаны. Наименьшая опасность на пути следования - начало гражданской войны. Наибольшая - потеря бумаги с разрешением КГБ. Для общения с аборигенами был составлен словарь из 30 самых необходимых слов, таких как: Burlaki, Ostrog, Isba, Raketa. Приключения смешанного англо-российского экипажа описаны довольно подробно, доброжелательно и с хорошим чувством юмора. Конечно, не остались незамеченными неустроенность причалов, загрязнение рек, отсутствие инфраструктуры вдоль берегов и засилье бюрократии. Англичане честно признаются, что не обнаружили на Волге бурлаков, хотя похоже, это их удивило, так как все остальные слова из "разговорника"годились.



Николай Литау на Беломорканале учит англичан пользоваться экстремальными причалами.



"Апостол Андрей" в ледовом плену. Вся надежда на помощь ледокола.



Яхты "Апостол Андрей" и "Нуаж" встретились в северных широтах.



Приключения иностранцев в России тема неисчерпаемая, но для нас наибольший интерес представляют мнение англичан о российских яхтсменах. Ровно месяц провел **Николай Литау** на борту "Дикого Гуся" в качестве помощника капитана. Майлз Кларк запишет о нем в своем дневнике: ...Опытный рулевой из Москвы, 38 лет. Любезный, способный и энергичный, хороший инженер и отличный помощник. ...Родился в Казахстане, куда его родители немецкого происхождения были высланы Сталиным. ...Среди русских выделяется как образец вежливости и здравого смысла, с явно различимым огоньком в глазах.

Британский яхтсмен отмечает самообладание своего российского коллеги, которое тот потерял лишь однажды. Как-то раз **Джим Блэр** возмутился. Мол, во всем мире бутылки с русской водкой снабжены завинчивающейся пробкой, а вот в самой России применяют диковинную наплежку, который раз открыв, уже не закроешь. Вот тут его ждала гневная отповедь **Николая Литау**: "вы сначала научитесь русскую водку пить, а потом уже открывайте бутылку". Впрочем, **Майлз Кларк** тут же подчеркивает, что именно виски и водка помогли им наладить интернациональную дружбу в экипаже, который ежедневно оказывался в стрессовые ситуации.

Материалов о двух, беспримерных для российского яхтинга полярных экспедициях (первая в 1996-1999 и вторая в 2001-2003 годах) опубликовано достаточно много. Они свидетельствуют, что экипаж "**Апостола Андрея**" пользовался поддержкой многочисленных спонсоров, военно-морского флота России и даже Русской Православной Церкви. Капитан яхты, **Николай Литау** в своих дневниках неоднократно и с присущим ему тонким чувством юмора отмечает многочисленных добровольных "**иностранных спонсоров**", без помощи которых его экипажу было бы туго. Другими словами, им тоже приходилось принимать *подавание*. В первое кругосветное путешествие под девизом "вокруг света по четырем океанам" экипаж из шести человек отправился, имея в судовой кассе 500 долларов! Нет, не все так просто в российском **экстремальном яхтинге**. Если кто-то подумает, что в такую сложную и ответственную экспедицию спонсоры отправили яхту, оснащенную по последнему слову техники, то он глубоко ошибается.

Конечно, "**Апостол Андрей**" несколько отличается от обычных яхт по конструкции. Но это только по большому счету. Стальной 16-метровый бермудский кэч, специально сконструирован и построен для плавания в полярных морях. Корпус сварен из стальных листов, имеет обводы шарпи (угловые). В его конструкции нет привычных шпангоутов. Прочность и жесткость обеспечиваются за счет увеличенной толщины стальной обшивки (20 мм на днище) и жесткости переборок. Две мачты - грот (19 м) и бизань (14 м) - несут 130 квадратных метров парусов. Вспомогательный двигатель имеет мощность 74 лошадиные силы. Водоизмещение 22 тонны, что в два раза больше, чем для яхт таких же размерений обычной конструкции. В яхте девять спальных мест, камбуз, душ, два гальюна, танки для топлива и пресной воды. "**Апостол Андрей**" оснащен современными средствами навигации, радио- и телефонной связи. А теперь внимание: построена яхта в 1996 году в Твери на... **вагоноремонтном заводе**.

Вот где он начинается - **российский экстремальный яхтинг** - не в море, а на вагоноремонтном заводе. Любопытное во многих отношениях мнение по поводу начала первой экспедиции "**Апостола Андрея**" высказала **Государственная Яхтенная Инспекция ГКФТ России** (в 1998 году):

"В настоящее время известно следующее. По инициативе клуба "**Приключение**" в 1993 г. некто **В.Конюхов**, которого вестник "**Яхтинг в России**" аттестует как яхтенного конструктора, спроектировал яхту, имеющую двухмачтовое вооружение кэч";

"Регистр надеется, что **Тверской вагоноремонтный завод**, приступая к изготовлению корпуса яхты, имел соответствующий сертификат на сварные судостроительные работы, обеспеченные соответствующим оборудованием и квалификацией исполнителей этих работ";

"Остается только сожалеть о том, что г-н **В.Конюхов**, разработавший проект яхты "**Апостол Андрей**", взял на себя большую ответственность, не сочтя необходимым пройти независимую экспертизу проверки. Времени для этого с 1993 г. по 1996 г. было более чем достаточно";

SAILING ROUND RUSSIA

The Story of Miles Clark's Unique Voyage

Compiled and Edited by his father
WALLACE CLARK

Wallace Clark

With a Foreword by
LIBBY PURVES

О первом экстремальном путешествии на яхте "вокруг России" в 1992 году написана увлекательная книга на английском языке.

"В Российской Федерации нет ни одного учебного заведения, которое выпускало или выпускает специалистов, имеющих диплом яхтенного конструктора. Таких учебных заведений просто не существует";

"Можно только сожалеть о том, что капитан Литау пренебрег правилами хорошей морской практики, проявив абсолютное доверие проекту яхты и качеству ее постройки";

"Если приходится в условиях жестокого непрерывного встречного шторма ликвидировать водотечности люков, иллюминаторов, клюзов, ремонтировать вырванные из палубы погоны, заменять лопнувшие тросы стоячего такелажа, то, значит, конструкция этих узлов непригодна для эксплуатации в условиях неограниченного плавания, а также, что необходимые прочностные расчеты крепления погонов, тросов стоячего такелажа и т. д. выполнены некачественно, или вообще не проводились".

И самое главное, что волнует чиновников:

"Кто разрешил яхте, не имеющей государственной регистрации, не имеющей судовых документов, устанавливающих район плавания в соответствии с техническим состоянием судна и квалификацией экипажа, выйти в плавание класса МН - "неограниченное плавание" и несение государственного флага Российской Федерации?"

Бесспорно, что в яхтенной инспекции России работают специалисты. Осмелюсь только предположить, что среди них ни одного яхтсмана нет. В любом случае возникают закономерные вопросы:

1. Какое учебное заведение РФ готовит специалистов яхтенной инспекции?

2. Если в России нет конструкторов яхт, то откуда все же берутся яхты, контролируемые инспекцией - неужели все ввозятся из-за границы?

У российских моряков есть такая поговорка: *"Чем дальше от моря, тем длиннее ленточки на бескозырках"*. Если бы чиновники от яхтинга тогда знали, что капитан Литау завершит все свои подвиги успешно, они бы не спешили обвинять его в пренебрежении правилами хорошей морской практики. Победителей, как известно, не судят. И все же не в инспекции придумали поговорку о том, что: *"сапоги должен тачать сапожник, а пироги печь - пирожник"*. В результате недоработок конструктора яхта родилась с излишним весом почти вдвое больше расчетного. Ватерлиния ушла в воду на 15 сантиметров и корма зарылась транцем в воду. Качество постройки оставляло желать лучшего, но что вы хотите от вагоностроительного завода?

Вот как вспоминает свое второе экстремальное плавание сам Николай Литау:

"...каждый раз поминаю недобрый словом того, кому пришла мысль выбрать такое вооружение для нашей лодки";

"...среди ночи мы остались без управления: выскочила ось на одном из роликов штуртроса";

"...заклинило один из стаксель-фалов: застарелая болячка - блоки сконструированы неудачно и время от времени трос попадает между шкивами. Чтобы вернуть фал в рабочее состояние нужно подниматься на мачту, в океане сделать это непросто, иногда невозможно";

"...К тому же отказал брашпиль, и мы целый день занимались его ремонтом. Морская вода попала в разъемы...";

"...Включил освещение палубы, и стаксель обнаружился в воде за бортом. Стало ясно, что фал это уже следствие, главная неприятность: отдался правый штаг. Отлавились!";

"...Завершая вторую кругосветку, мы так и не встретили яхты с лавировочными качествами хуже, чем у нашей. Спасибо, "конструкторскому гению" Валерия Конюхова";

"...помогая топливному насосу, выпили солярки больше, чем экипаж "Апостола Андрея" водки за всю кругосветку";

И это после ремонта и модернизации яхты на Кронштадском морском заводе *"с исправлением некоторых конструктивных просчетов"*. Кроме того, в столь рискованное плавание "Апостол Андрей" уходит с *"уставшим такелажем и изношенными парусами"*. В результате сразу же после выхода в море капитан запишет в вахтенный журнал знакомые до слез каждому российскому яхтсмену слова:

"Старенькая генуя не выдерживает и на очередном повороте подшивка задней шкаторины отлетает. Меняем стаксель. Крутая волна больше метра захлестывает палубу. В яхте появилась вода, которую приходится постоянно откачивать. Выяснилось, что течет из цепного ящика. Другая неприятность - запах солярки, которая, видимо, выплескивается из залитых под завязку танков".

Однако есть и прогресс в российском яхтинге. В первой экспедиции апостоловцы были одеты кто во что горазд, вплоть до солдатских телогреек, и больше были похожи на бригаду водопроводчиков, чем на яхтсменов. Во второй экспедиции положение улучшилось:



"новые непромоканцы позволяют прийти с вахты сухими, а печка, подаренная к арктическому переходу нашими питерскими друзьями, делает проживание внутри яхты гораздо более комфортным, чем это было во льдах Антарктиды".

Отрадно и то, что пираты всех морей (видимо, узнав о покровительстве ВМФ России над экипажем "Апостола Андрея") дружно попрятались, кто куда мог, и не показывались на пути яхты-ледокола. Надо отдать должное феноменальному уменью Николаю Литау находить правильные рычаги и болевые точки в тренированном теле российской бюрократической машины. Даже представить трудно форменные чудеса, которые происходят почти в любом порту захода: "На причале нас уже ждали представитель Минтранса и российский консул. Они помогли решить формальности с префектурой и таможней". Или вот еще: "На призыв администрации Камчатской области откликнулось полтора десятка организаций и предприятий, они обеспечили нас всем необходимым: топливом, газом, продовольствием, пресной водой, застраховали наши жизни". Хорошо яхтсменам на Камчатке с такой заботой администрации!

Можно было бы вообразить, что все дело в правильном названии - Святой Апостол Андрей считается покровителем России. Однако это обстоятельство все же не помешало питерским ворришкам стянуть с "Апостола Андрея" только что подаренное спонсорами динги за два дня до отхода: "Ничего святого нет у воров!". Зато всякого рода инспекторам с таким капитаном как Литау просто беда. Вот, к примеру, к северу от Командорских островов вздумали российские пограничники устроить досмотр "Апостола Андрея", так себе дорожке вышло:

"...в 8 утра по УКВ нас вызвало российское патрульное судно, потребовало лечь в дрейф и приготовиться к досмотру. Чертыхаясь, мы убрали паруса, приготовились принять инспекторов. Думаю, ими двигало любопытство и желание посмотреть яхту, нечастую гостью в этих водах. Это их и подвело. После знакомства, не откладывая надолго, инспекторам было объявлено, что мы хотели бы получить с них бочку солярки. Они слегка опешили, так как, по-видимому, обычно было наоборот. В поддержку своих слов я предъявил поручение правительства министерствам и ведомствам об оказании содействия нашей экспедиции. Федеральная пограничная служба занимала в перечне достойное место. Через час мы стали обладателями вождеденной солярки, подарили пограничникам фильм о нашей первой кругосветке и разошлись в туман, пожелав друг другу семь футов".

"Старый фокус яхтсменов СНГ с паспортами моряков в большинстве стран уже раскусили. Дело в том, что замечательный во всех отношениях документ (Seaman's Book) выдается морякам всего мира, работающих по найму на торговом флоте и лишает их радости оформления въездных виз во все государства мира (кроме США).

Каждая страна устанавливала свою форму для этого документа. В цивилизованных странах "симэнсбук" представляет собой комбинацию диплома и трудовой книжки, который выдается на всю жизнь, а паспорта у иностранных моряков имеются отдельно. В симэнсбуке содержатся записи обо всех рабочих местах за все время работы моряка: с указанием должности, названия и типа судна, его владельца и флага, мощности, даты и места посадки и высадки, а также замечания по работе на борту. В начале симэнсбука фиксируется первоначальная квалификация моряка и ее совершенствование. То есть:

Дата	Матрос	Название курсов	№ диплома
Дата	Помощник капитана	Название колледжа	№ диплома
Дата	Капитан	Название академии	№ диплома

Вскоре ожидается появление международной конвенции по введению "Seaman's Book" единого образца. Профессиональные яхтсмены обязаны иметь такие документы, а вот яхтсмены-любители в эту категорию никак не попадают. Они и раньше не попадали, да кто в такие мелочи вдавался. Но, после известных событий 11 сентября 2001 года, требования к пересечению границ резко ужесточились.

В Советском Союзе "паспорт моряка" совсем не был похож на "Seaman's Book" и сочетал в себе две главные функции. Он подменял собой заграничный паспорт гражданина СССР, а главное: не давал его обладателю возможности покинуть борт судна и остаться в зарубежном порту. В нем кроме фотографии, фамилии и имени владельца не было никаких сведений, кроме описания внешности: рост, цвет глаз и особые приметы. По существу это был международный волчий билет.

Россию, как великое государство, цивилизованные страны приняли в "восьмерку". Но вот граждане России предусмотрительно оставили за "шангенским занавесом". Только одно это обстоятельство способно уже превратить любое дальнейшее плавание российских яхтсменов в экстремальное. Хорошо еще, что большинство морских держав (к примеру, Великобритания и Франция) относится к яхтсменам снисходительно. По их обширным морским владениям, разбросанным по всему Мировому океану, на яхте можно передвигаться с минимальными формальностями. А вот в США подход всегда был особый. Вот как это выглядело для экипажа россиян на Гавайских островах:

"...4 мая, в полдень по времени штата Гавайи, "Апостол Андрей" ошвартовался в гавани Ала-Ваи, расположенной в центральной части Гонолулу. Оставив яхту у гостевого причала, капитан со старпомом направили свои стопы в офис гавани - решать вопросы стоянки и паспортного контроля. Оба вопроса оказались непростыми. Первый из-за переполненной гавани, второй из-за паспорта моряка и отсутствия штатовской визы.

С нашей натурализацией дело оказалось сложнее. Иммиграционный инспектор объяснил, что по американским законам нам, невзирая на паспорт моряка, все равно нужны визы, а пока мы не можем сойти с борта яхты, и все вопросы (снабжение, ремонт) за нас должен решать местный агент. Его мы не имеем, а сидеть взаперти на яхте - нас это не устраивало.

После консультаций со своим руководством инспектор сказал, что нам могут выдать разрешение на сход на берег, но стоит это будет 195 долларов с человека. Как Вы понимаете, такой вариант нас не устраивал еще больше. В конце концов, было найдено решение, которое мне не до конца понятно, что-то вроде гуманитарного гранта от штата Гавайи и в итоге виза на месячное пребывание".

Такой хэппи-энд оказался возможным лишь благодаря вмешательству командора местного яхт-клуба, который извинился перед российскими коллегами за родную американскую бюрократию.

Пройдя через все океаны нашей планеты экипаж "Апостола Андрея" не мог не заметить, что даже самые отдаленные места Мирового океана полны яхт и яхтсменов. Вот наблюдения капитана Литау:

"Остров Нуку Хива гористый, изрезанный бухтами и каньонами и очень живописен. Бухта Таохоаэ - одна из самых удобных в Полинезии. Очень проста для захода, в отличие от сложных извилистых фарватеров на атоллах. Количество одновременно стоящих на якоре яхт переваливает за два десятка, в день приходит и уходит три-четыре яхты. Выделялся вошедший после нас 80-ти футовый гоночный шлюп под английским флагом. Наша двадцатиметровая грот-мачта, бывшая до этого самой высокой на рейде, едва достигала середины его мачты. Очень общительным оказался один из двух швейцарцев. Забавно видеть яхты из этой "морской" державы на другом конце земли. Много американцев. И только российский флаг реял в гордом одиночестве".

Вот и выходит, что Россия страна бесспорно великая, но граждане ее не обладают нужной степенью свободы даже по сравнению со странами третьего мира. Справедливости ради следует отметить, что не только зарубежные чиновники ставили препоны на пути отважных российских мореплавателей. В конце июня 1998 года "Апостол Андрей" вышел из Петропавловска на заключительный этап перехода в Арктику. Дойдя за две плановые недели до бухты Провидения на Чукотке, потеряли три недели, ожидая "добро" из Москвы на начало арктического плавания. График маршрута был скомкан, и правильное время для выхода было упущено.

Российские яхтсмены до сих пор большая редкость в мире. Прорвавшись с помощью российского посла через границу Бразилии, экипаж "Апостола Андрея" общался с членами престижного яхт-клуба Рио-де-Жанейро. Им хорошо известны только два российских яхтсмена. Это наш пенсионер Евгений Гвоздев и Тимир Пинегин, который в 1960 году для СССР завоевал первую олимпийскую парусную золотую медаль в классе "Звездный" (в Бразилии этот класс популярен до сих пор и является одним из наиболее массовых).

Ровно 13 месяцев понадобилось экипажу "Апостола Андрея" чтобы, оставив за кормой 27 тысяч морских миль, обогнуть Западное полушарие и первой из российских яхт пройти по морской трассе вдоль берегов Аляски и проливами Канадского Арктического архипелага (Северо-Западный проход). Кроме того, "Апостол Андрей" стал первым в мире судном, которое в одном кругосветном плавании пересекло Южный и Северный полярные круги.

Однако в своем командном героизме экипаж капитана Литау не одинок. К примеру, в навигацию 2002 года одновременно с "Апостолом Андреем" сквозные плавания в Арктике совершили еще четыре яхты. Главным достижением, безусловно, является плавание по Северо-Западно-



му проходу первого женского экипажа: французская яхта "Нуаж" (скипер *Мишель Демай*). На российском севере улучшить достижение "Апостола Андрея" - пройти Севморпуть за одну навигацию - удалось сразу двум яхтам: французской - "Вагабонд" (скипер *Эрик Бросьер*) и германской - "Дагмар Ааен" (скипер *Арвед Фукс*). Эти две яхты и "Апостол Андрей" в 2002 году стали троицей, которая завершила своеобразную "кругосветку" по периметру Северного Ледовитого океана.

Открыл Северо-Западный морской путь в 1903-1906 годах норвежец *Амундсен*. С тех пор только 17 парусников прошли этим путем. Обычно зимой лед может покрывать всю поверхность океана, а в конце лета его площадь сокращается примерно вдвое. Однако в связи с глобальным потеплением климата с каждым годом воды северных широт летом становятся все доступнее для плавания. В 2002 году главный диспетчер штаба морских операций написал капитану *Литау*:

"Льда в восточной Арктике в прибрежной части практически не осталось. От наводнений, смерчей и катаклизмов в этом году лучше всего укрываться в Арктике!"

И все же яхтсменам, зашедшим в такие широты, не позавидуешь в любом случае. В этих широтах разница между *географическим* и *магнитным* полюсами Земли настолько существенна, что магнитное склонение достигает 70°. К тому же влияние магнитных бурь добавляет неточность еще в пределах 15-20°. Но самая главная проблема - холод.

Стальной 42-футовый тендер "Нуаж" под французским флагом добрался до широты 74°20' одновременно с "Апостолом Андреем". Экипаж яхты "Нуаж" состоял из опытных яхтсменок-любителей. Шкипер *Мишель Демай* (журналист телевидения) и ее 30-летняя дочь *Сабрина Тьерри* (астрофизик) имеют за кормой 80 тысяч миль совместного плавания в водах Атлантики и Тихого океана. Они были по счету пятнадцатым экипажем, прошедшим Северо-Западным путем под парусами (3500 миль за две навигации), но первым *полностью женским*. Смелые женщины с ужасом вспоминают пронизывающий холод Арктики. От предложенной нашими джентльменами помощи яхтсменки категорически отказались, поскольку по условию их спонсоров (известной во Франции сыроваренной компании) они должны пройти маршрут только своими силами, чисто женским экипажем.

Являясь *корыстными авантюристками*, француженки в своих воспоминаниях встречу "Нуаж" с "Апостолом Андреем" используют как выгодное для себя сравнение - на гораздо большей яхте по одному с ними маршруту шли шестеро сильных мужчин. Вот оно, женское коварство!

Как бы там ни было, и тех, и других пришлось выводить из ледового плена самому крупному канадскому ледоколу. Его капитан *Стюарт* тоже яхтсмен и владелец стального кэча, однако, по Арктике ходит на ледоколе, а яхту использует в более благоприятном климате и по прямому назначению - для отдыха и спорта.

Но что эти капитаны канадских ледоколов смыслят в удовольствии от экстремального хождения во льдах на яхте, построенной на вагоноремонтном заводе? Наши земляки уже 14 сентября 2004 года отчалили в новое кругосветное путешествие, в этот раз антарктическое. В пути их поджидали все те же проблемы что уже стало похожим на *де жа вю*. Рвутся шкоты, бакштаги, штуртросы и что самое неприятное - посреди океана отваливается перо руля. О желании поставить очередной рекорд для парусных яхт - пересечь параллель 70° южной широты можно забыть. Через полгода путешествия *Николай Литау* запишет в своем капитанском дневнике: **"...сделано поддела, болтаемся по воле ветра как... Но, к какому-нибудь берегу, да прибьет, и руль починим. А что дальше?.."**

У читателя может возникнуть закономерный вопрос: для чего нужны экипажу *Николая Литау* подобные подвиги? Спонсоры, судя по всему, наших отважных земляков не слишком балуют, яхта у них комфортом и надежностью не отличается, маршруты экспедиций выбираются аномально сложными, но без признаков парусного спорта. Ответ мы нашли в гимне экипажа "Апостола Андрея":

**...Зачем все это нужно нам - ответить не сумеем,
И вновь качает океан "Апостола Андрея"...**

Итогом полугодичных странствий "Апостола Андрея" и его экипажа стало подтверждение той общеизвестной истины, что наш мир тесен. Если бы мы не следили за прохождением маршрута внимательно, то могли бы воспринять сообщение о прибытии "Апостола Андрея" в порт Веллингтон, как очередной розыгрыш. Тем более что на сайте Николая Литау эта новость датирована первым апреля 2005 года. Управляемый с помощью аварийного руля (использовали сочетание двери каюты и спинакер-гика) "Апостол Андрей" почти месяц преодолевал 2253 мили, отделявших его от Новой Зеландии. Ну, как тут не проведать знаменитых смельчаков? После короткого телефонного общения с Николаем Литау Александр Киричук был делегирован на-

шим авторским коллективом в столицу, которая одновременно является самым ветреным портом мира. В результате мы смогли добавить в эту главу репортаж с места исторического события.

Официальную столицу "страны парусов" (Веллингтон) и ее яхтенный центр, коим является Окленд, разделяют 700 километров. Дороги Новой Зеландии замечательные и подобные расстояния за рулем преодолевается легко. Вечером 21 апреля 2005 года, мы с Александром Саморуковым составившим мне компанию, прибыли в "Чаферс марину". Черный корпус "Апостола Андрея" терялся в наступающих сумерках, но мы сразу же заметили развевающийся на ветру российский флаг. Острые яхтенные впечатления ждали нас с первого шага.

"Обувь можете не снимать" - ошарашил встречавший нас матрос Анатолий Семенов (он же питерский художник).

"Вы когда-нибудь пользовались услугами железной дороги?" - подключился к разговору вынырнувший из люка капитан Литау - "Наша яхта похожа на железнодорожный вагон, а по вагону ходят в обуви".

Далее последовал ритуал официального знакомства и обмена сувенирами, подтверждающий дружественные намерения сторон. Поскольку не совсем было понятно, кто у кого в гостях (то ли мы - гости экипажа, то ли экипаж - гости Новой Зеландии) дальнейшее общение в этот вечер было перенесено на нейтральную территорию. Ближайший пивной ресторан на набережной, устроил всех. К моменту нашего визита половина экипажа "Апостола Андрея" отбыла на родину. Ремонтными работами и подготовкой яхты к последующему переходу занимались оставшиеся втроем Николай Литау, Андрей Балымов (26-летний яхтсмен с 20-летним стажем, чемпион России 1992 года) и упомянутый ранее Анатолий Семенов. Естественно, разговор пошел о яхтах, путешествиях, общих знакомых и, конечно же, о российском яхтинге.

Я не стал скрывать, что участвую в создании данной книги, и попросил Николая Литау уточнить некоторые детали его яхтенной биографии, а также истории появления на свет столь необычной яхты. Опуская излишние для читателя подробности, остановлюсь на главном. Конструкция яхты не соответствует ее предназначению настолько, что имя конструктора экипаж вслух не произносит (с целью экономии нервов и ненормативной лексики). Досконально обследовав яхту на следующий день, мы в этом убедились однозначно. Здесь можно согласиться с ранее изложенным мнением Государственной Яхтенной Инспекции России. К слову, судовой билет ""Апостола Андрея" выдан для яхты прибрежного плавания с удалением от берега не более пяти миль! Впрочем, даже если следовать этому требованию, хождение на такой яхте не может быть комфортным ни при каких погодных условиях.

К примеру, включение дизеля, не имеющего звукоизоляции, превращает пребывание внутри яхты в пытку известную под названием "музыкальная шкатулка". В свежую погоду, сквозь палубу течет вода в мыслимых и немыслимых местах, обеспечивая постоянную сырость внутри корпуса. Обогревателей толковых нет - есть печка на дизтопливе, которая создает, не столько тепло, сколько чад и копоть. Несмотря на все старания экипажа, интерьеры яхты напоминают кочегарку. Емких холодильников для хранения провизии нет. Впрочем, при плавании у полюса это не столь важно, поскольку вся яхта превращается в холодильник с температурой не выше +8°C. Хуже, что нет достаточного объема топливных танков. Приходится возить бочки с соляной на палубе. Протечки топлива создают невыносимую атмосферу, особенно при хождении с задраенными люками. Короче говоря, длительное пребывание на борту "Апостола Андрея" можно описать одним словом - кошмар. Более подробные детали читатель может узнать из опубликованных дневников Николая Литау или на его персональном сайте в Интернете.

Положительные эмоции вызвало наличие надежных импортных лебедок на палубе и, как ни странно, качественных канатов российского происхождения. Но настоящее удовольствие было получено при детальном знакомстве с навигационным обеспечением яхты. Причем, главная составляющая продублирована. Две конкурирующие между собой российские фирмы предоставили Николаю Литау свои современные компьютерные системы с комплектами электрон-



Историческая встреча на борту "Апостола Андрея" в Веллингтоне состоялась 21 апреля 2005 года.



Штурманский стол и навигационные приборы для Николая Литау на "Апостоле Андрее" - самая ценная часть этой яхты.

ных морских карт перекрывающих всю поверхность земного шара. И обе работают отлично. Но что особо интересно, российские компании выпускают карты на... английском языке! Жаль только, что на все это бесценное для капитана оборудование постоянно затекает сверху морская вода, и приходится работать за штурманским столом, укрываясь целлофаном.

Появление столь необычной яхты, да еще под флагом России у берегов Новой Зеландии привлекло интерес яхтенной общественности. Главный яхтенный журнал "BOATING New Zealand" удостоил "Апостола Андрея" обширной статьей, где подробно описаны (и показаны на фотографиях) действия экипажа, которые вполне соответствовали понятиям хорошей морской практики. Особо подчеркнут тот факт, что Николай Литау в экстремальных мореходных условиях, вдали от портов укрытия при сложной аварии остался спокоен и обошелся без посторонней помощи. Кевин Кадби - корреспондент, написавший эту статью, настолько проникся уважением к российским яхтсменам-экстремалам, что вызвался принять участие в переходе на Владивосток. Но, еще не выйдя в море, он уже приобщился к экстремальностям российского яхтинга. Даже при ощутимой поддержке посольства России в Новой Зеландии оформление его визы оказалось проблемой. Вот если бы он был турист или бизнесмен, на крайний случай - жених, тогда накатанный процесс занял бы две недели. А вот категория "иностраннный яхтсмен в составе российского экипажа" заводит наших дипломатов в бюрократический тупик.

Прощались с Николаем Литау и его стойким экипажем мы за обедом в уютном ресторане Королевского яхт-клуба порта Николсон, который базируется в той же "Чаферс марине". Уделив некоторое внимание несложной статистике, мы пришли к общему выводу, что за одним столом в Южном полушарии находится три русскоговорящих яхтенных капитана, в том числе два русскоязычных яхтенных писателя. Писатели тут же приняли решение вступить в творческий союз, а капитаны учредили "Клуб русскоязычных капитанов Южного полушария". Время покажет, насколько серьезной была эта шутка.



На память о встрече с экипажем Николая Литау осталась книга о второй кругосветке "Апостола Андрея".

В **одиночном экстремальном яхтинге** прославить российский флаг удалось пока что только **Виктору Языкову**. Первая половина жизненного пути **Виктора Языкова** вполне соответствует образу среднего российского яхтсмена. Родился (в 1948 году) в небольшом городишке Лазаревское, которое вскоре стало одним из районов Сочи. Служба в десантных войсках - мореходное училище в Находке - работа на сейнерах дальневосточной флотилии. Однако детские мечты вскоре перерастают в дело всей жизни - яхтинг. Вот и ушел он с рыбацкого флота на берег: устроился на штатную должность в яхт-клубе порта Находка. Здесь уже получалось строить яхты и ходить на них в море, иногда аж до Японии. Завел семью, и потянуло в родные края. Вот с этого момента и начинается его путь в **экстремальный яхтинг**.

В отличие от всех остальных участников подобных регат, он единственный, кто выступает на **самодельных** яхтах. Но это не от хорошей жизни, а все от той же российской нищеты. Яхты его конкурентов для таких соревнований проектируются лучшими дизайнерами и строятся на ведущих верфях мира с учетом самых последних достижений науки и техники. Стоят они не один миллион долларов. Несмотря на это, далеко не все из них доходят до финиша. Сама по себе идея борьбы с такими соперниками дерзкая авантюра. Представьте себе космонавта, отправляющегося в космос на самодельном космическом корабле. Однако взглянем на достижения **Виктора Языкова**.

Выступая на самопальных яхтах, он показывает стабильно высокие результаты. Нет, первых мест он в экстремальных регатах не занимал. Но важно, что **всегда** приходил к финишу (и

далеко не последним). Знатоки яхтинга быстро оценили его необычайное самообладание и сверхъестественную жизнестойкость. Его яхта движется по дистанции с максимальной скоростью, не взирая ни на какие обстоятельства. Его самоделки, из соображений вынужденной экономии имеют минимально допустимый для таких регат размер, что изначально сводит к нулю шансы **Языкова** на победу. С его яхтами то и дело происходят какие-то технические неприятности, но это как раз понятно - даже фирменные лодки в таких экстремальных условиях не выдерживают нагрузок и разлетаются на части. Непонятно, как ему *всегда* удается дойти до финиша.

И все-таки **Виктор Языков** всякий раз удивляет любителей яхтинга своим поведением в экстремальных ситуациях. Самый выдающийся его подвиг, о котором не могут забыть до сих пор - операция на локте, которую он сам провел в 1998 году во время первого этапа кругосветной гонки одиночек *"Around Alone"*. В этот раз с самого начала все у него шло вкривь и вкось. На старт он опоздал на пять суток и его "Ветер перемен" бросился догонять лидеров, которые в это время ушли вперед больше чем на 800 миль. В первую же ночь после старта он ошпарился кипятком, на следующий день поломал зуб. Пять суток боролся со встречным штормом, все больше отставая от лидеров. При этом лопнула ванта, и пришлось в шторм лезть на мачту. А когда погода поправилась, он взялся, наконец, приготовить себе горячий супчик, но на пользу он ему не пошел. Впопыхах **Виктор** перепутал пакетики и вместо специй приправил суп порошком антиоксиданта, чем полностью вывел себя из строя на двое суток. Однако это было только началом испытаний на прочность.

Организаторы гонки установили на каждой яхте по видеокамере и благодаря этому весь мир смог увидеть уникальное явление: яхтсмен, в гонке не снижая скорости своей яхты, глядя в зеркало, скальпелем из судовой аптечки вскрывает абсцесс на локте, после чего начинает буквально истекать кровью. Этот документальный фильм ужасов теперь можно купить в любом приличном яхтенном магазине, как пособие по выживанию в море. А тогда его в прямом эфире смотрела вся Америка. За эти "операционные" сутки *"Ветер перемен"* поставил **рекорд гонки: 239 миль!** **Виктор** стал героем выпусков мировых средств массовой информации. Этой истории отводилось лучшее время ведущих телеканалов и газет. В США на несколько дней российский шкипер потеснил по упоминаниям в прессе даже самую Монику Левински. В России же кроме радиостанции "Эхо Москвы" никто этого происшествия даже не заметил. А ведь для создания положительного имиджа России **Виктор Языков** сделал за месяц больше, чем все наши политики вместе взятые.

За шесть лет до этого (7 июня 1992 года), благодаря **Языкову**, впервые в истории яхтинга флаг России появился на старте гонки одиночек через Атлантику. Деревянная *"Лагуна"* - лодка **Виктора Языкова**, построенная за шесть лет в сочинском огороде, была самой маленькой из 87 яхт участвовавших в этой экстремальной гонке. Рация у нашего самоделкина вышла из строя буквально на следующий день, и поэтому **Виктор** не знал, что 25 суток он шел впереди всех. Однако незадолго до финиша **Языков** получил удар гиком по голове и на какое-то время потерял ориентацию в пространстве. Все же финишировал он четвертым, 4 июля, в великий праздник американцев День независимости. Был волнующий финиш с толпами болельщиков, репортерами и интервью. По такому случаю с Капитолия сняли национальный флаг и вручили его **Виктору**



Яхта Виктора Языкова, расписанная именами и названиями его многочисленных спонсоров, на старте очередного этапа кругосветной одиночной гонки (Новая Зеландия, 1999 год.).



Внутри экстремальных яхт ничто не напоминает о комфорте. Современная техника, которой эти яхты буквально напичканы часто подобных условий не выдерживает. Яхтсмены-экстремалы бывают крепче железа. На фото Виктор Языков у штурманского стола яхты "Ветер Перемен" готовится к старту.



Яхтсмен-экстремал-одиночка Виктор Языков верит в судьбу, море и яхтенное братство.



Виктор Языков и его супруга Людмила в окружении своей новозеландской группы поддержки

званием, заработанным им еще в СССР: *"участник ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС"*.

Возвращаясь к его высшему достижению - *третьему месту* в восьмимесячной гонке одиночек вокруг света 1998-1999 года, следует отметить, что не так уж много желающих было истязать себя на подобной дистанции. Стартовало всего лишь 16 участников, но до финиша сумели добраться только девять. Даже самые лучшие 60-футовые лодки терпели крушение. Иногда не выдерживали нервы отдельных шкиперов, и они отказывались продолжать борьбу. Поэтому, чтобы по достоинству оценить достижения **Виктора Языкова**, необходимо еще раз вспомнить, что *"Ветер перемен"* он строил в кустарных условиях и своими руками, при полном отсутствии денег. Более того, даже то оборудование, что присылали ему в Сочи зарубежные яхтсмены, разворовывалось еще на таможне. Вероятно это отечественное изобретение - *экстремальный яхтинг на берегу*, иначе не объяснить, почему прошедший через все пять океанов вокруг света в одиночку **Языков** на вопрос *"какой этап гонки показался ему самым сложным"* на полном серьезе отвечал: *"До старта..."*.



Яхтенный капитан Александр Саморуков на яхте Виктора Языкова в Окленде.

Языкову, а жители Ньюпорта присвоили ему звание *почетного гражданина города*. Это был триумф! Журнал *"Yachting Monthly"* в июне 1992 года по этому поводу отметил:

"В гоночном флоте, пересекашем Атлантику, самой замечательной яхтой была, вероятно, не какая-нибудь "принцесса" из мира западной супер-технологии, а небольшая деревянная "Лагуна", построенная руками русского шкипера Виктора Языкова".

На следующий день американские иммиграционные власти арестовали российского героя за *нарушение визового режима*. Потребовалось вмешательство Президента США, чтобы выволочь *"почетного гражданина"* из тюрьмы. Полезно вспомнить, что в те дни Россия все еще была *"империей зла"* и, казалось бы, прорыв российского яхтсмена на Родине не должен был остаться незамеченным, но увы. Так и остался наш герой с единственным

А ведь в море ему пришлось пережить не один драматический момент. К примеру, *"Ветру перемен"* последние 4500 миль пришлось пройти без авторулевого. В гонках одиночек с такой поломкой многие сходят с дистанции, но только не **Виктор Языков**. Американская пресса отметила главную черту его характера:

"...русские знают, как бороться с трудностями и делают это с изяществом. Секрет изящных приемов русских в борьбе с невзгодами - в силе их характера. Виктор продемонстрировал это национальное качество в полной мере".

Когда **Языков** утверждает, что: *"смерть - не самое страшное, что может случиться с человеком"* он не бравитует, поскольку неоднократно убедился в том, что в его жизни единственным непреодолимым препятствием остается презренный металл, вернее его хроническое отсутствие. Вот его слова, произнесенные в момент финиша в Новой Зеландии (себя и лодку он всегда объединяет местоимением *"мы"*):

"К тому, что мы несем российский флаг, я безразличен. Безусловно, для меня очень важно, чтобы мы выглядели достойно на этом уровне. И до сих пор не так плохо, правда, получалось, но мне все равно хочется по максимуму работать. И поэтому нам очень важно где-то как-то еще немножко денег раздобыть, чтобы пошить этот парус".

Виктор Языков верит в судьбу, море и яхтенное братство. Для такой веры у него есть все основания. Такому яхтсмену как он всегда готовы прийти на помощь собратья по яхтингу всех стран. К примеру, в Новой Зеландии за время корот-

кой стоянки спонтанно возникшая интернациональная группа поддержки успела пошить для **"Ветра перемен"** новый грот, с которым яхта побежала быстрее. Виктору вылечила руку русская женщина-врач, а местные яхтсмены-россияне помогли привести его яхту в порядок. Россияне **"страны парусов"** были горды своим отважным земляком, а **Виктор Языков** не знал, как отблагодарить своих бескорыстных помощников. В конце концов, он поступил оригинально и написал их имена на борту своей яхты:

"Конечно, в этот раз лодка подготовлена гораздо лучше, чем перед вторым этапом. Мы получили замечательную поддержку в Окленде, в основном от русских. Благодарен им до глубины души. "Ведь здесь по тебе обо всех нас, русских, судят" - так неожиданно для меня ответил Саша Саморуков, который приплыл в Окленд несколько лет назад с друзьями на самостоятельно построенной яхте".

Яхтсмен-любитель из Иркутска Александр Саморуков заслуживает отдельного упоминания, поскольку внес своеобразный вклад в свободу передвижения яхтсменов СССР.

В июне 1991 года экипаж 14-метровой яхты **"Байкал"** (построивший ее своими руками) вышел из Владивостока курсом на бывшую столицу русской Америки порт Ситку для участия в празднествах 250-летия открытия Аляски. У всех членов экипажа для посещения США имелись заграничные паспорта СССР и надлежащим образом оформленные гостевые визы. Однако этого оказалось недостаточно. Для "полного счастья" недоставало межгосударственного соглашения между Советским Союзом и США о режиме благоприятного посещения территориальных вод яхтами. Без такого документа любительская яхта автоматически попадала в разряд коммерческих торговых судов, что требовало уплаты 10.000 долларов. Поскольку даже при всем желании экипаж **"Байкала"** не мог заплатить такую сумму, яхта была арестована до принятия решения. По логике вещей, за неуплату обязательного взноса следовало ожидать конфискацию яхты с последующей продажей с молотка и прочих экстремальных "удовольствий" такого же рода. Следует отметить, что в Советском Союзе не существовало подобных требований, ни для каких иностранных яхт.

Поскольку дело было в пятницу и на помощь профессиональных дипломатов рассчитывать не приходилось, капитан **Саморуков** вспомнил о народной дипломатии. У него с собой было письмо к активистке общества дружбы США-СССР **Эбби Видбридж**, а у той была подруга жена сенатора. Короче говоря, Сенат США в экстренном порядке собрался в субботу на заседание, посвященное столь важной проблеме как придание соответствующего статуса яхте, пришедшей к берегам США под флагом СССР. Требуемое решение с учетом завершающейся "перестройки" было немедленно принято, а подписание документа с советской стороны состоялось уже в понедельник (по факсу). Теперь каждая яхта СНГ экономит десять тысяч зеленых благодаря **Александру Саморукову**, а он продолжает ходить на яхте **"Байкал"**, которая, получая заслуженный **мэйнтененс**, становится все лучше и лучше.

Виктор Языков продолжает стремиться в родную стихию и осваивает новую разновидность экстремального яхтинга - строительство яхт без наличия средств. Во всяком случае, он твердо знает, что ему нужно:

"Главное, что там я нахожу - это не только бесподобное совершенно ощущение идеальной стихии, идеального места, где лучше всего я чувствую себя, по-настоящему бесподобные просто ощущения, не передать обычными словами. Это та стихия, которую я узнал, которая является именно моей стихией, которую я нашел, нашел себя... Там за один год мы проживаем то или познаем то, что обычно люди познают в течение 10 лет, а может и никогда. Как мне кажется, все-таки главная цель человечества - это познание, и вот там это познание приходит гораздо быстрее. Вот это одна из главных, в общем-то, вещей".



Якорь, изготовленный своими руками однажды спас жизнь Виктору Языкову.



Дружеский визит авторов в мастерскую Виктора Языкова, где он строит своими руками очередную яхту.

В США на старте "*Around Alone*" в 1998 флаг России впервые гордо развевался между флагами других морских держав (Австралия, Великобритания, Италия, Канада, США, Франция, ЮАР и Япония). К следующему старту **Виктор Языков** не нашел возможности достроить свою новую лодку, а других желающих рискнуть жизнью не оказалось. Российского флага на старте "*Around Alone*" в 2002 году в США уже не было, зато появились флаги таких морских держав как **Чехия** и **Швейцария**.

Осталось познакомить читателя с представителями **экстремального яхтинга** вопреки своей воле: **жертвами** непреодолимой силы морской стихии. Среди российских яхтсменов есть человек, который совершил кругосветное одиночное плавание поневоле.

Есть во Владивостоке морская академия, которая носит имя одного из российских первопроходцев адмирала **Геннадия Невельского**. Работал в нем преподавателем (всю свою долгую трудовую жизнь) яхтенный капитан **Леонид Лысенко**. Как известно, у преподавателей ВУЗов летние отпуска достаточно длинные, а морские учебные заведения СССР являлись собственниками крейсерских яхт. Вот эти два обстоятельства использовал яхтсмен-любитель (по профессии он электромеханик). Маршруты для походов выбирались не курортные, а познавательные - по следам российских первопроходцев.

Все свои отпуска **Леонид Лысенко** провел в море на яхте с экипажами из курсантов. В советские времена для выхода в море такого экипажа хватало голого энтузиазма. Яхты стояли на балансе ВУЗа, курсанты там же получали денежное и вещевое довольствие, летом все пайки складывались в один общий яхтенный котел, и - поднять паруса!.. Тем более что ходили они, как и положено советским яхтсменам дальнего плавания - не пересекая границы вдоль родного бережка.

Яхтенный капитан **Лысенко** накопил огромный опыт плаваний и стал одним из признанных корифеев дальних крейсерских плаваний. С развалом СССР появилась идея совершить дальнейшее плавание по местам, связанным с историей России. В результате был разработан кругосветный маршрут, рассчитанный на год плавания. Цели были достойные: самой заветной мечтой было попытаться найти зарытые на Аляске во времена Екатерины II металлические доски с гравировкой "**земля российского владения**".

В ноябре 1992 года яхта (польской постройки, тип "Цетус") "**Адмирал Невельской**", принадлежащая Дальневосточной государственной морской академии, с экипажем из четырех человек вышла из Владивостока курсом на Тайвань. Самой большой проблемой ее капитана оказалась денежная. Передвигаясь из порта в порт, яхтсмены вынужденно становились рыбаками, докерами, строительными рабочими. Экспедиция затягивалась, а экипаж начал распадаться уже через четыре месяца. Через год **Леонид Лысенко** уже стал яхтсменом-одиночкой. К этому он никогда не стремился, считая, что море для человека это, прежде всего, тяжелый и опасный труд. Самым сложным в яхтинге этот опытный капитан считает пребывание в замкнутом пространстве, тем более в одиночестве. Все же, ему предстояло эти испытания преодолеть. Тогда ему исполнилось 52 года. Хороший возраст для мужчины, чтобы пройти проверку на прочность. Его одиночное плавание длилось почти три года. Всякое пришлось пережить. На выходе из Красного моря он едва не стал жертвой нападения пиратов. Жизнь тогда спасла счастливая случайность в виде проходившего мимо большого рыболовного судна из Саудовской Аравии.

Спустя три года с начала путешествия капитан еще держался, а вот яхта начинала потихоньку устывать. В 1996 году на пути к Австралии "**Адмирал Невельской**" пересек экватор и приблизился к "**ревушим сороковым**" широтам. Во время очередного шторма яхта потеряла **перо руля** и превратилась в игрушку волн. Вскоре неуправляемая яхта потеряла мачту, обломок которой пробил корпус. Однако капитан Лысенко еще 25 суток пробыл на яхте, оттягивая момент подачи сигнала бедствия. До Австралии оставалось еще полторы тысячи миль. Надеяться было не на что. Спустившись за борт, яхтсмен убедился в безнадежности устранить течь. Проходившее мимо филиппинское судно предложило ему покинуть яхту, но бросить казенное имущество для яхтсмена советской закалки было страшнее, чем утонуть.

Все-таки филиппинцы сообщили о терпящей бедствие яхте береговой охране Австралии. Координаты "**Адмирала Невельского**" были переданы в эфир, и через пару дней к нему подошло судно под флагом Либерии. На нем был украинский экипаж. Предусмотрительные австралийцы связались с Дальневосточной морской академией и получили от ее начальника приказ для капитана "**Адмирала Невельского**" оставить яхту. Сделал он это вполне достойным образом - захватив с собой судовую журнал, **Леонид Лысенко** поднялся на борт теплохода.

По иронии судьбы через несколько лет, в этом же районе океана спасали еще одного российского авантюриста. Это был **первый**, кто покинул экипаж "**Адмирала Невельского**" в 1993 году. И это был **последний**, кто пересекал финиш начальных этапов гонки "*Around Alone*" в 1998

году, а потом сошел с дистанции, хотя его дорогая 60-футовая яхта продолжала оставаться в отличной форме. Несмотря на предыдущие "успехи" этот самонадеянный любимец российских коммерческих СМИ, позволил себе в 2000 году еще раз появиться на старте *"Around Alone"* - самой трудной гонки одиночек, которую только придумали экстремалы от яхтинга - вокруг Антарктиды против ветра. Называть его имя нам ни к чему, его в России и так все знают. Так вот, когда этот российский гражданин очередной раз тонул, вопрос о необходимости его экстренного спасения рассматривался даже в Думе! Вот что действительно можно назвать достижением. Это же надо уметь так тонуть в пустынном океане, чтобы наши депутаты это заметили! Отчаянному путешественнику и *экзотическому авантюристу* в очередной раз повезло - его спасли. *Жертвой* разгневанной стихии стала только его дорогостоящая яхта.

Его пример - другим наука: путешественнику, пересаживаясь с верблюда или собачьей упряжки на яхту, необходимо не только снять валенки, но еще и быть готовым к встрече с морем, которое *ошибок не прощает* никому.

Завершая краткий обзор безумных рекордов и *отчаянных авантюристов* всех мастей, следует отметить, что в России *экстремального яхтинга* по большому счету как не было, так и нет. Зато появились люди, которые начали активно спекулировать просыпающимся в России интересом к этому рискованному занятию. Остается надеяться, что, в конце концов, россияне сумеют отличить реальные рекорды от дутых, а дерзких авантюристов от экзотических путешественников. Море с такой задачкой справляется легко.

Как тут не вспомнить песенку:

*Три мудреца в одном тазу
Пустились по морю в грозу.
Будь попрочнее этот таз -
Длиннее был бы наш рассказ.*





В МЕСТО ЭПИЛОГА

В начале этой книги мы обещали, что, перевернув последнюю страницу, наш читатель будет знать о яхтах все, что ему потребуется для благополучного старта в яхтинге. В качестве конкретного жизненного примера приведем отрывок из книги Питера Устинова *"О себе любимом..."* Действия в этом эпизоде происходят в начале 1960-х. К этому времени ему исполнилось 40 лет.

"...Отдыхали мы на юге Франции. Однажды меня пригласили на коктейль на яхту, которая стояла в гавани Канн. Желая увидеться там с одним деловым знакомым, я принял приглашение, хотя не был знаком с хозяином яхты, североафриканским фабрикантом ковров, французом по происхождению и мексиканцем по гражданству.

Через час после прихода я купил эту яхту, 58-футовый стальной кэч, построенный в Амстердаме в 1929 году Де Врие Лентшем. Более элегантного и изящного судна себе и представить нельзя. Его прошлое очень романтично. Заказчиком был доктор Букар, который сделал состояние на рвотном средстве на молочной основе, называвшемся "Лактеол", – французские младенцы с этим лекарством хорошо знакомы. Так что первое имя этой шикарной гоночной яхты было... "Лактеол", конечно!

К тому времени, когда она попала ко мне в руки, ее называли "Кристина", что вело к бесконечным осложнениям, поскольку такое же имя было у плавучего дворца Онассиса. По ошибке я иногда получал таинственные послания, например: "Багдаду не время двадцать миллионов достаточно Каракристинидис" или "Разрешите возврат восемнадцати танкеров оплата по доставке в Монровию Филемонопулос".

Было очень досадно, что нет возможности отреагировать на эти послания так, как мне хотелось бы, так что в конце концов я не без огорчения решил прекратить поток этой соблазнительной информации, переименовав яхту в "Ничего". Это русское слово имеет те же оттенки значения, что испанское "Quien Sabe?" или арабское "Иншаллах". Если Аллаху не угодно было, чтобы я нажил состояние на танкерах, расшифровав эти послания, то я готов был удовлетвориться тем, что я имею "Ничего". Моя опрометчивая, бездумная покупка подарила мне много счастливых часов.

Будь я Полом Гетти или Онассисом, все равно не представляю себе большей роскоши, чем возможность прибыть в Стамбул, когда заблагорассудится, не уведомляя об этом ни одну авиакомпанию. Вид минаретов в розовой морской дымке, когда заходящее солнце в последний раз на секунду прикасается к золотым куполам, прежде чем утонуть в густом пурпуре позднего вечера, а месяц, хрупкий, как ноготок младенца, бледно светится над головой – такую красоту ощущаешь как глубокое личное достижение. Точно так же выращенная у себя в огороде фасоль имеет совсем не такой вкус, как купленная в магазине.

На старушке "Ничего" я встречался со штормами и даже со смертельной опасностью; но даже мгновения страха были радостью. Риск – неотъемлемая часть жизни, способ обострить чувства и самопонимание, и прежде мне его не хватало даже во время войны.

Море не только обостряет чувство прекрасного и опасного, но и чувство истории. Видишь те же картины, которые видели Цезарь и Ганнибал, не надо напрягать фантазию, чтобы убрать телевизионные антенны с крыш или заполнить провалы в Колизее. И среди греческих островов, и у волшебных берегов Турции, и в тихих бухтах Далмации вновь узнаешь, каким был мир, когда он был пустым, когда само время было таким богатством, каким сегодня стала нефть, а радости были такими простыми, как пробуждение поутру.

Никакая рыба не сравнится вкусом с пойманной своими руками, и каждый день полон открытий. "Ничего" дарило мне вдохновение в хорошие времена и спасало в дурные. Капитан, который перешел ко мне вместе с яхтой, Хосе Перес Хименес – это неотъемлемая часть судна, и мы вместе стареем. Его жена Кармен, блондинка с мягкой испанской красотой, плавает с нами и готовит рыбу, которую мы ловим.

Сам Хосе обладает орлиной сдержанностью тореадора и внушил бы доверие любому мореплавателю Золотого века. Его страстная любовь к морю держится в строгой тайне, подобно тому, как монах относится к своему Господу, а его сдержанный анархизм типичен для испанца. Этому анархизму как нельзя более подошел бы ответ, который Сальвадор Дали дал на вопрос, верит ли он в Бога. "Soy Praticante ma non Creyente" – сказал он. Я практикую, но не верю. Какое утверждение приветствовало священство Испании.

Занимаясь скучными повседневными делами, связанными с зарабатыванием денег на жизнь, очень утешительно знать, что в какой-нибудь далекой гавани меня ждет белая мирная жемчужина голландского кораблестроения, а на ее борту – двое милых друзей.

Проводя первый отпуск на море, я совершенно забыл об одном обязательстве, которое взял на себя в Нью-Йорке перед отъездом..."

Справка: Рыцарь Британской империи сэр **Питер Устинов** был зачат в Петрограде в 1920 году, родился в Лондоне весной следующего и не имеет ни капли английской крови. Его отец, Иона Платонович Устинов, русский с примесью эфиопской крови, был потомственным немецким дворянином. Его мать, Надежда Леонтьевна Бенуа, обрусевшая француженка, была дочерью архитектора и племянницей хранителя Картинной галереи Эрмитажа.

Питер Устинов один в семи лицах: актер, писатель, художник, режиссер, кинозвезда, драматург и общественный деятель. Театральный художник и оперный режиссер, Устинов работал в Гамбурге, Париже и Лондоне. Отец четырех детей. Последние годы своей долгой жизни прожил в Швейцарии. Под парусами ходил до последних дней.

Его личность послужила нам собирательным образом людей, приобщившихся к яхтингу в зрелом возрасте. Похоже, что он практически ничего не знал о яхтах в момент душевного порыва – стать владельцем яхты. Тем не менее, как видите, он в этом не разочаровался.

А теперь попробуем составить *"портрет яхты"* Питера Устинова.

По принятой нами градации яхт (вспомните главу 1), приобретение Питера Устинова является средней (58 футов) круизной парусной двухмачтовой яхтой (*кэч*) голландской постройки (1929 год). Яхта, несомненно, имеет *классические обводы*, поскольку *"...более элегантно и изящно судна себе и представить нельзя..."*. Очевидно, что яхта предназначена для *открытого моря* (корпус стальной) и достаточно длительных переходов (владелец встречался со штормами и смертельной опасностью, но все закончилось благополучно). Это была *водоизмещающая* яхта и ее скорость составляла 6-8 узлов. Управлялась яхта *профессиональным* постоянным экипажем (капитан и его "команда" перешли к новому владельцу вместе с яхтой) и бороздила воды Средиземного моря – один из лучших районов для яхтинга (упоминается юг Франции, Греция, Турция и Далмация).

Яхта имела нескольких предыдущих владельцев и как минимум дважды переименовывалась. Успешно использовалась своими хозяевами для самых различных целей. Как *представительская* яхта (вспомните коктейль в Каннах, куда Устинов прибыл, чтобы встретиться с одним деловым знакомым) и в качестве транспортного средства *"... не представляю себе большей роскоши, чем возможность прибыть в Стамбул, когда заблагорассудится, не уведомляя об этом ни одну авиакомпанию..."*.

По внешнему виду она относится к *"спортивным"* – *"шикарная гоночная яхта"*, хотя о гонках не упоминается, что и понятно. Зато на ней прекрасно ловили рыбу *"своими руками"* и готовили ее руками "экипажа", для которого эта яхта являлась домом. В яхте все устроило ее нового владельца, вот только название пришлось сменить.

Что касается цены при покупке, то можно предположить, что она была вполне приемлема для Питера Устинова, так как *"... через час после прихода я купил эту яхту..."*.

Несомненно, что во всех случаях яхта *"подарила много счастливых часов"* своему владельцу, стала *"неотъемлемой частью жизни"*, а также служила *"способом обострить чувства и самопонимание"*.

Так ведь на то она и яхта!



А теперь важное замечание. Мы отдаем себе отчет, что у нас могут быть не только читатели, но и *читательницы*. К сожалению, в яхтинге Россия остается патриархальной державой. Нам стыдно, но приходится признать, что российские леди отстранены от лучшего и приятнейшего из занятий. Есть конечно же представительницы прекрасного пола в парусном спорте, и успехи у них замечательные. Существуют даже полностью женские экипажи на крейсерских яхтах, но это такая малость, что и говорить не о чем. Видимо, прав *Наум Коржавин*, написавший в 1960 году строки:

*...Столетье промчалось. И снова,
Как в тот незапамятный год -
Коня на скаку остановит,
В горящую избу войдет.
Ей жить бы хотелось иначе,
Носить драгоценный наряд...
Но кони – всё скачут и скачут.
А избы – горят и горят.*

Мы надеемся, что эта книга вдохновит кого-то из милых дам на приобщение к ценностям яхтинга.

Море мы (романтики) любим в любом его проявлении, но следует помнить: любоваться морем с берега – все равно что рассматривать лакомые блюда на картинке. Пассажирские лайнеры похожи на роскошные санатории – с их высокого борта моря не видать: качку уже ощущаешь, а запахи все еще те же, что и в гостинице. Море начинается там, где можно потрогать его рукой в любой момент – на борту яхты. Сегодня многие увлекаются моторными яхтами, однако хождение под парусом дает единение с морем, а хождение под двигателем превращает яхту в "транспортное средство".

Парусная яхта – это еще и дополнительная *степень свободы* человека. Для россиян стремление к свободе является состоянием души. Однако редко кому удается реализовать это желание на практике. Вспомните пушкинское:

"На свете счастья нет, а есть покой и воля!"



Парусник, свободно идущий в море, для берегового обитателя – символ необретенной свободы. Чувствительные натуры, такие, например, как **Александр Пушкин**, осознают это мгновенно. Родись поэт на полвека позже, возможно, он стал бы яхтсменом. В августе 1820 года Пушкин на военном бриге "Мингрелия" прибыл в Гурзуф. В путешествии он ощутил дыхание свободы, что отразил в строках элегии **"Погасло дневное светило..."**, написанной им на борту парусника вдали от **"неволи душных городов"**:

*Лети, корабль, неси меня к пределам дальним
По грозной прихоти обманчивых морей,
Но только не к брегам печальным
Туманной родины моей...*

Кстати, морское путешествие повлияло на него определенным образом. Во-первых, он начал регулярное изучение **английского языка**. Во-вторых, он понял, что, оказавшись в море на борту корабля, человек волен сам определить свой дальнейший путь. Поэт осознает, что готов к побегу из страны **"потерянной младости"**.

Большинство великих людей осознавали реальные размеры мира, подаренного природой человечеству. В наши дни уже не осталось белых пятен на планете, а суша затоптана миллиардами наших предшественников и современников. Избавиться от толпы и обрести абсолютную свободу на какое-то время – вот роскошь, которую дарует нам Мировой океан. Подобную свободу на берегу невозможно купить ни за какие деньги.

Однако пешком ходить по воде до сих пор удавалось только одному человеку. А все остальные люди вынуждены создавать для себя корабли и яхты на берегу. Надеемся, что прочтение этой книги дало общее знакомство с яхтингом как с наиболее приятным способом освоения Мирового океана. Теперь вы в состоянии соразмерить свои желания и возможности, чтобы отыскать свой путь в море.

Желаем всем читателям попутного ветра и семи футов под килем!

Якорная стоянка на острове Пелагос (Северные Спорады). Фото авторов.





ПОСЛЕСЛОВИЕ АВТОРОВ

Эта книга написана нами для *россиян*, где бы они ни жили. Географию наших земляков теперь лучше всего изучать по глобусу – россияне обосновались практически во всех странах мира. И все же мы надеемся, что книга найдет своего читателя, где бы он ни находился. Прочтет наше творчество уважаемый читатель и вероятно спросит: "А в чем, кроме книгописания, авторы сегодня проявляют свои знания в яхтинге на практике"?

Предвидя такой вполне закономерный вопрос, мы решили и ответ на него сразу дать, и одновременно поделиться с читателями некоторыми своими идеями. Одна из них уже довольно близка к осуществлению. Мы попытались соединить воедино бесценный опыт эпохи парусов, новейшие технологии XXI века и наилучшие в мире судостроительные материалы на фундаменте некоторых российских судостроительных возможностей и личного энтузиазма. В момент написания этих строк эта наша идея материализована в виде уникального корпуса шхуны, на котором вскоре появится название "*Империя*". Пересказывать все детали проекта по созданию идеальной яхты нет смысла, но вот вкратце его история.

Не станем повторяться о существовании классических парусных яхт, но заметим, что это наиболее ценная часть всего действующего яхтенного флота. Понятно, что раньше или позже, но старые классические яхты все же уходят, несмотря на все старания их ценителей. Пополняются редяющие ряды классических яхт за счет новой тенденции в яхтостроении, которая получила название "*new classic*". Новый классический стиль от традиционно общепринятого отличается тем, что дизайнеры стараются выдержать вновь строящиеся в этом жанре яхты в максимальном соответствии с классикой по форме, но в то же время с учетом современных технологических возможностей и достижений техники по содержанию. К сожалению, каждый очередной виток технического прогресса все больше отдаляет форму от содержания и существует угроза, что недалек тот день, когда от классики может остаться одно лишь название и силуэт.

Мы далеки от мысли навязывать собственные вкусы кому-либо. Просто честно признаемся, что являемся откровенными почитателями классических парусных яхт, равно как и традиций с ними связанными, что читатель, видимо, уже успел для себя отметить. Добавим, что в этом мы не одиноки и не оригинальны. В мире яхтинга активно действуют многочисленные ассоциации любителей классических яхт. Именно они являются основными хранителями яхтенных традиций и формируют само понятие классического стиля. Эти же люди прилагают усилия по организации разнообразных выставок и регат, в которых одновременно участвуют как сами классические яхты, так и их поклонники. Появление каждой новой классической яхты становится самостоятельным событием, которому уделяется должное внимание.



Концепция новой классической яхты обсуждалась на борту первой в СНГ мегаяхты - шхуны "Black Drop".



Особого внимания удостоиваются новые классические яхты с деревянным корпусом. Всеведущие в яхтинге англичане и сейчас придерживаются известной морской поговорки: **"деревянные яхты – для железных мужчин"**. Именно дерево однозначно признано самым ценным материалом для постройки яхт. Однако на определенном этапе технического прогресса многим уже казалось, что возможности дерева как конструкционного материала исчерпаны. Дело в том, что кроме многих достоинств любая древесина обладает конкретными недостатками. Наиболее неприятно то, чего не удастся избежать при эксплуатации яхты с корпусом из натурального дерева. Изменения содержания влаги в древесине (усушка и разбухание) вызывают совершенно недопустимые для корпусов яхт деформации. Кроме того, впитывание влаги вместе с кислородом воздуха порождает процесс гниения. Впрочем, это никак не отражается на аппетите древооточцев и морских червей, которые с удовольствием пожирают столь натуральный продукт. Условным недостатком дерева в наши дни является его высокая цена. Да и далеко не всякое дерево пригодно для создания корпусов яхт. Деревянный корпус можно построить из тика, кедра, лиственницы, сосны и даже из каштана. Но это все "типичное не то".



Первоначально идея шхуны "Империя" выглядела так.

Из истории общеизвестно, что в эпоху расцвета классического яхтостроения и в Европе, и в Америке наилучшим материалом однозначно признавали дуб, который и был в этих целях довольно быстро истреблен. И все же в официальном списке пород дерева, пригодного для судостроения, дуб остался под № 1 навсегда, в память о его ценности.

Последним кораблем военно-морского флота США из дуба был 28-пушечный фрегат "Эсекс" (длина – 47 метров, ширина -12, водоизмещение – 860 тонн). Он был признан современниками идеальным фрегатом и подтверждал это звание замечательными ходовыми качествами. Построил его в самом конце XVIII века в городе Салем корабельный мастер Вильям Хакет на пожертвования горожан. В то время строительство подобного боевого фрегата обходилось в 80.000 долларов, что в четыре раза дороже постройки такого же корабля из хвойных пород дерева.

Известно и то, что в древности дубам поклонялись и приносили им жертвы везде, где они росли. Вековой дуб считался символом **жизни, надежды, воинской доблести, силы и мужского начала**. Древние египтяне сохраняли мумии фараонов в дубовых **саркофагах**. Древние критяне, финикийцы и греки строили из дуба корабли. Воинственные викинги также использовали дуб для боевых **дракар** и в них же хоронили своих вождей. Багроволицые английские адмиралы, подобно древним друидам, считали себя духовно связанными с дубами, из которых были сделаны их боевые корабли. Славянские народы связывали с дубом образ громовержца Перуна и наделяли это дерево мистической силой. Наконец, листья, кора и плоды дуба входят в состав народных лекарств, а без его древесины нельзя представить себе такой благородный напиток, как **коньяк**.

Знаменитый английский адмирал Горацио Нельсон, производя инспекцию запасов древесины для Королевских ВМС, ужаснулся, обнаружив, что в наличие остался материал для строительства всего лишь одного боевого корабля. По запросу лорда Нельсона парламент Великобритании принял соответствующее решение, и в 1802 году, адмирал лично выбрал место высадки дубов в графстве Глостершир. Эти дубы простояли 200 лет. Но пока они росли, эпоха дерева и парусины завершилась. И все же, в 2004 году два дуба из этого леса, по совместному решению командования Королевских ВМС, Общества по исследованию мореплавания и Комиссии по лесоводству были употреблены по назначению.



Линейный корабль "Виктория", командуя которым Нельсон разгромил объединенный франко-испанский флот при мысе Трафальгар в 1805 году, сохранился до наших дней. Он бережно хранится британцами как национальная святыня на военно-морской базе в порту Портсмут.

Нынешний командир корабля – носитель русской дворянской фамилии – капитан второго ранга Фрэнк Новосильский, ударами старинного молотка, предоставленного музеем истории Динского леса, пометил два дуба, предназначенных на заклятие, для ремонта "Виктории". В 2005 году отремонтированный корабль принял участие в торжествах, посвященных 200-летию Трафальгарской битвы.

Исключительные мореходные качества сделали этот корабль любимцем многих британских адмиралов, которые держали на нем свой флагманский вымпел. "Виктория" была заложена в 1759 году и строилась 13 лет. На строительство пошло шесть тысяч деревьев! Девяносто процентов из них составляли дубы. И это при том, что военные парусники той эпохи не являлись гигантами. Длина "Виктории" составляла 69, ширина – 15 метров. Условия обитания на них были невероятно стесненными. Даже в кают-компаниях межпалубное пространство не позволяло офицерам вставать во весь рост. Отсюда у английских военных моряков сохранилась до наших дней традиция – пить первый бокал за здоровье Ее Королевского Величества... сидя.



Виктор Лабусов у корпуса "Империи" перед началом выклейки обшивки.

Как ни странно, но и в бескрайней Российской Империи с дубами дело обстояло отнюдь не просто. До Петра Великого никто не задавал себе труда выяснить, сколько же всего дубов существует в России. Использовали их как особо прочный материал для строительства **срубов и... гробов**.

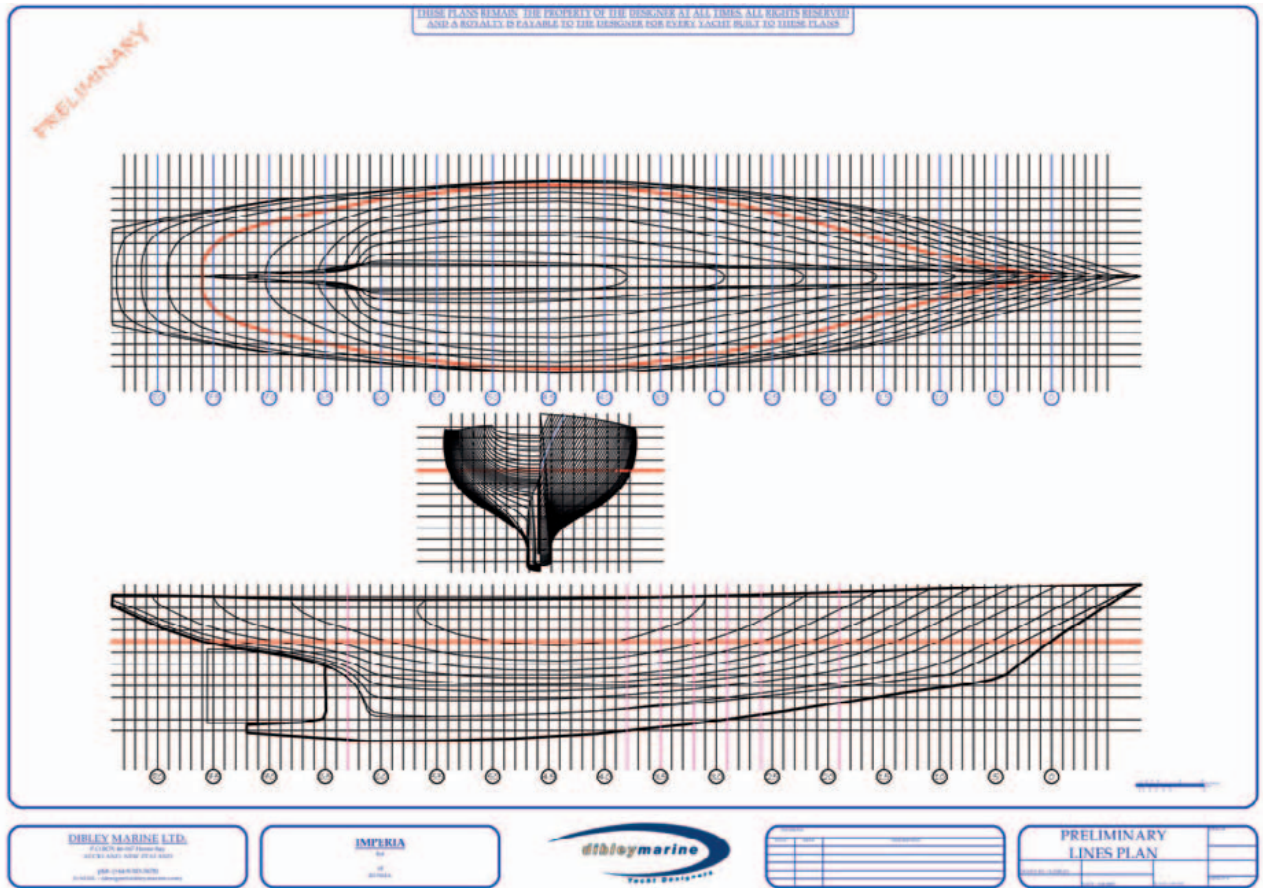
В 1703 году Петр собрал 40 плотников, 20 кузнецов и 300 рабочих людей, а к ним пригласил голландского мастера, чтобы создать по собственным чертежам первый российский военный корабль – фрегат "**Штандарт**", на котором самолично собрался служить капитаном. Основным материалом для строительства являлся все тот же **дуб**. "Первенец флота и памятник отечественного кораблестроительного искусства" был построен всего за пять месяцев, но при этом царь на собственном опыте убедился, что высокого качества деревьев, пригодных для кораблестроения, не так уж и много. Обратите внимание: 28-пушечный фрегат с экипажем

120 человек имел довольно скромные габаритные размеры (длина – 27,5 метра, ширина – 7,3 метра, осадка – 2,5 метра). Но даже для первого и относительно небольшого корабля ценная древесина добывалась большими трудами. На севере, и на западе страны росли в основном сосны, ели, осины и березы. А кораблестроение требовало здорового дуба, без спешки высушенного, и не только прямого, но и природно-изогнутого. Такие дубы встречались небольшими рошицами. На верфях каждый дубовый брус, пригодный на корабельный набор, был на строгом учете и отпускался только на самые важные части кораблей.

Тогда Петр I издал ряд указов и установил особый порядок использования лесов. Все деревья поделены им на **дозволенные** и **недозволенные**. В недозволенные, кроме **дуба**, попали все породы деревьев, необходимых для строительства российского флота: **клен, вяз, ильм, лиственница, сосна корабельная** (от 53 сантиметров в диаметре и более). **Дуб** отмечен особо – его рубить нельзя ни под каким предлогом. Все участки ценного дуба выделены в **заповедные корабельные роши**, в которых даже валежник собирать не дозволялось. А уж порубка даже одного дуба каралась "**вырезанием ноздрей и каторжными работами**", а в губерниях, особо близких к верфям – **смертной казнью**.

Несмотря на такие драконовские меры, вековые дубы, тысячами исчезнувшие под топорами кораблестроителей, с тех пор практически не восполняются. Да и как восполнить такую убыль деревьев, если минимальный диаметр **благонадежных** деревьев, приспевших к рубке, составлял не менее 50 сантиметров на высоте груди, то есть **средний возраст насаждений должен был быть не менее 130-140 лет**. Призванные Петром на службу лесоводы из Германии только усугубили поло-





Теоретический чертеж классического корпуса "Империи" или по-простому ее "обводы".

жение: они принялись расчищать лесное пространство вокруг казенных дубов, что вследствие суровости климата, который не учитывался немецкими "знателями", приводило к повреждению дубов морозом и солнцем. Однако результаты их усилий проявились лишь к возрасту спелости – в следующем веке. Дубовые деревья, оставшиеся без бокового затенения, в значительной степени были повреждены наружными трещинами и внутренней гнилью и оказывались негодными для нужд кораблестроения. Такая неуместная зарубежная "помощь" почти лишила Россию перво-сортных деревьев. Тем не менее, они еще оставались в дикорастущих лесах.

Наибольший урон дубам Российской Империи нанесла Екатерина II, которая вернула помещикам право свободного пользования лесами, разрешив и вырубку пород, идущих на кораблестроение. Она освободила дворян от обязанности растить лес для флота, что привело к хищническому истреблению примерно половины от всех лесов.

И все же корабельного дуба в России в наше время осталось больше чем где-либо еще. Спасло положение то, что кораблестроение в конце XIX века перешло на более дешевые и технологичные металлические корпуса, а для небольших яхт чуть позже появился пластик. Однако ценность дуба в кораблестроении в таких обстоятельствах только возросла, а корпуса из дуба в наши дни стали раритетными. Ценность дуба настолько возросла, что его древесину в наше время используют уже и ювелиры. Так, небезызвестная фирма **Фаберже** изготавливает из нее ограниченную серию пасхальных яиц с изображениями яхт российских царей.

Мы же для проекта классической шхуны применили наилучшее дерево в качестве основного материала для 50-метрового корпуса. Наш выбор разделяют и яхтенные дизайнеры, признавая дерево (конечно, не всякое) идеальным по своим конструкционным свойствам судостроительным материалом. Современные материалы дереву конкуренции составлять не могут. Показатель сочетания прочности и эластичности при относительно малом весе у дерева уникален. Дерево обеспечивает необходимую жесткость корпуса лучше пластмасс, а по весу легче стали. Технология обработки дерева проще, чем обработка металлов (особенно алюминия). Современные клееные соединения не уступают по прочности сварке. В этом лично мы убедились, проводя экспертизу. Образцы рвались в любых местах кроме клееных соединений.



Казалось бы, к чему все эти разговоры о дереве, если качественного дерева не осталось, а у того, что доступно, столько недостатков? Хороший алюминиевый корпус – тоже вещь. Именно с такими корпусами и строят в наши дни все новые классические яхты. Стальные корпуса, что пришли на смену деревянным в конце эпохи парусов, может и хороши для сухогрузов, но все же оказались тяжеловаты для парусных яхт. Пластмассы не годятся для крупных корпусов, поскольку не обеспечивают необходимую жесткость. А жесткость корпуса для яхты – это и герметичность, и гидродинамика и, что самое главное – безопасность. Да и кто сказал, что пластмасса не впитывает влагу? Еще как впитывает, только при этом не гниет, а подвергается осмосу. Впрочем, как говорится, хрен редьки не слаще. Но и корпуса из алюминиевых сплавов тоже не сахар. Жизнь их в морской среде недолговечна. Даже "нержавеющая сталь" поддается коррозии.

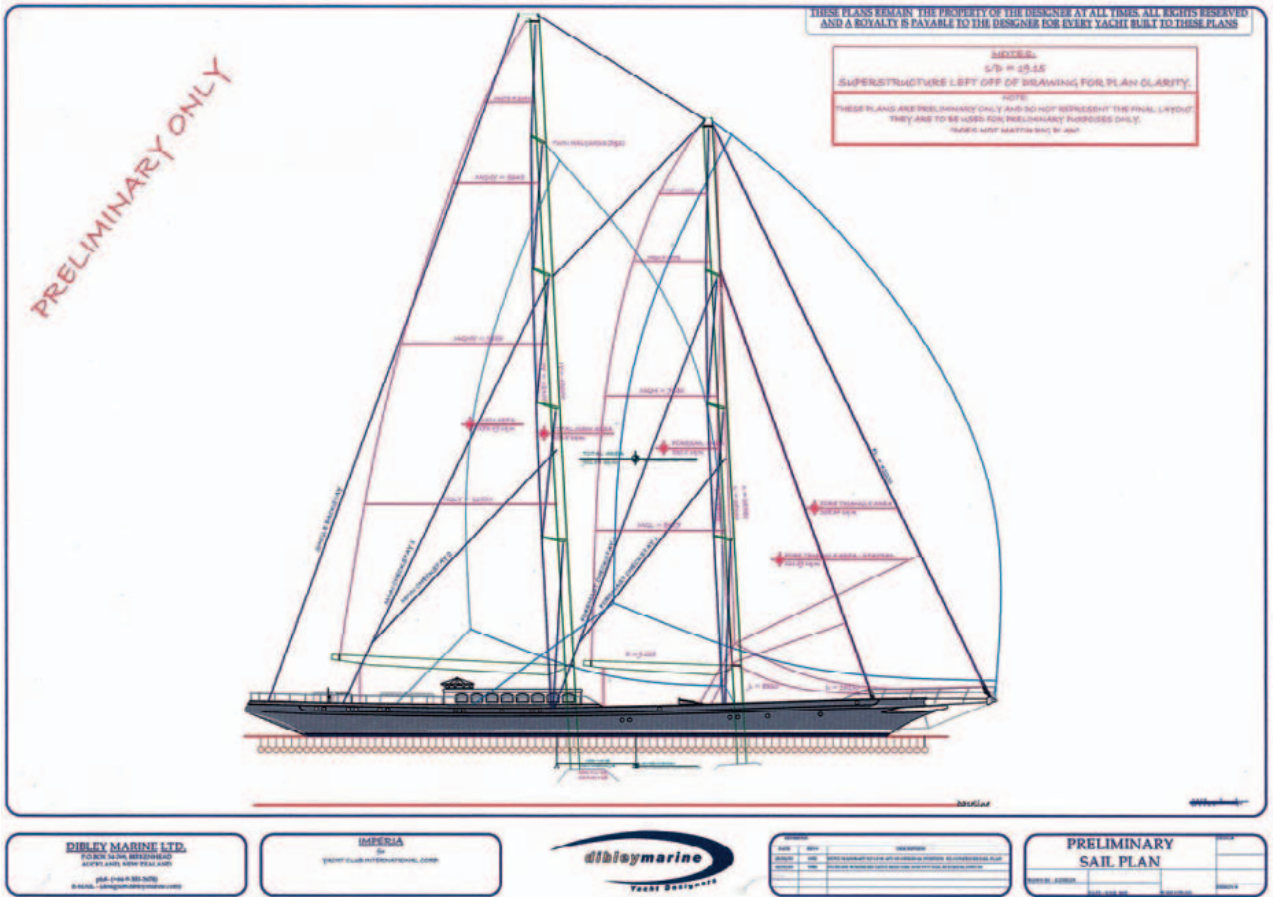
А нельзя ли создать такой корпус, чтобы был он все-таки из дерева, но при этом не набирал воду и не усыхал, не гнил, червям становился поперек горла? Чтобы был жестче стального, а весил не больше алюминиевого и при этом не разрушался коррозией? Оказывается, можно! Все это достигается с помощью **сатурации** древесины. Другими словами это процесс пропитки поверхностных слоев древесины синтетическим клеем изобретенный братьями Гужон в США. Называется эта технология **W.E.S.T. SYSTEM®** (аббревиатура от **West Epoxy Saturation Technology**).

Суть этой технологии состоит в том, что предварительно высушенную и подогнанную по месту древесину несколько раз пропитывают определенным жидким синтетическим клеем с отвердителем. Вначале клей впитывается клетками дерева (прямо как если бы это была вода), а после насыщения верхних слоев образует защитную пленку на поверхности изделия. Клей, заполняя клетки, уплотняет древесину и в дальнейшем не оставляет шансов для проникновения влаги внутрь. Кроме того, после затвердевания клей связывает между собой древесные волокна, чем повышает природную прочность дерева на сжатие волокон как вдоль, так и поперек при изгибе. Можно изготовить какую-либо деталь из нескольких слоев, склеенных между собой тем же клеем и предварительно обработанных подобным образом. И тогда получим ламинат дерева, содержащий, кроме самого дерева еще и около 20% клея. Вот уже этот материал (ламинат дерева) и обладает всеми наилучшими конструкционными свойствами дерева, металла и пластика одновременно.

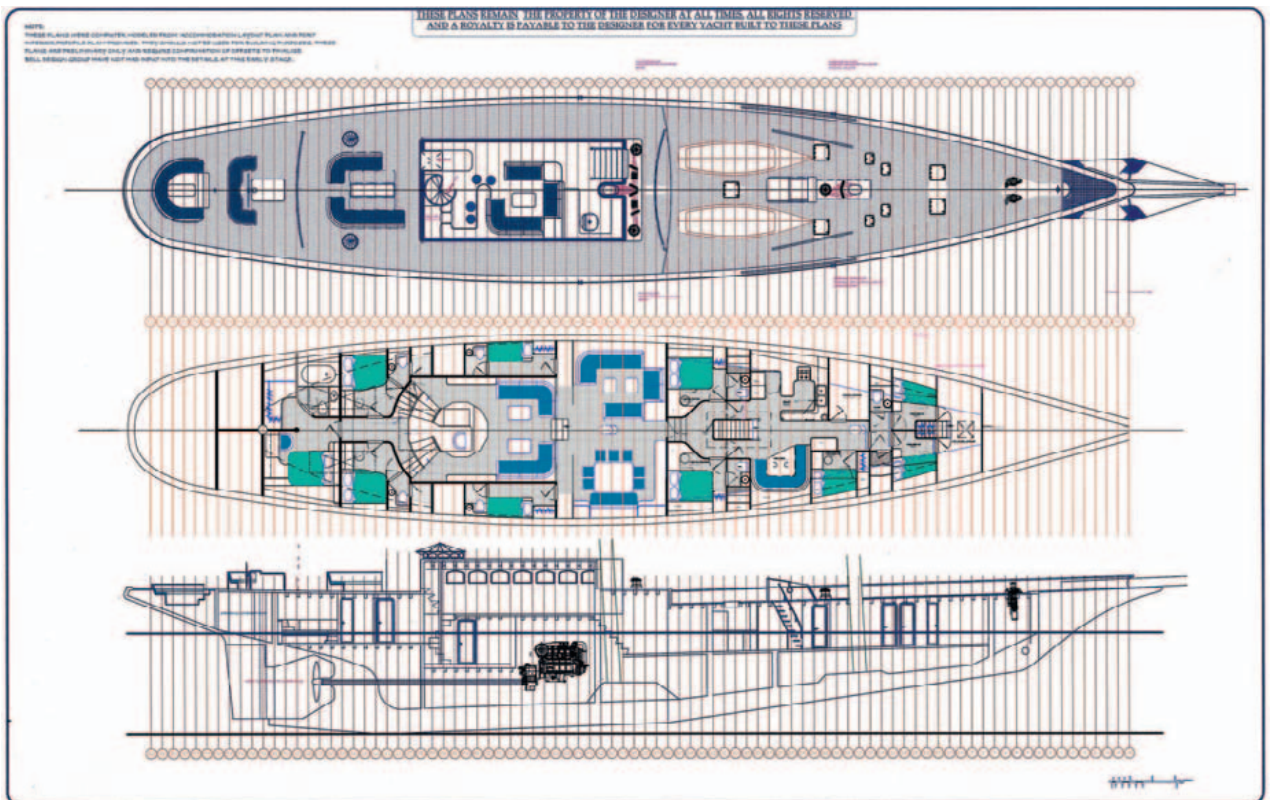
Корпуса из деревянного ламината – отнюдь не новость яхтостроения. Технология **W.E.S.T. SYSTEM®** позволяет строить необычайно легкие и прочные деревянные корпуса. Однако ограничивает их размеры трудозатраты. Наибольший (из когда-либо построенных с применением технологии **W.E.S.T. SYSTEM®**) деревянный корпус имеет спущенный на воду в 1978 году 105-футовый классический кеч "**Whitehawk**". Построен он из ценных пород дерева (туя, красное дерево) по проекту известного в США яхтенного дизайнера Брюса Кинга. Американцы обоснованно считают создание такого корпуса (длина – 28 метра, ширина – 6,5 метра, осадка – 2,1 метра) большим достижением. Самый большой корпус, созданный по такой же технологии в России принадлежит шхуне "**Вокруг света**". Он имеет длины 23,4 метра и построен в 1996 году в Петрозаводске из карельской сосны.



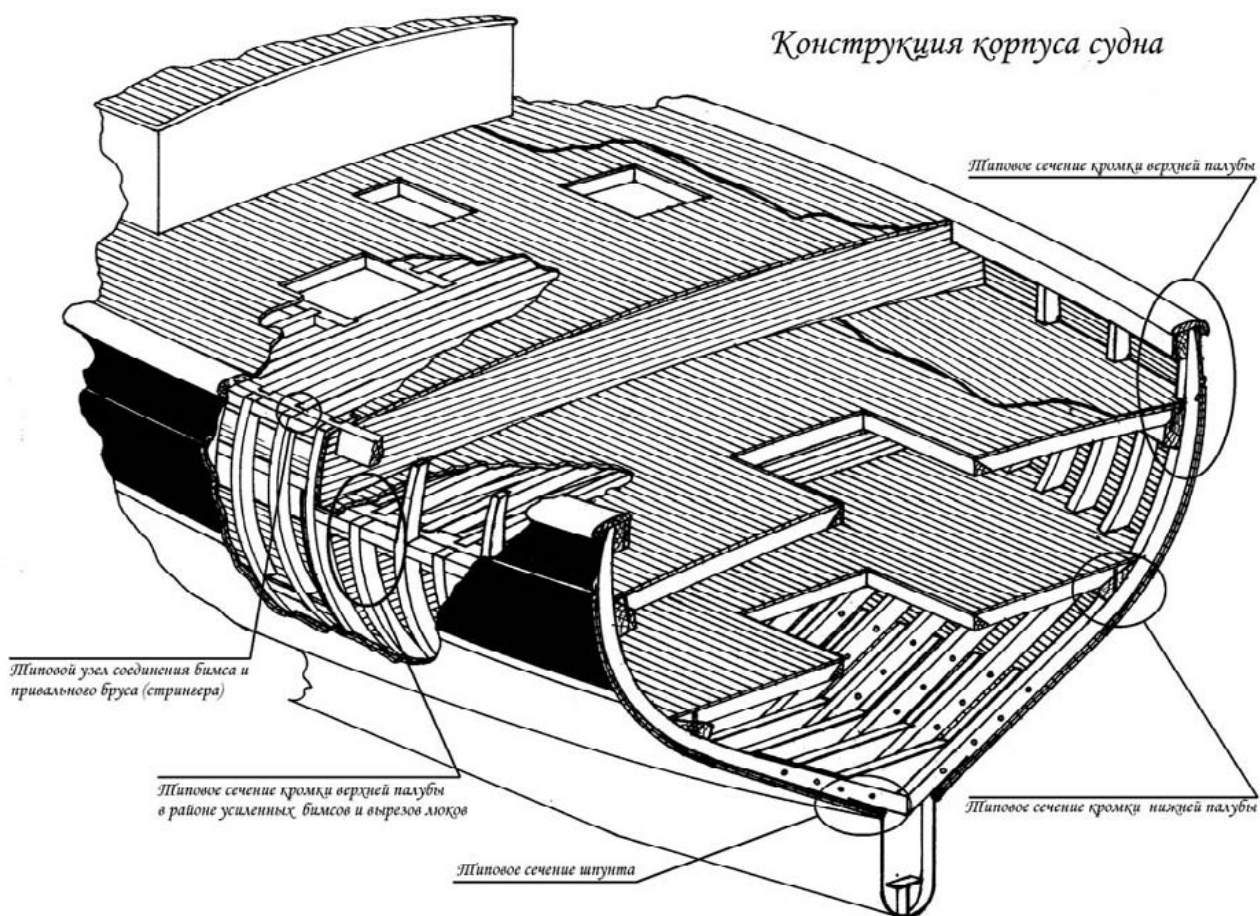
Шхуна "Роза ветров Амстердама" - одна из построенных в новом классическом стиле. Габариты ее корпуса из алюминия аналогичны "Империи".



Один из промежуточных вариантов на стадии проектирования "Империи" в Новой Зеландии. Просто совместить классические обводы с требованиями сегодняшнего дня.



Конструкция корпуса судна



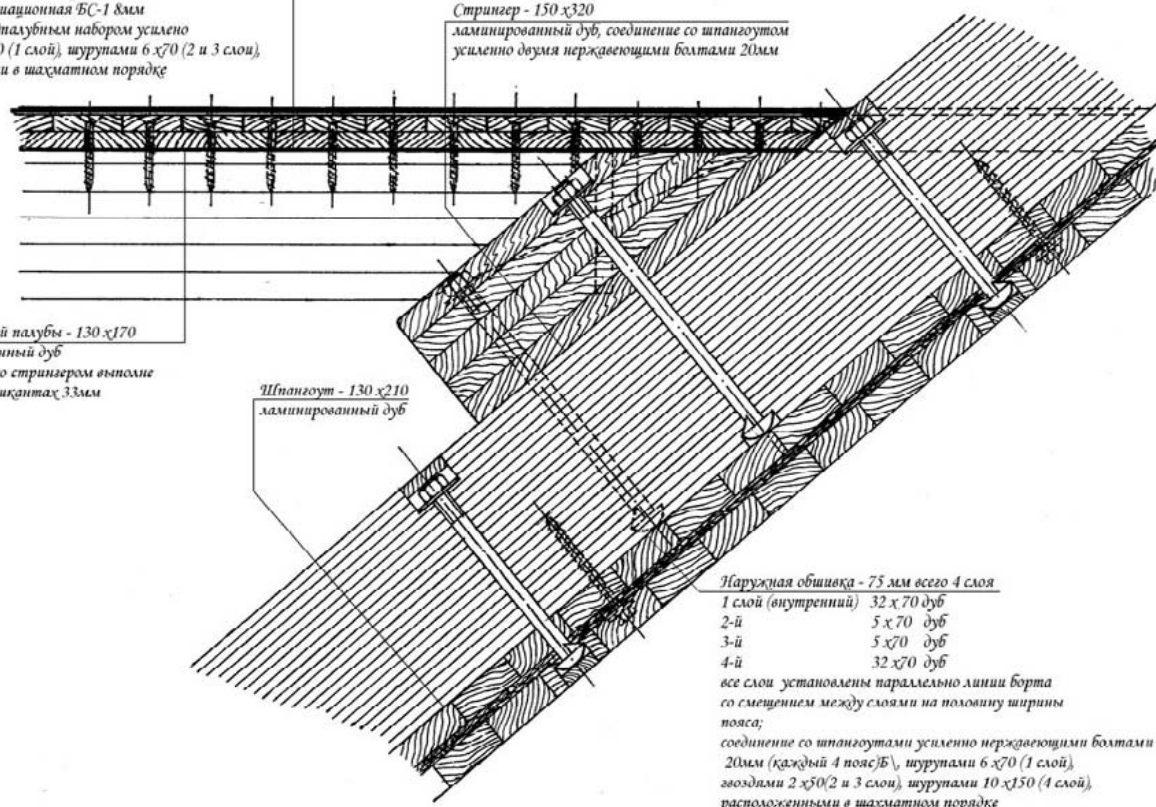
Настил нижней палубы 38 мм, всего 3 слоя
 1-й слой (нижний) 15 х 70 лиственница
 2-й 15 х 70 лиственница
 оба слоя параллельно диаметральной плоскости, со сдвигом на половину ширины пояса
 3-й фанера авиационная БС-1 8мм
 соединение с подпалубным набором усилено шурупами 6 х 40 (1 слой), шурупами 6 х 70 (2 и 3 слой), расположенными в шахматном порядке

Типовое сечение кромки нижней палубы

Стрингер - 150 х 320
 ламинированный дуб, соединение со шпангоутом усилено двумя нержавеющими болтами 20мм

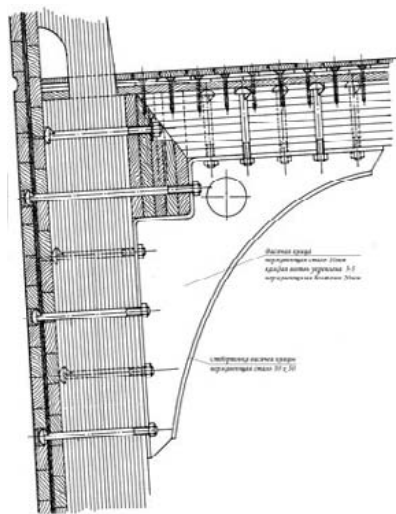
Бимс нижней палубы - 130 х 170
 ламинированный дуб
 соединение со стрингером выполнено на дубовых шкантах 33мм

Шпангоут - 130 х 210
 ламинированный дуб



Типовое сечение кромки верхней палубы

Ламинирующий дуб - 70 x 280
 ламинированный дуб,
 соединение со шпангоутами,
 привальный брус и наружный свес
 усилены нержавеющими шурупами 10 x 150



Типовое сечение кромки верхней палубы в районе усиленных бимсов и разрезов млоков

Внутренний привальный фальшборт - 90 x 320 ламинированный дуб, соединение со шпангоутами и обшивкой усилено двумя нержавеющими болтами 20мм на каждом шпангоуте

Обшивка фальшборта - 55мм всего 2 слоя
 1 слой (внутренний) 35 x 70 дуб
 2-й 23 x 70 дуб
 укладка слоя и скрепление с набором соответствуют обшивке в целом

Пластина верхней палубы - 65 мм всего 4 слоя
 1 слой (нижний) 25 x 70 дуб
 параллельно диаметральной плоскости
 2-й 10 x 70 дуб под 45° к первому
 3-й 10 x 70 дуб под -45° к первому
 4-й 20 x 70 шпк

основное направление укладки параллельно ватервейсу, сложные места согласно плану укладки таковой зашивки верхней палубы
 Соединение с подпалубным набором усилено нержавеющим крепежом: шурупами 6 x 10 (1 слой), гвоздями 2 x 50 (2 и 3 слой) шурупами 6 x 70 (4 слой)
 Стыки таковой зашивки залиты палубной мастикой

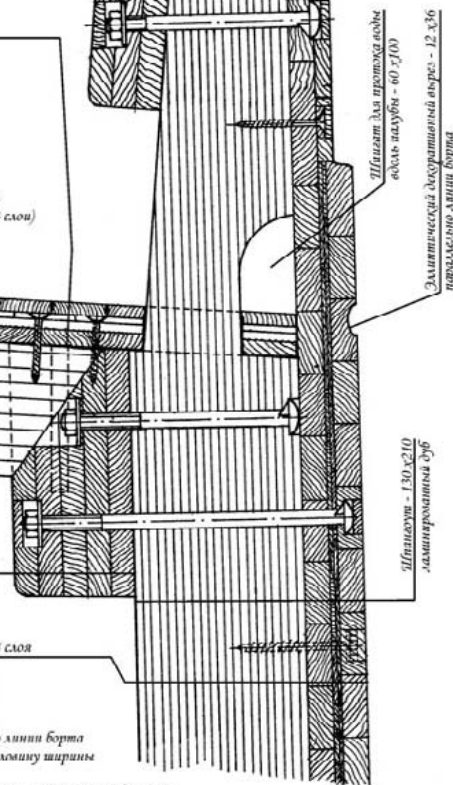
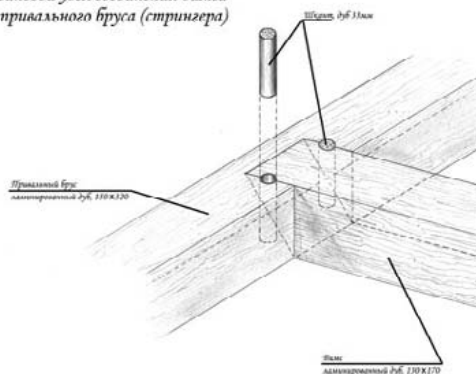


Бимс верхней палубы - 130 x 170 ламинированный дуб
 соединение со стрингером вполне на дубовых шкантах 33мм

Внутренний привальный - 150 x 320 ламинированный дуб,
 соединение со шпангоутом усилено двумя нержавеющими болтами 20мм

Наружная обшивка - 75 мм всего 4 слоя
 1 слой (внутренний) 32 x 70 дуб
 2-й 5 x 70 дуб
 3-й 5 x 70 дуб
 4-й 32 x 70 дуб
 все слои установлены параллельно линии борта со смещением между слоями на половину ширины пояса
 соединение со шпангоутами усилено нержавеющими болтами 20мм (каждый 4 пояс/Б), шурупами 6 x 70 (1 слой), гвоздями 2 x 50 (2 и 3 слой), шурупами 10 x 150 (4 слой), расположенными в шахматном порядке

Типовой узел соединения бимса и привального бруса (стрингера)



Шпигель для прохода воды
 вода палубы - 60 x 70(0)

Заматочная дисперсионная смола - 12 x 6
 параллельно линии борта

Шпигель - 130 x 210
 ламинированный дуб

Корпус "Империи" создавался в России, из отечественного леса, усилиями российских инженеров и рабочих.

Типовое сечение шпунта

Наружная обшивка - 75 мм всего 4 слоя
 1 слой (внутренний) 32 x 70 дуб
 2-й 5 x 70 дуб
 3-й 5 x 70 дуб
 4-й 32 x 70 дуб
 все слои установлены параллельно линии борта со смещением между слоями на половину ширины пояса
 соединение со шпангоутами усилено нержавеющими болтами 20мм (каждый 4 пояс/Б), шурупами 6 x 70 (1 слой), гвоздями 2 x 50 (2 и 3 слой), шурупами 10 x 150 (4 слой), расположенными в шахматном порядке

Обшивка килля, дуб 20мм
 установлена на резиновом герметике 3М 5200;
 соединение усилено привальными к киллю нержавеющими винтами 6мм

Флор
 нержавеющая сталь, 10мм

Наружная обшивка килля
 нержавеющая сталь 10мм





Любая деталь набора корпуса "Империи" представляет собой изогнутый по лекалам брус из дубового ламината. На этой фотографии показана конструкция транца.



Мощные элементы набора корпуса крепятся к конструкции киля, форштевня и ахтерштевня полностью выполненным из нержавеющей стали.



50-метровый корпус из ламината белого дуба - невероятная идея в строительстве современных яхт.

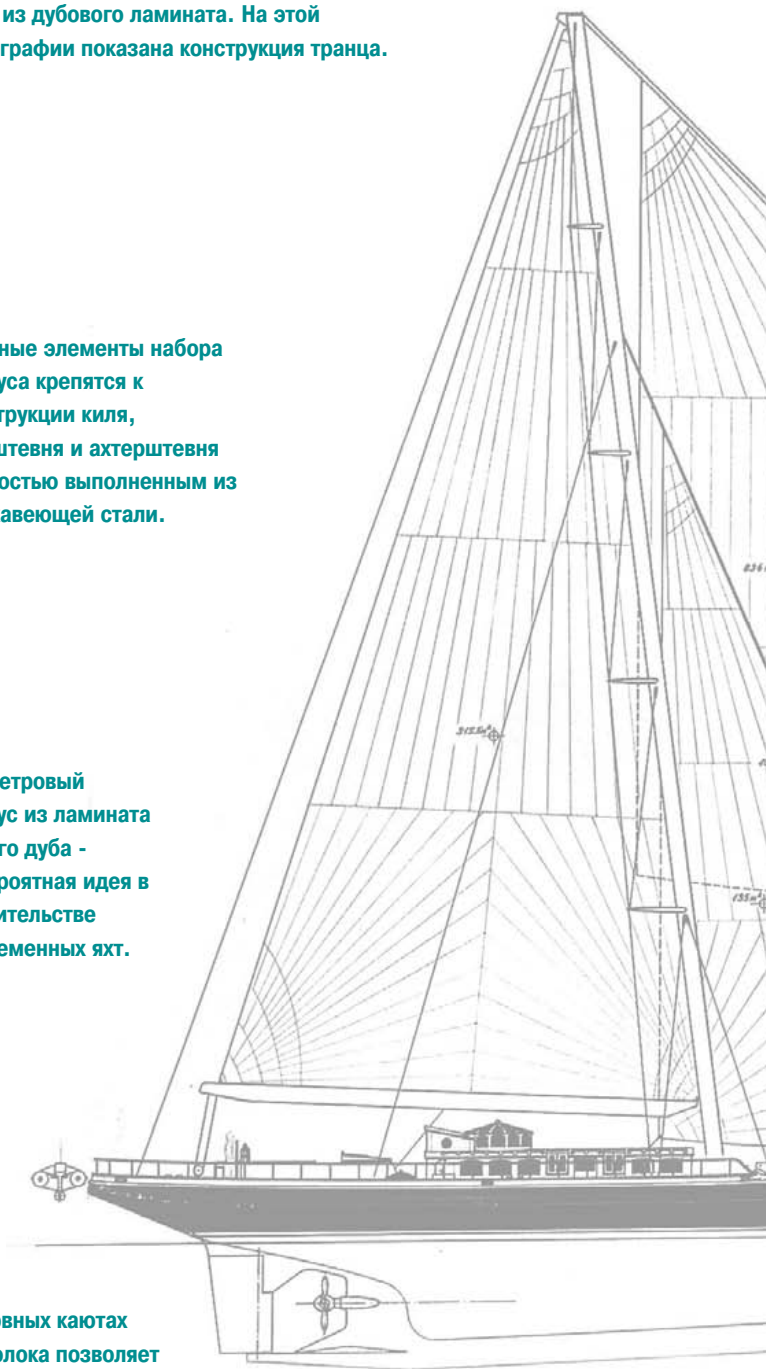
Вот так выглядит "деревянная броня". Виктор Лабусов контролирует качество ее укладки.



Даже в резервных каютах высота подволока позволяет находиться, что называется, "в полный рост".



Ламинат белого дуба по прочности превосходит сталь. Любая деталь набора корпуса склеена не менее чем из 15 слоев.

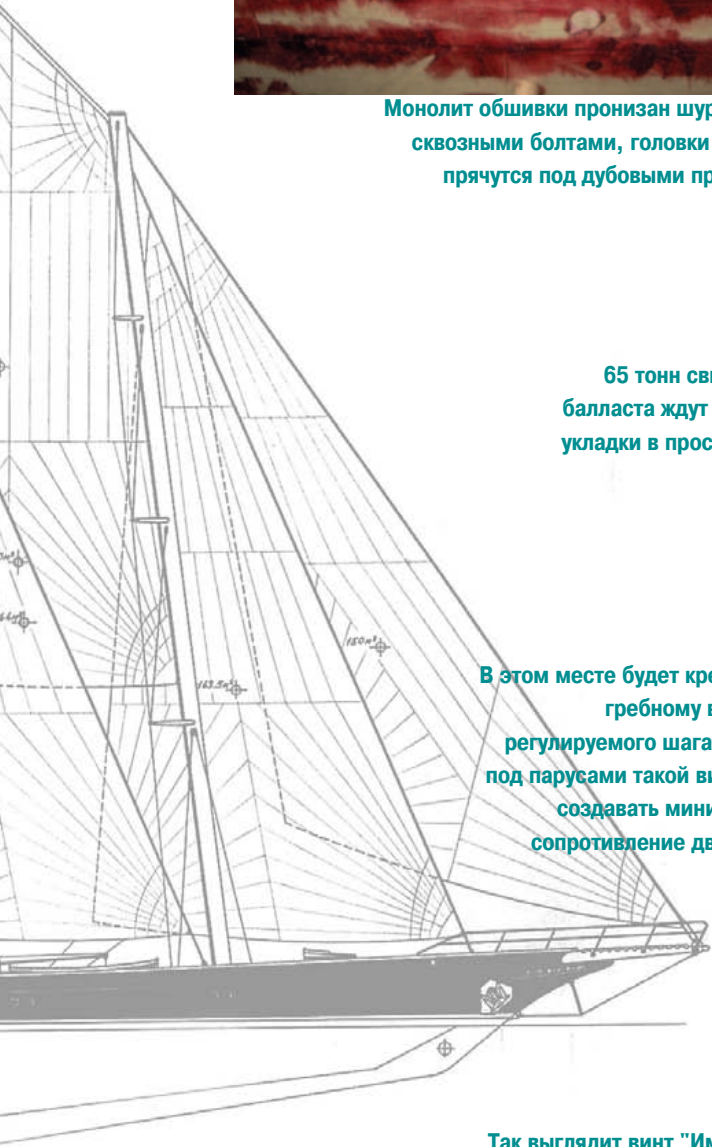




Монолит обшивки пронизан шурупами и сквозными болтами, головки которых прячутся под дубовыми пробками.



Нержавеющий киль вмещает в себя 65 тонн свинцового балласта и надежно защищает уникальный корпус от касания грунта.



65 тонн свинцового балласта ждут момента укладки в пространстве киля.

В этом месте будет крепиться к гребному валу винт регулируемого шага. На ходу под парусами такой винт будет создавать минимальное сопротивление движению.



Так выглядит винт "Империи".

В помещения экипажа можно попасть не выходя на палубу или же через отдельный вход на баке. Всем членам экипажа предусмотрены максимально возможные удобства.



Очевидно, что корпус *"Империи"* длиной 50 метров, шириной 8.5 метров, с высотой надводного борта 3.0 метра и осадкой 4,5 метра, да еще выполненный из ламината **дуба** претендует быть занесенным в книгу рекордов Гиннеса!

Зачастую, читая исторические романы о морских походах, складывается ошибочное впечатление, будто мореходы эпохи великих открытий бороздили океаны на огромных парусниках. Голливудские фильмы о пиратах только добавляют туману. На самом деле, в золотую эпоху парусов корабли не могли быть более 60-65 метров длины, поскольку это предел для кораблестроения из натурального дерева.

Да, экипажи тех времен были многочисленными, порой несколько сотен моряков! Вот только ютиться им всем, включая адмиралов и капитанов, приходилось на крошечных, по нынешним понятиям, суденышках. Например, знаменитая флотилия Колумба состояла из трех кораблей. Флагман эскадры – *"Санта-Мария"* считалась *"большим парусным кораблем"*. И это при длине корпуса 19,5 метра! Остальные два судна (*"Пинта"* и *"Нинья"*) были каравеллами, то есть рыболовными судами. Их корпуса были не более 17,3 метров с водоизмещением около ста тонн и экипажами до полусотни моряков.



Флагманским судном знаменитого пирата Ее Величества Елизаветы I Френсиса Дрейка бессленно оставался галеон *"Золотая Лань"*. В XVI веке не существовало правил обмера судов и в разных источниках габариты этого судна отличаются. Но, в любом случае, это был небольшой парусник около 20 метров длины и ста тонн водоизмещения.

Немного позднее деревянные корпуса научились строить более крупными. Так, уже *"Индевор"* Джеймса Кука был типичным барком XVIII века – корпус 32 метра длины с водоизмещением 368 тонн.

Парусные корабли, построенные Петром I, тоже не выходили за габариты 50 метров длины. Но в большинстве случаев их корпуса были длиной до 30 метров.

Среднестатистический парусник XIX века можно описать как трехмачтовое двухпалубное судно длиной около 100 футов (33 метра) и водоизмещением в пределах 500 тонн. Корпус вышеупомянутого флагманского корабля английского флота *"Виктория"* достигал практического предела длины. В его наборе были использованы дубовые шпангоуты двухфутового сечения.

И яхты этого периода имели деревянные корпуса вполне умеренных размерений. К примеру, в начале XX века самая крупная яхта на юге России (построена в Англии) – *"Бурун"* была всего 94,6 фута. А самый большой корпус, построенный когда-либо из дерева в Новой Зеландии, имел 110 футов длины. Он принадлежал шхуне *"Strathcona"*, построенной в 1915 году с обшивкой из двух слоев каури и шпангоутами из похутукавы (замечательные местные породы дерева). В Канаде благодаря изобилию дерева строили деревянные корпуса для рыбацких парусных шхун вплоть до 1935 года. Но и они не превышали длины 43 метра и строились из дешевых хвойных пород дерева.



Шхуна *"Шенандоа"*

Любопытно, что одни из последних крупных корпусов парусников из дерева XX века были построены в послевоенные годы в Финляндии по заказу СССР. Среди них знаменитая своими исследовательскими экспедициями уникальная *"немагнитная"* бермудская шхуна *"Заря"* (спущена на воду в 1952 году). Ее корпус был длиной 44,3 метра. Некоторые его элементы были из дуба, а в основном – сосна и ель. И еще 24 шхун подобных размерений были построены там же, но пять лет спустя, по специальному заказу для ВМФ СССР. Набор их корпусов был из дуба, форштевни и ахтерштевни из африканского *"железного дерева"*, а обшиты они были лиственницей и пихтой.

С проблемами габаритов мы столкнулись уже на первых шагах проекта. Правила любого серьезного Регистра для строительства корпусов из дерева в общем случае распространяются на корпуса длиной до 24 метров. А свыше этого предела каждый проект должен получать **индивидуальное предварительное** одобрение. И вообще, большой деревянный корпус из **дуба** в наше



время создать невозможно. Такое мнение было высказано большинством экспертов. Чтобы не тратить энергию на дискуссии с авторитетами яхтинга строительство корпуса долгое время велось в закрытом режиме. Теперь и мы с мнением оппонентов полностью согласны, но с одной лишь оговоркой. Крупногабаритный корпус яхты из **дуба** нигде в мире создать в наши дни невозможно, **кроме как в России**. По крайней мере, у нас это получилось.

Действительно, деревянный корпус шхуны рождался непросто. "**Благонадежные**" дикорастущие дубы пришлось искать в лесах подобно детективам и извлекать их оттуда с помощью вертолета. На качественную сушку древесины потребовались титанические усилия. Впрочем, сейчас об этом можно говорить в прошедшем времени, так как эта часть проекта "**Империя**" уже позади. Для всех конструктивных элементов используется только цельное дерево высших сортов с влажностью в пределах 12% в виде многослойного ламината. Так, например, любой стрингер, шпангоут или бимс представляет собой изогнутый по лекалам брус из, как минимум, пятнадцати склеенных между собой поясов сантиметровой толщины.

В 2005 году выполнены работы по обшивке корпуса "**деревянной броней**". Так в шутку мы называем эту конструкцию. Судите сами. Требования Ллойда допускают применение однослойной деревянной обшивки 55 мм толщины. Мы же применили четырехслойный дубовый ламинат, конструкция которого заслуживает особого описания, так как является абсолютно уникальной – ничего подобного мир еще не видел. Деревянные планки с ладонь шириной крепятся к шпангоутам нержавеющей стали шурупами диаметром шесть миллиметров и скрепляются между собой особым клеем. Внутренний слой имеет толщину 32 мм, затем идут два промежуточных слоя по 5 мм каждый и все это укрывается наружным слоем толщиной 32 мм. В итоге получаем монолит толщиной 74 мм, пронизанный нержавеющей сталью шурупами обшивку, фиксируя конструкцию на наборе корпуса. Теперь предстоит нанесение многослойного покрытия из патентованных грунтов, шпаклевок и красок по индивидуально разработанной технологии. Поверхность переменной кривизны (600 м²) будет выведена "**под зеркало**", что является абсолютно необходимым условием для классической яхты.

Палубный настил выклеен "всего лишь" из трех слоев: два слоя того же **дуба**, накрытого верхним слоем отборного тика, как и положено настоящей яхте. В результате корпус шхуны представляет совершенно жесткую конструкцию, обладающую многими достоинствами, необходимыми классической яхте.

Чтобы уберечь столь уникальный **дубовый корпус** от эксплуатационных механических повреждений, он по всей длине снизу окаймлен мощными конструктивными элементами из нержавеющей стали, связывающими воедино форштень, киль и ахтерштень. Получается нечто похожее на ледакол. Надо сказать, что прочность корпуса и без того намного превышает требования любых регистров. Но, как говорится, кашу маслом не испортишь. То же самое можно сказать об остойчивости нашей шхуны. Для парусных яхт основным параметром оценки остойчивости является так называемый "**критерий погоды**", по которому можно рассчитать допустимую площадь парусности для заданной скорости ветра, это отношение момента опрокидывающего к моменту кренящему, которое всегда должно быть больше единицы. Мы добились такой остойчивости яхты, которая превосходит все существующие на сегодня требования безопасности – яхта способна возвращаться в вертикальное положение из углов крена в 120°, что делает ее неопрокидываемой ни при каких обстоятельствах. Обеспечивает это уложенный в киле шхуны **свинцовый балласт** весом в 65 тонн.

Форма корпуса выбрана строго **классическая**: аналогами послужили лучшие яхты начала XX века. Парусное вооружение сочетает удобство в управлении и благородство экстерьера – двухмачтовая **бермудская шхуна**. Для парусной яхты человеческий разум еще не придумал более совершенных форм и очертаний. Подобные силуэты на горизонте завораживают взгляд и остаются в памяти навсегда, подобно словам из романа Александра Вертинского:

*...И когда тонкий месяц начнет серебриться
И лиловое море уйдет за косу,
Вам покажется белой серебряной птицей
Адмиральская яхта на желтом мысу...*

К сожалению, такие силуэты в наши дни можно пересчитать по пальцам. Яркий пример классической шхуны – 168-футовая трехмачтовая красавица "Шенандоа". Она была построена в Нью-Йорке в 1902 году. С тех пор неоднократно меняла владельцев, флаг регистрации и подвергалась серьезным переоборудованиям. Так, на ней теперь есть двигатель, изменились инженерные системы, паруса пошиты из дакрона, а стенки изготовлены из углепластика.



И все же "Шенандоа" повезло. Все ее хозяева сохранили экстерьер в первоизданном виде. Последний владелец пошел на дополнительные издержки и восстановил практически все детали шхуны в первоначальном виде. Работы выполнялись в Новой Зеландии и длились 22 месяца. Усилия владельца и верфи не остались незамеченными. В 1997 году восстановленная "Шенандоа" на международном бот-шоу получила награду: **"За лучшую реставрацию классической яхты"**.

Классические обводы корпуса приятны глазу, однако урезают объем внутренних помещений любой яхты. Некоторая стесненность чувствуется даже на 50-метровой "Шенандоа". Тем более что только отдельные механизмы электрифицированы – большинство остаются в первоизданном виде, что умножает экипаж (всего 11 человек). Фактически управление парусами осуществляется вручную. Ходит эта шхуна-ветеран не спеша, со средней круизной скоростью восемь узлов, что совсем неплохо для ее тяжелого стального корпуса.

Подобная красота требует жертв. Не избежали их и мы. Чтобы подчеркнуть строгость классических форм **"Империи"**, пришлось отказаться от развития надстроек на палубе. Взамен, кроме классического силуэта, яхта приобрела также повышение мореходных качеств. На любой современной яхте (даже классической) обычно на палубе размещено десятка полтора-два барабанов лебедок с механическим приводом, чего не могло быть в золотом веке парусов. Конечно, сегодня невозможно заменить механические лебедки шестью десятками моряков для работы с бегучим такелажом. В результате компромисса между прошлым и будущим яхтинга на **"Империи"** используется эффект легендарного **"Летучего голландца"**, на котором, как известно, паруса управляются без экипажа. Мы приняли решение сделать гидравлические лебедки подпалубными. То есть шкоты всех парусов будут уходить через отводные блоки под палубу и там бесшумно наматываться на барабаны лебедок с гидроприводом. Недешево, но со вкусом. В таком устройстве палубы заложен и сугубо практический смысл – шхуна сможет конкурентно участвовать в регатах для классических яхт, где у нее будет возможность одновременно отличаться и экстерьером и ходовыми качествами.

Двадцать первый век уже можно смело назвать веком мегаяхт. Суммарная длина корпусов их нового строительства измеряется уже в километрах! Так, в 2004 году на стапелях находилось мегаяхт суммарной длиной 15 километров! Правда, большинство из них моторные яхты, парусные составляют меньшинство, среди которого классические яхты можно пересчитать по пальцам одной руки. Наиболее близким аналогом **"Империи"**, из числа появившихся в XXI веке классических яхт следует считать **"Windrose of Amsterdam"**. Это 152-футовая двухмачтовая бермудская шхуна, построенная в 2001 году в Голландии. Ее алюминиевый корпус на четыре метра короче корпуса **"Империи"** при одинаковой ширине, что ограничивает максимально возможную расчетную скорость до 13,5 узлов. И, тем не менее, рекорд трансатлантического перехода (дистанции 2925 миль, время – 11 дней, 10 часов, 25 минут и 10 секунд) среди двухмачтовых шхун зарегистрированный в мае 2002 года принадлежит именно **"Розе ветров Амстердама"**.

Кстати, предыдущий рекорд, принадлежавший легендарной шхуне **"Атлантик"** (185 футов, спущена на воду в 1903 году) в гонке на приз, учрежденный кайзером Вильгельмом был установлен еще в 1905 году и продержался 98 лет! Примечательно, что за **"Кубок Кайзера"** боролись, находясь каждый на борту своей яхты – сам кайзер, два британских лорда и восемь американских миллионеров.

Не так уж и легко новым классическим яхтам даются рекорды установленные в эпоху парусов. И это притом, что классической **"Роза ветров Амстердама"** является только выше ватерлинии, а подводная ее часть вполне современная, с бульбким. К тому же еще используется восемь тонн переменного водяного балласта, что позволяет иметь общий вес шхуны всего 145 тонн. А на **"Атлантике"** одна только громоздкая паровая машина весила 50 тонн! Справедливости ради следует заметить, что **"Роза ветров Амстердама"** сократила время рекорда почти на сутки, показав среднюю скорость движения по дистанции 10,8 узлов (**"Атлантик"** – 9,9 узла). Для этого на ее борту работал экипаж из 28 яхтсменов.

Что касается **"Империи"**, то ее расчетная скорость корпуса составляет 15 узлов. Вспомогательный двигатель (в нашем случае это дизель фирмы "Катерпиллар" мощностью в 1200 лошадиных сил) обеспечит круизную скорость 13 узлов. Поэтому, свои рекорды скорости **"Империя"** будет ставить с выключенным двигателем. Это еще раз подтверждает **предназначение классических яхт ходить под парусами**.

Следует заметить, что в последнее время рядом с понятием **новой классической яхты** все чаще появляется термин **"зеленая яхта"**. Как вы догадались – не по цвету корпуса, а по ее экологичности, как для самих яхтсменов, так и для окружающей среды. В идеальном варианте яхта

должна оставаться по большому счету незаметной для морских и прибрежных обитателей фауны и флоры, и совершенно безвредной для здоровья экипажа и пассажиров.

Заблуждаются те, кто считает старые классические яхты достаточно "зелеными". Те из них, что не оснащались двигателями внутреннего сгорания, все равно загрязняли окружающую среду отходами человеческой жизнедеятельности. Да и сами яхтсмены обитали в достаточно нездоровой среде (сырость, жара, холод, недостаток пресной воды и свежей пищи и т.д.).

Технический прогресс добавил ко всем этим недостаткам шум двигателей и выхлопные газы, протечки горюче-смазочных материалов, постирочные и мытьевые воды с высоким содержанием токсичных веществ, вибрацию корпуса и механизмов, электромагнитные поля, высокочастотные излучения приборов, испарения от пластмасс и прочей химии, статическое электричество синтетических покрытий и многое другое.

Вызывает сомнения в пользе для здоровья человека применение опресненной воды, консервированных продуктов длительного хранения, искусственное освещение, кондиционирование воздуха и другие подобные "блага цивилизации".

Даже высокие скорости современных моторных яхт занесены в черный список и не только экологами. Так, профессиональные вахтенные помощники на всех яхтах скоростью от 30 узлов и выше обязаны теперь пройти специальные курсы повышения квалификации, что, впрочем, не снимает с них стресса, вызываемого навигацией на подобных скоростях.

В наши дни многие страны ввели в пределах своих морских границ поистине драконовские штрафы за малейшее загрязнение прибрежных вод. В лучшем случае за откатанные за борт серые (постирочные воды) или черные (фекальные или льяльные воды) жидкости грозят штрафы со многими нулями. В худшем – владелец может лишиться своей собственности, а капитан – попасть под арест. Тут уж поневоле станешь "зеленым".

Мы поставили себе целью сделать шхуну "Империя" не только классической, но и максимально "зеленой". Кроме всего прочего, применением дерева в качестве материала для корпуса обеспечена тепло- и звукоизоляция, чтобы внутри яхты в зависимости от погоды не образовывалась сырость либо невыносимая жара, а также снижался шум от ударов волн до комфортного уровня. Большое преимущество деревянного корпуса состоит еще и в том, что он совершенно не подвержен намагничиванию, что разрушительно действует не только на стальные корпуса, но и на здоровье яхтсменов на металлических яхтах. Упорная работа ведется по снижению возможных шумов и вибраций от судовых механизмов, созданию здорового микроклимата внутри всех помещений шхуны. Идет кропотливая работа по максимальному использованию естественного освещения, минимальному применению искусственной вентиляции, созданию единого обитаемого пространства и приданию всем элементам яхты функциональности и логичной завершенности. Но главное, с чем нам приходится бороться, так это с искушением поддаться естественному желанию упростить себе жизнь и хоть немного понизить планку.

Уникальность шхуны состоит еще и в том, что она изначально запрограммирована для многоцелевого использования и проект предусматривает все необходимое для достижения этих задач. Практически неограниченная дальность плавания и солидная автономность по пресной воде и другим жизненным параметрам делают "Империю" пригодной для долгосрочных экспедиций, включая самые отдаленные места планеты. Несмотря на значительные размеры корпуса, управлять ею сможет относительно небольшой экипаж из восьми человек. Для этого предусмотрена полная автоматизация всех систем шхуны, включая парусное вооружение. Любые механизмы яхты управляются с помощью гидравлики простым нажатием кнопки. При швартовых операциях малочисленному экипажу поможет носовое подруливающее устройство.



Опыт 103 лет эксплуатации шхуны "Shenandoah" был учтен в проекте "Империя". Яхтенный дизайнер Кевин Диблей и капитан Гейвин Рейд у борта "Shenandoah" во время ее ремонта в Окленде. Фото авторов.

Для шести пассажиров яхты (и четырех сопровождающих их лиц) предусмотрены максимально возможный комфорт и безопасность, полностью соответствующие строгим требованиям МСА. Повышенные требования предъявляют эти правила и к помещениям экипажа. Выполнение всех этих регламентаций удорожает яхту более чем на 10%. Вместе с тем сегодня похвастать подобным уровнем комфорта и безопасности, экологичности и автоматизации могут считанные яхты даже из числа построенных уже в XXI веке. Те же мегаяхты, что построены ранее 1997 года, к сожалению, закономерно попадают под понятие "*яхты прошлого века*", так как введение правил МСА немедленно сделало их морально устаревшими. В связи с этим для мегаяхт наблюдается соответствующая реакция чартерного рынка. Так что при необходимости шхуна "*Империя*" сможет быть представлена в чартере самого высокого уровня. Однако, как правило, такие яхты в чартер не отдаются и призваны служить более высоким целям – для чартера можно было бы построить что-нибудь попроще (и подешевле).

Поскольку одной из глобальных задач для этой шхуны является эффективное участие в престижных международных регатах для классических яхт, то и парусным вооружением она оснащается соответствующим. Основные паруса составляют площадь в одну тысячу квадратных метров и шьются из прочных современных парусных тканей. Нести их предназначается двум углепластиковым мачтам (грот-мачта достигает 50-метровой высоты), а убираться грот и фок будут, сворачиваясь гидравлическими скрутками в гики. Колоссальные нагрузки от подобного вооружения воспримет стоячий такелаж из нержавеющей прута, но не исключено, что мы все же дождемся появления углепластиковой проволоки нужных диаметров и тогда такелаж "*Империи*" похудеет еще на три тонны. Однако и без этого парусное вооружение шхуны намного легче и прочнее, чем у аналогичных яхт прошлого века, что позволяет ей выжимать дополнительную скорость и ходить круче к ветру. Мы можем говорить об этом в настоящем времени, поскольку уже сегодня паруса "*Империи*" наполнены "ветром", и она послушно выполняет все заданные маневры, правда, пока что на экране компьютера, повинувшись командам дизайнера.

Применение легких высокопрочных материалов для парусного вооружения понижает центр тяжести яхты, тем самым, повышая остойчивость корпуса, что позволяет использовать для отделки интерьеров такие тяжелые материалы, как натуральное дерево, мрамор и бронзу. Это немаловажно, так как еще одной глобальной задачей для "*Империи*" является служить представительским целям. Внутреннее убранство задумано в стиле "*русский ампи́р*" с применением элементов морской тематики. Сочетание темного дерева и полированной бронзы дают особый эффект монументальности и лаконизма. Интерьеры шхуны должны подчеркнуть мощь корпуса шхуны и соответствовать ее названию, полностью сохранив яхтенный подход в конструкции всех элементов. При этом отделка внутренних помещений выполняется с соблюдением всех условий для создания высочайшего уровня комфорта.

Водоизмещение шхуны достаточно велико – около 350 тонн. Однако объем корпуса, не имеющего прямых линий и отсутствие каких-либо значительных надстроек на палубе, требует вдумчивой работы по рациональному использованию внутреннего пространства, что представляет своеобразную головоломку. Все же нам кажется, что творческой команде проекта "*Империя*" удалось найти оптимальное решение этой задачи. Остается добавить, что при оформлении интерьеров применяются натуральные покрытия. В состав этих замечательных покрытий для дерева входят только природные продукты. Основой для лаков служат *растительные масла* и *пчелиный воск*, что придает им благоухание. Пребывание на борту "*Империи*" должно возвращать людей в неподражаемую атмосферу естественного комфорта. С этой же целью все столь необходимые новомодные элементы шхуны стилизуются под ретро. К примеру, углепластиковый рангоут внешне оформлен "под дерево", лебедки и блоки облицованы корабельной бронзой, натуральным деревом и с виду неотличимы от подобных приспособлений прошлой эпохи. Самобытный стиль "*Империи*" требует гармоничного сочетания натуральных тканей, бронзы, мрамора и дерева (преимущественно из российских лесов). И еще раз подчеркнем – *никакой синтетики* внутри помещений! Правда, в некоторых случаях для этого придется с нуля начинать подобное производство, но мы воспринимаем это как преимущество первопроходцев.

Кстати, это никак напрямую не связано с уровнем затрат. Как показывает практика, на морских верфях даже посредственная яхта может оказаться сколь угодно дорогой. Тем, кто в этом сомневается, рекомендуем прочесть "*Путешествие на Снарке*" Джека Лондона. Эта реальная история строительства дорогой яхты со щедрым бюджетом. Действие происходит в США в начале XX века. Джек Лондон называет "*непостижимым и чудовищным*" тот факт, что строительство "Снарка" обошлось ему в пять раз дороже сметы, а длилось на два года дольше, чем было предусмотрено контрактом. К тому же постройка "Снарка" завершена верфью так и не была: владелец потерял терпение и прервал этот увлекательный для строителей процесс выкачивания

денег из его карманов. С тех пор за прошедшие сто лет для будущих владельцев яхт мало что изменилось. Мы используем первые три главы "Путешествия на Снарке" в качестве пособия: **"Как не следует строить яхты"**.

Уже само понятие **"классическая яхта"** подразумевает соответствующий уровень организации процесса по ее созданию, в том числе качественное исполнение проектных решений. В свою очередь, сами по себе нужные проектные решения даются отнюдь непросто. Как дизайнерам, так и строителям намного проще применять привычные шаблоны, чем вести утомительный поиск новых конструкторских идей. Зачастую заказчику подсовываются технические идеи "второй свежести". В нашем же случае любые стандартные решения неприемлемы. Короче говоря, пришлось самим влиться в команду яхтенных дизайнеров, чтобы постоянно быть в курсе происходящего. Занятие это трудоемкое, но довольно увлекательное и полезное во всех отношениях. В итоге нашим дизайнерам практически ничего не приходится переделывать. Большинство процессов ведется параллельно и корректируется на ходу, что сводит к минимуму затраты на проектирование.

Как вы уже поняли, **корпус шхуны строится в России** (на военной верфи, где более чем за пятьдесят лет производства деревянных тральщиков овладели высоким искусством **ламинирования**). Обеспечивает создание уникального корпуса руководитель верфи №1 ВМФ России **Владимир Байдаченко**. Помогают ему в этом яхтенные дизайнеры **Сергей Гребенщиков** и **Алексей Соловьев** и бригада мастеровых людей – не столько большая сколько опытная в создании деревянных корпусов.

Двигатель и все связанное с ним оборудование (гребной винт регулируемого шага, валоповоротное устройство и редуктор) произведено в Германии. Таким образом, в 2006 году ожидается рождение основной конструктивной базы любого судна – **"корпус плюс двигатель"**. В остальной части проекта вы сможете обнаружить многие компании мира по производству яхтенного оборудования из числа ведущих. Курирует эту часть проекта **Виктор Лабусов**. Он же является Председателем Совета директоров корпорации **"Yacht Club International"**, которая осуществляет уникальный проект по созданию **"новой классической яхты XXI века"**.

К проекту **"Империя"** привлечены ведущие специалисты яхтенной индустрии Новой Зеландии. В Окленде над проектом работает наш **дизайнерский штаб**. Это тщательно подобранная группа проектантов во главе с молодым талантливым яхтенным дизайнером **Кевином Диблей** и, в придачу к ним, три яхтенных капитана с большим практическим опытом работы в чартере. Парусное вооружение для **"Империи"** также изготавливается в стране парусов. **Александр Киричук** в качестве директора новозеландской фирмы **"Aries Pacific Ltd"** координирует проект в целом, а также уже сейчас прорабатывает различные варианты использования шхуны.

Поскольку в приличном обществе не принято заранее говорить о каких-либо успехах проекта, мы на данном этапе воздержимся от дальнейших описаний. Сами мы, конечно, верим в успех и на этот случай продумали программу на первые три года после спуска **"Империи"** на воду. В наше время нельзя быть окончательно уверенным ни в чем, но на случай того чуда, что сроки строительства шхуны будут соблюдены, планируем отправить ее в **"Maiden voyage"** летом 2007 года. В это время наступит яркий для яхтинга момент – финал 32-го **Кубка Америки**. И было бы весьма кстати представить яхтенному сообществу элегантную красавицу **"Империю"**. Но уже сегодня многие ценители яхтенной классики пристально следят за ходом строительства и соперничают нам в этом процессе. Создание шхуны **"Империя"** происходит под девизом: **"И себе, и людям"**.

Для тех, кого интересует дальнейшая судьба этого проекта открыт наш сайт:
www.imperiyacht.com

Заметим, что проект **"Империя"** создается энтузиастами яхтинга отнюдь не ради честолюбивых планов завоевания призов и кубков. Прежде всего, это дань уважения морю, своего рода символ возможной гармонии человека и природы. Другими словами, можно считать, что таким образом наша команда пытается украсить просторы Мирового океана еще одним замечательным силуэтом элегантного парусника. Кроме того, мы помним морскую поговорку: **моря разъединяют страны, а корабли соединяют их**. В глубине души мы надеемся, что шхуна **"Империя"** напомнит миру о существовании **России** как великой морской державы.

Следующая наша идея, над реализацией которой мы в момент написания этих строк трудимся, связана с проблемами содержания и эксплуатации мегаяхт, то есть того самого мэйтененса. От решения этих проблем не удавалось уйти никому. И мы, в предвидении рождения **"Империи"** стараемся найти оптимальный выход из той критической для всех владельцев мегаяхт ситуации, которая сложилась на момент публикации книги.



Дело в том, что в начале XXI века возник катастрофический дисбаланс между количеством мегаяхт и ограниченными возможностями существующей для них инфраструктуры. Иными словами, новоиспеченные владельцы мегаяхт неизбежно столкнутся с дефицитом технических баз для их обслуживания и проблемами в комплектации экипажей. Для справки: в 2005 году международным профсоюзом яхтсменов зарегистрировано свыше трех тысяч вакансий в экипажах мегаяхт. И самая неприятная проблема – большим яхтам негде базироваться. Да, новые марины, способные принимать яхты длиной от 50 метров и осадкой свыше 4 метров, строятся. В 2005 году таких марин во всем мире появилось аж две! Одна в Египте, другая в Мексике. Они, безусловно, решат проблемы нескольких десятков владельцев. Но только в том же году флотилия мегаяхт увеличилась на 510 вымпелов. Можно сказать, что это уже "ни в какие марины не лезет". Вышеназванные весьма досадные обстоятельства способны принести серьезные разочарования участникам стремительно растущего мегаяхтенного сообщества.

Кроме того, парусным и моторным водоизмещающим яхтам свыше 24 метров длины на роду написано отправляться в дальние океанские путешествия. Одним из наиболее привлекательных регионов для экспедиций является Тихий океан, в первую очередь, его южная часть, так называемая *Океания*. И все бы хорошо, вот только досадно, что марина там пока всего одна – на Таити. Да и та вмещает не более пяти яхт. Единственная в этом регионе технически продвинутая Новая Зеландия уже не справляется с заказами на обслуживание мегаяхт. Кстати, здесь тоже марин, предназначенных специально для мегаяхт, пока еще нет.

Что же, если нужной инфраструктуры в экзотических уголках Мирового океана нет, то никто не мешает начать ее создавать. Мы уже нашли единомышленников в своих начинаниях. Общими усилиями к 2007 году мы рассчитываем ввести в строй первую (базовую) марину для мегаяхт в *Океании* – на одном из островов архипелага Фиджи. Кроме большой марины с глубинами до 4,5 метров на этом частном острове, с певучим названием *Нанану-Ай-Ра*, создается уникальный курортный комплекс для тех, кто в наше нелегкое время может позволить себе подобный тропический стиль жизни.

Далее сеть таких же марин, опять же с курортами и прочей подобающей уровню мегаяхт береговой инфраструктурой, планируется охватить наиболее экзотические уголки этого безбрежного региона. Фиджи окружают острова *Вануату, Тонга, Кука, Новой Каледонии*. Для экипажа яхты с крейсерской скоростью в 10 узлов такие переходы – одно удовольствие. Несколько дней плавания – и опять комфортабельная стоянка, возможность заняться дайвингом, рыбалкой, общение с яхтсменами в клубном варианте. Толпы туристов сюда не могут добраться даже в теории, бурное развитие промышленности не угрожает в связи с отсутствием рабочей силы, природа – сами понимаете – тропическая, и поэтому именно здесь видится рай для яхтсменов. Ни террористов, ни пиратов, ни бесконечных природных катаклизмов, которые столь негативно влияют на яхтинг в давно обжитых его приверженцами акваториях. Вот, например, в наше время Карибское море уже с большим сомнением можно назвать привлекательным для безмятежного плавания на яхте. Да что говорить, жить на нашей планете приходится все теснее. И только океанские просторы пока еще позволяют с помощью яхты раствориться в пространстве и времени.

Дополнительную информацию о возможностях базирования мегаяхт на островах Океании можно получить на сайте:

www.ostrovlux.com

Поделившись с читателями своими идеями и начинаниями, мы считаем свой труд над книгой завершенным. Но, прежде чем поставить последнюю точку в тексте и отправить рукопись в типографию, хотим заметить, что мы не ставили перед собой задачу написать нечто энциклопедическое и всеохватывающее. События следуют своим чередом и даже те три года, в течение которых рождалась эта книга, продемонстрировали известную динамику развития российского яхтинга.

Увы, многое происходит методом "проб и ошибок". А море, как мы не устаем повторять, ошибок не прощает. Так пусть наша книга послужит для читателя маяком, который указывает надежный фарватер из родной гавани в открытое море.

БЛАГОДАРНОСТЬ АВТОРОВ

А сейчас позвольте назвать тех, кто принял участие в создании этой книги. Это наши друзья-яхтсмены – люди разных возрастов и профессий, национальностей и вероисповеданий. Прежде всего, это россияне, живущие по всему свету. Начнем с просторов СНГ. Первыми назовем заслуженных *яхтенных капитанов* и мастеров парусного спорта СССР. *Олег Сташкевич* – один из героев нашего повествования, трудится на посту руководителя одной из черноморских стивидорных компаний и продолжает ходить под парусом во время редких отпусков. *Сергей Исаков* – работает заместителем губернатора Николаевской области, а в свободное время тренирует сына для участия в международных регатах. *Александр Антонов* – занимает ответственный пост капитана Одесского порта. Имея дипломы капитана дальнего плавания и яхтенного капитана, он несколько лет отработал старпомом на борту парусника "Дружба". Теперь все свободное время он отдает своему деревянному четвертьтоннику "Фарос" таллиннской постройки. *Юрий Котов* – заместитель капитана Одесского порта, кадровый военный в прошлом и боец с бюрократизмом в яхтинге в настоящем. *Владимир Форварчук* – не только яхтенный капитан, но и опытный яхтенный дизайнер, а теперь еще и ведущий специалист Регистра маломерного флота в Украине. Его коллега – яхтенный дизайнер и яхтенный капитан *Александр Бородянский*, один из тех, кто не только строит яхты, но и сам их испытывает.

Большое авторское спасибо яхтенным дизайнерам из Лазоревского – *Алексю Соловьеву* и *Сергею Гребенщикову* за их принципиальную позицию в области классического яхтенного стиля, а также за графические материалы, специально созданные для этой книги.

В Северном полушарии, на тихоокеанском побережье США обосновался *Виктор Заржицкий*. Как и большинство американцев, он занят в бизнесе, далеком от яхт. Однако по выходным дням непременно выводит в море свой 42-футовый кеч с патриотическим названием "Одесса-мама". Он первый русскоязычный яхтсмен, который получил в США профессиональный диплом яхтенного капитана. С его помощью из текста были удалены многие досадные описки. О яхтенных походах и регатах каждого из вышеназванных яхтсменов-любителей высокого класса можно рассказывать часами, тем более что многие из этих приключений были совместными.

В Южном полушарии своим многолетним опытом поделился с нами яхтенный капитан *Александр Саморуков*. Он один из немногих россиян в Новой Зеландии, кто занимается яхтингом на яхте, сделанной в России. Это все тот же собственноручно построенный им еще в СССР "Байкал".

Спасибо всем тем нашим друзьям, кто, не взирая на занятость, нашел время и силы, чтобы прочесть рукопись и внести свои поправки в текст книги. Также как и тем, кто уделил нам свое время и предоставил информацию для наших читателей что называется "из первых уст". Это яхтенные капитаны – наши соотечественники – *Николай Литау, Виктор Языков, Сергей Червяков, Игорь Гайдукевич, Валерий Гайдукевич, Натан Гонопольский, Алексей Соляник, Сергей Хлебников, Валентин Заболотный, Владимир Плачинда, Юрий Казаков* и *Дмитрий Спектор*.

Мы благодарим руководителей Московской судовой верфи "Timmerman Yachts" *Дмитрия МIRONENKO* и *Владимира Щелина*, а также Николаевского судостроительного завода "Лиман" *Александра Чепова, Юлиана Кронгауза* и *Василия Аршинникова* за неоднократные экскурсии на их предприятия и строящиеся там яхты.

Мы признательны инженеру отдела силовых установок компании "Катерпиллар" в Москве *Андрею Шкабардне*, руководителю Одесского офиса "Бюро Веритас" *Евгению Кузнецову* за их консультации в области яхтостроения и руководителю международной корпорации "ГТ-Проект" *Игорю Алексееву* за консультации в области гидротехнических сооружений.

Информационную поддержку оказали нам профессиональные яхтенные капитаны *Фил Томлинсон* и *Аллан Джуниг*. За их плечами сотни тысяч миль, пройденных на чартерных мегаяхтах, включая многочисленные кругосветные плавания. Сегодня они владельцы и директора компании "Thirty Seven South", сервисом которой пользуются многие мегаяхты, заходящие в Новую Зеландию. Мы выражаем глубокую признательность за профессиональную поддержку в создании русскоязычной книги всем специалистам из Новой Зеландии, которые отвлекались для этого от своей непосредственной творческой работы и терпеливо отвечали на наши многочисленные вопросы. Это яхтенные дизайнеры *Кевин Диблей, Джуди Белл, Тони Уайтинг, Дэйв Поттер, Боб Вуд, Крис Митчел* и *Род Тэйлор*. А также яхтенным инженерам *Питеру Аллану* и *Варвику Стивенсону* за их консультации по правилам МСА.

Авторы книги благодарны менеджерам ведущих яхтенных верфей и марин Новой Зеландии за познавательные экскурсии и предоставленные материалы: *Джо Клементу* и *Иену Грэй* – директорам "Austral Yachts"; *Джиму Подейн* – руководителю компании "New Zealand Yachts"; Дэ-



виду **Портеру** – владельцу и директору "McMullen&Wing"; **Майку Франклину** – менеджеру "Babcock New Zealand" и **Брендану Фаган** – руководителю компании "Babcock Yacht Services", **Шону Джифрей** – менеджеру компании "High Modulus". Не пожалели своего времени для наших читателей **Тони Арнольд** – главный менеджер марины "Taunanga Bridge" и менеджер по эйнтененсу "Orams Marine" **Крейг Парк**.

Отдельное спасибо капитанам шхуны "Shenandoah" **Гейвину Рейду**, шхуны "Butterfly McQueen" **Ажо Гроу**, а также капитану-наставнику новозеландской береговой охраны **Гранту Флетчеру** за их ценные консультации.

Неоценима помощь в подборе материалов о жизни профессиональных экипажей со стороны **Дженни Мондс** – ведущего специалиста крьюинговой компании "Crew Network" в Окленде и **Нормы Триаз** – издателя газеты "Dockwalk" в Форте Лаудердэйл.

Многие новые факты из мира яхтенной литературы мы узнали благодаря книгоиздателю **Тиму Дэвисону** в Лондоне и менеджеру навигационного центра **Эндрю Питчеру** в Окленде.

Мы благодарим за сотрудничество ведущих специалистов греческой компании "A1": руководителя отдела агентирования **Майкла Бревера** и его коллегу, а нашего земляка **Владимира Ярмолюка**.

В книге отражены ценные советы, полученные нами от **Алекса Мадзони** – директора и **Джерри Халл** – ведущего яхтенного брокера известной международной компании по чартеру мегаяхт "Fraser Yachts" из Монако.

Особый вклад в наш совместный труд внес яхтсмен из "тех, кому за тридцать" **Алексей Чапа**. Имея большой опыт в бизнесе, политике и одновременно определенный практический опыт в яхтинге, он подсказал нам ряд вопросов, ответы на которые расширили отдельные главы.

Мы также искренне благодарим **Аллу Лабусову** и **Ирину Киричук**, которые не только были первыми читателями этой книги, но и оказали ценную помощь в правке текста. Благодаря их настойчивости из текста исчезло множество грубых мужских выражений и соленых словечек. Надо отметить, что в последние годы наши жены все чаще выходят с нами в море в одном экипаже. В связи с этим мы обнаружили интересную закономерность: их словарный запас при этом пополняется (в основном за счет яхтенных терминов), а наш заметно усыхает (преимущественно за счет крепких морских выражений).

Надо заметить, что написание книги двумя авторами требует их периодических встреч. Необходимое вдохновение при этом мы черпали в неограниченных количествах, поскольку в качестве "нейтральной территории" использовали яхты, взятые в чартер на неделю-две.

Очередная правка текста этой книги происходила летом 2004 года в водах Атлантики на борту чартерной яхты "Gentle Giant". В то время, как футбольные болельщики, собравшиеся в Португалии на чемпионат Европы изнывали на берегу от палящего июньского солнца, мы наслаждались прохладой Гибралтарского залива, порой кутаясь в теплую одежду. Новенькая Ба-



На берегу все раскалено, а мы наслаждаемся прохладой Гибралтарского залива, порой кутаясь в теплую одежду.

вария-49 (15 метров длины) обеспечила нас на две недели полным комфортом и порадовала незапятнанной чистотой, так как мы были первыми яхтсменами, ступившими на ее палубу. В этот раз наш экипаж был сугубо семейным – только мы и наши жены. Для четверых места было более чем достаточно и три двухместные каюты из пяти оставались свободными. Эта яхта была построена специально для чартера, и поэтому справлялись мы с ней без особого труда (подруливающее устройство, электрические шкотовые лебедки и скрутки как на стакселе, так и на гроте существенно облегчали жизнь).

Немецкий флаг регистрации нашего шлюпа и условия чартерного контракта позволяли выбирать маршруты с заходами в территориальные воды и марины Португалии, Испании (в том числе и на Канарские острова), Марокко и Гибралтар. Мы проложили круговой маршрут и

посетили практически все крупные марины южного побережья Испании и Португалии. Самый длинный переход (на Кадис) был 75 миль. Два попутных шторма (ветер до 25 м/сек) яхта такого размера перенесла играючи. Осадка яхты 2.25 метра и свинцовый киль обеспечивают ей высокую остойчивость, но с другой стороны не позволили нам посетить несколько прибрежных марин, расположенных в глубине устьев рек, впадающих в Атлантический океан.

Огорчали нас только два обстоятельства: довольно низкая для этого времени года температура воды за бортом, не позволившая нам купаться вволю и печальные результаты российской футбольной команды.

Для окончательной правки текста авторы встретились в августе 2005 года на борту 51,2 футового шлюпа «Blue Bird», взятого на неделю в чартер на Северных Спорадах. В этот раз в наш семейный экипаж влился в качестве помощника капитана яхтенный дизайнер Кевин Диблей, что сделало необходимостью разговорную практику яхтенного английского на борту. И ведение вахтенного журнала как-то сразу перешло на английский язык. Все-таки яхтинг – это «английская штучка».

Итак, на свежем ветру под краспицей полощется вымпел Королевского яхт-клуба Новой Зеландии, за кормой в пене крутой волны плещется динги, а из камбуза доносятся соблазнительные ароматы. Соленные брызги из-под стакселя и яркое солнце в безоблачном небе дополняют эту творческую атмосферу.

Отметим, что, не взирая на извечную проблему отцов и детей, книга пользовалась некоторым успехом у нашей молодежи. Московские студенты **Иван** и **Павел Лабусовы** не только ее прочли, но еще и сдали практический экзамен в море. Далось им это и *потом*, и даже *кровью*, но, нам кажется, они об этом не жалеют.

Отдельное спасибо **Виктории Киричук** за то, что объединила знания английского, опыт хождения на швертботе "Европа" и свои контакты в Береговой Охране Новой Зеландии. С ее помощью был наведен порядок в англо-русском словаре яхтенных терминов.

Мы благодарим всех, кто помог нам собрать фотографии, украсившие страницы этой книги, а также московского дизайнера **Татьяну Ершову** за ее неоценимую помощь в оформлении книги.

Авторы с благодарностью примут все критические замечания в свой адрес, а также отзывы и пожелания читателей. Что же касается проекта "**Империя**", то наша искренняя благодарность таким бизнесменам, как **Леонид Шебшаевич** и **Андрей Куликов**, которые зарабатывают деньги еще и для того, чтобы их вкладывать в мечту. Мы также надеемся продолжить общение с читателями в Интернете с помощью сайта "**Империя**": www.imperiayacht.com



С каждым годом желающих походить с нами под парусами становится все больше. Ничто так не объединяет экипаж, как униформа. Северные споряды, 2005 год.



Пора нам, дорогой читатель, расставаться. Мы делаем это с чувством выполненного долга. До появления этой книги мы чувствовали себя в долгу у всех тех, кому жизнь не предоставила королевскую привилегию общения с морем.

Искренне ваши,

Виктор Лабусов
и **Александр Киричук**.

Москва – Одесса – Окленд.
2002 – 2005





Алла Лабусова и Ирина Киричук четко знают разницу между парусным спортом и яхтингом. На фото под нашими ногами палуба мегаяхты, а за нашими спинами первая гонка на "Кубок Америки" в стране парусов.



Московские студенты Иван и Павел Лабусовы на яхте предпочитают сон под открытым небом Средиземного моря.



Виктория Киричук самостоятельно ходит на шверботе олимпийского класса, но отдыхать предпочитает на круизной яхте.



Присутствие жен на борту создает атмосферу домашнего уюта и решает проблемы приготовления пищи.

Виктор Лабусов на вахте (на отходе из Кадиса).



Управлять парусами современной чартерной яхты удастся не выходя из кокпита.

Новенькая «Бавария-49» обеспечила нас на две недели полным комфортом и порадовала незапятнанной чистотой, так как мы были первыми яхтсменами, ступившими на ее палубу.





ПРИГЛАШЕНИЕ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

Дорогой наш читатель!

*Мы обращаемся к тем, у кого родной язык - русский,
а душа - с размахом российским.*

*К тем россиянам, кому жизнь позволила крепко стать на ноги на берегу,
но душа настойчиво требует проложить свой курс в море, и не на пассажирском
лайнере, а на борту собственной яхты.*

*Мы открыты для единомышленников. Мы реализуем свои мечты - можем помочь
и вашей. Если мы придем к взаимопониманию и сотрудничеству, то ваша мечта
получит при воплощении нашу гарантию качества. Это прежде всего означает,
что вы не только пойдете в воды Мирового океана на борту настоящей яхты,
но и вернетесь к берегу, пройдя правильным маршрутом.*

*Компания "Aries Pacific Limited" создана нами в Новой Зеландии для приобщения
к высшим мировым достижениям в создании мегаяхт. И в этом направлении
мы пока первые и единственные русскоязычные яхтсмены в "Стране Парусов".*

*Мы готовы поделиться со своими соотечественниками проверенными деловыми
контактами. Но только с теми, кто способен укреплять в яхтинге престиж
нашей общей страны происхождения и заново создавать традиции.*

*Нас, русскоязычных яхтсменов, еще так мало во всем мире, а ошибок в
приобщении к благородному миру яхтинга совершенно уже так много! Однажды
ступив на палубу яхты - помните:*

Море ошибок не прощает!!!

*Александр Киричук
Виктор Лабусов*





Aries Pacific Limited

Александр Киричук
руководитель компании

Телефон/факс: +64 9 422 00 77
E-mail: aries_pacific@clear.net.nz
www.imperiayacht.com
www.ostrovlux.com





Июль 2004 года, Португалия. Первая авторская правка книги завершена.



Знакомство авторов произошло весной 1997 года на борту шхуны "Black Drop" - первой мегаяхты, построенной в СНГ.

Эта книга появилась благодаря усилиям двух моих друзей по яхтингу. Данный литературный проект необычен, и необычен он благодаря своим авторам. Дело в том, что оба они – прежде всего люди деловые, и каждый из них прокладывает свой курс в бурных водах международного бизнеса. Стоит ли и говорить, что у подобных людей обычно не хватает времени даже на чтение книг, не говоря уже об их написании. И конечно же тот факт, что оба автора, живущие в разных странах и даже в разных полушариях планеты, объединили свои усилия в написании этой книги, о многом говорит.

И Виктора, и Александра я вижу вместе только тогда, когда речь идет о парусах и яхтах, – в остальное время каждый из них занят своими делами. Всякий раз они придумывают что-то экстраординарное, чем нарушают будничные ритмы жизни многих людей. Вот яркий тому пример из моей жизни. В августе 1998 года, когда наступил один из самых драматических моментов экономической жизни СНГ и воцарился хаос в финансах, они затеяли поход под парусами. Мне прислали "черную метку", которая сообщала, что я назначаюсь капитаном экипажа некоего шлюпа. Название яхты, список экипажа, маршрут и прочие важные детали оставались в тайне до момента встречи в точке с указанными координатами. Взглянув на карту, стало ясно, что место встречи находится в Сплите. Давалось две недели на сборы и прощание с родственниками. Как бы вы поступили на моем месте?

Точку с указанными координатами я нашел легко – в этом месте не переставая звонил мобильный телефон Виктора. Впрочем, это были его последние звонки. На следующий день телефон упал за борт. Я до сих пор не знаю, было ли это чистой случайностью...

Следующий раз они пригласили меня в августе 2002 года на "встречу друзей" в открытом море. Так и написали: "на траверзе острова X в 12.00 по местному времени". В чем нельзя обвинить моих друзей, так это в отсутствии чувства юмора. В 11.45, когда я подходил на маленькой арендованной яхте к указанной точке Средиземного моря, в эфире на дежурной частоте голос Александра объявил, что: "креветки подаются к столу с боем последней склянки". Другими словами, они не сомневались, что я откликнусь на подобное приглашение. Так же как и я не сомневался, что увижу в этом месте в назначенное время какую-нибудь яхту с российским флагом под красными парусами.

Каждый из них сам по себе интересный человек с богатым прошлым и редким умением рвать паутину будничной жизни. Они совершенно разные люди как по характеру, так и по образу мышления. Объединяет же их неисчерпаемый интерес к парусам и яхтам. Таким людям обычно не сидится на одном месте. Я попробовал отметить на карте все места, где каждый из них побывал на своем жизненном пути, – на суше оказались отмечены почти все страны мира, да и морских путей оказалось немало.

Виктор Лабусов, геолог и охотник, турист и путешественник, крупный бизнесмен и профессиональный организатор, родился в Белоруссии. Александр Киричук, инженер и моряк, пчеловод и эколог, яхтенный капитан и менеджер международного класса, – коренной одессит. Насколько мне известно, он единственный русскоязычный яхтсмен, состоящий в "Королевском яхт-клубе Новой Зеландии". Вряд ли имеет смысл говорить, где они живут – я точно знаю, что душа их постоянно обитает в море, а море границ не имеет.

Вдвоем авторы этой книги представляют поистине "гремучую смесь" и опасны для общества в том виде, в котором мы его наблюдаем. Вероятно, они это осознают и нашли применение своей кипучей энергии в невероятно дерзком международном проекте "Империя". Будем надеяться, что и это дело, как и многие другие, им удастся довести до логического конца, и тогда российский флаг взвевается на грот-мачте самой красивой в мире парусной шхуны.

Приятно видеть, что мои друзья приняли решение поделиться своим опытом и нашли для этого вполне подходящий способ. Удивляет только, как им удалось сдерживать себя и свести к разумному минимуму количество шуток и анекдотов, без которых они просто жить не могут. В этой книге я узнал много нового и интересного, в том числе и о себе. Хорошо зная авторов, не удивлюсь, если они на этом не остановятся и вскоре придумают еще что-нибудь в этом роде. Если эта книга поможет вам проложить свой курс в море, то мы с вами еще встретимся.

Мастер спорта
яхтенный капитан
Олег Сташкевич





КРАТКИЙ СЛОВАРЬ ЯХТЕННЫХ ТЕРМИНОВ

А

Аврал – работа или маневр, требующие участия всего *экипажа* без исключения. Объявляется при швартовке яхты, взятия *рифов*, аварийных ситуациях и т.п.

Автономность – способность яхты находиться определенное время в плавании без пополнения каких-либо запасов.

Азимут – (истинный пеленг) угол между *истинным меридианом* и направление на наблюдаемый объект.

Адмиралтейский якорь – якорь с двумя неподвижными рогами с треугольными лапами и штоком, укрепленным на верхней части *веретена* в плоскости, перпендикулярной плоскости рогов. Название "*адмиралтейский якорь*" появилось в 1352 году после больших натуральных испытаний якорей различных конструкций, проведенных Британским адмиралтейством. В настоящее время применяются многие другие конструкции якорей (Данфорта, Матросова и пр.).

Акватория – водная площадь порта, гавани или *марины*.

Анкерок (голл. – anker) – деревянный бочонок, емкостью в *anker* вина (1–3 ведра). Входит в снабжение шлюпок и служит для хранения запасов пресной воды, вина (или уксуса).

Архитектура (лат. architectura, от греч. architector строитель) – наука, которая изучает типы судов, их конструкцию, проектирование и постройку.

Ахтерпик (голл. achterpiek) – внутреннее помещение яхты, расположенное в ее *корме*.

Ахтерштаг – элемент стоячего такелажа, удерживающий мачту с *кормы*.

Ахтерштевень (голл. achterstevен, achter – задний, steven – штевень, стояк) – брус, составляющий заднюю оконечность яхты; к нему подвешивается руль. Является продолжением *киля* в наклонном положении.

Б

Бак (голл. bak) – надстройка в носовой части палубы, доходящая до *форштевня*. Кроме того, баком раньше называли носовую часть верхней палубы (спереди *фок-мачты*).

Бакен – плавучий знак речной судоходной обстановки.

Бакштаг – 1) *снасти стоячего такелажа*, поддерживающие с боков рангоутные деревья, боканцы, шлюпбалки, стеньги, дымовые трубы и пр.;
2) один из возможных курсов яхты относительно ветра.

Бакштов – трос, выпущенный за корму стоячего на якоре парусника, для закрепления шлюпок, катеров и других мелких судов.

Балл – 1) условное число, определяющее силу ветра, волнение моря;
2) гоночный коэффициент для крейсерских яхт.

Балласт (голл. ballast) – специальный груз, размещаемый ниже центра тяжести яхты для придания дополнительной *остойчивости*. Бывает твердым или жидким.

Балясина – точеный реек, служащий ступенькой у *штурмтрапа*.

Банка (голл. bank) – 1) участок дна, глубина над которым заметно меньше окружающих глубин (бывают каменистые, коралловые, ракушечные *банки*);
2) доска, служащая для сиденья в шлюпке.

Бант – кусок парусины, нашиваемый на парус в местах его наибольшего напряжения. Например, риф-банты – горизонтальные полосы вдоль нижней *шкаторины* в местах крепления *риф-сезней*.

Барабан шпиля – вращающаяся часть шпиля, служащая для выбирания якорной *цепи* или *швартовного троса*.

Барк (голл. bark) – большой парусник, имеющий от трех до пяти мачт, у которого *бизань-мачта* не имеет *реев* и несет только косые паруса.

Баркентина – большой парусник, имеющий не менее трех мачт, у которого *фок-мачта* оснащена только *прямыми парусами*, остальные – только косыми.

Бейдевинд – курс яхты против ветра (*острый курс*).

Бензель – перевязка двух тросов тонким тросом, или *линем*. Если она делается толстым тросом, то называется *найтовом*.

Бермудский парус – косою парус треугольной формы. Присоединяется своей нижней *шкаториной* к *гику*, а передней к *мачте*.

Беседка – сиденье со стропами, для подъема людей на мачты.



Бигота – дельная вещь, представляющая собой кольцо. Служит для отвода снастей в нужную сторону при их проводке по палубе.

Бизань – парус на *бизань-мачте*.

Бизань-мачта – *мачта*, расположенная ближе всего к корме.

Бимсы – элементы поперечного набора палубы. Брусья, соединяющие борта яхты. На них настиляется *палуба*.

Битенг – вертикальная деревянная или металлическая стойка для крепления (концов, дельных вещей и т.п.).

Блинд – парус, который ставили под *бушпритом*. Привязывался к *блинда-рею*.

Блоки – простейшие механизмы, служащие для подъема тяжестей, а также для изменения направления хода тросов при их тяге.

Блок со свитнем – *блок*, у которого строп оканчивается свитнем. Последний служит для подвязывания блока к какому-либо *рангоутному дереву* или снасти *такелажа*.

Бора – жестокий *Норд-Ост*, дующий с гор. Действует в районе Новороссийска, Триеста.

Борт – бок, боковая стенка судна от *скулы* до *палубы*.

Бот – всякое небольшое одномачтовое судно. Боты бывают палубные для морских плаваний и беспалубные для прибрежного.

Ботик – небольшой бот.

Боцман (голл. – bootsmann) – старший из палубной команды яхты или судна. На яхтенном сленге – "*дракон*".

Боут – косая или вертикальная полоса парусины, нашиваемая на парус для его укрепления. См. также *бант*.

Брас – снасть бегучего *такелажа*, служащая для управления *спинакером* на яхте и поворота рея в горизонтальной плоскости (*брасопить рей*) на паруснике.

Брать (взять) (от англ. take) – производить какие-либо действия. Например, брать рифы (уменьшить площадь парусов), взять пеленг (определить компасное направление на какой-либо объект), взять высоту Солнца (определить по секстану) и т.п.

Брашпиль – механизм для подъема якоря, в отличие от шпиля имеет горизонтальный вал.

Бриг – двухмачтовый парусник с прямым вооружением на обеих *мачтах*.

Бригантина – общее название для военных и торговых парусников различного назначения.

Бриз – прибрежный ветер, образующийся под влиянием нагрева суши солнцем. Утром дует с моря на сушу, вечером – наоборот. Соответственно различают утренний и вечерний *бризы*.

Брифок – прямой дополнительный парус, ставящийся на парусниках с косым вооружением на полных курсах.

Бросательный конец – *линь*, имеющий на одном конце парусиновый, набитый песком и оплетенный сверху мешочек (грузик). С помощью *бросательного конца* подаются на причал (или с причала на судно) швартовные канаты.

Брочинг – неприятное явление, возникающее вследствие возникновения воздушного зазора между корпусом яхты и поверхностью воды (между килем и пером руля). При возникновении *брочинга* яхта самопроизвольно приводится к ветру и даже может совершить поворот *оверштаг*.

Брюканец – матерчатая защита. Надевается на мачту в месте ее прохода сквозь палубу (у *партнера*). Обеспечивает герметизацию внутренних помещений яхты.

Буйреп – трос, закрепленный за якорь и снабженный деревянным или металлическим поплавком (*томбуем*), который указывает местонахождение якоря на грунте и позволяет его освободить от зацепления.

Буксир - 1) трос, при помощи которого буксируют суда;

2) буксирное судно, предназначенное для буксировки других судов.

Булинь – *снасть*, которой обтягивают заднюю *шкаторину* паруса.

Бульб – утолщение корпуса в подводной части, для улучшения ходовых качеств яхты.

Бункеровка – заправка яхты какой-либо полезной жидкостью, например, топливом. Когда-то топливом служил уголь, который засыпался в бункера. Отсюда и название.

Бурун – волна, разрушающаяся при подходе к берегу. Обычно *буруны* образуются над резким поднятием дна: подводными валами, *банками*, скалами, рифами, отмелями.

Бушприт – *рангоутное дерево*, укрепленное на *носу* яхты либо парусного судна в диаметральной плоскости горизонтально или под некоторым углом к горизонтальной плоскости. К *бушприту* крепится *стоячий такелаж фок-мачты*, а также *такелаж* передних косых парусов – *стакселей* и *кливеров*.

Бухта - 1) небольшой глубокий залив;

2) трос или снасть, свернутые кругами или восьмерками.



В

Вант-путенсы – металлические полосы, проходящие вдоль борта яхты вертикально. Служат для крепления *талрепов вант*.

Ванты (голл. – want) – *снасти* стоячего судового *такелажа*. Изготавливаются из стального или пенькового троса и служат для укрепления *мачты*, являясь оттяжками к *борту* и несколько в *корму*. Принимают названия тех частей *рангоута*, который поддерживают.

Ватерлиния (англ. – waterline) – линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом плавающего судна. "*Погрузиться выше ватерлинии*" – означает превысить дозволённую грузоподъёмность судна.

Ватервейс – крайний к *борту* утолщенный пояс палубного настила.

Ватер-штаг – *снасть стоячего такелажа* для удержания *бушприта* снизу.

Вахта (от нем. Wacht – стража) – круглосуточное посменное дежурство экипажа на яхте.

Вельбот (голл. – walboot) – узкая длинная *шлюпка* с острыми *носом* и *кормой*. Название произошло от первоначального типа шлюпки, употреблявшейся китоловами.

Верп – вспомогательный судовой якорь меньшей массы, чем становой, служащий для снятия судна с мели путем его завоза на *шлюпках*. Этот утомительный для экипажа процесс называется *верпованием*.

Веретено якоря – массивный стержень, к нижней части которого прикреплены рога адмиралтейского якоря или лапы втяжного.

Верфь (голл. – werft) – место постройки яхт.

Вест – Запад. На картах и *картушках* обозначается буквой *W* (и цифрой 270 – соответственно числу градусов окружности, считая от *N*).

Вежа – плавающий знак навигационной обстановки, предназначенный для ограждения навигационных опасностей. В отличие от других навигационных знаков, не имеет огня.

Взять рифы – уменьшить площадь паруса: свертывая его снизу и подвязывая свернутую часть *риф-штертами* у косых и шлюпочных парусов; подбирая парус кверху и прихватывая его *риф-сезнями* к *рее* у прямых.

Вира – команда начинать подъем чего-либо.

Водоизмещение – вес яхты в тоннах, т.е. количество воды, вытесненной плавающим судном; характеристика размеров яхты.

ВРШ (винт регулируемого шага) – *гребной винт* с регулируемыми лопастями.

Выбирать слабину – обтягивать *снасть* настолько, чтобы она не провисала.

Выбленки – отрезки тонкого троса, ввязанные поперек вант и служащие ступенями при подъеме по вантам на *мачты* и *стенги*.

Вымбовка – деревянный или металлический рычаг.

Вымпел (голл. – wimpel) – длинный узкий флаг с косицами. Обозначает принадлежность яхты к какому-либо клубу и т.п.

Выстрел – горизонтально расположенное *рангоутное дерево*, подвешенное под водой перпендикулярно *борту* яхты. *Выстрел* предназначен для крепления шлюпок, а также для посадки в шлюпки членов экипажа судна.

Г

Гавань (голл. – hafen) – защищенное место в порту для стоянки, погрузки и выгрузки судов.

Гак – стальной крюк, прикрепленный к концу тросов и *цепей*, служащий для подъема шлюпок, груза и для буксировки.

Гакаборт (голл. – hakkebord) – верхняя округлая часть *кормы* яхты, отсюда и *гакабортный* (кормовой) огонь.

Галс (голл. – hals) – курс судна относительно ветра; если ветер дует в правый борт, то говорят, что судно идет *правым галсом*, если в левый борт – то *левым галсом*.

Галсовый угол – угол паруса, к которому крепят *шкоты*.

Галфвинд (от англ. – halfwind) – курс парусной яхты относительно ветра, при котором она движется относительно направления ветра под углом 90°.

Гальюн – туалет на яхте. В прошлые века являлся предметом роскоши. Для естественных нужд на старых парусниках отводилось место у носовой фигуры возле *бушприта* – так называемый *гальюн*. На современных яхтах установка *гальюна* диктуется правилами безопасности и обязательна. В недалеком прошлом *гальюн* на парусной яхте был такой же редкостью, как и вспомогательный двигатель.



Гандикап – коэффициент, а чаще временная мера в секундах для оценки результатов в гонках яхт, имеющих различный гоночный *балл*.

Гардаман – приспособление для прокалывания иглой парусной ткани. От наперстка отличается тем, что больше похоже на перчатку – надевается не на палец, а на ладонь.

Гафель (голл.– gaffel) – *рангоутное дерево*, подвешенное наклонно к *мачте* и упирающееся нижним концом в нее сзади, к которому крепят верхнюю кромку косога паруса. Служит также для подъема флага и сигналов.

Гафельный парус – четырехугольный парус, верхней *шкаториной* крепится к *гафелю*.

Гельмпорт – отверстие в корпусе яхты, через которое проходит ось руля (*баллер*).

Генакер – дополнительный передний парус. Нечто среднее между *генуэзским стакселем* и *спинакером*.

Генуэзский стаксель (большой треугольный передний парус на *шлюпе*). На яхтенном сленге – "*генуя*".

Гик – горизонтальное *рангоутное дерево*, прикрепленное к *мачте* на небольшой высоте над *палубой* и обращенное свободным концом к *корме* судна. К *гику* крепится нижняя *шкаторина* косога паруса.

Гитара – приспособление для "*выхода на трапецию*" при откренении яхты (*швертбота*).

Гребной винт – движитель яхты с двигателем. При вращении создает усилие, движущее яхту вперед или назад.

Гребной вал – вал для передачи вращения двигателя яхты к ее гребному винту.

Грот – 1) общее название главной (самой высокой) *мачты* на яхтах и парусных кораблях;

2) парус на *грот-мачте*. Если их несколько, то нижний;

3) слово, прибавляемое к наименованиям *реев*, парусов и *такелажа*, *грот-мачты*.

Грот-мачта – главная мачта, самая высокая из всех имеющихся.

Гроулер – тот же айсберг в океане, только подтаявший и потому незаметный для радара, так как почти не выглядывает из воды.

Гюйс – в России: красный Флаг с синим Андреевским крестом, окаймленный белыми полосами, и с белым прямым поперечным крестом. Поднимается на *флагштоке* на *бушприте* (с 8 часов утра до вечерней зари) вместе с кормовым Флагом, но только во время якорной стоянки.

Гюйшток – стойка, на которой поднимается *гюйс*.

Д

Дейдвуд (от англ. deadwood) – носовая и кормовая часть яхты между *штевнем* и *килем*. На яхтах заполнялась деревянными брусками во избежание скапливания влаги в труднодоступном для осмотра месте (отсюда название – "мертвое дерево").

Дельные вещи (от голл. deel) – различные приспособления и элементы конструкции яхты. Например, для работы с *ходовыми концами* (*стопора*, *утки* и т.п.). Сосредоточены в основном на *палубе* яхты. Также *иллюминаторы*, ручки и пр.

"*Дизель-шкот*" – шутовое название двигателя на парусной яхте. Настоящие яхтсмены до сих пор стыдятся наличия двигателя на борту.

Динги – 1) разъездная лодка на яхте;

2) разновидность *швертбота*.

Диптанк – цистерна для жидкости. Обычно для жидкого балласта.

Дирик-фал – снасть бегучего *такелажа*, служащая для подъема.

Дифферент (фр. – difference) – разность углубления носом и кормой; если разность в сторону углубления кормой, говорят, что судно имеет *дифферент на корму*; в противном случае судно имеет *дифферент на нос*.

Док (англ. – dock) – бассейн, вырытый в земле и сообщающийся с одной стороны с гаванью. Служит для ремонта, окраски, а иногда и для строительства яхт.

Дори – легкое открытое вспомогательное судно, распространенное в Северной Атлантике. Иногда *дори* переделывались в яхты.

Драить – чистить до блеска.

Дрейф (от гол. drijven) – отклонение движущейся яхты от курса под влиянием ветра или течения; снос яхты в сторону при стоянке на якоре.

Дрекетов – якорный канат шлюпочного якоря (*дрека*).



Ж

Жвака-галс – короткая смычка якорной цепи, прикрепленная непосредственно к корпусу яхты. Вся остальная часть якорной цепи вместе с якорем крепится к **жвака-галсу** с помощью устройства типа **глаголь-гака**, позволяющего быстро и безопасно **отдать** якорную цепь (Нептуну в подарок).

З

Завал-тали – тали для заваливания (подтягивания) **гика** при необходимости выноса паруса на ветер.

Задраивать – закрывать наглухо **люки**, **иллюминаторы** и т.п.

Залив – часть океана, моря или озера, с трех сторон окруженная сушей.

Заполаскивание парусов – процесс "трепыхания" парусов при потере ими ветра, когда парус похож на сохнувшее на ветру белье. Ничего хорошего в этом нет ни для яхты, ни для самих парусов.

Зюйд – Юг. На картах и **картушках** обозначается буквой **S** и числом 180° (соответственно числу градусов окружности, считая от **N**).

И

Идеальная скорость – см. **крейсерская скорость**.

Иллюминатор (лат. – illuminator – осветитель) – застекленное окно на яхте. Имеет круглую или прямоугольную форму, глухое или открывающееся, с водонепроницаемыми крышками или без них. Служит для доступа во внутренние помещения света и воздуха.

Иол – двухмачтовая яхта. Очень похожа на **кэч**. Отличие состоит в том, что у иола мачта установлена за головкой руля, т.е. ближе к **корме**, чем у **кэча**.

К

Кабельтов (голл. – kabeltouw) – мера длины, равная одной десятой морской мили, т.е. 608 футов, или 185,2 м.

Каболка – самая тонкая составная часть растительного троса, скрученная из волокон конопли, агавы или других растений.

Каботаж (фр. – sabotage) – плавание от мыса к мысу, то есть прибрежное, без выхода в открытое море.

Калышка – петля на тросе, образующаяся при его чрезмерном закручивании.

Камбуз (голл. – kombuis) – место для приготовления пищи на яхте.

Канифас-блок – раздвижной **блок**, у которого одна щека откидывается для проводки снасти.

Кантовать – передвигать груз, переворачивая его с одной стороны на другую (без подъема).

Капер – частное лицо, которое с разрешения верховной власти воюющего государства снаряжает за свой счет судно с целью захвата торговых кораблей неприятеля, а в известных случаях и нейтральных держав.

Карабин – защелка для крепления снастей к чему-либо, например, фала к фаловому углу паруса.

Катамаран – яхта, имеющая два корпуса, связанные между собой.

Каюта (голл. – kajuit) – жилое помещение для отдыха экипажа (командиров) и пассажиров. Рядовые члены экипажа обычно располагаются в **кубрике**.

Кают-компания – помещение в яхт-клубе для общих собраний. На парусниках – место отдыха и приема пищи командиров.

Кэч (кеч) (англ. – ketch) – двухмачтовая яхта. Задняя мачта (**бизань**) ниже передней (**грот-мачты**) и установлена перед местом рулевого (**баллером руля**).

Килевание – наклон судна на бок настолько, чтобы **киль** вышел из воды.

Килевая яхта – яхта, у которой днище переходит в глубокий плавник (**фальшкиль**), создающий боковое сопротивление.

Киль (англ. – keel) – основная продольная связь яхты, располагаемая по всей ее длине в нижней части по диаметральной плоскости. На деревянных судах киль состоит из выступающего наружу бруса, к которому прикрепляются **шпангоуты**. На металлических корпусах киль делается из вертикально поставленных листов, скрепляемых полосами углового железа с листами, положенными горизонтально.



Кильблоки – подставки под яхту, применяемые при ее хранении на берегу или на палубе.

Кингстон (англ. – kingston valve) – отверстие с клапаном в наружной обшивке подводной части судна для приема или удаления воды.

Кип – желоб (углубление) в *рангоутном дереве* или *шкиве блока* для проводки и удержания *ликтроса* или *снасти*.

Клевант -1) конусообразный кусок твердого дерева, вставляемого в *узел*, чтобы последний не затягивался;

2) небольшой деревянный брусочек цилиндрической формы с круглой выточкой (*кипом*) посередине. Употребляется для соединения флагов с *фалами*, на которых они поднимаются.

Клетень – тонкий *линь*, накладываемый вокруг троса, против его спуска при его *клетневании*.

Клетневание – особый вид такелажной работы, смысл которой в предохранении важного троса с помощью обмотки его тонкой *клетневкой*.

Кливер – передний косой треугольный парус, если их два. Ближний к *мачте* называется *стакселем*.

Клипер – быстроходный многомачтовый парусник со своеобразными обводами, больше напоминающими яхту, чем коммерческое судно или военный корабль, хотя использовался именно в этих целях.

Клотик – небольшой деревянный кружок, надетый на *топ* мачты. Применялся для проводки *флаг-фалов*.

Клюз – отверстие в борту для якорной *цепи*.

Кнехты – парные металлические тумбы, отлитые вместе с основанием – плитой. *Кнехты* устанавливаются на *палубе* в носовой, кормовой части и бортов судна и служат для закрепления тросов при швартовке. У моряков не принято садиться на *кнехты*.

Кноп – узел в виде утолщения на конце троса для удержания или закрепления его *коренного конца*.

Кок – повар на яхте или судне.

Кокпит – углубление в *палубе*, в котором располагаются люди.

Колдуны (флюгарки) – ленточки или ниточки из легкой ткани, указывающие направление потока воздуха. Крепятся на парусах и *вантах*. Помогают следить за правильной постановкой парусов, особенно в слабый ветер.

Кольшка – род *узла* для укорачивания снасти или сделанная для каких-либо целей петля на тросе.

Комингс – палубное ограждение, защищающее люки от попадания забортной воды.

Компас (голл. – kompass) – основной мореходный инструмент, показывает направление стран света и направление, по которому идет яхта.

Конец коренной – условное название закрепленного или же не используемого в работе конца троса.

Конец ходовой – условное название того конца троса, к которому приложена тяга, а также конца троса, непосредственно используемого (перемещаемого) при завязывании *узла*.

Корабль (гр. – karabos) – то же, что судно, т.е. плавучее сооружение для перевозки пассажиров и грузов, водного промысла, добычи полезных ископаемых, а также для военных целей. Военные суда моряками принято называть *кораблями*.

Корма – задняя оконечность судна.

Корсары – частные лица из мусульманских стран, действующие на хорошо вооруженных легких судах против торгового судоходства с целью разбоя. Христианских *корсаров* именовали *флибустьерами* или *каперами*. Но, по сути, они все были *пиратами*.

Коуш – металлическое кольцо, имеющее на наружной поверхности желобок соответствующей толщины для троса или парусной ткани.

Кофель-нагель – деревянный или металлический стержень с рукоятью на верхнем конце, вставляемый в гнездо *кофель-планки* для заворачивания на него снастей бегучего *такелажа*.

Кофель-планка – деревянный или металлический брус с отверстиями для *кофель-нагелей*, прикрепленный горизонтально на палубу у *мачт* и у внутренней части борта.

Краспицы – перекаладина на мачте, служащая ребром жесткости и используемая для проводки *стоячего такелажа*.

Крейсер – крейсерская (круизная) яхта, предназначенная для дальних плаваний.

Крейсерская скорость – наиболее экономичная скорость передвижения яхты под мотором, определяемая оптимальным количеством оборотов двигателя. Под парусами можно считать *крейсерской скоростью* движение без применения какого-либо вида форсирования парусов.



Кренгельс – кольцо, свитое из прядей троса. Кренгельсы заменяют стропы, вдеваются в *шкаторины* парусов для вязывания *шпрюйтов*.

Курс – направление движения яхты.

Курс относительно ветра – угол между *курсом* яхты и направлением ветра.

Л

Лаг (голл. log) – прибор ручной или механический для измерения скорости хода судна.

Лаглинь – тонкий *конец* для ручного *лага*.

Латы – упругие деревянные или пластиковые полосы, вставляемые в *латкарманы* (карманы для лат, нашитые на паруса). *Латы* придают задней *шкаторине* жесткость и предохраняют ее от закручивания.

Лац-порт – открывающееся отверстие (дверь, ворота) в борту яхты или судна.

Леер – металлический прут или туго натянутый растительный или стальной трос, используемый для привязывания парусов, стягивания тентов, сушки белья и т.д. *Леерами* также называются укрепленные на стойках тросы, заменяющие *фальшборт* яхты, и тросы, натягиваемые для предотвращения падения людей за борт во время шторма.

Ликтрос – мягкий трос, которым обшивают *шкаторины* парусов.

Линь – тонкий растительный трос диаметром 3 – 12 миллиметров, свиваемый из *каболок*. Для сигнальных *фалов* и для *лаглиней* употребляются плетеные *линии*.

Лисели – дополнительные паруса в форме трапеций, которые ставили с внешних сторон прямых парусов на *лисель-спиртах*.

Лисель-реек – реек, к которому крепится *лисель*.

Лисель-спирты – тонкие рангоутные деревья на *фока-* и *грота-реяx* и на *фор-* и *грот-марса-реяx*, служащие для постановки *лиселей*.

Лопарь – трос между *блоками* или *юферсами* (*ходовой конец* снасти).

Лот (голл. – lood) – свинцовый груз (или просто груз), служащий для измерения глубины.

Лотлинь – специальный трос (*линь*), на которой подвешивается груз (лот) для измерения глубины.

Лоция – описание морского водоема и руководство для плавания.

Лоцман (голл. – loodsmann) – лицо, в давние времена измерявшее *лотом* глубины и потому знающее характер побережья. Проводит суда в порты, через каналы, по шхерам, в других местах, где требуется хорошее знание побережья, проходов, течений, *фарватера* и т.д.

Лоцманское плавание – плавание вдоль знакомых берегов (без использования карты).

Лоцманская проводка – управление яхтой или судном с привлечением *лоцмана*. Не следует путать с понятием "*лоцманское плавание*".

Люверс – круглое, обметанное ниткой или отделанное медным кольцом отверстие в парусе, тенте и т. п.

Люк (голл. luik) – отверстие в *палубе* яхты для прохода людей.

Льяло – пространство под *пайолами*, используемое как водосборный колодец внутри яхты.

М

Майна – команда для начала спуска чего-либо.

Манильский трос – трос, изготовленный из волокна листьев многолетнего травянистого растения абака – прядильного банана. Манильский трос крепче пенькового на 70% и легче на 25%, он не боится морской воды. Однако его волокно менее гибко по сравнению с пенькой и не выдерживает такого сопротивления при завязывании в узлы, как пенька.

Марка - 1) несколько плотно наложенных один к другому *шлагов каболки* на конце троса для предотвращения его расплетания;

2) заметная глазу отметка (в виде полоски) на *мачте* и *гике*, ограничивающая размеры паруса.

Марс (марсовая площадка) – площадка на топе составной *мачты*, прикрепленная к *лонгасалингам* и *краспицам*. На парусных судах служит для разноса стень-вант и местом для некоторых работ при постановке и уборке парусов.

Марса-гитовы – одна из снастей бегучего *такелажа*, с помощью которой убирают *марсели*.

Марса-рей – *рей*, к которому привязывается *марсель*. Второй снизу *рей* на *мачте*.

Марсель – второй снизу на *мачте* парус, ставящийся между *марса-реем* и нижним *реем*.

Мат – коврик, сплетенный из каната.



Матрос (англ. – seamen) – лицо из состава палубной команды.

Мачта (голл. mast) – вертикальное *рангоутное дерево*. *Мачты* используются для установки парусов, грузовых стрел, приборов сигнализации и связи, для подъема флажных сигналов и т. д.

Маяк – навигационное сооружение с источником света, служащее для опознавания берега, обозначения места, опасного для мореплавания, а также для определения местонахождения яхты при плавании в виду берега.

Меритель – сертифицированный специалист по *обмеру* гоночных яхт.

Мелководье – район моря с малыми глубинами.

Мель – участок моря, озера или реки, где глубина меньше *осадки* яхты.

Мельница (кофемолка) – ручной привод для лебедок крупных спортивных парусных яхт. Правилами парусных соревнований разрешают для привода лебедок применение только мускульных усилий экипажа.

Миля морская – морская единица длины, применяемая для измерений на море (длина одной минуты дуги земного меридиана), равная **1852** метрам. Старая русская (географическая) миля равнялась 7,468 м. Сухопутная (английская) миля равна 1609 метрам.

Мол – каменная стена, защищающая *рейд* от волнения моря. В отличие от *волнолома* всегда одним концом соединяется с берегом.

Монотипы – яхты и *швертботы*, строящиеся по одним и тем же чертежам при строгом соблюдении правил постройки и *обмера*.

Морской протест – официальное заявление капитана об аварии.

Мусинг – *кноп* (узел на канате), сделанный не на конце снасти, а в середине. Могут служить для лазания по канатам.

Н

Навал – всякое касание любой частью яхты другого объекта (яхты, буя или причала).

Набор судна – каркас, скелет корпуса судна, состоящий из продольных и поперечных связей.

Наветренный борт – находится на той стороне, откуда дует ветер. Противоположный борт называется *подветренным*.

Нагель – деревянный гвоздь.

Надстройка – помещение, выступающее выше *палубы* и расположенное по ширине от борта до борта яхты.

Найтов – снасть для закрепления деталей и снаряжения на яхте (трос или *цепь*).

Нактоуз – ящик, на котором установлен *компас*.

Нирал – часть бегучего *такелажа*, служащая для уборки косых парусов.

Нок – конец рангоутного дерева, расположенного горизонтально или под некоторым углом к плоскости горизонта (*гика, гафеля, рея* и т. д.).

Норд – Север. Обозначается буквой **N** и числом "0°" на картах и картушках компасов.

Нос – передняя оконечность яхты от *форштевня* до передней *мачты* (или *надстройки/рубки*, если она размещена впереди *мачты*).

О

Обводы – линии, характеризующие кривизну формы корпуса яхты.

Обмер яхт – процедура определения гоночного *балла* (поправочный коэффициент), который позволяет уравнивать шансы яхт различных конструкций в гонках. Используется для разделения яхт на классы (стартовые группы) и/или определения *исправленного* времени прохождения дистанции (*гандикап*).

Обсервация – наблюдение за нанесенными на карту береговыми объектами или небесными светилами с целью определения места яхты.

Обух – болт, у которого вместо головки сделано кольцо или поковка с проушиной в верхней своей части.

Огон – кольцо из троса, сделанное на конце или в середине его. Этим кольцом обычно снасть надевается на *рангоутное дерево*.

Оплетка – конец снасти, заплетенной особым способом для предотвращения его от разрывки. Обычно *оплетками* заделываются концы всего *бегучего такелажа*, кроме того, оплетками покрывают сплесни на *такелаже* и стропах *блоков* и пр.

Осадка – расстояние (по вертикали) от *ватерлинии* яхты до самой нижней точки ее *киля*.



Ост – Восток. Обозначается буквой **О** и числом "90°" на картах и картушках компасов.

Остойчивость – способность яхты возвращаться в прямое положение после действия крепящих сил.

Острые курсы – любые курсы яхты против ветра.

Отдать конец – отвязать, отпустить или бросить конец с берега или с другой яхты.

Оттяжка – трос, укрепленный на **ноке спинакер-гика**, с помощью которого он удерживается в нужном положении.

П

Пайол – настил в трюме или на нижней **палубе** яхты. Обычно состоит из легкоъемных секций.

Панер – положение якорной **цепи**, при котором она расположена строго вертикально, а якорь еще лежит на грунте.

Пал – чугунная тумба, врытая в землю, или несколько свай, вбитых в грунт, за которые заводятся **швартовные концы**.

Палуба – горизонтальный настил, обеспечивающий прочность и водонепроницаемость корпуса яхты. Встречаются различные наименования палуб, если их несколько.

Пакетбот – двухмачтовое парусное судно для перевозки почты и несения посыльной службы. Водоизмещение 200–400 тонн.

Пеленгатор – прибор, установленный на компасе, служащий для взятия пеленгов или направлений на земные предметы или небесные светила.

Пеньковый трос – растительный трос, изготовленный из волокон луба конопли.

Передний треугольник – пространство между **мачтой**, **штагом** и **палубой**. Площадь переднего треугольника используется в проектировании яхт и для определения их гоночного **балла**.

Перлинь – трос кабельной работы, окружностью от 4 до 6 дюймов (102 – 152 миллиметра).

Перты – закрепленные под **реями** тросы, на которых стоят работающие на **реях** люди.

Пиратство (от греч. "пейратес" – разбойник, пират) – морской разбой.

Пирс – причальное сооружение, расположенное перпендикулярно к берегу (**причалу**). Яхты могут швартоваться по обеим сторонам **пирсов**.

Плавающий якорь – приспособление для удержания яхты на воде с минимальным **дрейфом**. Будучи отданным за борт, работает в воде по принципу парашюта.

Планшир – самый верхний брус на **фальшборте**.

Пластырь – устройство для временной заделки повреждений в подводной части корпуса яхты. Может изготавливаться из нескольких слоев парусины водоупорной пропитки или из нескольких слоев досок с парусиновой прокладкой и т.п.

Подволоок – потолок во внутренних помещениях яхты.

Подруливающее устройство – приспособление для разворота оконечностей яхты (**носа** либо **кормы**).

Полные курсы – все попутные курсы яхты, вплоть до **галфвинда**.

Понтон (от лат. "ponto" – мост на лодках) – плавучее сооружение для поддержания на воде различных устройств за счет собственного запаса плавучести. Зачастую используется в качестве плавающего **причала** для яхт.

Причал – часть набережной, имеющая приспособления для швартовки яхт или судов.

Прихватить – слегка закрепить: наскоро привязать. Прихватить что-либо **каболкой** – значит подвязать временно.

Прядь – вторая по толщине составная часть троса, свитая из **каболок**. У стальных тросов пряди свиваются из проволок.

Прямой парус – имеет форму трапеции, поднимается на горизонтальных реях, располагаясь симметрично **мачте** и перед ней.

Партнерс – отверстие в палубе, окаймленное буртиком, сквозь которое проходит **мачта**.



Р

Раздернуть снасть – полностью отпустить, ослабить снасть.

Размерения – основные габаритные параметры яхт, позволяющие судить об их величине.

Раксы – кольца с ползунками. Служат для крепления парусов к *рангоуту* или *штагам*.

Рангоут (от голл. "gondhout" – круглое дерево) – деревянные или металлические детали вооружения парусников, предназначенные для несения парусов, выполнения грузовых работ, подъемов сигналов и т.д. *Мачты, стеньги, реи, гафели, гики, бушприты, стрелы, выстрелы, углегари, лисель-спирты* и пр., которые иначе называются *рангоутными деревьями*. На современных яхтах рангоут может быть выполнен как из дерева, так и из углепластика, сплавов алюминия или титана.

Растительный трос – трос, изготовленный из волокон растений (конопли, абаки, агавы, кокоса и др.).

Регата – соревнования на воде (в парусном спорте или гребле).

Регистр – классификационное общество, осуществляющее регистрацию яхт и надзор за выполнением разработанных *Регистром* правил безопасности.

Регистровая вместимость – условный показатель объема внутренних помещений. Измеряется в *регистровых тоннах* (одна регистровая тонна равна **2,83** кубическим метрам или 100 кубическим футам).

Рей – *рангоутное дерево*, подвешенное за середину при помощи *бейфута* к *мачте* или *стеньге* для постановки *прямых парусов*.

Рейд – часть акватории порта для якорной стоянки судов. Внешний *рейд* не имеет защиты от ветра и волн; внутренний *рейд* от ветра и волн защищен естественными или искусственными преградами.

Релинг – деталь ограждения *палубы*, устроенного на яхтах для предупреждения падения людей за борт. Нововведение XX века.

Риф-леер – снасть на *прямом парусе*, основанная параллельно верхней *шкаторине* и служащая для привязывания паруса, *риф-сезнями* при взятии *рифов*.

Риф-штерты (риф-сезни) – короткие тросы, вязанные в *люверсы* и служащие для уменьшения площади паруса (*взятии рифов*) при большой ветровой нагрузке на парусных яхтах.

Рубка – то же самое, что и *надстройка*, но имеющая вдоль бортов проходы для людей.

Румб – направление из центра видимого горизонта к точкам его окружности. Весь горизонт, как и картушка, делится на **32** румба. Румб обозначает также угол между двумя ближайшими целыми румбами. В этом смысле 8 румбов равны 90°, а 1 румб равен 11,25°. В наше время счет идет не на румбы, а на градусы.

Руль – служит для управления яхтой, управляется рулевым механизмом. Угол поворота *руля* определяет рулевой с помощью *румпеля* или *штурвала*.

Румпель (от голл. – гоерпен, гоер) – часть рулевого устройства корабля.

Рундук – ящик или ларь, устанавливаемый или встраиваемый во внутренних помещениях парусника, для хранения личных вещей членов экипажа.

Рым – металлическое кольцо для закрепления *тросов, блоков, стопоров, швартовых концов* и т. п. *Рымы* устанавливаются на *палубе* и на *фальшборте* судов, в носовой и кормовой оконечностях шлюпок, а также на причалах и набережных.

Рында – судовой колокол. На яхте может быть только одна *рында*, на которой написано название яхты.

С

Сажень морская – 6 футов (**1,83** метра).

Свайка – конический штырь из стали (иногда изогнутый) с плоской головкой. Служит для пробивания прядей троса и других такелажных работ.

Свистов – тонкий трос, соединяющий наружные концы *вымбовок*, вставленных в гнезда *шпиля*. Применяется для обеспечения безопасности, чтобы вымбовки не выскакивали из своих мест в случае, если шпиль начнет вращаться в обратную сторону.

Скатывать палубу – мыть палубу водой из шланга или из ведра.

Склянка – получасовой промежуток времени. Название происходит от стеклянных песочных часов, употреблявшихся в парусном флоте. Вахтенный матрос был обязан, переворачивая часы, *"бить склянки"* определенное количество раз. Счет времени начинался с полудня, считая по полчаса.



Скоба якоря – скоба, введенная своим болтом в проушину веретена якоря, служит для крепления к якорю *цепи* или каната.

Слабина троса – провисание, излишек не туго натянутой *снасти*.

Смычка – часть якорной *цепи* с нечетным числом звеньев длиной 25 – 27 метров.

Снасти – вырубленные тросы, применяемые для подъема (уборки) парусов и управления ими, а также для такелажных и других работ.

Сорлинь – снасть, страхующая перо руля от потери при поломке.

Спардек – палуба средней *надстройки*.

Спинакер – дополнительный треугольный парус, по форме напоминает парашют. Ставится на попутных курсах.

Спинакер-гик – часть рангоута, используемая для несения *спинакера*.

Сплесень – соединение троса в месте разрыва: место, где сделано сращение оборванного троса.

Стаксели – косые паруса треугольной формы.

Стапель – сооружение для постройки яхты и спуска ее на воду, а также для хранения в межсезонье.

Стеньга (голл. – steng) – продолжение верхнего конца *мачты*, служащее для крепления радиоантенн, сигнальных реев, судовых огней, гафелей, парусов.

Стопор – *дельная вещь*, предназначенная для удерживания *ходовых концов* без наматывания их на *утки*.

Стоячий такелаж – *такелаж*, который служит для поддержки и укрепления *рангоута*.

Стравливать – ослаблять, выпускать трос или *снасть* до отказа.

Стрела грузовая – приспособление для погрузки и выгрузки грузов. Изготавливается из дерева или металла и оснащается *такелажем* из тросов.

Стренди – составные части троса, из которых скручиваются тросы кабельной работы.

Стренди свиваются из *прядей*, *пряди* – из *каболок*, а *каболки* – из волокон или из проволоки.

Судовой журнал – официальный документ, в котором фиксируется вся деятельность яхты и ее экипажа, происходящие действия и детали плавания.

Схватка – временное прикрепление конца троса к его середине с помощью *линя* или *шки-мушгара*.

Т

Талреп – устройство для регулировки натяжения стоячего *такелажа*.

Такелаж – общее наименование всех снастей, составляющее вообще вооружение яхты или вооружение рангоутного дерева. *Такелаж*, служащий для удержания *рангоута* в надлежащем положении, называется стоячим, весь же остальной – бегучим.

Тали – грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом. Один конец *талей* закреплен неподвижно у одного из *блоков*.

Талреп винтовой – приспособление для обтягивания стоячего *такелажа*, *штуртрроса*, *лееров* и т. п.

Танк – встроенная цистерна для хранения жидкостей на яхте.

Тельняшка – форменная морская (трикотажная или хлопчатобумажная) рубашка с рукавами, с поперечными полосами синего и белого цветов. Называется так, потому что одевается прямо на тело. Полосы на ней появились в конце средних веков, так как они позволяли наблюдать за матросами, выделявшимися на фоне серых парусов.

Топ – верхний конец всякого вертикального рангоутного дерева, например *мачты*, *стенги*, *флагштока*.

Топенант – снасть бегучего *такелажа*, прикрепленная к *ноку рея* и служащая для установки рея под тем или иным углом к горизонтальной плоскости. *Топенантом* также называется снасть, поддерживающая *нок* грузовой стрелы, *гика*, *гафеля*.

Траверз – направление, перпендикулярное к курсу судна. "*Быть на траверзе маяка*", например, означает находиться на воображаемой линии, один конец которой направлен на *маяк*, а другой – на наблюдателя, находящегося на яхте под прямым углом к ее диаметральной плоскости.

Травить – ослаблять, выпускать, увеличивать длину *конца* или *цепи*. Например, "*травить якорный конец*" – увеличивать его длину. Еще одно значение глагола *травить* – бытовое морское название для морских баек.



Транец (англ. - transom) – нижняя часть прямой кормы, набранная горизонтальными балками; на шлюпках – доска, образующая корму, к которой крепится наружная обшивка.

Трап – всякая лестница на яхте.

Трапеция – приспособление для открывания, применяется в основном на *швертботах*. Представляет собой тросы, один конец которых прикреплен к *мачте*, а противоположные опущены к *палубе* по обоим *бортам*. Член экипажа (*матрос*, а иногда и рулевой) надевают специальные шорты, имеющие "замок" для "*выхода на трапецию*", так называемая "*гитара*".

Трап-балка – балка, имеющая вид невысокой поворотной *шлюпбалки*, снабженная *талями*. Служит для поддержания нижней площадки забортного *трапа*.

Тренд – место стыка нижних концов рогов и нижней части веретена адмиралтейского якоря.

Трисель – штормовой *грот*.

Тросы – общее наименование канатно-веревочных изделий. В зависимости от материала *тросы* бывают: стальные, растительные – из волокон трав и растений (пеньковые, манильские, сизальские, кокосовые и др.), комбинированные (из стальных проволок и растительных волокон), а также из искусственных волокон (капроновые, нейлоновые, перлоновые, кевларовые). *Тросы* используются для стоячего и бегучего *такелажа*, для буксирных *концов* и *швартовов*, в погрузочных устройствах, для крепления предметов на яхте, такелажных работ и др.

Тримаран – трехкорпусная яхта.

Трюм – внутреннее помещение парусника, лежащее ниже палубы.

У

Узел - 1) единица измерения скорости движения яхты, течения или ветра. Один *узел* означает движение со скоростью одной морской мили в час;

2) способ скрепления гибких *концов* между собой или крепления их к чему-либо.

Узкость – узкие места (проливы, проходы между островами, рифами и т.п.), где судоходство затруднено из-за ограниченного пространства.

Ураган (фр. – ouragan) – ветер силой 12 *баллов* по *шкале Бофорта*, т. е. свыше 29 м/с.

Утлегарь – *рангоутное дерево*, служащее продолжением *бушприту*.

Утиный клюв – название складного двухлопастного *гребного винта*, применяемого на некоторых парусно-моторных яхтах.

Утка – точеная деревянная планка или металлическая отливка, закрепленная неподвижно и служащая для крепления *концов*, например *флаг-фалов*, *фалиней*, *шкотов* и т.п.

Ф

Фал – снасть, служащая для подъема некоторых рей, парусов, сигнальных флагов и т.д.

Фаловая дощечка – усиление угла на парусе (*боута*) с помощью вшитой металлической или синтетической пластины трапециевидной формы.

Фалинь – *трос*, закрепленный за носовой или кормовой *рым шлюпки*. Служит для привязывания ее, например, к яхте.

Фальшборт – продолжение борта яхты выше палубы.

Фальшкиль – нижняя часть кила, где размещен балласт. Заодно предохраняет *киль* яхты от повреждения при посадке на *мель*.

Фарватер – безопасный для плавания путь для яхты среди островов, *мелей* и др. надводных и подводных препятствий. Отмечается на карте и обставляется знаками навигационной обстановки на местности.

Фелюга (фелюка) – небольшое парусно-гребное судно на Средиземном и Черном морях.

Фиорд (фьорд) – узкий и вытянутый в длину, глубокий, часто разветвленный морской залив с крутыми и высокими берегами.

Флаг протеста – флаг, поднимаемый на яхте, заявляющей протест в гонке.

Флагман (голл. – vlagman) – командующий соединением военных кораблей, сокращенное название флагманского корабля.

Флагшток – верхняя часть самой верхней стеньги. На флагштоке поднимается флаг. На кормовом флагштоке (стойке в оконечности кормы) поднимается кормовой флаг.

Флаг-фал – *снасть бегучего такелажа*, с помощью которой поднимают флаги.

Флотилия (фр. – flottolle) – оперативное объединение флота. Флотилии бывают морскими, озерными, речными. Яхтенные *флотилии* хороши для обучения искусству управлению яхт, а также передвижения по неизвестным водам с лоцманской проводкой.



Фок – прямой парус, самый нижний на передней мачте (фок-мачте) парусника. Привязывается к *фока-рею*.

Фок-мачта – передняя *мачта* на корабле, т.е. первая, считая от *носа* к *корме*.

Фордун – снасть *стоячего такелажа*, являющаяся креплением *стенг*. Нижние концы *фордунов* крепятся к бортам, позади *вант*.

Форпик – крайний носовой отсек яхты. Обычно нежилое помещение. Служит для размещения *цепного ящика* и т.п.

Форштевень – брус, являющийся продолжением киля вверх в носовой части.

Фрахт – плата за использование яхты в течение определенного времени, взимаемая ее владельцами.

Фрегат – трехмачтовый парусный корабль с мощным артиллерийским вооружением (до 60 пушек, располагающихся в двух палубах). Был меньше линейного корабля, но имел большую скорость. Предназначался для дальней разведки и крейсерства. По традиции *фрегатами* и т.п. называют современные военные корабли.

Х

Ходовые огни – сигнальные огни, включаемые ночью или в условиях плохой видимости с началом движения яхты или судна и до момента постановки на якорь или к причалу.

Ц

Цепи – якорные *цепи* (имеют распорки в своих звеньях для увеличения прочности) и такелажные *цепи* (применялись вместо металлических *тросов*, поскольку имели большую прочность). Современные материалы, из которых изготавливают *такелаж*, успешно заменяют собой *цепи*. Якорные *цепи* по-прежнему актуальны.

Цепной ящик – место на яхте, оборудованное для хранения *якорной цепи* в походном положении.

Циркуляция – кривая линия, описываемая яхтой при повороте. Также используется понятие *радиус циркуляции* для определения поворотливости яхты.

Ш

Шаланда черноморская – рыбацкая парусная лодка с выдвижным швертом. Длина – 8 м, ширина – 2,5 м, высота борта – 0,8 м, осадка до 0,7 м, грузоподъемность 3–5 тонн. Помимо рыбной ловли использовалась для перевозки грузов и людей. Имела *шпринтовое* парусное вооружение шлюпом.

Швабра – метла из ворсы, привязанная к штоку, для протирания палубы.

Швартов – растительный, синтетический или стальной *трос*, с помощью которого яхта закрепляется у причала (*швартовый трос*).

Швартовка – подход и закрепление яхты с помощью канатов (*тросов*) к причалу, *пирсу*, стенке или набережной или к другому судну.

Швартовное устройство – *шпили*, *кнехты*, *клюзы* и пр., предназначенные для удержания яхты у причала или у борта другого судна.

Шверт – выдвижной плавник, обеспечивающий боковое сопротивление корпуса.

Швертбот – разновидность яхт, имеющих выдвижной *шверт*.

Ширстрек – верхний пояс обшивки ниже *ватервейса* (*ширстречный пояс*).

Шкала Бофорта – шкала силы ветра и волнения моря по 12-балльной системе. Была составлена в начале XIX века Фрэнсисом Бофортом (английский контр-адмирал) и применялась для определения площади парусности, которую могла нести яхта или парусник при ветре различной силы. Своего рода стандарт для судоводителей.

Шканцы – самый верхний помост или палуба в кормовой части парусного судна, где находились вахтенные офицеры и устанавливались компасы. Позднее *шканцами* называли часть верхней палубы военного корабля между *грот-* и *бизань-мачтами*. *Шканцы* считались почетным местом на корабле: там зачитывались перед строем манифесты, приказы, приговоры. На *шканцах* запрещалось садиться и курить всем, кроме командира (капитана) корабля и флагмана.

Шкаторина – кромка паруса, обшитая *ликтросом*. Кромка паруса без *ликтроса* называется *ликом*.



Шквал – внезапный короткий порыв ветра большой силы. Часто *шквалы* сопровождаются грозами с ливнями и переходят в сильный *шторм*. Так называемые "*белые шквалы*" или на яхтенном сленге "*кирпичи*" происходят при ясном небе и представляют собой потоки холодного воздуха, ниспадающие с гор. *Шквалы* опасны прежде всего своей неожиданностью.

Шкив – колесо, сделанное из металла, пластика или дерева, насаженное на ось и имеющее по наружной цилиндрической поверхности желоб (*кип*) для троса.

Шкимушгар – однопрядный линь. Обычно свивается из двух или трех *каболок*.

Шкипер (голл. – *schipper*) – 1) капитан яхты или коммерческого парусного судна;

2) содержатель яхтенного имущества (должностная обязанность).

Шкот – *снасть*, закрепленная за нижний угол прямого или нижний задний угол косога паруса (*шкотовый угол*) и проведенная по направлению к *корме* яхты. *Шкоты* удерживают в желаемом положении нижнюю *шкаторину* паруса. *Шкотами* также называют *снасти*, закрепленные за верхние углы аварийного пластыря.

Шкотовый угол – угол паруса (нижний, задний) к которому крепятся *шкоты*.

Шлаг – петля *троса*, образующаяся при обнесении его вокруг какого-либо предмета.

Шлюп – одномачтовая яхта с двумя парусами (*гротом* и *стакселем*).

Шлюпбалка – прямая или изогнутая металлическая балка, обычно укрепленная на *корме* яхты; служит для спуска и подъема шлюпки или *динги*.

Шлюпки – общее название гребных, парусных и мелких моторных беспалубных судов.

Шпангоуты – ребра судового остова, придающие корпусу поперечную прочность, к которым крепится обшивка. Это основная часть *набора* корпуса яхты.

Шпация – расстояние между соседними *шпангоутами*.

Шпигат – сквозное отверстие в фальшборту яхты. Служит для обеспечения стока воды с *палубы*.

Шпор – нижний конец (пятка) мачты. Также внутренний конец *бушприта*.

Шпринт – 1) Рангоут четырехугольного косога паруса, заменяет собой гафель.

2) Швартовный конец, заведенный с носа в корму или с кормы к носу яхты.

Шпрюйт – крепление булина в коуше шкаторины.

Шпринтовый парус – парус, который растянут с помощью рейка (*шпринта*).

Шпиль – большой ворот с вертикальной осью, служащей для подъема якоря и выбирания швартовных концов.

Шпунтовый пояс – самый нижний пояс обшивки, прилегающий к *килю*.

Штаги – снасти стоячего *такелажа*, поддерживающие в диаметральной плоскости вертикальные *рангоутные деревья* – *мачты*, *стенги* и пр.

Штандарт – флаг главы государства, поднимаемый в месте его пребывания. Официально принят при Петре I.

Штевень – прочный брус в носовой и кормовой оконечностях яхты.

Штерт – короткий тонкий трос или *линь*, применяемый для каких-либо вспомогательных целей.

Штиль – полное безветрие при зеркально гладкой поверхности воды. На яхтенном сленге – "*закисон*".

Шторм – (голл. "storm") – буря, длительный, очень сильный ветер, свыше 9 баллов по шкале Бофорта и скоростью более 20 м/с, наблюдается обычно при прохождении циклона; сопровождается сильным волнением на море и разрушениями на суше.

Штормтрап – канатная лестница с деревянными ступеньками, опущенная по наружному борту или подвешенная к *выстрелу* и служащая для подъема на борт.

Шток – всякий шест, имеющий специальное назначение. Например, *флагшток* (для несения флага) или *футшток* (для замера глубин на мелководье).

Штурвал – (от голл. "stuurwiel") – орган управления рулем яхты.

Штурман – судоводитель, навигатор.

Штуртррос – *трос*, *цепь* или другой передаточный элемент, соединяющий *штурвал* с *рулевым устройством*.

Шхеры (от швед. "skaren" – скала, помеха) – скопление в прибрежном районе небольших, в основном скалистых островков, разделенных узкими проливами, надводных и подводных скал и камней. Распространены у берегов Финляндии, Швеции, Норвегии, Шотландии, Канады и др.

Шхетбот – небольшое мелкосидящее парусно-гребное судно для плавания и военных действий в шхерах.

Шхуна – парусное судно, имеющее две или более мачты с косыми парусами. Отличает шхуну расположение *грот-мачты*, ближе остальных к *корме*.



Э

Экипаж – команда, обеспечивающая обслуживание и управление яхты. На берегу – общежитие курсантов мореходных училищ.

Экономный ход – движение яхты под двигателем в оптимальном для него режиме. При этом двигатель работает наиболее эффективно и с наименьшим расходом топлива, относительно создаваемой мощности. Как правило, его обороты при этом режиме составляют около 80% от максимально возможных.

Эскадра (фр. eskadre) – соединение яхт различных классов, объединенных единой задачей. Например, эскадренное плавание по определенному маршруту.

Ю

Ют – кормовая часть верхней палубы судна или кормовая надстройка на судне.

Юферс – круглый деревянный блок без шкивов с тремя сквозными отверстиями, служит для ввязывания в нижние концы вант при обтягивании их *талрепом*.

Я

Якорь – двойной или многократный крюк, который служит для удержания яхты на месте, пригодном для якорной стоянки.

Яхта – (от голл. jagt) – всякое судно, предназначенное для развлечений на воде.



ЯХТЕННЫЙ АНГЛО-РУССКИЙ СЛОВАРЬ

*Английский термин
или выражение* *Русское соответствие*

А

Abandonment	Прекращение гонки
Abeam	Траверс (направление)
Aft	Кормовой, кормовая
Afterguard	Объединенное название для навигатора и тактика
Ahoy!	Эй, на яхте! (приветствие или оклик)
Alter the course	Изменить курс
Ample room at the mark	Достаточное место у знака (требование)
Anchor	Якорь
Anchor cable	Якорная цепь
Anchor watch	Стояночная вахта
Anchoring	Постановка на якорь
Apparent wind	Вымпельный ветер
Astern	По корме (направление)

В

Back a sail	Вынос паруса "на ветер"
Backstay	Бакштаг (как часть такелажа)
Ballast	Балласт
Bash (beat)	Хождение галсами
Battens	Латы
Batten pockets	Латкарманы
Beam	Ширина яхты
Beacon	Бакен
Beam Reach	Галфвинд
Bear away (bear off)	Уваливаться
Bear away set	Подготовка спинакера к постановке на нужном галсе после огибания знака
Berth	Причал
Bilge	Льяло
Boat	Лодка
Boathook	Отпорный крюк
Boom	Гик
Boom vang (kicking strap)	Оттяжка гика
Bottom	Днище
Bow	Нос яхты
Blanket	Прикрывать ветер
Brace (preventer)	Завал-галь
Broach	Выход пера руля из воды
Broad reach	Крутой бакштаг
Bulb	Бульб
Buoy	Буй
Burgee	Вымпел
By the wind	Бейдевинд

С

Cabin	Каюта
Cabin berth	Койка
Capsize	Опрокидывание
Catamaran	Катамаран
Centerboard	Шверт



Center of effort (CE)	Центр парусности (ЦП)
Center of lateral resistance (CLR)	Центр бокового сопротивления (ЦБС)
Chainplate	Вант-путенс
Chain locker	Цепной ящик
Challenger	Яхта-претендент (на Кубок Америки)
Chart	Морская карта
Circling	Циркуляция (гоночный прием)
Clear ahead	Чисто впереди
Clear air	Чистый ветер (неотработанный)
Clear astern	Чисто позади
Cleat	Утка (стопор)
Clew	Шкотовый угол
Close quarters	"Связанные" яхты
Close reach	Полный бейдевинд
Close-hauled	Максимальная крутизна яхты
Coaming	Комингс
Coming about	Поворот
Coastguard	Береговая охрана
Cockpit	Кокпит
Collision	Столкновение
Collision mat	Аварийный пластырь
Companionway	Вход в рубку
Compass rose	Роза ветров
Corinthian	Коринфяне - общее название в английском языке для яхтсменов-любителей в XIX и начале XX века
Course	Курс
Courtesy flag	Флаг страны пребывания
Cover	Прикрытие ветра (гоночный прием)
Cradle	Стапель
Crew member	Член экипажа
Cringle	Кренгельс
Cruiser	Крейсерская яхта
Cunningham control	Оттяжка Канингхэма
Current (stream)	Течение
Cutter	Тендер

D

Davits	Кран-балка
Deck	Палуба
Deckhouse	Рубка, надстройка
Deed of Gift	Первые правила Кубка Америки
Defender	Яхта-защитник Кубка
Dial up	Вынужденный поворот (гоночный прием)
Dipping (dip/duck)	Уваливание под корму (гоночный прием)
Dismast	Поломка мачты
Displacement	Водоизмещение
Downhaul	Оттяжка спинакер-гика
Downwind	Спускаться по ветру
Downwind leg	Отрезок дистанции с попутным ветром
Downwind mark	Знак на дистанции, на котором завершается участок попутного ветра
Draft	Осадка яхты
Dummy tacks (false tacks)	Ложный поворот (гоночный прием)



Е

Eased sail	Потравленный парус
Ensign	Национальный флаг (флаг регистрации яхты)
Eye of the wind	Направление ветра (истинный ветер)

F

Fairway	Фарватер
Fenders	Кранцы
First cross	Первое пересечение галсов после старта
Flaking the mainsail	Укладка грота (гармошкой)
Flemish	Койлать бухту из свободного каната
Fly down wind	Фордевинд
Foghorn	Туманный горн
Folding	Укладка (паруса)
Foot	Нижняя шкаторина паруса
Foredeck	Бак (часть палубы)
Forestay	Штаг
Forward	Носовая часть яхты
Freeboard (Topsides)	Высота борта яхты

G

Galley	Камбуз
Gennaker	Генакер
Genoa	Генуя или генуэзский стаксель
Go about	Поворот оверштаг
Gooseneck	Крепление гика
Grounding	Посадка на мель
Guardrails	Леера
Guy	Брасс спинакера
Gybe set	Поворот фордевинд с постановкой спинакера
Gybing	Поворот фордевинд

Н

Hail	Оклик
Halyard	Фал
Harness line	Страховочный строп
Hawse Pipe	Клюз
Head	Фаловый угол
Head to wind	Левентик
Heading	Держать курс по компасу
Headsails	Передние паруса
Heave-to	Лечь в дрейф под парусами
Heel	Крен яхты
Helmsman	Рулевой
Hiking out	Откренивание
Hull	Корпус яхты
Hull speed	Максимально возможная скорость при данной длине корпуса

I

In irons	Неудавшийся поворот оверштаг
----------	------------------------------



J

J measurement (Foretriangle)	Передний треугольник
Jib (staysail)	Малый стаксель
Jury rig	Аварийное парусное вооружение

K

Kedge	Верп
Keel	Киль
Ketch	Кэч (кеч)
Knot	Узел

L

Ladder	Трап
Landmark	Приметный объект на берегу
Latitude	Широта
Layline	Курс на знак
Lay up	Подъем яхты для зимнего хранения
Lee (leeward)	Под ветер
Leech	Задняя шкаторина
leeward side	Подветренная сторона
Leeway	На ветер
Length overall (LOA)	Длина корпуса максимальная
Length at waterline (LWL)	Длина корпуса по ватерлинии
Leverage	Гоночная лавировка
Life jacket	Спасательный жилет
Lifeline	Страховочный леер
Life-raft	Спасательный плот
Lighthouse	Маяк
Log	Судовой журнал
Longitude	Долгота
Luff	Передняя шкаторина
Luff up	Приведение к ветру
Luffing	Заполаскивание парусов

M

Magnetic variation	Магнитное склонение
Maiden voyage	Первый выход новой яхты в море
Mainmast	Грот-мачта
Mainsail	Грот (парус)
Mainsheet	Грота-шкот
Mainsheet traveler	Каретка гика-шкота
Man overboard	Человек за бортом
Mark	Знак (буй на воде)
Mast	Мачта
Mast gate	Пяртнерс
Mast step	Степс
Midships	Средняя часть яхты
Mizzen	Бизань-мачта
Monohull	Однокорпусная яхта
Mooring	Швартовка
Motor bracket mounting	Зажим крепления подвесного двигателя



N

Navigation instruments	Навигационные приборы
Navigation lights (running lights)	Ходовые огни

O

Oar	Весло
Off the wind	Идти по ветру (спускаться)
On the wind	Идти на ветер (подниматься)
Overlap	Пройти по корме
Overhead	Подволок
Overtake	Обойти или обогнать

P

Padeye	Бигота
Passage making	Проработка маршрута
Pier	Пирс
Pin	Буй на стартовой линии
Port	Левый борт
Port tack	Левый галс
Portlight (porthole)	Иллюминатор
Pressure	Сила ветра
Propeller	Гребной винт
Puff (gust of wind)	Порыв ветра
Pulpit	Носовой релинг
Pushpit	Кормовой релинг

R

Race	Гонка
Rail	Ватервейс
Reach	Галфинд (курс)
Reinforced Corner	Боут
Rig	Парусное вооружение яхты
Right of way	Право дороги
Roach	Серп паруса
Roller-reefing	Скрутка паруса
Rope	Канат
Rough weather	Свежая погода
Round robin	Серия гонок, определяющая яхту-претендента на Кубок Америки
Row	Грести
Rudder	Перо руля
Run	Фордевинд
Running (before the wind)	Идти курсом фордевинд
Running rigging	Бегучий такелаж

S

Safety harness	Страховочный пояс
Sails	Паруса
Sailmaker's palm	Гардаман
Schooner	Шхуна
Sea room	Место для маневра яхты
Sea trials	Ходовые испытания
Self-bailing cockpit	Самоотливной кокпит
Shackle	Скоба (такелажная)



Shaft	Гребной вал
Sheet	Шкоты
Shift lever	Регулятор дроссельной заслонки
Sidestay (shroud)	Ванты
Sloop	Шлюп
Spar	Рангоут
Spinnaker	Спинакер
Spinnaker pole	Спинакер-гик
Split tack	Расходящиеся галсы
Spreaders	Краспицы
Stalled sail	Перебранный парус
Starboard	Правый борт
Starboard tack	Правый галс
Steering compass	Ходовой компас
Stem	Штевень
Stern	Корма

Т

Tack	Галс; галсовый угол
Tackle	Система проводки шкотов с блоками
Tacking	Поворот оверштаг
Tactics	Тактика гонки
Tell Tails	Колдунчики
Tender (dinghy)	Разъездная лодка
Thimble	Коуш
Throttle	Рукоятка управления "газом"
Tides	Приливы и отливы
Tight covering	Контролировать сзади идущую яхту (гоночный прием)
Tight reach	Полный бейдевинд (курс)
Tiller (helm)	Румпель
Tiller extension	Поводок (удлинитель румпеля)
Time on distance	Время на дистанции
Topmast	Топ
Topping lift	Топенант гика
Towing	Буксировка
Track	Реальный путь яхты, пройденный по дистанции
Training Run	Полный бакштаг
Transits	Створ
Transom	Транец
Trapeze	Трапеция
Trim	Регулировка паруса шкотом
True wind	Истинный ветер
True wind speed	Скорость истинного ветра
Trysail	Трисель

U

Uphaul	Топенант спинакер-гика
Upwind	К ветру (направление)
Upwind leg	Лавировочная часть дистанции

V

Veer	Заходы ветра
Velocity made good (VMG)	Наилучшая скорость (полный бейдевинд и полный бакштаг)



W

Wake	Кильватер (след от яхты на воде)
Waterline length (WL)	Длина по ватерлинии
Weather side	Наветренный борт
Wet suit	Непромоканец
Wetted surface	Смоченная поверхность корпуса яхты
Wheel (helm)	Штурвал
Winches	Лебедки
Winch handle	Рукоятка лебедки
Wind abeam	Галфвинд
Windward	Сторона света, откуда дует ветер
Windward mark	Наветренный знак
Wings (fins)	Крылья на киле
Wing-and-wing (butterfly)	Несение парусов "на бабочку"
Working end	Ходовой конец

Y

Yawl	Иол
Yacht	яхта
Yachtclub	яхт-клуб
Yachting	яхтинг
Yachtsman	яхтсмен
Yachtswoman	яхтсменка



ШКАЛА БОФОРТА

Баллы	Словесная характеристика	Сила ветра (метры в секунду)
0	Штиль	0 - 0.5
1	Тихий ветер	0.6 - 1.7
2	Легкий ветер	1.8 - 3.3
3	Слабый ветер	3.4 - 5.2
4	Умеренный ветер	5.3 - 7.4
5	Свежий ветер	7.5 - 9.8
6	Сильный ветер	9.9 - 12.4
7	Крепкий ветер	12.5 - 15.2
8	Очень крепкий ветер	15.3 - 18.2
9	Шторм	18.3 - 21.5
10	Сильный шторм	21.5 - 25.1
11	Жестокий шторм	25.2 - 29.0
12	Ураган	Более 29.0

ШКАЛА БОФОРТА

В редакции 1880 года (с незначительными сокращениями)

Наименование ветров по отношению к поставленным парусам	Баллы
<i>Штиль</i> - т.е. полное безветрие, колдунчик не шевелится, паруса лежат на стеньгах, а если по морю ходит зыбь, то при качке хлопают о них, наводя невыносимую тоску	0
<i>Маловетрие</i> - немногим лучше штиля, ветру как будто хочется задуть, да не знает, с какой стороны дунуть. Дунет с правой - вечно бодрствующий вахтенный офицер поставит паруса сообразно его направлению, судно сдвинется на узел, а то и меньше. Едва команда успеет присесть - ветер задувает с кормы - и опять бесполезная перебрассовка парусов	1
Когда ветер немного устоится и судно получит ход от 1 до 2 узлов	2
<i>Бом-брамсельный тихий</i> , при ходе в 3 - 4 узла	3
<i>Бом-брамсельный ровный</i> , при ходе в 5 - 6 узлов	4
<i>Бом-брамсельный свежий или брамсельный ровный</i>	5
<i>Марсели в один риф</i> с постановкой брамселя и кливера	6
<i>Марсельный свежий</i> - марсели в два рифа и фор-стеньги-стаксель;	7
марсели в три рифа	8
<i>Очень свежий</i> - Ммарсели в четыре рифа, бизань и фока-стаксель	9
<i>Шторм</i> - один зарифленный грот-марсель, зарифленная бизань, зарифленный фок и фока-стаксель	10
<i>Ураган</i> - штормовые триселя, фока-стаксель, штормовая бизань. Иногда сила урагана бывает настолько велика, что рвет даже эти паруса. При всем этом необходимость требует, чтобы судно было удерживаемо в наивыгодном положении относительно направления ветра, а потому всеми мерами стараются удержать хотя два штормовых паруса на носу и корме	11 и 12



А. Киричук

В. Лабусов

ВВЕДЕНИЕ В ЯХТИНГ (для тех, кому за тридцать).

Все права на издание принадлежат А. Киричуку и В. Лабусову.

Ничто из него не может быть перепечатано, заложено в компьютерную память или скопировано в любой форме - электронной, механической, фотокопии, магнитофонной записи или какой другой - без письменного разрешения владельцев.

Дизайн, верстка:

Т. Ершова

Корректоры:

К.П. Кашуба, О.Г. Наренкова

В оформлении использованы работы художника

К. Зарицкого

