



Чартер «куда-нибудь»



Алексей КОГУТ.

- Скажите, пожалуйста, куда мне отсюда идти?
 - А куда ты хочешь попасть? — ответил Кот.
 - Мне всё равно... — сказала Алиса.
 - Тогда всё равно, куда и идти, — заметил Кот.
 - ... только бы попасть куда-нибудь, — пояснила Алиса.
 - Куда-нибудь ты обязательно попадёшь, — сказал Кот.
 - Нужно только достаточно долго идти.
- (Л. Кэрролл. «Алиса в Стране Чудес»).

Не думаю, что открою большую тайну, но Турция — именно та страна, где всё равно, куда идти, и, если только не в открытое море, то обязательно куда-нибудь попадёшь — в какое-нибудь красивое и удобное для стоянки место. Причём, в пределах нескольких часов хода. Разительный контраст с северо-западным побережьем родного Чёрного моря, где всё плоско и однообразно, а редкие естественные гавани давно и прочно заняты портами, для которых любая яхта — *persona non grata*.

В Турции же ты везде желанный гость. Непривычно, но приятно. Хотя и ничего удивительного, просто разумно: ведь я для них человек, который пришёл тратить свои деньги. Да если честно, то и не в деньгах дело — турки открыты и гостеприимны, они всегда рады общению. Возможно, и не без задней мысли, может быть, это просто не понятые мной азы торговли и сервиса, но всё равно приятно. А главный контраст — полное отсутствие чиновников и навязываемых ими формальностей. За всё время круиза я ни разу

(подчёркиваю и повторяю: ни разу) не запрашивал разрешение на выход в море, вход в акваторию или нечто подобное. В родной Одессе, по выходу из Ильичёвского морского торгового порта, где нашла временное пристанище яхта, почти каждый раз оживала радиостанция: «Парусная яхта на траверзе города Ильичёвска, ответьте Лебедю-41!». Я оглядывался по сторонам и, не видя до горизонта ни одного другого паруса, обречённо спускался в каюту. А ведь пограничники уже дали «добро». О выходе из акватории порта, различных «Радио-5» и «Ильичёвск Порт-контроль» лучше промолчу, хотя понимаю, что организация серьёзная и должен быть порядок. Зато в Турции мне вообще не пришлось пользоваться радиостанцией. Кому, спрашивается, я учил «Стандартные фразы ИМО для переговоров на море»? Не в обиду всем нашим «Лебедям» и прочим «птицам» будет сказано, но им место в Красной книге. Сколько лет прошло, как канул в Лету Советский Союз со всеми его достоинствами и недостатками, а принцип «граница

на замке» по-прежнему нерушим. Обидно, но складывается впечатление, что в глазах властей Украины каждый яхтсмен есть потенциальный шпион, перебежчик, контрабандист и самоубийца в одном лице, которого надо опекать, как дитя малое. Ну, это я отвлёкся, извините. Статья-то о чартере в Турции и впечатлениях от него. Именно о впечатлениях, а не выписках из судового журнала. Тем более, речь не идёт о сборнике рекомендаций. Не будем уподобляться герою К.Воннегута: «...А теперь послушайте мой совет. Добрый совет под номером семь тысяч восемьсот тридцать два». Мне ещё самому советы только слушать. Итак, что мы имеем:

Белоснежная красавица Veneteau Oceanis, 2007 года постройки, длина 40 футов, водоизмещение 7,7 тонн. Имя — Solaia. Команда без опыта, шесть человек, включая меня. Три семейные пары. Маршрут: старт — Мармарис, финиш — Гечек. Период: 22-29 августа 2009 г. Чартерная компания «Пула яхтинг». О яхте ничего плохого сказать не могу, и это, пожалуй, луч-

шая рекомендация. Ничего выдающегося, но всё на своём месте, всё для людей. К примеру, при уборке интересно наблюдать, как вследствие небольшого, буквально несколько градусов, наклона каждой плоскости вода за считанные секунды по шпигатам стекает из кокпита, в том числе из полукруглых углубленных площадок-упоров возле штурвалов. Из таких вот мелочей и складывается хорошая яхта. За время перехода существенных претензий к яхте не было. По выходу обнаружил, что молчит лаг. По телефону получил инструкции, пять минут времени (выкрутил, покрутил, поставил...) — работает. Насколько мне известно, у «Пула яхтинг» четыре однотипных Oceanis 40, и все пользуются большим спросом. Приятное отличие нашей комплектации — тиковая палуба. Когда до раскалённого на солнце белого пластика трудно дотронуться, дерево держит прохладу. Да и глазу приятно. Сервисные аккумуляторы, с учётом стоянок в маринах и работы двигателя, очень неплохо держали нагрузку от холодильника: пиво,



по крайней мере, всегда было холодное. Кстати о пиве. Оно, как и прочие спиртные напитки, на порядок дороже, чем в Украине. И выбор небогат. Также практически нет свинины. Мусульманская страна. Мы взяли с собой полтора килограмма сала, готовили картошку со шкварками и прочие недоступные туркам «деликатесы». Не теряли связь

Приёмка яхты, с моим энтузиазмом, заняла более двух часов. Сдающий менеджер Ахмет (его рабочий день уже закончился) время от времени с грустью поглядывал на часы, но внешне оставался спокоен и доброжелателен. В итоге, убедившись в перспективности объять необъятное и потрогать каждый винтик своими

и жидкостью. Аварийный румпель. Спасательные средства. Приборы. Паруса и бегучий такелаж. Длина и место хранения концов. Вентили и горловины пресной воды (два бака), фекальный танк. Запасное топливо, масло, инструмент и прочие необходимые вещи. К моему удовольствию и грот, и генуя имели «колдунчики» («tell tale»,



с Родиной, так сказать. Немного опасался вопросов на таможне, но обошлось. Хотя я на всякий случай подготовил маленькую речь, о том, что сало есть национальное достояние и символ Украины, которое досмотру и изъятию не подлежит. И ещё, раз коснулись питания: супы и борщи готовить придётся самим. Понятие «первое блюдо» туркам мало известно. В лучшем случае можно найти куриный бульон.

руками, я согласился со стандартной процедурой. Ограничились основным: обороты двигателя при работе лебёдки, оптимальный крейсерский ход, правила пользования гальюнами, какие кингстоны перекрывать на ходу. Расположение предохранителей, в том числе якорной лебёдки (пригодилось). Ручная подкачка топлива, воздух в системе. Аварийная кнопка глушения двигателя. Уровень масла

сиречь, говорящие хвостики). На корпусе было несколько совсем небольших царапин и сколов, что зафиксировали в «inventory list». К слову, на нашей яхте не было металлической накладки на форштевень, а выбрать якорь на волнении, не зацепив корпус, практически нереально. Так что к существующим царапинам мы добавили пару своих, но претензий по данному факту не было. На борту имелось



два комплекта карт: один от Мармариса в сторону Бодрума, второй — в сторону Анталыи. Каждый комплект по десять листов. Но, по существу, на планируемый район плавания от Мармариса до Фетхие был только один лист с малопригодным масштабом. Выручил чартплоттер. Хотя и он не без греха. К примеру, северо-восточная



оконечность острова Gemiler (Святого Николая) на карте обведена красивым тёмно-синим овалом с глубинами семь с половиной метров и значком яхтенной стоянки. Зайдя с запада в пролив между материком и островом, удивился скоплению яхт и гюлетов исключительно в северо-западной части. Ухмыльнувшись, гордо прошёл мимо, но на востоке, не более чем

в пятнадцати метрах от берега, эхолот показывал 25–30 метров. Поджал хвост и вернулся.

Также порадовал прогноз погоды, который я попросил в офисе. Дали распечатку на турецком. По причине непонимания попросил менеджера разъяснить. Прогноз: ветер N-NW, 25-38 узлов. И так три ближайших дня. Глядя на зеркальную гладь закрытой,



но достаточно большой акватории, несколько раз переспрашивал. Специально для меня баллы Бофорта переводили в узлы и наоборот. Сбоку всё дописали от руки. Листок сохранил на память и немного приуныл.

На следующий день ветер стабильно дул S-SE, 10-17 узлов. Люблю точные науки: синоптику, хиромантию, гадание на кофейной гуще. Остановились на купание в Турунче, затем в лабиринт обошли запретный военный район. Яхта красиво шла с небольшим креном, мужская часть экипажа, по очереди стоящая на штурвале, получила удовольствие. Заночевали в Экинчике. В первый же вечер на собственной шкуре, точнее, на шкуре Андрея, убедились в обоснованности предупреждений о морских ежах. Тапочки для серфинга, с мягкой силиконовой подошвой, не спасли, рекомендую для надёжности



армейские кирзовые сапоги. Андрей, находясь под общей анестезией (джин с тоником), больше часа терпелковыряние пинцетом, лезвием и швейной иглой. Операция прошла успешно. Тапки напоминали подушку для иголок, их спасти даже не пытались. Перебрали своих врагов, кому подсунуть такой подарок с сюрпризом, в итоге просто выбросили.

Пару слов о швартовке. Берега скалистые, глубины, как правило, очень большие и резко понижающиеся. Длина якорной цепи на нашей яхте — 50 м. Иногда приходилось вставать на глубинах 20-25 м. В то же время хорошая морская практика рекомендует три-четыре длины цепи, а в плохую погоду — 8 и более. Благо, ночи были тихие, а места защищённые. Хотелось бы удлинить цепь, хотя бы до 70 м, и разметить её приемлемым способом, дабы малоопытные шкиперы не определяли на глаз, сколько отдано, по остаткам в якорном ящике. То же самое касается и длины швартовых. При отсутствии этого вставляли, как все: отдавали якорь, задний ход, с кормы на берег заводился швартовый при помощи тузика. Самый длинный конец на борту — 60 м. Пару раз приходилось его наращивать. На нескольких лодках видел закреплённые на кормовом релинге катушки с лентой, длиной метров 100. Наверное, удобно.



отдыха. «Включался» часов в 10 утра, а часам к семи-восьми вечера затишал. Солнце печёт жёстко. Спасает бимини. Хотя несколько дней истязал команду без него. Неудобно мне было, знаете ли, смотреть грот и флюгарку на мачте, пока не додумался, что можно не бегать взад-вперёд, а просто выглянуть сбоку. Зато загар приобрели. Команда, простите!

О достопримечательностях.

Если вкратце, то ничего особо достопримечательного, монументального или захватывающего дух. Древние развалины уж слишком развалены. С хвалёным Олюденизом, именуемым в путеводителях не иначе как «Голубым раем» или «Голубой лагуной», вообще казус случился. Зная, что вход на яхте запрещён, бросили якорь неподалёку, сели в тузик, завели мотор и поехали восхищаться. Идём вдоль скалы, людей — колоссальное количество, как на берегу, так и в воде, смотрят на нас, как на инопланетян. А я всё кручу газ и жду: ну вот ещё чуть-чуть и за следующим поворотом откроется красота неопишная. В Турции так бывает. Берега высокие, пока за угол не повернёшь, даже не подумаешь, что за скалой есть бухта. Потом понял, что я уже давно в этом самом «раю». Развернулся, тихонько пошёл назад. Обнаружил ранее не замечен-

По-доброму завидовал гюлетам. Они бросали якорь посреди залива, упирались кормой в берег, спокойно заводили швартов, после чего жёстко растягивались лебёдкой, выбирая излишек цепи. Нам бы такие излишки. В последнюю стоянку неподалёку от Гечека видели плакат, предупреждающий о запрете швартовки за деревья.

Ещё пару слов о запретах. Их много, но мне показалось, что в этом вопросе Турция похожа на Украину. Если что-то нельзя, но очень хочется, то можно. Идешь по улице, где движение запрещено — машина за машиной! Веет родным и близким.

О погодных условиях. Ветра было мало. Зато дул специально для



Штраф 1500 лир. Закон номер такой-то. Касается это конкретного места или всего побережья, сказать затрудняюсь. Но мы (впрочем, и множество других лодок) при каждом удобном случае предпочитали для швартовки дерево.



ную табличку, запрещающую движение под мотором, и маленький пластмассовый понтон для швартовки. Никто, правда, не ругался. В ту же минуту из знойного воздуха материализовался не менее знойный турок с пачкой квитанций и радиостанцией на боку. Почему-то вспомнился Остап Бендер и ремонт Провала. Оказалось, что за сомнительное благо посидеть на мелкой гальке в толпе старательно отдыхающих туристов надо заплатить три с половиной лиры (курс здесь и далее — примерно полторы лиры за доллар США). Ещё шесть лир надо отдать за пластиковый топчан и ещё шесть за зонтик. Наши девушки, со всей присущей им широтой души, уже успели разбросать вещи по нескольким топчанам. У турка загорелись глаза и он на калькуляторе быстренько посчитал нам стоимость половины пляжа. Математик, однако. Долго в этом муравейнике мы не продержались. Особо стоит отметить, что у наших девушек широкая только душа, а сами они стройные и симпатичные, под конец круиза ещё и сильно загорелые. А как они готовили!.. Рестораны в истерике бились от зависти.

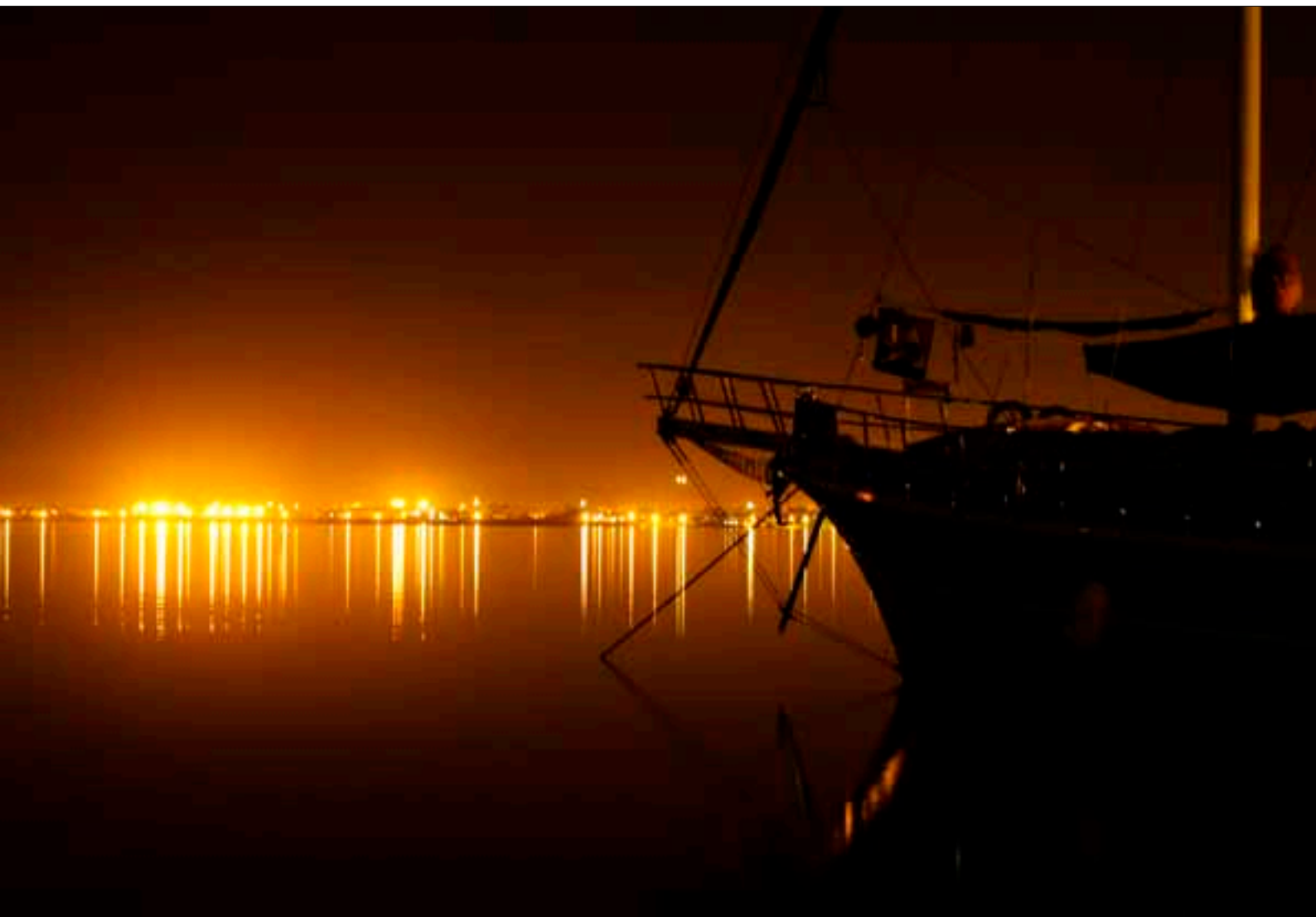
Прочитав вышеизложенное, не подумайте, пожалуйста, что в Турции не на что смотреть. Там очень красивые, просто сказочные места. Только уберите превосходную степень, которой так усыпаны рекламные буклеты. И всё встанет на свои места. На самом деле смысл не в конкретной достопримечательности. Ну, Олюдениз. Ну, вода чуть голубее. Ну, галька вместо скал. В соседней бухте не намного хуже. Красота — она в общей атмосфере и в каждой мелочи на твоём пути. В маленьких городках с узкими тихими улочками, примостившихся у отрогов гор. В самих горах, отвесно спускающихся к воде. В бескрайнем, безумно синем море. Красота — она в горячем сухом воздухе, где неуловимо смешались запах моря, вечнозелёных сосен и восточных пряностей. В каждой бухточке с прозрачной чистой водой, такой ярко-голубой и хрустальной на немногочисленных отмелях. В неумолчном прибое,





разбивающемся о скалы. В шёпоте ветра, запутавшемся в парусах, лёгком поскрипывании такелажа и шелесте волн, мягко разрезаемых форштевнем. В бесконечно далёких и ярких звёздах, каких вы никогда не увидите в душном и грязном мегаполисе. В лунной дорожке на зеркальной глади маленькой бухты. В тёплом ночном море, искрящемся при каждом движении. В пении цикад и уханье филина, вышедшего на ночную охоту. И даже в не особо мелодичном блеянии коз, в большом количестве пасущихся на склонах. Здесь получаешь удовольствие от каждой прожитой минуты и пройденной мили.

Я готовился к походу, а получил отдых. Думаю, что одна из немногих возможных сложностей для начинающих — швартовка в переполненных маринах. Лично мне, после привычных двадцати пяти футов и полутора тонн, надо было прочувствовать сорок футов



и восемь тонн. Начал ещё в Одессе. Спасибо Альберту Кабакову и компании «Пула яхтинг» за яхту «First». Будет приятно, если эта компания придёт в Украину. Тем не менее, при первой же швартовке в «Есе marina» (Фетхие) возникли трудности. Вместо того, чтобы всё сделать по-своему, начал слушать встречающих меня работников марины, разбирать их ломаный английский и сам себя запутал. С горем пополам зашёл, но нервов стоило. Чуть не выработался комплекс. Потом долго наблюдал за другими, думал, тренировался. Поборол. К сведению: стоянка в «Есе marina» стоила нам 85 долларов за ночь. На входе встречают работники марины на RIBе, показывают место. Прямо в марине видели большую черепаху, а на набережной на старой доске от серфинга живут пеликаны.

Ещё подумал, что неплохо в следующий раз взять флаг Украины. Не то чтобы большой патриот, но легче было

бы найти земляков. У многих итальянцев, немцев под краспицей висел национальный флаг. Заходя на стоянку, они сразу узнавали соотечественников и бросали якорь неподалёку.

Check out в Гечеке занял не более пятнадцати минут. Посмотрели паруса, завели двигатель, переписали мотоциклы, показания лага и ... И всё. Затем просто расспросили: всё ли на месте, какие проблемы. Было пару нюансов с резиновой лодкой и баком для воды. Пожаловался. Записали. Уверен, что исправят. Зря я переживал — ложки никто не пересчитывал, всему верили на слово. Европейский подход. Расчёт на честность и порядочность, что, как я увидел, себя оправдывает. При таком подходе не мог не сознаться об утопленном стакане. В следующий раз принимать яхту буду намного быстрее.

И напоследок. У Стругацких, в повести «Пикник на обочине», замечательно сказано: «Разум есть способность

использовать силы окружающего мира без разрушения этого мира». Как нельзя лучше подходит к яхтингу. Только так: не бороться с природой, но объединиться с ней. Двадцать восемь литров дизельного топлива, спаленного за неделю, не в счёт. Мелькнула мысль о роскошных катерах с расходом 150-200 л в час. Каждому своё. И там свои плюсы. Главное, что нас объединяет, — море. На первый взгляд похожее, но такое разное. Ведь море с пляжного шезлонга — это одно, с борта комфортабельного круизного лайнера — другое, а с небольшой парусной яхты — третье. И я просто уверен, что лучше всего увидеть, узнать, понять и почувствовать море можно именно в третьем варианте. Такое море никогда не надоест.

Хочу ещё в чартер. В Турцию. Не так уж важно, куда идти. Главное — идти. Поднять паруса, а дальше... куда-нибудь. ■