

# Хождение через два моря

Кто виноват в том, что в России нет фирмы – производителя крейсерских яхт – вопрос, по сути, риторический. Классический вопрос. Так же, как и «Что делать?».



**Ч**то делать, чтобы исправить положение – более-менее понятно: ждать. Или производить самим... Или покупать на Западе.

«Где покупать?» – для моего приятеля ответ на этот вопрос нашелся довольно скоро: конкурировать по цене с «Bavaria Yachtbau» могла только молодая французская верфь «Harmony Yachts». И если о продукции немцев информации довольно много, то о качестве французских лодок пока можно было лишь догадываться. И, поскольку рисковать не хотелось, то покупать решили на юге Германии – у баварцев.

«Куда пойдём?» – тоже просто и понятно: пока – в Грецию! Там тепло, там «все есть», там разумные цены на стоянки в маринах, там, в конце концов, дважды в год проводится полюбившаяся уже Русско-Эгейская регата.

«Зачем?» – нелепый вопрос. Разве можно русскому человеку жить без моря и паруса? То-то же!

А лично мне очень хотелось познакомиться с Адриатикой, выяснить, что же это такое – яхты, произведенные в Баварии (не самом морском крае Германии, согласитесь), и понять, отчего искушенный народ пренебрежительно кривит губу, произнося словосочетание «яхты “Бавария”». В конце концов, проверить себя в долгом морском путешествии – в длинном переходе из Словении в Эгейское море, и потом еще две недели регаты. Такого опыта у меня еще не было...

## Словения

2-е октября 2006 г. Мы – в Словении, в приморском городе Копер. Мы – это

три пары друзей, приехавших прини-  
мать «Bavaria 50 Cruiser».

Словения – маленькая, но мудрая  
страна. Будучи самым развитым ре-  
гионом бывшей Югославии, она по-  
тихоньку, без скандала отвалилась от  
бронзитовской федерации, ввела свою  
государственную атрибутику, в том  
числе и деньги – толары. Не доллары,  
не талеры, а нечто среднее... Так по-  
среднеевропейски и живут. Визы – свои,  
но пускают и «шенгенцев». Хотя евро  
не в ходу. Делают потихоньку лыжи  
«Elan» (на основе «древней» лицен-  
зии французского «Rossignol»), не-  
плохие, надо сказать, лыжи. А также  
одноименные лодки – тоже  
весьма и весьма. Правда,  
когда производителей  
«Elan» просят срав-  
нить их продукцию с  
«Bavaria Yachtbau»,  
они пренебрежи-  
тельно кривятся и  
спрашивают, как  
можно сравни-  
вать «мерседес» и  
«опель»? Такой вот  
великословенский  
снобизм.

Остановились в не-  
плохом отеле с нежи-  
данным названием «Корег» с  
прекрасным видом на море. С верхней  
площадки ресторана любимая стоящая  
на воде новенькой красавицей-яхтой  
«Bavaria 50 Cruiser», еще безымянной.

Следующий день посвящаем изу-  
чению лодки, ее комплектации и,  
соответственно, покупкам всего не-  
достающего, подготовке яхты к непро-  
должительному путешествию. Завтра  
нас ждет старт перегона лодки в Гре-

цию. Впереди – вся Адриатика, Иони-  
ческое и Эгейское моря, 860 миль по  
маршруту, давно проработанному в  
компьютере.

Закупаем продукты, инструменты,  
веревки, провода, блоки, карабины,  
всякие полезные мелочи. На корме по-  
является имя яхты – “Butterfly”. Шам-  
панское!

Утром 4 октября оформляем доку-  
менты, докупаем недостающее, загру-  
жаем лед в холодильник, напоследок  
обедаем в полюбившемся ресторане яхт-  
клуба (ах, какую там готовят «юху»! А  
кальмары! В 12.00 стартуем в сторону  
Хорватии.



## Хорватия

Копер позади. Хо-  
рош с моря, ничего  
не скажешь! Ми-  
новали Пиран,  
замечательный  
средневековый  
городок...

Словенский  
берег, густо по-  
росший потря-  
сающе красивыми  
соснами, быстро  
закончился. Вместе  
с территориальными  
водами.

Дизель не насилуем – обкатка!  
Полторы тысячи оборотов и 6 уз хода.  
Пробуем эльвстрёмовские паруса со  
сквозными латами. Какие красавцы!  
Форма – идеальная! Лодка идет пре-  
красно, легко, свободно, сбалансиро-  
ванно!

К вечеру начинаем искать незапла-  
нированное убежище в хорватских ма-  
ринах – пришел нерадостный прогноз.

аренда яхт и катеров по всему миру  
**СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС**  
www.solpar.ru/kater19

31 год успешной работы  
11 лет в России!

Crown Blue Line  
официальный представитель в России

**Сunsail**

**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ**

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

От 1000 € за аренду  
всей яхты в Греции

Уже пора бронировать на лето 2007!

**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, СЛОВЕНИЯ  
ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ, КИПР**

от 1000€ до 15000€  
в зависимости от яхты

**СЕЙШЕЛЫ, МАДАГАСКАР, ТАИЛАНД  
КАРИБЫ, МАЛАЙЗИЯ, ВЬЕТНАМ**

**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ**

Не требуется даже прав  
на управление автомобилем

По рекам и каналам **ФРАНЦИИ,  
АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ**

**ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС  
оз. САЙМА (Финляндия)**

Аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю

Тел. в Москве (495) 540-37-75, 740-34-06  
e-mail: katera@solpar.ru www.solpar.ru  
Тел. в С-Пб (812) 322-96-86, 973-65-24  
С-Пб, ул. Восстания, 55

Пообещали до 40 уз северного ветра.  
Направление-то хорошее, но уж больно  
скорость не понравилась. До Задара, в  
который планировали придти поздно  
вечером, не дотягиваем.

Проскочили Пулу и приткнулись не-  
подалеку, в случайно визуально обнару-  
женной новехонькой немецкой марине  
«Futana», которая изображена просто  
как пирс, значка «марина» в «Blue  
Charts Atlantic 6.5» и в помине не было.  
(Кстати, поскольку бумажных карт на  
борту нет, идем по данным «Garmin  
276с». Классная машинка!)

В марине – хороший вход, удобные  
наплавные боны. Очень много «Бава-  
рий». Спокойная, теплая хорватская  
ночь.

С восходом солнца выходим из  
«Futana», взяв направление на марину  
«Veruda». Пора делать первое техобслу-





живание дизелю, а ближайшие дилеры «Volvo Penta» – только там. Вместо обещанных 40 уз – полный штиль. Паруса ставим после полудня, и то только для амортизации бортовой качки от небольшой волны.

В «Veruda» нам не обрадовались – у нас не оформлены разрешительные документы для хождения по территориальным водам Хорватии, здесь с этим строго. Пожелали счастливого пути до Пулы (это 7 миль назад). Там есть и таможня, и порт-полиция, и иммиграционная служба. Вот спасибо! В итоге идем до Задара – не возвращаться же!

После захода солнца очень помогает почти полная, яркая луна, взошедшая прямо по курсу. Швартуемся в городской марине затемно. Тут же приходится отчаливать и идти в другой конец порта, туда, где расположилась порт-полиция, предъявлять судно. Через некоторое время народ вернулся на лодку в несколько возбужденном состоянии: на завтра назначен суд. Все дело в том, что оформлять «translog», получать визы и предъявлять судно необходимо во внешних, «пограничных» портах. И что же мы не зашли в Пулу?!

Утром часть экипажа занимается проблемами сервиса дизеля, пытается (неудачно) установить на ванте ра-

дар-рефлектор с помощью штатного крепежа, а наш шкипер, одевшись соответственно ситуации, с личным переводчиком отправился в суд.

Вернулись они хоть и не скоро, но все же без наручников. Отделались штрафом по минимуму – в 150 евро: удалось «прикинуться шлангами», настаивая на версии, что яхта «Butterfly» зашла в Задар строго перпендикулярно берегу, из нейтральных вод, и то только потому, что на борту кончилась пресная вода, и если бы не эта проблема, то в хорватские воды мы бы вообще не зашли, поскольку собирались в Италию.

Предъявили судно к досмотру. Таможенник, заглянувший в салон, увидев цветы, книги и читающую часть экипажа, восхитился: «Культурна кабина!».

Из Задара выходим почти в полдень. Комбинация из неплотно застегнутого кармана шкипера и неловкого движения стала поводом для подарка Посейдону. С солидно-тяжелым стуком новенькая «Nokia» вываливается на кормовую купальную площадку, чуть подскакивает и... Досадно, но, с другой стороны, с работы не будут звонками беспокоить.

К Сплиту подошли привычно затемно, точнее, под мощным светом су-

масшедшей луны. С Мариной связываемся по 17-му каналу VHF. Свободные места есть, но гостевой пирс всего один, и даже в это время, которое «высоким сезоном» не считается, их немного.

На противоположной от Марины стороне бухты – историческая часть города. Пешком – далеко, садимся на катерок-такси, едем любоваться древними развалинами – впрочем, развалин в буквальном смысле слова совсем немного. Все волнующе-красиво, масштабно...

С утра – традиционный визит в порт-полицию, закупки. Надо еще заправиться соляром, уже пора. Скоро нас ждет 210-мильный переход, а что там будет с погодой? Но это – после Дубровника. А пока отдаем швартовы, выходим из гавани Сплита, оглядываясь и любуюсь чудным городом.

Идем на Корчулу в бакштаг левого галса. Понемногу начинает раздувать, появляется небольшая волна. «Бабочка», набирая ход, с приятным шипением глассирует, спускаясь с волны, легко режет носом невысокие гребни.

Темнеет. Подходим к Корчуле. По левому борту, возле самого берега длинно-узкого безымянного полуострова, видим полузатопленную яхту с порванным развивающимся стаксе-



вину экипажа на палубу. Завели дизель, отделились, заново положили якорь (на всю пятидесятиметровую цепь). Отлив сыграл со мной дурную шутку: выскакивая с купальной площадки на высокий пирс, умудряюсь, как потом выяснится, сломать ребро. Но этого даже не замечаю. Правда, это было ночью. А пока вечером отправляемся на рейсовом автобусе в старый Дубровник, до которого километров пять. Очень красивый город, разместившийся за стенами старой крепости. Магазины, сувениры, товарищеский ужин...

После беспокойной, нервной ночи осматриваем корму – ничего страшного, небольшая царапинка на молдинге. На ванту, над верхней краспицей, креплю радар-рефлектор с помощью хомутов, купленных в местном хозмаге. Публика с набережной фотографирует. Народ на палубе безмятежно занимается своими делами (подняли на «беседке» – дело сделано), не подозревая, что у меня выскальзывает из рук отвертка. Опасаясь за сохранность голов экипажа локтями и в итоге зубами, эту отвертку ловлю. Заканчиваю работу, спускаюсь на палубу.

После традиционного визита в порт-полицию отчаливаем, направляемся в местную таможню. Седой таможенник не поленился, пришел на борт, заглянул в салон и произнес сакраментальное: «Культурна кабина».

К полудню паспорта проштампованы, документы оформлены, деньги (куны) заплачены. Деньги, надо сказать, приличные. Собственно, ни одна из стоянок в Хорватии не была дешевой. Безумно красиво, но и так же дорого –

от 50 до 70 евро за ночь в марине, плюс транслог – порядка 300 евро – и еще кое-что по мелочи. Не в пример Греции, куда мы ведь и идем! На Корфу. Решено проскочить мимо Черногории (хотя очень хочется посмотреть на эту прекрасную, по рассказам, страну), а уж про заход в Албанию никто даже и не думал. По предварительным прикидкам, это часов 30 пути. Ничего, ночью будем нести вахты.

После безмятежного дня, проводив солнце и дождавшись все еще полной, яркой луны, начинаем понимать, что раздувает не на шутку. Приходится пристегиваться. К полуночи ветер достигает 30 уз, волна разгулялась до 3 м. Очень сыро от брызг!

Идем в галфвинд под зарифленной генуей. На первых рифах она разгоняет «Бабочку» до 9–10 уз. Очень неплохо! Грот не ставим, чтобы не валяло на шквалах. Автопилот работает, хотя периодически отключается. Эх, следовало его откалибровать, да все времени – свободных минут сорока – никак было не найти. Подвахтенные пытаются спать, не раздеваясь, в промокших непромоканцах. Не у всех получается. Луна спряталась за горизонт. Темнота, ветер, волны, брызги, звезды... Изредка проходят вдалеке большие суда, но не пугают (спасибо радар-рефлектору), а радуют. Есть еще жизнь на земле! Во время «собачьей вахты» поем песни, чтобы не заснуть. От усталости.

Утро дарит нам потрясающий по красоте восход солнца и ослабление ветра. Постепенно успокаивается и волна. Можно поспать!

*Окончание следует*

лем и копошащихся рядом спасателей. Решили не подходить – все вроде под контролем, будем только мешать.

Корчула понравилась. Милый городок, пристроившийся к средневековой крепости-городу. Хорошая, защищенная от волн (но не от брызг) марина. Пришвартовавшись прямо за молом, мы всю ночь получали свою долю соленых брызг от разгулявшейся волны.

Утром, после визита в порт-полицию, отправляемся дальше. Цель – Дубровник. Дует ничуть не меньше, чем ночью. Ветер – за 20 уз, но направление – не наше. Дует «в морду», с востока. Идем под дизелем. Спрятавшись от волны под берегом острова, периодически попадаем в зоны «кипятка»: невидимые смерчи срывают пену с волн, поднимая брызги вверх. Немного «прикладывает», даже без парусов. Нырнули влево, в щель между островами. Стихает.

Редкий случай: пришел засветло! Отпорный крюк и перчатки не пригодились – надо бросать якорь. Впервые во всей Адриатике. А мы уже привыкли к удобству и надежности стоянки у бонов. Что ж, проверим, как работает якорная лебедка. Работает хорошо. Только якорь не держит – ползет. Это выяснилось ночью, при навальном ветре. Недвусмысленный звук выгнал мужскую поло-

