

Александр Долинин. Фото автора

ХОЖДЕНИЕ ЧЕРЕЗ ДВА МОРЯ

Часть вторая:
Греция



К Корфу подошли незадолго до заката. Разыскали полицию и таможеню, проштамповали документы, заплатили в разы меньше, чем в Хорватии, за translog, и уже в евро. Полюбовались стоящим возле причальной стенки российским военным кораблем «Ямал», пришедшим с дружеским визитом в Грецию и расцветенным праздничной иллюминацией.

В марине нас встретил на надувнушке вахтенный, проводил до нужного места, принял швартовы. Без него мы бы ни за что не нашли места самостоятельно – лес мачт, не менее 1000 вымпелов.

Утром отправились на Лефкас. Под краспицу подняли греческий флаг (на корме – российский) вместо уже неактуального хорватского. Спокойная, почти штилевая погода. По пути сделали остановку для калибровки автопилота. После двух медленных кругов

послышался торжествующий крик: «Девияция – полтора градуса! Фантастика!». Со столь малой девияцией особенно приятно было доверить управление автопилоту.

К Лефкасу подошли потрясающе вовремя – незадолго до заката. Не снижая хода, прошли мимо уникального поворотного наплавного моста, который как раз в этот момент развели, похоже, специально для нас. Возникло странное ощущение, что идем по рисовому полю: вода стояла почти вровень с совершенно плоскими берегами! В этих местах издавна выпаривали соль, да и сейчас мы углядели несколько делянок.

Встречает лоцман, к чему начали привыкать! Направились за ним к заправке (топливо – на исходе), после нее лоцман провожает нас на наше место в марине. Начало раздвухать, как





нас и предупреждали бывавшие в этих местах яхтсмены. И дуло всю ночь, до рассвета.

Городок понравился: маленький, уютный, белый, гостеприимный, а вот местная кокареци – колбаска-гриль из бараньих потрошков – категорически нет: суховата и пересолена.

Выспавшись и отметившись в портополиции, отправились в Патру. Переход ничем не запомнился кроме странного «речного» ощущения при выходе из Лэфкаса. Фарватер очень узкий, метров 20 – при расхождении надо было быть осторожным!

Патра также ничем не запомнилась. Правда, боны были, да и электроэнергия на пирсе – тоже. Пошли искать портополицию. С ближайшего поста охраны нас направили в расположенный рядом порт. Он оказался просто гигантским: у причала стояло не менее пяти паромов размером с три стандартных девятиэтажных бирюлевских дома. Полиции также много, но все не той, что нам надо. Дошло до конца порта (по причалам – примерно три километра пути), где в крайнем посту полиции, сжалившись, наконец-то позвонили кому-то и выяснили, что участок, отвечающий за маломерный флот, находится прямо под боком у марины, так что наш маршбросок был напрасным. Отметились без проблем на следующее утро.

Пройдя под огромным, но изящным вантовым мостом, оказались в самом сердце Ионического залива. Считается, что ветер тут – редкий гость. Судя по всему, мы появились здесь вместе с этим гостем – дует за 20 уз, «в морду»,

волна, пусть небольшая, но есть. Направляемся в Итею, городок в северной части залива, оттуда – рукой подать до Дельф (по суше, естественно).

Марина оказалась уютной, но безхозной – ни воды, ни электричества. Шebutной разговорчивый старичок, бестолково пытавшийся помочь при швартовке, за чаевые доставил на древнем рыдване-пикапе, переоборудованном под «солярковоз», 100 л топлива с местной автозаправки и залил в бак нашей «Баттерфляй».

Греция жила предстоящими местными выборами. На главной набережной шел митинг. Претендент что-то обещал, кого-то проклинал, публика одобрительно хлопала. Ни драк, ни скандалов, ни полиции. Даже скучно.

Утром на рейсовом автобусе добрались до Дельф. Панорама на залив – потрясающая, дух захватывало! К сожалению, совсем не было времени на неспешное любование архитектурными руинами – пора в Коринф.

В марине Коринфа с трудом нашли местечко у края мола. Стали лагом. Тут же в марину вошло двухмачтовое нечто. Цвет сварного корпуса напоминал оранжевый, по борту огромными синими буквами было написано «PLANIDA». Стаксель грязной кучей валялся на баке. Грот и бизань такого же грязного цвета небрежно примотаны к гикам. Швартуется перед нами, у маяка. Места мало, и потрепанного вида экипаж по-русски просит нас подвинуться, чтобы бушприт не сильно торчал из-за маяка и не перекрывал вход в марину.

Яхта оказалась геленджикской. Два месяца назад вышла из Сочи, преодолела Черное, Мраморное моря, в Эгейском попала в жесточайший шторм, но выжила. В Коринф зашли из любопытства – никто из команды не видел Коринфского канала. «Мы просто гуляем!» – объяснили нам.

Вид блаженствующего в кокпите экипажа с бутылкой водки, черным хлебом и кабачковой икрой напомнил куининского «Иванова и Рабиновича». Хотя, конечно, самопальная «Планида» не походила на краснодеревую «Опричника»: проступившая сквозь «оранжевую» краску ржавчина, невероятно тонкие шкоты, фалы, даже швартовные концы – не толще 12 мм, собранные по миру лебедки от «четвертей» («Конрадов»), самодельные утки... Венчал всю эту роскошь намертво привинченный возле штурвала обыкновенный домашний стул. На этом штормовать? Отчаянной смелости люди! Мы, ко-



нечно, не такие молодцы, но свое дело сделали – пригнали лодку в Коринф. Миль пройдено тоже немало...

На следующий день начали подъезжать наши «сменщики»: яхта дальше пойдет с другим экипажем. Оставались только шкипер лодки с супругой. Пора прощаться.

P.S. О своих ощущениях-впечатлениях коротко можно сказать: тяжело, но здорово! Словения – приятная во всех отношениях страна с приветливым народом, к Хорватии отношение не столь однозначное: потрясающая природа, цивилизованные, но очень дорогие марины, замечательная архитектура, какой-то настороженный народ, невнятная кухня, неважное вино.

В Греции хорошего вина тоже надо еще поискать. Но мы уже привыкли к этому. Кухню их поднадоевшую, с большим количеством жареного, старались заменить тем, что готовили сами. И отсутствие воды или электричества в маринах не напрягало – это же Греция, что вы хотите! И необязательность не пугала, наверное, просто потому, что мы уже полюбили эту страну, которая привлекала нас древней архитектурой, потрясающими условиями для плавания и возможностью погоняться с соотечественниками на регатах. Вот и сейчас нас ждала очередная Русско-Эгейская.

В Коринфе загрузились в такси, едем в Лаврию. Меня там ждет «Bavaria 49». Сегодня – check-in, встреча с экипажем, завтра – регата.

О яхте, построенной в горнолыжно-сосисочно-пивном краю, о «Bavaria 50

Cruiser», теперь могу сказать не с чужих слов.

Достоинства:

– современная лодка, неплохо спроектированная и изготовленная, комфортабельная, надежная, с хорошими ходовыми и лавировочными качествами, удобно и тонко настраиваемая, с «понятным» рулем и неплохой в целом эргономикой, а главное – с непревзойденным соотношением «цена–качество»;

– превосходные spray-hood и bimini-top с чехлами.

Порадовал словенский сервис по подготовке лодки к плаванию.



Недостатки:

– досадные эргономические оплошности в мелочах: столы в салоне и кокпите не имеют бортиков, поэтому на кренах посуду приходится держать двумя руками или периодически ловить, либо застилать столы несколькими салфетками; край дивана в салоне не имеет спинки; в кокпите отсутствуют карманы для ручек лебедок и петли для шкотов и фалов, что также не делает жизнь комфортнее; крючки для одежды и полотенец придется привинчивать самим, количество никак не используемых пространств-полостей не поддается подсчету;

– самый крупный эргономический просчет – съемное сиденье в проходе на купальную платформу. Сняв его, чешешь затылок – куда девать эту красоту? Оно никуда не пристраивается, кроме рундука в кокпите, в котором не всегда имеется место! Впрочем, просчет этот – «фирменный», многие хозяева эти сидушки просто выбрасывают (а

может, случайно топят), вставляя в освободившийся проход большой шаровидный кранец, привязанный к обоим ахтерштагам и выбиваемый одним ударом ноги при швартовке кормой к пирсу. Очень удобно!

– не всем любителям готовить пищу на ходу при крутой короткой волне понравится местоположение плиты: она несколько смещена вперед относительно центра массы лодки, поэтому блинчики жарить удобно, а вот борщ в кастрюле может и не усидеть;

– несерьезная конструкция крышки наружной электророзетки (для подключения лодки к внешней электросети) приводит к очень скорому «разводу» этой пары – тоненькое пластмассовое колечко, удерживающее страхующую цепочку, вскоре поломалось. Не забудьте, куда вы спрятали эту крышку, когда подключались к внешней электросети!

– некоторые элементы интерьера (крышки двух ниш на штурманском столе, выполненные из пластика «под дерево») вполне можно было бы изготовить из натуральной древесины – было бы гармоничнее;

– никуда не годятся стопора на рубке (пластиковые ручки явно не рассчитаны на сильные пальцы яхтсменов). Всегда поднабивайте фалы лебедкой перед открытием стопора!

Вот, собственно, и все придирки. Мой собственный опыт хождения на яхтах различных производителей («Gib'Sea 43», «Ocean Star 51.1», «Elan 45», «Beneteau 50», «Beneteau Oceanis 473», «Bavaria 49») говорит о том, что «безгрешных», совершенных во всех отношениях лодок этого ценового диапазона просто не бывает! Не стану перечислять все огрехи конструкций «французов» и «греков», вспомню лишь, что на «Gib'Sea 43» «доставала» конструкция светильников, на «Elan 45» двери кают надо было закрывать (или открывать?) очень осторожно – слетали с петель, на «Ocean Star 51.1» совершенно невозможно было устроить обещанное греками спальное место в салоне – часть «постели» на месте опущенного стола возвышается над остальной плоскостью сантиметров на 10. Эту же самую процедуру по трансформации салона совершенно не рекомендуется делать на «Beneteau 50» – крепление столешницы к полу с помощью конусных труб приводит к тому, что после нескольких подобных операций из основы столешницы, изготовленной из ДСП (!), вылетают саморезы... На многих «Beneteau Oceanis 473» разваливалась каретка

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater20

32 год успешной работы
12 лет в России!

Crown Blue Line
официальный представитель в России

Sunsail

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ

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

От 1300 € за аренду
всей яхты в Греции

Последние места на лето 2007!

ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ, КИПР

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



грота-шкота, осыпая палубу красивыми шариками, отклеивался миллиметровый тиковый шпон облицовки стола кокпита...

Мне повезло – не ходил на «Beneteau Cyclades 50.5». По многочисленным отзывам, на новехоньких лодках рвались фалы стакселя и грота, переламывались спицы штурвала... Попытка французов конкурировать с «Bavaria» в цене привела к созданию просто дешевой (кругом – сплошной пластик), но небезопасной лодки!

Если в автомобильном мире проводятся краш-тесты, чтобы понять, насколько безопасна водителю и пассажирам высокая или, наоборот, никуда не годится, то в мире яхт все не так. Яхта проектируется, анонсируется, и только после того, как на нее находится покупатель, строится. «Elan» анонсировала свою макси-яхту «i514» еще в 2005 г., чартерные компании, судя по всему, дали им денег и поместили эту лодку

в свои прайс-листы. 2006-й позади, но пока нет ни одной «живой» фотографии, кроме компьютерных картинок. Что-то, видно, не заладилось...

Словом, если проводить параллели с автомобилями, то все эти яхты – не «мерседесы». В лучшем случае «опели» и «рено». «Мерседес» – это, скажем, «Oyster», «Moody», «Baltic» или «Swan». Но они стоят совершенно других денег!

Подведу итог: «Bavaria 50 Cruiser» – это «форд». Марка – непрестижная, но почему-то все получают удовольствие от езды на «Фокусе-втором». Отличная лодка! Настоящий круизер! За сопоставимую цену ничего лучше купить просто невозможно! Так что, если я когда-нибудь накоплю денег на покупку лодки длиной 42–46 футов, то, пожалуй, буду рассматривать «Баварию» в первую очередь.

Правда, рекомендую будущим покупателям при заказе яхты хорошенько

подумать над выбором дополнительных опций. Подруливающее устройство, электрическая лебедка для гика-шкота, две лебедки для спинакер-брасов (даже если вы не собираетесь ставить спинакер – с их помощью вы будете перемещать погон стаксель-шкота) – явно не лишние. Стопоры, понятное дело, придется поменять на что-то более приличное, пусть и не сразу, через годик-другой. Попробуйте объяснить немцам, что «клюка» не всегда должна торчать в лебедке, что для нее нужен какой-то карман. И шкоты-фалы, а также топенант хорошо бы хранить разобранными и в отдельных бухтах. Про бортики на столах я уже говорил. Пусть это будет «индивидуалка», но за них стоит доплатить.

Получив яхту, рядом с заливной горловиной топливного бака крупно красными буквами напишите: «Diesel ONLY» – и семь вам футов под килем!

