



Александр Долинин, г. Одинцово

Спасите «Оскара»!

«Перестройка» открыла дверь в Европу, и бывший советский народ быстро понял, что если удалось заработать денег, отдыхать на море можно не только в частном секторе Алушты, но и на Средиземноморье, взяв в аренду яхту. Все оказалось чрезвычайно просто: договорился с чартерной компанией, заплатил денег, предъявил им удостоверение рулевого первого класса или диплом яхтенного капитана – и иди себе в море на все четыре стороны!

Скоро многие страховые компании поняли, что работы прибавится: пришли безбашенные русские, которые, в отличие от немцев, сидящих в маринах, если ветер переваливал отметку 20 узлов, в такой ветер и не думают брать рифы... Появились и случаи, когда опьяненные свободой капитаны не могли управлять яхтой. И чартерные компании стали дополнительно просить документы, подтверждающие квалификацию хотя бы старшего помощника, а через некоторое время начали требовать, чтобы на борту был человек, способный вести переговоры по радиации на английском.

Многие сообразили, что к чему, и поехали учиться яхтенному делу за границу.



Желание получить системное яхтенное образование возникло и у меня, когда понял ущербность моего самообразования: захотелось довести навыки до уровня, необходимого для уверенного и безопасного плавания в самых разных условиях и регионах. Незнание специфики плавания, например, в приливных водах не избавляет от

самых приливов, неумение понятно объясниться по-английски не добавляет уверенности в ситуациях, когда требуется связаться по VHF с береговыми службами...

Мой старый знакомый по Русско-Эгейской регате Алексей Панасенко рассказал о Российской национальной ассоциации шкиперов (RAYS) и о школе при этой ассоциации – первой на территории России, имеющей сертификат IYT. Это было то, что я искал.

После недельной тренировки в марте на хорватской Адриатике боевой гоночный экипаж почти полным составом отправился учиться в школу RAYS. Ну а я принял за литературу по подготовке яхтенных капитанов открытого моря (по классификации IYT – Master of Yachts 200 Tons Offshore). Все вечера и выходные отныне были посвя-

щены учебе. В автомобиле из магнитолы звучал текст из учебника по «морскому английскому».

Практика должна была проходить в турецком Мармарисе. «Bavaria 36 Cruiser» с названием «Auriga» обнаружилась на пирсе «К», что почти в самом дальнем краю небольшой марины «Netse!». Все, включая инструктора Алексея Панасенко, были уже на борту, ждали только меня. Получаю задание подготовить план перехода в местечко Чифлик. Идти недалеко, маршрут несложный, вдоль берега. Но мы учимся, поэтому делаю нормальную «прокладку», чтобы в любой момент можно было «определиться»: ищу понятные ориентиры, намечаю створы, «путевые точки»... Карты, циркуль, карандаш, «бретонский плоттер» и никаких GPS!

Отход – тоже упражнение. Завожу двигатель, отдаю швартовы, вывожу лодку из марины. Коллеги по практике смирно сидят в кокпите и внимательно наблюдают за моими действиями, еще более внимателен инструктор. 12 миль пути – это всего два часа, занятые разговорами, вязанием узлов, обсервацией, повторением пройденного – все на английском. На следующий день с появлением ветра начинается практика. Инструктор назначает капитана на сегодня. Сначала – отход от причала в одиночку. Затем по очереди отрабатываем швартовку кормой. Ветер дует сбоку, яхта остро на него реагирует. Привыкаем использовать заброс кормы. Безукоризненно, со скандинавским спокойствием, швартуется только один из нас – Сергей.

Выходим из бухты в море. Постановка парусов в одиночку. При 16-узловом ветре – не самое простое занятие, тем более что на все про все – две минуты. Нужно успеть привести яхту носом к ветру, поставить грот, увалиться, поставить геную, вернуть яхту на курс, заглушить двигатель, настроить паруса по курсу и по ветру. Бегать от штурвала к лебедкам и обратно приходится быстро... Все укладываются в норматив, мне не хватает секунд десяти.

Инструктор тем временем готовит инвентарь для следующего упражнения: к шарообразному кранцу привязывается бухта швартова – «Оскар» готов. Начинаем отработку упражнения «Man Over Board» под парусами – ситуации, обозначаемой по Международному своду сигналов желто-красным флагом, «О», или «Oscar». Всплеск за кормой, крик: «Мэн овер борд!» – и мгновенно начинается операция спасения. Рулевой уваливается до бакштага, назначает «вотчера» – вахтенного, отслеживающего

позицию «Оскара», и «кетчера» – «вылавливателя» конструкции из кранца и бухты веревки. Имитируется подача сигнала бедствия в эфир. Поворот оверштаг, и бакштагом противоположного галса яхта выходит на подветренную по отношению к «Оскару» позицию. Энергичный привод к ветру, и яхта замирает с безветренными парусами возле него. «Кетчер» вытаскивает его отпорным крюком, по рации «передается» отмена сигнала бедствия, сообщается, что «he is safe and sound». Затем ученики меняются ролями, меняются и курсы.

«А теперь спасаем в одиночку! – усложняет задание Алексей. – Яхт-мастер должен уметь спасти человека, даже если он остался один на борту!». Для того чтобы это удалось, надо приложить все свои силы. Когда очередь дошла до меня, я понял, что зря не ходил в тренажерный зал. После крика: «Man over board!» надо увалить яхту в бакштаг, затем потравить шкоты, сделать поворот оверштаг, прыгнуть к лебедкам, набить шкоты – завершить поворот, сбросив наветренный, выбрать и набить подветренный шкот гениуи, прыгнуть к штурвалу, привести, затем снова – к лебедкам, набить шкоты, левентик, взять отпорный крюк в руки – и «...safe and sound»... «Оскар» на борту!

Во время второй попытки я понял еще одну важную вещь: обувь на яхте должна быть с нескользкой подошвой и достаточно твердым носком. На очередном прыжке от штурвала к лебедкам я ударился левой ногой обо что-то твердое – искры из глаз, дикая боль, ногтя большого пальца как не бывало. На бакштаге на секунду излишне сосредотачиваюсь на собственных ощущениях, яхта переходит кормой линию ветра, и, естественно, получаю произвольный фордевинд. И тут опять раздается: «Мэн овер борд!» – это за моей спиной за борт улетел второй «Оскар» – «приз» за фордевинд. Я проигрываю в борьбе с болью: сил крутить лебедку уже нет. За штурвалом меня сменяет Род и «спасает» «Оскара». Задаю себе вопрос: «Какой я «яхт-мастер», если не смог спасти «Оскара»?

Наутро после завтрака – теория, решение задач по приливам-отливам, затем – практические занятия по схеме, ставшей уже привычной: вначале – упражнения по швартовке, затем выход в море и до изнеможения отработка постановки и уборки парусов, подход к бую, спасение «Оскара» под мотором и под парусами. Вскоре пришло понимание, что реально спасать в одиночку можно, лишь положив яхту в дрейф. Задача стала решаться проще!

Как психологическую разгрузку вечерами используем вязание узлов. «Обязательных» узлов – шесть. Развлекаемся завязыванием беседочного узла разными способами.

Наконец, настало последнее утро в Чифликке. После завтрака – атака на темы, «не отскакивающие от зубов»... По пути в Мармарис Алексей устраивает урок-соревнование: одной части экипажа надо определиться на месте с помощью ручного пеленгатора и карты, а другой – с помощью радара. Пеленгатор победил.

После прихода в мармарисскую Нетсел-марину Алексей связывается с экзаменатором от ИУТ, Джимом Гекова. В Мармарисе у него – своя школа, и многие российские капитаны проходили в ней обучение и гонялись вместе с ним на знаменитых «Мармарисских неделях». Утром следующего дня Алексей объявляет, что экзамен будет здесь и сейчас. Пока я себя настраиваю на экзамен, от столика Джима уже возвращается первый из нас – Влад. Как всегда, благодушно-спокойный. Сдал нормально – никто и не сомневался. Теперь моя очередь.

Джим, высокий дядька лет шестидесяти, с нетипично турецкой внешностью, оказался не злым экзаменатором-формалистом, а умным и доброжелательным старшим товарищем. Быстро поняв, что с языком у меня – проблемы, больше рисует. Не обошлось без конфуза: увидев два черных треугольника, соединенных вершинами, говорю, что это – западный кардинальный знак. Джим имел в виду судно, занятое ловлей рыбы. Тем не



менее получаю от Джима заветное «pass» и рукопожатие.

Сдаем практику на нашей «Ауриге». Экипаж изображает кипучую деятельность по проверке и подготовке яхты к выходу: ремень генератора натянут как надо, вентили перекрыты, приборы включены, люки задраены... Выходим из марины, Джим просит взять курс на Ичмелер. Через полмили просит положить лодку в дрейф. Влад легко это делает. Джим одобрительно кивает головой, проверяя положение штурвала.

Быстро мастерю «Оскара» из кранца и веревочной бухты. Джим швыряет его за борт: «Мэн овер борд!». Экипаж реагирует мгновенно. Два поворота, левентик – и «Оскар» спасен. Джим благодарит Влада, просит встать к штурвалу меня. Послушная «Bavaria 36 Cruiser» вовремя замирает в дрейфе. «Мэн овер борд» – и «Оскар» подобран за полминуты... За штурвал становится следующий.

Разворачиваемся и идем в Мармарис. Джим замечает, как мы убираем шкоты, как вяжем кранцы... Влад подводит яхту к пирсу, что возле заправки, правым бортом, мягко останавливает, и мы швартуемся лагом.

Подходит Джим с нашими бумагами, по очереди зачитывает наши имена, коротко комментирует: мне сказал, что мои «руки гораздо лучше, чем моя голова». И на том спасибо. Поздравляет со сдачей экзамена. Открываю папку: «Very good practice» и рядом – подпись Джима.

