

Убрать паруса?!

– Стоять! Убрать паруса! Кто такие? Откуда и куда идете? Почему не выходите на связь? Документы!

Паруса мы убирать не стали, а встали в дрейф. К нам подошел небольшой ПСКР (пограничный сторожевой корабль). Волна около трех баллов. Экипаж яхты удерживается руками, пытаясь не повредить борт и леера нашего четвертьтонника. Командир спустился к нам для проверки документов и составления проколов.

Всего несколько часов назад была «закрыта» граница в Сочи. И после радиообмена с диспетчерами наша «Висла» покинула порт и стала лавировать на северо-запад.

Добираться до Босфора можно разными путями. И самый короткий из них – это путь по 44-й параллели, а после Крыма по дуге к проливу. Время при этом составляет пять-шесть суток для такого судна, как наш Конрад-25 РТ. Ветры здесь северные, удобные, и попутное генеральное течение. На пути к этой параллели, в 11 милях от берега нас и задержали.

Протоколов было много. Капитан 3-го ранга часто звонил по мобильному телефону в Новороссийск, прежде чем сформулировать то или иное выражение. Среди задаваемых вопросов были и удивительные: количество пресной воды, топлива, продуктов питания... Создавалось впечатление, что при обнаружении их недостатка ФСБ пополнит его из своих запасов.

– Почему не отвечали на радиовывозы?

– Кто-то нечаянно зацепил провод питания рации, и он выпал из розетки. А я этого не заметил.

– Почему не следовали рекомендованным курсом, а значительно отклонялись от него в разные стороны?

– Шли в бейдевинд. Против ветра. К берегу и не думали подходить.

Тускнеет освещение в каюте, садятся аккумуляторы. Волна растет. Удерживать яхту становится все труднее. Приказываю отойти от катера и дрейфовать в стороне от него.

– Вы оштрафованы на 500 рублей. Оплата в любом банке в течение месяца.

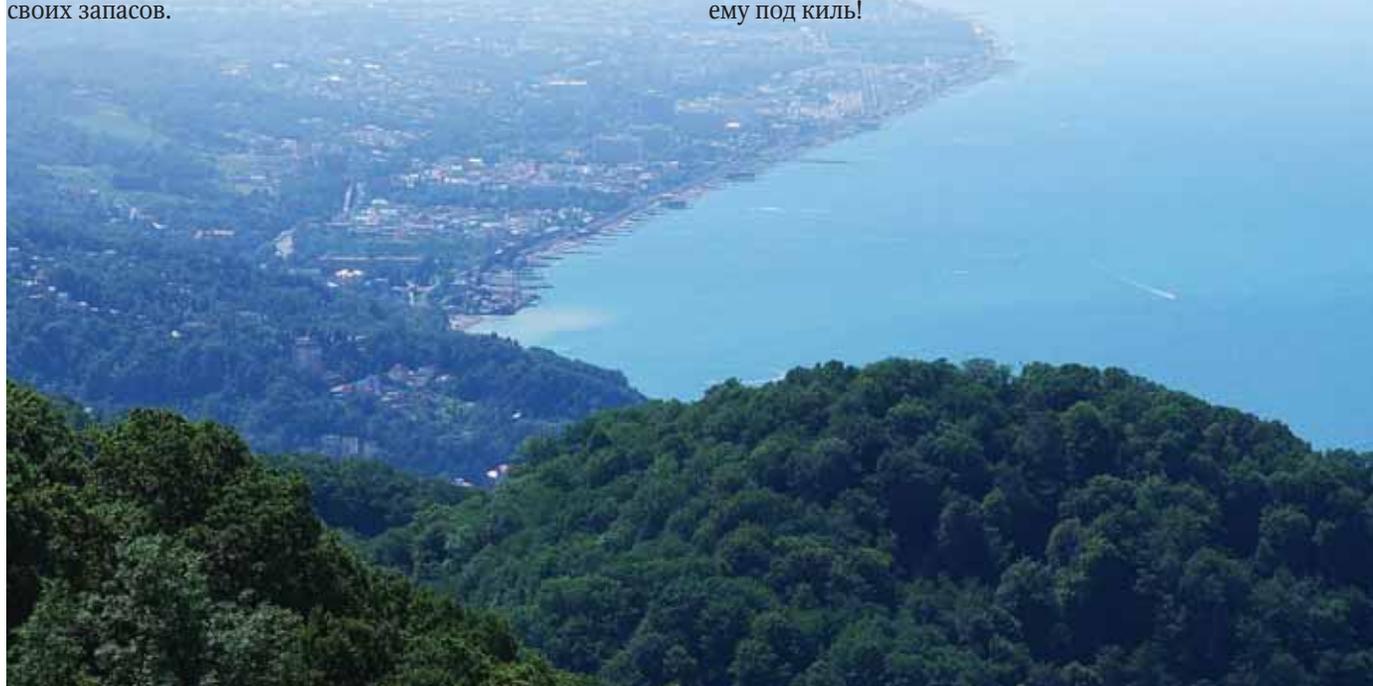
– Да, но мы уходим на более долгий срок. Могу оплатить сейчас наличными.

– Я что, похож на гаишника?

– Тогда придется повременить с оплатой. Кстати, волна уже балла четыре. Вам трудно будет пересечь на свое судно.

– Ладно! Вы тоже поймите нас: только заходим в Сочи после дежурства, а нас посылают в погоню за нарушителем в район Лазаревского! Девочки, которые дежурят на заставах, усмотрели в ваших действиях стремление подойти к берегу, а это нарушение пограничного режима.

После нескольких неудачных подходов нам, наконец, удалось избавиться от капитана 3-го ранга. Семь футов ему под киль!



Выбирайте яхты и катера



rotatemarine.com
Собрание объявлений. Тема: водная техника

Введите текст для поиска Яхты Найти

**Более 5400 предложений
от 720 продавцов
из России и зарубежья**

– Как Вас зовут?

– Славик! – ответил командир.

Его подхватили матросы. При этом на «Висле» был погнут носовой релинг. Позже, когда мы попали в грозовой шквал, была обнаружена течь в форпике. На всю эту операцию ушло около трех часов плюс нервотрепка. Неужели нельзя как-то иначе? И не слишком ли дорого обходится стране такая плотная опека?

Невольно вспоминаешь другие берега. Когда впервые мы вошли в Варну, я не разрешил покидать судно, поднял Quebec и ждал пограничников с таможенниками. Вдруг появился веселый человек в спортивной одежде и сказал, улыбаясь, что он и есть пограничник и таможенник. И что ему от нас ничего не нужно, а если что-то необходимо нам, то он – к нашим услугам.

Экипаж был поражен! Я попросил сделать отметку о приходе в паспортах и в судовой роли. Он достал из портфеля печать и сделал все, не задавая вопросов. Чудеса!

Мы уже можем сравнивать и критически относиться к тому, что без разрешения нельзя спустить на воду лодку, что удаление от базы-стоянки должно быть не более 2 миль, что нельзя совершать морские прогулки в ночное время, что на плавсредствах надо рисовать черно-белый круг, что даже швертботы за 3-метровым забором должны замыкаться на цепь, приваренную к забетонированной трубе диаметром 150(!) мм и высотой 600 мм! Перечень запретов, ограничений и требований подобного типа можно и продолжить. Так кому же принадлежит море?

Летом 2011 года экипаж «Вислы» готовился совершить плавание на север Адриатики. «Щас!» – сказали в ГИМСе. Вам надо зарегистрировать яхту у нас и получить удостоверение на право управления маломерным судном. Предупредили, что такие дела быстро не делаются. А мое свидетельство яхтенного капитана уже вне закона.

Обидно! Мною пройдено более 10 тысяч миль. Первый диплом яхтенного капитана за №44 мне вручил Совет капитанов Туапсинского порта в 1976 году после серьезного экзамена! И все это кто-то перечеркнул одним махом!

Пришлось ждать и надеяться на шустрость нашего ГИМСа. Но почему бы не дать на переходный период какой-то срок, который сгладил бы эти неудобства? Капи-

тану сочинского порта было категорически запрещено выпускать за рубеж тех, кто не имеет новых документов. А он решил вообще не выпускать парусные суда.

Для закрытия границы пошли в Новороссийск. И там потеряли пять дней и 17 000 рублей, которые выплатили агентству за оформление таможенных деклараций. А на обратном пути еще 13 000 р. пришлось выложить уже сочинским агентам!

Мне могут возразить: дескать, сам нашел стороннюю организацию, которая за плату помогает тупым клиентам заполнять бланки. К таможене она не имеет никакого отношения. Все верно. Можно заполнить бланки и самому. Однако все устроено так, что в этом случае получение необходимых согласований затянется. Об этом кое-кто обязательно позаботится.

В Сочи, уже после того, как были оформлены и оплачены все документы, косо посмотрел на доверенность один чиновник.

– Где договор, на основании которого выдана доверенность на управление судном? Без него я не могу открыть границу.

– В перечне необходимых документов такой договор не значится. И сейчас, когда судно уже находится в России, это требование лишнее. Мы стоим у стенки более трех часов, погода портится. Нам нужно еще добраться до Адлера и поднять лодку на берег!

На причале нет ни одного судна, кроме нашей «Вислы». Чиновник уходит куда-то на час. И что он тянет резину? Я начинаю повышать тон. Он опять пропадает минут на 40. Вернулся, достал из кармана печатку, стукнул по бумажке, отдал ее мне и исчез, не сказав ни слова.

Отдали концы. Настроение отвратительное: ой как неохотно Родина открыла перед нами свою границу... Да ведь и отпускала тоже без особого энтузиазма. Зато как легко и вольно дышится в промежутке между этими процедурами!

Почему-то вспомнился случай, происшедший в 1999 году. Проходя на запад мимо Синопа, ошвартовались мы у одинокого пирса, который имел удобное для нас причальное сооружение. Остановились, чтобы купить продукты питания. Только закончили швартовку, к нам подошел турок и на русском языке сказал, что это официальный пирс, где про-



Проектирование КАТЕРОВ и ЯХТ

bogdanov-viking@mail.ru
www.proect-kater.ru
+7 921 339 6628

ПАРУСА
проектирование и изготовление
ТЕНТЫ
для яхт и катеров
Поставка палубного оборудования WIND
Ремонт и отделка яхт и катеров

АКТИВЦЕНТР
+7(8634)643568
+7(8634)649523
WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU
ULLMANRUS@GMAIL.COM
AVRIL77@PBOX.TTN.RU
347923, г. Таганрог
ул. Инструментальная 23/5

водятся таможенные процедуры и взимается сбор. Вам лучше найти другое место, где к судну не будут предъявлять никаких требований.

– Как-то неудобно уходить, – говорю ему, – мы так хорошо ошвартованы! Нам только в магазин минут на 30–40.

– Вы капитан? Пройдемте со мной.

В корне пирса, в небольшом помещении находились двое полицейских и, вероятно, таможенник. Мой сопровождающий объяснил им ситуацию, и они стали оживленно переговариваться. Говорили о том, как помочь нам и сохранить «честь мундира»! Удивительно! Пришли к тому, что один из нас пойдет в магазин в сопровождении полицейского, купит все необходимое, и «Висла» отойдет от причала. Так и поступили. И когда мы отдавали концы, они вышли проводить нас, желая счастливого плавания.

Такое поведение должностных лиц трудно даже сравнивать с тем, что происходит у нас. Придешь, бывало, к родным берегам после утомительного перехода, а тебя гонят из порта: ждите мол, когда вызовут. А море, хоть и не штормит, но стоять на якоре не очень приятно. Поэтому диалог с властями всегда жесткий и всегда – в их пользу. Нет у нас зубастой организации, которая могла бы защитить нас от этого хамства и хапужничества. А та, что существует, не внушает надежды.

В одну из встреч в турецкой Амасре со знакомым моряком, я спросил его, сколько он платит за стоянку своего катера.

– Кому платить? Этот порт принадлежит нашему городу, а я здесь живу. Подобный ответ на такой же вопрос я получил и в этом году от рыбака в городе Герзе, что на востоке Синопского залива.

Наполняешься белой завистью к

туркам, мысленно проводя параллели. А если еще учесть, что и отход и приход (днем и ночью) можно совершать по своему желанию на любое удаление и в любую сторону, то думаешь: а не сместить ли гражданство?

Их рыболовные траулеры (очень опрятные и красивые) ходят к нашим берегам, под Керченский пролив, за камбалой и боятся только наших пограничников, а не своих. Турки владеют своими морями в прямом, а не в переносном смысле. У них есть все для этого: и гавани, и суда, и свобода плавания.

Обидно, когда в хорошую погоду нельзя провести парусные соревнования или тренировку. Мальчишки, бывало, чуть не плачут! Выхода в море они ждут с большим нетерпением. Но нельзя. Море закрыто! Отход запрещен!

В двух милях от берега, под глиссадой (линией снижения самолета к посадочной полосе) уже стоит на якоре ПСКР. Летит кто-то очень важный, кому грозит большая опасность! Особенно с моря! Особенно от швертботов «Кадет»!

Приходится успокаивать ребят, говорить им, что все это делается для их безопасности, ведь очень большая вероятность, что самолет могут сбить, а вы можете оказаться под его обломками.

Что-то все-таки не так в нашем королевстве!

Вроде бы, все за развитие физической культуры и спорта, за здоровое молодое поколение... А в действительности?

Было у нас в Адлере два хороших стадиона, на которых можно было в любой момент сделать физзарядку, побегать по дорожке, поиграть с мячом со своими детьми. Дворовые команды, спортивные секции предприятий и

школ выясняли там свои отношения. Кипела спортивная жизнь! Все шло в правильном направлении.

Сейчас один стадион закрыт за непроницаемым забором (частная собственность!), другой стал строительной площадкой: строится что-то большое, торговое.

Конечно, где-то что-то спортивное и строится, но это уже не для всех.

К примеру, наш парусный спорт. Клуб «Авиатор» действует уже более сорока лет. Сначала это была парусная секция аэропорта, а после «перестройки» секция стала клубом. Концы с концами сводим с помощью членских взносов, но марку держим: детская парусная секция работает, и обучение бесплатное. Плохо то, что никто не может нам помочь узаконить земельный участок, занимаемый нашим клубом. На нас постоянно пикируют «рыцари» купли-продажи!

Мы, как во вражеском окружении, держимся и ждем, когда же подойдут свои.

На кого уповать? На Федерацию парусного спорта? На двух из ларца, одинаковых с лица? Или на какую-либо политическую группу?

Проблема!

Мы, россияне, уже увлеклись теннисом, горными лыжами, бадминтоном. Может быть, пора всерьез заняться парусом?

Логично было бы надеяться на помощь ФПС, но что-то мешает поверить в нее...

Духом мы не падаем! И даже предполагаемому концу света противопоставили свой план спортивной работы: с тренировками, гонками и походами! Море-то зовет! Как ни крути. ■

Адлер. Декабрь 2011 года
В. Сарухатунов



Организаторы Organizers

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



V международная выставка катеров и яхт
Московское Боут Шоу

20-25 марта 2012 года



March 20-25, 2012

V International Specialized Exhibition of Boats and Yachts
Moscow Boat Show

Дирекция выставки: +7 (495) 223-42-10, boat2008@crocus-off.ru, www.mosboatshow.ru

МВЦ «Крокус Экспо»: М «Мякинино», 65-66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе)

Реклама на сайте и на территории МВЦ «Крокус Экспо»: +7 (495) 727-26-39, www.crocus-reklama.ru

Аренда конференц-залов и презентационного оборудования: +7 (495) 727-25-93, 727-26-15

Информационный партнер
МВЦ «Крокус Экспо»:

