

Неделя на яхте, или Трое в лодке, считая собаку

Сергей и Людмила Ивановы. Фото из семейного архива

Сергей

Предыстория нашего плавания такова: шли 90-е годы, и мы уезжали из Казахстана. Я решил перебраться в Димитровград и организовать производство яхточек «микро» класса. Занял кучу, в моем понимании, денег и начал организовывать переезд.

Однако при расчетах я не принял во внимание «аппетиты» российской и казахской таможен. Чего стоит только их требование предоставить паспорта на всю домашнюю бытовую технику, в том числе 10–20-летней давности!

Совсем нереальным оказалось оформить вывоз нашей яхты, российской между прочим, в Россию. На таможне нам популярно объяснили, что разрешение на ее вывоз дадут сразу, как только мы принесем помимо имеющихся еще с полсотни ну совершенно необходимых справок от полсотни организаций... или предоставим их денежный «эквивалент». Увы, оба варианта для нас были сравнимы с извлечением луны с неба.

Благодаря усердию таможен России и Казахстана, сообщение между этими странами свелось к минимуму, и еще одной проблемой стали поиски попутного транспорта. Тем более, нам нужна была открытая машина (в фургон яхточка не влезала по ширине), а на открытых никто ехать не брался – по дороге все разворуют-разграбят.

...Нервотрепка. Тоска. Сейчас уже и не помню кто из наших друзей-яхтсменов спросил, чего это мы своим ходом не пойдем в Астрахань? Я уже устал со всеми объясняться насчет таможни, погранцов, встречного течения в дельте Волги и слабого моторчика, отсутствия времени. Довели меня тихого, да я и говорю: «Идем своим хо-

дом!». Слово было сказано. А у нас, вятичей, сказано – сделано.

Людмила

Для меня это был героический шаг. Такой риск оправдывался только доверием к моему мужу. А о Сереже в соответствующих кругах говорили: «Хочешь вернуться с моря – бери с собой Иванова!». Не зря и первая, и третья фамилии, выгравированные на Кубке Каспия «Серебряный Нактоуз» – Иванов.

Более того – Сережа сам конструирует и строит яхты, и наш крейсер, самостоятельно переделанный, он знает как никто другой.

Сергей

Переделывая нашу яхту (верфи «Совмаркет», где я раньше работал), я ориентировался на «микрушку» Деда – Евгения Александровича Гвоздева – на которой он в одиночку обошел вокруг света. То, что я запроектировал для его яхточки, как он рассказывал, себя оправдало, и для себя я хотел судно с примерно такими же качествами, поскольку рассчитывал ходить в море с семьей, а это двое ребятишек и жена, значит рулевой там я один – как и Дед в океане (не примите за бахвальство). В итоге яхта должна была соответствовать таким требованиям:

- управляться одним человеком – поэтому вся проводка такелажа была сделана в кокпит к месту рулевого, также сделана закрутка стакселя, закрутка грота вокруг гика, двойной штаг;

- быть устойчивой на курсе – с этим все было в порядке, только отцентровать на ходу один раз;

- иметь отличную остойчивость,



по возможности неопрокидываемость, как килевая яхта, а не швертбот. Для этого я прикрепил дополнительный свинцовый балласт на днище (160 кг), приформованный стеклотканью с эпоксидкой; шверт весом 60 кг был со смещением центра тяжести в нижнюю треть длины, на пиллерс я поставил шверттали, а на задний обрез швертколдца стопор – для фиксации шверта в выдвинутом положении и предотвращения его складывания при опрокидывании яхты;

- быть непотопляемой и сохранять остойчивость при заполнении водой – это обеспечивалось выгородкой отсеков в форпике и ахтерпике под палубой с заполнением должным количеством пенопласта (сделано по результатам натуральных испытаний по затоплению и опрокидыванию заводской яхты);

- не принимать воду в кокпит при захлестывании носа волной – для этого были сделаны брызгоотбойники от углов рубки до бортов;

- иметь неломашуюся мачту (это «болезнь» микрушечных мачт). Я поставил дубовый пиллерс под мачту, завалил и распилил вдоль дюралевую



трубу ($\varnothing=70$ мм) от радиомачты и кувалдой насадил по эпоксидке на мачту «вторым слоем» и приклепал, сделал топовое вооружение. Два ахтерштага, по 2 нижние ванты. Крепление вант перенес с рубки на борт. Краспицы удлинил и забил в них планки из лиственницы на эпоксидке. Восьмибалльный шторм эта конструкция выдержала, несмотря на дикие хлопки стакселя при подъеме на гребень волны из затишка во впадине.

Людмила

На следующее утро начались сборы. С огромным трудом мы впихнули все наши вещи в яхту. А самый драгоценный груз, что мы взяли на борт – собака Лада, породы ягд-терьер, любимица нашей дочери.

Сергей

В 18 часов по судовому времени, 25 августа 1998 года наша белокрылая яхточка рванулась вперед от берегов Актау.

Выйдя из бухты и повернув на NW, мы устремились в открытое море, но уже через 15 минут наступил полный штиль с мертвой зыбью около 0.5–0.75 м (для Каспия очень характерна такая резкая смена погоды). Еще через 15 минут бледно-зеленая тень, смутно напоминающая мою жизнерадостную красавицу-матроса, тихо стаяла, сползла в каюту и улеглась на собаку, которая предусмотрительно устроилась на капитанской подушке. Вообще, качка на мертвой зыби самая кошмарная! Она может свалить кого угодно.

К утру ветер усилился, зашел к Осту и стал дуть в галфинд (в правый борт). На рассвете прошли мыс Сагындык, в обед – поворотный мыс Урдюк на полуострове Тюб-Караган. После обеда позади остались Форт-Шевченко и Баутино. Отличные хода! Прошли 95 миль, средняя скорость 4.5 узла.

Тем временем, проведя почти сутки на яхте, затребовала стоянки Лада. Раньше мы всегда заходили на остановку в лучшую на Каспии Баутинскую бухту, шли на базу ККФ (Краснознаменной Каспийской флотилии) или в торговый порт. Теперь базы ВМФ нет, маяк не горит, в порту обосновались иностранцы, и нам туда «вход заказан». Это и привело нас с Ладой к высадке на самом конце Баутинской косы. Попутно я «наслаждался» купанием в ледяной воде.

Наконец, мы поставили паруса, подняли якорь и пошли на север. Ветер отошел к Зюйду и начал повсвистывать в вантах – значит раздуло больше 5 баллов (13 м/с или около 47 км/ч). Мы решили не терять времени и попутного ветра и идти до острова Кулалы, а там и переночевать, спрятавшись от волн.

Вокруг по горизонту блестели молнии, но грома пока не слышно, значит грозы еще далеко. К 23 часам я запоздрил, что берег рядом (по моим прикидкам, мы прошли около 120 миль от города). К этому времени мы уже шли против ветра, в бейдевинд правого галса, так как ветер зашел с Зюйда на Норд-Ост и стал встречным.

Оставив Люду на руле, я побежал на нос, отдал якорь и занялся уборкой парусов. К сожалению, я толком не предупредил Люду, чтобы она последила за рулежкой, и в результате ветер закрутил яхту на 360 градусов, и якорный канат намотался на шверт. Неуправляемую яхту накренило и потащило бортом вперед, с якорем вместе, в открытое море... Канат затянулся намертво, содрать его багром невозможно. Подъемный шверт стал неподъемным.

Я решил содрать канат, поднимая шверт вверх, но это задача не из легких, учитывая, что шверт расширяется книзу. Однако по-другому не получается... Дергаю за шверт до одури, весь в «мыле», ободрал ладони швертталями... Наконец, шверт сдвинулся. Потом я его бесконечно мучил и в итоге канат дернулся и ослаб. Я закрепил дректов на швартовом битенге, проверил, как якорь зацепился за грунт, и под торжественное полыхание молний, раскаты грома и вой 7-балльного шторма, высунув язык на плечо, заполз на койку и вырубился.

Людмила

Наконец-то, мы подошли к краю острова Кулалы (юго-восточной оконечности), и вдруг заметили на горизонте паруса. Они стремительно к нам приближаются, растут прямо на глазах, ну конечно, для них-то этот ветер попутный! Одинокие и заброшенные, мы вдруг оказались рядом со своими... Всплеск настроения, приветственные

крики... и вдруг последовало впечатляющее «выступление» Лады! Видимо, впервые с начала похода она дорвалась до удовольствия защищать хозяев – выскочила из засады на борт и зарычала на «посторонних» жутким медвежьим ревом. Народ на «Аквилоне» хором обалдел и еще долго смотрел вслед троим в лодке, считая собаку (попробовал бы кто не считать ее, после такого выступления).

Сергей

Остров Кулалы, самый большой в группе Тюленьих островов, имеет вид полумесяца и длину около 40 миль. Весь день мы шли вдоль него против ветра. Останавливаться на ночь не стали. Ветер терять нам было не резон, пока он не совсем противный и позволяет идти в лавировку одним галсом на вход в Белинский канал, компасным курсом 330.

Перед выходом из Актау я поинтересовался у ребят, которые пришли из Астрахани, как сейчас найти вход в канал, но они сказали, что это возможно, только если возьмешь координаты по GPS, поскольку навигационная обстановка теперь не выставляется. Поэтому я решил подстраховаться и выйти к дельте восточнее, а потом идти вдоль нее, пока не наткнушь на вход в канал. Прямо-таки средневековая широтная навигация!

В сумерки ветер стал усиливаться, пошла невысокая (1.5–2 м), но очень неприятная крутая волна, небо затянуло тучами... молнии, гром, дождевые заряды, на шквалах страшненько кренит (зевать нельзя, а я не в лучшей форме, и впереди ночь), и я решил для спокойствия убрать грот. По моим расчетам, после 10 часов утра мы должны были пересечь Северный Каспий и выйти на видимость берегов дельты Волги.

Людмила

Я вела яхту. Сижу и тихонечко переживаю себе, всякие неприятные мысли одолевают неопытного матроса. Сережа велел разбудить, когда покажется земля. Ну где же она? Вдруг вижу что-то похожее. Разбудила капитана, подошли ближе – это оказался плавучий остро-

вок камышей. Сережа опять упал на койку. Пусть поспит... главное позади!

Камышовые острова проплывают то слева, то справа. Впереди то ли берег, то ли камыш? Жаль будить уставшего капитана... но вот впереди явно какие-то кусты и пара деревьев, берег! Сообщаю мужу радостную весть.

Сергей

Около 11 часов Люда разбудила меня, я выкарабкался на палубу – солнышко, средней силы ветер с Оста (4–5 баллов, 10–13 м/с), но волны нет... с трех сторон стоят камыши... что?! какие еще камыши? Яхта стоит на мели... За швертом и рулем тянутся шлейфы водорослей. В общем, вся моя навигация пошла коту под хвост. Заехали Бог знает куда, да еще пропахали по мели метров 30.

Через полчаса титанических усилий мне удалось выпутать яхту из водорослей и сойти с мели. Мы залезли миль на 5 вглубь «залива» из камышей, поэтому пришлось развернуться и пойти обратным курсом. Шли, постоянно натываясь на мели, поэтому на ночь встали на якорь на двухметровой глубине, в тихом местечке вплотную за камышовым «островом».

На следующее утро мы продолжили путь на юго-запад, выглядывая что-нибудь похожее на канал. Не прошло и пары часов, как показались первые признаки цивилизации – браконьерские сети. Значит какой-то канал близко!

Ветер в 4–5 баллов продолжал дуть

почти с Оста и был нам попутным. Волны практически нет (1–0.7 м), и все бы было идеально, если бы не мели и водоросли. Как я ни пытался обходить водорослевые плантации, как ни пытался чистить руль на ходу, все равно три раза перо руля вырывало из стопора, и яхта теряла управление. Ее со страшной силой бросало в бродчинг. Хорошо, что хоть волны нет! И то один раз так вдавило в воду, что яхту начало заливать через борт на корме! Именно вдавило – крен был небольшой.

Наконец, около 17 часов, Люда высмотрела в бинокль за стеной камышей рубку катера. Гора с плеч! Я уж боялся, что придется через все море до Каспийского судоходного канала идти...

Когда до входа в канал оставалось метров 200, оттуда вылетела моторка, доверху набитая доблестными пограничниками.

Людмила

Документы у нас были в порядке, а вещи в каюте явно не соответствовали ожиданиям проверяющего – рыбой у нас не пахло. Радостная физиономия матроса и бутафорская капитанская фуражка в каюте подтвердили наше небраконьерское происхождение. Почти ничего дальше не осмотрев, наш «гость» удалился, а мы, проверенные и свободные, пошли ко входу в Кировский (Казымякский) канал. Морской этап нашего похода завершился.

Продолжение следует

