

Пог на парусом

на Филиппины

*Кто жаждет полета – пусть в море стремится.
Там в птицу морскую есть шанс превратиться.
Смотрите – где небо лежит на воде,
Крылатая лодка скользит в синеве...*

Александр Кандарков

Желание сходить на парусной лодке куда-нибудь подальше, чем обычно посылают, зародилось еще во времена, когда Советский Союз был державой, журнал «Катера и Яхты» печатался на обычной типографской бумаге №2, а я был влюбленным в море романтиком без яхты.



С течением лет это желание укреплялось, и, когда в октябре 2001 г. я увидел объявление о продаже стеклопластикового крейсера всего за 800 баксов, сказал жене: «Милая, присмотри себе новый купальник. Будешь в нем на яхте загорать...». Упоминание о купальнике произвело магическое действие, и уже на следующий день мы



стояли перед останками пятиметровой утопленницы с вырванным транцем и парой пробоин в днище. К счастью, жена была занята мечтами о пребывании на белоснежной яхте и деньги из «кассы» выдала.

Опыта работы со стеклопластиком не было никакого, зато дома лежали тяжеленная стопа «Катеров и Яхт» и читанные-перечитанные книги: «15 проектов судов» Д.А. Курбатова и «Постройка яхт» Курта Рейнке. Настроен я был решительно.

В конце августа 2009 г. я продал четвертьтонник «Рассвет», купленный двумя годами ранее в Японии. «Рассвет» был моей третьей яхтой. Эта лодка проекта «Blue Water-26» оказалась отличным семейным крейсером и за два сезона эксплуатации доставила нам много радости. Но я мечтал о дальнем морском путешествии, и потому мне хотелось иметь лодку больших

размерений, способную с максимально возможным (за имеющиеся деньги) комфортом доставить меня с сыном в страну семи тысяч островов, а попросту на Филиппины. Там, на острове Миндоро, в маленьком городке с красивым названием Пуэрто-Галера, в идеально защищенной от тайфунов бухте, обосновался интернациональный яхт-клуб Пуэрто-Галера, до которого хотелось дойти. Для осуществления этой мечты был приведен в действие план: «Из Японии во Владивосток своим ходом через Филиппины».

В середине ноября 2009 г., погрузившись на южнокорейский паром, курсирующий на линии Владивосток–Дончхе–Сокайминато, мы отправились навстречу приключениям. Время было выбрано не случайно. С конца октября на интересующей нас акватории Тихого океана начинают дуть попутные северные и северо-восточные

ветры, а риск нарваться на тайфун минимален. К тому же в канун зимнего сезона яхтенные брокеры охотнее соглашаются снизить цену или добавить в указанную стоимость пару-тройку дельных вещей.

Почему на пароме? Да потому, что дешевле. Всего за 700 долларов на двоих мы расположились в шикарной двухместной каюте, куда затащили огромный чемодан на колесиках плюс

За подержанными лодками любители едут в Японию со всей Юго-Восточной Азии и даже из Австралии. Но действительно недорогими являются лодки длиной от 20 до 30 футов, построенные в Японии в 80-х гг. XX в., гоночные или гоночно-круизные. Причина дешевизны – в том, что как гоночные эти лодки устарели, а как круизные – недостаточно комфортабельны. Покупателей на такие лодки среди япон-



пять сумок плюс ноутбук – багаж, за который в отличие от «Аэрофлота» не надо платить. Причем билеты можно было покупать только в одну сторону. Кроме ноутбука с собой мы везли: комплект навигационных карт, GPS «Etrex», страховочную сбрую, гидротермокомбинезоны, газовую печь типа «кемпинг», чашки-ложки, ласты-маску, словари, компас, ножи, удочки и т.д., и т.п. Я специально побродил по аптекам в поисках продавца, работающего с советских времен, и, найдя, попросил собрать аптечку на все случаи жизни из проверенных временем, действенных и относительно недорогих отечественных препаратов. Кроме этого, мы сделали прививку против желтой лихорадки. Уже будучи за границей, я обнаружил в нашей яхтенной «системе здравоохранения» несколько упаковок контрацептивов. Как они туда попали? Я не покупал.

цев почти нет. Бросить лодку владелец не может по закону, а утилизация стоит дорого. Хранить плавсредство на берегу – удовольствие не из дешевых из-за дороговизны земли. Вот и стоят эти лодки годами на воде, обрастая ракушечной коростой и вытягивая из хозяина по 200–300 тысяч иен ежемесячно. Естественно, что хозяева желают избавиться от старых лодок любой ценой. Вполне реально найти лодку, которую вам просто подарят. В мой первый визит в Японию мне отдавали даром 24-футовик с ямаховским подвесником и вполне приличным комплектом парусов, а за 100 000 иен (примерно 1100 долл.) – стоящий рядом «BW-26» 1982 г. с «убитым» одноцилиндровым янмаровским дизелем. Поковыряв с умным видом неработающий дизель, я решительно указал на подвесник, закрепленный на транце «24-ого»; Окамото-сан, брокер и по совместительству хо-



НАЙДИ СВОЙ ПУТЬ ПО ЗВЕЗДАМ

Высокий стандарт обучения для специалистов и любителей

✦ ЯХТМАСТЕР В РОССИИ — ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ И ПРАКТИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРОГРАММАМ IYT

Master of Yachts 200gt Ocean
Master of Yachts 200gt Offshore

● ЯХТИНГ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

Bareboat Skipper
Flotilla Skipper
Competent Crew

● ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ

Оператор УКВ
Морской английский язык
Популярные чартерные акватории

● ЯХТЕННАЯ ШКОЛА RAYS

Москва, Окружной проезд 15, офис 209
Тел: +7(499) 369 74 54
Полная поддержка распознаваемости сертификатов на сайте ассоциации: www.skippers.ru

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ШКИПЕРОВ
Russian Association of Yacht Skippers

RAYS



зиян стоянки, согласно кивнул головой. Однако должен пояснить: указанная сумма – это деньги только за лодку. После того как я и господин Окамото ударили по рукам, мы направились в офис для дальнейших подсчетов. Купленная лодка должна была отправиться во Владивосток на палубе сухогруза. Ее переброску с восточного берега на западный Окамото-сан брал на себя за отдельную плату: а именно: 200 баксов за подъем из воды и очистку днища, 500 за киль-блок, 100 за снятие мачты, 1200 за перевозку по Японии. Где-то в этой сумме спрятались и таможенный сбор в пользу Японии. Далее плюсуем платежи российской стороне. Перевозка по морю обошлась в 1400 долл. Таможня, экспертиза стоимости, склад временного хранения... Короче, когда лодка оказалась на территории родного яхт-клуба, ее стоимость приблизилась к 7000 долл. Добавьте к этому цену авиабилетов, гостиницы, питания, транспорта... И не забывайте о ремонте. Если оживление дизеля в данном случае заключалось в простой замене стартера, то восстановление гелькоута, хотя бы только на днище – работа, требующая времени и финансов. Так что, решившись брать «дешевую» лодку, будьте готовы изрядно потрудиться или заплатить еще и за ремонт. Лично я тружусь.

Для тех, кому это интересно: информацию о продающихся лодках можно

найти на официальном сайте парусной Японии (www.sail-japan.info).

В результате смотрин, связанных с переездом из одной японской провинции в другую, мы оказались в той же яхтенной марине близ Осаки, где два года назад я купил «BW-26». Но теперь мы остановили свой выбор на десятиметровом красавце «Peterson-33». Спроектированный в 1976 г. знаменитым американским дизайнером Дугом Петерсоном как гоночно-круизное судно открытого моря, «Peterson-33» строили в США, в Канаде, Великобритании... Наш «Петерсон» был построен в Японии верфью «Chita Craft» в 1982 г. Это был бермудский шлюп с топовым вооружением и одной парой краспиц. Длина по ватерлинии – 8.13 м; ширина – 3.20 м; осадка – 1.8 м; водоизмещение – 4300 кг, из которых 2250 кг приходится на свинцовый плавник.

Толщина борта – 10 мм; обшитая тиком каюта – с высотой в подволоке 1.85 м; семь спальных мест; камбуз, гальюн, обеденный и штурманский столы, просторный кокпит; закрутка стакселя; 120 л пресной воды и 60 л соляры в нержавеющей танках. Дизель «Volvo Penta 2003-T» (43 л.с.) с трехлопастным винтом. Такой винт заметно тормозит, когда лодка идет под парусами. Однако, если вам понадобится протолкнуться в гавань против встречного шторма, пройдя через 30-метровую узость между двумя рифами, вы поймете: лучше иметь винт с хорошим упором.

Из парусов имелись грот, большая генуя на закрутке, универсальный стаксель и спинакер. Все в удовлетворительном состоянии. Кроме того, к лодке прилагались: два якоря, весь набор пиротехники, радиолокационный отражатель, электронный указатель направления и скорости ветра, авто-рулевой, ручной GPS, морская УКВ-радиостанция, набор инструментов, фонарики, спасжилеты, посуда, газовая печка (опять же кемпинговая) и даже туалетная бумага. В совокупности с привезенными нами пожитками получалась достаточно «упакованная» лодка, и после пробного выхода на просторы осакской бухты мы решили остановить свой выбор именно на ней.

Предвидя вопросы читателей о по-

рядке оформления отхода из Японии, поясню: как член Приморской организации парусного спорта я, подписав договор купли-продажи и получив чек, отправил их копии по e-mail в адрес инспектора Спортсудорегистра России в Приморье. Он, в свою очередь, произведя установленные законом действия, оформил временный судовой билет, судовой журнал и свидетельство о регистрации с присвоением бортового номера. Причем сделал это в кратчайший срок, за что ему поклон и уважение. Затем документы были переданы моей жене Ирине. А она выслала их на адрес Марины, где стояла лодка, через службу DHL. Таким образом, мне осталось лишь, посетив таможенный офис, уплатить установленный сбор, а затем, когда досмотровая группа японских таможенников и береговой охраны взойшла на борт, поднять в их присутствии Российский флаг. Об этом факте в судовом журнале имеется соответствующая запись.

Пока регистрационные бумаги перемещались во времени и пространстве, мы занимались закупкой недостающего снаряжения и продуктов. Мы приобрели три 5-килограммовые упаковки риса, 5-килограммовую упаковку макарон и большую коробку чая. Это должно было стать основой нашего питания. К этому в течение всего похода мы докупали хлеб, сахар, морковь, лук, чеснок, яблоки, мандарины, бананы, шоколад, консервированные абрикосы и персики, а также различные соусы. Шоколад и персики использовались в качестве депрессантов: пожевал – и жизнь стала слаще.

Из снаряжения прикупили: параллельную навигационную линейку, надувную лодку, сапоги, пару непромоканцев, две канистры по 20 л – для аварийного запаса питьевой воды, и шесть канистр по 20 л – для соляры. Вспомнив, с каким уважением относился к якорям знаменитый российский яхтсмен-одиночник Евгений Гвоздев, я купил третий якорь.

27 ноября 2009 г., в 06 ч 15 мин. российская яхта «Tropics» №526 RUS вышла в море, взяв курс на Филиппины. ■

Продолжение следует

аренда яхт и катеров по всему миру

СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
Официальный представитель в России и СНГ

www.solpar.ru/kater31
30 лет успешной работы!
15-й год в России!

Sunsail TUI le boat

ОТДЫХ НА ЯХТАХ
Возможность аренды яхты без капитана (bareboat charter)
Более 3000 яхт на 100 базах в 45 странах
ГРЕЦИЯ, ТУРЦИЯ, ХОРВАТИЯ
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, КИПР
Пора бронировать лето и осень 2011!
СЕЙШЕЛЫ, ТАЙЛАНД, КАРИБЫ
МАЛАЙЗИЯ, КУБА, ТАИТИ...
Яхта в Греции на 6 чел. (2 каюты)
в мае от 39900 р./нед.

КРУИЗЫ НА КАТЕРАХ
с комфортабельными каютами, кухней и душем
Более 2000 катеров на 50 базах в 30 регионах
По рекам и каналам ФРАНЦИИ, АНГЛИИ
ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, ФИНЛЯНДИИ
лагуна ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС

Аренда катера во Франции
в мае на 3 чел.
от 33 900 р. в неделю

Вы управляете сами!
Права не требуются!

ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ

(495) 926-37-75 (812) 322-96-86, 939-29-06
ONLINE-бронирование на www.solpar.ru/kater31