



Александр Кандараков

# Пог парусом на Филиппины

Окончание. начало см. № 230



**Н**аш курс был проложен так, чтобы избежать долгих переходов. Мой старый знакомый Окамото-сан, бывший в молодости «яростным» парусником, дал нам список марин, куда мы могли зайти на отдых. К этому списку он приложил десяток листовок, в которых на японском языке сообщалось, кто мы и куда идем, и высказывалась просьба оказывать нам посильную помощь. Но самое интересное, что старый моряк подарил нам несколько бутылок хорошего спиртного, пояснив, что это для рыбаков, в чьих маринах мы будем ночевать.

В день старта стояла солнечная, безветренная погода. По акватории бухты во всех направлениях двигались большие и малые суда. Мы шли, включив двигатель, и, миновав в полдень пролив Томогасима, к семи часам вечера оказались на траверзе острова И-сима. Стемнело. На этом этапе нам предстояло двигаться вдоль береговой линии, ориентируясь по огням маяков. Обойдя И-сима, мы увидели маяк острова О-сима. Ничего сложного. Надо было лишь следить за огнями маяков и проходящих мимо судов. Мы установили двухчасовые ночные вахты, которые, должен признаться, я же первым и нарушил. Отправив Димку спать, решил, что смогу отстоять на вахте всю ночь. Это было ошибочное решение. В море,

когда вы идете вдвоем, к чередованию вахт надо относиться со всей серьезностью. Если вы не отдохнете в отпущенное для этого время, накопится усталость, а это рано или поздно станет причиной ошибки. Я считал, что к полудню следующего дня мы войдем на ночевку в рыбацкую марину, где я смогу выспаться. Однако войти в нее не удалось, несмотря на то, что я прекрасно видел входные знаки. Дело в том, что на подходе было очень много рыбацких сетей и ловушек, и я не захотел рисковать. Позже мы научились находить проходы среди сетей, но не в тот раз.

Рыбаки, сети и ловушки – реальная опасность для парусников, идущих вдоль берегов Японии, Тайваня или Филиппин. Разница лишь в том, что в Японии рыбалки обозначены днем яркими буями, а ночью – огнями и находятся именно там, где указаны на карте. На Тайване дело с обозначением обстоит примерно так же, как в Японии, а вот место расположения рыбалок может значительно отличаться от указанного на карте. Ну а филиппинские рыбаки

вообще творят, что хотят – чистая импровизация. Причем как в выборе места, так и в приспособлении для вылова рыбы. Наиболее часто встречаются маленькие плотики с воткнутой пальмовой веткой. От плотика может уходить в глубину капроновый трос с ловушкой, но может уходить и перемет к другому плоту, отстоящему от первого метров на триста. На плотике может быть хитроумно закреплена притопленная в воду удочка из десятиметрового ствола бамбука. Если зацепить снасть, то упругий бамбук со страшной силой выскакивает из воды, подсекая какую-нибудь рыбку. Об этой опасности нас предупредила супружеская пара из Канады. Их яхта получила такой удар по носовому релингу. Иногда вместо пальмовых веток используются флажки. Но никаких огней. Кроме сетей и ловушек прибрежные воды Филиппин кишат большими и маленькими рыбацкими лодками с закрепленными по бортам балансирами из бамбука. Их местное название – «банка». Они имеют фонари. Эти «банки» можно встретить у самого берега, а можно в 10–15 милях от суши, среди волн, открытую пирогу длиной 2.5 м, шириной 0.6 м, с высотой борта 0.3 м, которой стоя (так лучше видно) управляет один человек, одетый в шорты и майку, на голове – тряпка, в лучшем случае – панама. Один чудик, защищаясь от солнца, напялил на голову ламповый абажур. Никаких спасательных средств, никакой навигации, лишь слабосильный моторчик. Мы видели очень много филиппинских рыбаков. Среди них почти не было пожилых. Как думаете, почему?

В Японии мы заходили в такое количество гаваней и марин, что простое перечисление их способно утомить читателя. Выделю главное: все, даже самые маленькие рыбацкие деревушки, имеют прекрасно защищенные искусственными стенами и волноломами марины (гавани). Однако входные фарватеры могут быть очень сложными. Причем вход в маленькую рыбацкую гавань с моря часто не виден, пока не подойдешь вплотную. Ночью входные огни теряются среди огней населенного пункта. Когда на обратном пути мы повторно заходили в гавань Хосошима на Кюсю, увидели на камнях каботажное японское судно. Заходя ночью, капитан судна ошибся при чтении огней. Надо идти с максимальной осторожностью, не доверяясь движению местных рыбацких шхун. Их осадка значительно меньше, чем у килевой яхты. У нас не было эхолота, и мы использовали лот, продвигаясь вперед очень медленно. На о.Яку, ночью, когда мы решили уступить вошедшему вслед за нами судну место у причальной стенки, медленное движение спасло нас от серьезной посадки на мель. Думая, что мы входим в канал, ведущий во вторую марину, специально сделанную для рыбацких шхун (такая организация гавани – нормальное явление для Японии), мы зашли в устье речки и коснулись дна. Нам удалось развернуться и, раскачивая лодку и одновременно форсируя двигателем, сойти с мели.

В Данышуе – Северный Тайвань – перепад высоты воды (прилива–отлива) достигает трех метров, и войдя по глубокой воде, вполне можно лечь на борт при отливе. При этом местные рыбаки и капитаны катеров, в отличие от японских, и не думают снижать ход, поэтому вашу лодку будет колбасить все время, пока вода не поднимется. Единственно, что смягчает эту ситуацию – илистое песчаное дно. Мы стояли с внешней стороны бетонного пирса, на входе во внутреннюю гавань, и при отливе погружались килем в ил сантиметров на тридцать. Из-за ремонта двигателя мы стояли там 15 дней, и я вздохнул с облегчением, когда мы смогли снова выйти в море.

Очень неплохая яхтенная марина (Houbihu) имеется на Южном Тайване в Южной бухте. Все удобства – и всего 3 доллара в сутки. Здесь мы от-

дыхали пред броском через пролив Лусон, и здесь же отдыхали на обратном пути. Минусы: сложный вход, 8 км до банкомата, 1 км до АЗС. Зато там есть Бад – местный парусник, очень доброжелательный и бескорыстный. «Sailor for sailor», – сказал он, отказываясь от денег за помощь.

Первый порт на Филиппинах, куда мы зашли, чтобы открыть визы, был Сан-Фернандо. Здесь с нас за открытие визы содрали 6000 песо, еще по две тысячи – иммиграционному офису, таможене и медконтролю. Штампики в паспорта поставили. Деньги положили просто в карман. Никаких квитанций. Войдя в Пуэрто-Галера, я узнал, что здесь все входящие иностранные яхты платят за визу только 2000 песо и даже получают квитанцию.

От Сан-Фернандо и до Пуэрто-Галера мы никуда не заходили и вставали на якорь для сна в маленьких бухточках. На обратном пути мы вынужденно зашли в Субик-бэй для ремонта вала. В местном яхт-клубе имеется лифт для подъема яхт на берег.

Воды южных морей опасны большим количеством рифов. На Филиппинах они ничем не обозначены. Никаких навигационных знаков. Подход к берегу на ночевку отнимал от одного до двух часов при систематическом промере глубины ручным лотом. Вход в бухту Пуэрто-Галера очень узкий и опять же без каких-либо знаков и огней. Входить ночью не рекомендуется. Небольшое отклонение от фарватера – и вы на рифах. Волны в бухте практически нет, и определить границу рифа по бурунам невозможно. Днем же рифы видны под прозрачной водой.

Маленький островок Акусеки в архипелаге Токара дал нам приют и укрытие от шторма на целых семь дней. Согласно карте 61109, это – архипелаг Токара и Амами, вход в гавань находится под маяком, на юго-восточной стороне острова. В реальности вход находится с западной стороны, под маяком – рифы. Хорошо, что подходили днем. В бухте Дасоль (о Лусон, Филиппины), на подходе к местечку Тамбобонг, имеется необозначенный на карте 61155 («От мыса Арболедан до мыса Палауиг») небольшой «карикатурный» островок с несколькими пальмами. От

этого островка на запад-северо-запад отходит подводная коса. Опять же повезло: проходили это место днем.

Ремонты оборудования парусных яхт, находящихся в более-менее продолжительных вояжах, – вещь обыденная. Но многих из них можно избежать, если с должным вниманием относиться к профилактике, учету погодных условий, своевременной замене изношенных деталей и т.д. Мы попали в долгий ремонт только из-за того, что я не учел значительно возросшее количество планктона в теплых водах. В результате планктон слизистой пленкой затянул сетку фильтра забортной охлаждающей воды. Редуктор перегрелся, и произошла развулканизация резинометаллической муфты передачи вращения на вал. Запчасть пришлось заказывать аж в Германии. В итоге мы простояли в Данышуе 15 дней. Вот такой планктон.

*Полезные рекомендации:* убежден, что для похода с малочисленным экипажем, тем более соло, необходим ветрорулевой, позволяющий в значительной мере увеличить продолжительность отдыха экипажа на ходу. Все встреченные нами яхты были оборудованы ветрорулевым устройством.

Эхолот – важная вещь. Если еще и вперед «стреляет» – отлично.

Не спешите и избежите многих опасностей.

Отслеживайте погоду.

Будьте вежливы, и вам помогут. Хороших людей много. ■

аренда яхт и катеров по всему миру

**СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС**  
Официальный представитель в России и СНГ

www.solpar.ru/kater32  
36 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, АНГАИИ  
ИРЛАНДИИ, ГОЛАНДИИ, ФИНЛЯНДИИ**  
лагуна **ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС**

Вы управляете сами!  
Права не требуются!  
от **33 900** р. в неделю  
**ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ!**

Аренда катера во Франции  
в мае на 3 чел.

(495) 926-37-75 (812) 322-96-86, 939-29-06  
ONLINE бронирование на [www.solpar.ru/kater32](http://www.solpar.ru/kater32)