

Взгляд с мостика

Николай Бойков

Капитан дальнего плавания,
Новороссийск – Архипо-Осиповка



«Барракуда», прогулочный катамаран, длина – 19 м, ширина – 6,6 м, масса – 12 т., двигатели – 2×70 л.с.

Все начинается с любви к морю, парусам, книгам о приключениях в дальних странах. Или не обязательно «дальних». Помню собственную растерянность, которую, вернувшись из африканского рейса (Гвинейский залив, острова Зеленого мыса, музыка вечернего саксофона на рейде Касабланки...), почувствовал вдруг после восторженного рассказа старого моего товарища из Приморско-Ахтарска:

«...Я не знаю, какие они – джунгли и пальмы с кокосами – никогда их не видел и не увижу, наверное. Но я видел не хуже – на ахтарских лиманах и азовском взморье. Там рассветы – как зарождение мира. Ты чувствовал зарождение мира собственной кожей? Мурашками под ней?... А я помню: шевелится вода от движения рыб, волнуется воздух от теней пролетающих птиц. И джунгли камыша зеленого, желтого, красного... И красно-зелено-

оранжевые глаза под каждым листиком! А в струях воды облака летят, и водяные жучки скользят на тонюсеньких ножках. А мы с дедом на его самодельной лодке из протоки в протоку, из тростника да по рыбьему следу. За теньями плавников и между взглядами: то птицы в полете, то лягушки в прыжке, а то рыбы диковинной из-под воды. Ты когда-нибудь чувствовал носом, как пахнет над водой рыбий след?! Будто чихнуть хочется, а нельзя. А он прямо перед носом, и ниже к воде и тени вьется, как комариный писк... Струи тумана и струи воды движутся. Тишина и тайна. Дед строгим шепотом: «Грести надо, как рыба хвостиком, тихо. Потому как все мы от рыб и воды произошли.» – «А баба говорила от бога.» «Так вот же он – Бог...»

Всех нас влечет, успокаивает и лечит водная гладь. «Тянет...» – как говорила героиня советского фильма, по другому поводу, но очень точно. Тянет

к воде. Аккуратные математики давно подсчитали, что в каждом из нас – гены миллиардов предков: и крестноносец, и викинг, и индус с татаринцом, а может – и веселый хохол с запорожской «чайки». Потому каждый ребенок норовит кусок дерева или камышинку в воду бросить и радоваться: кораблик поплыл! И каждый мужик в отпуске, из окна вагона, или на пенсии мечтает что-нибудь построить и куда-нибудь поплыть. Может от тягот жизни, как переселенцы из Европы в Америку, может по приказу, как Беринг, а может по генетическому своему следу в прошлое «тянет». И затягивает. Вот Петр I даже целый флот построил и окно в Европу прорубил, а начал так же с детской забавы и «потешной флотилии».

Сегодня акценты сместились. Мужчины рекламируют косметику, женщины перебрались в салоны автомобилей; престижные яхты, как

разбросанные по воде дорогие купюры, сиротеют в гаванях. Но тысячу раз благо, что в душе самого замороженного бытом российского обывателя они продолжают рождать мощный потенциал строительных страстей. Кто может остановить талантливого умельца с сарайчиком на берегу реки такую лодочку сострогать-сколотить, чтобы на крышу собственного «жигуленка» загрузить и айда через всю Сибирь... Сколько нашего люда, предков моих, той дорогой прошли. Генетика тянет. Без денег, без опыта, без проекта и разрешения. Да это же мечта любого советского человека (хоть и бывшего), чтобы «без разрешения». Один «наш», помнится, на собственном балконе лодку построил, а спустить не смог. Так в лодке и спал-плыл-мечтал... А ведь власть говорит: Арктику надо осваивать и по Севморпути курсом «Челюскина» снова вырывать. Так что за лодку в каждом дворе и доме – всегда! Мечта потому что, с детства.

Проблема малого флота не в том, что денег на него нет или специалистов мало. Беда от головы идет – от невежества, от зависти, от желания пустить пыль в глаза. А бомжеватый и выпивающий (в меру) шоферюга с приятелем детства не задумываются, строгают и строгают целый день «мечту нашего двора». Зачем?

Это первый вопрос «домашнего» проектирования и строительства – самый важный и самый значимый. Я часто привожу пример, рассказанный одним немецким лоцманом о друге юности, с которым он ходил в школу, служил в армии, вместе женились, растили детей, состарились и, как он полагал, должны были лечь на одном погосте. Но друг получил наследство, из-за которого переругались все многочисленные родственники, и он, задумавшись о смысле жизни, купил яхту и ушел в плавание по миру, оставив и дом, и семью, и самого верного друга. Ибо яхтенная жизнь – это другие мысли, ориентиры, другие якоря и связи. Чаще всего – разрыв прежних связей, расход всех средств и запасов.

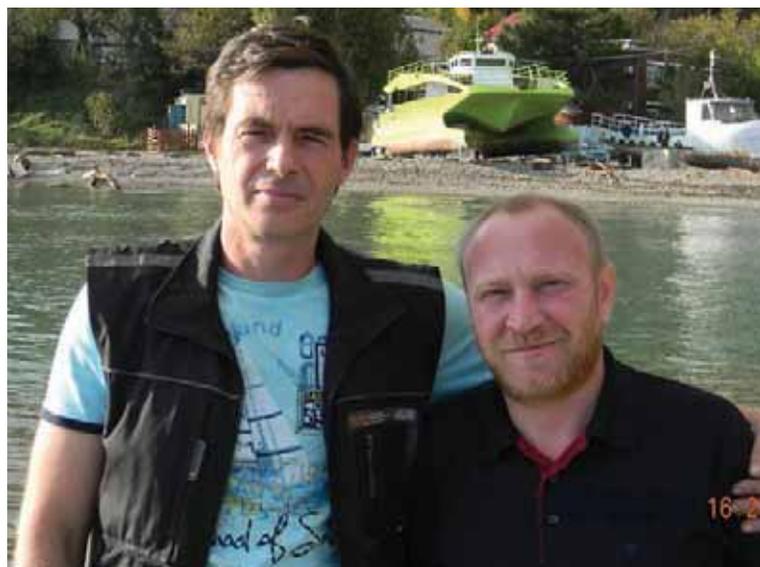
Что влечет их, генетика или вестер, зов предков или страх городов? Философия паруса не знает вопросов «куда?» и «зачем?». На них лучше не

отвечать, не задумываться, иначе в России лодку не построишь.

Благо, есть Интернет-сайты, где умельцы друг друга поддерживают, консультируют, делятся радостями открытий. И находятся знатоки, профессионалы, умельцы от Бога, такие как Дмитрий Сребный – яхтенный капитан, участник многих международных регат в составе сборной Союза, прошел школу австралийского яхтенного судостроения, тот самый «мальчишка с корабликом»! Дима, как называют его друзья, – это Человек-Верфь. Такие люди всегда оказываются в нужное время и в нужном месте. Сами судите: лет сто назад, по всему черноморскому побережью (Тамань, Архипо-Осиповка, Лазаревское) еще стояли верфи и строили корабли и шхуны, баркасы и катера, ялики, дубки, яхты... Осталась о них только память да музейные фото. Но талантливые люди привлекают поклонников и единомышленников, увлекают мечтой и делом. Дима нашел Пашу Железняк, который нашел старый навес на забытом складе, какой-то сарай на берегу реки, причал у моря... Нашел сварщиков, механиков, моряков, просто зрителей и болельщиков «за хорошее дело». И стал строить свои катера и яхты. Его любимый тип судна – катамаран. Все его суда отличаются продуманным дизайном, рациональностью конструкторских решений.

Волнопронзающий катамаран «Барракуда» уже привлек внимание многих специалистов и породил дискуссии типа: «Это невозможно технологически! Это сразу должно сложиться как карточный домик!». А катамаран бегающий и зовет «пошалить», как счастливый ребенок. В портфеле проектов и разработок рассматриваются варианты строительства маломерных судов специального назначения: рыболовные, патрульные, пожарно-водолазные,

экологического контроля. Но планы – на сегодняшнем этапе – только теоретические, ибо под них надо определиться с главным – на каких площадях и землях разворачивать стапель. Поселок Архипо-Осиповка – курортный. При всех поддерживающих факторах со стороны администрации, судостроение – «грязное» производство. Получается, что верфи в Архипо-Осиповке так и нет, но красивые катамараны «от Димы Сребного и Паши Железняк»



Дмитрий Сребный и Павел Железняк

строятся и выходят в море, в этом и есть их судьба и талант. С этими – талантом и радостями – появились и новые вопросы. Один из них (и второй по рассказу) – безопасная стоянка-убежище.

Это тема серьезная и давняя. Во времена парусного флота на всех побережьях мира искали моряки не бухты, а устья рек. Так было и на Черноморском побережье: устье Дуная, Днестра, Буга, Днепра (Измаил, Одесса, Херсон, Николаев...), Дона (Азов, Ростов...), Кубани, Цемеса, Адербы и Вулана... Еще в период Отечественной войны в устье реки Адерба стояла база торпедных катеров, а теперь – одни только волны галечника.

В старых руслах Кубани (с лиманами до самого Азова) можно было бы не только весь Черноморский флот разместить, но и порт грузовой построить – илистый грунт откачивается, свирепых норд-остов нет, тяжелые волны от зюйда и веста не попадают.



«**Борей**», экспедиционный катамаран, длина – 19,5 м, ширина – 8,75 м, масса – 60 т, двигатели – 2×400 л.с.



«**Торнадо**», прогулочный катамаран, длина – 13,5 м, ширина – 6 м, масса – 7 т, двигатели – 2×250 л.с.



«**Анастасия**», прогулочный катамаран, длина – 17,5 м, ширина – 6 м, масса – 7 т, двигатели – 2×90 л.с.

А холмистый берег лиманов свободен под плановые застройки базовой инфраструктурой. Можно яхтенный «рукомойник» устроить – от Анапы на Тамань, на Темрюк, на Ейск, по лиманам, по протокам и заводям, по каналам «кубанской Голландии»! А какие яхтенные марины можно построить в устьях рек по Архипо-Осиповке и по Туапсе! Одно только надо учесть – что реки эти начинаются в горах, потому очень способны мгновенно набирать полноводный поток, стремительный гонор; горы плавника – это вам не лиманы Кубани – снесет яхты в Черное море или утопит у причалов, если не защитить стоянки обводными брекватерами. Но это легче, чем пытаться обеспечивать безопасность маломерных судов на переходе Анапа – Сочи службой судовспасателей, совершенно беспомощных при южных ветрах и волнении. А волнение в районе Туапсе – Сочи особенно: тяжелая и крутая волна не позволяет войти в порт, рвет якорь-цепи, заставляет уходить от берега, и рассчитывать можно только на опыт судоводителя, надежность судна, запасы судового топлива – весьма ограниченные ресурсы для малого судна.

Безопасность малого флота можно обеспечить не запасами конструктивной прочности или непотопляемости,

а комплексом эквивалентной безопасности, в основе которой контроль и прогнозирование ситуации, своевременный маневр ухода от непогоды, грамотное использование местных условий плавания. Очень перспективно было бы отнестись с должным вниманием к устьям рек в районах Архипо-Осиповки, Лермонтово, Туапсе, Лазаревской в качестве баз укрытия. При условии своевременной их расчистки (для свободного сброса в море ливневых потоков, чтобы не затапливало прибрежные поселки) и при контактах с береговыми службами в каждом устье можно разместить либо яхт-клубы, либо рыболовецкие бригады с круглосуточными вахтами. Кроме того, сильные дождевые потоки, как правило, так расчищают и углубляют фарватер на входе, что даже суда с осадкой в 2–3 м могут рассчитывать на укрытие, более безопасное, чем выход в открытое море, тем более в критической ситуации.

Скорость, достаточная для ухода от непогоды – 14–15 уз. Но это для сравнительно большого судна, не снижающего скорость на волнении. А в случае с малыми (спортивными, прогулочными, частными) катерами и яхтами важно обеспечить базы-убежища на отрезках пути в 10–15 миль. Кстати, вдоль турецкого берега при каждом устье реки далеко в море отсыпаны каменными валунами брекватеры, отсекающие акваторию-убежище от открытого моря. Такой подход позволяет не искать и спасать в море, а давать возможность малому судну самому выбрать убежище и зайти в него. У нас, к сожалению, такая задача даже не рассматривается. А с активизацией прибрежного плавания (в канун Сочинской олимпиады), эта

тема более чем актуальна: «...все флаги в гости будут к нам!».

Хорошая морская практика в прибрежном плавании, да еще на подходе к базовым портам – это не вопросы типа «кто кому должен уступать дорогу». Если так вопрос ставится, значит кто-то уже изначально «подставил» обоих капитанов. И если вход в геленджикскую бухту перекрыт между входными буями флотилией прогулочных катеров, вышедших «полежать в дрейфе пока пассажиры за бортом искупаются» – это тоже «подстава» для судов, идущих по фарватеру. Ключевое слово хорошей морской практике прибрежного плавания – безопасность.

Помню, на выходе из Кильского канала в Балтику был предупрежден лоцманом: «...стартовала парусная регата, больше пятисот парусных судов и яхт будут следовать с вами параллельным курсом...». Хорошо, что он предупредил. Ибо то, что я увидел – было как полет миллионов птиц, по всему горизонту правого борта, некоторые из них металась в разных направлениях, другие – летели на нас, но мгновенно улетали прочь, едва расстояние становилось менее контролируемого. Я быстро успокоился: мы будто бы находились в разных протоках большой реки. Кто-то другой, грамотно и предупредительно, регламентировал наше движение зонами на карте, и в эфире никто не запрашивал и не диктовал правила, каждый шел своей дорогой. Так и должно быть, видимо.

На мой взгляд, нужно на любом

участке пляжа определить зоны купания, пути и направления движения, зоны проката буксирующих судов и гидроциклов... Важно строго ограничить (отделить пространственно) пути движения морских судов и прогулочных катеров, они не должны оказываться на пути друг у друга. Зоны «купания в открытом море» было бы разумно обозначить присутствием спасательного катера и, кстати, измерять (предварительно) скорость течения... Места пересечения морских путей скоростными катерами или яхтами должны быть под контролем СУДС и номинированы схемой движения. Важно, в короткий срок нормировать и воспитать культуру прибрежного плавания, в том числе и чистоту радиоэфира. Важно очистить канал безопасности (16-й канал) от лишних запросов, разговоров.



ООО «МАРЛИН»

Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su

Многое важно и назрело. Ибо флот маломерный (прогулочный, спасательный, патрульный, буксирный, поисковый, научный) растет и полнится новыми судами и подрастающими капитанами. Берега обрастают причалами и яхтенной инфраструктурой. Люди тянутся к морю, это значит – мы в тонусе: мы чувствуем наши гены. Из океана и рыб – в океан парусов и надежд!

За мальчиков, пускающих в море кораблики... ■

№ 1 в России
с 1992 года

MASTER
ALUMINIUM BOATS

**профессиональные
универсальные
лодки**

(812) 321-61-03 www.masterboat.ru



сезонные
скидки