

Длинный чартер

СЕРГЕЙ ЩЕКОЛДИН

Еще во время своего первого яхтенного похода у меня появилась идея обойти на чартерных яхтах все Средиземное море. И эту идею я осуществил. Мой рассказ — о тех практических моментах, которые часто остаются за рамками историй о путешествиях, но вызывают интерес читателей журнала, людей, мечтающих или готовящихся к дальнему плаванию.





За годы путешествий на чартерных яхтах у меня сформировался коллектив единомышленников, состоявший вначале из моих родных и близких друзей. И эта команда постоянно растет — перевалила уже за 25 человек.

Чтобы замкнуть кольцо плаваний вокруг Европы, мы в мае 2010 года прошли из Стокгольма в Копенгаген. Глядя на карту мира и прикидывая, куда бы отправиться далее, я невольно задал себе вопрос, который рано или поздно встает перед каждым путешествующим под парусом: «А не замахнуться ли нам на кругосветку? И именно на чартерных яхтах!».

Конечно, намного проще это было бы сделать на собственной яхте. Но сухопутные проекты еще держат меня, и в море я могу проводить не более 2–3 месяцев в году, поэтому покупка собственной яхты представляется преждевременной.

И вот осенью 2011 года мы вышли из Йера (южное побережье Франции) в переход через Атлантику на арендованной 47-футовой яхте «Favino». Маршрут плавания был таков: Йер – Балеарские острова – Картахена – Гибралтар – Кадис – Портумао – Канарские острова – острова Зеленого мыса (Кабо Верде) – остров Мартиника.

О ЯХТЕ

Наша «Favino» — Beneteau Oceanis 473 2004 года постройки. Обычно я стараюсь брать лодки не старше 3 лет, но другой мне чартерная

компания не предложила. Эта яхта была единственной. На «Жигулях» такого возраста я возил в багажнике коробку запчастей (кто ездил — знает), поэтому был готов к сюрпризам.

Укомплектована яхта была хорошо. Радовали новые паруса. Но, к примеру, опресситель не выдавал рабочего давления и начал подтекать на второй час работы. Мы им не пользовались. Дополнительные баки: топливный (всего 450 литров) и водяной (в трех баках — 750 литров) «съедали» часть помещений, где обычно укладывались вещи, но, с другой стороны, мы не заботились о канистрах и их размещении при переходе через океан. Непонятные сбои в работе двигателя

на ровной воде наводили меня на мысли о скопившейся за время эксплуатации грязи в топливном баке — сольерка ведь разная бывает, как и вода. Кстати, питьевую воду из баков мы не стали использовать — чай получался совсем невкусный. Сырую пить не пробовали. Ножная помпа качала воду только из одного бака. Ветрогенератор был установлен на кормовой стойке и очень неудачно — он сильно вибрировал при галфвинде. Ну, а так все было более или менее в порядке.

О ПРОДУКТАХ

Перед длительными переходами мы, как обычно, проводим «инвентаризацию» продуктов. В магазин идем с заранее составленным списком. Планируемое время перехода известно, и относительно его увеличиваем запас продовольствия еще на 20 процентов.

Хлеб на первые два дня берем свежий. Я люблю багеты. Дальше — «резиновый», нарезка. За 20 дней плавания в тро-



Скалы на мысе Сан Висенте

пиках он не зачерствел и не заплесневел.

Ряд позиций был нам хорошо известен по прежнему опыту. Так, кроме всего прочего, на человека на день брали одно куриное яйцо и пару каких-нибудь фруктов.

Фрукты и овощи мы перебирали каждый день и хранили в открытых ящиках в каюте.

Овощи: картофель, лук, чеснок, сельдерей, цукини — прекрасно сохранились за этот переход. Помидоры и огурцы выдержали две недели. Хорошо хранились яблоки, две недели прожили бананы, купленные прямо на ветке, и апельсины.

Курицу и немного мяса мы съели в первые дни — долго они не хранятся. Тушенку ребята привезли из России. В Португалии мы в магазине ничего подобного не нашли. Но ее мы съели немного, потому что ловили рыбу.

Молоко было длительного хранения, пачки с ним даже без холодильника спокойно выдержали переход.

Хорошо шли орехи и сухофрукты — лучшая добавка к кашам и чаю.

Воду для питья мы брали в бутылках из расчета 2 литра на человека в день. Расчет был на 20 дней перехода (перешли за 15) плюс 30% от общего количества. Получилось 260 литров. После сдачи яхты осталось еще литров пятьдесят.

Посуду мыли забортной водой, а пресной из баков мылись. Конечно, окатывание морской водой входило в стоимость аренды яхты, и этой процедурой пользовались все без ограничения.

Дневное меню выглядело примерно так:

Завтрак:

- йогурт,
- яйцо всмятку,
- каша (овсяная, гречневая, рис).

Обед:

- зеленый салат,
- уха,
- суп (грибной, гороховый, щи).

Ужин:

- то, что осталось от обеда.

Всегда на столе:

- фрукты, орехи, сухофрукты, печенье,
- чай (зеленый, черный, ромашковый).

О погоде

Прогноз погоды мне присылал мой зять из Петербурга (наш береговой штаб) на спутниковый телефон. Кроме того, я сам заходил на сайт через «Иридиум» и скачивал прогноз на два дня. Точность прогнозов была менее 100%, но вполне удовлетворительной для планирования наших переходов. Если наблюдать за метеорологической обстановкой в планируемом районе плавания, то можно достаточно точно рассчитать время выхода и перехода на три-пять ближайших дней.

Так получилось в Португалии, когда за приближением циклона я наблюдал несколько дней. В марине Лагоша на





*Желающих пересечь Атлантику все больше.
Старт регаты ARC*

большом мониторе мы видели его плотные кольца, надвигающиеся на побережье Португалии. Пришлось отложить выход на остров Мадейра, а потом вообще отказаться от его посещения. «Навтекс» предупреждал о возможных 20-метровых волнах. На Канарах мы встретились со знакомым мне по переписке яхтсменом. Мы планировали встретиться ранее, на Мадейре. Он вышел в океан, понадеявшись на прогноз, полученный в марине, и попал в сильный шторм, пробиться через который ему не удалось — яхта с полонками вернулась в Испанию. На Тенерифе он прилетел уже на самолете. Слушая его рассказ, я не знал, завидовать ли ему, получившему такой бесценный опыт, или радоваться, что удалось избежать таких испытаний.

На островах Кабо Верде перед переходом через Атлантику я наблюдал за обстановкой на маршруте и заметил, что в 200–400 милях к востоку от Антильских островов находится зона с переменными и слабыми ветрами. Севернее проходили циклоны, и там можно было попробовать поймать ветер. Через неделю перехода мы поднялись на север, но опоздали — ветер и там ослаб. Приходилось менять тактику по месту.

О КОМАНДЕ

За два с половиной месяца на борту «Favino» побывало 20 человек. Трое из них впервые оказались на яхте. Новички — обычное дело. Взрослым, занятым людям некогда изучать на берегу яхтенное дело. Да и на борту большая часть времени для никогда

не бывавшего в море человека — постоянный стресс. Поэтому главная наша задача — сделать так, чтобы человеку еще раз захотелось ступить на палубу парусной яхты. И получается так, что людям нравится, и с каждым годом моя команда становится все больше и больше.

О комфортной психологической атмосфере говорит тот факт, что после возвращения в Петербург мы еще больше часа сидели в кафе аэропорта — никак не могли расстаться.

Я вспоминаю с благодарностью всех, кто прошел с нами на яхте. У каждого я чему-то научился и никогда еще не сожалел, что пригласил кого-то в поход.

ОБ ОШИБКАХ

Плавание, несмотря на небольшие неполадки, было успешным. Но случались и ошибки, на счастье, не фатальные. Их стоит проанализировать, чтобы запомнить и больше не повторять.

Здесь я пишу только о том, что отметил для себя. Возможно, другие члены команды отметили что-то другое. Конечно, надо бы вместе анализировать то, что запомнилось, но в походе было некогда, а сейчас и подавно.

Геннакер. В первые дни похода дул устойчивый северо-восточный пассат, и мы шли в бакштаг. Потом ветер стал заходить к востоку, и грот начал перекрывать стаксель. Чтобы сохранять скорость, нужно было отклоняться от генерального курса. Я решил поставить геннакер и сохранить курс. При ветре скоростью более 20 узлов мы не смогли под этим парусом справиться с управлением. Площадь парусов



*Коротать время — тоже
большая наука!*

была слишком большой, и яхту постоянно бросало в бродяжничество. Хотя скорость радовала — 10 узлов. Для того чтобы спокойно убрать парус и не порвать его, пришлось включить двигатель.

Возможно, здесь проявилась наша неопытность. В дальнейшем мы старались нести геннакер при постоянном ветре скоростью 15 узлов, и с убраннным гротом управляться с ним было проще.

Шквалы. В первые дни ветер дул устойчиво. Ближе к середине пути пассат стал ослабевать, и форма облаков тоже стала меняться. Днем можно было наблюдать, как из ничего появляются облака и так же исчезают. Во всех лодках пишется о возможных шквалах на этом участке пути. Здесь, западнее Кабо Верде летом и осенью зарождаются ураганы.

Счет в наших встречах со шквалами 2,5:1,5. То есть два раза мы успевали заблаговременно убрать геннакер. Один раз после двух побед я поленился отдать команду на его уборку, и пришлось несколько минут нестись с включенным двигателем. За штурвалами мы стояли вдвоем: один слева, другой справа. И один раз в игре со шквалами у нас вышла ничья. Я отдал команду надеть непромоканцы, убрать геннакер, но облако, казавшееся грозным, на пути к нам утратило свою силу.

Ночи были лунные, и даже в это время суток можно было следить за приближающимися облаками. Я заметил, что ночные шквалы слабее дневных.

Автопилот. Прибор неожиданно переходил в ручное управление. За весь поход набралось пять таких случаев. Закономерность выявить не удалось. Один раз из-за отказа автопилота и нашей запоздалой реакции перепутались две выпущенные за борт лески. Пришлось снимать их с винта. Слава Богу, это была самая большая неприятность, связанная с автопилотом.

Авральные работы ночью. Вполне можно было избежать случившейся поломки спинакер-гика. А все дело в том, что я решил на ходу, ночью, поменять перетертый шкот. Хотя мы не были в гонке, скорость не хотелось терять. Топенант спинакер-гика выбирали лебедкой, при этом удивляясь тугому ходу снасти. Обычно это делали вручную. Днем мы, наверное, отложили бы это дело, разобрались, почему ползун на мачте заклинило. А ночью — аврал. Люди подняты с коек, надо было быстрее сделать работу и дать им возможность продолжить отдых. В итоге мы сломали спинакер-гик, и когда можно было идти на фордевинд, вынуждены были идти галсами в бакштаг, проходя большее расстояние. Так что ночная спешка ни к чему хорошему не привела. В этом случае я полностью прочувствовал сразу две поговорки: «Поспешись — людей насмешишь» и «Утро вечера мудренее».

О ВОРОВСТВЕ

В ходе длинного путешествия нас дважды обокрали. Оба раза умыкнули вещи из багажника арендованной машины. Много раз я брал машины в прокат, и ни разу подобного не случилось. А тут дважды. Еще был случай встречи с карманником: небольшую сумму денег вытащили из нагрудного кармана. Так что, путешественники, будьте бдительны.

Немного статистики

Всего за десять недель было пройдено 4500 миль по генеральному курсу. На трансатлантический переход длиной в 2100 миль (из Кабо Верде) мы затратили 14 дней 20 часов. Средний дневной переход составил 142 мили, максимальный — 180 миль. Двигатель за этот переход работал 80 часов. Мы израсходовали 238 литров топлива. Аренда яхты на переход через Атлантику (три недели) обошлась в 5400 евро. Остальные расходы на пятерых плюс проживание на Мартинике (5 дней) составили 1630 евро. Итого: 1406 евро с человека. За наши утери и поломки с депозита высчитали 895 евро, из них 315 евро за работу. Ремонт занял девять человеко-часов, по 35 евро/час.

Пассатный парус



О «КОРОЧКАХ»

78

Пару лет назад, когда я стал задумываться об океанском переходе, я сделал две попытки получить капитанский диплом в нашей стране. Это долгая история. Пока она не имеет счастливого конца, а вот океан мы уже перешли.

Я боялся, что мне не дадут яхту в чартер без соответствующего документа, и пытался его получить. На сайте ARC я узнал, что для участия в гонке нужно, чтобы два члена экипажа прошли базовый курс по безопасности и выживанию в море. Такие курсы раз в пять лет проходят все, кто работает в море. Я его прослушал, получил соответствующее свидетельство и нисколько не жалею о затраченном времени. Был случай, когда начальник марины в Копенгагене попросил у меня мою шкиперскую лицензию, и ее у меня не оказалось (осталась в чартерной компании в Стокгольме). Но свидетельства об окончании этих курсов оказалось ему достаточно, чтобы удостовериться в моей компетенции.

В Лас Пальмасе ребята из «Клуба морских путешествий», которые были у нас на борту во время старта ARC, спрашивали у меня о моей квалификации. «Наверное, оушн?» «Нет, я — бербоут». Но яхту мне дали в чартер для океанского перехода. И теперь, когда я готовлюсь к новому походу, в резюме я сообщаю о своем опыте.

Знакомясь с программами различных яхтенных школ, я вспоминаю мои первые годы занятия дайвингом. Как на каждом сафари горячо обсуждались достоинства CMAS и PADI, у кого круче диплом! Недавно я заглянул на страничку «Российского центра PADI». Каких только курсов там нет! 22 специализации только для любителей! По секрету скажу, я, не заканчивая этих курсов, умею снимать под водой фотоап-

паратом и видеокамерой, ныряю и ночью, и на затонувшие корабли и в гроты, в сухом костюме, в условиях течений, с катера и с берега. Даже знаю немного о жизни подводных обитателей. Но я не знал, что для этого надо столько времени учиться. Я не против учебы как возможности получения знаний, но у меня все эти знания появлялись во время многократных погружений с опытными людьми. Я всегда вспоминаю своего первого учителя — яхтенного капитана Владимира Алексеевича Калинина, который основные знания дал нам на курсах «рулевых», все время напоминая о том, что мы учимся не быть рулевым, а стать капитаном небольшого судна. Он многому меня научил. Когда мы расставались, порекомендовал мне как можно больше ходить под парусом, что я и стараюсь делать.

Теперь я веду поиски яхты для следующего похода. Моя задумка — совершить кругосветное плавание. На чартерных яхтах.

От редакции

На момент выхода номера Сергей Щеколдин с товарищами совершил очередное путешествие под парусом, пересекая Карибское море к берегам Южной Америки.



Фото Михаила и Сергея Щеколдиных

