



**П**ерешагнув рубеж в 40 лет, я имел достаточно успешный бизнес, что позволило радикально сменить место жительства и всей семьей перебраться на южное побережье Франции. Именно этот вираж сделал для меня мечту о море осуществимой.

Пройдя «акклиматизацию» и наладив свой быт в другой стране, мы обросли новыми знакомыми, многие из которых были судовладельцами. С женой и подростками сыновьями неоднократно проводили выходные дни на яхте друзей. Иногда отправлялись в отпуск на чартерном судне с наемным капитаном. Когда в семейном гардеробе стала преобладать яхтенная одежда, а привычные ранее ботинки постепенно вытеснялись топсайдерами, состоялся разговор

о том, что, возможно, пора приобрести свою яхту. Хотелось наконец, ступив на палубу, почувствовать себя не в гостях или в дорогой гостинице, а дома. Хотелось ни от кого не зависеть и меньше планировать, чтобы в любой момент насладиться ставшим любимым хобби.

Первое, что я сделал, — записался на курсы судовождения. К сожалению, факт обладания судоводительскими правами не придал мне уверенности в собственных силах и практических навыков. Существовал психологический барьер и даже страх. Отметив получение заветной «корочки», я осознал, что без наемного капитана пока не обойтись. У меня были деньги, но я не знал, что делать с собственным судном, которое планировал приобрести. И речь даже не о

# Средство для лечения

## Арунас Отс

*Наверное, большинству из вас приходилось испытывать на себе «морскую болезнь». Нет, речь не о том ужасном состоянии, когда, попав на судно в хороший ветер и веселую волну, ты лежишь с бледно-зеленым лицом и только и мечтаешь избавиться от тошноты и головокружения. Я говорю о той бацилле, подхватив которую, начинаешь мечтать о яхте, с нежностью думать о свежем бризе и дальних морских путешествиях. Заразиться этим удивительным недугом достаточно просто в любом возрасте. Одному надо прочесть пару книг Жюль Верна, другому просто оказаться на побережье... Мне же в юности посчастливилось ходить под парусом. А дальше — учеба, работа, карьера, семья. В общем, жизнь, полная забот и трудностей. Но мечта иметь собственную яхту так и оставалась где-то на дальних полочках подсознания.*



том, что зарплата капитана легла бы дополнительным бременем, просто это вносило коррективы в планы уединенного семейного отдыха на борту. Поиск надежного человека, которому можно доверить свою лодку, свое свободное время и своих близких, казался сложной задачей.

Поломав голову над сложившейся ситуацией, я решил быть последовательным и для начала заняться поиском и приобретением собственно судна. Было решено купить новую моторную яхту длиной около 10 метров. Конечно, парусное вооружение добавляет романтики морской прогулке, но и требует наличия опыта и обученной команды на борту. Габариты тоже были выбраны не случайно: нам хотелось иметь достаточно места в небольших двухдневных

путешествиях, а также возможность пригласить друзей. Содержать судно больших габаритов уже накладно, да и помощники требуются. Брать подержанную яхту не хотелось: мы слишком долго шли к осуществлению этой мечты, и в конце пути хотелось получить лодку, которая бы сияла новизной и чистотой, соответствовала нашим эстетическим вкусам не только снаружи, но и в нюансах внутренней отделки, без следов плесени на обивке и в рундуках. На реализацию задуманного у нас имелось порядка 200 000 евро. Несмотря на обилие моделей и предложений верфей, подбор вариантов отнял достаточно много времени. По большей части меня не устраивал современный дизайн. Плавающие «кроссовки» с бассейнами, которыми уставлены



любые современные марины, никак не отождествлялись у меня с поэтичным словом «яхта». Это невзирая на то, что мои запросы не были слишком высоки. Нам не нужна была какая-то чрезмерная мореходность — мы не планировали испытывать себя дальними переходами и штормами...

Успел начаться и окончиться сезон, пока по рекомендации друзей мы нашли координаты верфи, где нам обещали выполнить наши пожелания к следующей навигации. Мы остановили свой выбор на яхте траулерного типа Delphia Escape 1100 Soley, потому что она была достаточно комфортабельной и мореходной и по описанию соответствовала большинству наших требований. Ее обводы и внешний вид отличались от шаблонных и показались приятным исключением на фоне многих других моделей. Она выглядела солидно. Забегая вперед, скажу, что теперь мне частенько приходится отвечать на расспросы о судне незнакомых людей, привлеченных его внешним видом.

Общение с представителями верфи для уточнения деталей заказа заняло около двух недель. Воспользовавшись стандартным набором опций, мы получили траулер длиной 10,80 м, шириной 3,45 м, с тремя зонами: просторным кокпитом, салоном, трансформирующимся в камбуз, и носовой частью палубы, где в хорошую погоду можно расположиться для отдыха с друзьями. В нашем распоряжении должны были оказаться две немаленькие двупальные каюты. Нам была предоставлена возможность выбрать не только некоторые технические параметры, но и материалы внутренней отделки. В результате от меня проект был дополнен увеличенными топливным баком на 700 л и баком для воды на 300 л, дизель-генератором, встроенным отопителем и климат-контролем, автопилотом (подруливающее устройство уже было включено в базовый проект) и набором электроники Simrad, который, кроме действительно необходимых навигационных элементов и приборов связи, включал «игрушку» для меня и старшего сына — рыбопоисковый эхолот-картплоттер. Жена вплотную занялась созданием уюта и интерьером: подбирала цветовую гамму, детали отделки. По ее настоянию кокпит был дополнен матрасами и подушками, а также тентом, который в случае необходимости мог укрыть от ненастья со всех сторон. Правда, на некоторых вещах мы решили сэкономить, а позже это оказалось неоправданным. Например, покрывала и мебельные чехлы в каюты мы в итоге дозаказывали на верфи, а раскладной столик в кокпит пришлось приобрести по случаю в яхтенном магазине, заплатив дороже.

Обговорив все детали и заключив договор на постройку судна, мы стали ждать его готовности, как дети ждут Нового года или Дня рождения. Вечерами мы занимали себя обсуждениями предстоящих морских прогулок и разглядывали навигационные карты окрестностей, выискивая интересные маршруты. Я перечитывал все попадающиеся под руку книги, так или иначе связанные с судоводжением, составлял список покупок: выбирал спасательный плот, жилеты, кранцы. Супруга успела запастись небьющейся яхтенной посудой известного испанского бренда, гармонирующей по





цвету с отделкой интерьера, и даже специальной морской туалетной бумагой. Мы предварительно договорились о предстоящей транспортировке судна к ближайшей к нашему дому и очень живописной марине. Как оказалось, марина пользовалась популярностью, поскольку в ней было свободным только одно место для постоянной стоянки, и то не совсем подходящее под габариты «Ласточки»: его ширина была такой же, как наибольшая ширина нашей «Дельфии». Тем не менее я поспешил оплатить его на несколько лет вперед. Параллельно с этими хлопотами мы нашли решение проблем с поиском капитана. Нет, нам не приглянулась ничья кандидатура, но зато я вышел на опытного яхтсмена, который пообещал стать моим инструктором и помочь мне освоиться с управлением лодкой за 10 дней. Зараженный его уверенностью в мой успех, я решил не упускать счастливой возможности.

В начале мая я получил известие о том, что яхта готова. В последние месяцы у меня было много работы, и совершить вылазку на верфь, чтобы посмотреть на ход строительства, мне не удалось, поэтому впервые я познакомился с ней только перед спуском в гавани. Утром 20 мая, в праздничном настроении, захватив заранее заготовленную бутылку шампанского, мы прибыли к месту спуска. «Операция» прошла успешно, и вскоре мы находились на борту судна. Последующие два часа прошли в том волнении, которое обычно происходит, когда ты вскрываешь и берешь в руки долгожданный подарок. Были исследованы все шкафчики, открыты, закрыты и снова открыты все дверцы, пересчитаны кнопки и выключатели и опробованы на мягкость матрасы. День прошел в приятной суматохе по доукомплектации судна всем необходимым, были уложены спасательные жилеты, плот, отпорный крюк и тому подобные вещи, поднят флаг и даже надеты чехлы на кранцы.

Первый выход был назначен на следующее утро. К вечеру мы собрались в салоне за небольшим торжественным ужином вместе с Алексом, временно исполняющим обязанности нашего капитана и моим инструктором, обговаривали детали предстоящих мне на воде тренировок. Один из самых запомнившихся моментов того дня — запах новой яхты. Это как запах в салоне нового автомобиля, стимулирующий обонятельные рецепторы и заставляющий острее ощущать радость обладания.

На первую тренировку я приехал пораньше и гордо приветствовал Алекса с борта собственного судна. Алекс направлялся на пирс с «букетом» красных шаровых кранцев, которые, как оказалось, были незаменимы при отработке маневрирования. За обучение я принялся с большим усердием. Две недели я проводил в море практически без выходных. И пару раз, поддавшись романтическому настроению, даже ночевал в своей каюте. Если в первое время я в основном старался запомнить расположение органов управления и их назначение, то на третий день занятий мои действия стали на порядок увереннее. Я разогнался, сбавлял ход, разворачивался, заходил в импровизированные «ворота» из кранцев, которые постепенно становились все более узкими. Затем мы взялись за отработку швартовки. Как я упоминал выше, места в гавани было впритык, поэтому для того чтобы ошвартоваться или выйти в море, требовалась особая сноровка. Конечно, подруливающее устройство, которое позволяет разворачиваться практически на месте, значительно облегчает задачу, но даже оно при отсутствии должных навыков и опыта не спасет от ремонта штевень. После 20 лет за рулем автомобиля невозможно в один момент привыкнуть к инертности движения судна, и, пожалуй, самым сложным в интенсивном курсе обучения оказалось именно это. В 90-е годы была очень популярна



компьютерная игра, своеобразный «симулятор космических полетов». Там, нажав на стрелочку и придав скорость космическому кораблю, невозможно было его остановить — он продолжал двигаться, получив импульс. Так же и на воде. Но когда ты видишь, что буюк для швартовки приближается к тебе слишком быстро, в панике начинаешь переключать газ-реверс. Здесь помогло «ноу-хау» от инструктора: после принятия решения и перед его осуществлением проговаривать все свои намерения вслух. Во-первых, это давало Алексу возможность проконтролировать и предотвратить ненужные «метания», а во-вторых, те дополнительные секунды, которые нужны для формулировки, помогают еще раз все обдумать и оценить целесообразность и правильность действий. Через десять занятий простейшие действия по управлению и маневрированию были доведены практически до автоматизма. Сложно было представить, что всего две недели назад я не умел практически ничего, а теперь мог абсолютно спокойно и самостоятельно подойти к месту стоянки у пирса, где у меня не было в запасе даже 10 сантиметров.

Здесь можно было бы рассказ и закончить: теперь у меня была своя яхта, я мог сам ей управлять и выходить в море. Но... пока была возможность перенять опыт человека, который столь успешно обучил меня базовым навыкам, мне хотелось использовать ее на полную катушку. И мы договорились при первом удобном случае совершить суточный переход по одному из тех маршрутов, что были запланированы зимой, пока наш «корабль» еще не сошел со стапеля. Маршрут составлял чуть больше 30 миль, конечным его пунктом должна была стать бухта Сан-Тропе, одно из красивейших мест Лазурного Берега Франции, где мы любили бывать с семьей.

Запланировали несколько возможных дат начала путешествия и в первую же из них — утром 14 июня — вышли из бухты Вильнев-Лубе. Стояла солнечная погода, ветер, по-

началу свежий, к полудню по прогнозу должен был затихнуть как минимум на неделю. Длинная пологая волна не более метра высотой никак не препятствовала движению с хорошей скоростью, и мы, пользуясь случаем, перешли на глиссирование. Мне доводилось ходить на парусной яхте с опытным экипажем, меня всегда завораживал момент, когда под всеми парусами, подгоняемое волной, судно набирало ход. Возникало ощущение полета, невесомости, счастья, к которым, видимо, из-за моей неопытности, примешивалось чувство страха. Казалось, сходя с волны, яхта может лечь парусами на воду, перевернуться... Когда ты в хорошую погоду глиссируешь под мотором, есть то же ощущение полета, невесомости, счастья, но страха нет. Это расковывает, доставляет удовольствие, но в то же время повышает уровень ответственности рулевого. При кажущейся безопасности ЧП на такой скорости может обернуться огромными неприятностями.

Но вернемся к нашему маршруту. Первой приметной вехой путешествия должен был стать мыс Антиб. Летя на скорости 28 узлов, мы довольно быстро его настигли. Здесь меня ждало очередное открытие новоиспеченного капитана. Вблизи мыса волна стала более высокой и крутой, что заставило нас сбросить ход и перейти в водоизмещающий режим. Спустя пять минут стало понятно, что это была крайне своевременная мера — на пути одна за одной начали попадаться рыболовные сети, вынуждающие практически лавировать между ними. С подачи Алекса было принято решение на обратном пути обходить мыс мористее. Следующий приметный отрезок маршрута — проход между Каннской бухтой и островом Сан-Мargarет. Здесь было огромное скопление всевозможных судов, большинство из которых находились на якорной стоянке, но не выставляли при этом положенного правилами черного шара. Это вносило некоторый сумбур и напряженность, иногда до последнего момента не было ясно, как именно проложить

маршрут. С каждым встретившимся препятствием я начал чувствовать себя увереннее. И несмотря на некоторую усталость, к концу перехода, зайдя на горизонте скалистую гряду у Сан-Тропе, освещаемую маяком, я начал внутренне ликовать. Финишная прямая была не за горами, мы на хорошем ходу стремительно приближались к бухте, но, как и полагается по сценарию правильно срежиссированного фильма, перед самым хэппи-эндом настал очередной кульминационный момент. Как раз когда мы находились на линии наиболее интенсивного движения судов, сработала аварийная сигнализация. Пришло время паниковать: на нас двигалась яхта около 15 метров длиной, а мы могли в любой момент остаться без хода и управления. Температура двигателя была критичной. Все дальнейшие телодвижения были предприняты под руководством Алекса, мне, каюсь, не удалось сохранить голову холодной, хотя все действия при таком происшествии должны быть просты, логичны и последовательны. Мы сбавили обороты и легли на курс в сторону бухты Сент-Максим, где находилось ближайшее место с глубинами до 25 метров, пригодное для якорной стоянки. Одновременно, чтобы обеспечить безопасность расхождения, стали подавать сигналы по рации. Когда опасность столкновения миновала, стали проверять работу систем. В первую очередь заглянули в систему охлаждения, где находится специальный инспекционный лючок. Стало понятно, что вода туда не поступает, — через прозрачную крышку виднелась пена. Дали задний ход, и практически сразу показался виновник аварийной ситуации — обычный пластиковый пакет из супермаркета намотало на «ногу»

Z-Drive и присосало к расположенному рядом водозаборнику. Убедившись, что проблема решена, двигатель работает в штатном режиме, я вернулся к штурвалу и снова лег на курс к входу в бухту Сан-Тропе. Прошло не так много времени, и мы, ошвартовавшись у пирса, сели обедать в ресторанчике на побережье.

День выдался насыщенным, пожалуй, он дал мне даже больше, чем все предыдущие тренировки: я не только получил удовольствие от собственноручного управления судном, но и столкнулся с рядом ситуаций, способных выбить новичка из колеи, почувствовать ответственность за свои действия и важность хладнокровного принятия решений. Обратное мы вернулись без каких-либо приключений, в спокойной и расслабленной атмосфере, получив море положительных эмоций. Нам даже удалось пообедать выловленной по дороге рыбой, косяки которой были отлично видны на эхолоте. Сходил на пирс я совершенно другим человеком — не новичком, пребывающим в эйфории от возможностей новой быстроходной яхты, а пусть и малоопытным, но капитаном.

С тех пор, выходя в море, я стараюсь не уподобляться водителю, лихачащему на дороге после получения прав, а учиться, помня о том, что в моих руках безопасность моей семьи и окружающих. С момента осуществления моей мечты прошло больше года. Мы уже совершили множество выходов в море и больше десятка небольших путешествий. Конечно, случались и непредвиденные ситуации, но, к нашему счастью, все они были благополучно разрешены.

