

**Отчет об учебе в Королевской Ассоциации Яхтинга Великобритании, RYA.
Школа YUKSEL, Мармарис, Турция.
09.06.2007-16.06.2007**

Маршрут Marmaris - CIFTLIK (22 miles, direct 12 miles) - COCNEK (42 miles) - FETHIE (27 miles, direct 15 miles) - GEMELER ADA, BABA ADA ISLAND (23 miles) - EKINCIK (15 miles) - MARMARIS (25 miles)

Лодка YUKSEL YII, OCEANIC 390.

День 1. 09.06.2007. Нетсель Марина, Мармарис.

В 14.00 экипаж нашей лодки, а нас было четверо, собрался в офисе компании Yuksel в Netsel марине города Мармариса. Менеджер школы барышня по имени Бурчин провела нас на лодку и сказала, что наш учитель англичанин Колин Пирсон (Colin Pearson) подойдет через 15 минут. Так и произошло.

В первый день Колин провел нам инструктаж по технике безопасности, мы осмотрели лодку, произошло распределение по каютам. Повторюсь, нас было четверо - мы с Алексеем из Петербурга и Лика с Володией - пара из Москвы. Я работаю в туризме, Алексей - врач-хирург, Лика тоже оказалась врачом, но терапевтом, а Володя в прошлом военно-морской офицер, сейчас работает в качестве юриста.

Нам досталась носовая каюта, ребятам кормовая. Вторая кормовая каюта была отдана под багажное отделение - там решили положить все наши сумки и прочие не нужные вещи. Колин сказал, что будет спать в кают-компании. Затем Колин раздал нам спасательные жилеты, каждому подобрал и подогнал по размеру. Девочкам достались красные, а мальчикам синие жилеты. Также он предложил положить их каждому в свою каюту так, чтобы можно было быстро в случае чего их достать.

Затем мы пошли покупать продукты, как предложил Колин, на три ближайших дня.

Продукты покупали в ближайшем супермаркете в марине, вполне цивильное место, все европейское и по умеренным ценам. В результате закупили две тележки продуктов на общую сумму 170 лир на четверых, что в долларах примерно составляет 120usd (1 доллар = 1.30 лир, 1 евро - 1.50 лир)

В этот же день, когда мы сидели вечером на лодке и любовались ночным турецким небом, нас навестил предыдущий русский экипаж, который ходил неделю с Джоном, вторым инструктором школы.

Ребята рассказывали страшные вещи, как они потеряли "тузика" и чуть не врезались в чужую яхту при швартовке во время ночного плавания, как Джон давал им карточки с разными вариантами расхождения яхт, идущими разными галсами и при разном ветре, и требовал ответа. Короче говоря, пугали. Однако были довольными и счастливыми, ибо сертификат day skipper все получили.

День 2.

10.06.2007. Вышли из Мармариса - пришли в Чифлик.

К 10-ти утра к нам на яхту пришел Колин и еще один англичанин по имени Кевин (Kevin). Кевин - это начинающий учитель, который будет с нами на лодке только 2 дня. Он тоже сдает экзамен Колину - он учится у него, как учить (tech to tech)☺.

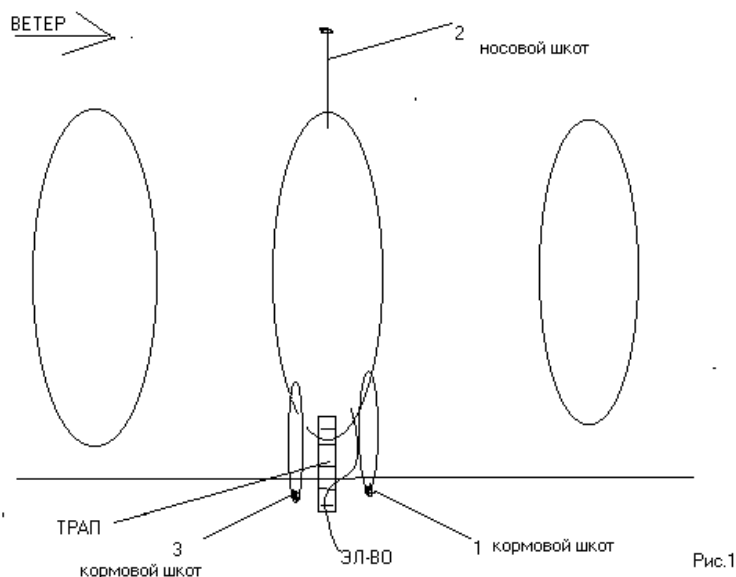
Спать он тоже решил в кают-компании. Как они там все поместятся? Или у учителей такие правила, что они все спать либо в кокпите, либо в кают-компании..

После знакомства, мы сели в кокпите, и Кевин показал нам на листке бумаги прогноз погоды на ближайшую неделю. С температурными особенностями, ветрами и осадками. Мы, конечно, повертели этот листок в руках, но никакого значения никто этому не придал. Ну, ветер и ветер. А зря. Когда уже потом, в Питере, мы в сотый раз разбирали наш поход, наши достижения и промахи, мы поняли, что в том числе, этот листок был очень важен для нас, ибо мы, как будущие шкиперы, должны были сразу же отследить изменения ветра в течение дня (а вообще-то и в течение недели), и продумать так свой маршрут, чтобы спокойно дойти до стоянки в середине дня, встать на якорь и пообедать, а затем спокойно дойти до марины, и встать на швартовку на ночь (и не забыть альтернативные стоянки).

Однако, сразу же мы этого не поняли. Может еще не вошли в ритм морских терминов и правил, а может, сказались проблемы общения, все-таки разговаривать, и главное, понимать, что от тебя хотят сразу же на иностранном языке, довольно сложно.

Затем мы все спустились в кают-компанию, и начался урок №1. Колин стал рассказывать нам, как надо готовиться к выходу на лодке, и какие действия и в какой последовательности нужно выполнять, чтобы отшвартоваться из марины. Кевин и Колин давали нам теорию, рисовали маркером на доске рисунки и рассказывали о разных вариантах отхода.

Урок №1. Подготовка к выходу.



1. Сначала надо подготовить лодку к отходу - закрыть все люки и иллюминаторы, убрать все личные и прочие вещи из кокпита и кают-компания, убрать продукты, посуду, лекарства. Закрыть и зафиксировать все шкафы, дверцы и двери.
2. Отключить электричество и убрать шнур с понтона на лодку.
3. Убрать лестницу и закрепить ее на корме.
4. Затем повернуть ключ и включить мотор (press start). Проверить вытекает ли вода сзади справа лодки, если через 2 минуты вода из трубы не вытекает – значит, не происходит охлаждение двигателя. Надо проверить систему охлаждения.
5. Проверить наличие бензина.
6. Затем - **ОПРЕДЕЛИТЬ НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА.**
7. Отвязать шкоты в зависимости от ветра. В данном случае на рис.1 показано, что если ветер дует в левый борт, то первым отвязывает правый кормовой шкот (1), затем носовой шкот (2) и последним левый кормовой шкот (3).
8. Далее выставляем штурвал строго по центру. В нашем случае на штурвале, когда он стоял строго по центру, была намотана зеленая нитка крупной полоской, чтобы даже в темноте или не глядя на штурвал, можно было пальцем определить, где середина.
9. Проверяем положение ручки управления - она должна стоять в нейтральной позиции. Если хочешь двигаться вперед - поворачиваешь ручку вперед, если назад - поворачиваешь назад.
10. Начало движения - сначала двигаемся медленно и прямо. Начинаем поворот только тогда, когда центральная мачта (mast) поравняется с носом другой яхты (или других яхт). (Налево при безветрии и под мотором идти легче, т.к. у нас правый винт).
11. Отвязав шкоты, сворачиваем их и укладываем в рундук.
12. Отвязываем кранцы и привязываем их по три штуки справа и слева на корме кранцевым узлом.
13. Перевязываем "тузика" с правого борта на корму.

После теоретических данных мы принялись за практику.

Колин распределил нас на лодке - поставил к правому и левому кормовым шкотам Лику и Влада, Алексея - к носовому шкоту, а меня - за штурвал. И мы стали пытаться отшвартоваться из марины, где густо стоят другие лодки, и места для маневра нет вообще.

В первый раз стоять за штурвалом при учителе англичанине - это очень ответственно. По крайней мере, для меня. Однако, мы вышли из нашей марины спокойно, без сложностей, медленно вылавировали в залив Мармариса на свободную воду, где Колин показал нам прямо на ходу несколько маневров.

Что будет, когда отпускаешь штурвал при включенном моторе? - Яхта медленно поворачивает налево - эффект пропеллера.

Когда поворачиваешь штурвал сначала направо до упора, а потом налево до упора - яхта движется по восьмерке - если это ровная восьмерка, значит яхта сбалансирована, и с ней все в порядке.

Чтобы остановить яхту, двигающуюся вперед под мотором, нужно ручку переключения скоростей перевести сначала в положение нейтраль, затем в положение хода назад (reverse) и затормозить.

При движении назад - нужно встать сбоку (справа) от штурвала, левой рукой держать штурвал, а правой рукой контролировать скорость. При швартовке кормой необходимо учитывать направление ветра. Идти кормой назад медленно-медленно. Особенно если на понтоне мало места - надо учитывать пропеллер-эффект и направление ветра.

Попрактиковавшись немного на открытой воде, мы пошли обратно в марину, чтобы заправиться бензином. Швартовались на заправке самостоятельно правым боком. Я была за штурвалом, ребята на шкотах.

При швартовке бортом (правым, например):

1. Все кранцы вяжем справа.
2. Сначала кидаем носовой шкот на понтон, его принимает service boy (или кто-то из нас).
3. Затем кидаем правый кормовой шкот.
4. Швартовочные узлы вяжем позже, когда лодка затормозит и остановится с помощью мотора.

Заправились. Начали отшвартовку. За штурвалом стоял Алексей. Я - на носовом шкоте, Влад - на кормовом.

При отшвартовке кормой:

1. Сначала носовой шкот ослабляем и перевязываем его на другую утку.
2. Потом кормовой конец отвязываем и даем вперед (ключ, старт, газ)
3. Отпускаем кормовой шкот и упираемся носом в берег - кранец на нос!
4. Затем даем задний ход - и яхту сносит влево.
5. Снова даем задний ход, делаем поворот направо, и выходим из марины.

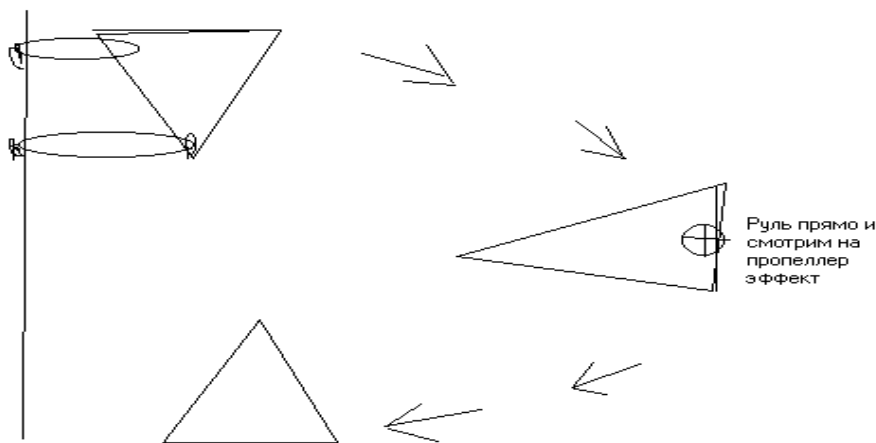


Рис.2. Отшвартовка кормой.

Затем мы снова вышли на свободную воду и Колин бросал за борт один кранец и предлагал каждому из нас стоя за штурвалом, сначала остановить яхту, затем развернуть ее, подойти к кранцу, затормозить, остановиться и багром достать кранец. Это упражнение мы закончили тогда, когда у каждого оно получилось.

Урок №2

Поворот - tacking

Поворот из А в В - оверштаг
рис

Поворот оверштаг - jibing turn

1. сначала поставить гик параллельно лодке, затем перекинуть стаксель и намотать шкоты.
2. затем зафиксировать грот и гик с другой стороны.

Лебедка - вокруг лебедки три мотка.

Стаксель открывать только через лебедку.

Грот - стоять или у мачты или в кокпите. Не сбоку от гика.

Get ready to turn - Приготовиться к повороту

Поворот фордевинд - "бабочка"

Рис

Для швартовки на якорь необходима глубина 10м (макс 20 м)

В наш первый день в море был сильный ветер - 22 балла, мы шли 8 узлов. Каждый из нас стоял за штурвалом, мы прошли 22 мили. Для первого дня это очень трудно - и погодные условия сложные и переход долгий.

Вечером пришли в Чифлик. Была сильная волна, мы швартовались на long line к понтону. На надувной лодке с местными швартовщиками добрались до берега. Ужинали в маленьком ресторанчике, единственном на берегу.

В бухте Чифлика есть замечательный отель, правда тоже единственный, в котором можно было бы переночевать, если бы был сильный шторм. Правда, достаточно дорогой - порядка 200 евро за двухместный номер. Но мы решили спать на лодке, ибо мы же яхтмены..:)

День 3. 11.09.2007. Вышли из Чифлика - пришли в Гочек.

Урок №3

Определение на местности

Getting a fix

Plan to travel 5 knots. - планируем идти 5 узлов в течение всего дня. Что нужно приготовить для того, чтобы день сложился удачно? ☺

Map

Start

Finish

Route

Time

Food

Fuel

Сегодня нас учил Кевин. Колин молчал. Смотрел, как у Кевина получается нас учить. Кевин говорит быстро и много. Половина не понятно. Колин - мало, медленно и только по делу. Но в целом, они оба прикольные.

Точка расчета - dead reckoning

Рис

1. через час движения определяем свое местоположение. Берем divider и измеряем расстояние, где мы должны оказаться.
2. однако, надо сделать поправку на ветер и течение!

3. getting a fix - определение на местности
 - мы можем воспользоваться GPS
 - или можем определиться по ориентирам, которые находятся на берегу или неподвижны (маяк, большие здания, и пр - то, с чем мы можем определиться на карте). Должно быть как минимум две или три неподвижные точки, которые совпадают с картой по нахождению.
4. если видимости нет и нет GPS, мы идем по компасу, каждый час определяем точку местонахождения и по карте смотрим опасные места, и меняем курс, если обнаруживаем мель или камни по движению яхты.

Рис

Урок №4. Навигация

Изучаем карту. Карта 1985 года выпуска. Сейчас 2007 год.

Отклонение Земли 5' в год.

Считаем разницу в годах начиная с 1985 года: 2007-1985=22 года

$22 \times 5' = 110'$ - поправка

$110' : 60' = 2^*$

$2^* + 2^*35' = 4^*$ (4 градуса)

T > M 4*

True > Magnetic

1 градус = 60 минут

Мы должны откорректировать курс с учетом поправки 1 минута = 1 миля.

Посчитаем время: 30 миль:5 узлов = 6 часов (30 miles:5knots=5 hours)

Прикидываем, что средняя скорость должна быть 5 узлов. Соответственно, 30 миль при 5 узлах мы пройдем за 6 часов.

Лучше идти по 0,5 часов каждый.

К 4 градусам прибавляем 0 градусов и ставим компас на 4 градуса , и это будет реальный ноль.

Проверка мотора

FUEL - Топливо

OIL - Масло

WATER - Вода

WE NEED CHECK IT. Мы должны проверить это.

1. Смотрим на поддон - течет или нет, вытираем масло.
2. Ремень - может ходить на 1 см.
3. Фильтр водяной - каждые 50 часов его надо промывать.

Рифы.

При поднятии парусов:

1. отвязываем шкоты от гика
2. открываем 1 и 2 риф справа
3. открываем 1 риф слева
4. подтягиваем гика-шкот и поднимаем грот по мачте
5. слева матрос натягивает шкот, 2-ой матрос у мачты тоже натягивает шкот, оба фиксируют шкоты на банку и на мачте
6. третий матрос забирает якорь наверх, при этом другой матрос помогает мотором двигать яхту вперед, чтобы якорь поднимался легче.
7. закрепили гика-шкот на риф 1 и на банку.

Если два судна идут перпендикулярно друг другу -

Рис.

Если диагональная линия (bearing) между данными судами сокращается одинаково, то это плохо, значит суда идут с одной скоростью и по пересекающемуся курсу.

Если линия сокращается неравномерно - то все ок.

Angle - курсовой угол

Collision - столкновение.

В этот день мы проснулись рано и искупались в холодном море, чтобы придти в себя. Затем опять немного теории, практики и мы пошли в Гочек. Шли долго, часов 7-8. Была очень большая волна. За штурвалом стояли все. Яхта кренилась, ее накрывало волной.

Устали все смертельно. В Гочек пришли вечером. Ужинали все отдельно друг от друга в ресторанчике на берегу. Симпатично и вкусно.

Марина чуть больше, чем в Чифлике. Много магазинчиков. В том числе был и Levi's. Где мы купили футболку с длинными рукавами, ибо солнце в Турции было жгучее и на воде обгорает быстро.

День 4. 12.06.2007. Вышли из Гочека - пришли в Фетие.

Урок 5. Подъем кранца с воды при моторе.

Отрабатывали этот прием.

1. сначала останавливаем яхту, переключая ручку на нейтраль, потом назад до полной остановки яхты.
2. затем смотрим на направление ветра, чтобы поставить яхту точно напротив ветра.
3. затем делаем разворот и идем на кранец, носом к ветру.
4. затем тормозим, и второй матрос берет багор и становится на середицу лодки, слева или справа по борту, и командует, когда остановиться яхте, чтобы легче было достать кранец.

Отрабатывали этот урок до тех пор, пока у каждого получилось и за штурвалом постоять и багром кранец из воды вытащить.

Veel - штурвал

Dingi - тузик

Урок 6. Прокладываем курс и Идем под парусами.

Как остановиться при бейдевинде или при любом другом курсе - если ветер слева - поверни направо и не трогай паруса! Грот при этом по центру!

1. При бейдевинде - грот по центру.
2. При галфинде - грот на 45 градусов.
3. При фордевинде - 130 градусов на табло, и грот на 60 градусов.
4. При бакштаге - это бабочка.

Отрабатывали повороты оверштаг и фордевинд - каждый опять стоял у штурвала. Затем зашли в бухту, купались, загорали. Очень симпатичное местечко. Один ресторанчик, маленький пляжик и буквально две яхточки. Была наша очередь готовить обед. Приготовили вкусно - курица в соусе из помидор была великолепна.

В этот день капитаном назначили меня.

Первым делом я проложила курс от бухты до Фетие.

По карте от бухты до Фетие нужно было пройти 12.5 миль.

$12.5 : 5 \text{ узлов} = 2.5 \text{ часов}$.

При предполагаемой скорости 5 узлов, мы должны были идти 2.5 часа.

Далее я поставила по GPS 4 точки на карте и измерила количество миль между ними и произвела вычисления времени, которое мы потратим на движение от одной точки к другой при скорости в 5 узлов:

$4.5 \text{ miles} : 5 = 1 \text{ hours}$

$5.5 \text{ miles} : 5 = 1 \text{ hours}$

$2 \text{ miles} : 5 = 30 \text{ min}$

$2 \text{ miles} : 5 = 30 \text{ min}$

Затем начертила следующую таблицу, которую заполняла каждый раз, когда мы проходили очередную точку:

Time	Course	Trip logging (узлы)	Gps posn n/e (позиция по GPS)	Comments
17.00		12.85		
17.40	100 градусов	2.85	36*40'97N 28*56'50E	Gybe
18.10	120*	5.42	36*39'722N 22*59'990E	
18.35	123*	6.1	36*38'N 29*01'E	
19.55	76*	5	36*38'833N 29*03'995E	

Движение в марине.

Последняя точка - это вход в марину.

При входе в зону активного движения судов в районе марины - двигаемся по ситуации без использования карты и GPS. Pilotage.

1. Ищем вход в марину. Если мы его не видим визуально, то ищем на GPS подробную карту марины и находим зеленый и красный буйки.
2. Ставим последнюю точку между зеленым и красным буйком и находим новые координаты по GPS.
3. Смотрим новый курс последней точки - 190 градусов, и берем этот заданный курс.
4. Медленно, под мотором идем по новому курсу и ищем вход в марину.

Мне понравилось быть капитаном. Колин помогал, мы прокладывали маршрут по GPS вместе. Когда нашли вход в марину, я швартовалась кормой. Все было неплохо. Место швартовки нам показал service map. Марина в Фетие очень большая. Много яхт. И больших и маленьких. Устали сильно. По приходу Колин напоил нас всех холодным пивом, и у меня заболело горло. Переделались и ушли из марины в город. Большой город Фетие. Поели в ресторане на берегу.

День 5. 13.06.2007. Вышли из Фетие - пришли в Гемиле.

В этот день все учились швартоваться в марине ФЕТИЕ кормой.

Капитаном была Лика. Вышли из марины, курс не прокладывали, смотрели по сторонам.

Подняли грот, затем стаксель. Колин пообещал накормить нас ужином собственного приготовления.

"A little bit Чуть чуть" и "A little bit Пусти" - это слова, которые Колин знает по-русски.

Board kiss - это синяк, полученный на корабле.

Вообще, свободного времени мало. Устаем очень. Много учимся. Колин все подробно и медленно объясняет по несколько раз.

Вечером встали на long line и якорь возле островка. Стояли в маленьком заливчике, недалеко от пляжа и небольшой марины. Все время подходили моторки с местными жителями, которые предлагали то мороженое, то фрукты, то блины. Супермаркет на воде.

Ели свиные ножки с ракушками на яхте, приготовленные Колином. Было очень вкусно. Он много рассказывал про себя. И пил ракию. Спали как дети.

День 6. 14.06.2007. Вышли из Гемиле - пришли в Baba Island.

Утром искупались в потрясающе теплой воде даже два раза. Место чудесное. Напротив маленький остров, на котором сохранились старые постройки и развалины церкви. Стоимость входа на остров 5 лир.

Отшвартовывались долго и весело. Вова прыгнул в тузик, чтобы добраться до камня на острове, за который был закреплен наш длинный швартовочный шкот. Но забыл взять весла и держаться за этот длинный шкот он тоже забыл. Пытался грести руками. Смешно. Мы кинули ему свободный шкот с лодки и подтянули обратно. Затем уже он, перебирая руками по веревке добрался до острова, отвязал лодку и мы снова вытянули его к яхте.

Вышли из Гемиле - ветра нет. Вообще. Капитаном был Леша. Шли под мотором часа три. Леша часто прокладывал курс.

Встали на якорь около маленького островка, на котором было огромное количество чаек. Они кричали и кружились над землей. Мы пообедали фаршированными перцами, которые приготовила Лика, и хотели было устроить тихий час, но не тут-то было. Лика решила искупаться в костюме Евы, и после купания, вытираясь полотенцем, уронила свои часы в воду.

Глубина - 13 метров. Минут через 10 после этого Вова нырнул за часами - ничего, еще раз - снова ничего. Но на 3 раз, отдышавшись, он нашел Ликины часы.

«Incredible» - сказал Колин.

Вообще, Колин написал книгу о том, как надо учиться яхтингу, и в следующем году она должна быть опубликована в России, на русском языке. Думаю, это будет бестселлер.

Сам Колин живет с женой в Мармарисе, в марине на лодке уже 20 лет. И все эти 20 лет обучает студентов яхтингу. А до этого он работал в генной инженерии. У него 2 детей и 6 внуков.

Счастливый человек!

Сегодня должен быть ночной переход. А урок "человек за бортом" сегодня не получился, потому что ветра так и не было.

Урок 7. Ночной переход.

Все оделись тепло, вытащили спас. жилеты и одели их на себя. Все вещи убрали.

Развернули карту и включили GPS.

1. сначала находим все маяки по курсу нашего движения (white house)
2. затем прокладываем маршрут по маякам, а не по морю, как при дневном плавании.
3. по карте проложили курс и запомнили все повороты и градусы относительно маяков.

Мы будем идти по приборам - большому компасу, который встроен в штурвал - по которому мы будем смотреть прямой курс, и по маленькому компасу, которые висит на шее, по которому мы будем смотреть обратный курс или пеленг.

Также посмотрели по карте все опасности, камни, скалы и мели, которые могут встретиться по пути.

Затем написали план перехода:

PASSAGE BABA ISLAND - EKINCIK

COURSE 1 - 255* AFTER BEING 75* OR LESS

4 MILES

COURSE 2 - 340* AFTER BEING ADA 355* OUT

9.4 MILES

TOTAL = 13.4 MILES

И Начертили таблицу, которую заполняли по ходу движения:

Time	Course	Trip logging (узлы)	Gps position (позиция по GPS)	Comments
22.00	255*		36	MOTOR
22.40	340*	4.17		
23.05	355*	8.16		
00.15		14.5		
finished				

Итак, мы вышли:

1. мы вышли по курсу 255*, пеленг 75* на маяк №1 (БАБА АДА) (пеленг - взяли мал. компас и навели его с кормы на маяк, получили от 65* до 70* - это хорошо)
2. прошли 4 мили, должны были увидеть слева маяк №2, но не увидели его. На всякий случай прошли еще милью, и повернули направо. Взяли курс 340*.
3. через некоторое время увидели маяк № 2 - два коротких, перерыв 5 сек, снова два коротких.
4. затем увидели много разных огней и маяк №3. Пошли по курсу 355* и смотрели по сторонам. Главное смотреть на огни и справа, и слева. Не путать звезды, огни от самолета, маяки и огни от яхт друг с другом.

При постановке на якорь зажигаем белый фонарь наверху мачты.

Мы шли 6-7 узлов под мотором. Ветра не было. Все время проверяли точки по карте и по GPS.

Они почти совпадали. К 00.15 пришли в Экинчик. Встали на якорь.

Вова с большим фонарем в руках искал место для швартовки. За штурвалом во время ночного перехода по очереди стояли все. Я начинала, затем Алекс, Влад и Лика заканчивала. Анкерился Влад.

День 7. 15.06.2007. Вышли из Экинчика - пришли в Мармарис.

Проснулась. Вылезла на палубу через иллюминатор в потолке и спала еще два часа прямо на носу. Под утренним солнышком. В каюте спать невозможно - душно и жарко. Проснулись все, искупались в море. Вода была холоднее, чем везде. Смешное место этот Экинчик. Вокруг много катеров и яхт. Позавтракали рисовой кашей, которую приготовила Лика. Потом мы снова лежали на носу и обсыхали.

Отшвартовались и пошли в Мармарис. Капитаном был Влад. Мы с Алексом поднимали якорь. По дороге изучали разные варианты спасения лодки и человека. Колин рассказал нам про позывные, показал ракетницы и объяснил, как ими пользоваться.

Ветра не было, сначала шли под мотором. Потом поднялся ветер баллов 12, шли 6 узлов бейдевиндом. Прошли миль 10-ть, и Колин стал нас учить маневру "человек за бортом".

Урок 8. Спасение на водах.

Наш канал - 73. Канал для вызова помощи -16.

1. сначала включить радио, затем говорить при нажатой кнопке.
MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY. IT IS YUCSEL CALLING.
MY POSITION IS.....
OUR PROBLEM IS.....FIRE... SICK...AND ETC...
OVER - говорить в конце каждого предложения, это значит, что ты ждешь ответа.
Если никто не отвечает, повторяешь еще раз.
2. другой матрос посылает ракеты. 1-я -длинная ракета, раскручиваешь, дергаешь за нитку. Встаешь спиной к ветру!!
3. если низкая облачность - выпускаешь ракеты под углом 45 градусов, в другом случае - вверх. Горение ракеты - 60 сек. Затем выпускаешь следующую.
4. если какое-то судно подходит к нам - мы должны взять большую круглую банку и положить ее в воду, сначала открыть ее и дернуть за шнур, чтобы обозначить себя.
5. в ночное время мы берем короткие ракеты и спиной к ветру, раскручиваем и дергаем за веревку. Держим в руке. Время горения этой ракеты 30 сек. Одну за другой.
6. если просто нужна какая-либо помощь, говорим по радио следующее:
PAN, PAN, PAN
THIS IS YUCSEL.
OUR ENGINE IS BROCKEN.... OR SOMENTING ELSE...
или что-то еще..бензин например кончился..
OVER - в конце каждого предложения.
если мы говорим PAN, PAN - это значит, что нам нужна помощь, но мы можем подождать.

Урок 9. Человек за бортом. (MAN OVER BOARD)

При хорошем ветре 12-14 узлов, шли бейдевиндом, и Колин стал нам объяснять упражнение "человек за бортом". Привязал к кранцу шкот и выбросил его в море.

В ситуации "человек за бортом" можно использовать 2 маневра:

1. первое, что надо сделать - это остановиться! Для этого, если идешь левым галсом, например, надо повернуть налево, выкрутить штурвал до полного направо, а затем до полного налево. Яхта остановилась. Т.е. надо встать так, чтобы ветер был в нос.

Один матрос непрерывно смотрит на упавшего в воду человека.

Затем убрать стаксель (генова). Включить мотор и сделать большой круг. Т. е делаем большой поворот вокруг упавшего человека. Подойти к нему так, чтобы ветер был нам в нос и багром вытащить кранец или кинуть человеку спасательный круг.

2. второй вариант - не убирать стаксель. Остановиться, выкрутив руль до полного налево, затем направо (если идем левым галсом). Затем включить мотор, остановиться рядом с человеком за бортом, и встать с наветренной стороны.

Рис.

Если ветер справа, то человек должен быть слева. Далее включить мотор, затем чуть чуть назад, затем чуть чуть вперед и лодку будет сносить на человека за бортом. Кинуть спас. Жилет или спас. Круг.

Каждый из нас попробовал исполнить этот маневр двумя способами, пока не получилось.

Потом мы дошли до залива Мармарис и уже увидели вход в родную гавань. Последние мили были самыми грустными. Я сидела на носу и смотрела на приближающуюся землю.

Было очень красиво. Влад швартовался. Мы с Ликой были на корме. Леша на носу.

Пришвартовались отлично. На мой взгляд.

На берегу нас встретил Кевин с женой Сарой. Мы сфотографировались около яхты на память. Затем Колин ушел в офис школы, за сертификатами. Вернулся, рассказал нам, что мы классная команда, у нас все хорошо получалось, но получить права шкипера мы пока не готовы. Мы слегка расстроились, но поняли, что Колин очень принципиальный учитель, и просто так сертификаты не раздает.

Наш параллельный экипаж, состоящий из двух молодых людей из Сибири, тоже не получил day skipper. Они прилетели сюда уже второй раз и в первый раз им выдали права competent crew. Они снова попали к Джону, и Джон выдавал им карточки с нарисованными яхтами в разных положениях на воде, и спрашивал куда и какая яхта пойдет, и кто кому дорогу уступает. Парни этого не знали. Как видимо, и еще многого другого. Поэтому снова получили competent crew. А вот экипаж, который был у Джона до нас, состоящий из русских, сертификаты day skipper получил. Хотя у них и тузик потерялся, и при ночной швартовке они чуть не вошли в другую яхту (по их же рассказам), и вообще на яхте они были второй раз в жизни - за неделю до этого отходили с Анатолием на Джананке.

Мы решили, что видимо лимит сертификатов шкиперов для русских в школе закончился, и нам просто не повезло. И еще, конечно, Кевин, который был с нами первые два дня, внес некоторую смуту. По-моему мнению, Колин и компания оценивают тебя и твой опыт в первый же день. И понимают сразу, давать тебе права шкипера или нет. Что касается нашего экипажа, если бы Кевина не было рядом, то что-то может быть осталось бы незамеченным, какие-то наши ошибки были бы пропущены, ибо смотрели бы они не в четыре глаза, а только в два.

А главное - Кевин оказался невольным свидетелем работы Колина. И тут уж Колин никак не мог опустить планку своего уровня ниже или допустить какой-нибудь промах. Как мне сказал Кевин позже, за ужином в пятницу, мы все, оказывается, в первый же день что-то сделали не так. Я, например, почувствовала ветер и парус, но не почувствовала волну, и дважды неправильно сошла с волны, когда рулила яхтой при шторме, с ветром в 22 балла и по ходу в 8 узлов.

Надо было скатиться с нее, как с горки. А я ее пропустила.

А Алекс в какой-то момент слишком крепко держался за руль, и им показалось, что он не совсем уверен в себе. И вообще, в первый же день мы все не заметили яхту, которая шла к нам пересекающимся курсом. А Колин и Кевин ее заметили.

Короче говоря, Кевин сказал, что он не смог бы отправить свою семью на яхте, если бы кто-то из нас был капитаном. Потому что это было бы не безопасно для семьи. Вот такие критерии. Колин сказал, что в яхтинге самое главное - это две вещи - это «safeting and thinking».

По итогу, чтобы у Колина получить «day skipper», надо самому свободно владеть всеми вопросами на яхте: поднимать и опускать паруса, вовремя ослаблять или подтягивать стаксель, ловить ветер, уваливаться или приводиться по ветру, предугадывать смену ветра, правильно швартоваться разными способами и сниматься с якоря, а что касается обязательных упражнений, типа "человек за бортом", или прокладывания курса по GPS, и по карте вручную, маневрирование ночью по трем точкам - то это все ерунда.

Главное - уверенность в себе, ощущение парусов и безопасность для окружающих.

П.С. Колин, мы все равно тебя любим. Ты классный. Философ, любящий море. Приезжай в Россию.

Июнь 2007. Мармарис. Турция.