

**Отчет об учебе в Королевской Ассоциации Яхтинга Великобритании, RYA.  
Школа YUKSEL, Мармарис, Турция.  
11.08.2007-17.08.2007**

**Маршрут Marmaris - CIFTLIK (12 miles) - BOZUKALE (18 miles) - DIRSEK, ORHANYA (26 miles) -  
BOZBURUN (25 miles) - SERCE, CIFTLIK (17 miles + 19miles nigth) - MARMARIS (12 miles)**

**Лодка YUKSEL YII, OCEANIC 390.**

**День 1. 11.08.2007. Нетсель Марина, Мармарис.**

В начале своего повествования, хочу отметить, что поскольку в RYA преподают англичане, то и язык общения на лодке – английский. На английском ведется и преподавание, и обозначаются все морские термины, и легкая вечерняя болтовня в ресторане тоже идет на английском. Поэтому многие термины на русском в этом тексте повторяются на английском – для удобства будущего общения.

Как обычно, собрание в офисе школы состоялось в 15.00, собрался наш экипаж - мы, двое русских из Петербурга, я и Алексей, трое молодых людей - турки из Стамбула и наш учитель - британец по имени Джон Пинг (John Ping). Мы хотели оказаться второй раз на лодке вместе с Колином, но то ли судьба так распорядилась, то ли в школе так заведено, что к одному и тому же учителю, с которым уже ходил на яхте, второй раз не попадаешь. Не знаю. Сказали, что у Колина вроде бы отпуск. На одну неделю. Жаль, конечно, было, да ладно. Джон попросил нас рассказать о себе, кто откуда, чем занимается, чего хочет добиться на яхте, и повел нас на привычную экскурсию по лодке. Досталась нам почему-то та же самая лодка, на которой мы уже ходили в июне 2007, старенькая **OCEANIC 390**. Второму экипажу, надо сказать повезло больше - лодка у них была абсолютно новая, 2007 года выпуска, Bavaria 39. Правда, инструктором у них оказался турецкий капитан, а вовсе не британский учитель. Надо сказать, что с учителем нам, конечно, повезло больше.

Джон показал, что где лежит на яхте, рассказал основные моменты техники безопасности и правила поведения на воде. Затем Джон заметил, что он сам не курит, и поэтому курение на лодке запрещено, пить алкогольные и слабоалкогольные напитки можно только после швартовки яхты в марине, и попрощался с нами до следующего утра. Правда, сначала дал задание - отдельно нам, отдельно туркам. Два слова о нашем экипаже - как я уже написала, в этот раз нас было пятеро: я работаю в туризме, Алекс - врач, хирург-онколог, а вот и наши новые друзья - все 22-летние студенты университета из Стамбула - Хакан (Hakan) учится на арт.менеджера, но собирается работать у папы, который занимается цветными металлами, Орхан (Orhan) учится на дизайнера интерьера, но также собирается работать у папы, у которого своя текстильная фабрика по производству ковров и других тканей в Стамбуле, а Сефа (Sefa) учится на юриста, и собирается быть политиком, в будущем работать в правительстве Турции, как он нам сообщил, а вовсе не у папы, у которого в том же Стамбуле большой ресторанный бизнес. Вот такие нам попались члены команды, молодые турки, золотая молодежь. Надо заметить, равнодушно отнеслись к указаниям Джона - курили на лодке, пили пиво и всячески демонстрировали свою независимость.

Джон дал им задание найти все огнетушители на лодке и подготовить к следующему утру ответ на вопрос - какие они будут предпринимать действия в случае пожара. А нас попросил сделать навигацию на завтрашний день - т.е. проложить маршрут от Мармариса до Чифлика, который мы и прокладывали этой ночью, после 3-4-х рюмок клюквенной водки Финляндия. Затем лежали в кокпите на подушках, смотрели на черное звездное небо и пели старые военные советские песни. И только уже ради этого момента можно было поехать снова в Турцию на эту же яхту.

"Мы здесь как дома на даче" - зафиксировал этот момент Алекс.

**День 2. 12.08.2007. Вышли из Мармариса - пришли в Чифлик.**

Утром пришел Джон и мы стали готовиться к выходу. Показали ему нашу навигацию, которую делали самостоятельно, без какой-либо помощи, основываясь только на знаниях, полученных в прошлой поездке. Вроде все было правильно, и Джон сказал нам «very well». Вообще, надо сказать, он редко кого-либо хвалил или одобрял. Почти никогда не говорил «ОК», скорее всего «well». Сдержанный товарищ.

### Итак, Урок 1. Навигация.

Сначала мы поставили несколько точек между Мармарисом и Чифликом, затем соединили их ломаными линиями с помощью карандаша и линейки. Затем записали координаты каждой точки, получилось примерно так:

WP001 - 36\*51'N            28\*16'06E

WP002 - 36\*48'75N        28\*15'80E

WP003 - 36\*48'N           28\*16'10E

И так далее - получилось 7 точек. Эти координаты были бы нам нужны в том случае, если бы GPS был включен, и нам нужно было бы по приборам сверять свое местонахождение.

Также мы взяли специальную толстую книгу под названием LOG BOOK, и нашли страницу, где было описание марины Мармариса.

В этой книге есть описание всех близлежащих марин данного района плавания, с указанием на особенности захода в марину, мели, подводные камни, а также информация об инфраструктуре марины, ресторанах, достопримечательностях и пр.

Нас интересовали только точки входа и выхода в нужные нам две марины и точки обхода опасных мест. Они называются USEFULL POINT. Мы нашли несколько таких точек и тоже записали их в тетрадь.

#### USEFUL POINT

MARMARIS MARINA    36\*51'.05N            28\*16'.71E

KADIRGA                36\*43'81N            28\*18'47E

CHIFTLIK ADASI        36\*42'09N            28\*14'06E

Это общепринятые для использования точки прохода в сложных местах. Если они совпали с нашими, проложенными по карте самостоятельно точками, это хорошо.

Но в любом случае, они не мешают.

Затем мы измерили циркулем расстояние между каждыми точками в милях. Берем циркуль, прикладываем одной ножкой к точке 1, второй ножкой к точке 2, и затем прикладываем его же к разметке карты справа. Одна минута равна одной миле.

Соответственно, записываем расстояние между всеми точками по порядку.

WP001 - 002 - 2,25 миль

WP002 - 003 - 0,95 миль

WP003 - 004 - 4,70 миль и т.д.

Затем суммируем и находим общее расстояние между пунктом А и пунктом В, в нашем случае - между Мармарисом и Чифликом.

Затем, предполагаем, что яхта будет идти со скоростью 5 узлов, и делим это расстояние на 5, получаем время, которое мы собираемся потратить на этот переход.

12.4 мили : 5 узлов = 2 часа 37 минут

Также рассчитываем, сколько времени нам понадобится на переход от каждой точки, к следующей точке:

WP001 - 002 - 2,25 миль : 5 = 30 мин

WP002 - 003 - 0,95 миль : 5 = 12 мин

WP003 - 004 - 4,70 миль : 5 = 1 час и т.д.

Затем, берем линейку и транспортир, прикладываем линейку к нашему отрезку пути, между точкой 1 и точкой 2, таким образом, чтобы линия на линейке со стрелочкой и словом «course», совпадали с нашим курсом по направлению движения, выставляем на карте транспортир с отметкой N (NORTH) строго на север, и смотрим предполагаемый курс движения нашей лодки от точки 1 до точки 2, в градусах. И, соответственно, записываем этот курс в тетрадь.

Например,

WP001 - 210\*Т 216\*М

WP002 - 183\*Т 179\*М

WP003 - 220\*Т 216\*М

Тут есть некий нюанс.

Наша карта была 2007 года выпуска, т.е. новая.

Информацию об этом мы нашли на кромке карты - вот она 3\*45'E2007(5').

Отклонение Земли составляет 5' в год. Сейчас также 2007 год.

2007-2007=0

0x5=0

Также, посмотрели, что погрешность по карте составляет примерно 4 градуса. Соответственно, чтобы прокладывать курс нужно был смотреть курс по карте, который будет TRUE, и курс по ручному компасу MAGNETIC, который будет отличаться от курса по карте на 4 градуса.

Например:

CHART                      COMPASS hand bearing  
004\*T (TRUE)              000\*M (MAGNETIC)

В соответствии с этой поправкой мы и записывали оба курса в тетрадь. Чтобы не запутаться.

Затем начертили в тетради таблицу реального движения нашей лодки:

Time	Course	Log (мили)	Gps posn n\е (позиция по GPS)	Comments
10.00				Pilotage, motor
10.40	216 градусов	2.25	36*40'97N 28*56'50E	Motor+main sail
11.00	179*	0.95	36*39'722N 22*59'990E	tacking

Таблица нужна, чтобы отслеживать реальный путь движения нашей яхты. Если ветер порывистый, и мы идем галсами, то легко потерять себя в пространстве и определиться потом по карте, где же ты на самом деле находишься, будет очень трудно. Лучше всего записывать время, пройденное расстояние и маневр в таблицу. Тогда всегда определиться с местонахождением будет легко, даже если для этого тебе придется вычертить весь путь галсами - ломаными линиями - на карте. Что я и сделала в один из дней, когда совершенно запуталась.

За штурвал сразу поставил меня. Решил проверить, наверное, что я умею, а что нет. Вышли из марины. Солнечный день. Легкий ветерок.

Джон учил нас всех по пути. Совсем не так, как Колин. Показал нам, как сделать быстрый поворот под мотором - сначала газ вперед, затем назад, затем снова вперед, и снова вперед, (forward-reverse, forward-reverse), штурвал при этом направо либо налево.

Затем рассказал, что если лодка стоит на якорю - на мачте должна быть черная метка в виде черного круга (black ball), а когда идешь под мотором - метка должна быть в виде перевернутого черного треугольника.

За штурвалом постояли все, пробовали тормозить, делать круг, развороты под парусом. Много раз поднимали, ставили и опускали паруса. Наши турецкие друзья были первый раз на воде под парусом, делали все не так, тормозили, но учились быстро.

Поднялся ветер. Шли бейдевиндом, быстро, 7 узлов под парусом. Меня опять начало укачивать. Пришлось снова пить таблетки под названием драмина.

Пришли в Чифлик. В Чифлике Джон дал нам 1 час для купания в море, затем в 17.00 начались теоретические уроки. Джон показал нам три узла - восьмерку, рифовый и кранцевый. Причем, его кранцевый, это вовсе не тот, что мы учили раньше. Пока все не выучили эти три узла, не успокоился. Потом пошли ужинать в ресторан. Ждали, пока все соберутся вместе и в 8 вечера сядут за стол. Эти групповые вечерние походы в ресторан Джон очень любил.

### **День 3. 13.08.2007. Вышли из Чифлика - пришли в Бозукале.**

Утром было жарко, и я из носовой каюты переместилась спать на нос. Шикарно. Ветерок. Утреннее ласковое солнышко.

Но в 10.00 по расписанию отход. (И это правило всякий раз выполнялось неукоснительно. Джона не волновало, допил ты свой кофе или дочистил ли ты зубы. В 10.00 шкоты начинали отдавать - и все.) Капитаном Джон назначил меня. И тут сломался мотор. Нажимаю на старт, а она не заводится. Через час, связавшись с инженером по телефону, Джон выяснил, что полетели батареи, сменил одну из них, мы завели мотор и вышли из Чифлика.

Выходили весело. Мы отдали концы, и правый и левый и носовой, и тут вдруг Джон подбежал ко мне, выхватил штурвал из рук, стал выруливать влево, притерся к чужой яхте, затем зажал тузика к понтону справа, потом уперся в понтон носом, начал сдавать назад, и наехал кормой на чужой носовой шкот, сказав, что чужая яхта неправильно зашвартовалась. Так с горем пополам, мы вышли. Весело начинался мой первый капитанский день.

Подняли грот. Сначала проверили топенант (topping lift). Затем натянули фал (Halyard), который поднимает грот (main sail), затем отпустили рифы 1 и 2, и подняли парус. Затем отрегулировали

каретку гика-шкота (mainsheet), чтобы подтянуть гик (boom). Потом подняли стаксель (genova). Была волна, шли галсами. Джон все время требовал проверять курс, смотреть карту. GPS не включал. И вообще пользоваться GPS не разрешал до последнего дня. Всю навигацию мы делали по карте, используя карандаш, циркуль (divider), линейку и транспортир. Постоянно смотрели в переносной компас, проверяя курс яхты. Пройденные мили проверяли по прибору в кокпите яхты. Циферблат был поделен на три части и показывал глубину (depth) под яхтой в метрах, скорость (speed) в узлах и пройденное расстояние (log) в милях.

Причем, расстояние показывает общее, которое вообще прошла лодка за все ее жизнь. Это надо учесть в расчетах. Меняются только две последние цифры - одна до запятой, другая после.

Пришли в Бозук кале днем.

Начали тренироваться швартовать яхту в открытой воде кормой к бую, как будто это понтон. Джон требовал полной остановки лодки за 2 метра до буя, причем буй должен был оказаться строго на середине кормы. Сначала швартовали лодку по ветру, затем изменили курс, и швартовались против ветра. Повторяли это упражнение много раз, пока у всех не получилось.

Затем пошли к марине, пришвартовались к понтону. Опять с проблемами. Вообще, Джон мега-проблемный человек. Все время напрягает ситуацию. Как будто специально. Не знаю, зачем.

Затем снова был перерыв на один час - мы успели покупаться и пообедать. Вход в море с пляжа каменистый. Пляж очень симпатичный, живописный, людей совсем нет. Правда, в воде, в камнях, спят морские ежи. Очень опасно напороться на них ногой. Затем обедали в маленьком ресторанчике марины. Десятилетняя дочь хозяина ресторана, красавица по имени Герен, обслуживала нас. Симпатичная маленькая турчанка, с огромными глазами, как у лани, которые она строила всем без исключения и превосходно болтала по-английски. Мы заказали местный белый йогурт с зеленью и чесноком, и маленькие домашние блинчики с сыром, похожим на наш творог. Они были свернуты тонкими, и в названии присутствовало слово, похожее на слово "сигарета".

Затем в 17.30 снова был митинг на борту и Джон показал нам еще пару узлов - Багз энд Бани, с одним шкотом вокруг себя и двумя шкотами, и узел для крепления тузика (dingi). И опять, пока все не показали, что умеют завязывать эти узлы, Джон никого не отпустил. Потом было свободное время, и я ушла загорать на нос. Фантастически лежать на носу при легком ветерке и на уходящем солнце, особенно когда под головой мягкая подушка. И из соседней яхты доносятся звуки любимой песни: "I'm English man in New York..."

Эти ощущения стоили того, чтобы перенести все непредвиденные ситуации и невзгоды, возможные на воде.

Вечером снова состоялся совместный ужин. Вместо любимых тушеных баклажан, которых к сожалению не оказалось в ресторане, мы заказали какую-то местную вкуснятину - тушеный сладкий красный перец и тоже тушеный, но довольно острый, зеленый. Как называется блюдо не помню.

На второе нам принесли только что выловленную, и приготовленную на огне, рыбу под названием дорада. Вкусно! А под конец нашего вечера, хозяин ресторана угостил нас сахарным арбузом. Вообще обедать в местных маленьких ресторанчиках – это незабываемо. Домашняя кухня у них великолепная, и шанс попробовать что-нибудь необычное очень велик. Ни в одном дорогом ресторане потом уже никогда не найдешь даже похожего блюда.

#### **День 4. 14\08\2007. Вышли из Бозук кале - остановились в Дирсеке - пришли в Орханию.**

Утром опять спала на носу. Искупалась в море, душ и завтрак. Прямо, скаутский лагерь. На ходу с утра делали навигацию. Потому что вчера вечером уже не было сил. Да и темно было. С навигацией напутали много. Леша был капитаном. Вышли из марины без особых проблем. Правда, Хакан запутался с носовым шкотом, но это ерунда. Ветра не было. Шли под мотором. Поставили грот. Все время проверяли пеленг, курс и расстояние. Если задано несколько точек, идти можно и по карте без GPS, и довольно легко. Правда была жара! И всякий раз спускаться в кают-компанию и проверять точки по карте - это было мучение.

Пришли в Дирсек. Встали на якорь. Джон показал, как это делается. Затем мы собрали и подняли на мачту два черных шара (черные метки ☺). В Дирсеке мы искупались в чудной теплой воде, перекусили на борту и взяли курс на Орханию.

Пришли в Орханию. Как обычно у нас был час свободного времени, и мы пошли в душ, т.к. вода морская в Орхании довольно грязная и купаться там не очень приятно после чистых вод открытого моря.

Затем снова был митинг, как обычно с пивом и чипсами. Пиво на жаре пить невозможно. Как они делают это? Проведя очередной урок теории, Джон пригласил нас посмотреть свою яхту, на которой он живет и которая стоит рядом. Его жена, Мегги, показала нам кухню, гостиную и

спально. Яхта довольно старая. Правда, для англичан это скорее преимущество, чем недостаток. Все сделано из натурального тика. Лодка похожа на небольшой домик на воде. Есть телевизор, микроволновая печь, плита и ноутбук. Даже цветочки в горшочках стоят на полках, и кошечка живет в кокпите.

Угостившись по традиции русской водкой на борту гостеприимной яхты Джона, мы пошли кушать в местный ресторанчик. Не вкусно. Я бы даже сказала отвратительно. Хотя музыка и панорама были чудесные. Хорошая европейская музыка 70-х.

Вечером болтали с нашими турецкими парнями о жизни. Они пили виски. Нам тоже было хорошо.

### **День 5. 15\08\2007. Вышли из Орхании - пришли в Бозбурун.**

Утром как обычно проснулись, душ, кофе, кранцы. Опять была жара, и не было ветра. Орхан наливал воду в баки для воды. Видимо, вчера парни выпили весь Джек Дэниелс, и вид у Орхана был довольно помятый. Он прятал свои глаза за большими черными очками, и когда мы спросили его, сколько он сегодня спал, он ответил, что часа полтора.

В результате он перепутал баки, и налил воду в бак для бензина. Прибежал Джон. Схватился за голову. Только сегодня утром приезжал инженер из Мармариса, и менял нам аккумуляторные батареи на судне. Т.к. мотор плохо заводился в прошлый раз. Он уже уехал обратно, и Джон был вынужден вызвать его снова, чтобы инженер слил теперь весь дизель из бака и налил свежий.

"Я налил туда немного воды" - оправдывался Орхан.

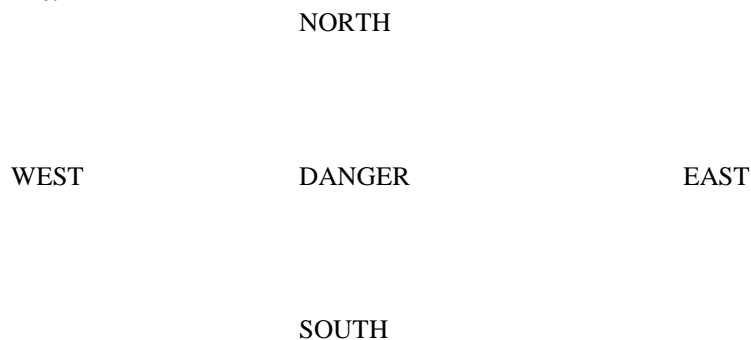
"Как много "немного"?" - угрожающе спрашивал Джон.

Потом Джон долго ругал турецкую молодежь, злился, и послал всех на берег читать учебники и учить правила. Ребята сидели в ресторане, курили и смотрели телевизор. Джон пришел и сказал, что мы вынуждены снова ждать инженера, который приедет и разберется, что с нашим дизелем и будет его менять, и все это ожидание затянется на 2-3 часа. Поэтому сейчас будет серьезный урок теории, взял в руки учебники и показал нам основные знаки на воде, какие у кого бывают огни и основные флаги.

#### Урок №2. Основные знаки на воде.

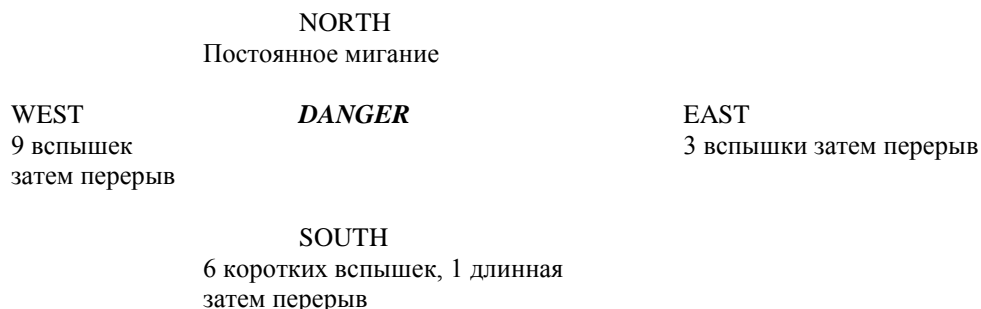
### **CARDINAL MARKS**

Рис.1



### **ОГНИ НА ВОДЕ**

Рис.2



### **BUOYAGE**

Рис.3

КРАСНЫЕ  
Слева

ЗЕЛЕННЫЕ  
справа

### DANGER MARKS

Danger with safe water all around

Рис.4 ● - черного цвета



### SAVE WATER MARKS

Shoal depth water

Рис.5 ● ● ● - красного цвета

### SPECIAL MARKS

For swimming area

Not for sailing

Рис.6 ✕ ✕ ✕ ✕ ✕ - желтого цвета

### НОЧНЫЕ ЗНАКИ НА ЯХТЕ

Рис.7

- это яхта под парусами

+ белый огонь на мачте на середине - это яхта под мотором

белый огонь на мачте наверху - яхта на якоре

### ДНЕВНЫЕ ЗНАКИ НА ЯХТЕ

Рис.8

▼ - черн. Треугольник - яхта идет под мотором и с одним парусом



▲ - рыболовное судно



● - судно с затрудненным управлением



### ФЛАГИ

Флаг А - дайвер в воде и надо обойти эту яхту

Рис.9

Флаг - нефтяной танкер

Рис.10

Флаг Чарли

Затем Джон показал нам еще три узла - шкотовый и двойной шкотовый узлы, и rolling hitch, и предупредил, что через полчаса будет экзамен по узлам - каждый из нас должен будет продемонстрировать ему все восемь выученных узлов. Этот экзамен сдали быстро.

### Урок 3. Узлы.

Итак, восемь узлов, которые надо сдать:

Восьмерка	- figure-of-eight,
Рифовый или прямой	- reef knot,
Кранцевый	- clove hitch,
Беседочный или	
Багз энд Бани,	
с одним шкотом вокруг	
себя и двумя шкотами,	- bowline,
узел для крепления тузика	- round turn and two half-hitches,
шкотовый	- single sheet bend,
двойной шкотовый	- double sheet bend,
скользящий?	- rolling hitch.

Наши мобильные телефоны были выключены за отсутствием на них денег, поэтому заняться было нечем, кроме как узлами. Мы купили телефонную карту, чтобы позвонить домой, но телефонный аппарат, как на зло, не работал. Чтобы скоротать время решили пообедать и заказали по омлету. В деньгах, нас как обычно бывает в больших турецких ресторанах, обманули, правда, на это было уже лень обращать внимание. Времени было еще много, инженеры трудились на нашей лодке, и мы пошли купаться в бассейн при небольшом симпатичном отеле. Отель уютно расположился в этой марине, прикрывая собой небольшую горку и полукругом выходя к морю. Бассейн маленький, но теплый и очень милый. Искупавшись, мы улеглись в гамаки, которые были развешаны между деревьями.

Самые милые воспоминания о гамаке у меня остались, конечно, из детства. Когда мне было лет шесть, я лежала на теплом, нагретом солнцем, ватном одеяле, у бабушки на даче, и потихонечку раскачиваясь, смотрела на деревья и небо. Запах дачи, теплого одеяла, ощущения безмятежности - вот это было счастье.

Потом, правда, я еще несколько раз качалась в гамаках, но в этот раз, на берегу Эгейского моря, во время случайно образовавшихся нескольких свободных часов, это снова было давно забытое приятное ощущение.

Пришел Джон, и оборвав этот сладкий сон на самом интересном месте, позвал нас на яхту. Мы вышли без проблем, в этот день капитаном снова назначили меня. Джон сказал, что молодежи еще рано быть капитанами, и неизвестно еще получают ли они competent crew или нет.

Ветер был не очень большой, 9-12 баллов. Мы шли галсами 4-5 узлов. Ветер то пропадал, то появлялся. Турки тянули шкоты, стояли за штурвалом. А я все время проверяла навигацию. И наконец-то, о чудо!, научилась находить местонахождение лодки независимо от постоянно изменяющегося курса, и без включенного GPS. Можно мили посчитать и свериться с LOG, можно взять пеленг (bearing) на какую-либо точку - конец острова, например, или на dangerous marks. И конечно, смотреть вокруг, оценивая местность.

Парни вконец разленились, спали на корме на кранцах и на носу. Лодка шла очень медленно. Все устали. В Бозбурун пришли поздно вечером, около 9 часов. Уже почти стемнело. Включили огни. Уже думаю, может это пойдет в зачет как ночное плавание? Но нет, ночное плавание было еще впереди.

Швартовались на якорь и кормой к понтону. Затем как обычно душ. Привычного брифинга на лодке сегодня не было. Зато был футбольный Бешикташ - Цюрих. Наши турецкие парни оказались яркими болельщиками, и вместо душа помчались искать бар или ресторан, где же можно будет посмотреть трансляцию. Бар нашли, и пригласили нас. Мы пришли. Вообще, просмотр футбольного матча по телевизору в Турции, в марине - это довольно весело. Один телевизор стоит посередине зала, на коробке, которая стоит на ящике, который соответственно стоит на холодильнике. Вокруг стоят полукругом пластиковые стулья, на которых сидят турки, все как один пьют пиво и кричат. Очень эмоциональные. Еще не забили, а уже кричат. Человек пятьдесят. Бар соответственно под открытым небом. А в это время по другой программе идет другой матч - но тоже с участием турецкой команды Фенир Бахчи - Андерлехт. Соответственно, половина публики болеет за Бешикташ, половина за Фенир Бахчи. А телевизор один. Что делать? Мудрые южане все решили по справедливости - 10 минут смотрят один матч, затем переключают программу и 10 минут смотрят другой. На последней 7-ой добавленной минуте швейцарцы забивают гол, и сравнивают счет 1:1. Наши парни загрустили.

Расстроенные они пошли вместе с нами в ресторан "Аквариум", где на 2-ом этаже сиротливо сидел и ждал нас Джон. Кушали кольца кальмара. Очень вкусно. И душевые, надо сказать, на 1-ом этаже этого ресторана очень хорошие. И даже фен есть. Очень рекомендую.

**День 6. 16\08\2008. Вышли из Бозбуруна - остановка в Серче - пришли в Чифлик (ночное плавание)**

Вышли из Бозбуруна. Джон показал нам, как швартоваться бортом (alongside). В нашем случае это был левый борт.

Урок 4. Швартовка кормой.

Если швартуемся левым бортом - перевязываем все кранцы на левый борт, один кранец - на нос. Тузик перевязываем на правый борт.

Сначала заходим на круг, затем ставим яхту носом перпендикулярно понтону, и идем вперед под мотором, пока нос встречной, зашвартованной яхты, не окажется на середине нашей лодки, на уровне нашей мачты. Затем поворачиваем штурвал направо так, чтобы между лодкой и понтоном было примерно 45\*, идем к понтону, затем сдаем назад и поворачиваем штурвал налево. Затем нейтраль. Течением нас сносит на понтон. Мы притираемся левым бортом к понтону. Пришвартовались.

Рис. 11.

Отшвартовка.

Мы должны сдать вперед, штурвал при этом резко влево до упора, упираемся носом в понтон, затем резко назад и штурвал быстро до упора вправо, так чтобы нос оторвался от берега, и повернулся от понтона направо. Затем ручку передачи вперед и поворот направо. Отошли.

Рис.12.

Мы сделали эту процедуру по 2 раза каждый, молодым туркам Джон даже не предложил попробовать. Откровенно говоря, швартовка бортом бывает редко, т.к. все владельцы марин экономят место на понтоне, и стараются больше заработать денег на парковке, и швартуют лодки скорее кормой.

Перед тем, как выйти Джон поставил на карте несколько точек между островами, и сказал проложить курс очень аккуратно, т.к. глубина возле островов будет не более 3 метров. Нашей лодке можно идти в воде глубиной не более 2 метров. Мы нарисовали навигацию из 12 точек. Вышли. Джон объяснил ребятам, как пользоваться GPS. Заставил их поставить 2 точки на GPS и посмотреть пройдет их лодка или нет. Прошла. Затем мы шли между островами, около мелководья и контролировали глубину по эхолоту. Также смотрели визуально, где вода светло зеленая - там мель, где более темная - там глубина. Затем вышли в более открытое пространство, и пошли, сами поставили следующие точки (NEXT WAIT POINT) на GPS.

Урок 5. Навигация по GPS.

Панельная доска GPS выглядит следующим образом:

Our course 217*	36*40'15N 28*02'20E	36*35'80N 27*58'40E	COURSE 218* 4.75 miles
-----------------	------------------------	------------------------	---------------------------

↑ Курс лодки сейчас      ↑ позиция, где лодка находится сейчас      ↑ позиция, где лодка должна находится (Next wait point)      ↑ курс, по которому мы должны идти к next wait point и сколько миль до нее

↑ - этой кнопкой увеличиваем или уменьшаем картинку  
↓

↑ - этой кнопкой меняем координаты N\E точки, которую ставим (next wait point)  
← →  
↓



II - этой кнопкой подтверждаем, что выбранная нами точка - это наша next wait point, и она загорается красным крестиком.

При прохождении лодкой этой точки (next wait point), прибор просигнализирует звуком пи-пи-пи.

Easy - любимое слово Джона.

Life is easy - любимая фраза Джона.

Дошли до Серче под парусом, галсами. Шли опять долго. Джон как будто мучил наших турецких друзей. Они ничего не понимали, теряли ветер, лодка ползла 2 узла при ветре 9 узлов. Когда пришли в Серче, встали на якорь. На якоре был Оран. Он долго опускал якорь. Нас должно бы было это насторожить. Но нет. Хакан взял в руки шкот и поплыл к земле, привязал шкот к большому камню. Мы искупались и перекусили перед ночным переходом. Я заметила, что в этом походе мы совершенно ничего не готовили на лодке. В прошлый раз, в июне 2007, приготовление горячих обедов занимало у нас много времени. А сейчас чай с молоком и тост с джемом были просто великолепны и достаточны.

Проложив ночную навигацию, мы стали отшвартовываться. Тут-то и началось самое интересное. Наш якорь запутался за швартовочный буй. Причем так, что мотор, поднимающий якорь, перегорел. Перегорел он, правда, в руках все того же Орана, который давил и давил на кнопку поднятия якоря, пока она не перестала работать. Мы попробовали поднять якорь вручную. Никак. Затем Джон взял большой трос, привязал его к цепи якоря и намотал трос на утку, и попытался с помощью лебедки поднять якорь. Вытащил из воды пол-метра цепи. А больше никак. Тогда Сефа взял маску и прыгнул в воду, вынырнув, сказал, что цепь крепко запуталась за веревку швартовочного буйа, и что эту веревку можно только перерезать ножом, что он и сделал. И мы вытащили якорь вручную. Правда местный servise man, который пришел к нам на своей лодке очень ругался, и сказал Джону, чтобы тот больше в его бухту не заходил. В результате мы вышли на 1 час позже. Надели спасательные жилеты и пошли на Чифлик. Под мотором и гротом.

#### Ночной переход Серче - Чифлик.

Мы проложили навигацию по карте. Написали план перехода, как обычно.

Поставили 4 точки. Посчитали расстояние в милях между каждой из них. Написали все курсы лодки. Записали точку, где нужно будет делать основной поворот и определили, какой пеленг будет на маяк №1 перед нами.

Аппарат GPS Джон включил, видимо, на всякий случай, но от нас его крышечкой закрыл.

Вышли. В темноте сначала ориентировались по длине дистанции и курсу в градусах - по приборам. Когда вышли в открытое море, должны были увидеть маяк №1 впереди себя, но его не было видно. Зато отчетливо был виден маяк №2 на греческом острове Родос. Пришлось быстро переориентироваться на карте. Взяли пеленг на него. Нашли маяк №2 на карте. Проверили пеленг и угол поворота. Так и шли, ориентируясь на маяк №2, пока достаточно отчетливо не увидели маяк №1.

В этот раз ночной переход был посложнее, чем в прошлый раз с Колином. Проходили между двумя островами довольно близко. Шли по приборам.

В Чифлик пришли поздно ночью, около 12-ти.

Швартовались левым бортом (alongside), как учили. Кинули кормовой и носовой шкоты.

Сделали.

В ресторане встретили наш второй экипаж - русские ребята рассказывали, как турецкие девченки готовят им на борту обеды, гадают на кофе, а еще и шкоты крутят. Когда на следующий день мы уходили из Чифлика в 11 утра (первый раз за все время пребывания на лодке, Джон дал нам лишний час поспать, и то после ночного перехода), наши русские коллеги только шли умываться с полотенцами в руках, и сказали, что их турецкий инструктор еще спит. Вот у кого был санаторий ☺.

#### **День 7. 17\08\2007. Вышли из Чифлика - пришли в Мармарис.**

Искупавшись, и позавтракав омлетом в ресторане, мы вышли. В этот раз мы отшвартовались довольно легко - прижались кормой к понтону, ослабили носовой шкот, и пошли вперед.

На открытой воде Джон рассказал всем про маневр Человек за бортом (Man over board - MOB).

Выбросил кранец за борт и заставил меня первой показать этот маневр. Я повторяла это упражнение 4 раза, подходу разными способами к кранцу. Все остальные также проделали это упражнение 3-4 раза.

### Урок 6. Человек за бортом (Man over board - MOB).

1. громко крикнуть - "Человек за бортом!"
2. назначить матроса, который будет смотреть (не отрываясь!) на человека в воде
3. остановить яхту - если идешь под парусами, встать носом к ветру, под мотором - ручку передачи перевести в положение назад (reverse) и затормозить.
4. затем, если идешь под парусом, включить мотор (если стаксель развернут - убрать стаксель, грот можно не убирать) и сделать большой поворот вокруг упавшего человека.
5. подойти к потерпевшему с наветренной стороны, чтобы тебя сносило на него, НО таким образом, чтобы яхта не раскачивалась из стороны в сторону, а была неподвижна. Не торопиться. Дать возможность экипажу собраться и понять, что им надо делать.
6. бросить спас круг - в нашем случае достать кранец багром из воды.

Затем Джон рассказал нам про VHS радио и прогноз погоды.

### Урок 7. Прогноз погоды.

1. Каждые два часа по VHS-радио передают прогноз погоды, как на родном языке (в нашем случае, на турецком или на греческом), так и на английском,
2. Чтобы понять, как что говорить по радио нужно взять LOG BOOK и посмотреть, какие обозначения применяются при прогнозе погоды - скорость ветра в баллах, направление ветра, видимость (visible), вероятность дождя или тумана и пр.
3. в соответствии с прогнозом погоды планировать маршрут перехода.

Ветра не было, и мы пошли медленно, под мотором в родную марину. Навигацию в этот день мы уже не делали. Джон снова объяснял ребятам, как пользоваться GPS. А мы шли и боялись, как бы в последний день у нас опять что-нибудь не сломалось. Уже просили Орхана, чтобы он ничего не трогал. А то Орхан - человек-чума, любой прибор, к которому он прикоснется, сразу же ломается. То у нас мотор заглох, то он налил воды в дизель, после чего получил кличку Орхан-дизель, то когда он поднимал якорь - сломался мотор якоря. Короче, мы назвали свою яхту - Яхта-Беда. Такого количества приключений, как в этот раз, у нас еще никогда не было.

Обычно Джон еще дает карточки, где разные лодки, под парусами и под мотором, находятся в разных ситуациях по отношению друг к другу, и нужно ответить, кто уступает кому дорогу (give way), а у кого есть преимущество (have priority), и почему. Поскольку, все эти правила расхождения судов мы выучили еще дома по русским и иностранным учебникам, мы достаточно хорошо были подготовлены к этой части экзамена. Однако, в нашем случае Джон даже не давал нам карточек, так как много раз мы попадали в ситуации, когда и на нас шла лодка под спинакером, и когда мы кого-то обгоняли, и когда нам наперерез шла турецкая гулета под мотором, и каждый раз мы сами говорили Джону, у кого из нас преимущество и почему, и кто кому должен уступить дорогу. Не делали прошлых ошибок - не спрашивали так это или нет, а сами утвердительно объясняли, как мы должны поступить в той или иной ситуации. Поэтому, видимо, Джон понял, что мы эту часть теории знаем и больше нам вопросов не задавал.

Оставив штурвал на Сефу, Джон вызвал нас с Алексом в кают-компанию, и с торжественным видом объявил нам, что мы молодцы, и он выдаст нам сертификат day skipper. Поблагодарил нас за хорошую учебу, понимание и показанные знания. Короче говоря, сказал, что остался нами доволен, и надеется на новую встречу, когда мы приедем сдавать к нему экзамены на yacht master. Мы тоже были очень рады, что наконец-то добились своего и можем теперь брать яхту в аренду самостоятельно и в любой точке Европы без капитана, ибо сами стали капитанами.

Возвращаться домой всегда приятно. Особенно в пятницу, когда все лодки возвращаются в родную марину - кто после учебного плавания, кто из чартера сдавать лодку владельцам. Если обернуться назад - увидишь, как целая флотилия - и справа, и слева, конусообразно идет за тобой, стремясь попасть в одну точку. И только мы наконец расслабились, отдали штурвал нашим турецким коллегам, и решили отдохнуть последние два часа на море - я села на нос, а Алекс прилег на корме, как вдруг мы все заметили, что какая-то чужая яхта под немецким флагом несется к нам под мотором. Догнав нас, она пересекает линию нашего движения назад, и обгоняет нашу лодку с левого борта. Мы все вскочили и очень удивленно смотрим на капитана, который управляет этой яхтой. Он же нарушает все правила!!! Как вдруг капитан за штурвалом отдает честь, улыбается, и обгоняя нас, кричит на все Эгейское море: "ЦВЕТ-ТЛАНА ПОУШКОФФА!"

Мы конечно, удивились, а потом узнали этого человека - это был Кевин, английский инструктор, который ходил с нами в первый раз в июне, вместе с Колином, и сдавал ему экзамен на учителя.

Когда пришвартовались в Нетцель-марине, и парни узнав, что Джон выдал-таки им сертификаты competent crew (скрепя сердцем, я думаю), купили шампанского, и мы сидели на лодке и отмечали окончание нашей учебы и получение прав, Кевин пришел к нам на борт, и стал болтать с нами и с ребятами. Они долго ему жаловались на Джона, но Кевин смог убедить их, что все люди разные, попросил карту, карандаш и линейку, и прямо в кокпите за 10 минут объяснил им основы навигации и как прокладывать курс по карте. Послушав Кевина, ребята решили, что в следующий раз пойдут именно к нему учиться на day skipper. И открыли по этому поводу бутылочку любимого Джонни Уокера. Когда виски подходило к концу, к нам подошел и второй экипаж с русскими ребятами - Сашей и Юрой из Москвы и тремя турецкими девушками. Они все вместе получили сертификаты competent crew и пришли к нам на лодку праздновать это событие, захватив с собой пиво и орешки. Надо понимать, что засиделись мы допоздна, разговаривая на трех языках - русском, турецком и английском - друг с другом. Было приятно поболтать, обменяться впечатлениями, вспомнить смешные случаи нашего похода - да и вообще, что может сравниться с теплой черной турецкой ночью на яхте в компании друзей и единомышленников. Закончили мы пировать далеко за полночь, собрали вещи и попрощались - Кевин засобирался к себе в марину на свою лодку, ребята поехали в аэропорт улетать в родной Стамбул, а мы пошли ночевать в отель.

Жаль, Джона не было с нами. Он ушел раньше, поехал в Орханию, к Мегги. Намучился, наверное, с молодыми турками. Принципиальный, сложный, местами очень строгий, человек. Каким и должен быть, наверное, английский учитель. Совсем не такой, как Колин. Объединяет их, по-моему, только одно - принципиальность и неподкупность.

Но мы все равно были рады познакомиться с Джоном и поучиться у него. Таким образом, мы узнали два разных подхода к обучению яхтенному спорту, две разные дороги преподавания мастерства управления парусом, но каждая из которых приводит к одному результату - достойному уровню владения этим искусством и бесконечной любви к морю, ветру и свободному полету в пространстве.

*Август 2007. Мармарис. Турция (с)*