

Большие неприятности

Виталий Елагин

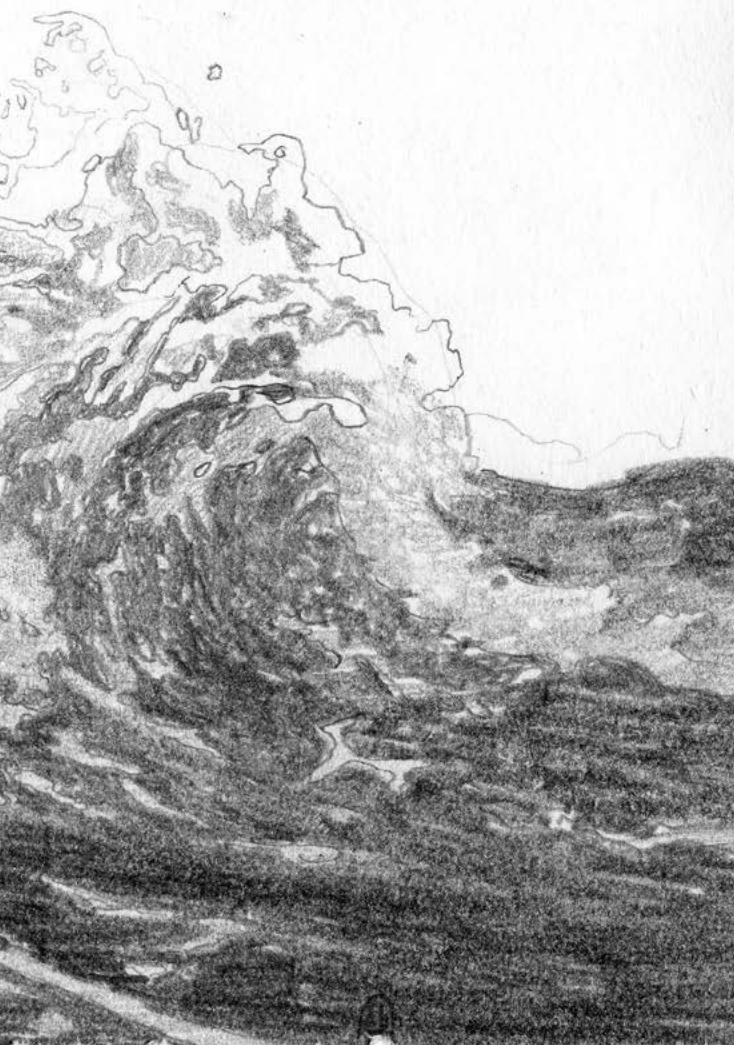
Я покинул полузатопленную, перевернутую яхту и поднялся на борт научно-исследовательского судна «Профессор Штокман». Мой «Орленок» остался дрейфовать в Черном море. Все это произошло 28 августа 2011 года в 04:34 в районе Большого Утриша. Я оказался совсем не таким опытным, каким сам себе казался. Надеюсь, мой рассказ поможет кому-то избежать серьезных ошибок.

На мой взгляд, любому событию всегда предшествуют внешние и внутренние причины. Сейчас, по прошествии определенного времени, я могу назвать их, те причины, которые привели к потере яхты. Я постараюсь соблюдать хронологию событий, а вы, дорогой читатель, сами анализируйте и решайте, что повлияло на печальный итог, а что — нет.

Внешние причины лежат на поверхности, легко поддаются логическому объяснению, к ним всегда можно най-

ти правильный алгоритм действий. Внутренние же могут быть не столь очевидны, ведь они сугубо индивидуальны, и только автор достоверно знает, как эти события связаны друг с другом.

Начну с самого начала. В 2005 году я задумал одиночное плавание по Черному морю до Турции. Для этого была подготовлена яхта класса «Микро» производства СПЭВ. На ней было много переделок: убран родной швертовый колодец, а другой, с выходом на палубу, был поставлен ближе к носу



яхты. Кроме того, на судне был установлен узкий киль, который по конструкции этого класса яхт не предусмотрен.

Осенью 2006 года я совершил на ней плавание по маршруту Сочи – Самсун – Трабзон – Сочи. И хотя во время путешествия отказал приемник GPS и была сломана оттяжка гика, 700-мильное плавание можно назвать удачным. Яхта вела себя идеально, несмотря на серьезные шквалы, под которые я попал при выходе из «Орленка» и возвращаясь на обратном пути под Туапсе.

После этого путешествия я начал подготовку к участию в одиночной гонке Azores Jester Challenge 2008 и в итоге провел две прекрасных недели наедине с океаном, дойдя на небольшой яхте (Amigo 27) до Азорских островов.

В августе 2010 года мне предложили принять участие в телепередаче об одиночных плаваниях. Это предложение стало катализатором моих неясных стремлений вновь оказаться один на один с морской стихией, и в ноябре я принял решение готовиться к очередной «одиночке». Успеха достигаешь лишь тогда, когда не отступаешь от принятых решений и следуешь им до конца. Но умение вовремя скорректировать цели также является мастерством. Трудности

в подготовке лодки привели к тому, что мне пришлось отказаться от планов плавания в Болгарию — я полагал, что каботажное плавание в Ейск будет проще.

Было много задумок и идей, но время неумолимо поджимало, и список задуманных работ пришлось сокращать. С помощью своего товарища я выполнил текущий ремонт и установил входной герметичный люк, убрав брандерцит. Он очень тревожил меня во время прежнего плавания — мог легко потеряться в случае переворачивания яхты и открыть воде доступ внутрь. Теперь я мог быть спокоен за герметичность корпуса в самых суровых условиях. Швертовый колодец был тщательно переклеен для устранения течи, которая не давала покоя во время первого плавания. На яхте появился новый комплект парусов, в том числе геннакер и штормовой стаксель. К сожалению, не удалось найти топливный бак для подвесного мотора, поэтому для плавания я выбрал подвесной мотор со встроенным бачком, а небольшой запас топлива поместил в канистру. В остальном снабжение яхты не отличалось от того, что было в 2006 году.

Вопрос страхования яхты оказался непростым. Лодка фактически принадлежала организации, и поэтому я считал, что будет правильно ее застраховать. Однако переговоры с «Росгосстрахом», ведущиеся длительное время, ни к чему не привели. В результате я ушел в море без страховки, и это было моей первой ошибкой.

Я постоянно ощущал какую-то тревогу, меня постоянно что-то отвлекало от дел. Много не успевал, но мне казалось, что так было всегда. Да, я надеялся и самозабвенно ждал часа, когда яхта коснется воды и я отправлюсь в море, где душа обретет покой. Но внутри роились непонятные предчувствия. Мое состояние было похоже на погоду: то шквалы и дожди, то солнце и спокойствие — как будто мое настроение влияло на окружающий мир.

Честно говоря, время для плавания было выбрано неудачно: конец августа – начало сентября в нашем регионе славятся штормами. В этом отношении вторая половина сентября лучше. В оправдание я решил, что лучше получить опыт штормования в родном Черном море, чем, например, в Атлантике. К тому же я надеялся, что у меня будет возможность спрятаться в укромном месте и переждать непогоду — штормовым юго-западным ветрам обычно нужно время, чтобы окрепнуть.

Само плавание началось шикарно, хотя накануне реки вышли из берегов из-за обильных осадков. Днем 25 августа я вышел в плавание по маршруту ВДЦ «Орленок» (Черное море) – Ейск (Азовское море). Яхта отлично вела себя как под одним парусом, так и под двумя. С новыми парусами лодка позволяла фиксировать руль не только на острых курсах, но и на полных. Я не форсировал события, долгое время шел под одним стакселем, втягивался в ритм плавания. Было хорошо, все получалось.

Ночью за мысом Идокопас я встретился с первым шквалом от норд-оста. Поэтому решил идти вдоль берега. Напротив Рыбацкой бухты бора стабильно стал раздувать, усилился, и под утро я встал на якорную стоянку под мысом Дооб.

Ожидая погоду, я разобрался со штормовым стакселем, привел все в порядок. Был абсолютно спокоен. Но вот ветер стих, и вечером 27 августа я продолжил плавание, хотя и была вероятность повторного шторма. Уходил в ночь, но я люблю ночь — мне комфортно в море в это время суток.

Кроме того, мне хотелось испытать штормовой стаксель. Под ним я и вышел в море, но на излишний риск идти не собирался. По большому счету, впереди было только горло Цемесской бухты (около четырех миль), а дальше при возможном усилении ветра я мог бы поджаться к берегу и стать на якорную стоянку. Курс на мыс Мысхако при норд-осте — бакштаг правого галса, и даже под голым рангоутом я смог бы дрейфовать в нужном направлении.

Я спокойно шел, изредка корректируя курс. Здесь следует сказать, что яхта «Орленок» необычная. При ее переделке были реализованы идеи известного яхтсмена Виктора Языкова по созданию лодки, способной самостоятельно держать нужный курс без авторулевого. И эти идеи себя полностью оправдали. С новыми парусами яхта вела себя идеально, требуя корректив в настройке лишь из-за моих перемещений по ней. Но это и понятно: маленькая, легкая...

Проходя 670-й район около 22 часов, я принял по радио штормовое предупреждение. На тот момент я был в наибольшем удалении от берега, и меня это несколько напугало. Взяв курс ближе к берегу, я принял решение встать на стоянку в Змеином озере, так как Цемесскую бухту уже практически проскочил.

Ветер стал меняться. Если сначала дул стабильный норд-ост со скоростью 6–8 м/с, то теперь он стал более ровным, пошли шквалы с усилением. В районе Малого Утриша я шел на расстоянии 2–4 кабельтовых от берега, чувствуя себя в безопасности.

По мере приближения к Большому Утришу ветер начал крутить, налетая с разных сторон, в том числе и с моря, волна стала беспорядочной. Неожиданно ветер стих вообще, его не было минут десять. Появилось ощущение, что меня накрыло туманом, настолько усилилось чувство тревоги и неопределенности. «Утриш, только Утриш», — билось в мозгу.

Я даже хотел завести двигатель, чтобы дойти оставшиеся две мили под мотором (и это было бы правильным решением). Но в расходном баке топлива было мало, а заправиться на волнении я не мог, поэтому решил оставить мотор на непредвиденную ситуацию или на маневры в гавани Утриша.

Вскоре ветер опять задул с суши, и стало легче. Яхта уверенно и быстро шла к Большому Утришу. Так как я был неподалеку от берега, а полуостров Большой Утриш сильно выдается в море, то я шел на него в бакштаг. Чем ближе я к нему подходил, тем сильнее становился ветер. Я был в эйфории от того, как ведет себя яхта! Штормовой стаксель идеально подходил для такой погоды. Нагрузок на рангоут, в отличие от варианта, когда я шел под одним наглухо зарифленным гротом, не было; мачта стояла как вкопанная. Яхта шла легко и превосходно слушалась руля. Я не придавал значения тому, что глиссирую на загруженной яхте под маленьким стакселем, словно на «Луче» во время гонок по сильному ветру. Это был драйв!

Раньше я бывал на Утрише во время норд-оста. Там обычно как у Христа за пазухой: какой-то свой микроклимат, рядом дует ветер, а возле полуострова — тишь да благодать. Конечно, больших иллюзий не питал, но был уверен, что сразу же за полуостровом будет тише и я без проблем зайду в Змеиное озеро.

Вижу маяк, оставляю его за кормой, но ветер, вопреки

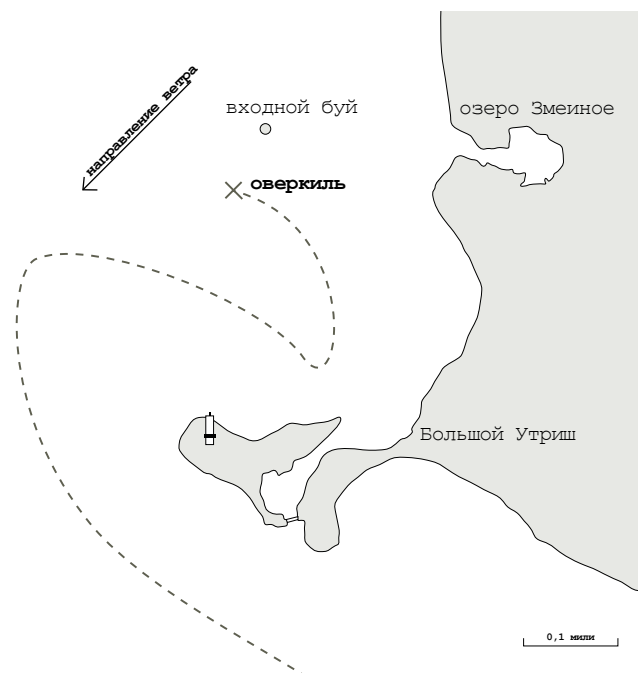
моим прогнозам, усиливается. Идти круче галфвинда не получается. Огонь входного буй манит меня, но он далеко.

Дальше — долина Сукко, щель, откуда я справедливо ожидал усиления. Хотя я вряд ли почувствовал бы разницу: ветер уже был за 22 м/с. Единственное, он мог немного изменить направление, выдуваясь из щели в стороны, и тогда, скрутив поворот чуть позже, я, возможно, на левом галсе смог бы приблизиться к берегу...

Но я скрутил поворот пораньше и убедился, что к берегу мне не пробиться. Началась череда трагических ошибок. Наверное, стоило бы выждать и не принимать поспешных решений.

Позже, раз за разом возвращаясь к событиям той ночи, я принимал другие решения на различных этапах трагедии. Но тогда, в море, мне казалось, что я делаю все правильно, и ни минуты я не сидел сложа руки.

Я видел входной буй Змеиного озера и всеми мыслями, желанием уже был с ним рядом — отсюда неправильная оценка происходящего. Казалось, ходить вдоль берега без ясной перспективы нерационально. Я видел два решения. Первое — можно было ложиться курсом на Керченский пролив. Я был под берегом и мог бы в крутой бакштаг идти спокойно под стакселем. Но за Анапой берег пологий, уходит от намеченного пути, поэтому стоило ждать резкого увеличения волнения и ветра. Можно было бы продолжить плавание под голым рангоутом или даже дрейфовать, сбросив по корме якоря. К тому же, согласно лоции, бора за Анапой не дует, а значит, можно было ожидать уменьшения силы ветра. Но существовал риск упереться в украинский берег, а это серьезная опасность, правда, берег покажется дном, и будет время для оценки обстановки... Второе решение — попробовать все-таки подойти к Утришу под двигателем. Я был еще недалеко от берега и ожидал, что мне стоит пройти совсем немного, а там волна будет меньше и я войду в Змеиное озеро. Хотя понимал, что подвесной мотор не предназначен для таких жестких условий плавания и что ветер будет разворачивать яхту лагом к волне, но решил: попытка не пытка. Не получится — всегда можно лечь в дрейф. Убрал стак-



сель, завел мотор. Лодка прыгает как бешеная, практически стоит, даже при полном газе ее разворачивает лагом. Чтобы направить ее носом против волны, нужно поворачивать и руль, и сам мотор. Приблизиться к берегу не получается...

Когда с кормы послышался хруст, я понял, что кронштейн двигателя проломил транец. Осмотреться в темноте я не мог, про фонарик я просто забыл и полной картины повреждения не видел. Казалось, все еще не так серьезно. Я продолжал попытки попасть под защиту берега, надеясь, что волна вот-вот станет меньше. Кончился бензин, мотор заглох, и яхту под голым рангоутом развернуло лагом к волне. Я заглянул внутрь: там все было перевернуто, и плескалась вода. Следующее фатальное решение я рационально объяснить не могу: помпа на яхте была чуть смещена на левый борт, и, включив ее, я развернул яхту на правый галс. Это решение не поддается логике, возможно, все дело было в том, что я оказался в подобной ситуации в первый раз. Переживания, шторм, затопление яхты — все крутилось в моей голове, не давая возможности сосредоточиться на главном. Я принял неверное решение.

Ветер все больше усиливался, полагаю, его скорость перевалила за 30 м/с. Думаю, в создавшихся условиях практически любая яхта была бы в неуправляемом дрейфе. Плавучего якоря у меня не было, да он и не планировался. Яхтсмен-одиночка Алексей Федорук рекомендовал мне дрейфовать под обычными якорями, кормой к ветру, чтобы не сломать руль. Но у меня с кормы была пробоина, поэтому я решил лечь в дрейф носом против волны, а руль просто напроосто поднять.

Началась борьба за живучесть яхты. Я составил длинную цепочку из якорных цепей, концов и якорей — более ста метров — и отдал ее с носа. Вся конструкция вытянулась горизонтально, но яхта и не думала повернуться носом против волны, возможно, этому мешала смещенная в нос рубка, которая смещала туда центр площади парусности самой лодки.

Я убрал стаксель внутрь, заправил растрепавшийся грот в чехол. Попробовал вычерпывать воду, но быстро понял, что важнее перекрыть течь и стабилизировать положение. Наверху я вдруг почувствовал замешательство: почему я положил лодку именно на левый борт!? Да, помпа слева, но там и подвесной мотор, а значит, и пробоина! Как теперь развернуть яхту!? И тут же показалось, что лодка стала острее к ветру, и я решил бросить последний якорь.

Якорь. Последняя надежда моряка. Я не стал привязывать его к уже вытравленной конструкции, а спешно принялся заводить отдельно. Яхта лежала с большим креном и, кажется, погрузилась в воду еще больше. Я работал на наветренном борту, доставая якорь и раздавая якорный конец. Бросать его с наветренного борта было сложно, и потому я сбросил его, переместившись на подветренный борт. Порыв ветра положил яхту мачтой на воду. Я успел лишь убедиться, что входной люк плотно закрыт, и оказался в воде. Вся вода внутри лодки оказалась у борта, и «Орленок» медленно перевернулся. Мачта ушла под воду, и я услышал грохот падающего на подволок аккумулятора. Теперь яхта развернулась носом против волны...

Я постарался скинуть двигатель с кронштейна. Возможно, спасая яхту, это надо было делать гораздо раньше. Не получилось, да было уже и неважно, так, жест отчаянья в

борьбе за жизнь. Вскарабкавшись на днище к киллю, я пытался поставить яхту, кажется, уже не отдавая себе отчета, что делаю.

Потом, спустя определенное время, я ясно осознал, что судьба четко отмерила свои испытания. Видимо, это был не последний урок.

Яхта не тонула, и продержаться на ней можно было долго. Думай, что делать дальше! Могу ли я подать сигнал бедствия, как и кому? Ракеты есть, но старые и внутри яхты, да и есть ли смысл тратить их, когда вокруг никого? Вряд ли тебя заметят. Что еще? Радиостанция. Она прикреплена снаружи яхты и должна после часа пребывания под водой остаться в рабочем состоянии. Ныряю. С первой попытки нахожу ее, но снять не могу. Я устал, мне не хватает воздуха. На волне бьет головой о рубку...

Лишь с десятой попытки я достал радиостанцию. Был страх потерять ее, но вот она в руке, правда, со сломанной антенной. Несмотря на это рация работала, я подал сигнал бедствия, слышали меня плохо, но сигнал приняли. После я слышал переговоры берега с научно-исследовательским судном «Профессор Штокман». Рацию выключил — неизвестно, хватит ли батарее.

Потом я периодически включал радиостанцию, но меня уже не слышали. Дисплей загорался огнями подсветки, но связи уже не было.

Когда я увидел огни судна и понял, что «Профессор Штокман» пройдет мимо, вдруг вспомнил про фонарик. Фонарик был отличный — для подводных пловцов, небольшой, удобно лежащий в руке и настолько яркий, что был подобен фаре. Вот с его помощью я и подал сигнал. Меня заметили, курс изменили. Подход был просто ювелирным. Мне повезло, что спасательную операцию осуществляло научное судно, оборудованное подруливающим устройством. Я процался с «Орленком», отстегнулся, поймал спасательный ремень и вскоре оказался на борту «Штокмана».

По субъективным оценкам я боролся за живучесть судна часа полтора, около сорока минут провел, отдыхая на днище перевернутой яхты и вылавливая рацию, и еще часа два ожидал «Профессора Штокмана».

P.S.

Большие неприятности гораздо чаще происходят в обычных условиях и гораздо реже, когда ты готовишься к серьезным испытаниям. Это общий закон, так происходит не только в море, но и на берегу при совершенно разных условиях. Если ты не готов к ним, то, когда они случаются, оказываешься гораздо в худшем положении, чем в ситуации, когда идешь на осознанный риск и готовишь себя к этому.

Пытаясь осознать произошедшее, я думал о многом, старался взглянуть со стороны и рассуждал, считать ли день спасения своим вторым днем рождения. Нет, это был только день гибели моей яхты. Но, с другой стороны, я ясно осознаю, что началась новая жизнь, в которой необходимо что-то кардинально менять, и кто знает, какой следующий урок мне уготовит судьба?

