

Рейдер

Сергей Афонин

Не пугайтесь названия: речь здесь пойдет не о стремительном военном налете или захвате чужой собственности. Я хочу поведать о своем опыте якорных стоянок, а слово «рейдер», которое в русском языке имеет несколько значений, употребил в отношении моряка, предпочитающего стоянку на якоре причалу в гавани.



В Дании якорь-гриб был убран в глубину трюма, а якорь Брюса прочно обосновался наверху, готовый к немедленной отдаче. К нему для пушей важности добавился и десятиметровый кусок толстой цепи.

Потом сплошной чередой пошли стоянки в яхтенных гаванях. Мощные течения, большие колебания воды, ненастная погода в Северном море и проливе Ла-Манш диктовали свои условия, и выбор всегда падал на надежное убежище и стоянку у причала.

В маленьких городах Северной Франции я с удовольствием знакомился с местными рейдами на осушке. Для меня это было экзотикой. Часть времени яхты, лодки и катера лежали или стояли на специальных подпорках там, где еще недавно плескалось море. Можно было прогуливаться среди них, знакомясь с устройством такой необычной для Балтики стоянки. К примеру, было интересно увидеть специальные «парковки» для тузиков на городских набережных. А, правда, как иначе во время прилива добраться до своей лодки?

Пересекая Бискай, я мечтал об отдыхе на большом рейде Ла-Коруньи, где много лет назад провел несколько замечательных дней. Но оказалось, что он практически исчез из-за разрастания марины, и снова встать на якорь мне довелось лишь неподалеку от Виго, а потом в Португалии, в Кашкайсе. Здесь уже не было замкнутых берегами границ рейда: в одну сторону открывался безбрежный океан, и гладкие валы зыби мерно поднимали и опускали стоящие на якорях яхты.

Чем дальше на юг, тем больше было яхт, что собрались в дальний путь. Я дошел до генеральных маршрутов ежегодных яхтенных миграций. Одни стремились к Канарским о-вам, другие держали курс на Америку, третьи — на Антильские о-ва, четвертые, пересекая

экватор, — к берегам Бразилии. Путь их лежал через Мадейру, Канары, о-ва Зеленого Мыса. Именно эти путешественники чаще и делали свой выбор в пользу отдыха на рейде.

Благодаря теплой и прозрачной воде юг подарил прекрасную возможность увидеть, как работает якорь. Такой контроль оказался очень полезен. Простой набор: маска с трубкой и ласты — позволял вдоволь насмотреться на ту часть процесса, что скрыта под водой. Знали бы вы, сколько раз я наблюдал чужие якоря, просто лежащие на грунте, с причудливо изгибающейся на сложном рельефе дна цепью! Часто именно она, упав в узкую расщелину скалы или запутавшись в высоких камнях, держала яхту. Такие экскурсии в подводный мир якорной стоянки очень познавательны, ведь на севере мы встаем вслепую, а здесь теория на глазах превращается в практику.

Еще одна памятная якорная стоянка ждала меня на о. Порто-Санто, в архипелаге Мадейра. Вот здесь в ожидании очереди для подъема на берег (нужно было сменить необрастающую краску) я встал надолго и полностью наслаждался особенностями такой стоянки.

Лишь только моя яхта встала на якорь, тут же рядом с ней появилось пластиковое каноэ с пожилой дамой в соломенной шляпе. «Меня зовут Доминика», — сказала она низким голосом, не выпуская весла из рук. «Очень приятно!» — ответил я.

Мы познакомились, тут же поделились своими планами, и Доминика, легкими гребками направляя каноэ, отправилась к своей яхте, стоящей неподалеку. Я пришел утром, и по рейду сновали самые разные плавсредства, переноса хозяев с борта яхты на берег и обратно. Многие по пути подходили, знакомились, и вот я уже



Вы видели, как собака выбирает себе место, чтобы лечь? Как крутится, сокращая круг поиска в определенном месте, пока не устроится с удовлетворенным вздохом, обернувшись напоследок несколько раз практически вокруг себя? Яхта, входящая на рейд, похожа на такую собаку: она может долго кружить среди яхт, выбирая удобное место, соседей, глубину и долго примериваясь, куда положить якорь. И лишь отдав его, наконец замереть среди стоящего флота, вывесив шар или включив якорный огонь — в зависимости от времени суток...

Якорь опускается в воду аккуратно (пускай словосочетание «бросить якорь» остается на совести литераторов). У маленькой яхты свои преимущества: брашпиля нет, пропускаешь цепь через руку. Она уходит отвесно, и наступает момент, когда через нее, как через некий проводник, можно узнать нечто важное. Цепь может дать почувствовать грунт, на который ложится якорь, передать ощущение мягкого касания песка или звонкий удар о камень. Ага, мягко. Песок. Прекрасно. Травишь якорный конец дальше, а дрейфующая яхта растягивает его. Потом помогаешь этому процессу, дав малый ход назад. Нос яхты поворачивается в сторону якоря, канат подрагивает. Представляешь, как якорь начинает ползти по дну. Остановились, забрал. В этот момент, что-

бы окончательно «закопать» его, даешь полный назад. Вот теперь ты уверен в том, что якорь стоит должным образом...

Рейдовые стоянки начались в моем путешествии практически сразу. Финляндия предоставила богатый выбор удобных для постановки на якорь заливов и бухт, передав затем эстафету шхерным районам Швеции. Выбор в пользу рейдовой стоянки делался чаще всего из экономии или просто из желания побыть одному. Я вставал на ночь или, в ожидании погоды, на более длительный срок, и чаще всего был одинок.

В ходу был привычный, давно опробованный на Балтике якорь-гриб с необходимым количеством мягкого якорного троса, изредка пригружаемого дополнительно. Якорь этого типа прекрасно держал в илистых грунтах, и более серьезное «железо» до поры до времени в ход не шло. Но в шхерах Карлскруны его понадобилось заменить. Обширная отмель среди островов оказалась так плотно заросшей морской травой, что якорь, набрав на себя целый ком ее, никак не мог забрать. Пришедший ему на смену якорь Брюса тоже оказался беспомощен в подводных джунглях, и в итоге я понял, что место для якорной стоянки, несмотря на привлекательные глубины, выбрано неудачно. На чистом грунте за соседним островом Брюс взял сразу и накрепко.

знал краткую историю путешествий своих соседей и ближайшие перспективы их жизни. Основная часть флота была представлена семейными парами. Французов оказалось больше, чем представителей других национальностей, и приветствие «бонжур» звучало чаще, чем «хеллоу».

Конечно, для яхты, стоящей на якоре, велика необходимость в тузике. К слову, я был удивлен конструктивным разнообразием этой флотилии: лодки надувные и складные, жесткие тузики, каноэ, новомодные SUP'ы. Последние очень популярны (видимо, удобны).

Вынужденная при такой стоянке автономия имеет свои положительные стороны. Ты не можешь кинуть переноску к ближайшей колонке с электричеством, не можешь вдоволь поплескаться на палубу пресную воду. Но зато волей-неволей проверяешь качество работы своих автономных систем: солнечных панелей, ветрогенератора, опреснителя. Все это позволяет убедиться в их работоспособности перед многодневными переходами.

Часто рейды, находящиеся неподалеку от марин, позволяют пользоваться береговыми услугами: душ, туалет, питьевая вода доступны за небольшую плату. Для тузиков яхт, стоящих на рейде, во многих гаванях оборудован специальный причал.



В любом учебнике по парусному спорту есть глава, посвященная стоянке на якоре. На сколько глубин нужно травить якорный конец, каким якорем пользоваться, как выбирать место, что учитывать при постановке на якорь... И все-таки живой рейд преподносит сюрпризы. По классике все яхты, словно по команде «все вдруг», поворачиваются носом против ветра и стоят, дружно кивая проходящим волнам. Если так, то задача проста. Каждая яхта при заходе ветра поворачивается вокруг своего якоря, и рассчитать собственную циркуляцию относительно соседей несложно. Но вот кто-то заводит кормовой якорь (такое часто случается в местах, где постоянно дуют бризы или рейд заставлен очень плотно) — и картина меняется. Судно меж двух якорей стоит практически на месте, а все остальные крутятся. Ага, значит, на это нужно обратить внимание!

Или еще одна особенность — безветрие. Тут уж все стоят, как бог на душу положит. Ну, как стоят... всех потихоньку крутит. Те, у кого якорная цепь, поворачиваются при легком дуновении вокруг нее, там, где цепь только легла на дно — легкого ветерка не хватает, чтобы вытянуть ее на всю длину. А вот яхта с мягким якорным концом будет дрейфовать, пока тот не вытянется до якоря. Изменяются радиусы циркуляций, воз-



никает опасность навала. Поэтому неудивительно, что многие стоят на тесном рейде с кранцами по бортам. Так, на всякий случай. Кстати, если на мягком якорном конце подвешивать груз, который будет касаться дна, то поведение яхты при маловетрии будет больше похоже на то, как если бы она стояла с цепью.

Стоянка на якорю требует внимания и осторожности. Стоянка на рейде особенно. Бывает, что вроде бы и надо еще чуть вытравить якорный конец, но страх перед навалом на соседа заставляет умерить свой аппетит. И тогда уж точно держи ухо востро!

Однажды ветреной ночью пришлось «мчаться» на тузике к норвежской яхте, у которой пополз якорь: ее довольно быстро несло на волнолом. Экипаж мирно спал, пока я не забарабанил по их борту. Надо ли говорить, что после этого мы стали лучшими друзьями?

На рейде не стоит забывать и о колебаниях воды. Хотя они и не особенно велики на Мадейре или Канарах, но эти два метра тоже стоит учитывать. А вот в Шербуре разница куда больше! Встав здесь на отливе, можно через шесть часов оказаться в очень неловком положении.

Еще несколько слов я хочу сказать о якорном огне. Не знаю, кто придумал зажигать его на топе мачты. Издалека этот огонь обычно теряется среди береговых огней, вблизи не дает четкого представления о местонахождении несущей его яхты и обычно совсем не освещает ее. Другое дело, если огонь выставлен на небольшой высоте над палубой, в носу яхты, или даже над кокпитом. Вот тогда лодку видно, он хоть немного подсвечивает ее контуры и дает ясное представление о том, где она находится.

Яхтенный рейд похож на привольно раскинувшуюся деревню. При долгой стоянке ты рано или поздно перезнакомишься со всеми соседями, узнаешь их характер, особенности, расписание жизни. Кто встает ни свет ни заря, кто ложится за полночь... Однажды рядом со мной стояла яхта под бельгийским флагом. Первое время я думал, что на ней никого нет. Днем палуба была пустой, и никто не показывался из рубки. Потом я заметил, что лишь только стемнеет, в густой черноте южной ночи от яхты отчаливает тузик и медленно, словно крадучись, уходит к берегу. Я был заинтригован. Может, там живет человек, не выносящий солнечного света? Недаром же на всех иллюминаторах глухие чехлы снаружи. А, может, это затворничество известного литератора, он пишет роман, а под покровом темноты, боясь быть узнанным, наведывается на берег, чтобы ку-

пить продукты и привезти воды? Познакомиться с таинственным обитателем яхты помог случай. Как-то раз на нее навалило соседний катамаран, на котором точно никого не было. Я опять не смог оставаться сторонним наблюдателем и бросился на помощь. Незнакомец, потревоженный недвусмысленными звуками несанкционированной швартовки, тоже показался наверху. Небольшого роста, бледный, в круглых академических очках, он очень подходил под легенду, придуманную мною. Когда спасательная операция благополучно завершилась, я уже знал, что моего соседа зовут Хосе и он испанец. Правда, я так и не понял причин его затворничества... Пусть остается литератором, ведь и я, пока писал эту статью, был немного на него похож... 