



Через тернии в БОДРУМ

Невероятное путешествие на Azimut 70
из Москвы в Турцию.

Текст Роман Скалозуб Фото Роман Скалозуб, Евгения Бакунова, Azimut
Yachts, IStock Photo, Corbis, Getty Images



Вверху:
Вид на ночной
Ярославль.

Внизу, слева направо:
Яхта Azimut 70.
Широкие проходы
на нос, высокий
релинг, фальшборт.

Верхний пост
управления
на флайбридже.

Собственно
флайбридж
с обеденной зоной.



Переход из Москвы в Турцию на яхте Azimut 70 мы затеяли не только с целью обеспечить лодке комфортную зимнюю стоянку на Средиземноморье, но и для того, чтобы просто посмотреть на города России, а заодно проверить, сможем ли мы без помощи агентов справиться с такой процедурой, как выход на яхте за пределы РФ. Вот, вкратце, что из этого вышло...

ВНИЗ ПО ВОЛГЕ

Как пишут в приключенческих романах, «ничто не предвещало...». Двадцать первого июня мы вышли из московского Royal Yacht Club; через сутки уже стояли в Дубне, в яхт-клубе «Фордевинд»; еще днем позже прошли Углич и 25 июня оказались в Ярославле. Да, тут есть на что посмотреть! В Ярославле, недавно отметившем 1000-летие, колоссальные деньги вложили в ремонт центра — теперь он выглядит как кусочек старой Европы: очаровательные особнячки, маленькие ресторанчики, прекрасная набережная. Поражают масштабы реконструкции Стрелки (мыс при впадении реки Которосли в Волгу — место основания города), теперь там мрамор и фонтаны — поющие и светящиеся.

В Ярославле мы провели двое суток; яхтенной стоянки как таковой там нет — глубины невелики, и судам длиной больше 20 м (у нашего Azimut 70 почти 22 м) проход затруднен. Есть, правда, пристань для пассажирских теплоходов, но прогулочным судам там швартоваться запрещено. Поэтому пришлось встать фактически на фарватере Волги — есть обозначенные в лоции якорные стоянки. Конечно, немного неудобно (до берега нужно добираться на тендере), зато — простор, красота, да и место вполне безопасное. Иногда, правда, беспокоит волна от проходящих мимо пароходов...

У нас на борту наличествуют два складных велосипеда. Они стоят на флайбридже и не занимают много места, зато дают дополнительную свободу: на стоянке, гуляя пешком, многого не увидишь, а с велосипедом можно за короткое время ознакомиться со всеми достопримечательностями, что мы и делали практически в каждом городе.

ЯХТЕННЫЕ БУДНИ

По центральной части России мы ходим на яхте не впервые, опыт наших путешествий достаточно обширен и есть с чем сравнивать. Этот маршрут был довольно простым, хотя глубины, как всегда, вызвали опасения. Если бы не впередсмотрящий эхолот, было бы совсем тяжело: иногда «просвет» под винтами

Глубины вызывали серьезные опасения: иногда просвет под винтами уменьшался до 20 см!



уменьшался до 20 см! «Ловить» такие глубины весьма сложно, но электронные карты соответствуют реальной ситуации. Разбираться в навигационной обстановке помогали в том числе и грамотно расставленные буи. Что касается заправок, то емкость нашего танка с водой 1200 л — когда на борту 3–4 человека, этого хватает на несколько дней. С топливом проблем тоже не было. Прошли времена, когда нужно было кому-то звонить, упрашивать, пытаться останавливать проходящие мимо суда или заказывать цистерны с дизелем непонятного качества. Все заправки, встреченные по пути, не вызвали нареканий и в основном имели касательство к крупным нефтяным компаниям. Вообще, в отношении инфраструктуры яхтинга в средней полосе России все уже достаточно цивилизованно.

Кроме того, Azimut 70 — очень удачно сконструированная лодка, хорошо приспособленная не только к глиссирующему, но и водоизмещающему режиму. При скорости 10 узлов запас хода у нее около 1200 км. Именно так мы и шли практически весь маршрут: река не предусматривает рекордов скорости, да нам и ни к чему было, глиссируя, жечь топливо. Во-первых, мы просто получали удовольствие, а во-вторых, впереди обязательно есть какой-нибудь шлюз, время прохождения которого может быть бесконечным. Не скажу, что стояли сутками, но от часа до трех уходило точно. Диспетчеры шлюзов, как правило, достаточно дружелюбно относятся к яхтсменам и стараются проводить яхты по мере возможности, даже иногда нарушая правила.

ЯРОСЛАВЛЬ — ВОЛГОГРАД

После Ярославля небольшие города мы прошли практически без остановок: Кострома, Плес, Кинешма, Юрьево... Типичные «перлы» Золотого кольца, где бывали многие, но, в отличие от Ярославля, они не столь ухожены. Следующим местом большой стоянки стал Нижний Новгород, куда мы пришли в последний день июня. Про город рассказывать не буду — фактически это третья столица России, которую обязательно стоит посмотреть. Гости на борту у нас все время менялись (спасибо хорошему транспортному сообщению — из Москвы в Нижний ходит «Сапсан»: 4 часа в комфортном поезде — и ты в центре города, а еще через 10 минут можно оказаться на яхте.

На всех стоянках мы обязательно отдавали дань уважения местному рынку. Пополнять запасы продуктов можно и в супермаркетах, но качество и выбор в них не отличаются изысканностью; помимо разнообразия, рынок давал понять многое об уровне жизни в том или ином населенном пункте. В Нижнем рынок отличный, особенно понравились разнообразные пироги, которые пекут тут в огромных количествах.

Васильсурск, Космодемьянск, Чебоксары, наконец, Казань... В свое время Татария была единственной республикой, которая сумела подписать с РФ отдельный договор, здорово расширивший ее права в части налогообложения. В итоге — прекрасный город, в котором активно строят шикарные мосты, приводят в порядок дороги, ведут реконструкцию церквей, мечетей, памятников. Побывать здесь надо обязательно.

На подходе к казанскому яхт-клубу «Тимерхан» мы, к счастью, успели вовремя остановиться: заход сюда узкий и опасный: глубина около 2 м, и эхолот просто надрывался. Мы с нашей осадкой 1,70 м сильно рисковали, а буй, ограничивающий вход, нет. Рекомендация — будьте предельно осторожны; подходить надо практически вдоль причальной стенки, не отклоняясь в сторону русла реки, где намыта мель. Большим судам останавливаться здесь стоит только



Наша лодка приспособлена не только к глиссирующему, но и к водоизмещающему режиму

в случае необходимости: есть электричество, можно заправиться и пополнить запасы продуктов. А вот в Тольятти известный многим центральный яхт-клуб «Чайка» очень приветливый. Там нас гостеприимно встретили, порекомендовали места для рыбалки, снабдили телефонами диспетчеров на шлюзах и даже лоцманских служб на Черном море. Самара — тоже красивый город, с прекрасной длинной набережной, приведенной в полный порядок: гранит, фонтаны, пляжи. В центре города есть яхт-клуб «Новая гавань» — комфортный, безопасный, с удобным заходом.

Саратов фактически разделен Волгой на два населенных пункта — собственно Саратов и Энгельс. В последнем, по мнению местных жителей, обитать гораздо приятнее. В самом же Саратове мало что изменилось со времен советской власти: знакомые покосившиеся деревянные домики, колдобины, отсутствие асфальта. Поэтому мы и стояли на стороне Энгельса, в старом известном яхт-клубе «Эдельвейс».

В Волгограде поразил полный хаос и удивительное пренебрежение местных судоводителей правилами

Казань — совершенно особенный город, который обязательно надо увидеть



На странице слева, сверху вниз: Гостеприимный яхт-клуб «Чайка» в Тольятти.

Стена Нижегородского Кремля.

Стоянки не везде живописны, но в целом в центральной России проблем с яхтенной инфраструктурой нет.

На странице справа, сверху вниз: Казанский Кремль и мечеть Кул Шариф.

Вид на Волгу с одной из бесчисленных колоколен Ярославля.

В районе Ростова-на-Дону.

судоходства. Катера, поднимая волну, пересекают курс других судов в непосредственной близости, создавая опасные ситуации. Движение довольно интенсивное, отмахками, кажется, никто не пользуется. Видимо, сама природа — широко разлившаяся Волга — способствует широте души и формирует соответствующее отношение к жизни и правилам. В Волгограде остановились в яхт-клубе «Альбатрос» — глубины там тоже вызывают опасения. Вообще, начиная от Саратова, любой отход от фарватера — серьезный риск для судна с большой осадкой. Это уже Большая Волга — обширные мели, множество островов, при этом никаких ограничивающих знаков вы не увидите. После Волгограда — череда шлюзов, на прохождение которых стоит резервировать не менее трех дней. Но, преодолев их, мы вышли уже на траверз Ростова-на-Дону.

НЕ ЖДАЛИ...

Ростов встретил нас неприветливо. Если в Саратове мы вспоминали СССР, то здесь окунулись в 1990-е годы, когда вместо закона бытовало право сильного. Проблемы начались прямо в яхт-клубе. Что возмутило местных жителей — надпись «Москва» на корме или велосипеды на флайбридже — неизвестно, но нас попросили... убраться, причем в грубой форме. Конечно, мы сумели постоять за себя (куда же уходить ночью?), но попытки избавиться от нас продолжались весь следующий день.

В итоге нам это надоело, и три дальнейшие ночи пришлось простоять на траверзе Ростова-на-Дону в непосредственной близости от судового хода в ожидании оформления документов на выход за пределы РФ.

По всем справочникам Ростов-на-Дону является уже фактически границей, и, как мы предварительно выяснили, здесь можно оформить документы на выход в Азовское, а затем Черное море. К вопросу мы подошли серьезно: имея определенные знания в юриспруденции, решили не пользоваться услугами агентов, а все сделать самостоятельно и строго по закону. Соответствующую заявку мы отправили начальнику порта — именно он должен собирать комиссию, в которую входят представители таможенной службы и пограничники. В ответ на e-mail и последующий звонок нам сообщили, что заявка принята к рассмотрению и нам необходимо подождать. Следующие два дня нам повторяли, что «уже вот-вот», осталось только согласование пограничников, и комиссия непременно прибудет. На третий день наше терпение лопнуло, и мы стали звонить начальнику погранотряда. В результате получили ответ, что наше ожидание бессмысленно, поскольку суда, относящиеся к ГИМС, в Ростове не оформляют и нам необходимо следовать в Новороссийск. Наше возмущение по поводу потерянных дней и вообще хамского отношения было оставлено без ответа.

Новороссийск (более 200 миль в другую сторону!) — это совсем не по пути. И так, в водоизмещающем режиме, потихоньку мы прошли Азовское море и вышли в Черное...

РОДИНА СЛЫШИТ!

Дальше начались события, корни которых уходят в то далекое прошлое, когда мы были закрытой страной, а слово иностранец — ругательным. Как судно под российским флагом мы были в полной уверенности, что спокойно можем идти в 12-мильной береговой зоне (для экономии топлива пришлось максимально срезать маршрут, проложив курс на Анапу). Но как только мы отошли мили на три от берега, нас тут же вызвали по радиации пограничники и приказали немедленно следовать к стоявшему неподалеку пограничному кораблю. Что делать? Мы послушно пришвартовались, и к нам, громыхая сапогами, спустились пограничники. Поскольку наши кремовые ковры точно не выдержали бы такого натиска, мы попросили гостей, прежде чем ворваться в салон, снять обувь, на что нам было указано, что сапоги — форма, а пограничники — при исполнении. Полтора часа писанины за обеденным столом — и вот мы уже оштрафованы на 500 рублей за нарушение правил плавания в прибрежной зоне. Оказывается, мы не должны были отклоняться от берега более чем на три мили, но на вопрос, где это написано, ответа не получили. Нам пожелали всего хорошего и предупредили: теперь мы под пристальным контролем отчизны! После этого мы уже не удивлялись, что через каждые 15 минут нас запрашивал то «Берег-1», то «Берег-2», то «Берег-25»... И так до самой Анапы.

ЗАПРЕТНЫЙ ГОРОД

Яхт-клуб «Форт Утриш» известен многим яхтсменам тем, что заход и выход судов в нем возможен только до 20.00, причем с обязательным уведомлением пограничников и записью в журнал. На вопрос, можно ли «без спросу» выйти покататься вдоль пляжа на гидроцикле, нам описали перспективы: тюремное заключение или (в случае возвращения после 20.00) — расстрел на месте за нарушение границы. Правила пришлось соблюдать, потому что в Анапе мы встали на неделю: сначала бушевал шторм, а потом мы снова собирали комиссию для «закрытия» границы. Правда, теперь, наученные горьким опытом, делали это уже с помощью местных агентов, которые взяли с нас за это всего... 17 000 руб. Собственно, почему мы это сделали в Анапе, если нас отправляли в Новороссийск?

Как выяснилось, Новороссийск — еще одна ложь, услышанная нами в Ростове. Оказывается, Анапа — точно такой же пограничный пункт, как Ростов или Азов. Анапские агенты сказали, что если бы мы и пришли в Новороссийск, то потеряли бы пару недель: там оформляется такое количество судов, что очередь надо занимать задолго. А с учетом того, что мы, по сравнению с большими танкерами, — мелкота, то работали бы с нами по остаточному принципу. Чем руководствовался тот пограничник в Ростове, отправляя нас в Новороссийск, — одному богу известно, но было ощущение, что мы враги народа, а не граждане своей собственной страны.

Итог: попытка сделать все без агентов задержала нас почти на две недели. Наш совет — экономить время, договариваться об оформлении выхода заранее и делать это в Анапе, которая не является большим грузовым портом и отличается сравнительно нормальным отношением к яхтсменам. Во всем остальном Анапа производит впечатление города из нашего советского



В Турции нас ждала полная противоположность российскому берегу: все было оформлено за полчаса



детства: такая же набережная, столовая №1, куда строем ходят отдыхающие с пляжа, даже фотографии используют тот же картонный антураж, что и десятилетия назад. Только к правилам и запретам, существовавшим в СССР, теперь добавились новые. Например, территория Большого Утриша для стоянки судов закрыта, как и известные всей стране пляжи; связано это с планами строительства «особых персональных» дач. Дачи нас как яхтсменов не особенно интересовали, но оказалось, что водное пространство вокруг Утриша тоже закрыто, и на картах уже есть обозначение запрета стоянки. Заходить в марину можно, но обходя запретные зоны за 5–6 миль. При этом ты слышишь по радиации позывные всех пограничников, получаешь кучу предупреждений и вопросов — кто, откуда, куда и зачем. И это несмотря систему AIS у нас на борту!

И вот перед нами Черное море. По всем логиям — одно из самых опасных водных пространств в мире. 200 миль перехода в Синоп (по прямой) давали основания комиссии проверить нас на соответствие требованиям безопасности. Во-первых, регистрация ГИМС не позволяла нам вообще выходить за пределы 12-мильной зоны; рация на судне у нас речная, а не морская. Единственное, что могло нас спасти, — жилеты, плот и аварийный радиобуй EPIRB. Ведь первоначально мы вовсе и не собирались идти морем!

Вверху:
Движение судов
в Босфоре и Золотом
Роге очень активное.

В центре,
слева направо:
Бодрум с его пляжами,
яхтами, магазинами
и ресторанами сегодня
позиционирует себя
как турецкий
Сен-Тропе.

Марина Дидим —
новая и пока еще
не заполненная.



AZIMUT 70

Длина	70 ф (21,62 м)
Ширина	18 ф (5,56 м)
Осадка	5 ф (1,63 м)
Водоизмещение полное	45,22 т
Запас топлива	4800 л
Запас воды	1200 л
Кают	4
Двигатели	2 x MAN V12 (1360 л.с.)
Максимальная скорость	33 узла
Круизная скорость	27 узлов

Мы планировали пройти вдоль берегов Украины и Болгарии, но пришлось идти через море

Напомню, что мы, как законопослушные люди, планировали спуститься до Стамбула вдоль берегов Украины и Болгарии. Но когда нас отправили в Новороссийск — совсем в другую сторону! — иных вариантов не оставалось: отпуск заканчивался, надо было улетать. Тем не менее нашей безопасностью никто не заинтересовался. Это на севере России у вас будут считать спасжилеты и чуть ли не линейкой мерить высоту борта, сравнивая ее с нормативом. На юге той же самой страны все это, похоже, никого не интересует.

БЕРЕГ ТУРЕЦКИЙ

Когда, наконец, мы окончательно вышли за пределы 12-мильной зоны, покинув границы России, нас обуяло невероятное чувство облегчения, омрачить которое не могли даже 180 миль неизвестности. Идти мы собирались по-прежнему со скоростью 10 узлов, а значит, захватывали и ночь. Впрочем, ни прогноз, ни лодка не подвели, и меньше чем через сутки мы уже стояли в Синопе. Там нас ждала полная

противоположность российскому берегу: тут же появился агент, говорящий по-русски, через полчаса у нас было и топливо, и транзит-лог, и все необходимые документы. Агент на своей машине свозил нас по магазинам, пожелал всего хорошего и отправил дальше.

Ну а «дальше» все было просто — северный берег Турции, красивейший Бодрумский залив. Сам Бодрум за последнее время изменился — турки позиционируют его как свой Сен-Тропе: рестораны, магазинчики, большая красивая марина. Теперь она переполнена, и «с подхода» туда уже не зайти — ставить лодки все равно некуда, поэтому диспетчеры даже не реагируют на запросы. Раньше турки встречали более гостеприимно — так до сих пор происходит в новых маринах. Но когда марина заполняется, они перестают обращать внимание на приходящие суда. Мы долго выбирали место для зимней стоянки, запрашивали разные марины побережья. В итоге остановили свой выбор на Дидиме. Марина новая, незабитая, цены привлекательные. Для справки: 7 месяцев стоянки для 70-футовой лодки обошлись в 5000 евро. За зимнюю стоянку в Москве пришлось бы отдать больше миллиона рублей. Разница заметная, поэтому лично я вижу смысл потратить ее на переход. Хотя бы для того, чтобы продлить период навигации и лучше познать любимую родину. **MBV**