



Еще одно “кольцо”

В прошлом году на парусной яхте “Мариос” (“Elan 434 Impression”), взятой в чартер в Афинах, мы снова отправились в дальний поход. Прошли вокруг Пелопоннесского п-ова, вдоль Ликийского побережья Турции, по овам Эгейского моря. Побывали на Крите и Кипре. За кормой осталось 1900 миль, причем впервые за 3 года под парусом было пройдено больше, чем под мотором.

Как обычно, наша команда состояла из моих друзей и знакомых, которые менялись в течение плавания по заранее утвержденному графику.

Для нас это была первая встреча с Грецией и Турцией, и хотя в судовой библиотеке было несколько путеводителей и лоции Хейкеля, мы все чувствовали себя первооткрывателями.

Коринфский канал, построенный в XIX в., открыл счет нашим греческим “трофеям”. В первые дни похода я еще отмечал достопримечательности на нашем пути, но потом перестал – мы каждый день оказывались в местах, окутанных легендами и мифами. Выйдя из Афин, мы поспешили к Коринфскому каналу под мотором (36 миль), опасаясь, что понадобится время на ожидание в очереди. Оказалось, спешили зря: кроме нас, желающих не было. За проход заплатили 172 евро. Мост, который опускается в море для пропуска судов, утопили для нас через 5 минут после оформления документов, и в канале мы были единственной моделью для фотографирующих с берега туристов. Через 40 минут мы уже прошли его и отметили это событие купанием.

У о.Итака мы оказались под вечер и решили встать на якорной стоянке, подальше от земной суеты маленькой столицы острова. Утром, искупавшись и разметив якорную цепь, мы подошли к набережной городка Вати. У меня были свои корыстные цели – побегать по окрестным горам. Когда я





В Пилосе. Стоожевой корабль “Ямал” и “Мариос”

вернулся, по соседству с нашей яхтой увидел катамаран “Барбос” с российским флагом. За его походами я с интересом следил в блоге его владельцев. Желая их дождаться, я решил здесь заночевать. После обеда неожиданно задул сильный навалый ветер, и от набережной пришлось отойти. С такими резкими шквалами нам уже приходилось встречаться в Хорватии, и это напомнило мне о коварном характере местных вод. Встали на рейде. Приходящие яхты тоже вставляли на якорь, ожидая улучшения погоды. Мне больше не захотелось возвращаться на прежнее место, и на встречу с командой “Барбоса” мы поехали на тузике. Думал – на часок, но засиделись, и возвращаться пришлось уже в темноте. Я узнал много интересного о предстоящем маршруте и не раз с благодарностью вспоминал экипаж катамарана.

Острова, небольшие города и гавани сменялись один за другим. По пути мы зашли в Лефкас. Еще при приемке яхты я заметил, что при подключении к береговой сети не работает бойлер. Здесь нам должны были его отремонтировать. И, надо сказать, специалисты сделали все, что могли. Зря я думал, что греки только имитируют деятельность. На о.Паксос оказалась удивительно уютная набережная, я

таких еще не видел. Мы стояли у одной из городских таверн и из уважения к гостеприимным хозяевам заказали на ужин пару пицц.

На Корфу состоялась первая смена экипажа.

Прогноз погоды предсказывал нам встречный ветер, и мы, заправившись топливом, вышли в море, понимая, что “спортивного плавания” не избежать. Идти под мотором против ветра и короткой волны – удовольствия мало, и мы поставили паруса. За четыре галса вышли из пролива, отделяющего о.Корфу от материка, и легли на курс к о.Кефалония. Потом перешли под двигателем на о.Закинф. На каж-

дом острове мы брали в прокат машину, как правило, самую маленькую и дешевую (30–40 евро в сутки). На яхту возвращались только под вечер. Смена деятельности – это наилучший отдых. Поэтому силы, накопленные в морском переходе, мы начинали энергично тратить на земле, уверенные, что, как только выйдем в море, наши “аккумуляторы” снова подзарядятся энергией моря.

По гидрометеорологическому очерку преобладающее направление ветров в этой части Средиземного моря – северо-западное. Но прошедший год, видимо, был исключением, и ветра в основном дули с юга. Когда мы шли



Маяк в крепости Ментони. Пилос

на север, нам это было на руку, и я надеялся, что через недельку ветер переменится. Не тут-то было. Кроме того, теплый воздух с юга приносил дожди и грозы.

Следующая встреча новых членов команды планировалась в Пилосе. На западном побережье Пелопоннесского п-ова и выбирать-то было не из чего. На переходе нам повезло: ветер дул так, что можно было идти остро по курсу.

В лоции трехлетней давности было написано, что вода и электричество в Пилосе подведены к причалам, но пока не работают. Не работали они и теперь. Надпись на входной стенке рекомендовала немедленно после прибытия связаться с властями. Если на Ионических о-вах никто не интересовался документами, то на материке было строго: граница Евросоюза на замке.

У набережной стоял российский сторожевой корабль “Ямал”. Приятно было видеть Андреевский и российский флаги. На наши приветственные взмахи нам тоже вежливо помахали с мостика. Вечером в небольшом городском парке у порта играл русский духовой оркестр. Оказывается, 20 октября 1827 г. здесь, в Наваринской бухте, объединенная российско-английско-французская эскадра разгромила турецкий флот. Воистину неисповедимы пути большой политики. Всего через несколько лет те же англичане и французы объединятся с турками и одержат победу в Крымской войне над Россией. Но эта Наваринская битва была важным событием греческой освободительной борьбы, и поэтому в Пилосе праздник.

Утром следующего дня мы присутствовали на параде военных моряков. Торжественная церемония с возложением венков к памятнику трех адми-

ралов затянулась. Войска и оркестры были поставлены по периметру городской площади. Подняты флаги четырех государств. Исполнены гимны. Несколько священников прочитали молитвы, и после торжественной речи были возложены венки. На праздник собралось много жителей из окрестных деревень. Я не очень люблю парады и демонстрации, но в этом небольшом греческом городке мне удалось почувствовать искреннюю благодарность простых греков к подвигам наших соотечественников много лет назад.

На о.Крит мы останавливались в двух портах: Ретимно и Агиос Николаос. Не могу сказать, что я остался в восторге от Крита. Может быть, что-бы лучше с ним познакомиться, надо пожить здесь подольше. Как всегда, мы брали машины и ездили, осматривая достопримечательности. Я заметил, что развалины исчезнувших цивилизаций не вызывают у меня каких-то особенных чувств. Разваливающиеся российские деревни, заросшие бурьяном каменные фундаменты финских хуторов на Карельском перешейке трогают сильнее. Совсем недавно здесь жили люди, а теперь следы их деятельности можно отыскать с большим трудом. Конечно, неизвестно, как исчезнет наша цивилизация, но как исчезают целые деревни на наших глазах, можно наблюдать, не отъезжая далеко от Петербурга.

Впереди был длинный переход на Кипр – 450 миль. Я благодарил богов за то, что они обещали нам попутный западный ветер. Правда, ветер обещали сильный.

Наш отход с Крита задержался. Я еще днем заметил, что порт Агиос Николаос – какое-то “аномальное” с метеорологической точки зрения место. Днем мы были на южном берегу ост-



Стоянка у острова Сими. Додеканезские острова.

рова и купались в спокойном и ласковом Ливийском море, а, вернувшись к яхте, стоявшей всего в 15 км, попали во власть сильного ветра. К вечеру он стих, и мы спокойно поужинали. Я назначил выход на 21.00, но скоро ветер опять подул с такой силой, что отходить я не решился. Улеглись спать. Лишь ночью, когда немного поутихло, мы вышли в море. Дуло так крепко, что на Кипр мы прибыли с опережением графика на один день – 30 октября уже швартовались в Ларнаке. Шли галсами в бакштаг, днем рулили сами, ночью ставили автопилот. Два раза включали двигатель для подзарядки аккумуляторов. Три раза нас настигали шквалы с ливнем. Максимальная скорость ветра достигала 33 уз. Ветер дул порывистый, но попутный. Мы шли с взятыми рифами. Яхта разгонялась до скорости в 9,5 узлов. Чего-чего, а скучать нам не приходилось. Я был рад за свою команду. Экипаж все увереннее чувствовал себя.

Сначала я хотел зайти в Лимасол, но связавшись с Мариной, получил отказ – переполнена. Меня предупреждали, что Кипр не самое удачное место для яхтинга. Мало марин и укры-



Агиос Николаос. Крит

тых бухт. Местечко для нас нашлось в Ларнаке. После швартовки полиция забрала паспорта и выдала взамен разрешения на пребывание на острове. По иммиграционной карточке можно было взять в прокат машину, но на турецкую территорию Никосии нас не пустили. Трех дней на Кипре оказалось мало, чтобы понять и полюбить этот остров. А безжалостный график плавания снова гнал нас в море.

На переходе в Турцию я отметил свой день рождения. И получил неожиданный подарок. Весь день за бортом “полировалась” блесна ярко-желтого цвета. В магазине мне ее порекомендовали как самую “тунцовую”. На закате, когда мы плелись со скоростью меньше 3 уз, леска круто начала уходить в воду. Я стал “вываживать”, но скоро почувствовал, что без перчаток могу порезать руки – на крючке





По одной из версий, на месте этих колонн с оленями стояли ноги Родосского колосса. Родос.

сидела крупная рыба. Наконец у поверхности появилась серебристая тень. Я дал пару раз хлебнуть воздуха уставшей рыbine и без подсачека вытащил ее в кокпит. Через час морозильная камера была забита пакетами с тунцовыми антрекотами. И на вечер был приготовлен праздничный ужин.

В Турции нас встретили по высшему разряду. Правда, это стоило денег, но на прохождение пограничного контроля и получение транзит-лога я не потратил и минуты. Все сделал доброжелательный агент. Время – деньги. За неделю пребывания в Турции мы убедились, что здесь любят и могут работать, но за свою работу хотят получать хорошие деньги.

В Финике опять пополнение команды. Отсюда мы хотели выйти пораньше, чтобы постоять в заливе Ючагыз, но пришлось задержаться – в топливном баке оказалась вода. Сами же ее и налили, перепутав горловины. А ведь на первых заправках мы были более внимательны. За работу по очистке бака, буксировку и еще один день стоянки пришлось заплатить 340 евро.

В залив Ючагыз мы до заката не успевали, и я решил остановиться в бухте Геккель. Снялись с якоря рано утром, по дороге завернули к островку Аширли и заплыли на тузике в небольшую живописную пещеру.

Порт Каш поразил большим количеством довольно внушительных по размерам дайверских ботов. Пока не знаю, что за достопримечательности находятся здесь под водой. Возможно, какой-нибудь затонувший корабль. В

затонувших ликийских городах ныряние запрещено.

Переход из Калкана в Мармарис был интересным. Ветер постоянно менял силу и направление. Приходилось быть очень внимательным. Как только его скорость увеличилась до 15 уз, мы взяли рифы – и вовремя: вскоре порывы достигали уже 25 уз. Кратковременным затишьям я не верил – ветер менял направление и опять задувал с прежней силой. В конце концов он стал встречным.

В Мармарисе была последняя смена экипажа. Всегда немного грустно, когда на берег сходят твои верные друзья. Жаль, что наша яхта не может вместить всех желающих. И каждый раз удивляешься тому, как люди с совершенно разными жизненными взглядами, давно определившиеся в жизни, сливаются в единую команду.

Уходили мы из Турции в самом начале Байрама, великого религиозного праздника мусульман. Один из агентов, к которому я обратился для оформления документов, с благодушной улыбкой предложил мне зайти к нему через недельку, и он сделает все за один час. За оформление всех формальностей для выхода из страны в праздники мы заплатили в 6(!) раз больше, чем пришлось бы заплатить в обычный день. Но Турция стала для меня самым большим открытием этого похода, и я хочу вернуться в эту чудесную страну.

До о.Родос дошли под двигателем. Таможня обошлась в 40 евро. Все формальности были быстро улажены. Сразу же отметили разницу в стоимо-

сти стоянки. Если в Мармарисе мы платили за день 58 евро, то здесь с нас взяли 10 евро.

На о.Кос находится одна из немногих хорошо обустроенных марин в Греции. Нас встретили и проводили до места стоянки. Да, все здесь было устроено по-европейски, но было пусто – не сезон. Кроме того, марина, видимо, позиционирует себя как пятизвездочный отель и строго предупреждает постояльцев о том, что в полдень наступают новые расчетные сутки. Мне пришлось заплатить за еще один полный день стоянки, потому что мы вышли в 14.00 (а это “лишние” 2 часа).

Планируя следующий переход, я решил обойти остров с юга. Здесь было бы больше места для маневра при западном ветре и меньше волна. Проходя вдоль высокого берега, мы заметили мелкие барашки в прибрежной полосе. В полумиле от берега скорость ветра была 6–10 уз, а под ним – до 25 уз. В прошлом году я встречал подобный эффект, когда проходил вдоль обрывистого берега пролива Бонифачо. Мы взяли рифы и, стараясь идти поближе к берегу, поддерживали хорошую скорость. Ночью начало поддувать, и на рассвете мы уже подходили к о.Тира (Санторини).

Я несколько раз пытался заплатить человеку, показавшему место, за нашу стоянку, подзабыв, что в Греции это не принято. После Коса мы везде стояли бесплатно, и к этому опять нужно было привыкать. Ведь в гостеприимной Турции за короткое двухчасовое пребывание в Калкане с нас взяли целых 10 лир (служащий подбежал к нам через 5 минут после швартовки). Да и при выходе из марины Мармариса нас догнал охранник на RİBe и потребовал показать наш контракт с мариной, отстав только после того, как я показал ему квитанцию об оплате.

На Санторини я постараюсь обязательно вернуться. Эти острова того стоят. И нужно приехать сюда именно в ноябре, когда на его живописных улочках не видно толп туристов и можно в тишине любоваться фантастическими закатами.

Остров Парос “подарил” мне самый напряженный день за все время нашего похода. Мне никак не удавалось найти приемлемое решение, как безопаснее провести ночь в порту Пароскии. Дело в том, что внутренняя



гавань была заполнена рыбацкими судами и нам пришлось ошвартоваться лагом у внешней стороны стенки порта. Когда я планировал заход на остров, прогноз предсказывал южный ветер, и этот порт показался мне хорошим укрытием. Ветер задул с юго-запада, и заходящая в бухту волна прилично раскачивала лодку. Нас со стороны моря прикрывала яхта под греческим флагом. При швартовке я подумал: раз местные тут стоят, стоим и мы.

Когда, совершая экскурсию, мы проезжали по набережным другой гавани, расположенной севернее, я пожалел, что поленился перейти сюда: моя лень и нерешительность могла обернуться некомфортной стоянкой на якоре в бухте с приличным волнением. Ночью ветер должен был усилиться. Решение пришло самым чудесным образом. Когда мы вернулись на яхту, наши соседи отходили. Я решил проследить за их действиями. Яхта перешла во внутренний порт, к причальной стенке, где швартуются паромы. Им помогал работник порта,

у которого я спросил разрешения постоять там ночью и нам. Он с пониманием отнесся к нашей проблеме, предупредив, что ветер к ночи усилится, и предложил встать на свободное место. Мы быстро перешли туда. Несколько раз подходил полицейский и интересовался, надолго ли мы здесь расположились. Я заверил его, что утром мы уже покинем это укромное местечко. Ночью я даже не просыпался. Утром обнаружилось, что даже в этом, казалось бы, тихом месте у нас перетерло шпринг.

Остров Китнос. В лоции Хейкеля упоминается горячий ключ, выпадающий в море на небольшом городском пляже. В семье греческих рыбаков, которая перебирала сети на причале, оказалась наша соотечественница. Она настоятельно рекомендовала нам искупаться. “Побывать на Китносе и не искупаться в минеральной воде – все равно, что в Риме не увидеть Папу Римского”. В Риме мы Папу не видели, но в знаменитом ключе Китноса искупались. Теперь, после двухмесячного плавания по восточному Среди-



Санторини

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kap27

Официальный представитель в России и СНГ. 36 лет успешной работы, 14-й год в России!

le boat **TUI** **Sunsail**
 Marine

**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ
 ПО РЕКАМ И КАНАЛАМ ЕВРОПЫ**
 с комфортабельными каютами, кухней и душем
 Более 2000 катеров на 50 базах в 30 регионах
ФРАНЦИЯ: Аквитания, Бургундия, Бретань
Голландия, Германия, Бельгия
Англия, Ирландия, Финляндия
оз. Лох-Несс, лагуна Венеции

**Вы управляете сами!
 Права не требуются!**

Аренда катера на Юге Франции на 3 чел. в апреле **от 33 900 р. в неделю**
ONLINE-бронирование катеров на <http://www.solpar.ru/kap27>

**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ
 ЯХТАХ И КАТАМАРАНАХ**
 Возможность аренды яхты без капитана (bareboat charter)
 Более 3000 яхт на 100 базах в 45 странах
ТУРЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ЧЕРНОГОРИЯ, КИПР
ГРЕЦИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ, ИТАЛИЯ

СЕЙШЕЛЫ, ТАЙЛАНД, КАРИБЫ, КУБА, МАЛАЙЗИЯ
ТАИТИ, АВСТРАЛИЯ, МАДАГАСКАР, МАЛЬДИВЫ

Аренда яхт в Греции

Яхта в Греции на 6 чел. (2 каюты) в апреле **от 34 900 р. в неделю**
ONLINE-бронирование яхт на <http://www.solpar.ru/kap27>

МОРСКИЕ КРУИЗЫ ПО ВСЕМУ МИРУ
(495) 926-37-75, (812) 322-96-86, 939-29-06

земноморью, мы тоже настоятельно рекомендуем зайти сюда. Из воды мы вышли отдохнувшими и, как некоторым показалось, реально помолодевшими.

Наша последняя перед Афинами швартовка – о.Эгина. Как обычно, прочитав лоцию, прикинул места возможной стоянки. Заходим. Совершенно пустая гавань. И это рядом с Афинами! Швартуясь, где хочешь! На набережной не хочу – будет шумно. Решил встать напротив. Вот, кажется, и проводник от муринга. Халява! Даю ход и тут же слышу удар пером руля о грунт...

Встали мы на свой якорь в пяти метрах левее завлекшего нас пестрого кончика. На штурманском столе лежала открытая лоция с планом порта, и как раз в том месте, где я пытался найти муринг, указаны камни.



Вот тебе и халява! Не хватало нам серьезной аварии в конце путешествия!

Надо сказать, что в этом году всякого рода ЧП случались именно на швартовках. Но нам везло. Кого было больше на борту: дураков или пьяниц? Мы так и не решили... Поблагодарили Николая Чудотворца за чудесное плавание и благополучное возвращение, ведь купленная в Бари икона с ликом покровителя моряков неизменно висит над штурманским столом в каждом нашем путешествии... ☸

