



Майская «Фарватер»-флотилия: курс – залив Гёкова!

Анонсировалась она как «учебно-познавательная» — в процессе освоения яхтинга хотелось изучить новый (даже для меня) залив Гёкова. Увидеть русалку на камне, пляж Клеопатры, виллу президента Турции, удивительно уютные (как гласила лоция) лесистые бухты... Сбор в Бодруме и — к неизведанному!

Э то была первая Флотилия, когда удалось собраться, принять и загрузить яхты до вечера субботы (и расписание полётов благоприятствовало, и самолёты не опаздывали). Естественно, отдали швартовы в тот же день — Бодрум, безусловно, интересен, но «пампасы» зовут и манят. Всего 2-3 часа ходового времени (до заката), но как же они важны — полное впечатление, что чартер на сутки длиннее! Ибо стартовый сумбур, распределение ролей при

постановке на якорь, освоение бортовой техники и треволения новичков — всё это неизбежно в первый ходовой день, длинный или короткий. Справились в субботу — и на следующий день бортовая жизнь уже наладилась, остаётся полной грудью вдыхать романтику хорошего яхтинга.

Добежать успели до Каргичик Буку (10 миль от Бодрума, N36°59,35' E27°33,90'), пары заливов, прикрытых с юга островами. Во внешнем (южном) заливе — совершенно диком — стояли



Тёплый (напоминаю — конец апреля) солнечный день, слабый ветерок, на борту — блаженно-ленивая атмосфера. По очереди стоим у штурвала и осваиваем чисто яхтенные развлечения («лежание на носу», «водный массаж пяток»). На плите закипает суп, а в кокпите происходит дискуссия: «ну чем так красива труба этой электростанции, о которой пишут все лоции и путеводители?!» Это возле Орена, на северном берегу Гёковы. И — согласен — особой прелести в этом индустриальном пейзаже нет.

Совсем другое дело — Дегирмен Буку: длинный лесистый залив с удивительно уютными бухтами. Именно

гюлеты, потому заякорились во внутреннем, с отелем на берегу (капитан «Ippoliti» Слава Языков: «Там вай-фай будет!»). Но с интернетом не сложилось, зато всю ночь на берегу тарыхтел бульдозер, нахально мешая спать. Словом, здесь если и останавливаться, то в южном заливе или у острова Орак, славного многочисленными оливковыми деревьями.

Лоция (и распечатанный в марине прогноз) предсказывали постоянные ветра с запада, потому на воскресенье запланировали переход в глубину залива — чтобы обратно (в лавировку) выбираться «мелкими перебежками». Но... отказала якорная лебёдка на нашей яхте — «фирменный» техник попросил к вечеру пришвартоваться у ресторана, чтобы он мог подъехать для ремонта. Ну и ладно, остановимся чуть ближе — в Оклуке.



здесь на камне грустит «сестричка» копенгагенской русалки. Эта бронзовая статуя — подарок известного яхтсмена-кругосветчика Садуна Боро, который каждое своё путешествие на кэче (2-мачтовая яхта) «Кисмет» (по-турецки — «Судьба») всегда заканчивал тут, в бухте Оклука. На постаменте выгравировано: «Эта русалка преодолела сотни морей в поисках увиденного ею во сне райского уголка. Она побывала на всех континентах, островах и заливах. И наконец оказалась в Гёкове». Трогательно, хотя сидящая девушка красива, хм... по-скандинавски. И залив действительно прекрасен, не



зря именно здесь построена летняя резиденция президента Турции. Кстати — весьма скромный (по меркам украинской «элиты») домик, никакого пафоса. И ни одного катера с автоматчиками, отгоняющими многочисленные здесь яхты...

Дегирмен Буку — залив «на все вкусы». Хотите ночевать под звёздами, в окружении леса и вдали от цивилизации — «ныряйте» направо, в Английскую бухту. Запланировали ужин в ресторане — налево, в Оклук (N36°55,11' E28°10,20'). Причём, стать можно и к мостикам (на выбор 2 ресторана), и в растяжку на якоре (подальше от курящих с наветра соседей). В последнем случае даже динги не понадобятся — баркас подбросит к ресторану, стоит только согласиться.

Снимаю шляпу перед хозяевами Deniz Kizi Kaptan — полвечера маялись с нашей швартовкой (их муринги «ползли» почему-то), подключили к электричеству, заправили водой, пригласили

в душ, но в итоге не взяли ни лиры, хоть в их ресторане мы так и не поужинали. Может, и зря: одесситы (экипаж Языкова) были очень довольны. А наших девушек не впечатлил выбор — удивительно, но в Гёкове сезон только в мае начинается, потому привычного изобилия «мэзе» (национальные овощные закуски) и других блюд не наблюдалось. А соседний ресторан (пешком по берегу прошлись) вообще был закрыт.

Зато майская Гёкова — почти идеальна для нелюбителей яхтенно-гулетных сутолок. В отличие от остальных заливов и бухт от Бодрума до Фетие. Редкие чартерники приветливо здороваются, швартовку (якорную стоянку) можно выбрать (а не «что осталось») и даже гамак между деревьями пустует — любуйся, покачиваясь, заходящим солнцем...

Утро понедельника началось с физзарядки: Саша Молотай показывал мастер-класс, флотилийная молодёжь честно старалась повторить. А водные



процедуры перенесли в Английскую бухту, где ночевали две наши яхты (вечером мы разделились на группы «по интересам»). Сотню лет назад под кронами здешних сосен прятались английские миноносцы (отсюда

и название), каждую ночь проводившие опустошительные рейды по занятым немцами островам. А в 70-х лес по берегам сгорел. Но уже успел вырасти новый — молодые сосны источают потрясающий запах, стоянка здесь на

удивление уютная, а вода чистая и прозрачная. Уходить не хотелось. Но ещё больше хотелось за неделю «объять необъятное», потому курс — на острова Сехир!

Большой из них — Касл айленд — и есть тот самый остров Клеопатры (N36°59,65' E28°12,36'). По преданию, заботливый Марк Антоний завёз в одну из его бухт египетский песок, чтобы царице приятнее загорать было. Истина, как обычно, скрыта во мраке веков, но несомненно одно: пляж с таким песком по всей Турции ещё поискать надо. Власть объявила остров национальным достоянием, вход на него платный (10 лир), а о запрете выноса песка я на пяти досках («Ахтунг-Ахтунг!..») прочитал.

На остров регулярно привозят туристов из окрестных отелей. Обычно они редко идут дальше пляжа, на котором занимают все шезлонги (там всё культурно: пальмочки, лежаки, пресный душ на выходе из воды...). Место,





действительно, настолько красивое, что не искупаться (берите с собой плавки!) нельзя — бывалая туристка Марина Мишина восхищалась: «Я думала, такая лазурная вода только на Мальдивах бывает!..» И даже я, равнодушный к пляжному отдыху, блаженно растянулся на шезлонге, слушая птичек и шёпот листьев на ветру.

Но остров интересен не только водными процедурами. Маркированная тропа вела нас по остаткам античного города Кедраи — это был один из карийских торговых портов, позже присоединённый к Родосскому государству. Вот фрагменты крепостных стен, там — агора и некрополь, дальше — храм Аполлона. От последнего, правда, остались лишь разбросанные по полянке каменюки (две из них в форме сердец — не античные ли «валентинки»?), но есть и вполне сохранившиеся постройки. А в театре хоть сейчас можно усадить публику и поставить какую-нибудь «Аиду». Обстановка самая романтическая: сразу за театром виднеются яхты и гюлеты, «зависшие» в прозрачной воде залива...

Короткий бойцовский (с лавировкой, кренами и частыми поворотами — тренируемся!) переход — и мы в заливе Согут (N36°56,58' E28°11,19'). Слава тут уже был, потому уверенно показывает на Sailing Club — маленькую марину с ресторанчиком. Это именно марина: длинный, хорошо оборудованный понтон, вода и электричество,

FAQ, или Толковый словарь Флотилии

Что такое чартер?

Как водитель может арендовать автомобиль, так и водномоторник может взять напрокат яхту или катер. Такую аренду и называют чартером. Разница лишь в том, что чартерное судно — не только транспорт, но и «жилой дом»: в нём есть спальные каюты, камбуз (кухня по-морскому), салон с большим обеденным столом, санузел... Представьте себе путешествие в минителе — мечта!

Обычный режим: выход утром, после плотного завтрака, переход на очередную стоянку после обеда. Осваиваем-

ся на новом месте, подкрепляемся. Затем — обход/осмотр местных примечательностей-магазинов-красот-ресторанов.

На переходах скучно не будет — это не отель. Постоянно меняется пейзаж, получаешь массу удовольствия от движения (особенно — под парусами), все охотно стоят ходовые вахты, тягают шкоты. Яхта сама по себе — уже активный отдых и совершенно необычный для новичка процесс. Для особо «ненасытных» — чисто яхтенные развлечения, к примеру, плавание за судном на шнурке или на доске-поплавке...

Как организовать чартер?

Процедура несложная, аналогичная заказу отеля: связываемся с внушающим доверие чартер-агентом, выбираем яхту из его «коллекции», вносим предоплату и ждём отпуска. Главная рекомендация — сделать это как можно раньше (опытные чартерники бронируют за полгода): тогда и выбор будет достойный, и скидку можно получить побольше.

Всё просто? И да, и нет.

Во-первых, яхтенный чартер — занятие экипажное. Вы проводите большую часть времени на весьма ограниченном

пространстве: от носа до кормы всего-то 11-15 м. И если хоть одному будет «не в кайф», это неизбежно испортит настроение остальным. Нежелателен в экипаже и «белоручка» (придётся ведь и готовить, и посуду мыть...). Подбор одной (по менталитету и интересам) команды — архиважно.

Но самое главное — опытный капитан. От него на чартерной яхте зависит намного больше, чем от водителя арендованного автомобиля. Что важно при приёмке яхты? Как правильно спланировать переходы? Как минимизировать укачивание команды в



на берегу симпатичный садик с озерцом, утятами и петушками; офис, библиотека и даже теннисный корт! Ресторан европейского типа, культурно оформленный, с хорошим выбором мяса и (в частности) рыбы. Единственное: рыба на ужин была свежая и вкусная, но приготовленная без «изюминки» — лично я ожидал чего-то изысканного.

бурном море? Где можно стать на якорь, а где — ни в коем случае? Как отреагировать на изменение погоды? Как сменить газовый баллон или переключить баки пресной воды? Что делать, если «намертво» зацепился якорь или остановилась его лебёдка, не качает помпа или двигатель «захватил» воздух?.. Всё это (и многое другое) должен знать и уметь капитан.

Как же научиться капитанить?

Большинство студентов яхтенной школы, которым я читаю лекцию/навигацию, приходит учиться, в частности, с намерением активно «яхтить»

по морям на арендованных лодках. И один из самых частых вопросов у них: «А как научиться именно капитанить? Когда я смогу брать яхту под свою ответственность?»

Действительно: полученная «корочка» — лишь подтверждение начитанного теоретического минимума и умения управляться с рулём/парусами (в лучшем случае). Но она не гарантирует, что обладатель документа способен быстро оценивать обстановку, принимать правильные решения и грамотно командовать экипажем. Тут нужен только опыт и ещё раз опыт. И вот одни из года в год оплачивают капитана, надолго затягивая процесс собствен-

ного становления. «Рисковые», наоборот, сразу идут в свободное плавание, и их счастье, если неизбежные на первых порах ошибки оборачиваются всего лишь финансовыми потерями.

Но есть метод относительно быстрой «отделки под капитана» с риском в разумных пределах. Называется он «Флотилия».

Что такое Флотилия?

Принцип: капитаны-новички сами (всё «по-взрослому»!) арендуют яхту и приглашают на её борт друзей. Но в плавание идут группой, в которой есть 1-2 судна с капитанами-наставниками.

Следовательно:

- капитаны-новички сами командуют всеми эволюциями судна (отход/подход, постановка на якорь, рифление и пр.). Один такой поход для «капитанского роста» стоит больше десятка с инструктором на борту — проверено;
- вместе с тем с новичков снимается немалая часть капитанской ответственности за неверно выбранное место якорной стоянки, неграмотное планирование перехода, ошибочную оценку ситуации и пр.;
- новичкам обеспечены консультации по многочисленным в чартере вопросам: как принять яхту, как проин-



Здесь мы пополнили запасы провизии (в Бодруме закупились довольно скромно) — благо, в Согуте оказалось два магазина. Кстати, при Deniz Kizi Kartan (в Оклукке) тоже минимаркет был, но там всё заметно дороже. И в обоих местах утром можно купить свежайший хлеб, на который наша команда откровенно «присела», радостно уплетая с вареньем и йогуртом. Весельчак и душа команды Женя Чередник: «Чувствую себя ребёнком, стащившим у мамы сладкое!»

До следующей точки снова недалеко, потому предлагаю удлинить маршрут: зайти на обед в точку на северном берегу Гёковы — залив Акбюк (N37°01,95' E28°06,10'). На противоположном низкому и лесистому южному берегу фантастическими

Всё это великолепие основал интереснейший человек, яхтсмен-кругосветчик Холюк Караманоглу. Именно после большого путешествия он решил устроить здесь яхтенный оазис, по образу и подобию виденного «за морями». Кстати, при марине работает и детская парусная школа, занятия ежедневные (при нас дети на воду выходили), а уж летом — спортивный лагерь с соревнованиями и параллельным изучением английского. Ряды лодок, шеренга мачт и швертов, доска для теории, катера обслуживания дистанции и аварийные... Детям можно лишь позавидовать.



структурировать экипаж, как загрузиться перед недельным походом, как правильно раскрепиться на стоянке и т.д., и т.п.;
– бесплатный бонус: в компании всегда веселее и интереснее!

Итак, Флотилия — мощный инструмент становления капитана-чартерника. Но только ли?

Как стать матросом?

В этом есть какая-то магия: набранный экипаж, освоившись, хочет сразу же управлять парусами, закладывать швартовы, крутить штурвал... И тут всё зависит от капитана: доверит, покажет и научит — стремление стократно усиливается, умение возрастает. А узурпирует управление (мол, «не мешайте, сложно это всё...») — всякое желание пропадает.

Но вспомним: на борту ведущих яхт Флотилии — капитаны-наставники. Контролировать ведомые яхты — только одна из их задач. А другая — превратить вчерашних новичков в умелых матросов. Опыт показывает: за неделю — запросто! И, спустя неделю, вчерашние новички с жалостью смотрят на «сухопутных» — как же скучно те отдыхают!..

Итак, Флотилия — это ещё и «кузница яхтсменов»,

желанных помощников на любой яхте.

Что значит «ведущая» и «ведомая» яхты?

Ведущая (обычно 45 и более футов, минимум 4 каюты) управляется капитаном-наставником. В его обязанности входит обучение навыкам палубной работы матросов своего экипажа, а также, в случае надобности, помощь по ходу Флотилии экипажу ведомой яхты.

Ведомую (32-40 фт, 2-3 каюты) берёт в чартер начинающий яхтенный капитан. Он сам осваивает управление и манёвры, организует работу своей команды. Но в случае

любых затруднений или проблем капитан может рассчитывать на помощь (словом и делом) инструктора с ведущей яхты.

«Фарватер»-Флотилии — какие они?

Сами участники и интересующиеся подсказали — Флотилии нужны разные. И не только по акватории яхтинга, но — главное! — по назначению:

1. «Учебная». Для желающих повысить яхтенный уровень (как капитанский, так и матросский). Состав: 1-2 ведущих яхты и несколько ведомых. Переходы дневные, по вечерам — осмотр местных «интересностей»



или ресторан. Но основной упор на тренинги и консультации.

2. «Мореманская». Для желающих «хлебнуть» моря и «накатать» ценз. Состав: 1-3 яхты сходного размера, если есть ведомые — то с опытными капитанами. Предполагаются 1-3 круглосуточных перехода с разбивкой на вахты и маршрутом в несколько сотен миль. Основной упор — именно на получение морской (не прибрежной!) практики. Новичкам не рекомендуется.
3. «Познавательная». Для активных и любозна-

тельных туристов. Переходы — дневные, короткие (зачастую по 2 перехода в день), их режим максимально щадящий. Основная задача — получить заряд положительных эмоций от сочетания напрягающего яхтинга с местным колоритом. Максимально подходит для семейного яхтинга и новичков.

4. «Экзотичная». Цель — открыть для себя новые страны и особенности тамошнего яхтинга. Канары, Таиланд, Карибы, Шотландия, Норвегия... Для ненасытных до

всего нового путешественников.

5. «Канальная». Частный случай «Познавательной» флотилии — на моторных яхтах по каналам Голландии. Отсутствие парусного драйва компенсируется красотой и неповторимостью рукотворных каналов с их необычными судами (просто заповедник!) и маленькими уютными городками с архитектурой 15-17 веков. Эта Флотилия — «самое то» для ценителей средневекового колорита, старинных судов и хорошей пищи!

PUPA-Yachting

И снова не могу не сказать спасибо нашему многолетнему и любимому партнёру. По ходу комплектования Флотилии нам и яхту меняли, и в последний момент ещё одну умудрились найти, и по ходу проблемы решали быстро и грамотно... Снова констатирую: как обычно. За всё время работы с PUPA-Yachting (с 2007-го!) я не припомню ни одной неполюбовно решённой проблемы! А сравнить было с кем, уж поверьте... Дай Бог вам здоровья — мы ещё не раз к вам яхтить придем!



гулливерами смотрятся высокие горы. Совсем другой пейзаж! Правда, сам Акбюк претендует именно на обеденную стоянку, не более того: подобие галечного пляжа, пара ресторанов — вот и всё.

А вот на ночёвку пришли в замечательное место: Yedi Adalari (N36°52,04' E28°02,90'), в переводе «7 островов». Эти острова растянулись цепочкой, упрятав от моря большой залив с уютными бухтами. Покой, щебетание птиц, потрясающие виды с близлежащих гор, рыбалка, исследование дна с маской и трубкой — словом, раздолье для «дикого» отдыха, не отягощённого цивилизацией. Место с харизмой. Не зря даже в самом начале сезона там

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Флотилия №4
Старт: 28 апреля 2012
Финиш: 5 мая 2012
Маршрут: Бодрум–
Оклук-о. Клеопатры–
Согут–«7 островов»–Малые
Чаты-Книдос-Бодрум
Дистанция: 142 морские мили.
Флот: 4 яхты от 40 до 50 футов.

сразу несколько гюлет расположилось. Володя Киселёв, капитан «Barolo»: «Эх, зависнуть бы тут дня на 2-3, да поизучать все эти бухты...» Эта команда утром первой покорила холм против якорной стоянки, протрубив (яхтенным туманным горном) побудку для всего залива. Мы с молодым и энергичным Серёгой Мельниковым (яхта «Prosecco») выдряпались следом по козлиным тропкам. Кстати, Сергей подготовился лучше меня — одел брезентовые штаны. А я в итоге исцарапал все ноги. Но вид с горки того стоил.

Снова идём на запад вдоль южного берега Гёковы. Залив всё шире, приходящее с простора волнение всё ощутимее. Но мой экипаж его уже не замечает — привыкли, оморячились. Наоборот, устроили на носу аттракцион — подпрыгивают и хохочут на каждой волне. Много ли человеку надо для счастья?! Яхта помогает это понять.



На обед заходим в длинный узкий залив Амазон (Amazon Creek, N36°49,93' E28°03,26'). Симпатичное место, только искорёженные деревья на входе недвусмысленно говорят: вдоль залива бывают сильные ветра, потому на ночёвку сюда — только с хорошим прогнозом. А вот искупаться и пообедать — вполне подходит.

В середине залива обнаружился небольшой причал (не для яхты — для бортовой динги) и вкопан указатель «Ресторан — 500 м, VHF 77». Оказалось, ещё при постановке на якорь можно оформить заказ по р-станции и, прошагав полкилометра, обнаружить уже накрытый стол. Как готовят, нам откровенно понравилось. А дети оценили бассейн, в котором можно бултыхаться, сколько влезет, пока взрослые жуют и общаются. «Амазон» (ресторан и мотель) — потому что рядом в лесу есть петляющий канал (страна Амазония!), по которому можно помахать



вёслами каноэ, взятыми напрокат тут же (целая флотилия стоит).

Зайти сюда мне посоветовал гостеприимный хозяин Sailing Club Халюк Караманоглу. Он же рекомендовал и Кучук («Малые») Чаты (N36°47,42' E28°01,28'). Туда мы идём на ночёвку. Небольшой уютный заливчик без благ цивилизации, на берегу сосны, кустарника немного (бродили



в сандалиях, любясь на Гёкову) компанию нам составляют местные рыбаки — очень скромные и почти безмолвные джентльмены, весь вечер тихо перебиравшие свои сети. В отличие от нас, затеявших межэкипажное сражение в «Мафию», эмоции и хохот слышали, наверное, и в соседнем Буюк («Большие») Чаты...

Ранним утром выходим в самый длинный (40 миль) за всю неделю переход — на Книдос. Пока мотор старательно крутил винт, экипаж развлекал себя вязкой узлов (повторение — мать учения). Заодно по ходу разведали рыбацкий портик Кормен с рукотворной гаванью. Оказалось — абсолютно ничего интересного, кроме возможности мотнуться на такси в супермаркет



городка Дача, до которого 10 км или 50 лир (сторговались за 40).

Книдос (N 36°41,04' E27°22,53') — место, куда можно возвращаться ещё и ещё (описывал его в 2010-м). Прошлый раз осматривали развалины города — теперь же идём на маяк или взбираемся на вершину острова, откуда просто фантастический вид как на залив, так и на Средиземное море... А завтра — возвращение в Бодрум.

...
Финал, уже привычный для Флотилий: было грустно, что всё закончилось, что завтра все разлетятся по домам и нырнут каждый в свой бизнес. Словно оттягивая неизбежное, мы допоздна засиживаемся сначала на борту «Varolo», потом в кафешке на набережной. И снова сам собой «всплыл» вопрос — когда и куда дальше? Вопрос, явно означающий: «Надо продолжить!». И подтверждается это горящими глазами участников, многие из которых с нами уже не первый раз. А Володя Киселёв, начавший матросом на ведущей яхте, уже вырос до капитана ведомой, причём отрулил своим «Varolo» столь спокойно и уверенно, что сторонний и не заподозрил бы его в «дебютантстве». Как и Дмитрий Мельников, капитанивший всего-то второй раз. Вот они, главные наши итоги!

P.S.

Осенью (06-20 октября) мы встретимся в Хорватии. (Экипажи формируются. Подключайтесь, пока есть места! Show must go on!)

Более подробно — на сайте ukryachting.net в разделе главного меню «Флотилия». Или по запросу на E-Mail info@ukryachting.net. Или по телефону +380504411177 (с 12.00 до 18.00).

Богдан ПАРФЕНЮК.

ФАРВАТЕР



SEA RAY 305 SUNDANCER

Этот экспресс-круизер, анонсированный к недавнему 50-летию верфи, спроектирован именно «под европейца»...



Aquador 35 C

Как и положено флагману, из всего модельного ряда это судно — самое комфортное и самое имиджевое...



Buster Super Magnum

«У него настолько мягкий ход, что даже хорошие лодки после «Магнума» не впечатляют совершенно»...



Собга: новости из первых рук

На экскурсию по украинской верфи меня пригласили ещё в прошлом году, но попасть удалось только в мае...

ISSN 1811-7716



ТАКЖЕ В НОМЕРЕ: TG-5.9 • Castello 613 HT • AMT 215 PH • XO 240 RS Cabin • F1H20: киевский этап • Майская «Фарватер»-флотилия • Volvo Ocean Race: финиш