

ПУТЬ ДОМОЙ

Своими впечатлениями о первом путешествии новой моторной яхты Sunseeker 76 Yacht из Британии в Россию с читателями журнала «Лодка» поделился его непосредственный участник – управляющий партнер компании West Nautical International Кирилл Шабалов

> 149



Первичная приемка осуществлялась на верфи, расположенной в британском городе Пул. Лодку принимал не сам владелец, а его представитель, он же капитан. После того как необходимые процедуры были успешно пройдены, лодка своим ходом дошла до Саутгемптона, где ее под присмотром капитана погрузили на паром. Теоретически можно было гнать 76 Yacht своим ходом до Сочи, так как эта яхта обладает и достаточным запасом хода, и отличными мореходными качествами, но на такое владельцы решаются нечасто. Да и возможно подобное разве что тогда, когда сам владелец приезжает на верфь и принимает яхту, а после у него есть время и желание совершить первое путешествие: вдоль Пиренейского полуострова, затем проход через Гибралтар, после войти в Средиземное море, потом в Эгейское и, миновав пролив Босфор, выйти уже в Черное. Поскольку в нашем случае речь шла о перегоне, то оптимальным выбором был паром Саутгемптон–Измит. Для этого есть несколько причин. Прежде всего, это выгодно экономически. Если гнать лодку своим ходом, то расстояние получится порядка 3 500 морских миль. Если посчитать стоимость литра дизельного топлива в Европе и перегона своим ходом, а также стоимость доставки яхты на пароме, то на последнем получится куда выгоднее. Плюс не стоит забывать, что все-таки это морская стихия, серьезный большой переход и в пути вас легко могут застать, например, неблагоприятные погодные условия – потребуются переждать непогоду. А вдруг что-то выйдет из строя... Опять же, в отличие от парома, лодка получает достаточно большую наработку по моточасам, что понравится далеко не каждому владельцу.



Берег турецкий

//

Спустя 21 день паром прибыл в Измит. Транспортная компания заранее проинформировала о прибытии парома, так что мы успели купить билеты и собрать команду на перегон. Поскольку расстояние по воде между Стамбулом и Сочи около 650 морских миль и в пути может всякое произойти, то, как правило, на борту должны быть два капитана и механик. Еще нам необходимо было оформлять экспортные документы, так что мне пришлось лететь под номером четыре. Измит (не путать с Измиром!) находится примерно в 80 километрах от Стамбула. Сейчас это крупный транспортный узел и промышленный город, в который туристы попадают нечасто, но о славной истории способны рассказать и его архитектурные строения, и замысловатые узоры на местных коврах, славящихся далеко за пределами Турции. Так как мы прилетели к разгрузке, то погулять по городу удалось немного, но я хотел бы как-нибудь вернуться сюда, чтобы изучить все подробнее. Тем более что, несмотря на статус промышленного центра, в окрестностях Измита есть и пляжи, и отели, и свои достопримечательности. Лоуд-мастер – человек, который находится на пароме и занимается грузами, – заранее сообщил нам, в какое время прибыть, чтобы под нашим контролем осуществлялась разгрузка. Тот самый паром, что три недели назад мы провожали в Саутгемптоне, уже стоял на территории порта, а на нем красовалась наша новенькая Sunseeker 76 Yacht. Внешний осмотр лодки мы провели еще на пароме: проверили винторулевую группу, подводную и надводную части корпуса и надстройки. Это обязательная процедура, так как за 21 день в море многое могло произойти и лодка могла получить какие-то повреждения. Только после того, как мы удостоверились, что все нормально и лодка в том же состоянии, в каком отправлялась из Саутгемптона, лоуд-мастер спустил ее на воду. Вся эта процедура у нас заняла два-три часа. Уже на воде механик запустил и проверил все системы: понаблюдать за работой двигателей и генераторов, и уже после того, как удостоверился, что все в норме, капитан начал отшвартовку от парома. Мы довольно долго провозились на пароме, и время было уже позднее, так что решили залить полные танки непосредственно в Измите. Через агента взяли почти 5 000 литров топлива, и, пока лодка стояла на заправке, у нас было время, чтобы сойти на берег и закупиться провизией для перехода.



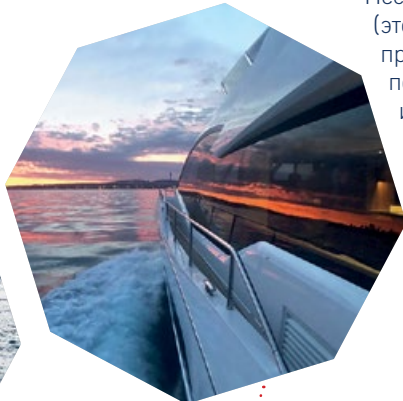
Самая младшая представительница линейки Yacht – любимица как верфи, так и покупателей. Более четырех десятков подписанных контрактов говорят о том, что верфь предугадала настроения клиентов: лодка получилась современной, комфортной и задала новые стандарты для своего класса. Ее порой величают «карманной суперяхтой», ведь она предоставляет в распоряжение владельца и его гостей те же пространства, что и куда более крупные суда, но только этим ее особенности не ограничиваются. Изумляет огромная площадь остекления в районе главной палубы. Ломаные линии контрастируют с изогнутой аркой сверху, а боковое остекление корпуса поддерживает эту игру, выдавая еще одну замысловатую резкую фигуру. У 76-ой есть свой стиль, она лишена «вялости», часто присущей флайбриджным яхтам, к тому же предлагает брутальность и толику агрессии, намекающей на ее спортивный характер.

В самом большом среди одно-классников кокпите на диване вокруг тикового стола валяжно рассядутся все гости яхты для обедов/ужинов на свежем воздухе – к их услугам также небольшой бар. Заметно подросли и стали более продуманными, по сравнению с предшественницей 75 Yacht, как зона отдыха на фордеке, так и флайбридж. В центральной части последнего возвышается небольшой камбуз с барной стойкой, грилем, раковиной, льдогенератором и холодильником, а напротив него находится вместительная сидячая зона для отдыха в тени хардтопа, которая также используется и в качестве столовой. Все зоны флайбриджа плавно перетекают друг в друга, но в то же время отделены расположением мебели. Например, развалившись на диване в носовой части, находишься в собственном уютном пространстве, отделенном от всего остального. Внутри салона структурные элементы практически не ограничивают панорамный обзор, так что ничто не мешает любоваться закатами. Из развлечений – кинотеатр с 55-дюймовой плазменной панелью, спрятанной в нише по левому борту. Сразу за лаунджей зоной расположен уютный закуток камбуза с барной стойкой, а напротив – обеденная зона с прямоугольным столом на 8 персон. При желании, кстати, камбуз можно переместить и на нижнюю палубу, но в последнее время именно такая компоновка на главной особенно популярна. В носовой части лаундж с полукруглым диваном, а напротив –

пост управления. Здесь же по левому борту находится спиралевидная лестница, ведущая на нижнюю палубу. На нижней палубе четыре гостевые каюты вмещают до восьми гостей. Мастер во всю ширину корпуса на миделе предлагает объемное пространство, залитое естественным светом благодаря двум большим прямоугольным окнам. В распоряжении владельца помимо двуспальной кровати также небольшой лаундж по правому борту и комод со столешницей напротив. В зависимости от необходимости пространство по левому борту может использоваться как офисная зона или как туалетный столик со встроенным зеркалом. От машинного отделения каюту отгораживает ванная комната, которая делит пространство меж

бортов с двумя гардеробами. За счет использования звукоизоляционных материалов между машинным отделением и мастер-каютой судостроителям удалось добиться ощутимого снижения уровня шума. VIP-каюта – в носовой части судна. На стене напротив кровати размещен большой телевизор, а сочетание деревянных и светлых поверхностей из различных материалов создает уютную спокойную атмосферу, которую дополняет мягкая встроенная подсветка и прикроватные светильники. Еще две двухместные гостевые каюты находятся по правому и левому бортам, и каждая из них оборудована собственным санузлом. Есть и еще одно помещение, которое может быть отдано либо команде, либо гостям яхты, в случае если владелец решит обойтись без экипажа. Вход в него скрыт за дверью на транце, и сюда можно попасть с купальной платформы. Обычно на яхтах такого размера команда вынуждена ютиться в довольно спартанских условиях, но на 76-ой судостроители под нужды экипажа отвели просторную каюту с двуспальной кроватью, диваном, гардеробом и собственным санузлом с душевой кабиной. Гидравлическая купальная платформа и небольшой пляжный клуб Sunseeker не раз удостоивались похвал. Уровень продуманности и многофункциональности этого пространства впечатляет. Электрогриль, небольшой диванчик и портативная душевая колонка – то что нужно в перерыве между купаниями.





Песчаные пляжи и доступность (это восточный округ Стамбула!) превратили городок в одно из популярных мест отдыха. Многие из жителей Стамбула имеют тут свои летние резиденции – «язлык». По одной из версий, город получил свое название благодаря изделиям из хлопчатобумажной ткани с вышивкой – «шиле беги». Тут ее можно купить на каждом углу, а летом проводится даже одноименный фестиваль. По другой – «хиле» с греческого переводится как «губы» – намек на узкий вход в гавань. Обязательно сходите вечером прогуляться на косу, защищающую гавань от штормов – тут расположено множество недорогих рыбацких ресторанчиков и открываются потрясающие виды на море.

Евразийский пролив

//

Далее наш путь лежал к Стамбулу. Учитывая, что пролив Босфор лучше проходить рано утром, когда трафик не такой оживленный, как днем или вечером, было принято решение заночевать в марине. Опять же, вечером из соображений безопасности проходить Босфор не рекомендуется, так как в это время очень много речных трамвайчиков перевозит людей из европейской части Стамбула в азиатскую и наоборот. Видимость не всегда хорошая, да и печальная статистика говорит о том, что именно в это время здесь чаще всего происходят какие-то неприятные инциденты с судами. Мы решили не рисковать и пройти пролив рано утром на следующий день, так что стали подыскивать место для ночевки. Ближе всего к нам, почти перед Босфором, была Marina Atakoу, куда мы и отправились. Нам разрешили встать на гостевом причале, и после непродолжительного торга мы получили все необходимое. Везде в Турции я рекомендую торговаться. Первоначально озвученный ценник за одну ночь стоянки составлял 400 долларов, но после 15-минутного общения он опустился в два раза. Думаю, что, потратив я немного больше времени, он был бы еще ниже, но сказались усталость. Где-то в пять утра мы проснулись, капитан завел и прогрел движки, и в спокойном режиме мы отправились

проходить пролив. Когда перегоняешь лодку, то море часто вмешивается в твои планы и вносит свои коррективы. Расстояние 650 морских миль от Стамбула до Сочи в хорошем режиме можно пройти за два дня, но у нас не было цели ставить мировые рекорды по скорости и прохождению каких-то участков. Основная задача – доставить лодку в целости и сохранности ее собственнику в Сочи.

Прохождение Босфора трудно описать словами – лучше один раз увидеть самому. Я бывал здесь в разное время, но, на мой взгляд, особенно выигрышно город выглядит на рассвете: первые лучи солнца освещают еще только просыпающийся мегаполис. Еще нет дневной суеты, и эта одна из самых оживленных артерий в мире пока не наполнена мельтешением различных судов. Лишь изредка нам встречались валяжно ползущие по своим делам сухогрузы.

С левой стороны европейский берег, с правой – азиатский, над тобой нависают огромные вантовые мосты, то и дело возникают величественные мечети – все это, конечно, впечатляет. Я поднялся на флайбридж и, усевшись на диване, под утренний кофе наслаждался красотой пролива, причудливой архитектурой роскошных домов и вилл по берегам и возникающими то тут, то там достопримечательностями. Берега здесь очень красивые и рельефные, так что кажется, что созерцать всю эту красоту можно бесконечно.

В проливе, кстати, расположено множество частных марин, и порой удавалось даже распознать характерные силуэты лодок Sunseeker. В проливе рекомендуется идти со скоростью 7 узлов. В принципе, можно пойти и быстрее, но это чревато, да и мы, как я уже говорил, не спешили. Удивительно, но даже на тихом ходу 30 км пролива были пройдены очень быстро – три часа пролетели незаметно.

Черное море

//

Выйдя из пролива, мы взяли курс на Шиле – турецкий городок, который расположен на черноморском побережье северной части Турции. Символ города – полосатый черно-белый маяк, построенный прямо на скале. Говорят, что на сегодняшний день он самый большой из действующих в Турции. Еще одна достопримечательность, которая видна прямо с моря, – старинная генуэзская крепость на крохотном островке прямо у входа в гавань.

Первая точка, где мы планировали взять топливо, – город Амасра. Он до сих пор сохранил статус портового, хотя со временем и растерял свою значимость. Город очень красиво выглядит с воды. Высокие скалы, изрезанная береговая линия и разноцветные домики с черепичными крышами, в окружении зеленых деревьев. Кажется, что ты не в Турции, а где-нибудь

в Средиземноморье. О том, что город турецкий, говорит разве что выглядывающий шпиль минарета. Стационарной заправки тут нет, но на северном побережье достаточно развита агентская инфраструктура, так что всегда можно запросить на какой-то определенный город топливо. Как правило, привозят его в бочках, но это топливо хорошего качества и никогда никаких нареканий к нему не возникало. Примерно за три часа до прихода в Амасру мы связались с агентом, он подтвердил, что топливо будет нас ждать. Амасра – колоритный городок. Можно сказать, что это «историческая» Турция – не западная, туристическая, а именно самобытная, османская. Здесь очень много мест, куда можно сходить и полюбоваться местными красотами и достопримечательностями. Даже просто погулять по городу, по его улочкам с древними лавками и небольшими ресторанчиками – само по себе приключение. Как правило, на турецкое побережье Черного моря ездят отдыхать сами местные, поэтому западная цивилизация сюда еще не проникла. Все очень дешево и вкусно. На 10 долларов можно закупить множество вкуснейших местных продуктов. А еще здесь ты поневоле проникаешься историей, впитываешь весь этот уклад жизни, изучаешь местные обычаи и традиции. Мы решили пообедать в одном из ресторанчиков на побережье. Сумасшедшая кухня. Турецкие блюда, морепродукты – все свежайшее, вкусное и недорогое.

Черноморское побережье Турции сохранило множество интересных достопримечательностей времен Османской империи. Туристов здесь пока еще немного – в основном отдыхают местные.



Этот город по праву называют одним из самых живописных на северном побережье. Маленький, но очень уютный исторический центр кишмя кишит всякими лавками, ресторанчиками и достопримечательностями. Здесь есть и свой старый замок, ныне превращенный в археологический музей. На набережной разбит сквер, где хорошо посидеть в одной из многочисленных летних кафешек и попить бодрящий турецкий чай из фигурных стаканчиков. Тут же находятся летний театр и базар, где по выходным крестьяне продают огромное количество специй. Вечером вас непременно привлекут огни многочисленных ресторанов. Везде вкусно, но выбирайте тот, что с видом на бухту.

АМАСРА

В общей сложности мы провели в Амасре около четырех часов. Было бы здорово побывать тут подольше, но следующей остановкой у нас по плану был Синоп, куда не хотелось приходить ночью. К тому же очень хотелось купаться – благо погода и температура воздуха и воды этому способствовали. Выйдя из Амасры и отойдя от нее на пару миль в сторону Синопа, мы обнаружили живописную бухту. Чистейшая вода, скалы, какая-то заброшенная башня на берегу скалистого полуострова. Мы встали на якорь, капитан перекусил, а мы искупались – вода в это время была около 22 градусов. Северный берег Турции очень живописный. Скалы, крутые берега, национальные парки, какие-то мечети, заброшенные крепости, рыбацкие деревушки. Поскольку время позволяло, я порой гуглил проплывающие мимо достопримечательности и всякий раз удивлялся, какой гигантский пласт истории с ними связан. Нам очень повезло с погодой, которая была нехарактерно теплой и стабильной для этого времени года. Полный штиль, вода как стекло. Вечером вода и небо

стали одного цвета, а грань между ними исчезла. Точка горизонта растворилась, и мы шли в каком-то диковинном безвоздушном пространстве. Еще практически на всем пути нас сопровождали дельфины. Большие, маленькие, они то выныривали прямо на расстоянии вытянутой руки, то удалялись, будто играя с лодкой. Гладь воды позволяла видеть их повсюду, а их количество столь велико, что мы были искренне изумлены. Большие, маленькие – никогда не думал, что в Черном море их может быть такое количество.

На перегоне в Синоп наш капитан решил проверить, как ведет себя лодка на максимальной скорости.

На гладкой воде два 1 550-сильных Man'a разогнали лодку до 33 узлов. Учитывая вес 76 Yacht под 50 тонн, систему стабилизации качки, которая немного гасит скорость, плюс парусность в виде флайбриджа и хард-топа, это очень хороший показатель. На максимальной скорости лодка вела себя идеально, и капитан отметил ее отличную управляемость.



Сейчас Синоп – важный пункт для остановки яхтсменов из России, идущих в сторону Босфора или, наоборот, возвращающихся домой из Турции. Город расположен в наиболее узкой части одноименного полуострова с гористым рельефом. С самой высокой точки полуострова открывается великолепный вид на город и море, так что сюда определенно стоит прогуляться.

В центре Синопа – множество старинных зданий, относящихся ко временам Османской империи. Есть здесь археологический и этнографические музеи, а также тюрьма в старой крепости, ныне ставшая туристической достопримечательностью. Порт Синопа, хотя и утратил былое величие, все еще имеет первостепенное значение для города – тут можно встретить сонм рыбацких лодочек и транзитных судов из разных стран. В связи с этим вокруг порта расположено множество тематических сувенирных лавочек и ресторанчиков, где подают местные специалитеты – синопские манты с толчеными орехами и вкуснейшую жирную хамсу. Многим нашим соотечественникам город известен благодаря Синопскому морскому сражению, которое принято считать последней большой битвой в истории парусного флота: 30 ноября 1853 года российская эскадра под командованием адмирала Нахимова атаковала стоявшую на рейде турецкую эскадру и одержала разгромную победу. Правда, об этом событии местным лучше не напоминать.





Я же в свою очередь решил спуститься в мастер-каюту, чтобы проверить, возможно ли тут находиться, когда лодка идет полным ходом. Скажу так: покой владельцу гарантирован даже тогда, когда лодка идет на максимальной скорости. Вибраций нет, монотонное урчание двигателей слышно, но оно не мешает хорошенько выспаться. В районе 10 вечера мы дошли до Синопа. Там уже ждал агент, который вел нас на протяжении всего пути по Турции. Мы встали в таможенную зону, и, пока агент организовал нам закрытие границы и заправку топливом, а пограничники улаживали все необходимые формальности, у нас было время погулять по городу. Меня удивило, что из таможенной зоны выйти в город можно совершенно свободно, а сами погранцы и таможня работают круглосуточно. Кстати, все это, а также еще множество полезной информации мы узнали от нашего агента, которого звали Бархан – я настоятельно рекомендую путешествовать с агентом. Например, если бы мы пришли сами, то, скорее всего, нам пришлось бы ждать прохождения таможни до утра, а так спустя несколько часов мы были готовы выходить в сторону Сочи. Посоветовавшись и переговорив с агентом, мы решили заночевать тут же, в таможенной зоне, чтобы сделать дневной переход. Вообще-то, здесь стоять запрещено, но агент договорился с таможенниками, и нам разрешили остаться до утра. Процедура прохождения пограничного контроля заняла примерно час. За это время представитель пограничной службы свозил наши паспорта в офис, проставил печати, а по возвращении, сверив паспорта, отдал их нам. Sunseeker 76 Yacht – лодка очень комфортная для ночевки, даже учитывая то, что мы не пользовались гостевыми каютами, а обходились только каютой для экипажа. Таким образом мне лично довелось удалось

убедиться в том, что на Sunseeker уделяют особое внимание комфортному отдыху экипажа.

Выспавшись, рано утром мы вышли в сторону Сочи. Погода была отличная, и условия в целом благоприятные – нас только немножко покачало милях в ста от Синопа, да еще мы поймали хорошее встречное течение 4,5 узла. В принципе, для лодки такого класса это вообще не проблема, так что мы без всяких приключений пересекли Черное море и спустя 13 часов достигли Сочи. Учитывая то, что дистанция от Синопа до Сочи составляет около 220 морских миль, – довольно неплохой результат.

Подходя к Сочи, мы запросили у пограничников разрешение на вход в таможенную зону. Они нас попросили полчаса подождать, поскольку в этот момент из таможенной зоны выходил большой пассажирский теплоход «Дагомыс». После этого нас запустили, достаточно тепло и хорошо встретили, я подал все регистрационные бумаги, копии паспортов, и через два часа нам дали разрешение на выход и швартовку непосредственно в Сочи Гранд Марина. Правда, мы заходили по процедуре временного входа. Если гнать лодку и сразу ее таможить, это займет больше времени, около суток. Но, как правило, с помощью того же самого агента на российском берегу можно выйти в город и после вернуться на лодку. Всего перегон занял у нас трое суток со всеми процедурами и двумя ночевками. За это время мы успели узнать много нового и интересного, даже несмотря на то что не могли подолгу останавливаться в разных местах и многие из них проходили мимо. Черноморское побережье Турции очень разнообразно и насыщено всякими достопримечательностями, с развитой инфраструктурой и пока не наводненное туристами, так что настоятельно рекомендую. Ну а если время позволяет, то загляните в Босфор, а может, и пройдите дальше.