



12+

Павел Сочнев

Калининградская хроника

Павел Николаевич Сочнев

Калининградские хроники

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=31509832

SelfPub; 2019

Аннотация

Рассказ об учебной практике Bareboat Skipper IYT в Калининграде и о том, как ITшники с помощью "деталей не очень высокого качества" и палок отремонтировали яхту.

Содержание

Пролог	4
Начало	5
Первое знакомство с яхтой.	16
Размещение и приёмка	20
Уборка	26
Учимся рулить и диагностировать неисправности	30
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Пролог

Хроника (греческий Χρόνος – время) – историческое описание событий в хронологическом порядке. Эта хроника описывает две недели практических занятий в Калининграде и Калининградском заливе.

Реальная история, про настоящую морскую практику. Сначала хотел написать от третьего лица, но один из персонажей уж слишком выделялся, а про других могу писать только то, что видел сам. Фантазировать, раскрывая персонажи глубже, не захотелось, потому что все персонажи невыдуманные, ныне здравствующие и мне очень хочется, что бы они прочитали и не возмущались тем, что я что-то написал не так или додумал.

Поэтому написал от первого, моего, лица. Я так видел, чувствовал, запомнил. Добавил немного об истории, устройстве яхты и основах судовождения. Сразу хочу уточнить – про историю, устройство яхты и основы судовождения написал не всё и не умным, а человеческим языком.

Вот как это было.

Начало

«...Мы всходим на корабль-
и происходит встреча
безмерности мечты
с предельностью морей.»

«Плавание» (Бодлер/Цветаева)

Яхтенная практика, это когда ты теоретически знаешь многое и пришло время показать/попробовать сделать это практически.

Практика дольше теории, дороже и интереснее. Первая практика – это не только попытка научиться управлять яхтой, но и принять решение о том, продолжать увлекаться морем и парусом или поставить на этом крест и продолжать «любить море с берега».

Никакие фильмы, книги, рассказы не смогут передать в полной мере полноту чувств «салаги» впервые ступившего на палубу яхты. Даже если он («салага») ступал на яхтенные палубы раньше, в качестве пассажира («балласта»). «Салага» – это нисколько не обидно, особенно если сравнивать со статусом «балласт». «Салага» – это ошеломительные перспективы развития, это пропуск в почти закрытое, нет, однозначно закрытое для сухопутных, общество моряков.

Чтобы попасть в это общество бесполезно платить деньги, одевать тельняшку, делать татуировки. Можно даже одеть

капитанскую фуражку или настоящую треуголку – всё это бутафория. Сухопутные посмотрят с восхищением, моряки – с иронией. Стебать и издеваться не будут, но «своим» не станешь.

Для того чтобы быть моряком, нужно им стать. Как просто. И вот это простое решение принято.

Двух недельная морская практика начиналась в понедельник, в Калининграде, в 11, или в 12, но никак не позже 13 часов. Яхта должна была быть пришвартована к набережной Петра Великого, у Музея Мирового океана. Об этом договорились ещё в Москве. Обсудили все подробности и вот, день «Ч» настал. Я сижу/стою/хожу/курю на набережной, в оговорённом месте, в ожидании часа «Ч».

Времени на наблюдения и размышления было более чем достаточно. Я немного промок под дождём, потом чуть-чуть высох под лёгким ветерком, потом стало тепло, потом жарко, потом природой мне была предоставлена возможность загорать. Если бы не смуглая кожа, сгорел бы ещё до начала практики. Но не сгорел, хотя подрумянился сильно.



Возвышающийся над набережной каменный Николай Чудотворец, заслонял собою (или прикрывал), воздвигнутый намного ранее, памятник «Пионерам океанического лова» и протягивал куда-то на запад руки. В одной (левой) он поднимал православный храм, а другой (правой) крепко держал меч. С Пионерами океанического лова всё было предельно понятно – решили, собрались, сходили (моряки ходят), вернулись с добычей. Честь и слава, в особенности за то, что вернулись. В честь этого памятного первого удачного массового океанского похода поставили памятник.

При любом выходе в море – самое главное вернуться. Как позже нас научил кэп: «Жизнь заканчивается, как только отдан последний швартов. После этого начинается выживание». Швартов – это канат или трос, которым судно привязывается к пристани или к другому судну во время стоянки.

Вдоль набережной, как часть экспозиции памятнику Пионерам, высилась стена с названиями судов, которые ушли эскадрой на далёкий океанический лов и фамилиями их капитанов, механиков, помощников. Пожилой мужчина, внимательно прочитав половину названий, обратил на меня свой печальный взор и спросил: «Они все погибли?». Об этом я как-то не думал. После вопроса, задумался.

Вспомнил, что когда то, а возможно где-то и сейчас, при встрече, сопровождающейся распитием алкогольных напитков, принято говорить тосты. Это правильно, потому

как тост вносит нотку торжественности в этот процесс. И как гласит народная мудрость «Любая пьянка (распитие) без торжественной части (тост) теряет свой воспитательный смысл». Так вот из обязательных тостов были (есть):

– За здоровье. Это понятно, это искренне, это святое.

– За упокой. Это за тех, кто уже не с нами физически, но мы их помним.

– За тех, кто в море. А почему не за здоровье. А всё очень просто – те, кто помнил об ушедших в море не знали о том, живы они или уже погибли. Хотелось, верилось, что они живы и обязательно вернутся, поэтому «за здоровье». Но все, связанные с морем, знали и знают до сих пор, что море очень суровая стихия. Сейчас возвращаются чаще. Но всё равно – железные корабли, радио и спутниковая связь, современное спасательное оборудование бывают бессильны перед стихией. Поэтому, когда на берегу поднимают бокалы, возможно это уже «за упокой». Но даже если не вернулся ни моряк, ни его тело, продолжают верить, что он жив. Изредка такое чудо случается. Поэтому поднимают тост «За тех, кто в море», т.е. за тех, судьба которых неизвестна, пока они в море. Какое-то грустное размышление получилось про то, куда я собрался. Надо бы позитивнее быть, поэтому я продолжил дальнейшее созерцание.

К набережной, как раз рядом с Николаем Чудотворцем швартовались прогулочно-туристические катера, катерочки, лодки и лодочки. Тут же собирались туристы, которые реши-

ли впечатлиться. Высаживались, те, кто посмотрел. Те, кто помогал садиться и выходить, те, кто продавал билеты... в общем, народу было достаточно много. А там, где организованное, постоянное столпотворение, должен быть туалет. Потому как прогулочные суда, судя по их габаритам, такой услуги не предоставляли.



Это моё размышление оказалось верным. Услуга на судах не предоставлялась не только пассажирам, но и команде. Самостоятельный поиск ватер или просто клозета успехом не увенчался, и я решил последовать поведению местных – про-

следить куда они ходят «справлять нужду». Нужда справлялась за большой голубой елью. Ель стояла над набережной и прикрывала своими густыми ветвями отхожее место. Которое было оборудовано никак. С одной стороны, это место закрывалось парашютом набережной, с другой – этой самой елью. Вот такое гармоничное и естественное слияние человека с природой. Почему-то вспомнилась фраза из анекдота «Чукче туалет не нужен, чукча за ярангу ходит».

Время ожидания тянулось. Утренняя прохлада сменилась теплом, потом стало жарко. Солнышко пекло. По небу проплывали жиденькие белые облака. К 12ти собрались все... кроме кэпа, Алексея и самой яхты. Алексей уже находил кучу миль и вызвался помочь перегнать яхту из Калининградского залива в Калининград. К 13ти будущая команда уже стала командой. Нас, стажёров, было пять человек – Алексей, Вера и я – на две недели, Денис и Светлана (семейная пара) – на одну неделю. Они были почти местные, калининградские и планировали только учиться на яхте, а ночевать у родственников. В ожидании многое о себе рассказали, многое о других спросили – почти все на яхтах ходили, яхтинг любили и хотели развиваться дальше. Почти – это потому что все, кроме меня, абсолютно сухопутного, который хотел, но никогда (один раз по водохранилищу «балластом» – не в счёт) не ходил и очень хотел попробовать, хотел, чтобы понравилось и беспокоился – «А вдруг не получится полюбить?».

Я, как настоящий сухопутный «салага», плавать не умел, потому что детство прошло далеко от моря. До 17ти лет я жил на Сахалине и дом стоял метрах в трёхстах от берега Татарского пролива. Когда-то – это было далеко. Очень далеко было до райцентра – 24 километра. Сейчас работаю недалеко от дома – 26 километров. Как всё меняется с возрастом. Плавать я тогда (когда пошёл на практику) не умел, но очень любил нырять (прыгать в воду с возвышений типа пирс). Живучести и плавучести хватало на то, чтобы после прыжка в воду добираться до суши. А ещё я умел плавать с ластами (сейчас уже могу и без ласт). Боясь того, что не удержусь на плаву, я так работал ластами, что иногда даже немного глиссировал и был похож на маленький торпедный катер.



Солнце начинало скатываться в направление взгляда Николая – на запад. По скупой отрывочной информации, мы знали, что яхта уже в Калининграде, она идёт к нам, она уже близко.

Ещё было светло, когда над палубой всемирно известного, научно исследовательского судна «Витязь», переделанного после войны из немецкого грузопассажирского теплохода «Марс» (ныне – плавучего музея и отеля, расположенного на самом западе нашей огромной России), появилась верхушка мачты. До этого, у набережной стояло только одно парусное

судно, но практику на нём нам проходить не захотелось. Наверное, зря, через две недели, те кто выжил бы на таком вот судне, могли бы считаться настоящими поморами.

Кстати, наш (российский) всемирно известный барк «Крузенштерн» при рождении (спуске на воду) тоже был немецким (ой) «Падуя». А ещё паротурбоход «Советский Союз», самый большой пассажирский лайнер Советского Союза, гордость нашего Дальнего Востока, был когда-то немецким. Он сменил имя (ему меняли) аж 4 (Четыре) раза. При рождении – «Альберт Баллин», потом решили, что политически некорректно чтобы в составе флота фашисткой Германии было судно, названное в честь еврея. Переименовали в «Ханса». Под этим именем он и затонул. После Второй мировой войны был поднят, отремонтирован и совершал рейсы на нашем Дальнем Востоке под именем «Советский Союз». Когда пришло время сдавать его в металлолом, задумались – как же это будет звучать? Звучало очень аполитично: «Сдали Советский Союз в металлолом». Решение пришло быстро – переименовали в «Тобольск» и отправили в Гонконг своим ходом. А легенда о том, что он назывался «Адольф Гитлер» всего лишь красивая легенда. И четырёх мачтовый барк «Седов» тоже был когда-то не Седовым, а «Magdalene Vinnen II».

Но речь не об этих всемирно известных, а о нашей яхте. Она отличалась от вышеперечисленных кораблей тем, что была не немецкой, а польской и была куплена за деньги, а не

«отжата» по репарации после войны.

Первое знакомство с яхтой.

Белая яхта серии Cobra 33, пройдя вдоль причала, вверх против течения Преголи, остановилась и двинулась задним ходом. Не дойдя до места предполагаемой швартовки, начала поворот, почти попала между «шпорами» и вдруг (неожиданно для рулевого и наблюдающих с пирса) изменила курс. Изменила настолько, что почти встала поперёк, остановилась и на полном ходу снова вышла в Преголю. Опять поднялась против течения, прицелилась, повторила предыдущий манёвр и резко изменила курс, немного не дойдя до причала. Опять раскорячилась и снова вышла.



В общем с четвёртой или пятой попытки совместными усилиями экипажа яхты и добровольных помощников на берегу удалось завести её между «шпорой» и катером, который уже был пришвартован. Соседний катер и наша яхта почти совсем не пострадали, так – немного стукнулись бортами. Кранец типа «моцарелла» (потому что очень похож на одноимённый сыр), страхующий корму яхты, сплюснулся, выправился и яхта ещё немного поколбасившись в узком пространстве, успокоилась, смирившись. Поправили бортовые кранцы, натянули швартовы – самое сложное действие –швартовка закончена. Пусть не идеально, но успешно.

Как говорили самураи «В каждом деле важен финал» («Хакагурэ»). Не важно насколько красиво и быстро яхта скользит по водной глади стремясь к причалу. Всё это будет забыто или даже воспринято как отягчающие обстоятельства, если будет нанесён ущерб причалу или соседям.

Швартовка у набережной Петра Великого осложнялась боковым течением. Пока яхта шла перпендикулярно причалу, т.е. поперёк течения, её этим самым течением разворачивало. Нужно было правильно рассчитать траекторию и скорость. Но что-то, при этом сложном манёвре, складывалось в тот вечер не так. Или так, но тогда рассчитать курс с множеством постоянно поступающих поправок на ветер, течение и прочие неизвестные, пока они не начнут действовать, силы для меня (когда наблюдал с причала) было из области абсо-

лютно ненаучной фантастики.

Глядя на то, как происходила швартовка мне стало немного тоскливо. Раньше я просто не обращал на это внимания. А сейчас понял – у меня могут возникнуть сложности. А если не успею правильно и вовремя (в доли секунды) отреагировать, то кроме морально психологического урона, типа самоедства про то, что «рукожопик», и укоризненных мыслей, взглядов и высказываний окружающих, могут нарисоваться и материальные обязательства в виде возмещения нанесённого ущерба. Причём укоризненные мысли, взгляды и высказывания также останутся. Обычная, в таких ситуациях, мысль «а может быть ну его нафиг» серой тенью слегка омрачила безоблачное настроение.

Размещение и приёмка

Яхта была не старой, но с многочисленными «следами продолжительной, умеренной эксплуатации». Гора чемоданов, сумок, рюкзаков со спальниками, одеждой на погоду от тропического лета до приполярной осени и другими необходимыми для двух недельного автономного проживания, иногда вдали от цивилизации, вещами занимали объём почти равный объёму кают-компания. Из одежды, которую я взял с собой на практику, не были использованы купальные плавки и тёплое бельё. Т.е. хоть и не было очень тепло, но и очень холодно тоже не случилось.

Яхту привели два капитана – один капитан яхты, второй наш капитан инструктор (Александр). По информации, полученной в яхтенной школе, он числился одним или даже самым жёстким и суровым.

Капитан яхты очень подробно, но быстро познакомил нас с яхтой: «Холодильник починили, газовая плита работает, прибрать яхту не успели, потому что прямо с регаты, спальники и жилеты в рундуках». Вот и вся важная информация. Остальное, вероятно, считалось менее важным и было упущено.

Первое распоряжение от нашего кэпа: «Размещайтесь». Ещё раз уточнили, что во время наших тренировок в Калининграде, постоянно проживать на яхте будет четверо: трое

стажёров и кэп. Денис и Света, повторили, что пока занятия будут в Калининграде, они будут на дневном посещении. Спустившись в кают-компанию, я окинул взглядом её пространство, выбрал для своего проживания, с согласия остального экипажа, кормовую каюту. Кормовая каюта, рассчитанная на двух или, если плотненько, трёх человек иногда называется «гробик», это я почерпнул из литературы. За тащив в этот «гробик» два своих рюкзака – основной на 80 литров и штурмовой (небольшой, литров на 20. Таскаю его с собой постоянно) и окинув взглядом своё на следующие две недели жильё, вспомнил фразу из Дисциплинарного Устава времён Советского Союза: «Стойко переносить все тяготы и лишения...».

Стойко переносить все тяготы и лишения и получать от этого удовольствие я был не готов. Я подозревал, что тяготы могут быть и даже лишения, но не такие, чтобы их переносить стойко. Вообще не люблю испытывать свою стойкость. Мне хотелось полюбить яхтинг. Причём светло и искренне, а не мазохистской любовью. Может быть тяготы и лишения – это плоды моей фантазии, родившиеся в перегретой калининградским солнцем голове?

Вот с такими мыслями я распаковал рюкзаки и старательно распахал/разложил в два рундука, два микро-шкафчика и на две, такие же микро-полочки то, что собрал в поход. То, что может понадобится часто – на полочки, то, что может понадобится реже – в шкафчик, то, что просто может пона-

добиться или не понадобится совсем – в рундуки.

Каюта была высотой около 1,7 метра (у входа). Эта высота продолжалась вглубь около метра, а дальше – спальное место. Если высота между матрасом и подволоком (потолок) была больше полуметра, то очень не на много. А вдали каюта сужалась до ширины 2х или, если малоразмерные, 3х пар ног. Но я был один! Это радовало. Наверное, это правильно – радоваться тому что «не хуже». А ещё в ней было два иллюминатора величиной с две ладошки, оба открывались и были со съёмными противомоскитными сеточками. И два светильника – один потолочный, один на гибкой ножке. В левой стене красовалось отверстие подачи тёплого воздуха от двигателя. Вот и всё полное и подробное описание «гробика». Я прибыл в Калининград накануне и ночевал в маленькой каюте на «Витязе», так вот, та маленькая каюта, по сравнению с кормовой каютой яхты – просто огромная. Всё познаётся в сравнении.



Разложив вещи, наш экипаж собрался в кокпите (Кок-

пит – часть яхты между входом в кают-компанию и кормой). В кокпите есть столик, удобные диванчики/скамеечки (под которыми рундуки для дельных вещей, штурвал, приборы – компас, указатели топлива, скорости относительно воды, глубиномер и рычаг управления оборотами и направлением движения. Из приборов рабочим оказались компас и ещё что-то, но мы этим чем-то не пользовались, потому как не смогли идентифицировать, что оно показывало. Название «дельные вещи» произошло не от слова «делать», а от нидерландского «deel» – часть. Так называют вспомогательные детали оборудования корпуса судна, которые служат главным образом для крепления и проводки такелажа. Такелаж, тоже нидерландское слово «takelage», производная от «takel» – оснастка.

Следующим практическим и зачётным упражнением была приёмка яхты. Практическая приёмка яхты, очень важное и сложное мероприятие, от которого зависит насколько комфортным будет ваше путешествие и сколько денег из вашего страхового депозита вернётся вам после сдачи яхты арендодателю, потому что, те повреждения, которые не были замечены при приёмке яхты могут быть приписаны вам.

Одна из объективных оценок квалификации шкипера – сумма депозитов, которая не вернулась обратно. Чем меньше эта сумма – тем более классный и опытный капитан. Он не только не добавил ущерба яхте, но и знает о всех ущербах, нанесённых яхте ранее. Приёмка заключается в подробном

осмотре яхты и предъявлении несоответствия арендодателю. Т.к. представитель арендодателя уже покинул не только яхту, но и причал, то приёмка была проведена для того, чтобы наш капитан убедился в том, что мы можем это делать.

Проверяли по списку. Есть такой специальный чек-лист приёмки яхты. Основная проблема оказалась не в том, чтобы отметить что есть, а в том, чтобы это найти. Принимая, подробнее познакомились с устройством яхты. Придумали использование найденных дельных вещей. Неопознанные и опознанные, но бесполезные для нас вещи, аккуратно сложили и спрятали в дальний угол одного из рундуков. Утомились, но приёмку провели достаточно сносно – на оценку «удовлетворительно». Т.е. кэп остался удовлетворённым.

Уборка

Т.к. яхта была «немного» не прибрана, решили её прибрать капитально и максимально подготовить к длительному и комфортному проживанию. Составили список расходных материалов, добавили список продуктов. В умных книжках было написано, что на яхтах есть такая касса, в которую команда равными частями вносит деньги, а деньги расходуются, опять же, на общее благо. Из таких общих благ у нас были хозтовары для уборки яхты и продукты для совместного пропитания. Подавляющим большинством голосов (пять против одного) выбрали (назначили) ответственного, скинулись и двинулись в поисках большого магазина.

Большое количество (около 5) мелких магазинов «шаговой доступности», нас не устраивали. Нужен был большой супермаркет, чтобы закупит всё и сразу. С помощью Гугл карт и информации, выуженной у аборигенов, мы узнали о том, что «когда-то был здесь, и как жалко, что сейчас закрыт, но есть очень большой и хороший неподалёку, но пока не открыли» и много другой, очень интересной, очень подробной, нафиг нам не нужной информации.

В конце концов нашли, прошлись ураганом по полкам. На первый взгляд затарились так, как будто собирались пешком на Северный Полюс и обратно. Всем экипажем, ни в чём себе не отказывая. Хорошо, что в нашем распоряжении была

машина. Содержимое трёх больших супермаркетовских тележек поместилось в машину с трудом. Первый взнос в кассу был полностью израсходован, поэтому, стоя у магазина, скинулись ещё раз.

Какое-то время ушло на перетаскивание покупок на причал, потом на размещение всего закупленного в уже непустых рундуках. Старательно и искренне мы пытались запомнить, что где положили. Яхта впитала гору покупок как губка воду. Мы просто растворили всё в шкафчиках, рундуках и холодильнике, который, к слову сказать, оказался как автомобиль Таврия – «Внутри больше чем снаружи». Упаковка сыра, купленного в первый день, была случайно мной обнаружена через полторы недели и благополучно съедена командой. Благополучно, это когда без последствий (для команды и кока) и претензий. Иногда случается так, что художества кока могут очень сильно на нём отразиться, если последствия поглощения приготовленных блюд, отличаются от обычных в худшую сторону. Мне повезло – у нас не отличались... сильно.

Потом, поделив яхту на пять частей, по количеству «салаг», мы принялись за уборку. Мыли, тёрли, драили, распутывали и аккуратно укладывали концы (на флотском сленге так называются верёвки или канаты). Где-то через час яхта не сверкала, но выглядела гораздо лучше, чем сразу после швартовки. А ещё Денис и Светлана прикрепили новый российский флаг на ахтерштаге, взамен слегка потрёпанно-

го. Всё -яхта была полностью готова к далёкому походу. И стала родней и уютней.

В общем, в первый день практики мы мужественно, стойко и, вероятно, с достоинством перенесли свалившиеся на нашу голову тяготы (до лишений в этот день не дошло). Я думаю, что кэп был удовлетворён нашими стараниями и усердием, потому как не проявил свою суровость и жёсткость, о которой мы были наслышаны. Никто не получил линьков (хотя про то, что это, как, чем и почему «кровавый» узел так называется он нам подробно рассказал, наблюдая как идёт уборка). Пока мы ходили по магазинам, Александр договорился с капитаном «Витязя» об утреннем, безвозмездном (т.е. задаром) посещении душа на этом всемирно известном научно исследовательском судне-музее-отеле.

Личная гигиена на яхте – это очень важно, поскольку в связи с малым объёмом кают-компаний запах «подмышек» и прочие естественные запахи любого из экипажа (хотел написать «члена», потом передумал и даже не из-за того, что в команде были женщины) становился достоянием всех. Это, если оно случается, я смело могу отнести к категории «лишения». У нас их (таких лишений) за всю практику не случилось.

Ужин прошёл в тёплой дружественной обстановке. Мы всё больше и больше становились командой. А вечером сбылась ещё одна «мечта идиота» – я спал в настоящей каюте, на настоящей яхте и слушал плеск настоящих волн. Почему

ещё одна – потому что у меня их много, простеньких, абсолютно не прикладных и не приносящих ничего, кроме удовольствия, мечт (или мечтов/мечтей... В общем их у меня много). Яхта слегка покачивалась, иногда скрипел такелаж и кранцы о причал... романтика. Пока, такой яхтинг мне нравился.

Учимся рулить и диагностировать неисправности

На следующий день (раннее утро) я проснулся раньше всех. Ну, может быть остальные тоже проснулись, но я ещё и встал и стараясь не шуметь вышел на палубу. «Вернул городу море», не всё сразу, а посильную для меня часть и так как «море потому велико что и мелкими речками не брезгует», оно не побрезговало и моей лептой. Его стало на немного больше, мне стало намного легче. Почему так? Потому что на нашей яхте (так же как на многих или большинстве других судов, бороздящих наши внутренние воды, галюны (туалеты) напрямую выводятся за борт) посещение туалета – это стук двери, шум воды и помпы, которой эту воду нужно закачать и выкачать. Т.е. шума много, а финал один – всё оказывается за бортом.



Тишина, спокойствие, и настолько мне стало хорошо, что движимый чувством любви ко всему человечеству, а также скопившейся во мне энергией созидания, я покормил уток, заварил кофе и уселся в кокпите, созерцая окрестности. Жизнь в этот момент текла очень неторопливо и (может быть из-за того, что неторопливо?) приятно.



В душ ходили парами, т.е. в 2 захода. Я пошёл в первой паре и, вернувшись, успел приготовить завтрак как раз к моменту возвращения второй пары. Впоследствии я самовозложил на себя эту важную обязанность – приготовление завтраков и обедов, когда они (обеда) случались на яхте. Ужины готовили сообща.

Большим разнообразием питание не отличалось и было по походному простым: каши с тушёнками, макароны по-флотски («макароны с мусором»), обязательно – салаты. Ещё были: форшмак, яйца пашот, гренки с сыром. Однажды насобирали шиповника с ничейного куста и сварили компот с ягодами и лепестками роз. Чтобы заваренные лепестки или варенье из лепестков не горчило, нужно обязательно обрывать белую часть в том месте где лепесток крепится (крепился) к

цветку. А чтобы лук не горчи́л в салате, его нужно сбрызнуть уксусом. Этому меня научил Александр, прежде я обдавал лук кипятком.

Иногда на завтрак случалась запеканка типа «ералаш» – это когда есть много разных продуктов, но ни одного из них не хватит на всю команду. Эти продукты собираются в общую ёмкость, тщательно перемешиваются с куриными яйцами (яйца используются сырые и их обязательно нужно отделить от скорлупы. Скорлупа – в приготовлении не участвует) и жарятся. Наверное, настоящий английский пудинг в средние века готовился по такому же принципу.

А моя попытка приготовить голландский соус (хотелось сделать на завтрак «яйца бенедикт») окончилась неудачей – соус не взбивался. Расслаивался и всё. Пробовал два раза. Слегка расстроился – в сухопутной жизни он получался на раз – два. Выручила Вера, добавила приправ, охладила, взбила и мы съели это за завтраком с яйцами пашот и соусом, соус называли «Цунами 500» – по одному из рассказов кэпа. Впоследствии я выяснил, что это сливочное масло было (и сейчас есть) не совсем сливочным. И вот это «не совсем» делает его непригодным для голландского соуса, но единственным годным для «Цунами 500».

Позавтракали собрались, отдали швартовы и вышли в Преголю – учиться управлять яхтой. Очень важная процедура при подготовке к отходу – обязательно нужно посетить галюн, что бы ничто не отвлекало. Сначала мы учились

управлять яхтой, идущей под мотором вперёд. Бороздили Преголю вдоль набережной Петра Великого – разворачивались, останавливались, расходились со встречными судами, пропускали или обгоняли попутных, немножко дрейфовали. Движение на этом участке достаточно активное и некоторые капитаны, как мне показалось, немного дрейфили видя наше очень непрямолинейное движение. Но потом я понял – они не дрейфили, а в соответствии с «Правилами Предупреждения Столкновений судов» принимали меры по соблюдению безопасной дистанции между их судном и нашей яхтой. Море опасно само по себе, а если поблизости есть курсанты, степень опасности должна быть умножена на коэффициент равный количеству курсантов. Нас было пятеро. Ближе к полудню мы все по нескольку раз постояли у штурвала и научились поворачивать яхту, останавливаться и трогаться. Одним целым с яхтой не стали, но управлять получалось уже достаточно сносно.

Пришло время обеда. Во время швартовки кормой, яхта, подойдя к причалу вдруг как-то неожиданно вильнула этой самой кормой. Швартовка получилась, но очень неидеальная. Всё так же, как и вчера. Размышляя, что бы это могло быть, кэп предположил, что, если ситуация повторяется раз за разом и если яхта всегда резко меняет курс двигаясь кормой, то это не случайность и причина, вероятно, кроется в неисправности рулевого механизма. А так как основной в программе нашего обучения и наиболее сложной швартов-

кой была именно швартовка кормой, то влияющая кормой яхта подходила для обучения настолько плохо, что даже не подходила совсем. Могла пострадать яхта, причал, курсанты, репутация кэпа и имидж нашей яхтенной школы. В общем это и так опасное мероприятие учить «салаг», а вот с такими неожиданностями – неоправданно рискованное.

Для диагностики и устранения неисправности был вызван капитан яхты. Почему сразу не продиагностировали сами? А зачем нам диагностировать чужую яхту? Да и какой из нас толк. Мы ведь только первые шаги делаем. Капитан яхты прибыл достаточно быстро, выслушал, покрутил штурвал, заглянул в кормовой трюм и огласил диагноз: «Разболтанный сервомеханизм (управление рулём на яхте было гидравлическим) нужно менять, но его в Калининграде нет и надо заказывать в Польше, но в Польшу никто на этой неделе не поедет и на следующей тоже. Все заняты, все далеко...» в общем, всё для нас очень нерадостно. Покурил, пообщался о чём-то с нашим кэпом и как-то быстро пропал.

Практика грозила закончиться едва начавшись. Но наш кэп, не теряя надежды на то, что сервомеханизм заменят, перекроил учебный план, отодвинув уроки швартовки кормой в конец практики.

Т.к. мы находились в центре цивилизации, то решено было завтракать на яхте, а в остальное время питаться на берегу. В отеле Ибис, который находился неподалёку, в рабочие дни были замечательные, вкусные, недорогие обеды типа «all

inclusive». Заплатил и ни в чём себе не отказывай. Огромным плюсом был бонус за массовость - пять человек платят, шестой бесплатно. Как раз для нашей команды. Пять «салаг» за свой счёт, кэп бесплатно. В умных книжках, которые описывают правила и традиции, сказано, что капитан-инструктор питается за счёт обучающихся. К слову сказать, Александр на этом не настаивал, не пользовался, но правила Ибиса были как раз для нашей команды.

Отобедали. Вернулись на яхту. Подготовились к отплытию. Света и Денис, после изменения плана поехали за вещами, чтобы поселиться на яхте и, покинув Калининград, продолжить учиться тому, чему можно научиться на не совсем исправной яхте. Сидим ждём.

Всё-таки интересно устроен человек – то, что работает вызывает вялое любопытство «Как оно работает?», а вот то, что не работает вызывает активный интерес «Почему?». Этот интерес в нас ещё и подогревался тем, что неисправность могла прервать практику и помешать нам стать шкиперами. Поэтому, получив от нашего кэпа разрешение на «посмотреть, как оно не работает», мы стали изучать несложный механизм управления рулём. Сервомеханизм – это такая коробочка, которая передаёт с помощью жидкости движение штурвала на гидроцилиндр с торчащим (или торчащими) из него штоками, а он двигает влево/вправо рычаг, прикреплённый к вертикальной трубе «баллеру». Рычаг должен поворачивать баллер, а баллер поворачивает перо руля. Сначала

хотели посмотреть на люфт (свободный ход) сервомеханизма. Потом случайно повернули штурвал и выяснилось, что рычаг, который должен поворачивать баллер, поворачивает его, но не сразу, а градусов через 7-10. Небольшой люфт был и в сервомеханизме, но рычаг имел большую свободу. Доложили кэпу, показали.



Планы по выходу опять изменились – Александр снова вызвал «команду техподдержки». Посмотрели, покрутили, решили, что менять нужно только всё и сразу, поэтому при-

варят электросваркой намертво, всё равно потом выкидывать.

Пока шло приготовление к ремонту и сам процесс ремонта, наш кэп, следуя правилу «У матроса не должно быть свободного времени» объяснил, как накидывается верёвочная петля на утку (такая металлическая штуковина, похожая на букву «П» с торчащей над ножками верхней перекладиной и не имеющая ничего общего с медицинской уткой). Мы разбрелись по причалу и стали тренироваться. По ветру, против ветра, если ветер сбоку, если отойти подальше, ещё дальше. Ничего в этой тренировке интересного не было. Настроился, кинул, натянул (если попал), собрал, разложил, примерился. кинул и так почти до бесконечности, потому что идеал – это не состояние, это направление. Впоследствии выяснилось, что умение бросать швартовы или заводить их за утку отпорным крюком очень полезное умение. Потом, глядя как швартуются другие, обратил внимание, что одних учили и они чему-то научились, а другие умеют. Т.е. они тоже заводят швартовы. Погордился за нас и за учителя. Но это было потом.

А в тот день, после ремонта рулевого механизма (перевода его в состояние «неразборный»), снова вышли в Преголю и убедились, что после ремонта яхта стала послушной. Послушной настолько, что можно стало вернуться к первоначальным планам обучения. Т.е. никуда не уходить и тренироваться здесь. Денис и Света, обрадовались, собрали вещи,

которые затащили на яхту и продолжили ночевать вне яхты.

В этот или следующий день, мы, освоив движение вперёд, стали тренироваться управлять яхтой при движении кормой. Это сложнее. Мы двигались задом наперёд, останавливались, выписывали «восьмёрки», приводя в недоумение капитанов судов, которые двигались нормально – передом вперёд и раздражая рыбаков, которые стояли со своими удочками на противоположном берегу Преголи.

В конце концов, в один из разворотов, яхта прошла как раз над закинутыми снастями и, судя по возмущённому возгласу, кто-то из рыбаков лишился своей снасти. Далее произошла беседа между возмущённым рыбаком и сохраняющим невозмутимость нашим кэпом. Беседа выглядела следующим образом (переведена с общепринятого языка на русский с сохранением основного смысла и эмоций).

Рыбак: «Уважаемые мореплаватели, меня смущает факт вашего частого и слишком опасного прохождения вблизи моих снастей и, беспокоясь о вас, имею честь спросить – не устали ли вы бороздить, спокойную, до вашего появления, реку?»

Кэп: «Глубокоуважаемый абориген, а не утомились ли вы так долго стоять под палящим солнцем в надежде выловить хоть какую ни будь рыбу, рискуя при этом своими не дешёвыми и очень дорогими вашему сердцу снастями?».

Вот так, проявив интерес и уважение к собеседникам, мы продолжили заниматься каждый своим делом. Рыбаки пыта-

лись что-то поймать и сохранить свои снасти, мы старательно учились, пытаюсь держаться подальше от рыбаков. Последнее получалось не всегда. Но вопросов и пожеланий от них больше не поступало. А ещё мы приветствовали капитанов и пассажиров проходящих судов. Или они нам помажут, а мы в ответ, или мы, а они отвечают. В общем как-то так тепло и дружественно. Неоднократно были сфотографированы туристами и судя по лицам и долетающим обрывкам иностранной речи, наши фотографии разлетелись/разъехались по всему миру. На не российский Дальний Восток точно уехали. Хотя, в настоящее время, любая фотография, размещённая в соцсетях, становится достоянием этого самого мира.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.