

«...Мы на многое не отваживаемся не потому что оно трудно; оно трудно именно потому, что мы на него не отваживаемся...»
Сенека Старший

«Флагманский» поход

Василий Курников ■ Подготовка к нашему дальнему походу началась за восемь месяцев до описываемых событий. Мы изучали лоции районов плавания, готовили материальную часть: оснащали яхту дополнительными спасательными средствами – спасательным плотом и страховочными поясами; альтернативными источниками электроэнергии – ветрогенератором и солнечными батареями; навигационными приборами и оборудованием – указателем курса и направления ветра, GPS-навигатором, электронными и бумажными навигационными картами, радиостанцией речного и морского диапазона.



Кпогрузке на борт готовили запасные фалы, шкоты, ремкомплект для парусов, инструменты на все случаи жизни, хозяйственно-бытовую утварь и много других необходимых вещей. Исходили из условия, что яхта совершает одиночное плавание в любой навигационной обстановке «без надежды экипажа на постороннюю помощь». Звучит жестко и накладывает очень серьезную ответственность на капитана и весь экипаж. Предстояло плавание, в котором нет места людям слу-

чайным и слабым. Плавание, которое разделяет жизнь яхтсмена на «до» и «после».

Общая характеристика яхты «Флагман»: длина 5.5 м, ширина 2.45 м, высота надводного борта 0.5 м, осадка корпусом 0.2 м, осадка с опущенным швертом 1.15 м, площадь парусов 18.5 м², вес в полном грузу – 850 кг. Каюта размерами 4 на 2 м и высотой 1.1 м – таковы суровые походные условия, в которых нам предстояло провести часть жизни.

Основной особенностью нашего похода была погода:

встречный ветер и встречная волна. Постоянное отслеживание заходов и отходов ветра, выбор оптимального курса относительно волны и ветра. Предстояло серьезное испытание человеческих возможностей: жара и холод, 100-процентная влажность, постоянное напряжение, круглосуточная вахта, более чем спартанские условия быта. Борьба каждого члена экипажа с самим собой, своими слабостями, сомнениями и страхами. Все это – гимн слиянию человека, паруса и стихии. И мы должны были его исполнить.

Поярково

31 июля 2011 года ровно в 12:20 мы вышли из Благовещенского яхт-клуба «Командор» в дальнее и весьма рискованное плавание. На борту нас было трое, и всех можно назвать отчаянными авантюристами. Олег Лесков – шкотовый, начинающий яхтсмен с 2-летним парусным стажем, яхтенный рулевой 2 класса. Павел Когтев – помощник капитана, яхтсмен, имеющий 6-летний опыт хождения под парусом и участия в различных парусных регатах, в том числе Чемпионате России на Кубок залива Петра Великого, яхтенный рулевой 1 класса. И я – Василий Курников – капитан яхты «Флагман», президент Федерации парусного спорта Амурской области, яхтенный капитан.

После процедуры оформления у пограничников вышли на просторы Амура. В 20:20 на 881 км по команде с ПСКР подошли к кораблю береговой охраны для осмотра. У нас проверили документы и предложили переночевать под бортом ПСКР. Мы поздравили их с Днем ВМФ и, получив в ответ пожелание удачи, все же продолжили свой путь. Ветерок слабенький, но низкие свинцовые тучи беспокоили: очень хотелось успеть дойти до Поярково до усиления ветра.

Но не тут-то было. В 22:00 раздуло. Когда проходили 840 км – рейд китайского города Суньхэ – уже появились барашки, хотя все еще было терпимо. Олег – на вахте на руле. До Поярково 15 километров, при благоприятном раскладе 30–40 минут – и мы в порту.

Но напрасно обольщались. Ветер усиливается, волна растет, поверхность воды сплошь белая, а на небе мгла. Срубили паруса, в целях безопасности решили идти под двигателем. Я сменил Олега. К одиннадцати часам анемометр на порывах показывает ветер до 23 м/с, створов не видно из-за частогокола волн, ширина судового хода метров 50, потому как уровень воды в Амуре слишком уж малый. Справа китайская песчаная коса, слева наша галечная. И то, и другое – ничего хорошего. В 23:20 мы, наконец, прошли 835 км. Ветер встречный дует как в трубе, за час двадцать удалось продвинуться всего на 5 километров. А ветер и не собирается стихать. Яхту подбрасывает как на батуте. Именно на батуте, а не на качелях, потому что с пугающей регулярностью взрывает мотор, выпрыгивая из воды, и яхта шлепается о воду доньшком. Нужно дотянуть до Поярковской протоки, а там остров с наветренной стороны нас прикроет.

Так и сложилось: вошли в протоку, добрались до порта, встали к стенке рядом с буксиром на ночевку. Только все это было уже в час ночи 1 августа, а не в 22:30 предыдущих суток, как планировали. Вот вам первый урок – «берите поправку на ветер». Первое крещение, полученное уже в род-



ных водах, заставило призадуматься: готовы ли мы к дальнейшим испытаниям? Выдержит ли лодка? Ведь это еще не нижний Амур и тем более не море. И берега – вот они. С одной стороны обнадеживает, что близко, с другой стороны настораживает, что слишком близко. Мы точно готовы двигаться дальше?

В затоне порта хорошо. Где-то высоко дует, гнутся кроны деревьев, завывание ветра напоминает нам, что все еще только начинается, но почему-то думать об этом не хочется. Стоим у стенки: тишина, даже ряби на воде нет. Иллюзия спокойствия, и можно поспать.

Утро. «Экипаж, куда идем – вверх домой или вниз – к морю?» Страшно? Страшно интересно! Идем дальше!

Ну и пошли. Вышли из протоки на судовую ход. Стаксель даже ставить не стали – грот сначала с одной полкой рифов, потом взяли и вторую. Целый день встречная волна и встречный ветер. На мачте установили камеру, но волной окатывает так, что качество съемки оставляет желать лучшего. Заливает. Хоть камера и герметичная, но картинка получается «не очень».

К вечеру ветер стих, в 22:20 встали на якорь напротив заставы Касаткино. Чувствуется легкая усталость, но погода обнадеживает.

Динозавры

Утром все хорошо. Снялись с якоря. Хотя и облачно, но вполне позитивно. На 617 км на китайском берегу наблюдаем раскопки. Высокая крутая сопка с «забритым» склоном, а на склоне с десятков маленьких человечков ведут археологические раскопки останков динозавров. Впечатляющий вид. Очень хорошо сохранившиеся скелеты доисторических животных позволяют сопоставить размеры прежних и нынешних обитателей нашей планеты, тем более что они находятся сейчас рядом. Интереснейшее зрелище!

Еще один удивительный, но в то же время вполне логичный момент. Пока одни китайцы проводят раскопки, другие быстрыми темпами строят подъездные пути и смотровую площадку очень большого размера. Бульдозеры, грейдеры, миксеры с бетоном – целая вереница техники, толпа народу, и все работают! Думается мне, что туристы уже в самом бли-



жайшем будущем смогут с комфортом созерцать все эти археологические находки.

Хинган

К 13 часам 2 августа дошли до Пашково. Еще от Сагибово (605 км) судоходство по реке стало активней. В основном, конечно, китайский флот: рыбацкие лодки, пассажирские суда с китайскими туристами, буксиры с баржами. В Пашково ходит китайский паром. После посещения заставы пошли через Хинган. Уровень воды очень низкий, но, несмотря на это, течение достигало 7 км/ч (а в большую воду бывает и до 15 км/ч!). Хинган открылся нам во всей красе. Ветер очень слабый – прикрывают сопки, яркое солнце, берега густо покрыты растительностью, которая переливается в солнечных лучах от малахитового до глубокого темно-зеленого цвета. С каждым поворотом реки наблюдаем уклон русла, катимся по воде, будто с горки. Солнце все быстрее клонится на запад и большие тени от огромных сопки иногда накрывают нас своей прохладой. Заночевали, встав на якорь у Союзново и рассчитывая с утра пройти перекат.

Потру же решили пройти перекат стороной – протокой. И у нас это очень хорошо получилось: глубины 3–6 метров, течение спокойное – красота! Уже на выходе с переката начал ложиться туман. Пока шли до Екатерино-Никольского, видимость была от 50 до 100 метров. Чтобы не плутать по границе (створы открываются очень поздно, когда может быть уже действительно поздно), пошли нашими протоками. Знаков судоходной обстановки, конечно, нет, но зато срезали, пока дошли до Ленинского, километров 20.

Ленинское встретило нас дождем и бдительными пограничниками. После протокольных формальностей встали на якорь в маленьком затоне напротив заставы. И под прищмотром погранцов завалились спать.

Хабаровск

Рано утром 4 августа снялись с якоря и пошли на Хабаровск. Решили, что пойдем сахалинской протокой, минуя основной судовой ход. Движение по основному ходу очень активное, воды мало, составы с баржами большие, ширина его, конечно, в рамках необходимого, но – «по минималке». Нам идти в лавировку, непрерывно контролируя расхождение – так лучше и не рисковать.

На 23 км (уже стемнело) пограничный корабль дал сигнал ракетой, чтобы мы подошли к борту. Отшвартовались. Полюбопытствовали, по какой причине нас решили остановить. Оказалось, то, что мы шли не по судовому ходу, хотя и по нашей акватории, с их точки зрения могло быть небезопасно для нас. Пришлось объяснять защитникам, что у нас швертбот, и с приподнятым швертом мы проходили на вполне безопасной глубине и в то же время в стороне от судового хода, чтобы не создавать помех движению транспортного флота. Кстати, должен отметить, что «граница» ведет себя очень корректно. Удивила готовность помочь, причем в любых вопросах, начиная от безопасности плавания, лоцманской проводки до всевозможных, даже самых незначительных бытовых вопросов. И, конечно, пожелание удачи в нашем походе, слова гордости и благодарности за то, что мы решились на такой поступок. Все-таки исторический поход: впервые российская яхта (хоть и маленькая) прошла по границе, с гордостью неся флаг державы.

В хабаровский яхт-клуб пришли уже к полуночи. Здесь все было подготовлено к нашему прибытию. Вахта встретила, показала очень удобное место для стоянки. Ждем утра с чувством выполненного долга – первый этап похода, Средний Амур, прошли.

На следующий день собрались практически все члены хабаровского яхт-клуба «Водник». Встреча была очень теплой. Нам обещали полное содействие по организации стоянок и поддержку в Комсомольске, Николаевске и Ванино, т.е. во всех крупных городах Хабаровского края, имеющих прямое отношение к Хабаровской федерации парусного спорта. Много теплых слов, рекомендаций, а также слов поддержки и даже восхищения было высказано в наш адрес. Большое впечатление на всех произвела энерговооружен-



ность «Флагмана». Наличие на борту солнечной батареи и ветрогенератора для подзарядки аккумулятора для бортовых нужд изумляла гостеприимных хозяев и говорила о серьезности наших намерений дойти до Владивостока. Хотя сама лодка (швертбот «микро») несколько настораживал опытных капитанов, ходивших на Шантары. Они-то ходили на «тэшках», гораздо более крупных лодках, и то временами было не по себе. А здесь – «микрик». Но наша уверенность в надежности яхты, подкрепленная опытом титулованных

капитанов, совершавших кругосветные плавания на аналогичных судах (того же Гвоздева, например), а также наш собственный опыт штормования под Поярково хоть немного успокаивали наших друзей.

Мы взяли прогноз погоды на 10 суток, сделали приборку на яхте, сходили в баню, пополнили запасы продовольствия, воды и бензина. А 6 августа двинулись в путь. Проводить нас пришли все: и яхтсмены, и клиенты клуба.

Комсомольск-на-Амуре

Пока шли в Комсомольск, один раз – на 650 км – вставали на ночевку в протоке, ловили рыбу на спиннинг и даже что-то поймали. Олега учили разделывать и жарить рыбу на костре. Одно плохо – комаров тьма!



В Комсомольск пришли 8 августа. В яхт-клубе на пирсе нас уже встречали. Юные яхтсмены построились на берегу и хором приветствовали нас речевкой, которую сами сочинили, и троекратным «Ура!!!». Особенно запомнились слова о «мужественных благовещенских яхтсменах»: из детских уст это звучало особенно трогательно. Прошли экскурсией по территории яхт-клуба и были приятно удивлены. Флота, и детского, и крейсерского, значительно больше, чем в Хабаровске. И все лодки в хорошем, ухоженном состоянии, несмотря на свой почтенный возраст.

В клубе оставались недолго, пополнили запасы воды, взяли попользоваться морскую мобильную радиостанцию (которая в дальнейшем нам очень помогла). Поблагодарили хозяев за гостеприимство, добрые советы и рекомендации и, подняв паруса, пошли дальше. Впереди еще много тяжелых миль.

Калиновка

Путь до Калиновки, и особенно сама Калиновка, надолго останутся в памяти. Это было что-то особенное!

Утром 9 августа вышли на Кайдановские перекаты. Дождь, туман, видимость от 500 метров до 3 километров, а створная линия от 5 до 10 км. Поди, разгляди эти створы... Перекаты коварные и очень длинные (протяженность около 40 км), и на этом отрезке пути мест для укрытия в случае шквалов и штормов нет. К счастью, несмотря на рваный ветер, этот участок нам удалось благополучно проскочить, хотя был один момент, когда в целях безопасности нам пришлось срубить паруса и задействовать двигатель. Хотя кому-то везет и больше: многие «проезжают» это примечательное место «как на трамвае».

К 15 часам 10 августа дошли до Калиновки. Ветер крепчал, волна около метра и все – встречное. Попытались сходу пройти мыс, но не тут-то было. В лавировку идти не дает волна – лупит в скулу как молотом, и яхту почти валит в бродинг, хода нет вообще. А ширина судового хода не позволяет идти более выгодными галсами. Срубили паруса. Попробовали идти под двигателем – неудачно. Двигатель не эффективен, потому что на каждой волне винт выскакивает из воды и мотор ревет на повышенных оборотах, оставшись без нагрузки. При таком раскладе можно вообще без двигателя остаться, а это нам уж точно не подходит. Выбрали удобный момент, легли на обратный курс. Спрятались от ветра и волны за скалу. Тихо, безопасно, небольшой накат даже успокаивает – красота!

Все это, конечно, мило, но нужно как-то двигаться дальше. На двух «Амурах» к нашему борту подошли местные рыбаки. Поинтересовались, кто мы такие, откуда идем, нужна ли нам помощь.

После краткого знакомства наперебой стали нам рассказывать, что они видели нашу борьбу со стихией, что это было страшно красиво, но идти дальше в ближайшие три дня нам не стоит. Было штормовое предупреждение – подходит тайфун, поэтому даже если мы сейчас прорвемся, то дальше укрыться негде. А ветер ожидается «очень сильный». В дальнейшем так и произошло.

Почти трое суток стояли в Калиновке. Местные рыбаки оказались очень гостеприимными хозяевами. Угостили нас рыбой, провели экскурсию на утес по местам боевой славы (во время интервенции здесь шли ожесточенные бои с японцами). Кстати, утес очень примечательный – в верхней части его рельеф довольно точно повторяет форму головы человека.



Местные, а это в основном нанайцы, называют утес «Хозяин». Языческие нравы здесь очень заметны. «Хозяин» просто так мимо себя не пропускает, нужно обязательно остановиться, сходить его проведать – заплатить своего рода дань, после чего просить разрешения пройти. Тогда все в пути сложится хорошо. Таковы местные народные приметы, и с этим нужно считаться.

Продолжение следует