

# ПЛАВАНЬЕ СКВОЗЬ НЬЮ-ЙОРК

МИХАИЛ СОЛДАТОВ

*Моя яхта после трансатлантической гонки «Jester Challenge – 2010» осталась в Америке, виза еще действовала, и я подумал, что было бы глупо не воспользоваться этим обстоятельством и не познакомиться с тамошним побережьем, страной, людьми...*



Экипаж собрался небольшой: я и сын. План похода был прост: пройти от Ньюпорта (250 км севернее Нью-Йорка) до Норфолка (300 км южнее Вашингтона).

Перелет на другой континент занял куда меньше времени, чем трансатлантический переход Колумба. В ньюпортском яхт-клубе нас ждал очень дружелюбный прием. Норман, командор клуба 2009–2010 гг., а ныне его вице-командор, видимо, обладал экстрасенсорными способностями, так как верно оценил наше финансовое положение и предоставил два дня бесплатной стоянки в клубе. Стоит пояснить, что стоянка для моей «Герды» обошлась бы здесь в 116 долларов в сутки. Дорого, но рядом красовались «Мальтийский сокол», «Пума» и несколько яхт подобного уровня. По вечерам около них мельтешил народ в клубных пиджаках и белых штанах...

Норман провел дополнительный инструктаж, после которого мое понимание, куда и как идти и где лучше останавливаться, стало намного четче. На прощанье он подарил мне сборник подробных планов прибрежных участков от Ньюпорта до Нью-Йорка, которые оказались как нельзя кстати — мои карты заканчивались как раз в этом месте.

«Герда» ждала нас на берегу в маленьком поселке Портсмут в 20 километрах от Нью-Йорка. Стоянка была хороша, состояние яхты — не очень. Заказанные, но не оплаченные работы (замена такелажа и некоторые мелочи)

чи) были не выполнены, лебедки закисли, в трюм набралась дождевая вода. Аккумуляторная батарея оказалась залита водой, отчего произошло короткое замыкание. На подводной части форштевня красовалась зазубрина — след столкновения с бревном в океане. На мои претензии старший менеджер ничего не мог сказать в свое оправдание, но стоимость работ, которые необходимо было сделать, снизили на 100 долларов.

Аклиматизация и сдвиг по времени давали себя знать. Организм перестраивался еще дня три-четыре, что нельзя не учитывать, если хочешь быть здоров. Представляю, как трудно акклиматизация для спортсменов, переезжающих на другой континент. Потенциальным спонсорам, женам и подругам надо это учитывать и не требовать в первые дни многого. Ни в спортивном смысле, ни в личном...

Прогноз погоды на переход обещал всего понемногу: ветра, солнца и дождя. Начало пути выдалось благостным. Ветерок дул в нужном направлении, яхта шла в бакштаг, волны практически не было. Мы уж посчитали рекомендации Нормана о ночевке на этом этапе излишними и решили идти прямо в Нью-Йорк. Однако скоро океан дал нам понять, что к нему надо относиться серьезно. Ветер все усиливался, волна росла. Ощутимо било в корму. В каюту спускаться уже не хотелось, да и незачем было — с плиты все летело. Несмотря на заведенные завал-тали, случился непроизвольный поворот фордевинд,



Клац! — и каретка гика-шкота отделилась от яхты, стопора улетели за борт. Убрать грот! Скорость уменьшилась ненамного, давно бы надо было его срубить. Попутный шторм, особенно когда он нарастает медленно, легко прошляпить.

Для передышки и ремонта залетели в ближайший порт — Нью-Лондон. Здесь, в Новой Англии, многие названия начинаются с «Нью». Яхта вошла в реку, спрятавшись от волны. Нашли стоянку, благо свободных мест в гавани навалом. Озвученная стоимость постоя нас сильно расстроила: 65 долларов. Кажется, с нас хотели взять за все пустые места. Но вот буквально в 30 метрах оказалась другая стоянка, попроще. Цены там в три раза меньше. Местные яхтсмены, узнав, в чем причина наших маневров под проливным дождем, высказали в адрес жадного соседа все, что они о нем думают. На входе в гавань



находился поворотный железнодорожный мост. Все основное время проход был открыт для яхт — мост сводили лишь на время прохождения поезда. Здорово!

На следующий день получил местный прогноз погоды. Долго его расшифровывал с английским словарем. Понятно, что английский и американский разнятся, но не до такой же степени! Ясно было, что нас ждет дождливый день, но ведь в море определяющим является не дождь, а сила ветра и высота волны, так что — вперед.

Проложив маршрут вдоль подветренного берега пролива, мы угадали. Ветерок дул сильный, а волны не было — тишь да гладь. Проголодавшись, решили приготовить обед. Тут выяснилось, что необъяснимые силы природы (похоже, их олицетворял я) куда-то подевали единственную кастрюльку. Скорее всего, выкинули. Из подручных материалов кастрюлька не получалась. Глубокая тарелка, призванная ее заменить, взорвалась через минуту. Попытались сварить макароны в сковороде. Получилось очень неплохо — макароны из вареного состояния постепенно перешли в жареное. Красота!

После еды можно было и поработать. Сын как человек, окончивший МВТУ им.Баумана, приказом по яхте получил высокое звание командира электромеханической боевой части и отправился на бак чинить навигационные

огни. В течение трех часов было найдено примерно пять неисправностей, из-за которых огни гореть принципиально не могли. Теперь дорога в ночной Нью-Йорк была открыта.

Огни большого города виднелись издали. Подумав, что стоимость стоянки для нас будет неподъемна, мы предприняли отработанный маневр — решили встать в пригороде. Порт Вашингтон не имел к столице США никакого отношения, но предлагал несколько видов стоянок. Отсюда в Нью-Йорк шла железная дорога, и была большая веро- ➤



Официальный представитель в России и СНГ  
36 лет успешной работы, 15-й год в России



**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ  
ПО РЕКАМ И КАНАЛАМ ЕВРОПЫ**

с комфортабельными каютами, кухней и душем  
Более 2000 катеров на 50 базах в 30 регионах

ИСПАНИЯ  
ФРАНЦИЯ:  
Аквитания,  
Бургундия,  
Бретань  
ГОЛЛАНДИЯ  
ГЕРМАНИЯ  
БЕЛЬГИЯ  
АНГЛИЯ  
ИРЛАНДИЯ  
ФИНЛЯНДИЯ  
оз. Лох-Несс  
лагуна Венеции



**ВЫ УПРАВЛЯЕТЕ САМИ!  
ПРАВА НЕ ТРЕБУЮТСЯ!**

**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ, МОТОРНЫХ  
ЯХТАХ И КАТАМАРАНАХ**

Возможность аренды яхты без капитана (bareboat charter)  
Более 3000 яхт на 100 базах в 45 странах

ИСПАНИЯ  
ТУРЦИЯ  
ХОРВАТИЯ  
ЧЕРНОГОРИЯ  
КИПР  
ГРЕЦИЯ  
ФРАНЦИЯ  
ИТАЛИЯ  
АМЕРИКА

СЕЙШЕЛЫ  
ТАЙЛАНД  
КАРИБЫ  
КУБА  
МАЛАЙЗИЯ  
ТАИТИ  
АВСТРАЛИЯ  
МАДАГАСКАР  
МАЛЬДИВЫ



**АРЕНДА ЯХТ  
В ИСПАНИИ**

ONLINE-бронирование катеров и яхт  
на <http://www.solpar.ru/kap30>

**МОРСКИЕ КРУИЗЫ  
ПО ВСЕМУ МИРУ**

(495) 926-37-75  
(812) 322-96-86  
(812) 939-29-06



ятность нормального сообщения. Утром мы нашли коренного жителя этих мест. Ну... не самого коренного — не индейца, конечно...

В вагончике, захламленном всяким барахлом, с гамбургером, который он упрямо не выпускал из рук, «мистер Смит» дал нам весь расклад по стоянкам. Где дорогие, а где не очень. На самом дешевом причале швартовались плавучие домики, в которых с кондиционерами, телевизорами и собаками обитали небогатые местные жители. Этот «филиал Шанхая» нас не воодушевил. В результате плутаний среди причалов мы выбрали подходящую стоянку. Правда, она была без душа и других удобств, но вскоре мы узнали, что на соседнем причале женский душ функционирует всю ночь, и проблема гигиены была решена.

Поиски дороги в Нью-Йорк привели нас еще к одному гражданину великой страны, в ковбойской шляпе, с кубинской сигарой в зубах, стаканчиком кофе в руке и «Каддилаком» 1964 года под задницей. Через две минуты мы ехали с ним на вокзал.

До центра Манхэттена местная электричка шла 45 минут, и билет на нее стоил всего семь долларов. Дорога перед вокзалом ушла в тоннель, да и сам вокзал оказался под землей. Так что в Нью-Йорк мы попали из подземелья!

На знакомство с городом у нас было не очень много времени, и последним штрихом для утомленных впечатлениями путешественников стал сквозной проход через великий город на яхте: из пролива Лонг-Айленд через пролив Ист-Ривер в реку Гудзон и в

океан. Весь путь занял 4 часа. Высота встреченных на нем мостов — метров тридцать. Судя по бурной реакции, появление яхты с российским флагом в Нью-Йорке было сродни появлению НЛО, так что демонстрация флага не пустой звук. А вообще, город с воды оказался не так красив, как с Бродвея. Здание ООН показалось самым неказистым: видно, все деньги ушли на помощь голодающим. А вот южная часть Манхэттена с реки хороша, но там отчетливо был виден «боевой шрам» — место, где стояли башни-близнецы...

Течение Ист-Ривера создавало водовороты, и лодку прилично мотало на курсе. Рупит приходилось внимательно. Прошли от Бруклинского моста до статуи Свободы, убедились, что все символы Нью-Йорка на месте...

Скоро Гудзон вынес нас в океан. По берегам пошли песчаные пляжи с фигурками загорающих на них людей. Океан был как зеркало. Вид застывшей в покое огромной массы воды вызывал удивление и восторг.

Нам предстоял ночной переход вдоль побережья. Прогноз погоды из газеты «New York Times» прочил нам два дня хорошей погоды, что было на руку.

В небе висела полная луна. Ночь гораздо на выдумки: огни на берегу я принял за флотилию рыболовецких судов и долго думал, с какой стороны ее огибать. На всякий случай поднял сына на вахту уже после рассвета, когда ориентиры стали четки и понятны.

Мы решили зайти в Атлантик-Сити, чтобы заправиться топливом. После заправки встали у причала к местному кафе. Судя по путеводителю, город представлял собой аналог Лас-Вегаса: кругом казино и огни реклам. Ориентированный на ночную жизнь, он еще спал, и мы решили не дожидаться здесь вечера и снова вышли в море.

Ветер дул с юга, берег шел на юго-запад. Для нас это означало движение крутым бейдевиндом, впритирку к отмелям. Так и шли.

Следующий городок лежал у входа в Делавэрский залив и назывался Кейп-Мэй. Подходили на закате, тучки на небе сгустились, пошли неприятные порывы ветра. Поскольку мы шли вдоль наветренного берега, двигатель был запущен и помогал идти острее, страхуя нас на всякий случай. До захода в гавань оставалось уже немного, и я высматривал в сгущающихся сумерках вход в порт. Шли последние часы плавания в океане. Дальше нас ждали этапы в закрытых внутренних водах. Вот тут-то и случилось происшествие, лишь



раз показывающее, насколько нужно быть осторожным у берега при ветре с моря.

Я шел чуть правее входного буйа, который должен был остаться справа, но не обращал на это внимания. На бумажной карте глубина около буйа была большая — обходи с любой стороны. На электронной карте то же самое, но, увеличив масштаб, я вдруг увидел на карте черту, соединяющую буй и берег. До знака оставалось метров пятьсот. Визуально все было чисто, но стало ясно, что буй надо обходить по правилам. Одним галсом не получалось; казалось бы, не беда, несколько галсов сделаем! Но океан решил показать, кто здесь хозяин. Очередная туча выдала шквал такой силы, что лодку лагом потащило к берегу. Сбросили стаксель и грот, но это не помогло — нас несло на каменную гряду, идущую от

берега к входному знаку. Двигатель на ветер не выгребал, волна сбивала яхту с курса. Прибой ревел уже в ста метрах, и времени на принятие решения практически не оставалось. Сын сидел в потоках воды у мачты и ждал развития событий. Можно было развернуться и мчать обратно в Атлантик-Сити, но до убежища впереди было 100 метров, а обратный переход — миль тридцать. Нос яхты смотрел в открытое море, но при этом мы явно смещались к каменной гряде. Время замерло. Поворачивать или нет!? И тут, словно убедившись, что сбил нашу спесь, Океан смилостивился, ветерок чуть ослаб. Этого хватило, чтобы мы, пройдя мимо входного знака, ввалились в канал. Некоторое время волны еще мотали нас, а потом вода успокоилась. Лил сильный дождь, сверкали молнии, было темно. Мы шли по фарватеру, проложенному через мелководье. Для полного счастья, лишь только мы узрели в гавани мачты яхт, на причалах и во всем городке пропало электричество. Огни на буйках, ограждающих фарватер, горели, но этого было мало — часть ограждения состояла из неосвещенных вех. Мы крутились на середине бухты и были рады приткнуться хоть куда-нибудь. Таким местом оказался топливный причал. Когда я, облаченный в непромоканец, искал харбор-мастера, мне встретился мистер Джейв. Он с удивлением посмотрел на чуть виднеющуюся над причалом рубку нашей яхты, и начал с того, что попытался напоить меня виски. Потом подсказал код замка душевой и забрал с собой моего сына, который скоро притащил на борт несколько килограммов мидий, картошку, кукурузу и бутылки с соком. А цену за



HENRI LLOYD

intelligent innovation

МОРСКАЯ ОДЕЖДА



СЕТЬ ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНОВ МОРСКИХ ТОВАРОВ «МОРЕМАН»:

г. Москва, ТЦ «Экстрим», ул. Смольная, д. 63 Б, 1-й эт., пав. М8  
г. Москва, ТЦ «Спорт-Хит», Сколковское шоссе, 31, 1-й эт.  
г. Анапа, ул. Некрасова, д. 63  
г. Долгопрудный, яхт-клуб «Аврора», ул. Набережная, д. 22  
г. Новосибирск, Красный проспект, д. 220, корп. 2  
г. Пермь, ш. Космонавтов, д. 393 Б  
г. Рязань, ТЦ «Роза ветров», автодорога Рязань-Касимов, 6-й км  
г. Самара, ТК «Московский», Московское ш., д. 25, корп. 2, 1-й эт.  
г. Тольятти, Приморский бульвар, д. 43

Интернет-магазин: WWW.MOREMAN.RU  
Телефон единой справочной: (495) 921-3362



стоянку нам скинули, учитывая героический размер яхты и хорошее отношение к России.

В Делавэрском заливе была мелкая волна и нужный южный ветер. Болотистые берега выглядели уныло, но вот скучать нам не пришлось: налетевшая на яхту туча мух и мошек заставила поплясать. Держать курс было легко: мимо шныряли моторные лодки, правь по дальней — не ошибешься. Залив оказался с изюминкой: в конце него находился канал, который позволял перейти в Чесапикский залив, не выходя в океан. Канал был освещен фонариками, стоящими через каждые 100 метров, и потому пригоден к плаванию ночью. Длина его 14 миль. Были сомнения по высоте мостов и линий электропередач. На карте стояли какие-то несуразные цифры в 40–45 метров. При этом ширина канала была не более 100 метров. Я даже представлял себе фантастические горбатые мостики с крутыми подъемами...

Оказалось, что высота пролетов соответствует написанному на карте: мостовые со-

оружия тянулись здесь на несколько сот метров или даже километров.

Поскольку время шло к полуночи, а в канале находилась стоянка для яхт, решили поспать, а не совершать героических ночных переходов.

Утром, едва отдав швартовы, мы задались вопросом, где заправиться. Увидев стояку с топливным причалом, направились к ней. Фарватер был огражден маленькими буйками, но карта показывала глубину 1,9 м, а в гавани стояли парусники размером побольше «Герды». Первые сомнения в правильности наших действий начались на фарватере, когда ход явно замедлился. Толчков и рывков не было, но яхту словно бы кто-то придерживал. Мягкий ил? С таким явлением я уже сталкивался в Англии: дно покрыто толстым слоем ила. Вышли на середину — скорость восстановилась. Однако при входе в гавань «Герда» окончательно встала. До вожделенного причала оставалось 20 метров. Был прилив и течение. Яхту приподнимало и тут же сносило

на еще более мелкое место. Пугала перспектива обсохнуть при отливе окончательно...

С помощью единственного весла попытались развернуть нос на выход. Никак. Следующий прием — выйти кормой по линии захода. Тоже не получилось. Американцы с интересом смотрели на сидящую посреди их гавани яхту с гордо реющим российским флагом. Так как тузика для завола якоря у нас не было, я стал раскачивать яхту с работающим на задний ход двигателем, а сын с помощью весла держал ее нос по линии захода. Вот тут-то мои 100 кг и сыграли нужную роль. Достигнутый угол крена уменьшал осадку яхты, и она потихоньку стала двигаться к глубокому месту. Не скоро, но нам удалось выйти на главный фарватер, и в это время какой-то американец лихо вылетел из-за причала на катере с двумя подвесными моторами и понесся на нас. Волной «Герду» запросто могло бросить назад, поэтому я сделал страшное лицо и погрозил ему кулаком. Катер притормозил, а я скоро понял, что это Америка выслала сво-



его представителя для оказания нам помощи. Но мы уже были на чистой воде, поэтому от помощи я отказался. Горючим так и не заправились. Развлечение заняло примерно час, и мы сделали однозначный вывод: в незнакомые маленькие гавани больше не суемся.

Ревизия горячего показала, что дальше идти можно. С учетом запасной 5-литровой

канистры получалось, что на ближайшие 10 часов хода хватит...

Чесапикский залив. Справа по борту проплывал Балтимор, но мы спешили дальше, намеченная точка — Аннаполис. Мимо проносились огромные катера, полураздетых красоток сдувало с бака, и им оставалось лишь прижиматься в кокпите к мужествен-

ным капитанам в белых фуражках...

Субботний день неумолимо клонился к закату. В Аннаполис мы пришли в темноте.

Утром я сразу почувствовал, что в этом городе есть военно-морская академия. Сквозь сон пробивался голос, усиленный мегафоном: «уан, ту, фри, уан, ту, фри». Воскресенье. 06.30. На берегу курсанты машут руками-ногами...

О местной военно-морской академии я обязательно расскажу отдельно. Экскурсия по ней меня, русского военного моряка, просто поразила. Чего стоит один только ее яхт-клуб, где, кроме шлюпок и швертботов, ошвартованы два десятка небольших яхт типа «J-80» и с десятком 40-футовиков! Это показатель не богатства страны, а уважения к своему Военно-морскому флоту.

Задача постановки яхты на хранение была решена за один день. Из четырех стоянок «конкурс» выиграла та, что выставила счет в 1200 долларов за год, пропорционально времени фактического хранения.

На этом навигация «Герды» была завершена. Наступила пора планировать новый маршрут... ❖

ООО „Фордевинд-Регата“ спешит обрадовать любителей парусного спорта сообщением о том, что случайно найдено небольшое количество известной книги.

## Г. В. Эшъ. РУКОВОДСТВО для ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРУСНОГО СПОРТА

которая поступила в продажу в магазине „Фордевинд-Регата“  
по 1500 руб. за экземпляр (в коленкоромъ переплетъ).

Въ книгѣ около 500 страницъ печати со многими чертежами и рисунками, посвященными парусному спорту въ разныхъ его отрасляхъ. Содержание книги: Значение спорта на водѣ. Исторія спорта въ древности, въ среднихъ и новыхъ вѣкахъ. Исторія спорта въ Россіи. Конструкция и постройка яхтъ. Выборъ, испытаніе и покупка яхты. Вооруженіе и установка рангоута. Проводка такелажа. Паруса. Различныя виды вооруженія яхтъ. Сварженіе и содержаніе. Разоруженіе и постановка яхты на зимовку. Шлюпки при яхтахъ. Плаваніе под парусами (теорія и практика). Гонки яхтъ. Соединенное плаваніе, сигналы. Правила и обычаи, принятые на яхтахъ. Морской языкъ. О Яхт-клубахъ. Яхты одиночки. Открытыя и подупадубныя суда, рыбачьи лодки, пригодныя для спорта. Байдарки, Катамараны, Буера, постройка ихъ и катаніе на нихъ. Свѣдѣнія изъ навигаціи. Извлеченія изъ свода законовъ, лоцманскаго и другихъ уставовъ и постановленій. Разнаго рода наставленія и рецепты. Объяснительный словарь морскихъ словъ и выраженій. Пятиязычный словарь и т. д.

Хотя книга эта издана сравнительно давно, такъ что сдѣлалась библиографической рѣдкостью, тѣмъ не менѣе она все таки пока остается въ большей своей части вполне современной, такъ какъ главная и большая часть книги посвящается такимъ предметамъ, кои неизмѣнны, какъ и самъ вѣтеръ, приводящій парусныя яхты и шлюпки въ движеніе. Въ виду же почти полнаго отсутствія до сихъ поръ чего либо подобнаго на русскомъ языкѣ (книга Олсуфьева посвящена исключительно управленію яхтами) редакция журнала „РУЛЕВОЙ“ смѣло рекомендуетъ новичкамъ любителямъ Паруснаго Спорта поторопиться приобрести эту дѣльную книгу, въ виду очень небольшого числа оставшихся экземпляровъ.

За основу взята реклама из журнала «Рулевой» за 1914 г.



ООО «Фордевинд-Регата» 197110, Спб, Петровская коса, 7, тел.: (812) 320 1853, 327 4580,  
факс: (812) 323 9563, <http://www.fordewind-regatta.ru>