

МОРСКАЯ ПРАКТИКА В БУХТЕ ТАЙН (1967 Г.)



В апреле 1967 года наша организация закупила на одной из выставок краснодеревный крейсерский швертбот «гэдээровской» постройки.

Сразу возник вопрос, как назвать эту красавицу.

От «Капитана Врунгеля» всем давно известно, что «...как вы яхту назовете, так она и поплывет»!

Вопрос, на первый взгляд, очень простой, но только не у нас в «Спартаке».

Яхтсмены, веселый и озорной народ, не упустят случая подшутить и по зубоскалить по любому поводу.

В частности это касается и всяких судовых названий. На воде нет практически ни одной яхты или катера, которые бы не имели своего "второго имени", переименованного на шуточный манер.

В дело годятся любые приемы: и прочтение латинских букв в русской транскрипции, и чтение «с заду наперед», и «домысливание» сути слова, при произнесении его вслух.

Иногда «второе» имя рождалось при стечении каких-нибудь казусных обстоятельств. Да мало ли еще, каким способом.

Приведу ряд примеров. «Истра» - «Канистра», «Тритон» - «Притон», «Гурон» - «Гудрон», «Фок» - «Фак», «Туча» - «Куча»... Когда ее владелец узнал об этом и объявил, что назовет ее ласково «Тучка», ему тут же со смехом ответили: «Ну, тогда будет "Кучка»

29 июня 1956г., Сегодня мне 19 лет (Автор)

На борту швертбота красивой славянской вязью написано «Гусар». Но, видно, завитушек было много и кому-то трудно было их прочесть. И вместо «Гусар» появился «Гусак»!

Фолькбот «Фрэзи Грант» все ласково называли «Фросей».

А легендарная «Былина» получила крепкое имя – «Кобылина». Но иные пошли дальше и с подначкой прозывали ее «Кобелиной».

А вот еще. Получили парни яхту. Сидят, «обмывают»... «Как назовем?» - «А чего мы сейчас пили из такой красивой бутылки?» Достают, из-под стола пустую бутылку. Японское виски «Сантори»! Давай-ка так, и пропишем во весь борт!

После этого на Клязьминском водохранилище появился «Санаторий». Под парусом!

На причале яхт-клуба, на корме новенького «Картера-30» Виктора Потапова ребята по трафарету крупными буквами «набивают» краской всем хорошо известное мифическое имя «Gega».

К ним подходит Раиса Романовна. Простая пожилая русская женщина. Остановилась. Понаблюдала некоторое время за их работой и говорит: «Это Сара, что ли?»

Минуло много лет. И уже не работает прекрасная «боцманша» и патриот «Спартака», которая всю свою трудовую жизнь провела здесь и всегда была на хорошем счету, рачительной хозяйкой и надежным другом наших яхтсменов. Но с судейского судна во время регаты иногда можно услышать: «Эй! На «Саре»!.. Подойти к борту!» Или, что-то в этом духе.

А попробуйте прочесть «с заду - наперед» такие названия на бортах, как «Марс» или «Гром»? И нельзя без улыбки «по-английски» прочесть «Риск», от которого сразу же остается нечто похожее на «Пук»!

Вадим Заколоткин - первый командир нашей новенькой яхты - предложил назвать ее "Практика». По названию Главной науки каждого моряка, («Морская Практика») которую преподают во всех морских учебных заведениях.



Чествуем ветерана – «Боцманшу» нашего клуба Раису Романовну. Слева - направо: Марук М., Муранова К., Валуев В. 1968г.

В это лето было много желающих прокатиться на лакированной яхточке. И когда закончился теплый сезон, а все любители теплой погоды "сошли на берег", мы решили "растягивать наше удовольствие" до последней возможности. До наступления первых морозов.

С этой целью Виталий Рогалев, Толя Жидков и я берем в начале октября отпуска, снимаем в пансионате номер на берегу «Бухты Тайны», перегоняем туда «Практику» и швартуем ее в растяжку между берегом и дебаркадером, который в то время там находился.

Чуть позже к нам присоединился и Слава Телегин.

Нам очень повезло с погодой. Дождей не было. Зато ветра, сколько угодно. И весь световой день мы с восторгом гоняли под парусами по всему водохранилищу.

Летняя навигация давно закончилась, и кроме нас и перелетных уток на воде не было никого.

Берега вокруг пансионата в то время еще были без лесны, а из земли торчали только, что высаженные саженцы березок и сосенок.

Глядя на эти хилые кусточки, невозможно было представить, что со временем и они так роскошно преобразуется в прекрасные, тенистые леса, без которых невозможно представить себе нынешний ландшафт Клязьминского водохранилища.

Как-то во время очередной парусной прогулки мы обратили внимание, на то, что невдалеке от «Пивной бухты» происходят события, издали напоминающие военные учения. Какие-то взрывы, огонь, дым, пушки, стрельба...

Мы причалили к берегу и выяснили, что здесь на бугристом берегу происходят съемки кинофильма с рабочим названием «Комиссар».

Познакомились с участниками. Прокатили их на яхте.

Нам предложили подработать в массовке. А кто откажется сниматься в кино?

Мне лично досталась не очень трудная роль. Но все говорили потом, что сыграл я ее блестяще, и мой дебют в кино прошел успешно.

Обрядили меня в немецкую шинель. Сапоги. На голове каска. И без проб и репетиций я сыграл роль немецкого солдата. Убитого. Лежащего, лицом вниз.

До «Оскара», конечно, не дотянул, но гонорарный «четвертак» неплохо поддержал дружескую пирушку, которой был отмечен приход в большое кино столь крупного Неизвестного актера.

На следующий день мы решили сделать себе выходной. А я хотел привезти из дома ружье, чтоб уток пострелять, а также пополнить из магазина наши курортные «боезапасы».



Осень. Яхта «Практика». Слева В.Роголев, справа автор. 1967г.

К вечеру мы должны были собраться в отеле.

Обернулся я быстрее всех и часам к трем был уже на берегу. За плечами рюкзак, в руках зачехленное ружье.

Стояла прекрасная парусная погода.

Нестерпимая холодная синь бездонного солнечного дня резко контрастировала с багряно-желтой листвой осеннего побережья, на которое со злобным шипением набрасывались белые вспененные барашки крутой холодной волны, разгоняемой штормовым северо-западным ветром.

Глядя на все это, великолепие мне вдруг так захотелось пройти под парусом, что, не поднимаясь вверх, я быстро направился к воде.

На соседнем балконе отеля «Живописный» толпились какие-то люди. Я «сделал им ручкой» и махнул, приглашая присоединиться. Балкон тут же опустел.

«Практика» стояла на растяжках между берегом и дебаркадером.

Взойти на борт, и загрузиться можно было двумя способами.

Подняться на дебаркадер, отвязать кормовой, пройти по лодке в нос, и за носовой подтянуть швертбот к берегу.

Но в этом случае мне бы пришлось потоптаться грязными сапогами по зеркально лакированной палубе.

Или же, на берегу отвязать носовой. Через дебаркадер с чистыми ногами перебраться на яхту. Отвязать кормовой. Развернуть лодку к берегу, резко оттолкнувшись от него, выскочить на берег.

Выбрал второй вариант. С дебаркадера к берегу.

Рюкзак и ружье положил на землю. Отвязал носовой конец на берегу, и направился к дебаркадеру.

На мостках с большим тщанием отмыл грязь с подошв и вступил на палубу яхты. На всю длину распустил кормовой конец, и сильно оттолкнувшись, направил лодку в берег.

Яхта имела небольшую осадку, и шверт был поднят.

С притопленной моим весом кормой она должна была с поднятым носом «выползти» на песок, где ее можно было подтянуть еще ближе за носовой конец. Но тут я спохватился, что забыл его привязать.

Это была первая ошибка. Главной причиной моего разгильдяйства были какие-то девчата, которые веселой стайкой, приветливо размахивая руками, показались на берегу, направляясь в мою сторону.

Второй ошибкой было то, что кормовой швартовый конец я «лихо», на мой взгляд, но небрежно, по сути, набросил на кормовую утку всего на два шлага (а их должно быть не менее трех) и не закрепил стопорным узлом.



Почти по Гоголю. Яхта «Практика». 1968г.



Пансионат «Клязьма». Отель «Живописный», 1968г.

Вместо того, чтобы проскользнув по воде пару метров и войти в берег, яхта «воткнулась» в ветровую стену шквала и с нарастающим ускорением начала стремительно дрейфовать боком в сторону большой воды.

Кормовой конец натянулся, и сноровистым червячком через утку быстренько исчез под водой. Схватить я его не успел.

«Практика» оказалась в самостоятельном плавании. Между берегом и дебаркадером.

Летом при такой ситуации нужно просто соскочить в воду - и никаких проблем.

Но октябрь - не время для купаний.

Сейчас первым делом нужно было опустить шверт и тем самым прекратить дрейф.

Но шверт-тали находятся в каюте.

Можно было подгрести веслом, или футштоком, но они тоже в каюте.

Можно было бросить на берег конец, но и он висел на переборке, под замком, ключ от которого находился в рюкзаке на берегу.

Я был спокоен и по-прежнему развязно, неторопливо, ведь на берегу собрались почти все поклонники «Неизвестного актера».

Но тут вдруг подсознательно почувствовал, что «Жареный петух», похоже, намеревается подобраться к одной из мягких частей моего тела.

Про себя подумал: "Нужно слегка «подголанить», и я буду на берегу.

Примечание автора: Суть этого способа перемещения по воде заключается в том, что перо руля под водой работает как рыбий плавник. Для этого необходимо только покачивать румпель туда-сюда с разной, по обстановке, интенсивностью.

Во время парусных соревнований, при отсутствии ветра, когда паруса не работают, некоторые нечестные гонщики втихаря применяют этот прием. Это, как правило, вызывает протест со стороны участников, и карается арбитрами.

Этим способом движения с успехом пользуются все парусники. И яхта с приличной скоростью может преодолеть даже большие расстояния.

«Голанить» - спортивный слэнг. Произошло от "Летучего голландца"- легкого спортивного швертбота олимпийского класса).

Перо руля, как хороший гребной винт, забурлило за кормой.

А яхта вперед не идет. Но дрейфует прилично, подобно пустой скорлупе от куриного яйца. Ее уже вынесло за габариты дебаркадера, который закрывал собой мощный воздушный поток.

В вантах с подвыванием засвистел ветер.

С крыши дебаркадера сорвался большой кусок кровельного железа.

Подбитой вороной, беспорядочно трепыхаясь и гремя, он пролетел над мачтой и, как- бы ойкнув коротким, жестяным голосом, скрылся под водой.

Я проследил за его полетом, и взгляд зацепился за черную, вытянутую кляксу на желтом песке детского пляжа в конце залива. Это был остов яхты, которая погибла летом этого года, зацепившись кончиком мачты за высоковольтные провода.

Мысленно проложил курс на ЭТО МЕСТО и понял, что беспощадный ветер несет меня прямо ТУДА. И проплывет моя яхточка как раз В ТОМ МЕСТЕ, где толстые электрические провода грозно и наиболее низко провисают над водой.

Мой «Жареный петушок» заметно оживился. А У МЕНЯ ПОЯВИЛАСЬ ПРОБЛЕМА. НА КАРТУ ПОСТАВЛЕНА ЖИЗНЬ!

В училище нас учили, что перед боем не надо суетиться.

Необходимо в быстро собраться, трезво оценить обстановку, свое положение, возможности... И, только после этого принимать решение.

От моей нарочитой развязности не осталось и следа. Сам себе отдаю команды и без промедления четко их исполняю.

«Прекратить дрейф! Опустить шверт!»

«Есть, прекратить дрейф! Опустить шверт!»

Примечание автора: «Шверт» от немецкого «Шверц» т.е. «Меч». Древние викинги при хождении под парусами опускали в ряд вдоль борта корабля широкие и длинные лезвия своих ножей, уменьшая тем самым дрейф судна.

«Ось времен» (1967г.-2005г.): Место гибели яхты Р-3



По своим очертаниям эта широкая стальная пластина похожа на киль, и в опущенном состоянии успешно выполняла его функции.

На яхте (швертботе) это приспособление размещается в специальном узком "Швертовом колодце" посреди судна, над тем местом, где у обычной яхты должен быть киль.

«Шверцы» тоже существуют в виде пластин, которые опускаются под воду снаружи вдоль бортов.

Как правило их два.

Применяются на парусных байдарках и туристических катамаранах для уменьшения «бокового соскальзывания». т.е. дрейфа.

Ногой вышибаю дверцы каюты.

"Пошел, шверт!" Рывком сбрасываю закрепленный конец, и шверт-тали с глухим стуком роняют в узкую щель швертового колодца много килограммовую, стальную пластину. «...*А ведь и впрямь, как меч... в ножны...*»

«Шверт вышел!»

Дрейф заметно снизился, и яхта устойчиво стала носом к берегу.

«Полный вперед!.. Самый полный!»...

Из всех сил как можно быстрее за румпель раскачиваю перо руля.

За кормой бурун! Стало жарко.

Но под напором ветра лодка еле заметно двинулась вперед.

В это время она как раз поравнялась с причалом лодочной станции, куда я и намеревался пристать.

Прикинув на глаз расстояние до мостков и скорость моего перемещения вглубь залива, я понял. Не успею. При ветре такой силы мой швертбот несомненно пронесет мимо.

Оставался самый простой и надежный способ поставить хотя бы один парус...

В памяти всплыла хорошая морская поговорка "Выходя в море на час, готовься на неделю!». Которую тут же перебила неплохая французская – «Сожалеть - делать вторую ошибку!»

Чтобы вооружить яхты, не потребуется много времени. Но пока я достану парус из рундука, пока буду вставлять в лик-паз мачты, пока вздерну его до места, пока заведу шкоты... Могу не успеть...

«Якорь, к отдаче изготовить!» «Есть, якорь к отдаче изготовить».

Открываю форпик. Сверху на аккуратно уложенной бухте каната, адмиралтейский якорь. Вставить чеку, секундное дело!

"Пошел, якорь!" «Есть, пошел якорь!».

Якорный конец вертикально уходит в воду, не доставая дна.



● **Бушует стихия** Увы, не водная.



Нисский Г.Г. «Яхты» 1947г.

"Глубоко! Не возьмет... Не остановит..."

Бросок в каюту! Хватаю свежую бухту троса и опять на нос! Быстро нарастил якорный конец и раздал на всю длину.

Веревка под небольшим углом натянулась, и яхта начала медленно приводиться носом к ветру. «...Похоже, якорь забрал...»

Я опять в каюту за парусом... Выскакиваю и... вижу, что «Практику», но уже вместе с якорем, по-прежнему сносит к пляжу...

Есть еще один способ перемещения на небольшие расстояния при помощи якоря. Им пользуются обычно для снятия судна с мели.

На лодке или иным способом якорь на длинном конце заводят в сторону глубокой воды и затем выбирают.

На небольшом суденышке якорь можно забрасывать вперед, в нужном направлении, и за ним подтягиваться. Как раз мой случай.

Опять к якорю! Выбираю конец! Якорь в руке. Бросок вперед и чуть наискосок вверх! Пролетев несколько метров, железяка бултыхается в воду, а конец опять вертикально уходит в воду.

«И это бесполезно».

Мне стало ясно - проход под высоковольтными проводами неизбежен! Чему быть, того не миновать.

Стал готовиться к непоправимому.

У меня еще было немного времени, а вот сил уже не было. Выложился полностью. Но головы не теряю. «Не расслабляться! Никакой паники!»

Скинул промокшую от пота рубашку. Перегнулся через борт. Умылся по пояс. Залпом выпил кружку забортной воды. Достал из шкафчика чистую тельняшку. Переоделся. Сходил на нос. Убрал якорь и лишние концы.

На всякий случай задал носовой швартовый, он же буксирный. То же самое сделал на корме. Подобрал все щепки и выбросил за борт.

«Кажется все. На корабле порядок!... флот силен традициями!»

...А все это время я наблюдаю за обстановкой вокруг. ...Прикидываю. Как бы мне половчее выбраться из этого дерьма.

«Поднять шверт!» «Есть поднять шверт!»

Сказывалась усталость. С большим трудом мне удалось справиться с этой массивной железякой.

«Лодку нужно поставить лагом, т.е. бортом к берегу на который меня несло. При любом исходе дела, имея малую осадку (возможно уже без меня), она вся целиком окажется на берегу».

Слегка подвернул рулем. Поднял из воды перо руля.

«Если произойдет контакт с проводами, то сразу прыгать в воду нельзя. Может током убить! На борту находиться до последней разумной возможности! Даже если возникнет пожар! Нужно ждать, пока не сработает реле защиты и только после этого можно прыгать...»

Мне кто-то говорил, что в подобных случаях ток отключается секунд на десять...

«За это время нужно добраться до берега... Должен успеть. ...Если произойдет взрыв (у нас на борту газовый баллон и две канистры с бензином), меня может выбросить за борт. Неизвестно в каком виде. Нужно надеть спасжилет. Чтобы долго не искали»...

До линии проводов оставалось около пяти-семи метров.

На ноги надеваю резиновые сапоги, без носков. Резина - чтобы током не шандарахнуло. Без носков - чтобы сапоги сами с ног слетели и не мешали плавательным занятиям.

Под ноги кладу сухой толстый пробковый жилет. На себя надеваю «надувательский» жилет армейского образца, надуваю его, и принимаю на корме стойку орангутанга при охоте за бананами.

Мой «Жареный петух» заметно оживился и, похоже «начал прицеливаться в свое любимое местечко»...

ЛЭП уже рядом! «Проводочки... Вот они... Шипят, как гадюки... Да еще и пощелкивают...»

Не отрываю замороженного взгляда от кончика мачты, который, покачиваясь, уже проходит под первым проводом...

Все тело расслаблено, но в доли секунды готов к действиям...

Снизу невозможно определить расстояние между проволокой и топом мачты, но кажется, что их разделяют несколько сантиметров.

Второй провод, пониже. И я уже почти ощутил его контакт, но... мачта... с ним... тоже разминулись!!!

Остальные были явно высоко и ничуть меня не колыхали.

Моему ликованию не было предела!!!

С поднятым швертом «Практику» буквально вышвырнуло на пляж. Как я и рассчитал - боком. Прямо на черные обгоревшие головешки!

Не сходя с борта, я привязал ее к горке, с которой летом на заднице по желобу в воду любит съезжать детвора. Добрел до каюты и рухнул на койку...

Какое-то время пролежал в увековеченной «Позе убитого фрица»...

В рангоуте завывал ветер, и было отчетливо слышно, как по корпусу яхты громяют нетерпеливые волны.

Моя прогулка «удалась на славу»! И «сыру голландского» наелся, и «адреналинчика» наработал про запас, и якорей накидался, и по палубе набегался...

Хорошо бы после всей этой «беговни» принять стаканчик-другой...Но...

«На фалах!.. Есть, на фалах!». «Па-а-шел стаксель!» «Есть, пошел стаксель!»

И безжизненная, безвольная материя мгновенно с радостным хлопком превращается в упругий и надежный парус.

Не достигнув своей цели, обиженный ветер пошел ва-банк! Видно, ему очень хотелось разделаться с этой гордой белокрылой красоткой.

Яхту сильно накренило. Под двумя парусами меня бы точно «кильнуло в оверкиль».

Стою почти вертикально, упираясь ногами в правый борт, а спиной, всем телом, откинулся и навалился на левый.

В одной руке упругий шкот, в другой надежный румпель. Хорошо вижу днище своей яхты и красный «акулий» плавник шверта, который почти весь вылез из воды.

Сапоги в бурлящем потоке. Парус «лежит», почти касаясь воды. Из-под форштевня, щедро орошая все вокруг, летят холодные бодрящие брызги.

При таких ходах вернуться назад к дебаркадеру не составляет особого труда. Да и сильный ветер, при хорошем крене, наклонив мачту, позволит легко проскочить под проводами.

Но выбиратья мне придется в лавировку, против ветра.

При полном вооружении, т.е. с двумя парусами, яхта может идти под острым углом, практически против ветра. Галсами (зигзагами). Но в целях безопасности при таком сильном ветре на «Практике» установлен только один парус-стаксель.

Поэтому на ветер я смогу «подниматься» почти под прямым углом, т.е. поперек залива. Почти параллельно натянутым проводам и некоторое время под ними.

А если при этом ветер хотя бы на немного стихнет и мачта распрямится, то тогда «Вам, будьте любезны... Здрась-те?!»

Но вот яхта уже в непосредственной близости. Скользит почти вдоль линии. Но еще под ветром...

Закладываю один галс, другой, третий... и..

«К повороту через оверштаг...!» «Есть, к повороту через оверштаг!»

«Поворот...!» «Есть, поворот!»

Выхожу на наветренную сторону и, почти касаясь «трескучки» концом мачты, лечу к левому берегу

«Поворот...!» К правому... «Поворот...!» К левому...

Опасное место метр за метром стало постепенно отдаляться, и было уже метрах в двадцати под ветром.

Немного отлегло. Лечу опять к левому берегу. Середина залива.

Внезапно резкий порыв ветра выдергивает из ослабевшей руки стаксель-шкот.

Еще одна ошибка. На конце шкота обычно вяжется стопорный узел в виде «восьмерки» (я его называю «Фига» или «Кукиш»). Мне кажется, он внешне чем-то похож на них, своим коротким высунутым кончиком изнутри узла.

По своему предназначению он, по сути, показывает «Это» всей веревке, которая не может продернуться оттуда, где ей и надлежит находиться.

Освобожденный стаксель, как огромный белый флаг, захлопал, затрепыхал на ветру, беспорядочно размахивая перед собой вытянутыми в струнку шкотами.

«Внутренний голос» обозвал меня нехорошим словом.

Я мысленно, в полной мере с ним согласился, и кинулся к парусу.

Схватил его за нижнюю шкаторину, перебрался руками к шкотам и, пятась задом, вернулся на свое место рулевого.

Натянул сразу оба конца шкот напрямую, «набил» парус и продолжил свое стремительное движение к берегу. Мне бы еще шверт подобрать, и «выполз» на берег был бы гарантирован.

С тусклым шорохом шверт вошел в грунт, «затормозил» и «Практика» остановилась у самого берега, подрагивая под порывами ветра.

Бегом к якорю! На берегу скамейка. За нее я должен его метнуть, зацепиться и подтянуть корпус на берег.

От сильного переутомления бросок не получился. Якорь вяло пролетел немного, плюхнулся у самой кромки воды, а в качестве «привета» отправил мне в лицо хорошую порцию жирной грязи.

Тут я заметил на опушке интеллигентного вида человека, «при галстукe и шляпе, с журнальчиком в руке».

Кричу ему: «Будьте любезны! Подойдите сюда, пожалуйста! Мне нужна ваша помощь!»

Он молчит и ни с места – «Что?» Я опять: «Будьте любезны...»

Ветер не прекращается. Под его напором яхта, как мне кажется, начинает потихонечку сползать с отмели, а если это произойдет, то меня опять бросит на провода, которые под этим берегом провисают еще ниже.

Джентльмен на берегу медленно и настороженно двинулся в мою сторону.

Я еще раз вежливым тоном обратился к нему. Пытаясь в секунды объяснить обстановку, показываю ему на противоположный берег (на останки погибшей яхты) и на якорь, которым он должен

«22 июня 2002-го. Сегодня мне 65! Улетел конец грота-фала. Высота мачты 10 метров...»



Выходишь в море на час - готовься на

зацепить меня за скамейку...

Видимо, все это его заинтересовало. Для лучшего понимания он даже остановился. И стоит. Яхточку тем временем уже начинает покачивать на волнах. Все решают мгновения.

И вот тут я принимаю стойку «смирно». И ору ему хорошим командирским голосом: «Ко мне!». «Бегом!!!».

Как ни странно, это на него подействовало... «...Еще быстрее!!!» Сразу стало видно, что с воинской службой человек знаком. Чуть пригнувшись, локти к груди, бежит в мою сторону..

Я понял, он - мой спаситель, в моей власти. Нужно воспользоваться моментом. Не расслабляться.

«...Брось свою...Грёбаную... Газету...» Дальше я ему стал толково объяснять в доходчивой форме, что от него требуется.

Можно считать, что все это время я молчал. И даже когда вкратце объяснял ему, что такое якорь... И для чего он мне сейчас так нужен...И чем..., и куда..., и за что...,и как...ЕГО требуется закрепить...

Мужчина выполнил все, о чем его «просили», и застыл на месте.

Здесь мы славно потрудились вместе с моим внутренним голосом. А если исключить из монолога все слова, которые выходят за границы нормативной русской лексики, то вокруг нас стояла гробовая тишина.

Я поднял шверт. Подтянул яхту и соскочил на берег.

Размазывая по щекам грязь, я проникновенно вежливо попросил у него прощения за свое поведение. Объяснил при этом, показывая на другой берег, что у меня не было иного выхода. Речь шла о спасении собственной жизни.

Он же, потупив глаза и кивая головой, видимо полностью со всем соглашался. Но смотрел при этом на меня с подозрительной опаской.

Вяло протянув в ответ мне руку, он как-то боком... боком, развернулся и быстро засеменял прочь.

Я до сих пор переживаю. Ведь судя по всему, он меня так и не понял и не простил.

Тут подбежали мои сухопутные друзья. Они все это время наблюдали за моей «одиссеей», но так ничего и не поняли.

Зачем я устроил «стриптиз»? И зачем метался зигзагами, как сумасшедший в глубине залива.

Меж собой решили, что я просто хотел навестить погибший корабль и проводил какие-то непонятные им «морские ритуальные действия».

Я не стал их разубеждать, а только попросил помочь развернуть кораблик в сторону моря и поддержать его пока я «вооружусь».

Поставил грот. Все закрепил по - штормовому. Стопорные узлы на месте.

Четверо держали яхту до последнего.

«Пошел!» Почти против ветра, в несколько галсов подлетаю к дебаркадеру.

Делаю последний галс. Выскакиваю из-за него для последнего разворота, с хорошим креном, на приличной скорости. И... Откуда что берется...?

Навигация закончена... За все дни мы не видели ни одного суденышка... А тут!!! Прямо на меня... В лоб...!!! «Ракета...»!!!

Хорошо еще, что она на «брюхе»... «Лева руля!» «Есть лева руля!»

Бывалые моряки хорошо знают, что такое поворот «фордевинд». При штормовом ветре.

*Примечание автора: При смене галса и переключивании гика с одного борта на другой, парус на какое-то мгновение "теряет" ветер, который тут же со всей силой, "хлопком" налетает с противоположной стороны. Гик при этом "пролетает" свободное пространство, от ванты до ванты. И заряженный от паруса с ветром огромной кинетической энергией гик может нанести по рангоуту удар силой в несколько тонн, сокрушая все на своем пути, "срубая" стоячий такелаж и даже ломая мачты. Швертбот запросто может сделать при этом "оверкиль» т.е. перевернуться).
Смягчить такой удар, можно только притормозив рукой скорость «раздачи» гика-шкота.*

Резкий ожог пронзил левую руку. С ладони перчаткой сошла вся кожа.

Но поворот удался. В нескольких метрах от носа «Ракеты».

Из ракетного «матюгальника» посыпалось много разных слов, самым «ласковым» из которых можно считать «Козел!».

Руку спешно перехватил носовым платком.

По всем правилам хорошей морской практики отшвартовал врастяжку кораблик между берегом и дебаркадером.

И поднялся вверх.

Ружье и рюкзак стояли у моей кровати. Веселье в полном разгаре.

Мне тут же предложили стаканчик. «Поставьте... Сейчас... Сниму сапоги... И уж... тогда... Конечно!» Присел на кровать. Помню, снял один сапог. И... провалился...

Проснулся. Проспал шестнадцать часов кряду. Кто-то раздел меня и перевязал руку.

Сквозь бинты проступило кровавое пятно.

«Ну, ты, Адмирал! И набрался вчерась?!!»

А ведь кроме пресной забортной воды и капли во рту не было.

Пришлось быстренько наверстывать упущенное.