

“ЮНОНА” НА БАЙКАЛЕ

(забавные эпизоды одной затянувшейся авантюры)

*Нашему другу,
капитану яхты “Авось” и инициатору
переброски яхты “Юнона” на Байкал
Александру Васильевичу Макухе
посвящается...*



ПРОЛОГ

Желание перевезти парусную яхту на Байкал возникло у яхтсменов красноярского клуба «Меридиан» ещё до приобретения яхт типа «Нева». Был даже сделан транспортный кильблок для перевозки четвертьтонника с отстыкованным килем в кузове «Камаза» или по железной дороге. Ранее мне довелось видеть на Байкале четвертьтонник из Челябинска, привезенный на «Камазе». Но к конкретной реализации этих планов приступили только после покупки двух «Нев» в 1989 году. Яхту «Юнона» обкатали в регате и подготовили к использованию в условиях длительного автономного базирования. Парусное вооружение было переделано с 3/4 на 7/8, пошиты соответствующие генуя и спинакер. В те годы наш Институт биофизики проводил совместные исследования с Лимнологическим институтом, и каждый год «Камазы» нашей автобазы

перевозили оборудование в Листвянку. В конце июня 1990 года «Камаз» ведомый Николаем Астаниным выехал из Красноярска в восточном направлении. Только благодаря помощи этого человека и активному содействию других красноярских яхтсменов были реализованы наши планы. Им и всем, кто помогал мне в дальнейшем и помогает сейчас, посвящаются эти воспоминания.

1. ЛИСТВЯНКА: ПРИКЛЮЧЕНИЯ НАЧИНАЮТСЯ

На следующий день «Камаз» с яхтой в кильблоке в кузове стоял на пирсе в Листвянке, и мы – Астанин, я и мой сын Коля думали, что делать дальше. И тут подошел невысокий усатый мужичек и поинтересовался кто мы и откуда. Так я познакомился с одним из самых опытных и уважаемых капитанов на Байкале Виктором Андреевичем Макухиным. В то время он был капитаном «ярославца» «Папанин», принадлежавшего Лимнологическому институту. На все последовавшие годы нашего базирования в Листвянке этот умнейший человек с тонким чувством юмора стал нашим капитаном-наставником в освоении очень непростой акватории. Досконально знавший Байкал, спокойный в любой ситуации он внушал уверенность в каждого на борту. Живой ум и юмор превращали общение с ним в деликатесное блюдо. Каждая встреча с ним на Байкале (а за сезон это случалось не раз) оставляла долгие приятные воспоминания. И конечно полезную (а иногда и жизненно важную) информацию. О его тонком юморе говорит такой эпизод. В первой нашей гонке 1990 года Виктор был в составе экипажа вместе с Колей Астаниным и моим сыном Колей. И вот идем мы от Песчанки в Коты. Штиль полный, то есть - стоим. Навстречу из-за мыса показался пока еще точкой «ярославец». Идет прямо на нас. По гоночным правилам мотор у нас убран внутрь яхты. Виктор: «Вот если спокойная погода, мы обычно на «ярославце» идем от мыса к мысу напрямик. Выставишь катер на курс, подопреешь табуреткой штурвал и идешь вниз обедать.» Мы молча, но с растущим интересом наблюдаем, как «ярославец» полным ходом идет нам в борт. Вспоминаем, где спасжилеты. В сотне метров теплоход отвернул.

Последовавшая перетряска и раздраз общества больно ударили по всем морякам, ходившим по Байкалу. Многие остались без работы и выживали как могли. Виктор капитанил на частных судах, потом делал свой катер и возил на нем гостей. Потом опять строил уже большую моторную яхту на судоверфи в Листвянке, капитанил на «Северной короне» - одной из самых больших и красивых парусно-моторных яхт. Работать приходилось в условиях полного беспорядка наемного экипажа. Люди месяцами не получали зарплаты, выгнать без оплаты считалось обычным делом. Приходилось терпеть дурь и спесь хозяев. Капитанам, привыкшим к традиционной практике единоначалия на корабле и несущим на себе ответственность за всё происходящее на борту, было очень непросто привыкать к беспределу «новых русских». Наконец Виктор бросил своё ремесло, с женой они обзавелись небольшим магазинчиком на Техучастке.



Виктор Андреевич Макухин на «Юноне»

Наверное смена образа жизни не могла не повлиять на здоровье. Не выдержало сердце. Если души людей улетают после смерти туда, где они были счастливы при жизни, то его душу можно встретить на Байкале. И много лет при ночных переходах, особенно в плохую погоду мне казалось, что он где-то рядом. Это помогало.

А пока на пирсе как-то уж подозрительно просто стали решаться текущие проблемы. Виктор сказал, что кран есть на Техучастке, а после спуска для отстоя можно подойти в «Караванку» (причал Лимнологического института), где стоял его «Папанин». Поехали, нашли кран и с ним вернулись на пирс. Яхту обхватили вокруг корпуса лентами от грузовых парашютов. Крановщик выразил сомнение в их прочности. Но так как мы так поднимали «Юнону» и раньше, сомнения были проигнорированы. А зря. Видимо стропы, которыми мы крепили лодку при перевозке, где-то потерялись. Яхту приподняли над кильблоком, но не полностью. Кран был Мазом и при внушительной грузоподъемности длинной стрелой не отличался. Возможно сначала надо было снять яхту вместе с кильблоком на пирс, а потом поднимать яхту лентами, но... Поднять яхту выше кильблока было невозможно, надо было выводить киль из направляющих поворотом стрелы. Киль, естественно, застрял и крановщик слегка дернул лодку стрелой. Кормовая лента лопнула. Яхта кормой пошла вниз и уперлась рулем в пирс. Нос оставался в кильблоке. Лодка стояла на руле под углом в 45 градусов на краю пирса и, если бы он (руль) не выдержал, пошла бы дальше, выскальзывая из носовой стропы. После чего - удар килем по пирсу и ... всё. За происходящим с неподдельным интересом наблюдал капитан пирса в форменной фуражке.

Подошел «Восход». Пока шла выгрузка пассажиров под нависающей тонной ждали. Потом завели новые стропы под корму и краном подняли яхту в горизонтальное положение. Надо было решать, спускать ли её на воду или ставить назад в кильблок – нижняя часть руля была замята. Скомандовал «На воду» и «Юнона» впервые коснулась священного озера. Первым на борт слез мой сын Коля и нырнул в люк рубки. Выскочил с круглыми глазами – с кормы шла вода. Осмотр показал, что от удара гелпортова труба руля приподнялась и стеклоткань, которой она клеивалась в дно, отклеилась. Оттуда вода и шла внутрь. Решили, что сможем это наладить и на воде.

Краном сняли кильблок, поставили колеса и дышло. Отпустили кран. На веслах отвели «Юнону» в «Караванку», подвели корму под нос «Папанина» и приподняли её на стропях над водой. Поступление воды прекратилось. После просушки наложили дополнительные слои стеклоткани с эпоксидным клеем. Как быстро могла закончиться байкальская эпопея «Юноны» мы поняли уже гораздо позже – тогда было некогда.

Последовавшее после стоянки в «Караванке» первое плавание по Байкалу также было не лишено непредвиденных моментов. «Папанин» уходил в том же направлении, и Виктор предложил взять нас на буксир. Не в силах устоять перед такой халявой, мы радостно согласились. А зря. Как только скорость стала приближаться к обычной для «ярославца», нос яхты задрался вверх, а корма, естественно, ушла в воду. И весь кокпит тоже. Вняв нашим воплям, Виктор сбросил обороты, и какое-то время мы шли вполне терпимо. Но на подходе к Кадильному мысу задул встречный северо-восток. Быстро разыгралась волна, и мы сочли за лучшее уйти за мыс, отстояться. Виктор показал где там пирс, и мы разошлись. Место оказалось на редкость красивым, и позже мы не раз вставали там, укрываясь от встречного ветра.

Знаменательное совпадение – Александр Васильевич Макуха отправил «Юнону» на Байкал, а встретил нас и познакомил с Байкалом Виктор Андреевич Макухин (АВМ → ВАМ - мистика какая-то). После нашего возвращения из первого похода на Малое Море в Листвянку красноярские яхтсмены Саша Макуха и Слава Ермолаев приняли яхту и сходили со своими детьми на Малое Море.

Начальный период базирования лодки в «Караванке» был едва ли не самым лучшим и памятным временем в наших листвянских скитаниях в поиске пристанища. Отношение к нам и между людьми вообще были настолько доброжелательными, что сейчас, спустя годы разрушения страны и людских душ, кажется нереальным. Но без этого не было бы байкальской истории яхты «Юнона». И если хотя бы часть этого отношения к незнакомым людям мы, помнящие те времена, не сохраним, то тогда кто?

2. БОЛЬШОЕ ГОЛОУСТНОЕ



Созерцание Большого Голоустного с мола в хорошую погоду

Первоначально корпус нашей яхты имел красивый синий цвет. В пластик исходно добавлялся краситель, и необходимость его регулярно красить отсутствовала. Кроме того, поверхность была исключительно гладкой, глянцевой, что конечно улучшало ходовые качества. Такие корпуса я видел в яхтклубе Владивостока, где за этими мелочами следили тщательно, покупая специальные эмали для корпуса. Мы же пользовались исходным (халявным) бонусом. До поры, до времени.

Сезоны на Байкале, особенно первые, отличались исключительным разнообразием. Запоминаются прежде всего неприятности – плохая погода и, конечно, аварии. На такие события лихие 90-е были богаты – береговые навигационные огни уже пропадали, а GPS были еще редкостью. Все были озабочены вопросами собственности. Руководство нашего института, на чьем балансе была «Юнона», потребовало ее выкупить. Напрасно я собирал подписи сотрудников против продажи яхты. Мотивировкой руководства было якобы дорогое содержание яхты, хотя деньги за хранение в красноярском яхтклубе были мизерные (а в Листвянке я вообще стоял на птичьих правах), а из закупок на борт были только мотор («Ветерок» стоил 190 р – одна зарплата), бинокль и запасной комплект основных парусов из «Северного сияния» (Ленинград). Если в социалистические времена «Нева» стоила как Жигули, то теперь за нее надо было выложить 30 т.р. С зарплатой научного сотрудника это никак не коррелировало. Зам. директора Б.П.Хрусталева посоветовал согласиться, но попросить отсрочку до осени. В условиях обесценивания рубля это было уже кое что. И тут руководство научного центра совместно с детским клубом Академгородка «Радуга» решили

организовать поездку детей на Байкал для участия в детском фестивале. После чего планировался выезд на Малое Море. Директор Радуги Климова пообещала погасить часть суммы выкупа яхты безналом. Для обеспечения мероприятия продуктами из Красноярска в Листвянку был отряжен “Камаз” (водитель, естественно, Коля Астанин).

Итак, в конце июня мы с Колей на “Камазе” поехали в Листвянку. Там выгрузились в школе и, после спуска яхты, ушли в Иркутск для участия в регате. Экипаж был такой – я, мой сын Коля и Анатолий Бухаров с которым мы ходили по Красноярскому морю на яхте “Авось”. Гонки были джентельменские, т.е. без отдельного судьи. Иркутские яхтсмены меня, как лицо нейтральное, отрядили в судьи. Первый этап по водохранилищу мы прошли неплохо. Отстоялись в Щели и отбуксировались в Листвянку. А там возникла проблема – как доставить детей на Малое Море. Времена были бардачные, и регулярное сообщение по воде туда отсутствовало. Мы с Климовой и Макухиным отправились в порт Байкал и там договорились о переброске детей и скарба на “Александре Вампилове” – самом лучшем круизном теплоходе на Байкале. Все это заняло полдня, и, естественно, регата стартовала на второй этап до Малого Моря без нас.

Отправив детей, мы вышли из Листвянки в 16 00. От выходного бакена до Большого Голоустного было 42 км. Шанс успеть дотемна был, тем более что дул попутный ветерок, и мы поставили спинакер. Кроме того я помнил, что там на входе в гавань был береговой огонь. От детского продуктового запаса нам перепало некоторое количество тушенки и ирисок “Кис-кис”. По дороге сготовили кастрюлю борща и половину съели.

На подходе к Голоустному небо затянуло, видимость упала, ветер усилился. Вход в гавань надеялись найти по огню на моле. А вот его то и не было. Огни домов Голоустного слепили и только усугубляли кромешную тьму. На песчаном пляже горел приличный костер. И тут надо же придти в голову дурной мысли подойти к нему поближе и спросить где вход в гавань! На навальной волне и ветре мгновенно оказались килем на грунте. Пытались закренить лодку, заводили якорь, ребята с берега пытались помочь столкнуть яхту на глубину, но ветер и волна были явно сильнее. В конце концов, парни предложили посильнее втянуть “Юнону” к берегу, чтобы волна меньше долбила. Так и сделали. На берег выбрались захватив один спальник, банку тушенки и бутылку спирта. Расположились у костра, который ребята развели, ожидая кого-то ушедшего в море. От спирта они отказались, а мы – нет. Завернулись как-то в спальник и старались не смотреть, как наш “Титаник” с горящими ходовыми огнями и светом в рубке содрогается от ударов стихии.

Утром обнаружили что в яхту лежащую на боку можно зайти если и не посуху то довольно комфортно. Или нас так здорово выдернули ребята, или спала нагнанная ветром вода. Пошли искать, кто бы нас сдернул с мели. В гавани стояла Тэшка (катер поменьше “ярославца”), и с ее помощи выдернули многострадальную “Юнону” на воду и отбуксировали внутрь гавани. В результате кувырканий был загнут нижний конец руля ниже балера и здорово поцарапан один борт. Внутри вся рубка была в борще и “Кис-кисках”. Руль сняли, как могли разогнули, поставили на место. Рубку помыли. По окончании сезона в Иркутске руль нам очень качественно восстановил (переварил) Пономарев с яхты “Кондор”.

Это мы еще дешево отделались – на камнях нам бы размолотило весь борт. Но это еще было впереди.

А пока в гавани познакомились с экипажем стоящей там моторной яхты. Они тоже шли на Малое Море и предложили тащить нас на буксире в Бугульдейку. И хотя я предупредил их о выступающей в море подводной части мола, они пошли на заход в порт напрямик. Катер подскочил на камнях этого продолжения мола, но по инерции перелетел его. Слава богу, буксир был достаточно длинный, мы заложили дугу и закрепились. Прошли. Страшно подумать, что бы было, если бы мы врезались на приличном ходу килем в эти камни. Уже гораздо позже на конце подводной части стали ставить вешку, а потом и буй. Еще раз убедились, что буксировка – дело тонкое, и надо всегда иметь возможность быстро избавиться от буксира.

Дальше до Малого Моря шли своим ходом – оно не итак быстро, зато спокойнее. А корпус с тех пор стали регулярно красить сначала синей, а потом – белой краской.

3. ЛИСТВЯНКА: ПРИКЛЮЧЕНИЯ ПРОДОЛЖАЮТСЯ



Листвянка давным-давно. Фото Л.Б.Демьяновича

Выбор места базирования во многом определяет дальнейшую судьбу яхты. Неизбежные поломки, необходимость снабжения и поддержания матчасти в рабочем состоянии даже для небольшой яхты требуют определенной инфраструктуры. И желательно доступной без особых усилий. Отдельно стоит вопрос охраны во время длительной зимней стоянки на берегу. Если бы яхта была сразу перевезена в иркутский яхтклуб, все проблемы решались бы намного проще. Но, оказавшись в Листвянке, она осталась зимовать во дворе Лимнологического института, где в одном из многоквартирных домов в это время жил Виктор Макухин. Вытягивать кильблок с яхтой из-за гаражей было хлопотно, но стояли уютно, глаза не мозолили. Но это и сказалось. В 1995 году в яхту залезли пацаны, жившие выше по горе около гостиницы, и много чем поживились. Больше всего пострадали верёвки и дельные вещи – блочки, скобы. Хорошо хоть мотор «Ветерок» не вытащили.

В том году к нам приехал мой брат Володя с сыном Димой. Стали собирать лодку к спуску на воду. За время базирования в Листвянке спускали и в Караванке и на судоверфи, где Юра Шейкин со-товарищи строил большие стальные яхты. При отсутствии крана достаточно было найти пологий спуск в воду и закатить в него кильблок. Яхта всплывала, кильблок вытягивали. При подъеме - процедура обратная. Всё вроде бы просто, но на практике возникали нюансы.

В тот сезон спускались на единственном пологом спуске в воду недалеко от Крестовского распадка. Уклон умеренный и кильблок с яхтой въезжал в воду и выезжал без неё без проблем. Но не в этот раз. Трактором сдали кильблок к воде, подсоединили трос, на котором надо было сдавать его дальше в воду. И тут тракторист решил проявить инициативу. Не успели мы подложить камни под колеса, как он отцепил дышло кильблока от трактора. Яхта, вероятно соскучившись по водичке, не долго думая поехала на кильблоке в воду самостоятельно. Наши возражения и попытки задержать кильблок за трос процесс не остановили. Трос не закрепили, и он ушел в воду вслед за кильблоком. «Юнона»

всплыла, а кильблок продолжил своё движение уже в подводном режиме. Забравшись в яхту и изучив обстановку, выяснили, что он остановился на глубине 5 метров.



Попытка удержать уходящий в воду кильблок (кадр из фильма «Юнона на Байкале» В.Мартынова)

Стали думать, что делать. Вариант с нырянием и подвязыванием веревки с последующим вытаскиванием ныряльщика за страховочный конец отбросили. В такой холодной воде это было более чем рискованно. Для начала решили зацепить якорем кильблок и подтащить его поближе к берегу. Зацепить зацепили, но при попытке приподнять кильблок сорвался и уехал на глубину уже 14 метров. Возвращаться на берег он явно не хотел. В глубокой печали погребли к пирсу около Лимнологического института на Рогатке.

И тут на полпути к пирсу увидели на берегу группу людей плавающих с аквалангами! Повернули, подошли, насколько позволял киль. Слез в жутко холодную воду, подошел. Оказалось, что это тренируется иркутский ОМОН. Обрисовал весь драматизм ситуации не жалея красок. Один из аквалангистов и я сели в УАЗик и поехали к месту спуска. Взяв веревку, парень вошел в воду и поплыл искать. Вернувшись заявил, что там нигде нет 14 метров глубины, везде плато 7 – 8 метров по его глубиномеру на руке. По пузырькам было видно, что он плавал значительно левее места схода кильблока. Внесли коррективы и со второго захода парень подцепил к тросу конец и вывел его на берег. На мои искренние «Проси что хочешь!» (а стоял я в одних мокрых трусах, лязгая от холода зубами) парень ответил: «Передай привет красноярскому ОМОНу от иркутского». На следующий день трактором вытащили кильблок.

Когда понимаешь, сколько случайностей могли поставить крест на байкальской истории «Юноны» или сильно её осложнить, поражаешься нашему везению. И начинаешь верить в неодолимую силу случая. И людской доброты.

4. САРМА

До 2002 года я был убежден, что яхта “Нева” управляется при любом ветре. Если, конечно, правильно выбирать парусность. 400 кг балласта в киле и ширина 2.5 метра внушали такую уверенность. Как оказалось, напрасно. Каждое судно имеет свой предел плохой погоды (ППП). И лучше его знать заранее. Любую яхту, а особенно парусную, порыв ветра и волна могут положить на борт даже под чистым рангоутом. На Байкале порывом северо-западного (с-з) ветра переворачивало ярославец. На Малом Море этот ветер называется Сарма по названию ущелья напротив Ольхонских Ворот. Караблекрушение с самыми большими человеческими жертвами на Байкале произошло именно здесь много лет назад. В те времена рыбаки с семьями отправлялись на промысел на север на баржах, которые тащил пароход. Возвращаясь поздней осенью, уже на подходе к Ольхонским воротам они попали под сильную Сарму. Пароход под боковым ветром не выгребал за мыс Хорин-Ирги для входа в Ольхонские Ворота и вынужден был отцепить баржи. Их выбросило на каменистый берег мыса. Пароход зашел, за мыс бросил якоря и работал машиной на полный ход против ветра, но подойти к берегу не мог. Люди, даже выбравшиеся на мыс, замерзли.

В тот сезон я некоторое время в одиночку дожидался семьи на Малом Море, подрабатывая извозом туристов на базе “Фрегат” в заливе Куркут. Основными местами стоянки были заливы Загли и Хул. После дня катания туристов на о.Боракчин в тихую и жаркую погоду возвращался на ночевку в Хул. Уже в заливе около одного из левых мысов заметил стоящий у берега ярославец “Зевс”. На подходе к месту обычной швартовки погода начала портиться – поддувал с-з, шли тучи с залива Мухор. Завернув за мыс, бросил кормовой якорь и зашел носом за “шишку” на мысу (ошибка 1). На лодке сплавал и подвязался к солидному, как казалось, валуну (ошибка 2).

Пошел дождь, и я укрылся в рубке. Ветер усилился и стал чисто с-з, т. е. в борт яхты. Сел в лодку и поехал заводить носовой якорь против ветра. Отплыв от яхты увидел, что она под ветром поползла вдоль берега. Ветер резко усилился. Бросив носовой якорь в воду (ошибка 3), я подгрёб быстро к яхте и решил перечалиться (ошибка 4). “Юнону” уже тащило по бухточке от берега. С огромным усилием подтащил и поднял валун за который вязался и отвязал его, не поднимая из воды. Потом выбрал якоря – они набрали водорослей и не держали. Надувную лодку сорвало с привязки, и она, описав в воздухе несколько кульбитов, улетела в темноту. На тот момент я был уверен, что яхта управляема при любом ветре и, если поставить парус, можно уйти из залива. Подняв стаксель, я убедился, что это не так. Стоило его немного набить, как яхта ложилась на борт так, что киль шел почти горизонтально. А значит и лодка просто дрейфовала бортом. После нескольких попыток зайти хотя бы за крутой каменистый мыс на противоположном берегу и выброситься на песчаный берег, стало ясно что посадки на камни не избежать. В последний момент подвернул нос от берега чтобы погасить скорость и лег на камни левым бортом.



Бухта Ошибок залива Хул.

На противоположной стороне залива место посадки на камни.

Поскольку опыта подобных караблекрушений не было мне почему-то захотелось поскорее оказаться на берегу. Выпрыгнул наугад в темноту, но зацепился не сразу, немного сполз. И в тот момент ступня ноги попала под борт качающейся яхты. Прижало прилично, но все же удалось ногу выдернуть и вылезти наверх по камням. В какой-то момент появилась надежда отойти – ветер ослаб. Слез вниз на камни, оттолкнул нос, но тут же ветер бросил яхту на берег уже правым бортом. Волна, набирающая в заливе силу, была в левый борт, раскачивая лодку и молотя ее правым бортом о камни. Попытки подложить между бортом и камнями кранцы помогали плохо – кранцы быстро вылетали. Борт разбивало, внутрь поступала вода.

Решил спасти что получится. Вытащил на берег документы, камеру. Даже снял мотор “Ветерок” (24 кг) и затащил его по камням наверх. Ветер дул с такой силой, что выбивал песок и мелкие камни и бросал их наверх не давая повернуть лицо. Отдохнув на берегу, я заметил что яхта тонуть явно не собирается. Решил ей помочь побороться, слез и начал отчерпывать воду. Она конечно поступала, но со скоростью в несколько ведер в час. И отбросив эти ведра можно было передохнуть и подсунуть под борт кранец на какое-то время. К утру ветер стал ровнее. Яхта не сползала дальше в воду, так как уперлась килем в какой-то подводный камень. И в принципе поступление воды было ограничено этим положением. Вода поступала не по болтам крепления киля (чего я больше всего боялся) а с кормы.

Утром тоже дуло преотвратно, но надо было как-то сниматься с камней. Помня что входя в Хул видел “ярославец” “Зевс” в бухте ближе к выходу, поковылял туда. Нога разпухла и снять сапог пока не получалось. Катер тоже был плотно

посажен на камни Сармой. Капитан сказал, что они уже послали за буксиром, и как только их снимут с камней они сдернут и меня. Увы! Когда их сняли, они развернулись и ушли у меня на виду. Прискорбный факт их биографии.

В глубине залива стояли рыбаки, приехавшие на “Волге”. Подошел, попросил помочь. Они сразу согласились, обошли конец залива и сумели, зайдя в воду и упираясь футштоком, столкнуть “Юнону” с камней (!!!). Мир не без правильных людей. Перегнал яхту через залив на старое место, встал килем в ил и подвязался покрепче. К этому моменту я уже нашел надувную лодку на наветренном берегу и собрал разбросанные по берегу вещи. Регулярно откидывая воду, я установил, что она поступает из отошедшей стеклоткани, крепящей к корпусу гильпортову трубу, через которую идет руль. Этот результат удара по рулю при повороте с одного борта на другой был уже знаком. Оставаться в Хуле было опасно - с “Зевса” говорили, что будет дуть еще. Надо было уходить от Сармы подальше. Завел мотор и пошел в Загли, на ходу откидывая воду. Там нашел на левом берегу бухты нависающую скалу, встал под нее кормой, подвел под корму веревки на скалу и приподнял корму по старой проверенной еще в Листвянке схеме. Вода поступать перестала.

На следующий день погода поутихла. Стал сушить место подклейки стеклоткани и наклеивать ее эпоксидкой. Отдыхая между очередными слоями стеклоткани, увидел человека, идущего по берегу к яхте. Оказалось – мой друг “истоковец” Сергей Маркин, отдыхая в Сахюрте, переплыл на пароме на Ольхон и пошел вокруг Заглей! Встречу, естественно, отметили. Сразу потеплело. Течь ликвидировал, но оставалась проблема разбитых бортов. Особенно правого - сквозь дыру можно было просматривать берег. Опасность была в том, что палуба в районе вант-путенса была не связана с бортом. И нагружать ванты было как-то боязно. В бухте у противоположного берега стоял “ярославец” “Пилигрим”. Подплыл к нему на лодке обрисовал ситуацию. Капитан Александр Калганов предложил встать к нему бортом. Подошел, закрепился. Он разрезал болгаркой свой стальной ящик для инструментов, сварил сваркой кронштейны, и я ими связал палубу и переборку около камбуза болтами. Спасибо дяде Саше огромное! Много лет спустя мы встретились у Мужиная как лучшие друзья. Он капитанил уже на “ярославце” “Эдельвейс”.

Занялся заделкой бортов. Моторная яхта “Мираж” снабдила меня эпоксидкой. Ушел к “Фрегату” и там из деревянных планочек, которых у них было в изобилии, делал привальный брус и клеил его в борт, закрывая дыру. К приезду семьи на Малое Море борт был в первом приближении закрыт.

Как выяснилось, ветер в Ольхонских Воротах был 44 м/с (144 км в час). А рыбаки, которые меня снимали с камней, говорили что у них было относительно тихо. Там видимо горка загораживала. Вот где стоять спокойнее при с-з. Из сделанных ошибок первая – выбор места стоянки. Вторая – плохая подвязка. Третья – носовой якорь надо закладывать за камень на берегу, а не бросать в воду неизвестно на какой грунт. И при ухудшении погоды лучше не перечаливаться, если, конечно, нет опасности долбиться килем по камням.

Ну и главный вывод – “ярославцы” бывают разные. А Сарма – это всегда плохо.

Продолжение всегда следует