



ИНДИЙСКАЯ ОПУПЕЯ

Ю. Н. МАСЛОБОВ
ведущий инженер лаб.13

Когда мы готовили стенгазету, посвященную пятидесятилетию зачинателя надувного катамараностроения в Новосибирске - Анатолию Кулику, нам стал известен очень интересный факт. Оказалось, Анатолий вот уже более 30 лет мечтал побывать на Андаманских и Никобарских островах. Да и у меня эти названия давно ассоциировались с пиратскими парусниками.

И вот в конце прошлого лета эти мечты обрели реальность. Толя решил донести до нас идею, в которую реализовались его последние двухгодичные размышления. Его предложение превзошло все наши ожидания. Он отверг предложения идти по экватору, как и путешествие по Красному морю. В результате был выкристаллизован маршрут, который соединял две северные части Индийского океана: Аравийское море и Бенгальский залив. По дороге мы, конечно, не могли обойти уникальное государство - Мальдивскую республику, расположенную более чем на 2000 островах, а также островные части Индии: Лаккадивские и Андаманские острова, равно как и собственно Индию. В качестве конечных точек путешествия были выбраны страны, куда можно без пересадки добраться самолетом из Новосибирска: ОАЭ и Таиланд. Время похода также было выбрано не случайно. В эти месяцы над Индийским океаном господствует северо-восточный циклон, а значит, вероятность плохой погоды и штормов существенно ниже, чем в июле. Кроме того, это шанс продлить наше короткое лето.

Изначально в группе нас было трое: Анатолий Кулик, Геннадий Пикалов и я. До этого мы в составе сибирской команды приняли участие в майской Волжской регате, выиграли первый приз в регате по озеру Балхаш. Кроме того, вот уже больше десяти лет мы каждый второй выходной лета проводили вместе на Обском море под парусами. А Геннадий - бессменный участник всех двадцати Обских регат надувных парусных судов, проводимых Куликом на акватории водохранилища. В ходе подготовки похода в команду были приглашены томич Евгений Ковалевский - знаменитый турист-водник, имеющий опыт сплава по очень многим рекам Гималаев и носящий почетное звание «Выдающийся путешественник России». И кемеровчанин Павел Гридин - известнейший не

только в своем городе, но и во всем сибирском регионе своим жизнелюбием и неиссякаемым оптимизмом, а уж как известен его пионерский горн. Все члены команды имели огромный туристский опыт как парусных походов по внутренним водоемам страны, так и горных, водных, лыжных и велопоходов.

Когда мы уезжали, нам задавали много разных вопросов, начиная от быта на судне и кончая психологическим климатом в группе. Для нас же основной проблемой оставалось получение выездной визы в ОАЭ.

Как мы и предполагали, трех дней общения с послами и консулами в ОАЭ не хватило для того, чтобы убедить начальника яхтклуба, принадлежащего шейху, что мы собираемся на надувном судне, привезенном в 22 баулах на самолете, добраться до Таиланда. И его можно понять. Человек, у которого в порту стоят крупнейшие парусные и моторные яхты, просто представить себе не мог, что в открытый океан можно выходить на плавсредстве, выполненном на основе двух (пусть и достаточно крупных) надувных поплавков. Когда он своими глазами увидел наш катамаран, чаша его удивления была переполнена. Документы на выезд были готовы в течение полудня. А статья в местной газете на арабском языке была выдана нам в качестве основного пропуска во все страны Аравийского полуострова.

В ходе арабского этапа мы познакомились с большим числом наших соотечественников, работающих и сейчас в ОАЭ. Нельзя не упомянуть представителей фирмы Stealth telecom, занимающихся коротковолновой радиосвязью. Они буквально заставили нас установить на катамаране КВ-рацию. Благодаря им мы имели практически ежедневную связь с Большой землей.

Море начало нас испытывать с самого первого дня. Не успели мы приготовить и съесть первого пойманного тунца, как ветер усилился до 5 баллов и разогнал так знакомую нам «обскую» волну. До этого никто из нас в открытом море не был; мы не представляли себе океанской волны; мы не испытывали морской болезни. Поэтому то, что первые 700 км мы прошли вдоль побережья ОАЭ и Омана, я расцениваю как очень правильное решение. Это позволило всей команде привыкнуть к новым ощущениям и воспользоваться близо-

стью побережья в случае непредвиденного ремонта. Когда команда на четвертый день путешествия покинула Оманский берег, мы уже гораздо лучше представляли себе возможности нашего катамарана. А ведь он был впервые собран в октябре, всего за два месяца до начала путешествия и только пару раз опробован в холодных водах Обского моря. В первое плавание мы выходили на нем сквозь плотный заряд снегопада.

Первое серьезное происшествие случилось на судне за день до Нового года в 300 км от суши. В полдень 30 декабря сломалась пополам швертовая балка. Буквально на 15 минут вся команда встала в ступор, «ну вот - приехали». Но вот уже снят гик и в качестве шины плотно принайтован к сломанной балке, «вроде живем». Заводим двигатель, «уже едем». Через полчаса поднимаем паруса, а потом и опускаем один из двух швертов, «почему бы и нет, собственно». И вот уже лодка бежит с той же скоростью, что и до поломки. В этот момент на всю команду наваливается «психологический отходняк». Из гермомешка извлекается гитара, специально изготовленная для нашего путешествия. Четверо участников играют на гитаре, а пятый взял с собой распечатки более сотни песен известных бардов (в основном на морскую тематику). Более трех часов мы самозабвенно поем. Вечер как всегда заканчивается «а капелльным» исполнением песни «Черный ворон».

Потом была встреча Нового года с привычными мандаринами и пловом, но в совершенно необычной обстановке. Всюду, куда ни бросишь взгляд, - лазурная вода Индийского океана. Температура воздуха +24°C, воды +25°C. До ближайшего берега 70 км. Ранним утром 1 января 2007 года мы с Генной (так уж нам повезло с вахтой) увидели землю, и это после более чем 1800 км и 11 дней пути. Фраза Паши: «Это же надо, проснуться 1 января в 5 утра ОДНОМУ в палатке на НЕОБИТАЕМОМ острове» запомнится нам не на один год. Островок Белиапани действительно оказался необитаемым. В этот день (как и каждый второй день) в Индии был праздник. Но следы пребывания рыбаков налицо. Все побережье острова (100x30 м) покрыто рыбьими костями. Стоит три остова от шалашей и бетонный молельный дом, отделанный изнутри белоснежным кафелем и застеленный ковровыми дорожками. Но все, что нам нужно было здесь найти мы нашли, а именно, стальную трубу в каркасе одного из шалашей. Ее мы честно заменили на найденную рядом бамбуковую жердь. Трубу мы тут же прикрутили к швертовой балке вместо перекочевавшего на свое место

гика. «Теперь мы снова можем идти под полными парусами».

На следующее утро перед нами во всей красе встает самый северный населенный остров Лаккадивского архипелага. Мы тогда еще не знали, что остров закрыт для посещения не только иностранными туристами, но и гражданами Индии. Последним (да полагаю и первым) белым человеком, посетившим этот остров 25 лет назад, был Тим Северин - яхтсмен, путешествовавший на своей яхте из Аравии в Китай. Реакция представителей власти на наше причаливание была однозначной. Для того чтобы остаться на острове, мы должны иметь специальное разрешение от правительства. Полтора часа переговоров и вот нам уже выделено специальное место для произведения необходимого ремонта (в 200 м от официального причала) и пара полицейских для нашей охраны, вооруженных деревянными палками. Но ни полицейские, ни натянутая вокруг катамарана веревка не могут спасти нас от вездесущих местных жителей. Причем это касается не только мальчишек. Взрослым точно так же хочется все потрогать своими руками. И не только судно, но и этих странных белых людей. «Они и правда настоящие, еще и разговаривают, вот только как-то непонятно». Только к вечеру, когда местные уходят на карнавал, посвященный какой-то там годовщине принятия на острове ислама, мы можем вздохнуть свободно. Но не тут-то было. Через полчаса, как только отгремели салюты, вся компания любопытных снова в сборе. Теперь наша очередь показывать цирк («или даже кино»). Мы снова достаем гитару. Хитом вечера становится песенка про кузнечика, исполняемая на ля-ля-ля под дружное хлопанье в ладоши индийских ребятишек. Подпевают они нам также самозабвенно.



Катамаран Kulikboat.



В траве сидел кузнечик.

Картина проводов с острова напоминает кадры из любимого всеми мультлика «Каникулы Бонифация».

Потом был сокол, залетевший в открытый океан более чем на 40 км, севший отдохнуть к нам на мачту и спустившийся прямо на палубу, дабы полакомиться луковой шелухой. Была и более чем двухметровая рыба-парусник, позарившаяся на нашу блесну. Надо заметить, что ее не зря называют королевской рыбой. Такого вкусного жаркого я не ел ни до путешествия, ни после него. А ее нос, высушенный и привезенный в Сибирь, до сих пор приводит в изумление всех слушателей наших походных баек. А «фото с трофеем» наверняка смогут украсить стены дома любого из членов команды (уж тут своего шанса стать фотомоделью не упустил никто).

Острова Мальдивского архипелага запомнились своими контрастами. Наряду с практически необитаемыми (на острове 2x1 км

проживают 5 человек из Бангладеш, которые занимаются сбором кокосов и выращиванием папайи) можно найти острова-курорты. Здесь все, как в рекламе Баунти: белый коралловый песок; голубая вода лагун; ручные песчаные акулы, плавающие у нас буквально между ног; летучие собаки, отдыхающие в кронах мангровых зарослей. А есть еще остров Мале, на котором расположен одноименный город - столица Мальдивской республики. При его размерах (2x3 км), кажется, что он пожелал вместить большую часть населения страны. Дома стоят так плотно друг к другу, что на улицах зачастую двум автомобилям просто не разъехаться (посему движение в основном одностороннее). Но мальдивские велосипедисты и мотоциклисты, похоже, об этом не догадываются. И ходить по местным улицам бывает просто страшно. Количеством мусора на улицах Мале переплюнула только Индия (я сужу только о странах, которые мы посетили за



Каникулы Бонифация.

время путешествия).

Следующим этапом нашего плавания была материковая Индия. После первого причаливания к берегу у самой южной точки полуострова Индостан - мыса Кумари и интервью местным СМИ мы обрели известность более чем у четверти населения Земли. Теперь вместо паспортов мы предъявляли календарики с нашими фото и вырезки из местных газет. А как местным чиновникам понравился Пашин горн! Дошло до того, что местный начальник полиции в два часа ночи привел к нам своего ребенка, чтобы тот тоже попробовал подудеть.

Неизгладимое впечатление на нас произвели лодки местных рыбаков. Судно, связанное из пяти восьмиметровых бревен общей шириной 80см, и способное нести 6-метровый парус в 6-балльный шторм, да еще и везти 3-4 человек. «Это надо видеть!» А лодка с доской для откренивания, очень напоминающая так часто в последнее время показываемые по ТВ яхты «формулы-1»? Мы смотрели на них как замороженные, а они спокойно обгоняли наш «быстроходный» катамаран и шли по своим рыбацким делам.

Меня, как рыбака со стажем, не могли не заинтересовать местные средства лова. Да и, собственно, улов. Если на западном берегу, где каждый вечер только у мыса Кумари в море выходит около 500 лодок (каждая лодка несет более 3 км крупных сетей), на пойманную рыбу можно смотреть с некоторым восхищением. То на восточном берегу, где концентрация рыбаков ничуть не меньше, размер сетевой ячейки уменьшается до nepозволительно малого (на мой взгляд). Соответственно уменьшается и улов. Уж каких только «барбусов» они не ловят. Своими глазами я видел корзину, в которой лежало порядка пяти литров трехсантиметровых «аквариумных» рыбок. Поэтому, когда мы отошли от Индии, направившись в Бенгальский залив, и у нас полностью прекратился клев (до этого мы стабильно ловили 1-2 свежую рыбку в день), мы с легкостью списали сей факт на жадность местных рыбаков.

Переход через Бенгальский залив представлялся нам как наиболее сложная в техническом плане часть путешествия. Почти полторы тысячи километров прямо против господствующего ветра и течений. Все яхтсмены, с которыми мы встречались по дороге (и в ОАЭ, и на Мальдивах, да и в Индии) в один голос говорили нам, что сие на этой «посудине» НЕВОЗМОЖНО. Но, видимо, в Сибири понятие возможности несколько отличается от международного. Действительно, ветер, который у индийских берегов еще иногда отклонялся от привычного направления, позволяя нам сок-



Рыба-парусник.

ращать путь, на протяжении всего перехода до Андаман дул практически «строго в нос». Но видимо не только мы уже хотели домой. Катамарану тоже начало надоедать это двухмесячное купание в горько-соленой воде. И он небыстро, но верно вез нас к вожделенным Андаманским островам. Когда мы на десятый день увидели скалистые берега, сплошь поросшие тропической растительностью, стало понятно, «доплывем». Эти острова стали жемчужиной нашего плавания. Представьте: на



Формула-1 на индийский манер.

протяжении 1400 км под тобой океан глубиной до 4 км. И вот возникает гряда с высшей точкой более 700 м. Разве это можно сравнить с рафинированными Мальдивами, где максимальная высота суши 4 м (растущие там пальмы, чур, не учитывать). Мы, конечно, не смогли пройти мимо и на полчаса высадились на одном из небольших островков. Здесь мы сразу обнаружили остатки фортификационных сооружений, оставшихся после англичан, которые до 1950-х годов господствовали на архипелаге. Да и деревья тут произрастают весьма солидные. Одно из них мы попробовали измерить, но после пятого размаха бросили это занятие, уж больно там много было вокруг колючих кустарников. А лесной запах! Как мы истосковались по нему в открытом океане! Он, конечно, совсем не наш, но ведь и на дворе первая половина февраля.

А впереди еще оставались посещение столицы Андаман - города Порт-Блэр - самого ГРЯЗНОГО места нашего путешествия. 700-километровый перегон по Андаманскому морю с благоприятным ветром и еще более благоприятным волнением (точнее почти полным его отсутствием). Шоу дельфинов - до этого они нас посещали только в темноте, а здесь почти полчаса они шли с нами нос в нос и показывали нам незабываемое представление, насыщенное прыжками и переворотами. Был и ремонт катамарана, когда нам пришлось на ходу менять дутик в гондоле.

И в конце концов был остров Пхукет, где нас радушно встретили ребята из дайвинг-центра «Веселый рожер». Стоит ли говорить, что пиратская треуголка Кулика, в которой он много лет подряд открывал фестиваль пиратской песни на Обском море, перекочевала с бла-

годарственной подписью в музей центра.

Да, поход закончился! Какие же выводы хочется сделать по прошествии более чем двухмесячного путешествия? Мы доказали всем и в первую очередь самим себе, что подобные путешествия на надувных разборных парусных судах ВОЗМОЖНЫ! Да, это опасно. Это тяжело, но скорее не физически, а морально. Ощущать, что в случае чего, ты можешь рассчитывать только на себя и помощь товарища. Ждать спасения в бушующем океане в 300-600 км от берега неразумно.

За 59 дней плавания мы прошли на своем судне более 7500 км, из них более 6500 км исключительно под парусом.

До похода никто не верил, что 5 взрослых мужчин, каждый из которых привык быть руководителем, смогут в течение двух месяцев мирно уживаться на лодке, жилая площадь которой 5х3 м. Но, видимо, сказался богатый жизненный опыт (средний возраст участников - 53 года), опыт длительных туристских путешествий и способность работать в составе КОМАНДЫ. За время плавания у нас не возникало никаких стычек, да и расхождений во взглядах практически не было. А если и были, то мы тут же находили единственно верное в данный момент и в данном месте решение.

Да, мы посмотрели, как живут люди в некоторых других странах. И, несмотря на поговорку, что «лучше там, где нас нет», теперь с уверенностью можем сказать: «СИБИРЬ - ЛУЧШЕ!» Но ведь ради этого стоило пережить все эти невзгоды?!

Да, МЫ СДЕЛАЛИ ЭТО!

И это все благодаря тем, кто нас ждал все это время на берегу, переживал за нас, сочувствовал нам! СПАСИБО!



Вот такие тут растут деревья.

Мы сделали это!
Е. А. Ковалевский, А. П. Кулик,
П. А. Гридин, Ю. Н. Маслобоев,
Г. П. Пикалов.