18+

ОШИБКИ ВЫЖИВШЕГО

Дневник трансатлантики



Валерий Писанов

Валерий Писанов

Ошибки выжившего. Дневник трансатлантики

«Издательские решения»

Писанов В.

Ошибки выжившего. Дневник трансатлантики / В. Писанов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-626347-5

Дневник океанского перехода. Семейная пара отправляется в трансатлантический переход на небольшой парусной яхте. Старт путешествия в Адриатическом море, финиш на Карибских островах. В океане случаются события наполненные драматизмом. Яхта начинает принимать воду, когда расстояние до ближайшего берега составляет более тысячи миль. В переходе проблемы возникают одна за одной, как только течь устранена, яхта теряет управление. Экипаж борется за сохранение яхты и собственные жизни.

ISBN 978-5-00-626347-5

© Писанов В.
© Издательские решения

Содержание

ГЛАВА I 6
ГЛАВА II 12
Конец ознакомительного фрагмента. 34

Ошибки выжившего
Дневник трансатлантики

Валерий Писанов

Посвящается Любимой, разделившей не только прелести, но и тяготы перехода. Без её активного участия не состоялось нашей Трансатлантики.

Корректор Александр Трохачёв

© Валерий Писанов, 2025

ISBN 978-5-0062-6347-5
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Маршрут путешествия на яхте «Виола». Старт в Черногории 12 августа 2023 года, финиш на карибском острове Мартиник 4 февраля 2024 года. Безостановочный переход через Атлантический океан длился 26 суток.



ГЛАВА I
ПИСЬМО

Началом всей истории, как, собственно, и книги, послужило письмо. Оно пришло как нельзя кстати. Сезон дождей в Черногории миновал, весна окончательно разогнала хмурые низкие тучи над Боко-Которской бухтой, а яхтенная тусовка начала оживать. Друзья и коллеги по цеху готовили лодки к очередному сезону и строили планы на новые походы. Одним словом, в воздухе царила та приятная канитель, в которую погружаются клубы и марины после продолжительного затишья зимнего периода.

Увы, нас с Ириной ожидание праздника никак не коснулось. Предыдущие семь лет постоянного проживания на лодке не могли не сказаться на настроении экипажа «Виолы». Впереди нет никаких планов, кроме как бесконечное стояние на привязи в марине. Мечты о пересечении океанов давно улетучились, как и иллюзии относительно доступного яхтинга.

Как никогда я был близок к тому, чтобы распрощаться с лодкой, закрыть яхтенную страницу, и в очередной раз начать жизнь сначала.

Письмо перевернуло с ног на голову унылые обстоятельства, что окружали нас последнее время. Нежданно-негаданно поступило интригующее предложение следующего содержания:

> «Сколько вам надо денег, чтобы снарядить „Виолу“ в Трансатлантику? Посчитай и скажи. Я могу дать авансом требуемую сумму, в пределах разумного, конечно, но взамен попрошу об одной услуге. Только учти: работать придётся и тебе, и Ирине».

Ущипните меня: это не сон?!

Казалось, само провидение спустилось в кают-компанию, и предлагает заключить с ним сделку. Не обошлось и без Его Величества Случая, ведь нужно было оказаться в нужном месте в нужное время. Однако что-то тревожило и мешало без раздумий дать безоговорочное согласие. Автора письма я хорошо знал, и был уверен: криминал он не предложит. Поступи предложение полгода или год назад, не задумываясь, дал бы положительный ответ.

А сейчас почему-то тряслись поджилки, а всё происходящее смахивало на сделку с дьяволом. Терзали сомнения: как отдать швартовы и покинуть марину, эту уютную для яхтсмена зону комфорта?! Самому себе требовалось ответить на вопросы: что со мной происходит, неужто это боязнь океана, страх перед неизвестностью, опасения сделать первый решительный шаг?

А как же мечта всей жизни – пересечь океан на собственной яхте, кругосветка в конце концов?! С другой стороны, что за сомнения в момент, когда на горизонте реально замаячили Карибы, песчаные пляжи с кокосовыми пальмами и мулатки?!

Держать в себе такое больше пяти минут вредно для здоровья! Можно сойти с ума: фантазия разыгралась и бьёт через край. Обращаюсь к супруге: «Ирина, дорогая, нам пришло письмо с заманчивым предложением. Давай хорошенько подумаем, прежде чем дать наш утвердительно-положительный ответ». Переложить груз ответственности, разделить его пополам с любимой, так удобно! Чтобы потом, в случае неудачи, оправдаться: вспомни, то было наше общее решение, мы знали, на что шли.

За полгода до предыдущих событий, когда письмо счастья ещё не было написано и тем более не получено, мы приплыли в Черногорию. Вернулись не солоно хлебавши туда, откуда мечтали уйти в большое путешествие. В 2022 году над миром сгустились тучи, а лучшего места переждать бурю, чем Боко-Которский залив, на примете не было. Мы недавно поменяли яхту, но остались без средств к существованию. Кризис затронул многих, и мы оказались в их числе. Для депрессии неважно, где ты живёшь, в деревне, в городе ли, у моря или в средней полосе.

Чёрные мысли одолели меня на Адриатике. Хотя, казалось бы, вот оно море, и что тебе, сукин сын, ещё надо для счастья?!

Тем не менее, впереди маячила ещё одна зима в Черногории. Какая по счёту – пятая, шестая? Сбился со счёта. Никаких иллюзий о сказочной жизни за границей больше не существует. Эмигрировать нет желания. Чужая страна, чужие нравы. Всё здесь известно, если не сказать больше – опостылело. Использовать яхту как дом и стоять в одном месте – разве это цель жизни?! Да и климат, поначалу казавшийся райским, на поверку оказался далёким от идеала. Полгода дожди, мерзкая сырость и плесень. Думы о том, чтобы бросить всё, продать яхту и уехать на родину, стали посещать всё чаще и чаще. Что ж, вернусь домой, устроюсь в управдомы или пойду в таксисты: какие сейчас профессии там в цене? Сольюсь по-тихому. Что поделаешь: не вышло из меня морского волка! Пора признаться и не мучить себя и Ирину. Что называется, мысли по накатанной. Изо всех сил стараюсь гнать смуту из головы. Не замечаю очевидную проблему и подобно страусу прячу голову в песок. Впрочем, однажды поселившийся там без медицинского вмешательства вирус уже не оставит в покое! Чтобы хоть как-то отсрочить собственное фиаско, погрузился в работу над книгой «Все капитаны делают это».

Тем не менее, вопрос остаться с яхтой или сдаться на милость обстоятельствам, повис дамокловым мечом и требовал решения. В декабре 2023 года появились первые главы книги. В тот момент даже не знал, на какой ноте закончу её писать, в миноре или, может быть, в мажоре. Работа помогла забыться, погрузился в неё с головой. Да и стоянка в Порто-Монтенегро, не самой худшей марине, оплачена на год вперёд. Одним словом, созданы все условия, чтобы разобраться в себе и излить мысли на бумагу.

Возникла атмосфера и окружение, о которых можно было только мечтать! Хотя теперь уже можно признаться: план отступления зрел давно, и окончательно сформировался. Семь лет мы скитаемся от марины к марине, а последний год, так вообще прожит как в тумане. Были и счастливые моменты, несколько путешествий по рекам и каналам Франции, чего только стоят! Много было походов по северу Европы. Средиземка вся исхожена, на Канарах успели побывать. Только главного, большого океанского перехода так и не случилось.

Сменили уже третью яхту. Если в этом году что-то кардинально не изменится и мы не уйдём из Черногории, буду выставлять яхту на продажу. А мечты о пересечении Атлантики, не говоря уж о кругосветке, пусть так и остаются мечтами.

Причина сформировавшегося желания продать лодку банальна и лежит на поверхности – финансы. Да, у нас есть яхта, есть желание, но нет средств осуществить задуманное. А идти в кругосветку с протянутой рукой, извините, не наш случай: плавали – знаем!

С момента получения письма не прошло и получаса, и несмотря на сомнения, для себя решил: это реальная перспектива. Отказаться от предложении – всё равно, что расписаться в собственном бессилии. Дальше только продажа лодки и возвращение «блудного сына» в родные пенаты. Перечитал письмо Ирине. Переживал, что придётся идти на уговоры, опять и опять обещать ей золотые горы и доставать звезду с неба. Любимая взяла паузу. Мне показалось тогда, что молчание длилось целую вечность. Принимать сиюминутные решения – вообще не её стиль, а здесь и сейчас мы невольно оказались на важном для нас перекрёстке. После прошедших семи лет на яхте предстояло дать ответ, возможно, на главный вопрос нашей жизни: зачем всё это было?

Тишина установилась на несколько минут. Ответ Ирины был однозначный: «Это наш шанс. Сейчас или никогда! Если таким образом мы можем сорваться с места и посмотреть мир, то почему бы и нет?!». Нам предложили немного авантюрный, но единственный на тот момент способ отдать швартовы и уйти в плавание. И мы согласились на сделку, подписавшись под предложенными условиями.

Наступило время действовать. Оставалось посмотреть на «Виолу» критическим взглядом, оценить фронт работ и минимальный бюджет, необходимый для подготовки яхты на поко-

рение Трансатлантики. Да простит меня читатель за отступления, но здесь хочется подробно рассказать, что же представляла собой наша яхта на тот момент, когда до старта Трансатлантики оставалось всего три месяца. Запас времени из разряда «кот наплакал», если не сказать больше! Учитывая реалии Черногории, дефицит материалов и оборудования, мы попали в западню. Это была натуральная гонка со временем и только благодаря друзьям удалось сделать намеченное.

Итак, «Виола» – это Finnsailer 34, построена в Финляндии в 1979 году. Исходя из предыдущего опыта, мы готовились к дальним походам, и потому искали тяжёлую скандинавскую лодку с центральным кокпитом. Всё прекрасно сочеталось в «Финсейлере». Полтора года прошло с момента, как купили яхту в Нидерландах. Мы, третьи по счёту владельцы. Первый хозяин – немец. При постройке он присвоил ей красивое имя. Виола – это большая скрипка, нечто среднее между альтом и виолончелью.



Второй владелец из Нидерландов не рискнул её переименовать, дабы не спугнуть удачу. Точно так же поступили и мы. Больше 40 лет яхта жила и ходила с этим именем. И зачем, скажите, что-то менять, если оно хорошо работает. Плюс ещё один нюанс, о котором не могу в данном случае не упомянуть. Чем дольше живу на лодке, тем больше начинаю верить в морские приметы. Существует много историй со времён парусного флота, и часть из них гласит, что моряки неохотно нанимались в экипаж переименованного корабля. Имя «Виола» нам показалось для яхты нейтрально-спокойным, не отталкивающим и благозвучным.

Немаловажный момент: в кокпите висит рында с красивой гравировкой имени яхты и годом её постройки. Перечеркнуть разом историю у меня просто не поднялась рука. Кстати, название яхты у меня ещё ни разу не переспросили ни в одном порту. На всех языках оно произносится и пишется одинаково легко.

Из-за тяжёлого финансового положения за предыдущие полтора года мы вкладывали финансы в яхту по остаточному принципу. Инвестиции по большей части носили бытовой характер. Меняли то, что нас критически не устраивало в повседневной жизни. Знаете, на яхте тоже бывает косметический ремонт. Так и мы: меняли свет, сантехнику, установили дополнительный танк с пресной водой, ножную помпу для подачи солёной воды на камбуз. Одним сло-

вом, меняли те мелочи, которые никакой роли в безопасности лодки в офшорном плавании не играют.

По большому счёту был решён вопрос только с водой. Два бака общим объёмом 280 литров, плюс помпа забортной воды увеличили нашу автономность, но энерговооружённость яхты оставалась никакой. Судите сами: что такое в наши дни сервисные аккумуляторы ёмкостью 200 ампер?! Смех, да и только. Ни солнечных панелей, ни ветрогенератора на яхте не было. Таким образом, первая и самая затратная статья бюджета относилась к обеспечению яхты электричеством.

Много времени проведено в беседах с капитанами и специалистами. Проблема электричества на яхте несёт в себе целый комплекс взаимосвязанных работ и покупок. Мелочей тут нет, любой компромисс рано или поздно вылезет боком и обернётся потерей вложений, времени и нервов. После долгих вычислений, приняв во внимание все существующие и планируемые потребители на борту, пришёл к выводу, что мне необходим некий минимум: солнечные панели мощностью не меньше 500 ватт; сервисные аккумуляторы на 400 ампер; контроллер на 50 ампер; арка для размещения солнечных панелей.

Только не подумайте, будто нам с неба свалились миллионы, отнюдь. То был контракт на работу в течение последующих девяти месяцев. По российским меркам оплату можно считать приемлемой, даже для столичного региона. Хотя, по европейским зарплатам она ближе к прожиточному минимуму. Не скрою: мы были рады предложению, тем более, что нам ссудили аванс независимо от того, справимся с предстоящей работой или нет. Конечно, хотелось бы развернуться на всю катушку, поставить литиевые батареи и на безопасности не экономить. Но, увы и ах, в яхтинге, как и в строительстве, предполагаемый бюджет часто увеличивался на 30 или даже 50 процентов. Именно поэтому пришлось отказаться от «лития» в пользу старого доброго «свинца». Но в остальном и солнечные панели, и контроллер мы поставили с учётом возможного последующего апгрейда.

Здесь не могу не сделать ремарку. Не стоит ориентироваться на наш выбор, он сугубо индивидуальный и рассчитан по конечным потребителям. В целом выбор отражает наши скромные потребности по электричеству. Основные потребители в море и на якоре на «Виоле»: автопилот, навигация, холодильник, освещение, небольшой инвертор на 1000 ватт и ноутбук. Всё перечисленное впоследствии работало в режиме нон-стоп на протяжении всей Трансатлантики. Работает и сейчас, пишу эти строки, находясь на якорной стоянке карибского острова Мартиника. Случались в переходе пасмурные дни, но заряжать батареи мотором ни разу не пришлось.

Второй затратный пункт обновления яхты касался якорного хозяйства. Не требовал замены только сам якорь «Брюс» весом 15 кг. Пришлось купить и установить: электрическую якорную лебёдку, дополнительный аккумулятор для её обслуживания, пульт, а также провести проводку. К якорю купили новую цепь диаметром 8 мм и длиной 80 метров.

Паруса с лодкой нам достались в комплекте вполне пригодные для путешествия. Новая генуя, стаксель и штормовой парус не требовали внимания. Грот был хоть и не новый, но держал форму, нитки не лезли, да и вообще выглядел на твёрдую четвёрку. Хотя, забегая вперёд, отмечу, что главный парус – грот впоследствии потребовал ремонта. На Кабо-Верде пришлось искать парусную мастерскую, где нам заменили значительный участок паруса.

Совершенно неожиданно (и я снова считаю, что не без Его Величества Случая) во время подготовки яхты к выходу нам предложили установить опреснитель по весьма и весьма скромной цене. В три раза меньшей, чем то, что в среднем предлагают на рынке. Сейчас при каждом запуске вотермейкера вспоминаю добрым словом того, кто сделал нам царский подарок. Говоря простым языком, нам установили его по себестоимости. За монтаж, работы по установке и отладке системы с нас ничего не взяли!

Простейшая модель состоит из: мембраны производительностью 100 литров в час, насоса низкого давления, насоса высокого давления и мотора на 220 вольт, который мы запитываем от бензинового генератора. Радости от опреснителя не было предела, если бы не одно «но».

И о нём чуть подробнее. Любые бюджеты рано или поздно подходят к концу. Так случилось и с нашим. Уже был куплен Инрич для экстренной связи с берегом в открытом море. Из запланированных покупок оставался только спасательный плот, его также не было на борту яхты. Плот – обязательный атрибут любого офшорного плавания, так называемый страховой полис, последняя надежда на выживание при аварийной ситуации. Незаметно для себя мы попали в щекотливую ситуацию. Оказались перед выбором: спасательный плот или опреснитель, они были сопоставимы по цене. Как можно догадаться, чаша весов склонилась в сторону вотермейкера.

Хорошо или плохо, каждый читатель решит для себя сам, и я уверен – будет прав. Ибо можно экономить на всём, но только не на безопасности. Позже, когда в океане случилась беда, и наша яхта стала набирать воду, я пытался кусать локти, но было поздно. Там у нас не оставалось иного выбора, кроме как бороться за живучесть лодки. Но я опять пытаюсь бежать впереди паровоза. Извините, буду последователен.

Ко всему прочему работодатель назначил дату выхода. Всего три месяца у нас было на то, чтобы довести лодку до ума. На дворе начало августа, мы были в мыле в прямом смысле этого слова. Самая жара Черногории, а у нас сплошные ремонтные работы. Под большим вопросом стояло всё электрообеспечение. За две недели до выхода арка для солнечных панелей находилась только в моих чертежах и мечтах. Черногорский сварщик, взявшийся за изготовление, тянул резину. Два отпущенных аванса никоим образом не повлияли на то, чтобы хоть как-то ускорить работу. Он регулярно приходил на яхту, кормил меня обещаниями «сутра», что по-черногорски означает «завтра». При этом он просил очередной аванс и говорил, что всё будет «уреду», то есть «готово» к назначенному сроку. Чувствовал себя словно провинциальный дурачок перед заправским шулером, но изменить ситуацию оказалось не в моих силах. Поэтому когда в один прекрасный момент сварщик явился ко мне вечером и заявил, что завтра будет монтаж, я не поверил своему счастью! Слишком много работ было завязано на арке для солнечных панелей.

Так и вся наша жизнь – качели с белой и чёрной сторонами. Сначала ты думаешь, что впереди у тебя вагон времени, и никуда не торопишься. Вдруг пружина разжимается, и уже на завтра назначен выход. Мы шли к большому путешествию семь лет. Ещё столько же времени (если не больше) проведено дома, на диване, в мечтах о самом главном путешествии в жизни, которое начнётся уже завтра!



ГЛАВА II
СРЕДИЗЕМКА

12 августа. Если что-то должно случится, то это случится в море

Закрыли границу Черногории 11 августа, ровно в шесть вечера. Прощаться с Порто Монтенегро было немного грустно. Здесь прошёл один из лучших, а самое главное – единственный беззаботный год всей нашей яхтенной эпопеи, начиная с покупки первой яхты. Здесь, нашли новых друзей. В Порто Монтенегро, написал книгу. В конце концов, санузел в марине чего только стоит! Вспомнили его на пару с Ириной буквально в первую же ночь, после выхода в открытое море. Душ, тёплый туалет, стиральная машина. А не это вот всё, на четырёх костях и в позе лотоса. Ну, да ладно. Что было, то было, прошу простить за подробности.

Вышли, поставили паруса. Спустя пять миль от берега закончился интернет, а с ним и напутствия и добрые пожелания от друзей. Как же приятно!

По холодку, после заката, поменял галс. Кстати, установился нехарактерный для Адриатики август. Свежий ветер, как будто весной или осенью. При смене галса закрутка Фурлекс, отпустила небольшой кусок генуи и застопорилась. Ровно на третий риф. Закусила хорошо. Мои танцы с бубном на бушприте результата не принесли. На том и успокоился. Тем более, что ветер крепчал. Так с третьим рифом и вошли в ночь.

Погода успокоилась только к обеду следующего дня. Кое-как убрал геную и поставил стаксель-автомат. Не фонтан, конечно, вскорости теряем примерно полтора узла, но жить можно. При первой же возможности нужно будет подниматься на мачту. Удивило огромное количество военных кораблей в Адриатике. Мимо прошёл авианосец. Из хороших новостей – сутки идём под парусами. Девяносто миль по генеральному курсу, не сказать что много, зато честные, свои! Электростанция, опять же, собственная. Впервые появилась возможность на практике проверить то, что собирал два месяца. Выработка почти два киловатта энергии за первый день. В этом переходе мы прям-таки шикуем! Мороженое из морозильника. Прежде непозволительная роскошь. И пусть весь мир подождёт! Морозильник давно ждал своего часа. Года два уже с нами на яхте живёт, но всё не было повода им воспользоваться для чревоугодия. В марине он не нужен. А теперь, когда электричества с избытком, подключили. Перед выходом Ирина наморозила мяса. Роскошь, да и только! Что бы там не говорили, но в Черногории самое лучшее мясо из всех стран, где нам подолгу приходилось бывать!

13 августа. За что мы любим яхтинг

Не знаю, как у вас, а у меня в первый день на борту, да и в голове тоже, разброд и шатания. После стоянки в марине часть вещей на лодке всё ещё не на штатных местах. При качке по каюте периодически что-то летает. День выхода – вообще сумасшедший! Решаешь сотни дел, голова идёт кругом. В ералаш попали продукты, таможня, топливо, маршрут, прогноз погоды, расчёты. Забить холодильники, разложить вещи, расставить канистры. Состояние, близкое к панике. Как собрать миллион ниточек в единый клубок? Господи, когда же закончится канитель?!

И вот, долгожданный час отхода. Штампы в паспортах поставлены, отдать швартовы! Боко-Которский залив тает за кормой, и мир вокруг внезапно сокращается до размеров нашей яхты. В нём нет места посторонним. Только мы вдвоём. Вчера Адриатика была неспокойной. Зато сегодня, в час утреннего кофе, провидение на пару с погодой нам улыбнулись. Моменты настолько редкие, что ради них мы готовы терпеть многое. Шторма, дискомфорт, качку и отсутствие берега. Да много ещё чего!

Идеальный кофе в море как выигрыш в лотерею. Должно совпасть много факторов. Высота волны, сила ветра, температура за бортом и, конечно, настроение. Вот и сейчас, яхта

идёт под парусами, но ещё нет качки. Волна, конечно, появится, но позже. Но пока не о чем беспокоиться, а из камбуза уже веет знакомый аромат. Ирина угадала момент. И наш день начинается с философского разговора о вечном, под волшебный напиток. Живя всего на десяти квадратных метрах, мы стали реже видеться. Сказываются вахты. Нужно ловить момент, чтоб им насладиться сполна. Сказать нужные слова. Проявить нужные эмоции. Море объединяет. Здесь любимый и дорогой человек становится ещё дороже и любимее. В полдень обогнули кончик итальянского каблука. Городок Леука. Всю Адриатику прошли под парусом. Впереди океан, и надо отучаться от вредной привычки заводить мотор по любому поводу. Благо погода пока позволяет. В копилке суточного перехода плюс 110 миль.

14 августа. Когда наступает рутина.

На вторые, третьи сутки перехода замечаешь, что день наступивший мало чем отличается от дня предыдущего. Всё те же потрясающие восходы и закаты, к которым добавляются фазы Луны. Наверное, никто так не ждёт восхода спутника Земли, как ночной вахтенный. Лунная дорога разбавляет кромешную тьму. Становится как-то уютнее, что ли, в собственном одиночестве, и тянет на философские рассуждения. Например, сегодня, пришёл к гениальному умозаключению. В молодости был беден. Потом настали годы тяжёлого честного и кропотливого труда. И как итог – я больше не молод.

Зато теперь у меня есть лодка, вокруг которой проходит вся жизнь.

В офшоре наши роли на яхте строго распределены. Если Ирина готовит, то я мою посуду. Если ставим паруса, то я на палубе, а любимая ловит ветер. С ветром, кстати, на третий день случились проблемы. Не проблемы, конечно, здесь я преувеличиваю. Так, мелкие неприятности. Почти сутки идём на моторе. По-хорошему, конечно, надо бы встать на якорь или зайти в марину. Чтобы дождаться попутного ветра. Но впереди Мессинский пролив, и хочется его скорее проскочить. Пролив своенравный, известный сильными течениями. В случае, если ветер и течение не совпадают с намеченным курсом, вероятность пройти пролив на яхте без проблем стремится к нулю. Сейчас долго сидел над картой приливов и отливов. Рассчитывал время прохождения. К ближайшей удобной фазе мы не успеваем, а к другой надо сбавить скорость. Поэтому тошним сейчас со скоростью три узла.

Часы отбили четыре вечерних склянки (18:00). За прошедшие сутки прошли 97 миль. Итого за три дня пройдено 302 мили, а до входа в Мессинский пролив осталось 65 миль!

15 августа. Нервный день, или опять двадцать пять.

Что бы там ни говорили, проход Мессинского пролива для меня подобен экзамену. В который раз прохожу, а всегда волнуюсь. Можно сказать, день полностью посвятили ему. Накануне тошнили, чтобы попасть в фазу. Затем сам проход, расхождения с паромами, и пересечение трафика. В проливе хорошо дул встречный ветер: меньше 25 узлов не было. Шли под мотором. Выдохнул только в конце, около старой опоры ЛЭП. Там уже подняли паруса и взяли курс на юг Сардинии.

Был соблазн бросить якорь на Липарских островах. Однако решили, что есть ещё ягоды в ягодицах! Пошли дальше. За сутки пройдено 85 миль, а за четыре дня – 387. Неплохо, совсем неплохо! Накануне пришлось ждать попутного течения. В целом день получился какой-то дёрганый. Под вечер выудили небольшую рыбу. Никогда такого не было, и вот опять! Размером чуть больше воблера, с большими зубами. Первый раз такую видел! Хорошо, что работала связь! Прежде чем хвататься за крючок, связался с другом. Он большой дока, успокоил: мол, ничего страшного. Рыбка бестолковая, а на вкус так себе. Отпустили её. Ждём тунца. Уже хочется сашими!

Из неприятностей по технической части к заклинившей закрутке генуи прибавился АИС. Ни в какую не хочет показывать корабли дальше радиуса двух миль! При монтаже арки пришлось наращивать антенну. Видимо, там второпях и накосячил. Придётся прокладывать кабель заново. Липарские острова впереди по курсу, до них каких-то 20 миль.

Жаль, мы торопимся и идём без лишних остановок. Тому есть причина, путешествие оговорено сроками и через месяц мы должны быть на Канарских островах. Кругом красивые места, куда всегда хочется возвращаться.

16 августа. День пятый, или спасибо, что ты есть

Пришло понимание, что наш мир размером 10,5 на 3,5 метра не так уж и плох. Отсутствие общения не напрягает, всё идёт своим чередом. Чем не идиллия в отдельно взятой ячейке общества?! Море и лодка отвечают взаимностью, и посылают знаки. Самое яркое впечатление дня – кит. К полудню отсутствие ветра и жара раскалили яхту до такой степени, что на пластиковом тике можно было жарить яичницу. Решение искупаться было обоюдным и спонтанным.



Признаться, и я, и Ирина, испытываем страх купания в открытом море. Сегодня мы победили фобию, и оно того стоило! Примерно час бултыхались как дети. Вода что зеркало. Освежает. Я немного почистил винт, корпус, и вылез перекурить. Осмотрел горизонт (давно вошло в привычку), и обратил внимание на большой тёмный объект. Реальное расстояние до него оценить сложно Нас разделяло не менее 300 метров. Сначала показалось, что это ствол дерева. После проливных дождей их часто выносит в море. На дерево объект был явно не похож. Да и дождей давно не было. А ярко выраженный небольшой треугольный плавник говорил о животном происхождении объекта. Спустя несколько секунд в двух-трёх метрах от плавника образовался фонтан из брызг. Сомнения развеялись: это точно кит. В тот момент мы дрейфовали в 18 милях юго-западнее Аликуди, одного из островов архипелага Липарские острова.

Мы отчётливо рассматривали кита. Минут пять, наверное, он продувал лёгкие. Его было видно без бинокля. Сложно оценить размер. Наружу показывался только маленький плавник и часть спины. Страха не было, и мы продолжили купаться. Фантастические ощущения – знать, что где-то рядом с тобой плавают киты!

Второй важный момент на сегодня: впервые сделал бак пресной воды в открытом море. Опреснитель заработал и начал оправдывать вложенные средства. На пятые сутки один из двух баков закончился. Фактически, мы истратили 150 литров технической воды за пять дней. Жара, и как следствие, душ два раза в день, дают о себе знать. Сказать, что мы счастливы –

ничего не сказать. Исходя из нашего опыта, вода всегда заканчивалась в первую очередь. Приходилось входить в режим жёсткой экономии. Сейчас это в прошлом.

И третий момент, о котором хотелось бы упомянуть – ножная помпа солёной воды. Кто нас читает давно, наверное, помнят нескончаемые споры о том, что я запитал её от магистрали охлаждения двигателя. В какой-то момент у меня и самого возникли сомнения на сей счёт, но сегодня они развеялись.

Началось с того, что утром при мытье посуды помпа качала через раз. В первую очередь, посмотрел на датчик температуры двигателя. Мы третий день идём на моторе, и это первое, что сделал бы любой на моём месте. Температура держалась в норме. Я успокоился, и взял на карандаш. Когда сегодня сделали незапланированную остановку, то перво-наперво открутил фильтр забортной воды. Он у меня старорежимного образца. Не прозрачный, как современные, а глухой – по сути, металлический стакан. Сетка фильтра оказалась наполовину забитой. Проще говоря, импеллер воду для мотора сосал, а вот нежная мембрана насоса уже не справлялась. Получается, что помпа забортной воды сработала как датчик засора фильтра. С учётом того, что пользуемся ей по пять раз в день, получился неплохой индикатор состояния фильтра.

За день прошли 90 миль. Идём в эконом-режиме, 1400 об/мин. Скорость – плюс-минус четыре узла. Недавно подняли паруса для проформы (они добавляют пол-узла, но погоды не делают). Всего за пять суток прошли 477 миль. В данный момент (а на часах опять 18:00), проходим в 10 милях южнее острова Устица.

17 августа. День, когда ничего не происходит. История с флагом

Один из тех дней, когда что-то надо записать в журнал, а писать-то и нечего. Разве о том, что каким-то чудесным образом удалось пополам переломить ручку шкотовой лебёдки. Она была такая вся железная, тяжёлая. При случае, её можно было использовать в ближнем бою. Покрыта толстым слоем хрома, от фирмы Barlow, Австралия. Единственная из всех моих ручек со стопором. Работал с ней при выходе к мачте для подъёма грота.

Как умудрился – ума не приложу. Тянул без фанатизма. На поверку «железо» оказалось вовсе не железом, а каким-то сплавом. Очень похоже на дешёвую латунь. Ну, да ладно. Чём не новость и чем не происшествие?!

Продолжаем коптить атмосферу дизелем. Паруса несём, но толку от них, похоже, никакого. Разве что тень. Да ещё от стакселя набегающий поток воздуха как раз спускается в люк форпика. Там единственное место на яхте, чем-то отличающееся от остальной парилки.

Ветер – ноль, море как зеркало. Жара испепеляющая.

В полдень опять купались. Паруса не спускали, и что характерно, они даже не полоскались. Яхта не качается. Стрелка топливного бака неумолимо стремится влево. В какой-то момент чаша сомнения, что ветер подует, переполнилась. Пришлось изменить маршрут. Изначально целились на марину Сифреди в городке Карлофорте, что на юго-западе Сардинии. Однако решили перестраховаться, и идти в марину Вилласимиус. Она чуть восточнее Кальяри. Были там однажды. С хорошей якорной стоянкой, а значит, не придётся платить за марину. Если всё пойдёт по плану, то должны прибыть туда завтра, на закате. Спокойное море даёт возможность работать на палубе. Сильно мозолили глаза поступившие пятна ржавчины на арке и заднем леере. После сварки швы обрабатывали кислотой, а смыть её в спешке не успел. Сегодня полировал арку с помощью яхтенной химии. Интересно, надолго ли хватит.

Пришил шкертики к флагу родного города. Буду поднимать по торжественным моментам. Флаг, по случаю, привезли нам в Черногорию. За что спасибо муниципальному депутату из родного города.

Если путешествие пойдёт по плану, то из этого может получиться хорошая история. Хотя само знакомство с депутатом тоже заслуживает внимания. Пару лет назад, на свой юбилей, на домашний адрес получил от него подарок: шампанское и открытку. Сам я на тот момент давно уже жил на яхте и не нашёл ничего лучшего, как съязвить по этому поводу в социаль-

ной сети. А он возьми, да отпишись в комментариях к тому посту. Хорошо, хоть хватило ума не выносить сор в публичное пространство. Написал письмо ему в личку, он ответил. Оказалось, мировой парень. С тех пор, как завязалось знакомство, переписываемся по сей день.

Флаги вообще моя слабость. А в дальнем путешествии частичка родного города будет как счастливый талисман. Я просто уверен.

За день прошли 94 мили. Всего за шесть дней положили в копилку перехода 571 милю.

18 августа. День седьмой, рыбный

На подходе к Сардинии моя SIM-карта от Йоты включилась, и позволила отправить сообщение в 35 милях от берега. Что характерно, итальянская симка (она также стоит у меня в телефоне), ожила только у самого берега. Ирина говорит, что Большой брат следит за нами. Я же считаю, что просто магия. Впрочем, во времена «Старлинка» искать интернет в море с SIM-картой – равносильно чтению новостей в газетах.

Кстати, пару дней назад видели, как на орбиту выходили очередные спутники от Илона Маска. Кучно пошли, штук тридцать.

Из заголовка поста можно сделать вывод, что у нас поймалась рыба. Тунец бонито примерно на 9 килограмм. Большой улов на яхте сравним с авралом. Все по своим местам. Вернее, я на спиннинге, а Ирина ассистирует. Смотать второй спиннинг, подать крюк, пассатижи, организовать свет (если темно), приготовить ведро и ножи. Всё на ней, за что, собственно, и ценю её. Сколько раз пробовали организовать заранее инструменты, но это как проклятие. Тогда точно рыбалки не будет!

Вчера до часу ночи возились с тунцом. Часть заморозили, а из свежего мяса сделали тартар и нарезали котлет. Сегодня по приходу будет праздник живота. Теперь на рыбалку разве что через неделю. Даже с учётом того, что треть туши выкинули (а я думаю, что меньше), получается по 3 кг на человека. Мы за неделю точно столько не съедим!

Море, наконец, посвежело. На ночной вахте заглушил мотор. Почти весь день шли под парусами. К вечеру разогнало волну, а ветер начал стихать. Терпели до последнего. Когда скорость упала до двух с половиной узлов, стало откровенно страшно за парус. Как его, бедного, мотыляло! Даже страх «обсохнуть» не остановил нас. В 17:00 завели мотор. До якорной стоянки оставалось 14 миль.

Из поломок на яхте: распушился фал топенанта. Ясно, как дважды два – четыре: нужно срочно менять! Ничего подходящего на яхте не нашел, будем искать на Сардинии профильный магазин. Всего за сутки прошли 89 миль. Итого, за семь дней 660 миль.

19 августа. Трагический день, или как пойти ко дну из-за собственной лени

Начну с того, что вчера отдали якорь в 22:00 в бухте марины Вилласимиус. Сам подход был наполнен драматизмом. Дотянем – не дотянем? Топливная стрелка легла на бок за пару часов до места стоянки. Читай до ближайшего берега. Ветра нет. В принципе, ничего страшного. Даже при самом худшем раскладе, ветер рано или поздно случился бы, и мы благополучно дошли бы до берега. Но после недели в море хотелось уж как-то побыстрее.

Бросать якорь в ночи, среди пары десятков яхт, занятие увлекательное. Учитывая тот факт, что топливо может кончиться в любой момент. К счастью, обошлось. Глубина семь метров, песок. Можно сказать, идеальное место. Выложили 40 метров цепи. Тунец за праздничным столом по приходу и сразу спать.

Утром подуло. Лодка стояла, но для уверенности выложили ещё 20 метров цепи. Идти в марину на заправку с пустым баком не рискнул. Накачал динги, завёл подвесной мотор, загрузил канистры. Мотор, кстати, завёлся с полоборота. То был его первый запуск со дня покупки яхты. Старенькая, двухтактная Ямаха, что ваш АК-47. Она и выглядит-то бодро. Нисколько в ней не сомневался.

До заправки чуть меньше полмили. Плыву, радуюсь встречному ветру. Двадцать узлов ветра – на вёслах вряд ли выгребешь. Ратую за мотор. Вдруг появилась водичка. Но, я же

не «первый раз замужем»! Предварительно обрезал, и взял бутылку чтоб воду откачивать. Плыву, черпаю. В конце концов, все тузики, как и все яхты, текут. Подумаешь, бином Ньютона! Вот и волнолом марины справа по борту. Осталось всего ничего. И тут как прорвало! В одну секунду лодка полностью наполнилась водой. Оказалось, дно отклеилось от баллонов. Канистры всплыли, а полюбившаяся Ямаха грозится уйти под воду. Да и я, как Джек Воробей, по пояс в воде. Помните, он в одной из первых серий швартовался на шлюпке, которая в последний момент ушла на дно. Принимаю единственное правильное решение: газ на полную – и правлю на камни. Пока мотор не заглох. Выбросился на волнолом, немного поранил ногу, зато всё спас.

Далее следует парад душевных людей. Сижу на камнях, разбираю барахло. Вытащил динги и мотор. Тут, с соседней яхты, выдвигаются в мою сторону немцы. Наблюдая, как я отпускаю коленца, они отправились спасать незадачливого яхтсмена. Приняли меня с канистрами и мотором. Динги на буксир – и притащили на заправку. Там заправщик, войдя в ситуацию, примерно таким же образом сначала заправил, а потом и доставил меня на яхту. Даже денег не спросил, но от бутылки вина в подарок не отказался! Спасибо этим добрым людям!

На яхте «парко-хозяйственный» день. Первым делом опреснили воды. Для статистики стоит отметить, что за неделю в море мы истратили 300 литров технической воды. Ирина затеяла стирку. После обеда буду разбираться с закруткой. Пока это самая большая проблема. Хотя, что в данном случае важнее, тузик или закрутка, большой вопрос. Внимательный читатель, спросит, а к чему лень упомянута красной строкой?

Отвечаю. Перед уходом инспектировал лодочку. Она вообще на вид, словно только что из магазина. Голландец был аккуратный дядька. Надувное дно, вот думаю, свезло так свезло. Хоть и маленькая, но дарёному коню в зубы не смотрят. Надувная лодка шла вдовесок с яхтой. Находясь в марине, накачал её, неделю она простояла на причале. Не спускает. Мне бы на воду тогда спустить, проверить, на ходу, но лень-матушка вперёд меня родилась. Из-за неё и страдаю.

20 августа. День выхода

Утром были планы остаться ещё на одну ночь, но погода спутала карты. В 17:00 вышли. Воскресный день начался с блинов. Ирина нас балует. Затем пытался разобраться с закруткой. Безрезультатно. Единственный плюс – на один шаг приблизился к пониманию, почему она закусила. Нижний барабан крутится легко, а вот с верхним проблема. Распугали всех соседей по стоянке и развернули на якоре геную. Пытались её стянуть в попытке добраться до верхнего барабана, но тоже мимо. Фал верхнего барабана закусило. Или в самой закрутке, что маловероятно, или в ролике на топе мачты. Кругом засада.

На мачту подняться – никаких вариантов. Ирина меня не вытянет, а оборудования нет. Надо покупать. Лучшим вариантом считаю ступеньки. На первой яхте у нас были.

Полицейский катер из марины каждый день методично объезжал якорную стоянку. К нам приблизился, но на контакт не пошёл. Мы визы европейские не открывали, если что. Всего на стоянке насчитал около 40 парусных яхт. Плюс огромное количество катерков, не поддающихся счёту. Тех, что выходят на дневной отдых. Всё-таки Сардиния – лучшее место в Средиземном море по сумме всех характеристик, кроме разве что цен. Перед отходом искупались. Благодать!

Марина Villasimius огромная, и я бы даже сказал – манерная. Стоимость суточной стоянки на наш размер 120 евро. Заправились топливом, опреснили воды. Сдали на заправке мусор. В этом переходе мы впервые сортируем отходы, их на удивление стало меньше. За девять дней всего два небольших пакета с пластиком и бумагой.

Сейчас идём по встречному ветру, галсами. Справа Кальяри. По плану следующая остановка где-то на материковой Испании. Пока целимся на Аликанте. А там как пойдёт. Возможно, подойдём к Форментере, возьмём погоду.

21 августа. Юбилейный день

Ирина 10 дней не сходила на берег. Моё недоразумение с тузиком частично испортило статистику и всё же на земле я отметился. Если бы не данная запись в дневнике, спустя сутки, день стёрся бы из памяти как опавший лист. Но мы идём, а, значит, живём. Не существуем!

Сардиния растворилась за кормой в ночи. Интернет пропал, как и новостная повестка. Буду честен: информационный голод есть. Пустоту приходится заполнять делами. Теми мелочами, которые всегда оставляешь на последний момент. Маникюр, например, или разбор шкиперского столика.

Средиземка между Сардинией и Балеарами пустынна. Редкий рыбак или яхта покажется на горизонте. По корме прошёл балкер. Наш АИС продолжает чудить. То за пять миль начинает сигналить, а то и в полумиле молчит. Море спокойное. Вахты по четыре часа. Целый день до заката несли паруса. Ветер есть, но его всё ещё слабый, чтобы остановить мотор. Как же хочется насладиться тишиной! Одна надежда – на океан.

Скорректировали план. Вместо Аликанте взяли курс на Торревьеху. На Форментеру тоже решили не заходить. В Торревьехе были дважды. При самом плохом раскладе там в порту можно кинуть якорь. Очень надеемся на марину. Нужно подниматься на мачту. Вчера на остатках интернета получил консультацию от Александра Морозова по нашей закрутке. Спасибо ему, разложил всё на пальцах.

Уже чешутся руки закинуть спиннинг, однако Ирина категорически против. Думаю ещё день – и табу будет снято. Надо же как-то разбавить скучные будни.

За сутки прошли 100 миль. Всего же от Черногории нас отделяют 770 миль.

22 августа. Жара и проблемы с мотором

Нет, всё понимаю, жить на яхте и сетовать на жару – занятие неблагодарное. Круизные яхтенные маршруты – все сплошь в тропиках. А хочется ветра, хоть самую малость.

Да и море стало некрасивое. Испарения, как на кухне, кажется можно потрогать руками. Видимости никакой. В каюте влажность, близкая к 100%. Просыпаешься весь в поту, на мокрых простынях и пропитанных влагой наволочках. А сон совсем не снимает усталости ни на йоту.

В полдень опять купались. Истома отступила на пять минут. Жалко потраченное время на остановку. Если так пойдёт дальше, может, стоит просто обливаться из ведра, морской водой. Тем более, что сегодня пришлось срочно эвакуироваться из воды на борт яхты. Во время купания, в паре метрах Ирина заметила медузу «Португальский кораблик». Ожог от её щупалец приводит к необратимым последствиям. Вплоть до летального исхода.

Чувство свободы и оторванности от мира не покидает. Можно целыми днями ходить и купаться в чём мать родила. Без оглядки на стереотипы и постороннее мнение.

На удивление, интернет-зависимость как рукой сняло. Сегодня стояли перед сложным выбором. Взять 10 градусов правее и пройти под берегом Форментеры или продолжать следовать на Торревьеху? Повернув, мы бы имели Интернет, свежую погоду и новости. Удовольствие окунуться в цивилизацию стоило бы пять лишних миль и один час времени. В общем, мы непоколебимы.

За сутки встретили единственный корабль. Гигантский контейнеровоз. Скорее всего, он шёл из Валенсии, курсом на Суэцкий канал и дальше в Китай. И, конечно же, пришлось с ним расходиться. Удивило то, что вахтенный на нашу вменяемость даже не рассчитывал. Мы шли навстречу друг другу. Он заранее встал на курс, чтоб мы при всём желании не пересеклись. Позже, считав мои манёвры, он вернулся на прежний курс. Откуда знаю? Да всё просто: его трек отразился на моём АИС.

Печаль. При очередном осмотре мотора обнаружил свежие брызги масла на клапанной крышке. Там, где их по определению быть не должно. Провёл расследование. Как будто давило из-под форсунки. Но, нет. В моторе, как хороший стук, так и подтёк масла, всегда даст о себе

знать. Давило из болта. Странной формы и неизвестного мне предназначения. Из внутренней его резьбы. Цилиндрический шестигранник высотой 6—8 см с нарезанной внутри резьбой, которая заканчивается шайбой или глухой прокладкой. Шесть одинаковых болтов стоят в ряд, справа от клапанной крышки, параллельно форсункам. В одном из них что-то пошло не так, и масло периодически фонтанирует. Выброс небольшой, как струя одеколона из пульверизатора. Тем не менее, настроения данный факт не прибавляет, а даже сильно расстраивает. Особенно, когда не понимаешь происходящий процесс. Возможно, проблема яйца выеденного не стоит. А, может, случилось что-то серьёзное. Поразмыслив серым веществом, решил действовать как сапёр. Главный принцип – не навреди. Знаю я эти английские моторы, логика в них иная. Напомню, у меня Perkins 4.108 M. Открутить и посмотреть, что там внутри – страшно. Вдруг без нужных запчастей не удастся вернуть всё на прежнее место. А остаться в море без ветра и мотора – перспектива так себе. Но течь масла в любом случае нужно устранить. Иначе непорядок.

Попробовал заткнуть отверстие пальцем. Давление есть, но не так, чтобы очень. Можно было бы накрутить болт на внутреннюю резьбу, но подходящего на яхте не нашёл. Вставил резиновую пробку. Конечно, это полное дерьмо, но путь незнайки сложен и непредсказуем. Её хватило на пару часов. Выдавило. Встали в дрейф. Заглушил мотор и отправил Ирину купаться.

Что выбрать: «холодную сварку» или суперклей?

Выбрал клей.

На дно болта положил прокладку из ваты, а оставшийся сантиметр внутренней резьбы залил клеем. Закрепил отвердителем. Прошло пять часов, и пока сухо. Наблюдаю. За сутки прошли 102 мили, а всего 872.

23 августа. Двенадцатый день перехода

Погода без изменений. Штиль и жара. В каюте большую часть дня ниже +33 не опускается. Устроили с Ириной бурные дебаты по поводу купания. Я настаивал на том, что обливаться из ведра есть хорошо, безопасно плюс экономия времени. Ирина стояла на своём – только погруженное в воду тело можно полностью охладить. А ведро, мол, удел последователей Порфирия Иванова и вообще не эстетично.

Под натиском данных фактов капитану пришлось включить заднюю. Словом, победила красота.

Гладкое море – чем не повод заняться хозяйством?! Починить то, что сломалось. Ещё в Адриатике сделал по-быстрому завал-таль для гика. На попутных курсах необходимая вещь.

Признаюсь, схалтурил. Провёл шкот через одно из креплений спинакер-гика к палубе. Не использую их по основному назначению. Опора, на вид, массивная, как я думал. Крепление на шесть болтов, которые на поверку оказались, саморезами.

Финны при строительстве лодки использовали и саморезы, и болты с одинаковой головкой под шлиц отвёртки. Единый стандарт меня и подвёл.

Дураку понятно, что при первом же хорошем рывке опора захотела улететь в космос. Благо, пропущена через шкот, и поэтому запуск не удался. Ладно бы в космос, до сих пор не понимаю, как она мне стекло на рубке не разбила.

Время разбрасывать камни, время их собирать. Зачистил место крепления, обезжирил, и для верности посадил на сикафлекс. Чтобы палуба не текла. Саморезы пришлось искать чуть большего размера. Старые, по понятной причине, входят и выходят, что карандаш в стакан.

Сикафлекс и герметик с недавнего времени храню в холодильнике. В жаре, больше месяца тюбики не живут. Даже герметично упакованные. Устал выбрасывать деньги на ветер. Самое обидное, что когда нужен и вроде есть, открываешь, а он непригоден для работы.

Со второй попытки провёл завал-тали по уму. Так мне кажется, по крайней мере. По два блока с каждой стороны, на носовой и мидель утке. Шкоты ни за что не задевают и приходят на лебёдки в кокпит. В океане, в основном, попутные курсы, без них не обойтись. Из грустного.

Закончились свежие фрукты и овощи. Всё-таки 12 дней без магазина. Вчера на десерт открыли консервированные ананасы. Как мало человеку нужно для счастья! Хотя первым закончился свежий хлеб. Кажется, это случилось на четвёртый или пятый день. Но, мы привыкли в переходах замещать его шведскими галетами Васа. Да, мы те самые неандертальцы, что употребляют и хлеб, и сахар в чистом виде. Вот и сахар кусковой тоже закончился. Очень удобно при качке, никогда не просыпешь мимо чашки.

Событие дня. По носу, в полумиле, прошёл французский паром. Чуть заметное пятно на горизонте росло, и приближалось со скоростью 20 узлов. Паромы и контейнеровозы – это морской экспресс-транспорт. Самые быстрые. Ярко-красный трудяга пролетел в Алжир. С такой скоростью он через пять часов уже будет на месте. Ну, а мы сделали за день свои 111 миль. Кажется, рекорд дня во всём переходе. Всего одолели 983 мили.

Да, «а как же болт на моторе?», спросите вы. Клей держится, мотор сухой. Постучу по дереву!



Паром впереди по курсу.

24 августа. Парусный день

Ушёл с вахты в два часа ночи. Свежесть уже ощущалась, но ещё не настолько, чтобы поднять парус и спокойно передать управление Ирине. Оставлять её один на один с парусами, когда погода формируется, не решился. С другой стороны, сил ожидать стабильного ветра не было. Дежурный стаксель погоды не делал. Тем не менее, свою порцию свежести в носовую каюту он подавал.

В форпике мотора почти не слышно. А ровный бриз, нисходящий с паруса, создавал желанную прохладу. До такой степени, что пришлось натянуть на себя одеяло. Провалился в ночь мгновенно. Перед этим, на закате, устроили культурную программу. Вынесли колонку в кокпит и завели музыку. Первый раз в переходе с нами такое случилось. Немного деградировали под «Ленинград» и дискотеку 80-х. Потом до кучи пустили слезу ностальгии под ретро. Музыка из какой-то дикой молодости вперемешку с хитами наших родителей. Начиная с Бояр-

ского, с его бессмертным «Всё пройдёт» и заканчивая песней из кинофильма 1963 года «Я шагаю по Москве» в исполнении кристально чистого Михалкова.

Музыкальный ряд есть настроение в моменте. Ни классическая музыка, ни рок не зашли в этот вечер. Хотелось чего-то родом из детства. Когда мир лежал перед нами, как белый лист.

И вот мы здесь. На яхте, где-то в Средиземном море. Попросил Ирину разбудить меня через два-три часа. Но у неё на сей счёт собственный взгляд. Часто балует капитана, сидя на вахте лишние часы. Ругаю её, но сделать ничего не могу. Проснулся от того, что выспался. Дорогое удовольствие в офшоре, скажу я вам.

Время – восьмой час.

Наши молитвы кто-то там услышал. Ветер!

Бросился в первую очередь поднимать грот. А михалковское «над лодкой белый парус распущу» заиграло сразу на новый мотив.

И – тишина.

После трёх дней работы мотора просто праздник какой-то!

Происшествие дня – птаха. Чуть мельче воробья. Из тех, что прилетают умирать на яхты. Эмигрируя из Европы в Африку, не каждая добирается до земли обетованной. Ирина поставила ей чашку с водой. Искренне надеемся, что наша гостья набралась сил и продолжила полёт. Трупик пока не нашли, а это добрый знак. Вот чем мне нравится море и долгие переходы, так это тем, что здесь ты один на один с лодкой, морем и погодой. Нет раздражителей извне. Соседей, бюрократов, очередей. Дураков, в конце концов. Кроме, разумеется, тех, что в лодке. С морем и погодой бороться невозможно, их следует принимать. Разве, может, в городе удивить какая-то птица. Там чаще реагируешь на мерзкий новостной фон. И главное, что от тебя ничего не зависит. Тем не менее, в тебя грамотно пичкают дерьмо. Стоп. Кажется, я пересказал содержание английской песни и клипа 40-летней давности. Чёрт, а так хотелось быть оригинальным!

Что касается ветра, то праздник продолжался недолго. Видимо, всё самое лучшее я уже проспал. В 13:00 паруса обвисли и предательски захлопали. Нет, не в ладоши. Так хлопают нервы капитана.

Может, ещё покурить и всё наладится?

Покурил – не наладилось.

Завёл мотор. За день прошли очередные 96 миль, всего в копилке перехода 1080 миль.

25 августа. Торревьеха, Испания

Слухи об испанском коастгарде пугали. Якобы достают проверками и осмотром. Якорь где попало не брось, рыбу не лови, не шуми. Странно: много раз здесь были и ни сном, ни духом. Может, за последний год что-то изменилось? Посмотрим. Ждать осталось совсем недолго.

«Виола» неумолимо несёт нас к материку. А то всё острова, да острова. Заранее сменили гостевой итальянский флаг на испанский. Идём потихоньку. Ждём встречи с берегом.

Миль за пятьдесят АИС начал подавать сигнал тревоги. Странно, сижу на вахте, вокруг никого, а он надрывается. Хотя горизонт абсолютно пустой. Спустился к шкиперскому столу, смотрю в экран.

Ага, началось.

Не зря пугали. По наши души кружит самолёт. АИСка наш тоже хорош. Дохлой кошкой прикидывался. Корабли не всегда показывает, а тут самолёт запеленговал. Сделал скрин на всякий случай. А то подумают, что в отсутствии твёрдой почвы под ногами я головой поехал. На вечерней вахте показалась Испания. Отчётливо так. В закатных лучах. Горы в районе Бенидорма. Посмотрел расстояние: 42 мили, это же 77 километров видимость!

С теми мыслями и ушёл в ночь. Первая вахта спокойная. Ни одного расхождения. Удалось посмотреть фильм. Зато вторая – глаз не сомкнул. Пересекали трафик, затем обходили

рыбаков. Обыденно и незаметно прошли нулевой меридиан. Восточная долгота сменилась на западную. На утренней вахте раздуло встречным ветром, сорок градусов в левый борт. Поднял грот.

Спустил паруса только перед заходом в марину. Так одним галсом и шли. Заходили в 12:00. После Черногории, испанская Торревьеха радует ценами. Хотя сам город, заурядный (да простят меня его жители), он какой-то пресный, без изюминки.

Первым делом зашли на заправку. Дизель, в отличие от Италии, стоит по-божески: 1,73 евро против 2,28 на Сардинии. Марина, так вообще обходится даром: 30 евро за сутки. Взяли погоду, решили, что пары дней отдыха хватит. В офисе марины на нас всем наплевать.

Традиционно запросили страховку, паспорт, документы на лодку. Уточнили: Предыдущий порт? Следующий порт?

Обычная процедура. Визы никого не интересуют, мы Шенген не открывали. Дальше первой страницы паспорт не смотрят.

Пока намыли лодку, пока то да сё, ужин, культпоход в продуктовый магазин. Вот и ночь опустилась. Цены в испанском продмаге процентов на 20 ниже черногорских. Как-то незаметно любимая балканская страна потеряла свою привлекательность, и в первую очередь из-за неоправданно высокой стоимости жизни.

Суетно здесь, на земле. Хорошо хоть успели купить испанскую симку: 20 евро за сто гигабайт. Теперь мы с интернетом! А тут – беда, разбился самолёт. Из каждого утюга: Убийство!

Инсценировка!

Что нам с этой новостью делать: радоваться, плакать? Как реагировать, подскажите, люди добрые. Из неотложных дел в марине – забраться на мачту. Может (чем чёрт не шутит), есть у нас в Торревьехе подписчики? Нужно человечка на мачту поднять одного. С нас кофе, обед и алкоголь.

Статистика перехода: за день прошли 77 миль. Всего за две недели оставили за кормой 1157 миль.

26 августа. Читай инструкцию или дураков работа учит!

Друзья! Все эти книжки, инструкции – они ведь умными людьми писаны. Если не хотите быть таким, как я, читайте руководства. А мне остаётся только признать, что принадлежу к разряду тех, кто их игнорирует.

И вот результат. Предыстория вам наверняка известна, но на всякий случай напомню. Закусило закрутку генуи. Моё счастье, что это случилось в море, а парус открылся на одну треть. В ту ночь хорошо раздуло. И несложно представить последствия, если бы он открылся полностью. Тогда с моей новой генуей можно было бы распрощаться.

Суть да дело, добрые люди ткнули носом, что делать. Да, что там скрывать, на второй странице инструкции к закрутке чёрным по белому нарисовано и написано, как делать не надо. Она лежит на яхте, как и положено у хорошего хозяина. К любому установленному на лодку узлу есть документы. Все они в одном месте, и никто от меня их не скрывал. Папка большая. Часто перекладываю её с места на место. Но я сказал себе: «Плавали – знаем!», и поставил мачту не читая умных книжек.

Последствия не заставили себя ждать. Опять же, удивляюсь, как мы из Франции в Черногорию пришли с таким косяком.

Поднялся сегодня на мачту, и что я там вижу?! Фал генуи закрутился вокруг штага.

Хорошо так, основательно. На пять полных оборотов. И, само собой, заклинил работу закрутки.

Дотошный читатель спросит: а почему произошёл сей, извините за слэнг, пердимонокль?

Отвечаю.

Для того, чтобы фал генуи во время работы закрутки не намотало на штаг, фал и штаг не должны быть параллельны друг другу. Производитель закрутки Фурлекс так и пишет: если угол достаточно мал, его стоит увеличить. С помощью кипы, например.

Извиняюсь за огромное количество умных словечек. В этот раз их действительно много на квадратный сантиметр текста.

Драматичность ситуации в том, что кипа давно лежала в столе. Не на мачте, где должна находиться, а в столе, понимаете?!

Предыдущий владелец передавал нам яхту со сложенной мачтой. Он аккуратно разложил всё по пакетикам, баночкам. Шайба к гаечке, шплинт к штифту. С пояснениями для непонятливых. Откуда есть что. Ну, вы понимаете: кто же их читает, скучнейшие инструкции?! Это же не роман «про пиратов»!

Что та сорока, достану я кипу из стола, покручу в руках. Ни чего не понятно. Зато деталь красивая, железная, блестящая. Порадуюсь богатству, и опять уберу подальше. Пока не наступил её звёздный час. Сегодня вопрос с закруткой закрыл, всё сделал по инструкции. Поставил кипу на место.



Фала генуи: до и после. На правом снимке фал пропущен через кипу.

Опять же, хочется выразить признательность в адрес Владимира, читателя из Киева. Вчерашняя просьба не осталась без внимания. Сам он по известным причинам не смог прийти на помощь. Прислал сына.

Тимофей появился на борту как добрая фея. Кроме того, что поднял на мачту, ещё и окружил нас заботой. С ним шорт-лист работ по лодке был полностью закрыт. На удивление, день прошёл максимально продуктивно. Постирали бельё. Не хотелось повторяться на каждом шагу, но Испания продолжает радовать. Стирка-сушка в Черногории стоит 10 евро, здесь – пять. Почувствуйте разницу. Ещё доставало крепление завал-талей на гике. Их у меня два, с каждой стороны. На одном из них коррозия съела резьбу стопорного болта. Нарезал новую. Была М5, сделал М6. Для того, чтобы проделать операцию, пришлось снять нок с гика.

Попутно сняли и снова поставили грот. Доделал проводку завал-талей по обоим бортам. Так день и прошёл. Из марины даже не выходили. По погодным условиям придётся задержаться в Торревьехе, как минимум, ещё на один день.

27 августа. День отдыха, если можно его так назвать

Впервые после выхода из Черногории спали до упора. Не обременённые вахтой и планами на день, нежились в постели до 11 часов. В какой-то момент совесть сказала «хватит», и протрубила подъём. С самого выхода наша кормовая каюта имела вид непрезентабельный. Попросту сказать, там был склад. Взялись перевезти в Испанию вещи наших друзей. И сегодня мы разгрузили каюту. Кажется, лодка поднялась кормой из воды сантиметров на десять! Боюсь, как бы теперь на глиссирование не выйти. Вчера поздно вечером друзья пришли в марину на катамаране. Мы их встретили. Сидели за дружеским столом до четырёх утра.

Катамаран – это вам не яхта. На 42 футах можно потеряться.

Особенно был хорош гриль! Вернее сказать то, что с него попало на стол. По уверению кока, мясо при жизни питалось исключительно свежими желудями. Легко в это поверить. Аромат стоял на весь понтон!

Марина в Торревьехе уже не кажется такой привлекательной. Нет, с сервисом и ценами всё в порядке. А вот непрекращающийся трам-тара-рам и тыц-ды-дынц уже достал. Каждый день до четырёх утра громкая музыка. С вечера вся марина погружается в ритмы дискотек. От них не спрятаться ни на одном причале. Весь город приезжает тусить. С особенной тоской вспоминаю Порто Монтенегро. При любых обстоятельствах марина там погружалась в спячку после полуночи.

Освободившаяся каюта дала простор для творчества. Давно хотел убрать морозилку с глаз долой. Всё время она стояла под шкиперским столиком. У меня и так-то немного личного пространства. Терпеть её под ногами на вахте было испытанием. Люблю ночами тупить в навигацию. Программа OpenCPN затягивает. Мечтаешь, строишь маршруты. Мысленные и действительные. Отслеживаешь суда. Даже обычные заметки строчить сидя за столом вдвойне приятней.

Прошедший дождь с песком из Африки добавил работы Ирине. Она как-то добровольно взвалила на себя ношу по опреснению лодки и мытью палубы. Кто бы сопротивлялся?! Только боюсь, прилетит от неё в ответ за инициативу.

Кстати, сегодня завершилось миром ещё одно семейное противоречие. По странному совпадению оно подвисло также в день отхода из Тивата. Перед тем как отдать швартовы, мы решили помыться на дорожку. Есть у нас такая традиция. Ушли в душ. Приходим, а в кокпите стоит телевизор. Откуда взялся, кто принёс – непонятно. Обзвонил знакомых – тишина. Предложил оставить его на причале, зачем нужен лишний груз на яхте. Ирина запротестовала. Ругаться и спорить в день выхода не стал. Часа через два звонок. Нашёлся хозяин. Типа выкинуть было жалко, он барахлит, но если по нему постучать, то он ещё ого-го!

Бойся данайцев, дары приносящих. Желание выкинуть его за борт лишь усилилось. Только мольбы Ирины о жизни страдающих от мусора в море черепашек остановили меня от злодейства. А, может, и вправду работает. Хотя дважды или трижды в переходе при плохом настроении показушно пытался его пустить на дно. Ох, уж эти чёртовы тортилы! Меня прямо дрожь берёт, когда Любимая включает защитницу обитателей дна морского. Сегодня уделил

телевизору час личного времени. Как и следовало ожидать, пациент скорее мёртв чем жив. Понёс его на свалку. Мир в семье, свобода черепашкам.

28 августа. Вышли с Торревьехи

Сборы уже не такие волнительные, как прежде. Вошли в ритм. Нет той нервозности, как при выходе из Черногории. Правда, ранний подъём ничуть не ускорил выход.

Прошедшая ночь была особенно прекрасна. Мистраль принёс прохладу. В каюте свежо. На Балеарах и Сардинии бушует циклон, а здесь относительно тихо. Порадовался, что мы успели пройти без проблем Сардинию. Лучше медленно моторить, чем всё это. Утром поехали в магазин пополнить запас провианта. Чёртов гений, кто придумал электросамокат! В сто раз лучше, чем тележка на колёсиках и велосипед, вместе взятые. За полтора часа успели сделать два рейса. Сначала привезли продукты, а потом воду и остальные напитки. И что самое главное – ни грамма не устали. Впечатление дня – очередь в Торревьехе. Настолько был поражён, что даже не догадался её сфотографировать. Да и сделать было непросто. Огромная спираль из людей брала начало в каком-то административном здании.

Словно удав, людской поток закручивался на несколько кварталов.

Испанцы, а это были именно коренные испанцы, стояли целыми семьями. С кофе и бутербродами, чипсами и колой. Не скажу, чтобы очередь двигалась. Кажется, в ней стояла добрая половина города. Нам пришлось спешиться с самокатов, чтобы протиснуться сквозь людской поток. Никогда раньше очередей подобных размеров не видел. Ни в Перестройку, ни в пресловутые девяностые. Сравнить её можно разве что с заблудившейся первомайской демонстрацией периода СССР. Любопытство разрывало на части. Нет, были, конечно, подозрения. Однако, не спроси я, что здесь происходит, никогда бы не простил себе такой вольности. Услышал в толпе русскую речь. Прикинулся дохлой кошкой. Ну, точно же. Как можно было догадаться, раздача социальных пособий. Узнать больше даже у Штирлица не хватило бы ни совести, ни времени. Ровно в 12:00 вышли из марины Салинас, в Торревьехе. До мыса Palos и поворота на Гибралтар ветер попутный. Уже неплохо!

Как только подняли паруса, Ирина, словно по звонку, легла спать. Удивляюсь её способности в любой понятной и непонятной ситуации засыпать по щелчку пальцев. Развлекаюсь на вахте с парусами. После поворота ветер сменился на встречный. Чуть больше 30 градусов в левую скулу. Всё ещё комфортные 12 узлов. Поставил в паре стаксель и геную. Разогнал лодку до 7,5 узлов. На встречных курсах разошёлся с английской яхтой. Метрах в пятидесяти. При желании, можно было перекинуться парой фраз. Что-то современное. Кажется, я на встречном шёл быстрее, чем он на попутном. Порадовался за себя как ребёнок. Сделал фото на память. Однако мой восторг кому-то пришёлся не ко двору. Ветер усилился, а с ним и волна. При усилении встречного ветра яхтинг перестал быть комфортным. Рында, что висит у нас в кокпите, нет-нет, да напомнит о себе. Пришлось зафиксировать ей язык.

Полностью убрал геную. Закрыл люк. Сначала в форпике, а затем и в кают-компании. Брызги достают до стекла. Впереди вся ночь с этим ветром. Но лодка спокойно делает пять-шесть узлов. Работают стаксель и грот. Я весь в сомнениях: не пора ли брать рифы? Однако, пока всё ещё светло, и моя лень побеждает страх. Справа по борту проходим Картахену.

За сутки прошли 96 миль, всего в активе 1253 мили.



На всех парусах!

29 августа. Жесть яхтенная, или ода погоде

Говорить про погоду человеку, не ходившему в море на лодке – то же самое, что рассказывать хулигану Феде, как космические корабли бороздят просторы Вселенной.

Ветер десять или двадцать узлов, встречный или попутный. Какая к лешему разница для сухопутного человека. Дойти из дома до машины – дело одной минуты. Городской житель навострит уши только в случае дождя или снега. В крайнем случае, при камнепаде с неба. Всё остальное – незначительные события из области фантастики, где прочно обосновались профессиональные журналисты. Те самые, кто грешит громкими заголовками. Никогда такого не было, и вот опять: ужас, ужас, – снегопад зимой, гроза летом и прочие напасти.

В море диапазон погодного комфорта крайне мал. Отсюда маниакальная зависимость яхтсменов от погодных сайтов и программ. У каждого из них в телефоне две-три штуки найдётся. Погода вообще в топе тем для разговоров.

– Винди уже не тот.

– А платную версию пробовал?

– Какую модель прогноза смотришь?

– Да кто там смотрит! Все врут.

Кроме того, как белое отличается от чёрного, так встречный ветер от попутного. Если идти с попутным, то всё, что до 30 узлов, приемлемо. Но, не дай бог, идти против ветра при тех же 30 узлах! Тут и начинается самая жесть.

Хотя для романтиков регат и любителей погоняться, мой спич – всё равно, что крокодильи слёзы.

А вот для нашего, семейного круиза, даже встречные 20 узлов – уже не комильфо. Нет, в заливе или на закрытой воде, терпеть можно. А вот в открытом море начинается самая мякотка. После 15 узлов к ветру приходит волна, она-то и губит нормальных героев. Которые, как известно всегда идут в обход.

Вышли мы вчера с попутным. Половину дня радовались. Потом какое-то время было терпимо со встречным. А затем пришла волна. В ночь.

А ты, например, устал. И рад бы включить мотор, но с ним на волне начинается такой раскардаш, что врагу не пожелаешь. Поэтому, будь добр, работай. Лавировка – наше всё. И так второй день подряд. Сделав за двое суток 110 миль, мы выдохлись. Сил и желания рубиться против волны больше нет. Ни капли.

Устали мы, устала лодка. Встречной волной на бушприте вырвало кусок доски. Теперь там зияет дыра, и надо искать красное дерево, чтобы её заделать. Хорошо ещё стаксель-автомат выручил. Не надо перекидывать шкоты. Да и стаксель, в отличие от зарифленной генуи, лучше держит форму. Читай, лучше работает.

Хотя какая тут работа! Сегодня у нас антирекорд. За световой день по генеральному курсу прошли всего 30 миль.

Мы сдались. Сайт Навили пишет об этой бухте: отлично защищена от западных ветров, того, что вырвал нам кусок бушприта. Дно песчаное, глубины не больше трёх-пяти метров, кристально чистая вода.

Другой такой гавани поблизости нет. Нужно идти во вторую ночь, терпеть и рубиться. Либо расслабиться, сдавшись на милость обстоятельствам. Внутренний голос предательски за паузу в движении. Дважды нам повторять не надо. В 19:00 отдали якорь.

Координаты:

36° 44.7385» N

02° 07.0639» W

Вода – кристальная. Не обманули. Хотя после Сардинии найти в Средиземке чистую воду надо постараться. Поспорить может лишь Греция, разве что. А вот день грядущий нам готовит

тот самый попутный ветер. Он нас и понесёт в Гибралтар. До которого осталось 160 миль. В активе перехода 1253 мили.

30 августа. Она умерла…

Одни из самых ярких и запоминающихся моментов нашего яхтинга – якорные стоянки. Сколько их было, но каждую помню до мельчайших подробностей. Бухты словно картинки с рекламных брошюр. Завораживают. Зашли. Наметили точку, положили якорь. Обязательно на цепь повесить амортизатор. Якорная лебёдка дорога как память. Она не должна принимать нагрузку с цепи при волне и порывах ветра. Повесили знак, что лодка встала на якорь. Поставили метку на карте.

– Сколько отдал цепи? – интересуется Ирина.

– Тридцать.

– Глубина всего четыре метра, зачем так много?

Её вопросы меня часто ставят в тупик. Тем не менее, отвечаю с умным видом: «Пусть будет, так сон крепче». В конце концов, капитан я или где?!

Фантастическая смена декораций. Ещё час назад мы скакали, словно ковбой на взбесившемся мустанге. Каждый шаг по лодке давался с трудом. Сварить кофе было целой проблемой. Приготовить горячий обед невозможно. Здесь же, за мысом, тишь и гладь, да божья благодать. Лишь ветер треплет верхушку мачты. В тон ему поёт такелаж, но мы в укрытии. Нет волны, не качает, а это главное. Нырнули в воду.

Первым делом хочется смыть с себя усталость. Море удивительное, оно и забирает силы, и тут же их даёт. Прошёлся губкой по ватерлинии. Марина в Торревьехе не отличалась чистотой. Налёт грязи по корпусу высотой сантиметров 10 по кругу. Пока она не засохла и въелась, смывается быстро.

Нырнул и посмотрел, как лежит якорь. Он хорошо вошёл в песок, всё отлично. Теперь я спокоен. Ирина обнаружила на валу леску. Пришлось несколько раз нырять, срезать. Вокруг, кроме нас, с десяток яхт. Но места всё ещё достаточно. Ни лиц, ни голосов соседей не видно и не слышно. Приватности есть ещё место. В девять вечера стемнело. Зажгли якорный огонь. Ужин и вечер, о котором можно только мечтать. Утром ветер сменился на 180 градусов. Проснулись от лёгкой волны. Бухта отлично защищает от западных ветров, но с востока совершенно открыта.

Утренний кофе не так прекрасен, но всё же это наше время.

Окончательно просыпаюсь и прихожу в себя от неприятного крика Ирины. Она в носовой каюте.

– Что случилось?

– Она умерла.

– Господи, кто?

– Птица.

Разбирая завал бутилированной воды, любимая нашла труп птахи. Той, что прилетала к нам на яхту в открытом море несколько дней назад. Наши надежды, что она отдохнула, набралась сил и улетела, не оправдались. Жизнь грубая и непредсказуемая штука. Как эмигрантский романс, как песнь ямщика. И совсем не такая, какой мы рисуем её в мечтах.

К тому моменту, как приготовили завтрак, уже прилично качало. Снимались с якоря в 10 утра. Вышли с попутным ветром на Гибралтар. Погода зеркально отличается от вчерашней. Только сегодня мы на волне. И я с сочувствием смотрю на встречные яхты.

Праздник продолжался почти весь световой день. Иначе попутный свежий ветер я и назвать не могу. В этом переходе очень много моторим. В 19:00 ветер совсем стих, и мы опять завели мотор.

Подключил спутниковый коммуникатор InReach. Туплю и нервничаю, потому что не понимаю. Взяли ближе к берегу, там интернет повеселее. Занятием на ночь я себя обеспечил.

31 августа. Гибралтар, точка невозврата

Миль за 50 пролив даёт о себе знать. Во-первых, изменился цвет воды. Он ушёл куда-то в бирюзу. Опустилась и температура воды. Ещё вчера мы мыли посуду тёплой морской водой. Сегодня, по ощущениям, она опустилась градусов на восемь. Ночью на вахте приходится накидывать на себя толстовку.

Во-вторых, течение. Где-то в районе Малаги скорость яхты заметно начала падать. Примерно на два узла. На приливы и отливы влияет Луна. Так вот, сегодня было суперлуние – период наиболее сильных течений. Большая Советская Энциклопедия сообщает нам о Гибралтаре следующее. За год поверхностное течение из Атлантики в Средиземку приносит 55 198 кубических километров воды. В то же время, глубинное уносит в Атлантику 51 886 км^3. В проливе постоянно течёт бурная река шириной 14 км в самом узком её месте. Она восполняет испарение воды в Средиземном море. Для сравнения: годовой сток Амазонки составляет 6903 км^3, Енисея – 624 км^3, а Волги – 254 км^3.

Два года назад мы впервые проходили Гибралтар. На тот момент течение было основной головной болью. Все без исключения капитаны яхт заранее планируют проход пролива. Дабы попасть в удобную фазу отлива и сократить время прохождения. Однако с того момента утекло много воды. К течению добавилась проблема нападения косаток на парусные яхты в районе Гибралтара. Наши друзья подверглись нападению пару лет назад. Их яхта потеряла перо руля, а вместе с ним и управление. Чтобы не потерять яхту, которую неумолимо несло на африканский берег, им пришлось вызывать службу спасения.

Собственно, проблема косаток растёт, как снежный ком. И вряд ли я смогу сказать что-то новое. Нападения регулярные, счёт идёт на сотни. Несколько яхт затонуло. Создано несколько сайтов, ежедневно ведётся статистика нападений. Там же дают рекомендации. Все они сводятся к двум пунктам. Первый – избегать участки, где замечена активность орков. И второй – при движении держаться изобаты глубины не более 15—20 метров.

Всё остальное от лукавого или незаконно. На крайний случай у нас припасена канистра с бензином чтобы лить его на непрошенных гостей. По слухам, запах бензина отпугивает косаток. Надеемся, что он не пригодится.

По свежим данным, орки мигрируют в данный момент на север, в район Бискайя. Последняя активность в проливе была замечена 25 августа. Доходит до абсурда, в Испании скорее можно попасть в тюрьму за принесение вреда косаткам, чем за нарушение визового режима или за уголовное преступление. Последний случай, из ряда вон, обсуждали всем яхтенным сегментом интернета. Тогда команда катамарана спаслась от нападения китов-убийц с помощью сигнальных ракет, они отстреливали всё что было на борту. Попутно снимали происходящее на камеру и имели неосторожность выложить ролик в сеть. От косаток они спаслись, но от уголовного преследования нет. Случай показательный, зелёное настроение часто идёт вразрез со здравым смыслом.

Что касается погоды на переход Гибралтар – Канарские острова, то прогноз не такой оптимистичный. Последние сутки, всё свободное время посвящаю его изучению. В какой-то момент поймал себя на мысли, что близок к психическому расстройству.

Хочется проскочить Гибралтар без остановки. Но пугает зарождающийся циклон. Мало того, что его сила меняется час от часа, так ещё и само его прохождение со стороны Канар на север под вопросом. По всей видимости, решение придётся принимать в последний момент. А неизвестность, как известно, плохо отражается как на пищеварении в целом, так и на психологическом состоянии команды в частности.

На Ирину больно смотреть. Она беспрерывно штудирует погодную программу Винди, но что самое удивительное, это не мешает ей изучать ретроградный Меркурий. А вот он даёт добро на выход в Атлантику исключительно с 4 сентября. Слабо верю, но спокойствие Любимой превыше всего.

1 сентября. Фальстарт и встреча в Гибралтаре

Готовились к выходу в океан, словно к небольшой войне. По гладкой воде Средиземки опреснили воды. Заполнили все пустые баки и канистры. Вторым пунктом приготовили коктейль Молотова. Разлили бензин по бутылкам для встречи непрошенных гостей. У косаток теряется интерес к яхте, если лить топливо в воду. Наши друзья на практике проверили способ. Оказалось, он работает!

Вот уже и скала Гибралтар показалась.

Расстояние тает: 29, 15, 10 миль.

Тем не менее, точку, в споре с самим собой ещё не поставил. Ненавижу себя за это. Решения о навигации даются как-то особенно сложно.

Плыть или не плыть,
вот в чём вопрос.
Достойно ль, Смиряться под ударами судьбы
Иль надо оказать сопротивленье?
И в схватке с морем
Покончить с ним?

Шекспировские страсти стоило прекращать. Чашу весов склонил случай. Наши друзья, с которыми мы не виделись два года, прямо сейчас стоят на якоре в Ла Линее.

Решено: идём туда. Как камень с души. Замечаю за собой какой-то особый вид мазохизма. Сначала довести себя до нервного срыва, а потом получить оргазм от решения, которое лежало на поверхности. Три дня против ветра и двухметровой волны. Оно нам надо? Испытывать экипаж, проверять лодку на прочность. Не первый же год замужем.

На скале висела шапка из облака. Подходили на моторе. К слову, англичане могут в геополитику. Гибралтар – королевский форпост Средиземного моря. Чья только кровь не проливалась в этих местах. Не надо быть семи пядей во лбу, дабы понять, что балом здесь правит золотой телец. Даже ночью вокруг скалы и залива витает дух больших денег.

Свет небоскрёбов и казино наполняет бухту. Круглые сутки бурлит жизнь. Гудит порт. Бункеруются супертанкеры и суда со всего света. Шныряют буксиры, низко летают скоростные паромы и катера без каких-либо опознавательных огней. Заход в ночи, к марине Алькадесса, нервы как струны. Якорь бросаем у городского пляжа Ла Линеи в два часа ночи.

Глубина пять метров, песок. Травлю 30 метров цепи. Через 10 минут после обязательных процедур проваливаемся в объятия Морфея. Утро встречаем в кругу друзей Александра и Риты с яхты «Harmony». Познакомились с ними два года назад во время якорной стоянки на Майорке. В тот раз мы также шли на Канары. Только на другой яхте, на «Даниэле». С тех пор поддерживаем связь. За столом темы для разговоров льются как из рога изобилия. Ребята девять месяцев в безостановочном путешествии. Завидую их неспешному ритму. Средиземка, Канары, Португалия, сейчас возвращаются в Испанию. Семейным парам круизёров всегда есть, что обсудить. Прошлись с экскурсией по нашей лодке. Потом перебрались к ним. Знаете, капитаны всегда рады рассказать о том, как у них протянуты верёвки, фалы или шкоты. Что добавлено лично, а что шло с верфи. Наверное, надо неделю болтаться в море, чтоб получить такой кайф от встречи.

День пролетел незаметно. Внезапно свалившееся свободное время пьянит. Вроде и дела по яхте есть, но хочется провести день беззаботно. Полез купаться. Вода всего 20 градусов. После +28 на Сардинии бодрит.

В беседе Саша поставил меня в тупик. Он задал очень правильный вопрос: «Что тебя не устраивает в твоей новой яхте?»

Задумался. Может, глухое стекло в рубке? В солнечный день нет возможности гулять сквозняку. Да нет, ерунда.

А, может, угол установки ступенек ведущих в кают-компанию?

Тоже мелочь. Размер?

Для нас с Ириной он идеальный. Мы никогда не страдали гигантоманией. Друзья уже ушли, а я ещё долго пытался ответить на поставленный вопрос. И в конце концов пришёл к выводу, что «Виола» – та лодка, которой готов присягнуть. Как говорят в известной клятве «в горе и радости, в богатстве и бедности».



На якорной стоянке под скалой Гибралтар

2 сентября. Кто-то много ест!

Второй день стоим на якоре. Казалось бы, живи и радуйся. Но яхта, как живой организм. Даже когда мы спим, здесь постоянно что-то работает, а значит, есть чему ломаться и над чем задуматься.

Итак, электричество.

Как-то, в своём блоге я уже писал, что скурил учебник физики на перемене, за углом школы. На самом деле гордиться здесь нечем. Пожинаю плоды. Откровенно говоря, с электричеством я на вы. Радует лишь одно: интернет уже придумали. Поэтому, уважаемые технари, если в данном тексте перепутаю ватты с амперами, сделайте скидку. Ну что с меня взять – лирик!

Итак, проблема. Вчера днём, солнечные панели работали на всю катушку. В ночь погрузились с полностью заряженным блоком сервисных батарей. Суммарно на сервисе у нас стоит 400 Ач свинцовых батарей. Две АКБ по 90 Ач производства 2018 года, плюс одна батарея 2019 года ёмкостью 220 Ач,. Все аккумуляторы были куплены не мной. Прошлое их туманно, за исключением большого, который несмотря на свой возраст, достался нам относительно свежим.

Имеем две солнечные панели общей мощностью 600 Вт. В солнечный день к 11—12 часам дня панели полностью забивают наши АКБ. Плюс-минус в это время, контроллер сваливается в плавающий режим. Смарт-контроллер Виктрон MPPT 100/50 и установленная на телефоне программа позволяют снимать данные в любую минуту. Очень удобно. Контроллер, именно смарт-вариант – одно из тех приобретений, за которые не жалко потраченных средств. К полуночи, времени отхода ко сну, я ещё раз проверил напряжение на сервисе. Это вошло в привычку. Я бы даже сказал, что она больше похожа на паранойю.

Показания не радовали: 12,4 В. Рассвет здесь примерно в восемь. А это значит, что утром батареи уйдут в ноль. Собственно, так оно и произошло.

Только лишь продрав глаза после сна, бросился снимать показания. О-ля-ля!

Солнце ещё не встало, а приборы показывают 11,58 В. Первая же таблица из поиска говорит нам о том, что данное напряжение соответствует 80% разряду. Напомню: у нас свинец, и глубокий разряд уставшим батареям здоровья не добавляет.

Первая мысль – сливай воду, шеф, всё пропало!

Затем взошло солнце. Чашка утреннего кофе привела в чувство, и упаднические настроения ушли на второй план.

Вооружился калькулятором, достал спецификации на приборы и сел считать. Что мы имеем из потребителей, стоя на якоре? Их на самом деле немного, но зато какие!

Пункт номер раз: холодильник Изотерм ASU 3700. Он потребляет 5—6 а/ч.

Пункт номер два: морозильник Альпиколь С16. Потребляет 5 Ач. Следующими пунктами идут лампа на якорном огне и водяная помпа. Впрочем, их можно сбросить со счетов, поскольку в общей статистике потребления это совсем маленький процент. Да что там говорить, даже свет в кают-компании у нас горит не от сети, а от батареек.

Если принять во внимание тот факт, что производители холодильников в спецификации пишут чистую правду (в чём я сильно сомневаюсь), то суммарное потребление составляет 11 Ач. Накинем ещё 10% на потерю в проводах, лампочку на топе и помпу, получим 13 Ач. Посредством несложного вычисления (а тёмное время суток сейчас длится 12 часов) мы имеем чистого расхода за ночь 156 ампер. Это составляет те самые 80%, которые обнаружил утром.

Теоретически, с нашими АКБ всё в норме. Просто жрать надо меньше! Забитый продуктами морозильник, конечно, это здорово. А мороженое в открытом море вообще бесценно. Но аппетиты надо умерить. На якорных стоянках или в длительном океанском переходе, придётся сделать выбор в пользу чего-то одного. Холодильник или морозильник. Большее наша сеть просто не тянет, никак. Сегодня был пасмурный день. Аккумуляторы зарядились только к шести часам вечера. На ночь отключили холодильник. Эксперимент продолжается.

3 сентября. Яхтинг – это ремонты в самых красивых уголках планеты

Я календарь переверну, и снова третье сентября.

Утро начинается чашкой кофе с налётом ностальгии по Родине и по прошедшему лету.

Вчерашний казус с просевшими в ноль аккумуляторами начал проясняться. В первую очередь, подозрение вызывал стационарный холодильник. На испарителе больше обычного стала нарастать ледяная корка. Через два-три дня после разморозки он покрывался слоем льда толщиной в палец.

В переходе как-то упустил момент, как давно это началось. Сначала списывали всё на страшную жару. Да и крышку открывали чуть ли не каждые 10 минут, утоляя жажду. До сих пор не было долгих простоев. Мотор работал много, поэтому и АКБ не требовали внимания. А вот когда встали на якорь, проблема сразу же дала о себе знать.

На следующую ночь отключили холодильник. Поставили его на разморозку. И что же вижу утром?

Работающий морозильник, топовый огонь, и остальная мелочь просадили сервисные батареи неприлично мало. Показания радуют: 12,78 вольт!

Значит, точно холодильник!

После разморозки и чистки запускаем его вновь. А вот и виновник нашего беспокойства. Компрессор холодильника не отключился ни через час, ни спустя шесть часов работы. Хотя температура в боксе опустилась до рабочих показаний (+6 град.). Очевидно, из строя вышел терморегулятор. Сколько мы ни крутили ручку регулировки, компрессор продолжал молотить.

Вот он и высадил накануне наши аккумуляторы.

В светлое время, когда электричества на лодке завались, мы его периодически включаем, а выключаем на ночь. Продуктов на яхте много. Не хотелось бы, чтоб они пропали. Тем не менее, в ближайшем будущем придётся как-то устранять неполадку. Пункт номер два, который не давал спокойно спать последние пару ночей – огонь на топе мачты. В новой люстре, объединяющей триколор и якорный свет, наотрез отказывалась гореть одна лампочка. Как раз та, которая нужна сейчас больше всего – якорный свет. Пару предыдущих ночей зажигал на ночь триколор. Лучше, чем ничего, но всё равно не по уставу. Чувство вины перед соседями не оставляло в покое. Как так-то? Новые лампочки, новый плафон. Только установил перед выходом. Часа четыре болтался на мачте, и вот те на. Не прошло и месяца, как опять лезть наверх. Предварительно проверил: напряжение на мачту уходит. Значит, или лампа перегорела, или чудеса в решете.

Кинулся с просьбой к Саше, соседу по якорной стоянке: «Ради бога – помоги». «Не вопрос», – ответил Александр, и поднял меня на топ мачты. А там – красота! Залив и скала Гибралтар. Город Ла Линея как на ладони. Берег Африки хорошо просматривается. Работа мечты! Сиди в беседке, и глазей по сторонам. Вот если бы ещё не качало.

Сижу, значит, разбираюсь.

Напряжение есть. Лампочки новые, LED, покупал по 14 евро за штуку. С ними тоже всё в порядке.

Но, в то же время, когда всё вместе, происходит какая-то магия. Не работает.

Разбираюсь с цоколем. В одном месте поджал, в другом подогнул. Аллилуйя.

Спускайте меня вниз.

Проблема подъёма на мачту с каждым разом всё острее и острее. Благо добрые люди оказываются рядом. А что, если нет?

В ночь пошёл дождь и похолодало. Ну, как похолодало? Всего-то +17 на улице и +22 в каюте. Просто ещё неделю назад по ночам, было +30. И мы находимся в шаге от того, чтобы запустить дизельный отопитель.

4 сентября. Пустота

Четвёртый день стоим на якоре в Гибралтаре. Кроме пошлого «ждём у моря погоды» и добавить-то нечего. Прогноз пока неутешительный. Попутный ветер на Канары обещают не раньше, чем через неделю. Ожидание затягивается. От осознания того, что ты бессилен против погоды, становится тошно. Хотя ещё утром проснулся полным сил и энергии. Что-то хотел сделать по лодке. Но бывают такие дни, что всё валится из рук.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.