

КОГДА КРИЧИТ
ГОРИЗОНТ

Сергей Морозов

КОГДА КРИЧИТ
ГОРИЗОНТ

Сергей Морозов

www.MurPlanetBooks.ru



ББК 26.890 +99

УДК 910.4

М-80

Сергей Морозов

М-80 Когда кричит горизонт. — М.: ИД «Моя Планета», 2020. — 232 с.

Автор в увлекательной форме рассказывает о своей жизни, посвященной реализации юношеской мечты о парусе и океане, делится личным капитанским опытом нескольких экспедиций, включая одиночное кругосветное плавание, сопровождая повествование полезной, а порой и уникальной, практической информацией. Книга щедро иллюстрирована и содержит уроки морского дела.

Для широкого круга читателей - всех, кто любит море, путешествия и приключения. Эта книга будет полезна и тем, для кого океан уже стал родной стихией, и тем, кто пока ещё только мечтает о морских походах или же планирует свой первый выход в море.

ББК 26.890 +99

УДК 910.4

ISBN 978-5-905445-16-3

© Морозов С. С., 2020

© ИД «Моя Планета», 2020



*Посвящаю любимым родителям,
без них бы не было ничего!*



Вступление

*Книга, которую ты держишь в руках, дорогой
читатель, была написана не мной,
но — всей моей жизнью.*

Долгие годы мне никак не удавалось собраться с мыслями: то я был занят, то они. И, наконец, собрав все заметки, записи и воспоминания, с помощью друзей отредактировал, оформил материал и издал. И не ищу я, не дай Бог, лавров Стивенсона, Станюковича или Конецкого, просто, как могу, стараюсь ответить на вопрос, который слышу чаще всего:

— Как тебе удалось детскую мечту превратить в свою жизнь?

Помня, что пока семь раз отмеришь, другие уже отрежут, я старался мерить и резать одновременно, что не всегда приводило к желаемому результату. Может, секрет здесь?

Я постараюсь ответить как на этот вопрос, так и на многие другие. Приложу максимум усилий, чтобы учесть все пожелания моих читателей и рассказать вам интересно, со случаями из своей, почти всегда морской, жизни, а также позволить себе дать некоторые советы начинающим мореплавателям. Ибо, в результате того опыта, который мне довелось приобрести благодаря своему желанию посвятить жизнь парусам и ветру странствий (который, увы, не всегда бывал попутным), у меня получился эдакий микс, сборная солянка знаний и навыков, позволяющих мне чувствовать себя в море более комфортно, нежели на берегу.

Кроме того, этим разговором с тобой я постараюсь рассказать, как это я пришел к идее моего проекта «Вокруг света на веслах», который я намерен реализовать в самое ближайшее время. Как он родился, и как я к нему готовлюсь. Возможно, эта книга попадет в руки спонсоров и им захочется поучаствовать в кругосветке. Буду только рад хорошей компании!

Итак, строго не суди, ибо буду честен, прям и даже, возможно, грубоват, что уж тут! Также постараюсь придерживаться стиля: чем меньше букв, тем емче слово. В общем, помнишь, как в одной из сказок?

— Жили были старик со старухой, и было у них три сына: двое умных, а третий — моряк.



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Глава первая

В ней автор расскажет благодаря кому, когда и где он родился, и как Ветер Странствий впервые коснулся его, ещё густых в ту пору, волос



В те давние-давние времена, когда большую часть территории моей страны покрывали поля желтозубой кукурузы, а Никита Сергеевич* дотянулся аж до Карибов в стремлении доказать, что русские — все-му голова, я, никого еще не успев огорчить, имел счастье порадовать родных своим появлением на свет. Как в ту пору было принято говорить, мои родители были служащими: мама — врачом, а папа — милиционером в звании майора. Сестренка Натуля родилась на пять лет раньше меня. Мне думается, и с годами я все больше убеждаюсь в правильности одного умозаключения, что поступила она так специально для того, чтобы принять меня со всеми почестями, любовью и показать мир с лучшей его стороны.

* Никита Сергеевич Хрущёв — советский государственный деятель. Первый секретарь ЦК КПСС с 1953 по 1964 годы, Председатель Совета Министров СССР с 1958 по 1964 годы, Председатель бюро ЦК КПСС по РСФСР с 1956 по 1964 годы, Герой Советского Союза, трижды Герой Социалистического Труда.

Переполах своим рождением я сотворил в городе Ростове, который стоит на реке Дон. Может, это ему я обязан ветром странствий, который, когда-то залетев в мою голову, продолжает там свистеть, шуметь и петь на все лады вот уже более пяти десятков лет?

Ну, как и у большинства, я думаю, начало моей истории очень типично: ясли, детский сад, первое объяснение в любви... Хм, даже имя и фамилию до сих пор помню, представляете? Светка Пестикова, да, та самая, которая писала дальше меня, чем, видимо, и покорила мое сердце! Потом средняя школа № 11. Вот там я перестал радовать и начал больше огорчать как одноклассников, так и учителей, увы.

Лишь сейчас, по прошествии стольких лет я понял, что они сами были виноваты во всем! А как же? Так усердно лепили из меня плохиша, что результат не заставил себя долго ждать! Я вылепился в такого бандюгу, что мной пугали учеников более старших классов: грозили, что если они будут себя плохо вести, то их выведут из класса в коридор, а там ходит Морозов! Вы не находите, что странноватая была у учителей манера воспитания, если не сказать больше? Ну как бы там ни было, я иногда прогуливался во время уроков по коридору, и, может быть, именно в те минуты уединения, избытка времени и унижения несправедливостью наказания я и решил стать настоящим пиратом?

Но в одиннадцатой школе оплохиться совсем я не успел и продолжил процесс самосовершенствования уже в другом аналогичном заведении. Мы вынуждены были переехать из центра, оставив свою комнату в коммуналке на улице Каяни, и вселиться в новую трехкомнатную квартиру на Нижней Гниловской. Интересно, кто придумывает такие названия?

В то время, когда персонал и ученики одиннадцатой провожали меня, не скрывая слез радости, новые великомученики из такой же средней школы, за номером семьдесят семь, и представить себе не могли, кого в моем лице приобрели, потому встречен я был без цветов и духового оркестра.

Дом наш стоял в переулке Жлобинском. Жить на Нижней Гниловской, да еще и на Жлобинском — это тебе не хухры-мухры, и кроме того, в Ростове-папе! Видимо, моя интеллигентность именно там вылупилась, оперилась и улетела в дальние края, где я ее так и не встретил до сих пор. Хотя, вспоминая по-настоящему счастливые годы детства и юношества, проведенные там, могу вас заверить, что жлобов и гнилых я встречал там хоть и нередко, но не чаще, нежели потом в Эстонии, Англии, Канаде или Штатах. И с Вовкой Богучаровым я познакомился именно там. Вот уже более сорока лет как мы дружим, невзирая на то, что он продолжает жить все на той же Кузнечной, а я ерзаю по миру и только сейчас начал присматривать место, где бы хотел бросить якорь. Именно с Вовкой мы бегали на рыбалку и ходили под плащом, за неимением паруса: между весел рыбацкой кайки растягивали мой брезентовый плащ и неслись на попутной низовке, крича и матерясь от переполняющих нас чувств! Может, именно в те мгновения я и подцепил парусную бациллу?

В школе нашей классной комнатой был кабинет географии, и по стенам висели портреты счастливых, уже оставивших свой след на песке времён: Беллинсгаузен, Пржеваль-

Морское дело. Беседа седьмая

Курсы судна относительно ветра

Ну и еще самую малость морской терминологии, чтобы вам проще было меня понимать, когда вы приступите ко второй части книги, где я буду рассказывать о нашей с Цилей кругосветке. Так же знание этих специальных и общепринятых среди моряков терминов и названий позволит понимать их и разговаривать с ними на одном языке.

Все курсы яхты или парусного судна относительно ветра поделены на секторы и имеют каждый свое название. Начнем с чисто встречного ветра, который дует в нос корабля. Это положение судна к ветру называется **левентик**. Ветер, дующий строго в нос корабля, называют «противным ветром» или просто «мордотык».

Если ветер дует в правый борт, это положение называется **правый галс**; если в левый борт, соответственно, это — **левый галс**.

Курсы относительно ветра, образующие угол в 90 градусов от диаметральной плоскости (ДП) судна к линии ветра на ветер имеют название **острых курсов**. Так же, курсы образующие угол в 90 градусов от ДП к линии ветра под ветер, называются **полными курсами**.

С помощью рисунка, приведенного ниже, вы можете визуализировать прочитанные термины, а также увидеть курсы судна относительно ветра, от положения левентик и вниз, по ветру, соответственно:

Крутой бейдевинд, полный бейдевинд — курс к ветру в диапазоне 90 градусов от траверза к линии ветра.

Галфвинд — ветер дует в наветренный борт под прямым углом. Еще этот курс называют «в полветра». Принято его считать промежуточным курсом между острыми и полными курсами к ветру.

Бакштаг, полный бакштаг — полный курс, когда ветер дует в корму с правого или левого борта.

Фордевинд — ветер дует чисто в корму, еще его называют попутным курсом или «на фордака».

Как мы уже знаем, парусное судно не может идти против ветра. Альтернатива этому — хождение галсами, максимально острыми курсами против ветра. Это называется **лабирингом**.

Просто запомнить!

Траверз (фр. *traverse*) — направление, перпендикулярное курсу судна или его диаметральной плоскости. Соответствует курсовому углу 90°.

Кильватер, кильватерный след — возмущение, создаваемое движущимся судном за кормой.

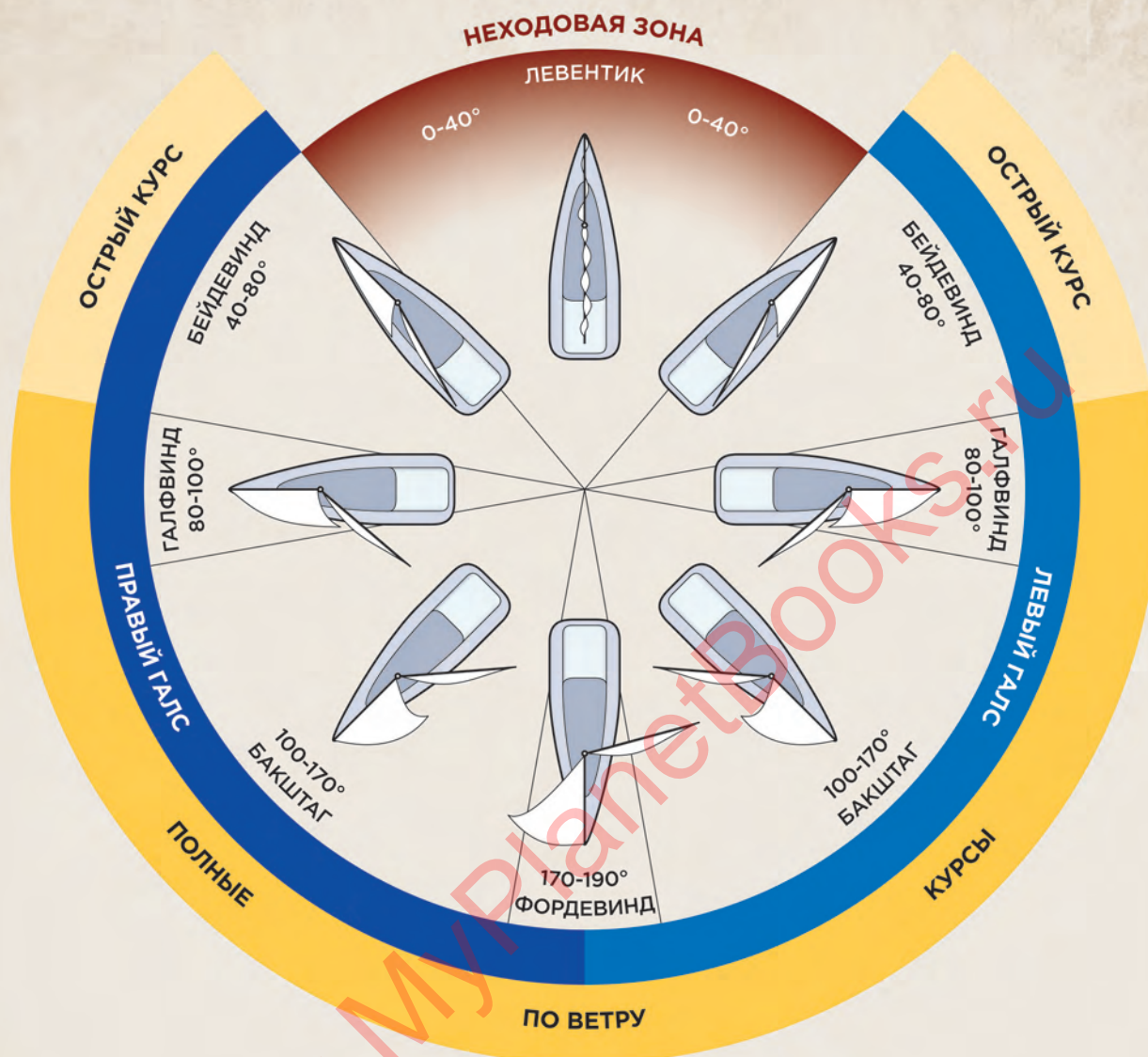


Рис. 10 Курсы судна относительно ветра

Кильватерный строй — строй, при котором суда следуют строго друг за другом.

Диаметральная плоскость — вертикальная продольная плоскость, проходящая через всю длину судна и делящая его на две равные симметричные части.

Мидель — миделевое сечение (от нидерл. Middle, середина), — поперечное сечение судна, проходящее по мидель-шпангоуту.

Мидель-шпангоут — сечение корпуса корабля или иного плавсредства вертикальной поперечной плоскостью, расположенное на середине длины между перпендикулярами теоретического чертежа судна.

Ватерлиния — (нидерл. Waterlinie) — линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом судна на воде. В теории корабля это так же элемент теоретического чертежа.

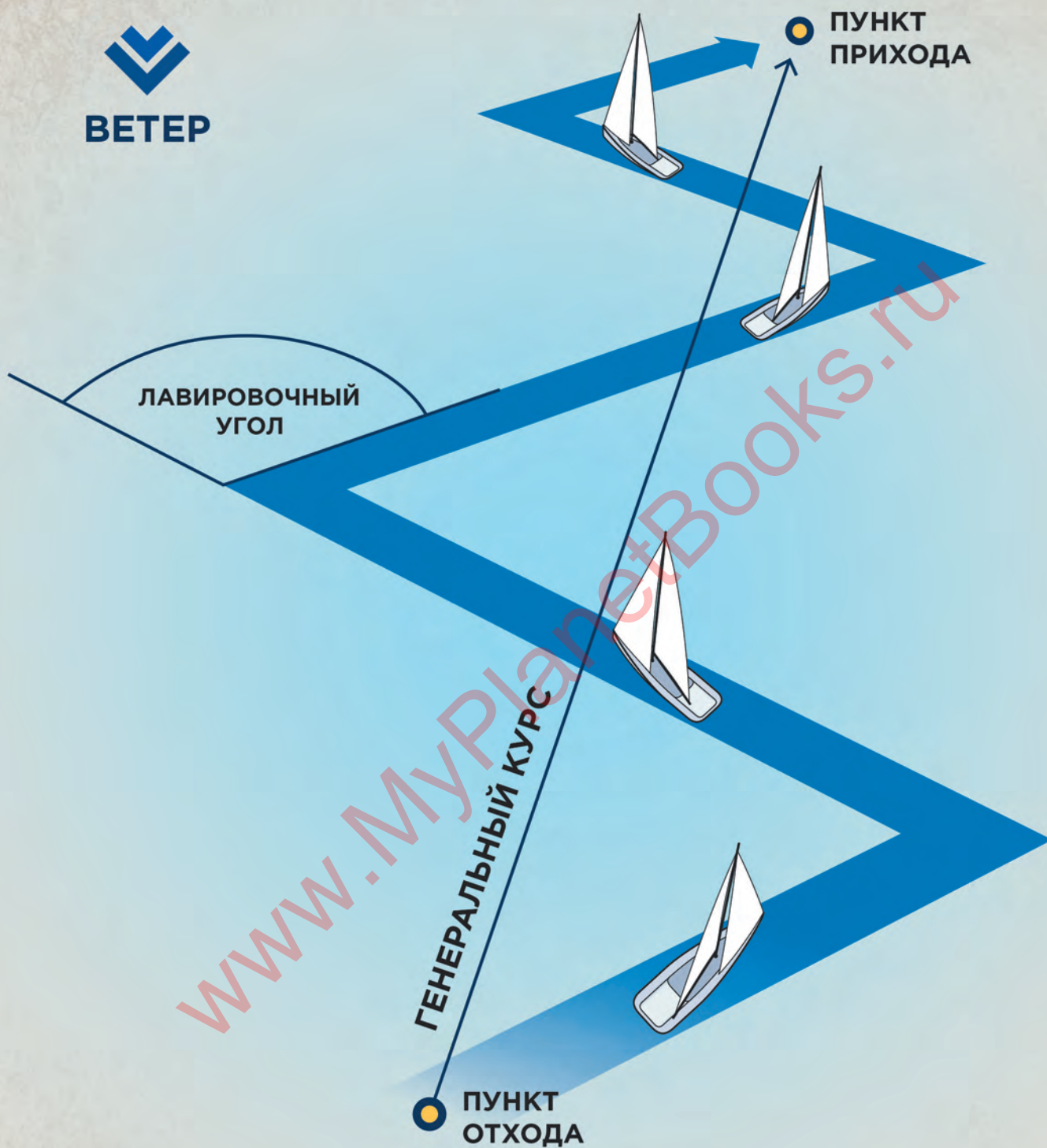


Рис. 11 Лавировка

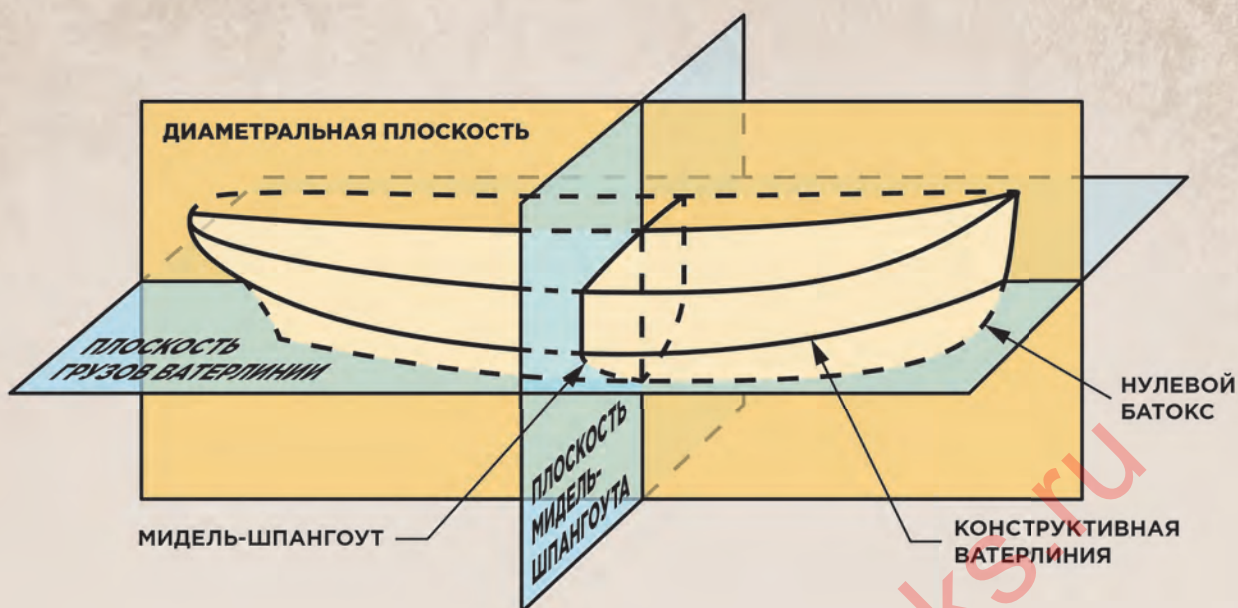


Рис. 12 Теоретический чертеж судна

Это, на мой взгляд, основное, что необходимо знать из теории корабля и морской терминологии начинающему мореходу. Хотя мне уже приходилось встречать «капитана», не знающего терминов «траверз» и «кильватер». А также цену минуты широты, сколько минут в градусе, что такое МППСС и много еще чего. Воистину, я не знал столько, сколько не знал он! Забавный он был, этот Женя (со своей не менее веселой и какой-то лошадиной фамилией), с которым мы, волею судеб, оказались на одной яхте в Индийском океане. В прошлом журналист. Но бумагу марать — это вам не в море ходить. Этого он так и не понял. Ну да Бог ему судья! Сам-то булькнешь — это полбеды, лишь бы людей не угробил.

Кстати, пару слов об МППСС, знаете что это?

МППСС-72 — Международные Правила Предупреждения Столкновений Судов в море 1972 года.

Всего правил 38, все запомнить их сложно, но прочитать стоит обязательно. Особенно тем, кто так стремится называть себя капитаном, чтобы знать хотя бы самое простое и необходимое.

Я выделил бы из них следующие:

Правило 2

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

- а. Ничто в настоящих Правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за его последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо



ЧАСТЬ ВТОРАЯ

В ней автор расскажет о 35000 морских миль своего, с котами, плавания на яхте Никари вокруг света, о друзьях, которых он будет находить и терять, о своей, по-настоящему счастливой, жизни и о смерти, которая будет идти с ним нога в ногу, а также о многом другом



05 декабря, 2011 г. (понедельник)
Королевский яхт-клуб, Галифакс, Канада
RNSYS, Halifax, Canada

Утро 5 декабря 2011 года. День выхода. Рассвет застал меня с раскрытыми глазами. Все ли я сделал, все ли проверил, все ли купил, готов ли я к выходу? Эти и другие вопросы не давали мне покоя последние дни. Но все сделано, остались штрихи и сегодня — долгожданный старт.

Первым пришел механик, снова настраивали двигатель, который ну никак не хочет стабильно работать. Потом начали приходить приглашенные друзья и знакомые. Сфотографировались на память. Друзья сняли на видео мои слова благодарности всем, кто принимал участие в подготовке к плаванию. Сегодня же Александра выложит этот ролик на YouTube и у меня в блоге Живого Журнала. Попрощался со всеми, с дочерью, и в 13.45 Анатолий Савельев отдал мне швартовы. Ну с Богом, поехали!

Через пару часов, как раз на выходе из гавани Галифакса (*Halifax Harbor*), снова заглох двигатель. К вечеру перестал работать тиллер-пайлот (авторулевой для румпеля), я перешел на ветрянную подрульку, или ещё её называют селф-стиринг. Внутри страшно пахнет бензином, двигатель ведь у меня бензиновый, и механик, как видно, так и не устранил течь карбюратора. Спасибо, Дэйв Хэндерсон, ты сделал все с точностью до наоборот.

Ветер от юг-юго-запада (SSW) в ночь усилился, разогнало волну, похолодало настолько, что идет пар изо рта, но я не могу включить газовый обогреватель, из-за паров бензина в салоне. Лучше замерзнуть, чем взорваться на виду у всего Галифакса, правда, Дэйв?

Циленьку вырвало, морская болезнь ее не пощадила. Первая ночь в море прошла знаково — без сна. Трафик был плотный, все время приходилось подниматься наверх и осматриваться. С некоторыми судами разошлись буквально в полумиле. Мы лежали с Циленькой под двумя одеялами, и меня переполнял букет настроений, с некоторыми из которых я не был знаком. Неудивительно, ведь я ничего подобного и не делал!

Первый рассвет плавания был красив! За прошедшие неполные сутки мы прошли 145 миль, но немного нас подавило встречными ветрами на восток. Идем под зарифленой генуей. Грот я пока и не думаю ставить. В это время года в Северной Атлантике ветер может ударить с любого направления, несмотря на прогноз. Да и лодку я совсем не знаю, пока знакомимся мы с ней, как говорится, в боевых условиях.

Поспать так и не удастся и днем. Вокруг много судов, погода меняется каждые несколько часов. Я не перестаю проверять лодку, чтобы не пропустить какую поломку. В промежутках слежу за обстановкой и размышляю на тему: насколько неисповедимы пути Господни? Ведь я всего полгода назад чудом купил лодку, чудом нашел денег, чудом отремонтировал и чудом все же вышел, ибо многое так и не работает, или просто не было поставлено. Полгода сплошных чудес! Очень надеюсь, что их лимит я не выбрал, а то как мне без них обойтись в море? Нереально! Цилька, радость моя, страдает как человек, сдержанно.

Выписка из судового журнала яхты *Nikari*:

07 декабря, 2011 г. (среда)

Северная Атлантика

Ш: 42, 28' 7 N

Д: 60, 39' 0 W

Продолжаю идти под 2/3 генуи, л.г. в бейдевинд. V — 7 узлов. С трудом держу 110 гр. Ветер заходит к югу, практически встречный, 10—15 узлов.

Ночью несколько раз соскакивало с крепления перо руля селф-стиринга. На берегу надо будет что-то придумать, так как резинка его не держит.

Появились признаки приближения к Гольфстриму: потеплело немного и кильватер засветился миллиардами огней тропического планктона.



За пять минут до старта кругосветки. 5 декабря 2011 года

Ш: 42, 19' 2 N, Д: 59, 42' 4 W. 07.00 утра. Лег на другой галс, в надежде, что лодка пойдет курсом ближе к Бермудам. Нет, максимально получилось держать на запад W (270 гр.), а это значит вернуться под берег Северной Америки, где зимой и проходит путь зимних штормов. Снова развернулся на прежний галс. Теперь удастся держать 90—100 гр. (Ost). Пока буду идти так, стараясь максимально уйти на юг, дабы не попасть под раздачу. 9 декабря будет сильный шторм как раз между Бермудами и Новой Шотландией. Удастся ли мне его избежать?

Начала подрываться генюя наверху, по шву. Выход один, когда подстихнет (если повежет), надо ее спускать и хотя бы подклеить и чуть прошить. Если этого не сделать, я могу ее полностью потерять, а грот для такой погоды мне что-то не очень нравится. Остается лишь легкая генюя, но и она не подходит для Северной Атлантики зимой. Интересная ситуация.

Лодка быстрая, маневренная, даже слишком. Мне она начинает казаться маловатой. Циленька болеет. Ее рвет уже просто желудочным соком. Бедное дитя! Может и вправду мне ее стоило оставить?

Генюя начала рваться по шву столь стремительно, что не оставила мне шанса. Пришлось лечь в дрейф, срубить ее, взять все необходимое для починки. В 09.15 я лег в дрейф и пошел на бак ремонтировать генюю. Вернулся в 12.30, после того, как поставил латку, прошил, поставил обратно на форштаг стаксель, настроился, вышел на курс, поставил

жена. Грунт — ил, песок, камни — держит хорошо. Связь с берегом — водное такси. На берегу в городе есть рестораны, бары, магазины, интернет. Воду и топливо надо возить в канистрах.

Прибравшись и переодевшись, вызвал такси по 14 УКВ и попробовал съехать на своей динги на берег. Но не получилось. Таксист водного такси объяснил, что прежде чем агент побывает у меня на лодке, я не могу сходить на берег. Он и вызвал агента, пообещав, что она будет на яхте в течение часа. С тем я и вернулся на лодку. Через час и вправду такси привезло агента, женщину лет тридцати пяти, по-английски не говорящую. Она дала мне полный расклад по оплате ее услуг и за оформление прихода. Ее услуги — 150 долларов. Портовый сбор — 100 долларов. За тоннаж лодки — 60 долларов. Карантинная инспекция — 30 долларов. Поскольку у меня в кошельке было всего 40 баксов, я сказал, что заплачу завтра. Сразу после того, как меня оформят. Пообещала, что все власти будут на борту к 9 утра и разрешила сойти на берег.

Три дня на берегу, на островке Сан-Кристоваль, одном из островов Галапагосского архипелага, принадлежащего Эквадору. Архипелаг Галапагос, или Черепашьи острова, находится в восточной части Тихого океана в 1000 милях на запад от побережья Эквадора. Состоит из тринадцати основных островов и шести небольших. Так же в их состав входят сто семь скал и намывных территорий. Крупнейшим островом архипелага является Исабела (*Isla Isabela*). Этот остров был назван в честь королевы Изабеллы Кастильской, которая поддержала и профинансировала плавание Колумба в Америку. Это единственный остров архипелага, пересекаемый линией экватора. Население этих островов составляет 25000 человек. Архипелаг вулканического происхождения, на нем находятся шесть вулканов, пять из которых ещё живы и порой напоминают о себе. В 1936 году острова архипелага были объявлены национальным парком, а в 1978 году — всемирным наследием ЮНЕСКО. Отсюда и «гостеприимность» местных властей, которые разрешение на стоянку мне так и не дали, придравшись к документам на котов. Дали всего двое суток, на необходимую для ремонта стоянку.

Я купил новый топенант, правда, поставить его не смог, не нашел помощника, чтобы меня подняли на мачту. Купил воды, еды, овощей-фруктов, блесен, пива. Дозаправил газовый баллон. Агент устроила мне нелегальную экскурсию по острову. Я посмотрел на вулкан, реликтовых черепах и на галапагосских игуан. Морские же львы были в достатке везде: и по городку, и вокруг яхты.

Вечером 20 июля я был готов к выходу. Позвонил всем, отправил открытки, проверил все в инете. Поужинал в местном ресторанчике и поехал на яхту, с тем чтобы с рассветом выйти. Спасибо, Сан-Кристоваль за короткую, но интересную и нужную стоянку. Я многое успел сделать.

На следующее утро я проснулся в 05.00 утра.

На яхте в бухте Кораблекрушения, порт Пуэрто-Бакерисо-Морено, Галапагосские острова





Морские львы спят везде на острове Сан-Кристоваль, Галапагосские острова

Ветер слабеет, замечательно! Снова просмотрел свой блог и почту, благо на якоре был сигнал с берега. Все проверил, приготовил к выходу, прогрел двигатель. В 06.45 выбрал якорь и пошел на выход из гавани. Пока, Галапагосы. Бог даст, еще увидимся!

В 07.30 поставил геную, заглушил двигатель и лег на КК 260 градусов. До Маркиз, до острова Нуку-Хива 3020 миль. А между Маркизами и Галапагосами — лишь вода, безбрежные просторы великого Тихого океана. Ну что, похоже, это самый длинный переход в этом плавании без возможности захода. Посмотрим, как все отработает.

Так весь день и шли между островами под генуей. К ночи прошли последний из островов Галапагосского архипелага Санта-Мария (*Santa Maria*), оставив его левым бортом, и вышли в Тихий океан. Ветер значительно поутих, но в ночь я не стал ставить грот, довольствуясь 3,5—4 узлами, которые делала лодка лишь под одной генуей. Ветер юго-восток 5—7 узлов.

Ночь прошла спокойно. Нес ходовые огни, но вокруг была кромешная мгла. Последние огоньки маленького поселения на острове Санта-Мария пропали в ночи, и к полуночи облака затянули небосвод, погрузив нас в густую, непроницаемую темноту. Время от времени я просыпался, проверял курс по чарт-плоттеру, немного корректировал и снова ложился спать. Впереди более 3000 миль Тихого океана до Маркизских островов. Немного нервничаю, безусловно. Как-то он нас примет, великий Тихий океан?

Случайно наткнулся в форпике на уголок, где стояла сумка с песком с острова Сан-Кристоваль. Коты приспособились писать именно на сумку. Видно им показалось, что я не так часто меняю песок, или там просто оказалось удобнее. Получили все! Описанные сумки были выброшены. Диван был постиран и выставлен на палубу для просушки. Но запах, не сомневаюсь, так и останется навечно, как память об «интеллигентских» замашках экипажа.

Отключил SPOT, выключив функцию трэкинг. Батареек мало, а те, что можно перезаряжать, совсем не держат. Так что буду включать его лишь для отправки сообщений, не более.

Просмотрел весь маршрут до Австралии, прочитал о сроках прохода Торресовым проливом. Я должен его пройти до конца октября, а то придется где-то ждать следующего окна, а это — пять месяцев. Кроме того, я должен дойти до Маврикия до декабря, пока не начался сезон штормов в Индийском океане. Все это выглядит более чем впритык. Значит, стоянок должно быть минимум, и они должны быть максимально короткими, а то просто не успеть.

Ночами в кильватере горят миллиарды огоньков, и при хорошей погоде и ясном небе можно увидеть очень низкий Млечный Путь. Он как раз проходит параллельно нашему курсу, и очень хочется верить, что нам по пути.



Две дорадо на обед всему экипажу

Бананы и овощи потихоньку начинают портиться. Ем пока, сколько могу, но бананов много не впихнуть.

Заменял блок проводки линия селф-стиринга. Что-то с него посыпалась бронзовая стружка и скрипел он, как я, поднимаясь по утрам. Несколько дней назад, проходя под гиком, нагнулся как-то неаккуратно и заступило поясницу. Никогда у меня не было проблем с радикулитом или поясницей, и вот тебе раз! Сделал заговор, надеюсь, что скоро отпустит, а пока кряхчу, как старый дед, так как боль мешает и сидеть, и лежать, и стоять.

Ночью 26 июля пассаты усилились до 15 узлов, и мы резво побежали 6-7 узлов. Проснулся в полночь, записал все показания, проверил все визуально снаружи, внутри — вроде все в порядке. Однако, как я понимаю, все в руках, увы, не наших. Любая мелочь, любой скрытый дефект и... — до ближайшей земли сзади более тысячи, а спереди две с половиной тысячи миль. Слева и справа по пять — семь тысяч миль воды. И никто не прилетит, а судов вокруг нет вообще. Так что уповать можно только на Него, случай и везение. Все мои навыки, опыт, знания бессильны перед такими обстоятельствами. За этими, не очень ободряющими, мыслями и прошла часть ночи.

С рассветом поставил две удочки. Очень уж хотелось хоть что-то свеженького на обед. И вот тебе — удача! Я поймал сразу две дорадо на две лески. Вытащил без крюка, ибо были они поменьше убежавшего позавчера экземпляра. Но два — хорошая компенсация. Тут же распотрошил, оставил на суп, сашими, севичи и пожарить. Остальное засолил. Тут же накормил котеек, сам сделал севичи и сашими и сразу съел. Спасибо вам, обитатели глубин, порадовали. Спасибо и Тому, кто присматривает за нами.

До Маркиз осталось 2475 миль.

С рассветом 27 июля поставил удочку, пока одну. Снова начал сушить по кругу койку правого борта, один матрас форпика и здесь слышу, Майка орет. Где? Где-то по правому борту. Ага, значит забралась в дырку под камбузом и попала между сиденьем и бортом и там застряла. Да твою же ж медь! Быстро разобрал койку, отодрал спинку дивана (хорошо, что только снизу), засунул руку и никого там не нащупал. А она все орет и громче, прямо у меня перед головой. Открываю заслонку шкафчика правого борта, а она там! Это ты когда успела, заноза, там оказаться? В общем, если кто хочет иметь полные штаны приключений с властями островов и все время чем-то заниматься на переходах, обслуживая или спасая членов экипажа — делайте, как я! Идите в море с кошкой! Ну и так далее по порядку: морская болезнь и иные заботы, укутывание, роды, воспитание, следующая беременность... Опять же — разнообразие к морским будням.

Ночью снова не спалось. Как проснулся в полночь взять координаты для записи в судовом журнале, так и сидел, вспоминая. Прекрасное время для размышлений! Луна, лунная дорога, звезды, волны, приятный, ласковый пассат, светящийся миллионами огней

кильватер — и ты, сидя в кокпите, смотришь на все эти прелести тропиков. Я всегда, с детства мечтал об одиночном кругосветном плавании, но никогда не думал, что мне может быть так грустно из-за того, что все это вижу лишь я один.

Ветер снова ослабел почти до штиля, и пошел дождь. Облачность здесь почти все время, особенно вечером и ночью, но бывают и лунные дни, когда светло, как днем, и даже коты резвятся на палубе, топоча, как слоны, и радуясь своим радостям. Я же стараюсь радоваться своим. Но мысли, иногда бегущие далеко впереди происходящего, как-то не очень способствуют радужному настроению. Чтобы поменьше вестись за мыслями, я стараюсь радоваться, как это делает мой экипаж. Солнце, свежая рыбка — радость. Сухой диван, уха на обед — радость. Жив еще — особенная, благодарственная к Нему, радость!

Под утро 29 июля заметил, что батареи подсели, индикатор показал три, вместо четырех зеленых делений. Плохо дело. Значит, не хватает ни солнца, ни ветра компенсировать потери, при том, что ночью у меня работают лишь чарт-плоттер и радар-детектор. А берут они не более 0,4-0,5 А. Завел двигатель, час отработал на холостых, поднабил немного. С восходом солнца заработала солнечная панель. Да и поддувать начало по сильнее. Выключил двигатель. Поставил удочку и буквально через час поймал первую дорадо. Еще через час — вторую! Удочку убрал, хватит нам и на сегодня, и на завтра. Спасибо, океан! Но почему я не могу поймать тунца? Они вон вокруг все время выпрыгивают и как бы дразнятся. Мясо дорадо вкусное, безусловно, но постновато. Может пошлешь нам хоть одного тунчика, а?

К полудню раздуло под 15 узлов, и мы снова весело побежали свои 5,5—6,5 узликов. Ночью ветер усилился до 25—30 узлов, но рифы я так и не взял. На пределе ехали, стараясь нагнать то, что потеряли при старте с Галапагос, когда штилели.

В полночь, по обыкновению, проснулся, чтобы взять координаты для судового журнала. Посидел, подумал. Потом пожарил себе кусочек свежей дорадо и выпил 50 грамм панамского рома за пройденные 1000 миль. Осталось всего 2000 миль до Маркиз или 9000 до Маврикия.

Еще один обычный, но незабываемый день. Солнца стало поболее. Да и ночи стали более лунными и звездными. Первую половину ночи еду в компании Южного Креста, что висит как раз на траверзе по левому борту.

Этой дорогой, от Галапагосских островов до Маркизских, веками шли мореплаватели: Колумб, Кук, Крузенштерн. И вот теперь здесь и я, под Южным Крестом, в великом Тихом океане! Еще одна маленькая мечта ростовского мальчишки стала явью.

31 июля 2012 года. Вздремнул рано вечером и потом всю ночь промаялся без сна. Так и ходил туда-сюда, с палубы в каюту. Ох, как жаль, что у меня нет телефона. Это как раз время разговора с родными и друзьями, чтобы почувствовать, что ты не один. Ночь, правда, была красивой. На небе ни облачка. Пассаты стали сильны и стабильны. Вот уже несколько дней дует от восток-юго-востока 15—20 узлов. Мы делаем в сутки 120—140 миль, что меня вполне устраивает. Грот несущ крайне редко, чтобы не напрягать крепление вант левого борта. Кто знает, когда мне его посчастливится усилить?



Друзья, Али и Майами

Али с Майкой каждое утро, а порой и ночью (если хорошая погода), делают ревизию на палубе, собирают урожай летучих рыб и несут его в каюту, где устраивают пиршество. Циля ест только филе дорадо, да и то не всегда. Похоже, что скоро нас будет уже пятеро. Она все время сидит на полке в рундуке, где родила Майку. Выходит только поесть-попить и раздать оплеух всякому, кто ее тронет или даже просто будет проходить рядом. Понятное дело, беременная женщина!

За сутки прошли 126 миль. До Маркиз осталось 1814 миль.

Вечером поужинали дорадо, я оставил детям на ночь в мисках и свежую, и жареную. Да, океан нам значительно экономит консервы. Практически каждый день посылает нам одну-две дорадо и мы все вместе радуемся свеженькому.

Ночь. Еще одна безоблачная, с огромной луной, светлая ночь. Даже Циля выходит на палубу, чтобы полюбоваться созвездием Южного Креста (всегда смотрит с левого борта) и просто красивым океаном. Даже братья наши меньшие любят посмотреть на красивое. Что же говорить о нас!

Следующие несколько дней прошли обычными буднями одиночного плавания. Утром первого августа я заметил, что заморгала одна, последняя, зеленая лампочка индикатора ёмкости батарей. Проверил: зарядка идет и батареи полные, а индикатор моргает. Это может значить лишь одно, как я понимаю: падает плотность одной или обеих батарей. То есть, они умирают. Но они новые! Я их купил новыми менее года назад. Странно. К сожалению, в морских условиях я ничего сделать с ними не смогу. Надо доехать до Маркиз и попробовать найти электрика. Но ближайшая хорошая ремонтная база для яхт, как следует из книги «Океанское и прибрежное плавание под парусом» Рода Хейкелла и Энди О'Грэйди — на островах Вануату (*Vanuatu*), в Порт-Вила (*Port Vila*), что на острове Эфате (*Efate*) А до него тысячи четыре мили на сегодня. Очень не хочется остаться на полностью обесточенной лодке, как это уже раз было в Атлантике, на переходе Галифакс — Бермуды. Но до берега я ничего не смогу сделать.

Кажется SPOT перестал работать еще несколько дней назад. Не вижу репитовки посланных сообщений и моргания индикатора трэка. Ясно, значит, не кроет с 110 градуса южной широты. Теперь до Маркиз не подать о себе весточки. Разве что с судном. Но океан пуст, как никогда.

Вечером и к ночи 2 августа ветер усилился до 30—35 узлов. Пришлось даже взять рифы на генуе, от греха подальше. Но и с половиной генуи мы летели 8-9, порой 10-11 узлов! Вот когда сказались скоростные качества лодочки! Она ведь у меня рейсер-круизер.

Ночью болтало так, что не смог спать ни на одной из коек, такова была амплитуда бортовой качки. Но делать нечего, надо было терпеть, ведь скорость-то замечательная!

За сутки прошли 162 мили. Ого, и это только под генуей! До Маркизских островов осталось 1505 миль.

4 августа в 08.55 утра на палубе раздался сильный удар. Я выскочил и увидел лежащую за бортом геную вместе с форштагом. Да, произошло то, чего я больше всего боялся: выскочил один из скрытых дефектов и оторвало форштаг. Почему дефект? Да потому, что ветер был 10, от силы 15 узлов. Шли в бакштаг. Нагрузка на форштаг даже меньше обычной. Так что причина, скорее всего, в усталости такелажа и проверить это было никак нельзя.

Мои действия: раскрепил мачту с носа двумя фалами; принайтовал на палубе по правому борту форштаг с генуей; поставил зарифленный грот, принайтовав гик, чтобы не было никаких ударов и рывков. Поехали 4-5 узлов. КК 265 градусов. До Маркиз более 1200 миль. Пройти их без форштага удастся ли? Но буду идти, пока стоит мачта. Да и если крикнуть SOS, то кто сюда приедет? Разве что только чудом проходящее недалеко судно подвернет? Но лодка на плаву, пока едет, значит будем ехать и решать проблемы по мере их поступления.

К вечеру океан послал нам огромную дорадо! Наверное, чтобы улучшить хоть немного настроение. Рыбка была филирована (детки накормлены кусочками филе), оставлена на жареное на ночь и утро, посолена, и был сварен рыбный супчик. Что ж, не все так плохо. Лодка на плаву, мачта пока стоит, грот худо-бедно работает. Держим нужный курс. Только вот где и как отремонтироваться? До Таити, Папеезе — 1200 миль, до Вануату — более 3000. Но нет денег на столь значительный ремонт. И еще проблемка: где и на что переждать сезон циклонов? От этих вопросов голова просто пухнет. Пойду-ка я съем рыбного супчика, выпью рома и посмотрю какую-нибудь хорошую киношку. Бог даст, все решится и это приключение (надо признать, настоящее приключение) будет продолжено и благополучно завершено. А пока — делай что можешь, и будет как будет!

Оторвало форштаг. Уложил потерю по правому борту. 4 августа 2012 года



Так и продолжаем ехать с аварийным гротом, раскрепленным самодельными форштагами. Ночь прошла относительно спокойно. Если не считать постоянных мыслей о том, что я должен буду сделать в случае поломки того... или этого... Мне, по правде сказать, еще не приходилось оказываться в такой ситуации: до ближайшего берега 1100 миль, мачта без форштага (стоит на честном слове и лишь благодаря слабым попутным ветрам), а до Маркиз 1112 миль.

Чтобы отвлечься от нехороших мыслей, смотрю фильмы, пишу, слушаю аудиокниги. Безусловно, неприятно сознавать, что я с такими поломками за 1100 миль от берега. Жаль, нет спутникового телефона. А то я бы сообщил о своих поломках и с помощью моих друзей и читателей уже бы нашел порт, где стопроцентно смогут их отремонтировать. Скорее всего, это Таити, Папезте. До него — 1600 миль, от Маркиз — 700 миль. Так что, не имея гарантий, что именно там мне смогут помочь, правильнее будет добраться до ближайшего берега, найти место, где мне, без сомнений, смогут помочь с ремонтом и только после этого туда идти. Может, еще какой аварийный форштаг удастся завести, кто знает?

Спал в обнимку с Майкой и Али. Они все время приходят и укладываются вокруг меня. Цилька же спит чаще у себя в гнезде, что в вещевом рундуке или на полу. Похоже, что уже скоро нас будет пятеро.

Еще одна неделя нашего тихоокеанского плавания: восходы-закаты вслед за убегающим солнцем, морские будни. С этим аварийным огрызком грота проходим ежедневно не более 100 миль. Все чаще слышу голоса и очень стойкое ощущение, что на лодке есть еще кто-то, особенно ночью. Порой мы сидим в кокпите под низким Млечным Путем и, обдуваемые попутными пассатами, беседуем. Нет, диалога не получается, потому что говорю я, а Он слушает. Может это я так молюсь? И не всегда мы слышим ответ, иначе это были бы не молитвы, а деловые переговоры.

Выписка из судового журнала яхты *Nikari*:

13 августа, 2012 г. (понедельник)

Ш: 07, 40' 2 S

Д: 131, 09' 2 W

Начались галлюцинации, слуховые и обаятельные. То устойчивый запах сигарет, как будто кто-то курит в кокпите, то призывные крики снаружи. Даже пару раз выходил в кокпит, настолько крик был явен. Помнится, в Северной Атлантике тоже были звуки. Но они, скорее, напоминали вздохи, всхлипы или бормотание. Эти же похожи на настойчивые, громкие крики. Интересно, чем эти галлюцинации обусловлены? Усталостью психической или физической? Или нехваткой чего-то в организме?

Лодка на попутных ветрах, с этим огрызком от паруса, аварийно раскрепленным, очень плохо слушается руля и не идет в фордевинд, все время сваливаясь или приводясь в полный бакштаг. Особенно в слабые ветра селф-стиринг заставляет ее рыскать. Стараюсь держать как можно точнее на острова, но чаще получается зигзаг... неудачи.

12.00 Ш: 07, 55' 2 S, Д: 131, 44' 8 W. КК 265. V — 4 узл. За сутки прошли: S — 73 мили. До Маркиз осталось 498 миль.

Наконец, до Маркизских островов осталось менее 500 миль. По этому поводу открыл бутылочку багамского рома. Ужина праздничного не получилось. Съел консервированный суп из банки и компот на десерт. Посмотрел очередную серию «Приключений Шерлока Холмса и доктора Ватсона». Океан перестал нас баловать рыбкой, соскучились по ней и я, и детки. Али каждое утро, только забрезжит рассвет, бежит осматривать палубу и, если находит рыбку, тут же несет ее в каюту, где они с Майкой устраивают пиршество. Целя так и не ест летучих рыб. Только филе дорадо, да и то часто только с руки.

Очень хочется есть. Никакие консервы не могут насытить надолго. Лишь гречка, с той или иной, но хорошей, тушенкой насыщает на полсутки. Вся остальная консервно-баночная еда — на пару-тройку часов.

Ветер восток-северо-восток (ENE) разошелся, наконец, до 15 узлов. Волнение усилилось. Очень сильная бортовая качка. И грот мал для стабилизации, и ветер попутный. Самое удобное положение — лежа. Сидя надо или держаться, или упираться ногами. Побыстрей бы доехать. Что-то я начал уставать от всего этого.

Нашел в форпике потайной уголок за тазиком с консервами, где коты устроили писальный туалет. Кто-то уже наложил кучу в этот тазик. Замечательно! Мне кажется, что большую часть своего времени я занимаюсь котами и теми проблемами, что связаны с ними, а не с лодкой. Но когда Майка и Али приходят ко мне спать и укладываются кто на плече, а кто подмышкой — все проблемы как-то сразу отходят в темноту тихоокеанской ночи.

Несколько дней назад вынес лоток в кокпит, в отсек рулевого, приучаю ходить туда. Песка осталось всего на несколько дней. А впереди еще две трети пути, если идти на Маврикий (*Mauritius*), куда я стараюсь выцеливать с Панамы. Но с упавшим форштагом теперь, без сомнения, придётся зайти для ремонта или на Маркизы, или ещё куда. Буду решать по мере приближения к островам.

Открыл предпоследнюю упаковку с водой на шесть бутылок. Осталась еще последняя на шесть, да три бутылки по галлону, и все. Кто бы мог подумать, что автономность в тропиках по воде не более месяца. По еде — немногим поболее. По физически-эмоциональному состоянию — посмотрим.

Знакомые и друзья просят ко мне на любой этап по Тихому океану. Но как им объяснить, что порой мне тяжело и страшно от букета расстояний, поломок и скудности запасов. А будь еще кто-то на борту, так это еще надо умножить на два.

Все пытаюсь разобраться и понять, почему эйфория приключения прошла, и плавание превратилось в будни? Может, из-за поломок и проблем с финансированием и ремонтом? А может, оттого, что задуманное мной после этого кругосветного плавания, по масштабности и интересности, перекрывает то, что я делаю сегодня? А это плавание превратилось в тяжелую и опасную, как выяснилось, работу? Знаю, что многие поменялись бы со мной местами у каминов в своих домах и креслами в офисах. Но подзреваю, что их будни настигли бы еще быстрее, чем это произошло со мной. Издали любое приключение выглядит более ярким и интересным. Изнутри же краски блекнут,



15 августа, 2012 года. До Маркизских островов осталось 328 миль

Поработал с час на холостых двигателем, но с полуночи все же пришлось полностью обесточить лодку. Так и шли всю ночь в кромешной темноте. Я лишь иногда посматривал на картушку компаса ручного GPS и поднимался наверх проверить горизонт и Южный Крест, слева ли он на траверзе? Никаких судов не видно уже третью неделю. А созвездие Южного Креста легким наклоном на запад показывало, что едем мы верно.

Я возвращался на свою койку, ложился в окружении котов и снова не мог заснуть, вспоминая перипетии всей своей жизни, благодаря которым я оказался здесь и сейчас. И многие давние события уже не выглядели как поражения. Они стали звеньями одной цепи, которая протянулась от меня, семилетнего, когда я услышал в Георгиевске крик горизонта, до меня сегодняшнего, смотрящего через проем входного люка своей яхты на мерно покачивающиеся звезды и на низкий Млечный Путь над Тихим океаном.

До Маркизских островов осталось 260 миль.

Пассат продолжает дуть 10—15 узлов. Этого хватает селф-стирингу держать курс и гнать лодку со средней скоростью 3,5—4 узла.

Сделал ревизию содержимого кормового рундука по правому борту. Из трех сумок и мешка с продуктами осталось всего несколько банок и пачек с крупами. Остальное промокло и загнило. Все пошло за борт, без пластика, конечно. Только органик. Так, я лишился половины запасов продуктов. Остались лишь те консервы, что в рундуках под диванами и в корзине в форпике. А крупы и сухари — в туалете-кладовке. Значит, кормовой отсек слишком сырой и берет много воды в свистопляску. Значит, он пригоден только для снаряжения и запасов воды. Буду теперь знать.

С заходом солнца обесточил лодку, сохраняя батареи. Ветра так и не хватает, чтобы компенсировать даже 0,4 А. Вспомнил о свечах. Достал, зажег и... оказался на каракке Магеллана, что шла вокруг света этими водами в поисках богатой Индии в декабре 1520 года. А рядом шли шлюпы «Мирный» и «Восток», Беллинсгаузена и Лазарева, и было слышно, как на них вахтенные отбивают склянки. Тот же восточный пассат, Южный Крест, Млечный Путь, паруса и искатели чего-то мифического. Кто-то кинулся на поиски неведомых, богатых земель, кто-то — на поиски себя... Ничего не изменилось за прошедшие пятьсот лет. И ничего не изменится за следующие пятьсот. Разве что лица искателей будут иными.

Еще один рассвет. Еще одно обычное утро. За ночь батареи поднабились. С первыми лучами солнца включил электрообеспечение. Собственно, лишь чарт-плоттер и радар-детектор. Поставил удочки. Разогрел и доел вчерашнюю гречневую кашу с тушеной. Чай с двумя кубиками шоколада. Приборка. Вокруг так и ни одного кораблика. Не с кем передать на берег о себе весть. Так не хватает спутникового телефона, хотя бы для отправки э-мейла. Как там на берегу? Ждут, беспокоятся? Мне так важно это знать в этом тяжелом счастливом одиночестве.

Читаю Полторанина «Власть в тротиловом эквиваленте» и Довлатова. Полторанина мне оставили друзья из Эстонии, что приезжали на Гранд-Багаму. Спасибо, Ирочка и Гера. Я многое знал, видел, а теперь лишь получил подтверждение.

Закат. Свеча. Еще одна ночь в окружении коллег по ремеслу, звезд, воспоминаний и вопросов без ответа.

18 августа 2012 года. Всю ночь пассат крутил от юго-востока до северо-востока. Я подрульку не трогал. Полностью отдался на волю ветра. Главное, чтобы шли на запад. Ночью на кормовом релинге увидел отдыхающую птицу. Хорошо, что коты спят, не мешают ей, пусть передохнет. Каждому из нас так порой необходимо присесть, отдышаться, осмотреться. Лишь с рассветом лег на другой галс, поближе к линии курса. Осталось немногим более ста миль.

За утро дважды видел дорадо, гоняющихся за стаями летучих рыб. Потом нашел на палубе огромную летучую рыбу, не замеченную Али. Насадил ее на крючок. Что может быть лучше живца? Посмотрим на результат.

19 августа 2012 года, бухта Таохоае, остров Нуку-Хива, Маркизские острова. Приехали!



СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	5
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ	6
Глава первая	6
Морское дело. Беседа первая	11
Глава вторая.....	14
Морское дело. Беседа вторая	21
Глава третья.....	24
Морское дело. Беседа третья	35
Глава четвертая.....	38
Морское дело. Беседа четвертая	42
Глава пятая.....	46
Морское дело. Беседа пятая.....	55
Глава шестая	60
Морское дело. Беседа шестая	68
Глава седьмая	74
Морское дело. Беседа седьмая	83
ЧАСТЬ ВТОРАЯ	94