

Рассказ Сергея Розвадовского о перегоне известной яхты.

Был чудесный солнечный день в конце августа 2002 года. Олег пожаловал ко мне в гости на яхту, и мы медленно слонялись под парусами по Клязьминскому водохранилищу, болтали и наслаждались последним летним теплом.

Если опустить всю лирику, то суть нашей болтовни сводилась к тому, что «Валентина», яхта, которую Олег уже целый год строил в Таганроге для одиночного кругосветного плавания, наконец, построена, спущена на воду и уже готова рассекать безбрежные океанские просторы.

Мне нравилось слушать Олега. Мы знакомы два года, и я был в курсе его планов, которые мне тоже нравились – стальная благоустроенная яхта, одиночное плавание «non stop», старт с Сейшельских островов в марте 2003 года - и самое главное, мне весьма импонировала его точка зрения: любой желающий может отправиться в кругосветное плавание без какой-либо определенной цели, просто так, для собственного удовольствия. И в этом мы с ним сходились полностью. Правда, в части «non stop» у нас не было такого единодушия. Мне казалось досадным проплывать без остановки мимо множества чудеснейших мест, куда, может быть, больше никогда и не попадешь, и такое путешествие мне представлялось лишенным всякого смысла – чем-то вроде экскурсии по Эрмитажу с завязанными глазами. Хотя, может быть, - и я честно признавал это – плавание в безбрежных просторах, когда яхта летит сквозь пространство, словно космический корабль, само по себе может доставлять величайшее наслаждение и возвысить дух.

Конечно, были у меня опасения: все-таки Мировой океан – не Клязьминское водохранилище... Ураган, знаете ли, соль, которая все превращает в порошок, солнце, ветер... Но Олег не позволял восторжествовать моему малодушию: современные средства навигации позволяют уклоняться от ураганов, а против всех бед есть соответствующие приспособления. Мы же не в каменном веке живем!

Итак, мы вдвоем отчаливаем в конце октября из Таганрога, и неспешно, в ритме яхтенной прогулки, идем на Сейшельские острова. По дороге Олег обучится парусному делу, а кроме того, выявятся все слабые стороны яхты и разные мелкие недоделки, которые мы и устраним без всякого напряжения, поскольку времени у нас – вагон, а в порт Виктория нам нужно попасть аж через полгода. Мы снимем фильм о проходе экватора, да другой фильм – о проходе через Суэцкий канал, да еще фильм о самих островах...

«Рубку... обязательно сделай рубку, - вяло мямлил я, подавленный энергией и масштабом, - защитную рубку, из которой можно было бы управлять яхтой. Лучше всего стальную, раз уж вся яхта стальная. И чтоб приборы там стояли... и тросы надо сдублировать... и чтоб паруса...- у тебя есть чертеж мачты?» Чертежей не было.

Странное дело: мы уже не в первый раз горячо обсуждали предстоящее плавание, но никаких чертежей я ни разу не видел. И ни разу мы не добрались до деталей, а говорили о яхте и ее узлах как-то в общем, словно предполагая, что всем этим занимается кто-то, кому положено.

Да, томили меня неясные предчувствия, но под ласковым августовским солнышком думать об этом совсем не хотелось. Подогреваемые речами Олега, в воображении замелькали пальмы и приветливые негры в белых бурнусах, и я с удовольствием отдался мыслям о прекрасных Сейшельских островах, омываемых ласковыми зелеными волнами Индийского океана, где царит вечное лето, а жизнь протекает в этом цветущем раю легко и беззаботно.

«Из Таганрога нам целесообразно выйти 20 октября», - сказал Олег. До конца апреля я был более-менее свободен и провести зиму не в холодной Москве, а в тепле на яхте – что может быть лучше? На том и порешили.

Хотя я и до сих пор не знаю, почему было «целесообразно» выйти из Таганрога именно 20 октября, сделать это все равно не удалось. Из кратких звонков Олега было ясно: что-то в яхте не доделано. Дальше было еще хуже: где-то в середине ноября стало известно, что яхта зачем-то переведена из Таганрога в Новороссийск, а спустя еще короткое время, что она обледенела во время одной из Новороссийских бор и затонула у причала.

Я не верил своим ушам: как могло это случиться? После длительного перерыва (это было уже после Нового года) Олег снова позвонил: яхта поднята, промыта, высушена и вновь готова к плаванию. Это отрадное событие казалось еще более невероятным: даже летом поднять затонувшую яхту – дело чрезвычайно трудное. Как же это удалось сделать зимой? Решив больше ничему не удивляться, я терпеливо ждал, что будет дальше. Сроки отплытия назначались и откладывались. Зима успела поворотить к весне, и мое время таяло, как зимний снег, и я уже решил, что мне не придется принять участие в переходе.

Кончался март, когда был назначен новый срок – 1 апреля, день розыгрышей. И хотя я уже перестал верить в «сроки отплытия», на сей раз это оказалось правдой. Олег был краток: «Срочно выезжай. Все готово. С нами идут еще двое – Юра и Володя.»

Когда такси доставило меня в яхтклуб на Малую Землю, картину я увидел прямо-таки сюрреалистическую. Серые тучи с дождем и снегом, влекомые юго-западным ветром, переваливали через черные горы Новороссийской бухты, а по темной воде, словно груды снега, плавали стаи белых лебедей.

В гавани, сама похожая на лебедя, стояла беленькая «Валентина». Я видел ее в первый раз, и видел издали, но даже издали мне стало ясно, что для одиночной кругосветки бедолажка не годится. Прежде всего: отсутствовала рубка- укрытие, про которое я столько говорил Олегу, что даже сам себе надоел. Вместо него над люком красовался этакий курятник из веселенькой желтой тентовой ткани. Штурвал стоял отдельно от этого тента и довольно далеко, так что тент защитить рулевого ни от чего не мог. Вокруг длинного центрального кокпита стояли какие-то сложные конструкции из нержавеющей труб, похожие на высокое леерное ограждение, но ни одна проводка с мачты не шла внутрь кокпита. Никаких признаков подруливающего устройства; зато на корме, у заднего леера, торжественно возвышались две мощные стойки. На одной были установлены радар, антенны и даже телекамера, на другой вращался ветрогенератор. Забегая немного вперед, я должен признаться, в тот момент, разглядывая яхту издали, я еще не представлял себе объемов бедствия, и наличие сложной аппаратуры меня почему-то успокоило. Я подумал: «если в этом хозяйстве есть даже телекамера, то есть вещь, в общем-то на яхте излишняя, так сказать, сверх программы, то, надо полагать, есть и все необходимое. Просто надо в этом разобраться». И я пошел разбираться.

На яхте меня встретили Володя и Юра. Они возились со стоячим такелажем. Юра приехал несколько дней назад, Володя – вчера. Они уже успели все рассмотреть и теперь им не терпелось высипать на меня ворох своих наблюдений: гротом пользоваться будет крайне трудно. Поднять-то его можно, а вот опустить, особенно на ветру, нельзя, поскольку никаких приспособлений для этого нет. Чик установлен слишком высоко, так что грот не только зарифить, а просто даже прикантовать к чикю – проблема. Но даже если представить себе, что грот все-таки поднят, то непонятно, как с ним работать, поскольку оттяжка гика сделана из куска трубы, в виде жесткого подкоса, и не позволяет чикю двигаться вверх-вниз, так что на острых курсах задняя шкоторина не будет натянута.

Якоря у нас нет. Нет и якорной цепи, а если б была, то воспользоваться ею все равно нельзя – вертикальный якорный шпиль стоит перед цепным ящиком, а не за ним. Про погоду и ветер мы ничего знать не будем – неисправен прибор. Радар жужжит, но ничего не показывает. Эхолот не работает; ветроуказатель – тоже. Вообще, из всех приборов рабочих только два: указатель положения руля и лаг. Ходовые огни то горят, то нет - где-то что-то коротит. В устройстве автопилота они пытались разобраться, но не разобрались, он не включается, но в чем причина – неясно. С мотором вот что: он запускается и работает, но контролировать его работу нельзя, поскольку приборы не установлены. Но этого мало. Еще ко всему прочему не включается задний ход. Вернее, включается, но не всегда. Там на тросике реверса есть такая резиновая пимпочка, так вот она, если выскочит из другой пимпочки, то задний ход никак не включить, хоть тресни.

И как я считаю, можно ли будет входить в марину без заднего хода?

Я заморожено слушал их. Все это было чересчур, даже очень чересчур. В конце концов ладно, черт с ним, с реверсом, пусть не работает. В любой ситуации можно что-то придумать. Однажды мне довелось въезжать в марину без переднего хода, то есть буквально кормой вперед. Было очень смешно. Но как можно пускаться в дальнее плавание, если у тебя столько неполадок? Было очевидно, что яхта не готова не только для кругосветного плавания, а вообще ни для какого. Разве что вдоль берега пройти. Тут не об отплытии нужно думать, а засучить рукава и налаживать яхту.

Я так и сказал об этом Олегу, появившемуся, вскоре в окружении множества людей – репортеров газет и представителей телевидения. Но он и слушать ничего не хотел. Отложить отплытие – об этом не может быть и речи. Полгорода знает, что отплытие состоится завтра и оно состоится во что бы то ни стало, хоть веслами придется грести. К тому же доделать что-либо здесь, в Новороссийске, ничего нельзя – он убедился в этом на своем опыте. Нет ни электриков, ни мотористов, ни специалистов по электронике. Мы сами все будем доделывать и исправлять по дороге. Так что мне лучше оставить свое мнение при себе и не нервировать всех тех, кто собрался нас провожать, а заняться лучше укладкой снаряжения; времени осталось мало, а там, внутри, еще конь не валялся. Сказал и ушел давать интервью.

Да, тут логические доводы были бессильны, я это видел, и даже, отчасти, понимал Олега: вся эта канитель, видимо, вконец его измотала. Да кто бы и выдержал при таких обстоятельствах? Уже одно то, что яхта затонула, не успев отчалить, было способно обескуражить самого решительного человека. А он сумел найти в себе силы все это преодолеть, поднять яхту, все заново переоснастить, проделать тысячи операций, да еще зимой, в холода. Так что, естественно, все эти неполадки с парусами, электрикой и мотором кажутся ему пустяками и он искренне верит, что их можно устранить «по дороге».

Моими первыми наставниками были яхтсмены старой закалки, так сказать, «белая кость», для которых список снабжения не был формальностью. Я помню, как Дим, Димка Костровский, проверявший перед выходом в крейсерское плавание комплектацию яхт, воскликнул: «как, у вас нет туманного горна?!» Интересно, что бы он сказал сейчас?

Я еще раз осмотрел яхту. Корпус, конечно, крепкий, это чувствовалось. Больше всего опасений внушала мачта. На всех тросах стояли наконечники «Norseaman», к которым лично я отношусь с некоторым недоверием – внутри наконечника постоянно скапливается концентрированный соляной раствор и развивается электролитический процесс, способный ослабить и даже разрушить зажим. Столь же ненадежным элементом представлялась закрутка генуи. Разумеется, закрутки очень удобны, но беда в том, что использовать их можно только до определенного предела силы ветра. Слишком сильный ветер способен деформировать обтекатель закрутки. Тогда парус самопроизвольно раскрутится и в лучшем случае будет изорван в клочья, а в худшем – сломает мачту.

Впрочем, если геную закручивать вовремя, не дожидаясь усиления ветра, ничего трагического не произойдет.

Внутреннее обустройство было под стать наружному. Казалось, изготовитель не предполагал, что яхта будет ходить там, где есть ветер и волны.

Отпечаток этой мысли чувствовался решительно на всем – от ничем не закрепленных широченных диванных подушек до нелепых, больше похожих на дачные, открытых полок, полочек, шкафчиков. Особенно странно смотрелся обычный береговой холодильник на 220 вольт, установленный под столиком рядом с мойкой и поставец с красивыми хрустальными рюмочками, сделанный как часть интерьера камбуза. Было даже досадно: ведь кто-то все это делал, старался, а пользоваться нельзя.

Однако, долго предаваться скорби было некогда. Внутри и правда «конь не валялся». До позднего вечера мы с Володей и Юрой пытались разложить все то, что горами было свалено на пирсе, на палубе и внутри. Множество лиц обоего пола «помогали» нам, как могли. Все они жаждали видеть «господина Анисимова, который завтра отбывает в кругосветное плавание», и, не найдя его, обращались к нам. К вечеру мы выдохлись, а результаты были близки к нулю. «Разложить» не удалось, вышло только «распихать»

4 апреля. Пятница

10.00 С утра народу собралось еще больше: жена Олега, Валентина, сыновья, репортеры газет и телевидения, яхтсмены – все пришли на причал провожать нас. Дождь все шел, и яхта, украшенная флагами спонсоров, выглядела на сером фоне весьма празднично.

12.00 К пирсу таможенного терминала мы подошли лишь с третьего захода – пумпочка с пимпочкой показали себя во всей красе.

14.00 После долгих формальностей, получив «добро» на выход, мы под мотором двинулись из бухты, провожаемые вспышками фотоаппаратов. Юго-западный ветер ослабел и теперь был не более 3 баллов, зато дождь усилился.

16.0 На траверзе Новороссийского входного маяка я решил проложить курс. Моя затея была проста: пересечь море по кратчайшему пути, и, выйдя к Турецкому берегу в районе мыса Синоп, двигаться вдоль него к Босфору. Мне хотелось как можно быстрее миновать центральный район моря, поскольку весной здесь могли дуть слишком сильные ветра. Мы развернули тяжелый рулон карт, содержащий в себе весь маршрут кругосветки. Перед нами замелькали берега Австралии, Южной Америки, Африки. Черное море оказалось скромно представлено своей юго-западной частью, картой «от Констанцы до Амасры». «Зато уж в Магеллановом проливе мы точно не заблудимся!» – сказал Юра.

Приходилось довольствоваться электронной версией. Трудностей было создано достаточно, оставалось их преодолевать. Плавание обещало быть интересным.

18.00 Все время шли под мотором против слабого встречного ветра и волны. Скорость около 5,5 узлов. Можно было бы увеличить скорость, но мы умышленно этого не делали; поскольку приборов не было, обороты установили на слух.

19.00 Потекла одна из форсунок, яхта наполнилась дымом, как будто начался пожар. Мы с Олегом пытались устранить течь и не смогли. Я хотел остановить двигатель, но Володя,

героически орудуя ключами в сизом дыму, сумел подтянуть ее. Течь прекратилась, но дым никак не выветривается, так что внутри находится невозможно.

20.00 Включили ходовые огни; загорелись только левый красный и кормовой. Постучали по зеленому фонарю и он тоже включился. Пустяковая авария с форсункой превратилась в настоящую проблему: вытекшая солярка – наверняка не больше литра-двух – благодаря качке, размазалась по всему днищу и в яхте запах, как в нефтехранилище. Запах гари тоже никак не выветривается – из-за дождя мы не можем открыть люки. Находится внутри можно не больше минуты. В соединении с качкой запах производит феноменальный эффект. Это даже не морская болезнь. Вернее, морская болезнь в кубе. В нефтяном.

Легче всех эту трагедию переносит Юра. На втором месте Олег. Мы с Володей делим почетное третье место, а несколько мух, которые сдуру отчалили вместе с нами из Новороссийска – те и вовсе сдохли.

23.0 Ночь, но никто не спит, вчетвером несем добровольную вахту. Очень холодно – не больше +5, льет дождь. Чтоб хоть как-то защититься от дождя, натянули над кокпитом тент, предназначенный для защиты от солнца. Олег пытается нас подбодрить, повествуя о героической подготовке «проекта» в тяжелых зимних условиях. Но мы, отравленные гарью, реагируем вяло. Володя говорит, что охотно верит: на такой яхте могут плавать только герои. Простые смертные должны довольствоваться яхтами попроще.

5 апреля, суббота

3.00 Откуда-то поступает вода – хрюканье под сланями все явственнее. Пытались ее откачать, но ничего не вышло – помпа то ли не включается, то ли вообще не работает. Меня беспокоит не сама вода, а неизвестность. Ведь через что-то она наливается?! Олег считает, что через разные неплотности на палубе, через люки и вентиляторы. Мне что-то не верится. Из них, действительно, капает, но чтоб накапало литров сто за пятнадцать часов – это вряд ли. Засветло буду искать причину. Запах несколько выветрился, мы с Володей ушли спать, оставив дежурить Олега и Юру. Кормовой люк мы открыли, решив что уж лучше замерзнуть, чем задохнуться, да так и уснули, не раздеваясь, в мокрой одежде.

7.00 Погода явно улучшается. Дождь давно прекратился, а встречный ветер стих.

10.00 Подул попутный северо-восточный ветер. Сначала едва заметный, он вскоре достаточно окреп. Мы тут же выключили мотор и развернули геную с эмблемой Ланта-банка-пумой, или рысью, которую тут же единодушно окрестили «кошкой». «Валентина» показала себя приличным ходоком: под полной «кошкой» она легко разогналась до 7 узлов при ветре около 5 баллов. Вода весело шуршала под днищем и мы блаженствовали, отдыхая от ночных приключений. Мы смеялись, шутили и с удовольствием слушали рассказ Олега о том, как Дима, его сын, нырял в ледяную воду, чтобы завести стропы на затонувшую «Валентину»

12.00 К полудню сквозь мутные облака стало пробиваться солнце. То ли под влиянием рассказов Олега, то ли от того, что показалось солнце, мне и самому все неполадки стали казаться пустяками. В самом деле. Если зимой можно поднять яхту со дна морского, с чем еще не справится человек?

На обед я сварил картошку в мундире на морской воде, которая после суточного поста показала нам райской пищей. Консервы все были без этикеток, поскольку последние

смылись во время потопа, но Юра уже научился различать их по форме самой банки и теперь, в качестве эксперта, передавал нам тайные знания. Отметим начало путешествия, выпив по доброй чарке чудесного красного вина – дар директора винзавода в Новороссийске – и жизнь совсем наладилась.

Я отыскал, наконец, непромоканец фирмы «BASK» (кстати сказать, очень качественный; особенно мне понравилась его внутренняя, теплая часть, сделанная из отличного мягкого материала) и теперь, переодевшись во все сухое, сидел на руле, как король на именинах. Причину течи я так и не нашел. Осмотрел все, кроме сальника валопровода – туда добраться очень трудно. Воды набралось ведер десять – я ее откачал вручную. Неужели и правда течет через люки?

15.00 Погода отличная. Ход 7,5 узлов. Температура +14. До обеда мы собирались попробовать поставить грот, но теперь ветер усилился настолько, что и полной «кошки» уже многовато, так что вопрос о гроте отпал сам собой.

16.00 Ветер еще усилился, волны стали круче и злее, пришлось закрутить «кошку» сначала на треть, а потом еще на треть. Но даже на оставшейся трети мы делали все те же 7-8 узлов. По-видимому, это и есть крейсерская скорость «Валентины»

17.00 Впереди тонкой полоской показался турецкий берег. Ветер несколько отошел к Востоку и все усиливался. Солнце снова скрылось за плотной пеленой, погода портилась. Море покрылось «баранами», яхту бросало. Брызги перелетали через борт, по палубе потекли ручьи. Было около половины шестого, но казалось, что гораздо позднее.

18.00 Настолько темно, что решили включить огни. Снова включились только красный и кормовой. Я хотел сходить постучать по зеленому, но Олег меня отговорил. Яхту кидало уже так сильно, что недолго было и вывалиться.

19.00 Турецкий берег отлично виден дальней цепочкой огней. Над ним полыхают молнии, видимо там проходит грозовой фронт. Мы понимали, что и нам не избежать трепки и закрутили «кошку» втугую. Остался небольшой кусочек – не более 1 квадратного метра – видимо, из-за более плотной намотки. Меня это очень беспокоило, и я ругал себя в душе. Ну, что стоило при хорошей погоде несколько раз раскрутить и закрутить геную!? Теперь мы были практически без парусов, но шли все так же 7 узлов курсом 210 градусов. Команда приуныла. Ох, зря мы учились распознавать консервы!

21.00 Ветер достиг штормовой силы, видимость пропала. Хлынул дождь, который мы не сразу заметили – просто к соленой воде, которой нас щедро поливало, добавилась пресная. Я обрадовался дождю, считая, что раз пошел дождь, то ветер вряд ли еще усилится. Но тут я ошибся. Все только начиналось.

22.00-24.00 Шторм. В планетарном масштабе это выглядело, вероятно, так: мы, едва заметной песчинкой, бултыхались в 20 милях от мыса Инджебурун, медленно смещаясь на юго-запад. Именно в это же время и в точности через это же место со скоростью курьерского поезда на северо-восток шел глубокий и обширный циклон, который и наехал на нас своим центром. В одно мгновение вой в снастях прекратился. Ветра и дождя не стало. Над нами сияло звездное небо. Больше всего меня поразило, что и волна вдруг исчезла совершенно. Море хлопотало и как бы кипело вокруг нас. Да, не было сомнений, мы попали в «глаз бури». Я читал об этом явлении, но никогда не видел его раньше, и теперь с любопытством рассматривал все вокруг. А рассматривать было что. Мы находились как бы в центре огромной цирковой арены, диаметром с добрый десяток километров. Сходство усиливалось еще и ярким освещением. Почти полная луна горела точно прожектор и в этом свете было видно, как с закрученных парусов и снастей струйками сбегает вода.

Плотная стена несущихся туч образовывала как бы амфитеатр, а звездный свод был похож на купол этого невероятного цирка.

Яхта отбрасывала четкую тень на кипящую белесую поверхность моря, состоящую из мелких стоячих волн, а сама это поверхность издавала клокочущий звук, похожий на аплодисменты. Не хватало только бравурного марша и голоса свыше, который бы весело объявил: « а теперь на нашей арене – яхта «Валентина» с экипажем! Поприветствуем их!»

Одним словом, картина была совершенно необычная и в общем-то грозная. Стена, из которой мы выскочили на сцену, быстро удалялась, а с противоположной стороны на нас надвигалась другая стена. «Глаз бури» пронесся над нами в полной тишине.

Я затрудняюсь сказать, сколько времени это продолжалось. Происходящее настолько захватило меня, что я ни разу не взглянул на часы, но скорее всего очень недолго – от 10 до 20 минут. Темная стена навалилась на нас, и луна, и звездный свод, и белесая поверхность моря – все исчезло так же мгновенно, как и появилось. Вокруг все заревело и загрохотало. Яхта снова затряслась, а летящая вода – морская и дождевая – скрыла всякую видимость. Тьма поглотила нас. Теперь свет кормового огня казался таким ярким, будто кто-то светил нам в корму, и в этом свете было видно, как бешено вращаются лопасти ветрогенератора. От тряски зеленый фонарь включился сам собой и вокруг носа яхты сияло два ореола – красный и зеленый. Ветер переменялся. Нас несло в Новороссийск со скоростью 8 узлов. «К утру будем дома», - мрачно сказал Юра, стоявший у штурвала. Попробовали включить мотор, но его тяги хватало только на то, чтобы удерживать яхту носом к ветру. Двигались мы все равно к родным берегам, хотя и не так быстро. Оставалось лечь в дрейф, что мы и сделали. Руль положили на ветер, и «Валентина» послушно легла на правый борт, высоко задрал левый, так, что удары волн приходились скорее не в борт, а в днище. Ветер достиг ураганной силы, но она прекрасно лежала в дрейфе, и нам ничего не оставалось, кроме как спуститься внутрь и пассивно ждать ослабления ветра.

Внутри творилось нечто невообразимое. Двери и дверцы самопроизвольно открывались и захлопывались, как идиоты. Все, что могло из них выскочить, уже выскочило, и, сбившись в огромную кучу, прыгало по каюте живым существом, а что вывалиться не смогло, то гроыхало и перекачивалось внутри шкафчиков. С подволока дождем текла вода. Хлестала она и из мойки, пока сливное отверстие не заткнули тряпкой. К запаху вчерашней солярки добавился запах спирта, предназначенного для плиты-спиртовки. Видимо, кормовые емкости, в которых он хранился, не выдержав болтанки, стали подтекать, и теперь вся эта смесь из спирта, воды и солярки с хрюканьем култыхалась под сланями.

Но если отбросить в сторону все эти мелочи – холод, сырость, запахи, болтанку и приступы тошноты, то можно сказать, все шло прекрасно. По сравнению с тем адом, который творился снаружи, внутри было хорошо и уютно. «Валентина» отлично справлялась с ветром и ударами волн, хотя некоторые из них были просто чудовищны. Далеко не всякая яхта выдержала бы такие удары, а просто развалилась бы. Время от времени бешеным светом вспыхивали иллюминаторы – молнии взрывались совсем рядом с яхтой и с таким грохотом, что уши закладывало, и опять же, без всяких последствий.

Убедившись, что ничего особенного не происходит, каждый из нас нашел себе кусочек безопасного пространства, и как мог, угнездился там.

6 апреля, воскресенье

3.00 Ветер и волны все те же, но молнии взрываются уже вдалеке. Гроза проходит, откатывается на северо-восток. Счастье, что шторм застал нас сравнительно близко от берега, и волны не успели развиться.

6.00 шторм явно стихает. Волна хоть и стала выше, но при этом стала ровней.

7.00 За ночь нас отнесло на 20 миль к северу. Я с трудом выполз на палубу, чтобы осмотреться. Ничего не сломалось и не оторвалось. Даже кусочек не закрутившейся генуи, за который я так беспокоился, был по-прежнему цел.

11.00. Уже скоро полдень, а кажется, что поздний вечер – так темно из-за низкой облачности.

17.00 Серо, холодно, сыро. Все лежат в лежку, страдая морской болезнью. Мы совершенно выдохлись

19.00 Так в вынужденном бездействии прошел весь день. К вечеру можно было бы попробовать двигаться, но я не решился – наш единственный парус мог не выдержать налетавших порывов.

Из-за низкой облачности уже совершенно темно. Ходовые огни не включаются – видно, отсырела проводка. Чтобы не угодить под проходящий корабль, решили дежурить по очереди, по 2 часа.

7 апреля, понедельник.

00.00-5.00 Ночь была лучше, чем день. Ветер становился все спокойнее, и мы довольно неплохо выпалились. За время шторма нас отнесло на 60 миль к северо-западу, и теперь мы были в 70 милях от берега.

6.00 Едва стало светать, мы поставили 1/3 «кошки» и двинулись снова на юг. Ветер ослабел до 15-17 м/сек и отошел к востоку, так что мы довольно уверенно шли курсом 210-230 градусов в бейдевинд левого галса.

8.00 Ход 6 узлов, качка уменьшилась, а ветер еще немного отклонился и теперь почти восточный.

11.00 Положение стабилизировалось настолько, что команда начала проявлять волю к жизни: всерьез стал обсуждаться вопрос о чае, а вслед за чаем наше вольнодумство дошло и до супчиков быстрого приготовления.

13.00 Погода улучшается. Все море в белых барашках, волна пологая, качки почти нет. Вдали снова замаячила полоса турецкого берега. Развалившееся имущество мы снова разложили по шкафчикам, и даже лучше прежнего. Олег сказал, что он очень доволен: если, мол, так пойдет и дальше, он скоро будет знать где что лежит.

16.00 Погода все лучше. Временами кажется, что вот-вот сквозь тучи осмелится проглянуть солнце. Спирто-водно-солянковую смесь откачали снова вручную. К моему удивлению, ее оказалось немногим больше, чем в прошлый раз – ведер 15. Не знаю, что и думать.

18.00 Небо расчистилось. Сияет солнце, а ветер все сильнее. Убавили «кошку» до ¼. Ход – 7 узлов.

21.00 Я на руле, Володя – подвахтенный. Ветер достиг штормовой силы. Под клочком генуи (3-3,5 квадратных метров) идем 6 узлов в ганфинд левого галса. Небо чистое, горит луна, а ветер все сильнее!

23.00 Волна быстро увеличивается, гребни стали перелетать через борт, обдавая нас с головы до ног. Вода очень холодная - +9 –10 градусов, не больше.

8 апреля, вторник

00.00 В полночь ветер умудрился еще усилиться. Нам пришлось еще убавить «кошку» и пойти полнее, чтобы кокпит меньше заливало. Яхту вести все труднее, но мы невольно любуемся красивой картиной - луна, звезды, сверкающие волны.

1.30 Я выдохся – продуло лицо. К счастью, ветер стал как будто стихать : 30-27-25 м/сек.

2.00 Разбудили Юру. Он встал на руль, я остался за Володю.

3.00 Да, ветер слабеет. Начали прибавлять парус, чтобы не уменьшился ход. До берега 20-22 мили, он отлично виден цепочкой огней.

4.00 Видим какой-то маяк. Судя по электронной карте это, вероятно, Inebolu. Ветер все тише, парус все больше.

5.40 Ветер стал заходить к югу, потом вдруг резко перешел на запад. Мы сменили галс и идем в том же направлении в бейдевинд правого галса. До берега – миль 12. Мы уходим спать, нас сменяют Олег и Володя.

8.00 Меня разбудили – яхта в 2 милях от берега. Холодное, хмурое утро. Перед нами лежал красивый гористый берег. На вершинах гор – белыми мазками снег. Чуть левее нашего курса, под ветром, угадывался порт Инеболу., куда мы и решили зайти. Мы медленно приближались к берегу и по мере приближения разглядывали городок: набережная, портовые строения, волнолом с входным маяком. За волноломом портовые краны и белые рубки судов.

Вход был ясно виден и мы вошли в гавань без всяких приключений. К пирсу подошли очень аккуратно и с первого захода – я уже постиг норв нашего реверса и просто выключил заранее двигатель.

10.00 Идет дождь, дует холодный ветер, но мы в спокойной гавани чувствуем себя замечательно после нескольких дней изнурительной качки.

12.00 Отправились в город (на экскурсию) с тайной надеждой отыскать баню, или хотя бы душ. Эта мечта осуществилась легко и быстро. Мимо яхты по причалу ехал полицейский фургон, мы его остановили, и после короткой беседы (Володя, знавший несколько турецких слов, исполнял роль толмача), приветливые полицейские отвезли нас в настоящую отменную турецкую баню, где мы провели пару часов в полном блаженстве.

После бани, согрешившиеся и довольные гуляли по узким улочкам, любовались пейзажами, ели горячий хлеб и апельсины и не заметили, как настал вечер.

Олег, Юра и Володя отправились ночевать в гостиницу, а я, собрав одеяла, сладко заснул на широченном трехспальном диване кормовой каюты.

9 апреля, среда

10.00 Отличная погода: голубое небо, солнце, слабый западный ветер. Скорее даже – ветерок. За ночь волна улеглась и море сверкает бисерной рябью. Решили отходить, чтобы засветло успеть в Амасру, где мы рассчитывали достать солярки. Чудесный Инеболу постепенно скрылся за кормой. Мы шли под мотором вдоль берега – чем ближе к берегу, тем слабее встречное течение.

14.00 Берег ровный, без бухт, но очень красивый. Вдали голубеют горы, с застрявшими в их вершинах розовыми облаками. Лесистые долины спускаются к морю. Водопады, скалы, пляжи, кручи – пейзажи сменяют друг друга, как в калейдоскопе и мы с наслаждением любуемся ими.

16.00 Вчера мы купили здоровенную курицу и я ее сварил в скороварке с картошкой и травами, опять же на морской воде. Блюдо получило высокую оценку и было названо «морская курица».

19.00 Солнце собирается зайти за горизонт и волшебными красками окрашивает море, берег и небеса. Надежды на ветер не оправдались, стихло даже то, что дуло с утра и вода – точно масло. Продолжаем идти на моторе. Сколько осталось солярки – неизвестно, благо приборов у нас нет. Пытались подсчитать, но поскольку часовой расход тоже неизвестен, то и результат этих подсчетов скорее похож на цыганское гадание. Впрочем, до Амасры думаю хватит. Пора включать ходовые огни, но они снова не включаются – нет энергии. Куда, скажите на милость, она девается? Не работают генераторы? Замыкание в цепи? Неизвестно.

О, счастье неведения! О, голубиная безгрешность во взоре.

Хорошо, что у нас есть 20 литров в заначке.

22.30 Знаменательное событие: мы «въехали» в реальную карту. Теперь мы хоть положение свое видим. Впереди огни – это Амасра

23.00 Подходим к порту. Входные маяки видны издали, вход отличный. Чудесный городок в гинуэзском стиле амфитеатром окружает просторную гавань. Мы встали в 50 метрах от красиво освещенных развалин старой крепости. Больших судов нет, только рыболовецкие баркасы. Тишина, покой, вокруг – ни души. Казалось, мы попали в зачарованный город из сказки. Впрочем, люди все-таки появились. Это были рыбаки со стоявшей неподалеку

шаланды, очень приветливые и дружелюбные. Узнав, что нам нужно топливо, они привезли на машине двухсотлитровую бочку солярки.

10 апреля, четверг

1.00 Экипаж отбыл ночевать в гостиницу, а я опять остался на яхте. Мне не хотелось уходить, люблю пейзажами ночной Амасры.

2.00 В гости пришел кот. Мы долго сидели с ним в кокпите яхты, смотрели на огни и звезды, беседовали о высоком. Расстались уже под утро, очень довольные друг другом.

9.00 Разбудил меня Олег – все уже проснулись и завтракают в кафе. Погода снова отличная – солнце и голубое небо. Ветра нет. Погуляли по городу, купили продуктов и решили отчалить. Володя вник в деликатное устройство нашего реверса и умозаключил, что если пумпочку придерживать рукой во время переключения, то она, может, и не выскочит из пимпочки. Долго смеялись по этому поводу.

11.30 Отходим от гостеприимного причала. Нас провожают друзья – рыбаки. Сразу за Амасрой начались отличные бухты, живописные скалы, гроты, пляжи. Картины еще разнообразнее вчерашних. Как хорошо, что нам удалось увидеть все это!

14.00 Ветра нет, даже генератор не крутится, зато довольно тепло – 14-15 градусов, я даже куртку снял, оставшись в двух свитерах.

16.30 Прошли Зонгундан – большой порт.

18.30 На траверзе Эрегли. Нас сопровождает стайка дельфинов: плывут перед форштевнем, ныряют, фыркают. Задул слабый попутный ветер от NO. Мы поставили геную. Она практически не работает, но скорость все же увеличилась на пол-узла. Солнце садилось чисто – может, на завтра будет хороший день.

21.00 Огни не включаются, но мы уже к этому привыкли. Нам бы только Босфор пройти засветло.

11 апреля, пятница

00.00-5.00 Волшебная, звездная и лунная ночь со слабым попутным ветром. Море сверкает под луной до самого горизонта. Настолько красиво, что даже спать не хочется. На вахте я и Володя. Мы любуемся звездами и разговариваем. Вероятно, Володя уедет из Стамбула – дела на работе.

6.30 Красный восход. Солнце взошло чисто, но потом быстро набежали облака и оно скрылось совсем.

8.00 Ветер зашел к северо-западу и стал очень холодным. Видимость плохая, все словно в сером тумане.

11.00 Подходим к Босфору. С моря дует ледяной ветер и гонит туман в пролив. Холодная дымка настолько плотная, что противоположный берег почти не виден.

12.00-15.00 Так в этой холодной дымке и прошли весь Босфор. Впервые я иду здесь в куртке, в двух свитерах и в двух шапках.

16.00 При входе в Мраморное море чуть потеплело.

16.30 Пришли в Atake marin благополучно. Очень трудно швартовались без реверса, но ни разу ни обо что не треснулись и никого не задели.

21.00-23.00 Гуляли по ночному Стамбулу без особой цели.

12 апреля, суббота.

8.00 Ночь выдалась на редкость холодная. Я чуть не помер – одел все, что было, но так и не согрелся. Чуть свет побежал в душ и только под горячей водой перестал дрожать.

10.00 Пытались найти причину, отчего не горят ходовые огни, но так и не нашли.

Сколько у нас топлива тоже не известно – заглянуть в емкость нельзя. Наугад залили 100 литров да в две освободившиеся от воды канистры еще 20. Теперь у нас 40 литров в запасе «на всякий случай».

14.00 Покидаем Стамбул. Ветра нет, идем на моторе.

18.00 На небе твориться что-то невероятное: облака клубятся и снова расходятся, меняя форму. Там, видимо, решается вопрос: куда идти.

Мраморное море лежит как стекло, отражая в себе эти перестроения. Звук мотора – единственное подтверждение нашего движения: если смотреть на дальние берега или на горизонт, то кажется, что яхта стоит на месте, утратив даже способность качаться. Солнце мутным пятном застыло в небе не в силах совладать с вольнодумством облаков, да и сменившая его вскоре луна тоже мучилась с ними, так и не сумев пробиться сквозь их пелену. Ночь была очень темная.

13 апреля, воскресенье

00.00-8.00 Я не мог уснуть; на меня действовали эти движения облачных масс и я всю ночь просидел на руле. Несколько часов перед нами вправо и влево метался какой-то корабль с двумя красными фонарями на корме. Наши собственные фонари, разумеется, не горели и я боялся, как бы этот корабль на нас не наехал. Я дважды менял курс, но и он менял курс,

и опять мелькал перед нами. Это мучение продолжалось до 4.00, когда он внезапно повернул круто к берегу. На подходе к Дарданеллам начало светать. Сопение в небе, наконец, закончилось и все облака дружно двинулись на север – видимо, из чувства противоречия, поскольку прогноз на сегодня был: северный ветер.

10.00 Прошли Гелиболу. Течение, несмотря на встречный ветер, доводит нашу скорость до 8,5 узлов.

14.00 Влетели в Эгейское море. Слабый встречный ветер и небольшая волна. Взяли курс на юг.

18.00 Прошли вблизи маленького безжизненного острова. На берегу стоят громадные ветрогенераторы.

19.00 Входим в пролив между Лесбосом и материком.

21.00 Кончилось топливо и двигатель встал. Но нет худа без добра: теперь-то мы знаем свой часовой расход – 6,5 л/час. Залили 40 литров запаса и под парусом двинулись в Айвалык.

14 апреля, понедельник

2.00 Между Лесбосом и Турецким берегом нас арестовал греческий coastguard. Катер внезапно возник из темноты, ослепил нас прожектором. Вероятно, нас, ползущих под парусом и без огней, приняли за контрабандистов. Под дулами автоматов нас выгнали на нос, яхту осмотрели и уехали без всяких объяснений.

Вскоре после этого происшествия задул северный ветер и мы снова пошли на юг, решив не заходить в Айвалык, что, к тому же, было довольно опасно при нашей полуслепой карте и северном ветре.

10.00 Лесбос еще виден, издали похожий на низкие облака. Погода хорошая, ветер северный 4-4,5 баллов, и мы идем под полной «кошкой» около 5 узлов.

18.00 Идем проливом Чешме, где граф Орлов утопил турецкий флот. Ветер посвежел и чуть отошел к западу, так что идем 7,5-8 узлов.

20.00 За мысом Акбурун повернули на юго-восток, взяв курс на Эфес (Кушадаси) и пошли еще шустрее, до 10 узлов.

23.00 На траверзе мыса Тене пришлось даже убавить геную – ветер слишком силен.

15 апреля, вторник

1.00 Входим в залив Кушадаси. Ветер постепенно стихает.

4.30 До Кушадаси (Эфеса) 10 миль, но ветер выдохся, пришлось включить мотор.

6.30 Входим в марину Sea-tour. Здесь гораздо свободней, чем в Atake, да и само расположение значительно живописнее. Володя перебрался на свою яхту. Теперь он приходит к нам, как гость.

Пол дня проспал, отходя от ночного бдения, потом прибирались в яхте, наводили порядок. Вечером ходили с Юрой в крепость. Она ярко освещена и видна с моря за 20 миль. Неприятная новость: Юра собирается уезжать – семейные обстоятельства. Похоже, мы останемся с Олегом вдвоем.

16 апреля, среда.

Тихая береговая жизнь. Попытки наладить неработающие системы и быт внутри яхты. Купили якорь и 100 метров троса. Завтра попытаемся сшить приспособление для уборки грота.

17 апреля, четверг

Все то же и дождь. Замена аккумуляторов и генератора, который, как оказалось, тоже не работал. Огни починили. С автопилотом, радаром и эхолотом вопрос открыт. Ходили с Юрой смотреть карты погоды.

18 апреля, пятница

Генератор еще не заменили. Оно и к лучшему – дождь, да и выходить в пятницу – плохая примета. Возились целый день, но сделано мало. Автопилот и радар не работают. Проводили Юру. Уж как мы пойдем вдвоем не ведано. Может, хоть с ветром повезет?

19 апреля, суббота

10.00 С утра мы залили 400 литров солярки и собрались отчаливать. Нас вышли провожать два англичанина с соседней яхты и Володя. Махали так, будто мы идем не в

Египет, а на Северный полюс. Дождь то шел, то переставал, но в целом погода была неплохая. Мы поставили «кошку» и пошли около 5 узлов в бакштаг правого галса.

18.00 Довольно лихо прошли узким проливом между о. Самсон и турецким берегом и пошли на юг, к острову Кос.

22.00 Вблизи острова Калолимнос наш курс проходил в миле от крошечного безымянного островка и я боялся наехать на него в темноте. Однако, мои опасения были напрасны: мы ни разу не отклонились от курса; к тому же к ночи дождь перестал, небо вызвездило и яркая луна освещала море на многие мили, так что островок был виден, как днем. Был виден даже прибой, вокруг побережья, сверкавший под луной, словно ожерелье.

24.0 Ветер здорово окреп и мы закрутили 2/3 генуи. Скорость при этом не убавилась, идем 6,5-7 узлов.

20 апреля, воскресенье

0.00-6.00 К утру миновали остров Кос и взяли курс на южную оконечность Родоса.

6.00-16.00 Весь день шли вдоль греческих островов: Ригуса, Нисирос, Кандельюс, Тилос, Халкия – один краше другого. Светит солнце, но холодно.

18.00 К вечеру дошли до Родоса. На оконечности мыса Прасониси – белый маяк. Волны разбиваются о камни мыса и там возникают белые фонтаны.

20.00-24.0 Взяли курс на Порт-Саид. Ветер точно ждал этого момента: он и без того был довольно силен, а тут вдруг усилился еще чуть не вдвое. Хорошо еще, что он попутный и несет нас по нашему курсу.

21 апреля, понедельник

0.00-3.00 Мачта и снасти вибрирует от напора ветра, словно мы скачем по камням, а не по воде. Мы закрутили «кошку» наглухо, но и без всяких парусов идем 6-7 узлов. Вой, свист и брызги, точно дождь идет. Волны огромные, с баранами. При обрушении они светятся зеленым огнем, который хорошо виден в темноте. Кильватерная струя тоже светится призрачным светом. Уснуть невозможно – все жду, не сломается ли что-нибудь. Затрудняюсь оценить силу ветра. 30 м/сек – не меньше.

3.00-6.00 К утру стало как будто стихать. По крайней мере нет больше сильных порывов.

6.00 За ночь проскакали почти 60 миль, значит, средняя скорость была около 8 узлов.

7.00-10.00 Понемногу стали раскручивать парус, дошли до ¼. Я все пытаюсь изобрести какой-нибудь способ управлять яхтой без автопилота; уж я и веревки привязывал к штурвалу, и конец за корму вытравливал – 10 минут она держит курс, потом начинает резко уваливаться, или приводиться. Попробую еще, когда ветер станет ровнее..

11.00-17.00 Волны огромные, им есть, где разогнаться, но они стали более пологие, и вести яхту легче. Да и ветер, пожалуй, как-то стабилизировался.

18.00-20.00 Погода улучшается; если так и дальше пойдет, то завтра, думаю, будет солнце. Еще немного прибавили парус.

20.00-22.00 Вода очень холодная. Градусов десять. Вероятно, поэтому и ветер холодный. Хоть и попутный, а продувает. Соорудил эдакую загородку из тента. Стало сразу уютнее.

22.00-24.00 Перемен нет. Парус решили не убавлять.

22 апреля, вторник

-

0.00-5.00 В эту ночь удалось поспать. Рева и тряски не было.

5.00-9.00 Все время понемногу увеличиваем парус. И теперь он уже полный. Ветер стихает.

9.00-12.00 Да стихает, да как быстро! Скорость падает. 6-5-4 узла. И что бы ему подуть еще сутки?

12.00-15.00 Светит солнце, небо голубое. Значительно потеплело – сейчас +17, чувствуется дыхание Африки. До цели – 118 миль, но скорость упала до 3 узлов. Ах, нет в мире совершенства! Тепло выдают только в придачу со штилем, а ветер – непременно вместе с холодом.

15.00-16.00 Ветра все меньше, а волна еще вчерашняя, яхта очень плохо управляется.

16.30 Пришлось включить мотор, а то уж совсем позор – тащимся 2 узла.

16.30-20.00 Идем на минимальных оборотах. В сумме с генуей, поставленной как бы в бейдевинд, это дает до 7,5 узлов.

21.00 Ветер совсем скис. Парус закрутили, идем под мотором 5,5 узлов.

21.00-24.00 Ночь, а тепло! Почти так же, как днем – около 16 градусов!

23 апреля, среда

5.00 Ночью шли на моторе, но к утру задул встречный SO около 6 баллов. Мгновенно поднялась волна, яхта встала. До цели – 56 миль, решили идти под парусом.

Еще и солнце не взошло, а мы уже раскрутили бедную «кошку» на 1/3. Ход – 6 узлов, но не в Порт – Санд, а в Порт Думьят.

Правда, под берегом и волна слабее – не успевает разогнаться. С берега ветер приносит тепло и новые запахи.

18.00 Весь день ходили галсами, едва приближаясь к цели. Провозились целый день, прошли около 80 миль, а к Порт-Санду подъехали всего на 30.

24.0 С трудом обогнули мыс.

24 апреля, четверг

0.00-3.00 Ветер стал стихать, и мы снова перешли на мотор.

3.00-4.00 Медленно, но неуклонно Порт-Санд приближался к нам. Левее нашего курса в море видно скопление огней – гигантские корабли стоят на рейде и ждут своей очереди, чтобы войти в канал.

4.30 Прошли вблизи огромного танкера, стоящего на якорях. Не корабль, а целый город. Рядом с ним яхта выглядит бумажным корабликом. Его борта – выше нашей мачты. Справа и слева от нас в темноте угадываются мелкие катера немислимых очертаний, эдакие шанхай с надстройками. Идут без огней. Судя по всему они тянут за собой какие-то снасти, свешивающиеся с обоих бортов на длинных штангах.

5.00 Мутный рассвет. Мы приближаемся к буям, отмечающим вход в канал. Длинный волнолом далеко вдается в море. Вдоль волнолома по направлению к Порт-Саиду движется громадный корабль. Со стороны кажется, что он стоит, а волнолом вместе с Порт-Саидом едут к нему навстречу.

6.30 Мы входим в канал. Вблизи волнолом выглядит грудой беспорядочно набросанных бетонных блоков. Навстречу нам, плотно покрывая все пространство канала, движется толпа катеров со своими снастями. Мы с трудом протискиваемся между ними, входим в Порт-Саид. Собственно «порта» никакого нет. По берегам тянутся разрушенные сооружения без признаков жизни. Слева, среди хаоса, виднеется некое подобие яхтенного причала. Несколько яхт растянулись между бочками и берегом. Скорее по наитию мы решаем зайти туда, и, как выясняется позже, не ошиблись. Это и есть «castoms»

10.00 Стоим у пирса castoms. Снаружи 40 градусов! После трех недель +10-15 градусов в это плохо верится, и я бы даже сказал, плохо переносится. Словно по волшебству мы перенеслись из холодов в жару, пройдя за несколько часов с севера на экватор.

12.00 Познакомились с соседом Томасом, яхтсменом из Швейцарии. Томас девять раз обошел вокруг света на своей десятиметровой яхте. В Порт-Саиде он уже в третий раз, пришел из Австралии, идет в Грецию. Рассказы Томаса поражают воображение: он был везде и знает все. О путешествиях по миру он говорит, как о прогулке по родному городу Берну. Проход по каналу нам нужно оформить самим – это обойдется намного дешевле. От лоцмана следует отказаться – это навязанная услуга канал прост и не требует никаких специальных знаний. Нам предстоит два простых перехода: от Порт-Саида до Исмаилии, и от Исмаилии до Суэца. Никаких гидросооружений нет и все сложности и препятствия – измышления самих лоцманов и агентов, цель которых – заставить вас платить. Слухи о самалийских пиратах сильно преувеличены. Он проходил Аденский залив 3 раза и пиратов не встречал. Конечно, подходить близко к Сомалийскому берегу не следует – уровень жизни в Сомали настолько низок, что население просто голодает и в этом смысле все поголовно являются пиратами. Точно так же не следует подходить близко к побережью Йемена – можно заходить только в Аден и Эль-Мукаллу. Затем последовал экскурс в Индийский океан, затем в Тихий.

Мы несколько часов слушали рассказ Томаса, замороженные масштабом и обстоятельствами его походов. Он не просто повествовал, а углублялся в детали – как входить в порты, где лучше покупать солянку, а где – бананы, и где какие существуют обычаи.

К сожалению, не всеми советами Томаса нам удалось воспользоваться. К агенту я пошел сам, но отвертеться от услуг «pilota» не удалось. Мне показали бумагу: на любом иностранном судне должен быть «pilot». У крошечной Швейцарии по всему миру было полным-полно представителей, готовых отстаивать интересы своих сограждан. А кто мог отстоять наши интересы – этого не знал даже Томас. Не знали и мы. Поэтому обчистили нас по полной программе: 200 долларов – за проход по каналу, 450 – два «pilota», да еще «бакшиши» неизвестно кому и за что, так что всего - около 700 долларов.

После оформления документов, агент пригласил меня на арабскую свадьбу в качестве гостя, - так что на яхту я вернулся около полуночи.

25 апреля, пятница

0.00 Еще днем, по совету Томаса, у которого на борту был приемник погоды, мы растянули яхту между бочкой и стенкой причала, и теперь я порадовался этой мере предосторожности. Ночью разыгрался сильный ветер, полетел песок, пальмы замахали ветвями.

Я плохо спал: яхта вздрагивала от порывов ветра и я несколько раз вставал проверять растяжку. П.С. жил ночной жизнью – по набережной напротив двигались люди и машины. По каналу непрерывной вереницей шли гигантские корабли, теплый ветер приносил звуки и запахи.

4.00-5.00 Только заснул, как тут завывали муллы на весь П.С. А в 6.00 явился навязанный нам «pilot» с маленькой дочкой.

6.30 Довольно трудно отчаливали – при сильном ветре и нашем мудреном реверсе это сделать непросто. К счастью, ни обо что не ударились.

6.45 Пошли по каналу, разглядывая спящий П.С. Вероятно, основная жизнь протекает здесь ночью.

7.00 Возле избушки «секьюрити оф ченел» пришлось причаливать, проделывая цирковые номера с переключением реверса. Как я понял, цель причаливания была только одна: «секьюрити» должны получить свой «бакшиш»

7.20 Идем по каналу. Канал прямой как дорога, довольно широкий. Метров 500-600 и никакой «бровки» не имеет. Он просто прорыт сквозь пустыню без всяких инженерных затей. Вероятно, так бы мог выглядеть канал на Марсе. Растительности по берегам практически никакой, лишь изредка попадаются несколько пальм и кусты возле каких-то редких строений.

Яркое солнце, голубое небо, зеленая вода, вся в белых барашках от сильного ветра, летящий мелкий песок, создающий сильную дымку и ощущение близкого горизонта. Этот черный песок быстро облепил собою все, въелся в одежду, в кожу, проник внутрь яхты.

«Pilot» даже не пытался скрывать бессмысленность своего присутствия на яхте. Он сидел, клевал носом, поэтому, когда мы после обеда предложили ему вздремнуть, он принял эту идею с восторгом. Вместе с дочкой он улегся в кают-компании и проспал полдня. Канал тянулся прямой и пустынный.

18.00 Мы поставили геную и понеслись среди песков со скоростью 8,5 узлов. В Марине Исмаилии нам места не досталось, пришлось встать на бочку метрах в ста от берега. «Pilot» ужасно надоел: проспавшись, он стал жаловаться на несносную жизнь и успокоился не раньше, чем выклянчив у Олега 50 долларов и несколько банок консервов. Уехал он очень довольный, пообещав, что следующий «pilot» явится завтра в 7 утра. Были довольны и мы, поскольку устали от него, а нам еще предстояло отмыть яхту от песка.

20.0 Смыть песок оказалось нелегко. Мы провозились до темноты и обессилев, решили лечь пораньше.

26 апреля, суббота

5.00 Ну никак я не могу привыкнуть к воплям по утрам: просыпаюсь в ужасе и лишь после соображаю: это мулла, многократно усиленный мощными репродукторами, зовет правоверных к молитве.

10.00 Хотя и не в 7, но уже в 10 появился новый «pilot». Этот хоть выглядел по приличнее: в белой рубашке и черных брюках. Привез его с берега соседний капитан – чех, путешествующий вокруг света с семьей. Какая досада, что мы не познакомились с ним вчера - он так много знал о местных правах!. Наскоро выпив с ним за дружбу по чарке красного вина, мы стартовали.

12.00 Солнце, вечно голубое небо, чистый воздух, ласковый теплый ветер! О, благодатный климат!. Сегодня ветер значительно слабее и песка нет. Начиная с П.С. наше путешествие уже не работа, а отдых.

14.00 Проходим Горькое озеро. Навстречу, по смежному фарватеру, идут корабли американского флота из Персидского залива.

16.00 Течение в канале переменное и зависит от приливов а Красном море. Сейчас оно попутное и мы мчимся со скоростью 9,5 узлов. Скоро Суэц.

17.00 Стоим в гавани дрянного яхт-клуба между двумя поплавками. Добраться до берега - проблема, поскольку у нас нет своей лодки. Мы, собственно, в Суэце могли и не останавливаться, но нам нужно было дозаправиться – как-никак, а литров 100 мы сожгли. Что-то попало в верхний шарнир закрутки и она вращалась теперь только в одну сторону. Идти дальше с неработающей закруткой мы не могли. А, кроме того, я надеялся, что здесь мы сможем доделать наше устройство для опускания грота.

18.00 Ходили в город, искали магазин яхтенного оборудования, но не нашли.

27 апреля, воскресенье

Хотя и встали рано, никак не соберемся выйти. Я провозился с маршрутом гораздо дольше, чем ожидал – в Суэцком заливе много разных препятствий, чего только нет – буровые платформы, затонувшие суда.

Приводили в порядок яхтенное хозяйство и только к вечеру собрались лезть на мачту, смотреть, что случилось с вертлюгом. Но тут вдруг задул ветер, засверкали молнии и хлынул дождь. Пришлось отложить до утра.

28 апреля, понедельник

Прошедший дождь - явление для нас вполне обычное – у местных арабов вызвал много чувств. Здесь дождей не бывает годами, увидеть дождь в Египте – почти невозможно. Маленький араб Карги, привезший нам утром солярку в канистрах, повторял: «Water from ski!» Он не знал слова «дождь». Дождь смыл остатки песка и яхта снова была чистой. Верхний шарнир закрутки оказался исправным. Туда просто каким-то образом попала веревка фала и стопорила его.

У нас была еще одна надобность: надувная лодка и устройство для опускания грота. Для этого нужно было сшить эдакий «карман», в который бы складывался грот, а стало быть, нужен парусный мастер. В поисках парусного мастера мы объехали все «sale shop» в Суэце, но тщетно. Сами shop-ы оказались сараями, набитыми всякой дрянью и скорее напоминавшие краеведческие музеи.

Все, что выбрасывалось с кораблей и яхт, попадало в эти сараи и хранилось здесь живописными кучами. Убедившись, что никакого яхтинга в Суэце нет, мы вернулись восвояси. Совсем было уже собрались отчалить, но опять отложили до утра: наш сосед, капитан Дэвид из Новой Зеландии зашел к нам в гости и мы до ночи беседовали с ним.

29 апреля, вторник.

6.00 Отчалили с рассветом. Погода великолепная, но ветра нет. Шли под мотором около 20 миль, потом появился ветер от N и мы развернули «кошку».

12.00 Идем в виду берега 6-7 узлов под полной генуей. Солнце настолько сильно припекает, что пришлось натянуть защитный тент.

16.00 Западный берег – поначалу равнинный – постепенно все гористей. Тепло, попутный ветер, яхта идет ровно и можно сказать сама по себе. Благодать, да и только.

20.00 К вечеру отмахали больше 100 миль. Любовались живописным закатом. Солнце опускается за горный массив, создавая сказочные картины. Небо и море полыхают насыщенными цветами. Над горой, в том месте, где скрылось солнце, возникает корона из лучей, и отсюда, с яхты кажется, что там не пустыня, а волшебная страна

К сожалению, закат здесь длится недолго. Краски быстро тускнеют и наступает тьма египетская, тоже в своем роде весьма красивая

21.0 Ветер усилился – мы даже геную убавили до $\frac{1}{2}$, сохраняя при этом скорость 6-7 узлов, но ощущения шторма не было: ветер теплый и очень ровный. И хотя он исправно завывал в снастях, мы так и не напугались.

30 апреля, среда

6.00 Рассвет был под стать закату. Солнце поднялось из моря и принялось окрашивать мир нежнейшими красками. Теперь берег казался грядой розовых облаков. Зеленое море, голубое небо, теплый ветер, что еще пожелать?

8.00 Ветер значительно утих, словно считал, что при свете дня завывать в снастях неприлично. Мы идем с полной генуей вдоль горного массива. Горы значительно выше вчерашних, но такие же безжизненные.

11.00 Приближаемся к Хургаде, входим в зону рифов. Здесь вообще тишина, волна с моря сюда не доходит, разбиваясь о цепи мелких островков. Зеленая гладкая поверхность моря, желтые острова, лагуны. В лагунах стоят катера, плавают дайверы – рай да и только. Наша карта обрывалась в самом начале Хургады, а единственное место, где мы могли бы причалить и которое я знал во всем городе, была маленькая марина отеля Римавера, где мне довелось побывать в прошлом году в качестве сухопутного туриста. Правда, я никогда не видел ее с моря, но надеялся узнать это место.

14.00 Очень медленно двигаемся под мотором, отыскивая проходы в рифы.

17.00 Вошли в Хургаду. Виден порт и старая часть города. С моря возвращаются катера с туристами, и по этим катерам мы угадываем дорогу.

18.00 Идем вдоль берега, но Римаверы не видать. Через час будет темно, и тогда не то, что вход в марину, а нос яхты не увидишь. Не хватало еще сесть на рифы!. В общем нужно срочно куда-то приткнуться на ночь. Тут мы увидели полудохлый катер, болтавшийся в 300 метрах от берега на якоре. Окна забиты фанерой, вид такой, будто он тут уже год живет. К нему-то мы и привязались, встав за его кормой на длинном конце.

1 мая, четверг

7.00 Ночью опять был сильный ветер, и я почти не спал – мне все мерещилось, что катер срывает с якоря, и нас несет на рифы! К утру оказалось, что катер не только дохлый, но и тонущий: приехали два араба с помпой и стали его откачивать, а мы отбыли в «маринку» Римаверы, куда и добрались вполне благополучно. Ничто не изменилось здесь с прошлого

года. Утопленный катер стоит там же, где и стоял и все в той же позе. Даже лесенка, с которой я купался, висит там, где я ее оставил. Воистину, время не властно над Египтом.

10.00 Пришел мой приятель, Фатхи, менеджер отеля Римавера. Оказывается мы что-то нарушили, придя сразу сюда. Нам нужно вернуться в порт, причем обязательно на яхте, и только после оформления формальностей мы можем идти, куда вздумается. Зачем в порту нужна яхта – осталось загадкой. Впрочем, выйти нам не пришлось – отлив, хотя и очень небольшой – перекрыл выход из марины.

Мое время закончилось, мне нужно было улетать в Москву. Пора подводить итоги. Итак, мы общими усилиями прошли большой путь и доставили яхту в Хургаду без единой царапинки, решительно ничего не сломав и не испортив. Это, конечно, хорошо, тем более, что даже абсолютно подготовленные яхты не всегда могут похвастать таким результатом. С другой стороны, мы ничего не исправили, и как я теперь понимал, не могли исправить. Любой – даже несложный – ремонт в пути требовал слишком много времени! Но самое главное: так и осталось непонятным, как управлять Валентиной в одиночку и без автопилота. Я не смог этого придумать. Правда, теперь я точно знал, как следовало бы сделать, но чтобы воплотить это на практике, нужны были материалы, инструменты и время, чтобы приспособить «Валентину» – по сути прогулочную яхту - к нуждам мореплавателя-одиночника. Собственно об этом мы и говорили все оставшееся до моего отъезда время.

До Сейшельских островов оставалось еще очень далеко – гораздо больше, чем уже пройдено. По имевшейся карте я проложил курс до Адена. Дальше следовало действовать по обстоятельствам.

Из показаний очевидцев – Томаса и Дэвида – следовало, что в Аденском заливе можно было зайти только в Аден и Эль-Мукаллу, а дальше идти на восток, в сторону Мальдивских островов, уклоняясь, по возможности, к югу. И только добравшись до экватора, можно повернуть к Сейшельским островам, на запад. Эта схема движения, хотя и выглядела графически более длинной, могла оказаться на практике самой короткой, поскольку совпадала с течениями и ветрами на май-июль.

За два часа до моего отъезда прибыл Дима, сын Олега, тот самый эпический герой, заводивший в ледяной воде стропы на утонувшую яхту. Олегу очень хотелось, чтобы мы втроем продолжали путь; хотелось этого и мне. Я обещал вернуться через несколько дней, если позволят обстоятельства, или прислать кого-то вместо себя, но не вышло ни то, ни другое. Московские дела не дали мне возможности вернуться на «Валентину», а яхтсмен, которого я нашел себе на замену, не смог дозвониться до Олега – его телефон не отвечал. Немного позже я узнал от Витольда коротко волновика-любителя, с которым Олег поддерживал радиосвязь, что яхта ушла из Хургады, вскоре после моего отъезда...