



ПОД ПАРУСАМИ
ВОКРУГ СВЕТА
НА ЯХТЕ
REVOLUTION

МИХАИЛ И ЗОЯ КОЛМОГОРОВЫ

Михаил и Зоя Колмогоровы

Под парусами вокруг света на яхте Revolution

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=28951535

ISBN 9785449015013

Аннотация

Книга описывает повседневную жизнь, полную риска, и захватывающие приключения в кругосветном плавании, совершённом авторами на парусной яхте в период с 2014 по 2017 годы. В ней вы прочтёте о далёких странах, моряцких буднях, охоте, рыбалке и якорных стоянках на экзотических островах. Путешествие не было увеселительным круизом. Иногда требовалось собрать все силы и мужество, чтобы не отчаяться, оказавшись выброшенными вместе с яхтой на необитаемый коралловый риф в тысячах миль от цивилизации.

Содержание

Посвящается светлой памяти	6
Предисловие	9
Турция	16
Турция – Греция – Италия	21
Италия – Франция	33
Франция – остров Майорка (Испания)	48
Майорка – Барселона – Майорка	55
Майорка – материковая Испания	60
Испания – Гибралтар – Канарские острова	63
Конец ознакомительного фрагмента.	64

Под парусами вокруг света на яхте Revolution

Михаил и Зоя Колмогоровы

Редактор Валентина Долганова

Редактор Андрей Михайлов

Дизайнер обложки Никита Колмогоров

Корректор Зоя Колмогорова

Фотограф Евгений Юренков

Фотограф Александр Долганов

Фотограф Вячеслав Сиренко

Фотограф Алексей Соколов

© Михаил и Зоя Колмогоровы, 2018

© Никита Колмогоров, дизайн обложки, 2018

© Евгений Юренков, фотографии, 2018

© Александр Долганов, фотографии, 2018

© Вячеслав Сиренко, фотографии, 2018

© Алексей Соколов, фотографии, 2018

ISBN 978-5-4490-1501-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Посвящается светлой памяти

– моего старого друга Георгия Эбергардта, с которым ещё в прошлой жизни мы сделали правильный выбор и вступили под сень парусов;

– моего отца Колмогорова Вадима Леонидовича, который благословил кругосветку, написание этой книги, и называл дни, проведённые со мной на яхте, самыми счастливыми днями своей жизни;

– моего любимого двоюродного брата Алексея Сташкова, разделявшего трудности и радости этого похода на разных этапах и трагически погибшего в Индийском океане.

Если вдруг покажется пыльною и плоской,
Злой и надоевшей вся земля,
Вспомни, что за дальней синею полоской
Ветер треплет старые марселя.

У крыльца, у лавочки мир пустой и маленький,
У крыльца, у лавочки – куры да трава.
А взойди на палубу, поднимись до салинга —
И увидишь дальние острова.

В. Крапивин





 г. Финике, Турция — начало путешествия

Предисловие

Написать книгу я посчитал своим долгом. Когда я готовился к кругосветному плаванию, проживая в России, и свободно владея только русским языком, главной проблемой было найти русскоязычное описание маршрутов, лоций, конструктивных особенностей яхт и их двигателей, анализ погодных катаклизмов и способов выживания в них. Мне потребовалось несколько месяцев провести в Интернете, чтобы проложить безопасный кругосветный маршрут. В Европе и Америке за год выходят десятки книг и статей, посвящённых кругосветным плаваниям и жизни на яхтах, а в России книги, напечатанные за сто лет, можно по пальцам пересчитать. Голод информационный! Сейчас лёд тронулся. Издательство «Моя Планета» выпустило 15 превосходных переводных книг, спасибо. Но мир меняется очень быстро, информация стареет, цены растут, и люди, отправляющиеся в плавание, хотят всё знать о визах, ценах на стоянки в маринах, на топливо и питьевую воду, о возможностях ремонта яхты в дальних странах и лечения экипажа от экзотических болезней.

Всё началось в июле 1955 года, когда мои родители, пожившись, совершили пеше-водный поход по Северному Уралу. В Красновишерске они закончили сплав на лодках и сели на колёсный пароход «Башреспублика», чтобы с комфортом

дойти до города Пермь. В каюте этого парохода, по семейному преданию, я и был запроектирован, чтобы родиться 16 апреля 1956 года. Самое интересное в этой правдивой истории то, что раньше, в тридцатые годы, этим кораблём командовал мой дед. Как мне в детстве нравились его татуировки: якоря, русалки и штурвалы!

Уже нет с нами родителей, которые называли наши совместные походы на яхте самыми счастливыми днями своей жизни. Книги Джошуа Слокама, Тура Хейердала, Фритьофа Нансена и других героев из их библиотеки сотворили из нас путешественников. Низкий поклон отцу с мамой и светлая им память.

Все в детстве мечтают о путешествиях, и мы с четырьмя друзьями в пятом классе замыслили побег из дома в неизведанные края, но тайник с продуктами кто-то разграбил, и побег был отложен до лучших времён. Позднее мечта о кругосветном путешествии, ещё за железным занавесом, воплотилась в прохождение озера Байкал с севера на юг на самодельных парусных надувных катамаранах. Это было в 1989 году, и кто бы мог подумать, что в 1993 году в кооперативе «Спрей» в Екатеринбурге мы закажем строительство своей яхты. Через год у нас появилась своя 30-футовая крейсерская яхта проекта «Рикошет-901». Три года яхта простояла в сарае, и только в 1997 году мы загрузили её в кузов КАМАЗа и перевезли из «порта пяти морей» Екатеринбурга в город-курорт Сочи. Там, при спуске на воду, Зоя раз-

била о передний релинг бутылку шампанского и нарекла яхту «Екатерина» в честь недавно переименованного нашего города. В Сочи мы выдержали только один год. Во-первых, за зиму с яхты украли всё ценное, вплоть до нержавеющей ложек и вилок. Во-вторых, нам разрешалось ходить только между мысом Видный в Адлере и пансионатом «Электроника» (всего 20 миль), и не удаляться от берега более трёх миль. Утром в 09 часов мы звонили пограничникам и спрашивали разрешение на выход, а в 19 часов обязаны были вернуться в порт. Один раз опоздали на 20 минут и были наказаны запретом выхода на следующий день. Это не соответствовало моим понятиям о свободе, и было решено уходить в Турцию.

За год стоянки в субтропическом сочинском климате штатный яхтенный компас, сделанный на военном уральском заводе ПЯ №40, зарос изнутри водорослями. Это гегемоны, избалованные перестройкой, выпили спирт и залили вместо него в компас воду. У пограничников за две бутылки водки мы выменяли старый шлюпочный компас с ночной подсветкой свечами и четыре швартовых каната. В книжном магазине купили контурную карту, а на оптовом рынке – ящик подозрительной тушёнки. В последний день перед выходом нам привезли контрабандный приёмник GPS Magellan. На всякий случай у нас ещё был ручной туристический компас. Добрые люди посоветовали: «Идите на юг до Турции, а там вдоль берега на запад, как увидите скоп-

ление судов на якорях, сворачивайте налево, там Босфор. Пройдёте Босфор, ищите у берега по правому борту скопление мачт, там марина». И вот в июле 1998 года яхта «Екатерина» пришла в Стамбул, где мы, наконец, смогли купить морские карты и отправились дальше в тёплые края на берега Средиземного моря, навстречу новым приключениям. Свобода! Мечта начинала воплощаться по-настоящему.

14 лет мы с родными и друзьями по несколько месяцев в году путешествовали по Средиземному и Эгейскому морям. Набирались опыта и набивали шишек. Мечта зрела, как вино в бутылке, и вот пробку выбило, и крышу снесло окончательно.

В 2012 году я поменял 30-футовую яхту на 44-футовую круизную яхту, Bavaria 44—3. Это очень крепко скроенный круизёр, имеющий три отдельные двухместные каюты и два галюна с душем. Оба паруса, и передний (генуя), и задний (грот), на закрутках, что значительно упрощает работу с парусами и позволяет управляться с ними в одиночку. Яхта снабжена надёжным дизельным двигателем Volvo Penta D2—55, мощностью 55 лошадиных сил. Я дополнительно оснастил яхту солнечными батареями, ветровым электрогенератором, тремя независимыми навигационными системами, двумя спасательными буями, дополнительными ёмкостями для топлива и другими, полезными в длительном автономном плавании, мелочами. Но главное, она стала большая, а, как известно, скорость яхты пропорциональна её дли-

не. На большой яхте кругосветка проходится быстрее и комфортнее. И вот, в 2014 году мы стартовали.

Моя любимая жена, мой никогда не укачиваемый Ботцман, всегда поддерживала меня, участвовала во всех авантюрах, как декабристка пошла со мной в кругосветное плавание, вела свой дневник путешествия, который послужил материалом для написания этой книги в дополнение к судовому журналу, который я вёл каждый день. Спасибо ей за это подвижничество.

Идея кругосветного плавания состояла в прохождении маршрута наиболее безопасным путём, вдоль экватора с востока на запад с попутными пассатами в Атлантическом и Тихом океанах, а в Индийском океане с попутным северо-восточным муссоном. Наша яхта – типичный круизёр, не приспособленный к хождению против сильных ветров. Мы старались их избегать, но нам всё равно досталось.

Кроме того, мы были поставлены в довольно жёсткие временные рамки из-за ежегодно повторяющихся сезонов ураганов в северном и южном полушариях. Так, Атлантику и Карибское море надо пересекать с декабря по март. Тихий океан южнее экватора – с марта по август. Пройти из Тихого в Индийский океан через Торресов пролив нужно не позднее начала октября. Индийский океан от Таиланда до Красного моря надо начинать проходить в январе, чтобы не столкнуться в мае с сильными встречными ветрами в Красном море.

Плавание этим маршрутом предполагало прохождение

Панамского и Суэцкого каналов, что удорожает плавание примерно на 4000 долларов.

После Канарских островов поднять яхту на берег для ремонта можно в Панаме (марина Шелтер Бей), на Таити (марина Таина), в Австралии, если есть виза, в Малайзии на острове Лангкави (марина Ребак) и в Таиланде, в нескольких маринах на острове Пхукет. Дальше до самого Средиземного моря отремонтировать яхту придётся своими силами или страховать в солидной страховой компании. Кругосветная страховка в год стоит более 10 процентов от стоимости яхты и требует технического осмотра дипломированным сюрвейером. Кроме того, в страховку не входят области океана, где распространено пиратство.

За два года и девять месяцев яхта прошла более 50000 километров (27000 морских миль). Если не учитывать стоянки, яхта находилась в пути пятнадцать месяцев чистого времени. Мы посетили 27 стран. В плавании поучаствовали на разных этапах 36 человек. За путешествие было поймано более двухсот рыб разных видов и огромное количество моллюсков, которыми питался экипаж, поэтому обошлись всего 17 банками тушёнки. Была найдена одна раковина с жемчужиной внутри.

Кругосветное путешествие – это маленькая жизнь. А жизнь трагична. Но каждый прожитый миг сегодня и сейчас в гармонии с собой – это счастье. Любите друг друга и мечтайте. И если оставаться верным мечте, она обязатель-

но сбудется.

Турция

Финике – Мармарис

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Юренков Евгений – матрос

Долганов Александр – матрос

Чернышев Валентин – матрос



Слева направо: Александр, Евгений, Валентин, Зоя и я

26.07.2014. Свершилось! В субботу 26 июля 2014 го-

да, в канун Дня Военно-Морского Флота, парусная яхта «REVOLUTION» покинула ставший уже родным причал в турецком городе Финике. Основной экипаж, я и моя драгоценная супруга, проследует по Средиземному морю до пролива Гибралтар и далее по Атлантическому океану до Канарских островов. Там яхта останется на полтора месяца в марине, пока экипаж будет оформлять европейские мультивизы на родине.

Расстояние от Финике до Канар, с учетом заходов в интересные порты Европы, порядка 4000 морских миль, или около 7500 километров, как от Владивостока до Урала. По пути на яхте будут меняться экипажи из друзей и родственников, скучать не придётся. На острове Майорка погостим у дочки с зятем и повидаемся с внуками. А пока мы неспешно продвигаемся в сторону турецкого города Мармарис с ночёвками в любимых бухтах, с подводной охотой, купанием и вечерними посиделками под звёздным небом.

27.07.2014. Утром зашли в старый порт городка Каш в надежде заправить баллоны для акваланга сжатым воздухом. Не тут-то было, никто не подписался. Вот и первая проблема. Мы, конечно, где-нибудь заправимся, но Каш – дайверский центр, и заправить баллон десятиминутное дело, а они даже цену не называют, нет и всё. Неужели отпугивает жёлтый цвет российских баллонов? Баллоны позднее, не без труда, удалось заправить в Мармарисе, хотя на них стояли свежие клейма недавней опрессовки.

28.07.2014. Спозаранку матросы порвали у яхты спрейхуд, брызгозащитный козырёк по-нашему, когда пытались его опустить, не расстегнув кнопки с боков. Ветра нет, старая зыбь, Женя, наш Главный Инженер, «поплыл» (лёгкая фаза морской болезни), я усадил его за штурвал, а экипаж с парусными иглами – за починку козырька. Не торопясь, под двигателем, дошли до Олу-Дениз, залива, где в песок пляжа откладывают яйца морские черепахи. Бросили якорь, как потом выяснилось, в кучу обломков скальной породы, где он и зацепился намертво. Пообедав и накупавшись, завели машину и стали сниматься с якоря. Матрос на якорной лебёдке и капитан за штурвалом ошиблись. Первый не отпустил кнопку лебёдки, а второй не затормозил, и болты и ролики якорного клюза (направляющая, по которой скользит якорная цепь) разлетелись и попадали в воду, сама направляющая тоже загнулась в дугу. Надеюсь починить систему в Мармарисе. Переночевали на якорю в бухте красивейшего залива Фетхие близ городка Гёчек.



Акуля бухта на острове Кекова

29.07.2014. Шли острым бейдевиндом (курс против ветра) сначала правого галса (когда ветер дует в правый борт), а затем левого (когда ветер дует в левый борт). Прошли 40 миль и после обеда запарковались в Нетсель марине города Мармарис. Стоимость стоянки нашей 44-футовой лодки – 75 евро в сутки с учётом электричества и воды. В Мармарисе хорошие яхтенные магазины и условия для ремонта, но мы попали в какой-то праздник, два дня никто не работает. А тут ещё одна неприятность, вывалился транец почти новой надувной лодочки (она же тузик, она же динги) фирмы Plastimo, Китай рулит, клеём забыли намазать при сборке на фабрике.

Мармарис, Нетсель марина. Стоимость стоянки 75 € в сутки, включая электричество и воду. В Мармарисе хорошие яхтенные магазины и условия для ремонта.

30.07.2014. Возили на тележке за собой демонтированный загнутый якорный клюз и всем показывали. И свершилось чудо, недалеко от марины, в конторе под вывеской «Яхт-сервис» нашёлся дядя по имени Синан, нарисовал эскизы, забрал детали и сказал, что утром в 10 часов придёт утверждать цену. А мы пока клеили грелку тузика, в смысле транец надувной лодки и укрепляли его нержавеющей болтами.

31.07.2014. В 10 часов ровно так пришёл Синан, взял авансом 100 евро и сказал, что в 15 часов приедет за мной, и мы поедem в мастерскую принимать работу. Пока трудолюбивые турки работали, команда развлекалась в аквапарке и чуть не опоздала к приходу Синана. Я поехал с ним в мастерскую и принял работу. Клюз был выправлен на небольшом гидравлическом прессе, ролики выточены из фторопласта на токарном станочке, к клюзу аргоном приварено усиление из нержавеющей стали и всё это чудо собрано в одно целое при моём непосредственном участии. Меня и конструкцию Синан доставил к яхте и получил окончательный расчёт. Слава Турции!

Турция – Греция – Италия

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Сташков Алексей – матрос

01.08.2014. Матросы улетели, их заменил мой двоюродный брат Алексей. Втроём мы пересечём Эгейское море с востока на запад, останавливаясь на ночь в бухтах живописных островов, и дойдём до города Мессина на острове Сицилия, где к нам присоединится группа друзей. Для оформления выхода из турецких вод сейчас приходится нанимать агента за 100 евро.

Турция. Услуги агента для оформления выхода из турецких вод стоят 100 €

Служба агентов находится слева от офиса марины. На выходе из марины заправились топливом под завязку и перешли на таможенный понтон, совершенно бесполезное мероприятие, так как к яхте никто даже не подошёл. Единственный плюс, можно посетить магазин дьюти-фри. Зато отчаливая, при навальном ветре в 20 узлов, мы были прижаты к какому-то ржавому огромному катамарану, поцарапали правый борт и оборвали кранец, о чём спохватились толь-

ко в Мессине. В Эгейском море летом 80 процентов времени дует северный ветер Мелтеми, и эти дни не были исключением. Под парусами махом долетели до якорной стоянки на острове Родос, вблизи старой крепости. Грунт там хороший, и якоря держат мёртво. Вечером съездили на тузике на прогулку по старому городу, на обратном пути заглох безотказный японский моторчик Mercury. Так и не смогли завести, а виной всему оказалась вода в топливе. Надо обязательно закрывать клапан на крышке бензобака, иначе конденсат сделает топливо негодным. Матросы катались, не закрыли, капитан прошляпил, не проверил. Всё надо проверять самому, русскому матросу нельзя доверять. Сейчас моторчик снова работает, как швейцарские часы.

02.08.2014. Утром вышли на остров Сими для посещения действующего монастыря Святого Михаила Архангела Панормитиса. 4 часа под мотором против ветра в 20 узлов, и мы в обители. После обеда вступили под паруса, как говаривал капитан Отто Коцебу, и понеслись курсом бейдевинд на остров Тилос. В юго-восточной бухте хорошая якорная стоянка и хорошая же подводная охота.

Греция, остров Тилос. В юго-восточной бухте острова хорошая якорная стоянка и прекрасная подводная охота.

03.08.2014. Как и обещал погодный сайт ZyGrib, в 07 утра задуло. Да так, что пришлось сбросить кормовую верёвку, а то могло навалить на камни. ZyGrib – программа прогно-

зирования погоды в любой точке мира на 8 дней. Загрузка и визуализация данных прогноза погоды позволяет наблюдать за изменением направления и силы ветра, температуры, дождей, высоты волн и т. д. с периодичностью 3 часа.

Позавтракали, оправились и пошли. Ветер в среднем 25 узлов, в порывах до 30. Выпустили полгенуи и полгрота и понесли 8 узлов. Ветер северо-западный, с трудом удаётся идти на запад на зарифленных парусах. Когда вода стала заливать подветренный борт, ещё скрутили паруса. Сразу мягче пошли, с меньшим креном, но и скорость упала до 5 узлов. Так и шли 30 миль до острова Сирна. На подходах к острову перед закатом стали налетать порывы ветра скоростью до 40 узлов, и тут третий сверху шов на гроте лопнул на 2 метра до самой мачты. Парус скрутили. Хорошо, что в заднюю шкаторину грота заделана крепкая верёвочка, булинь, с её помощью в бухте удалось раскрутить парус и снять для починки. Остров совершенно необитаем, связи нет, воистину зачарованный остров. В южной бухте хорошая якорная стоянка, даже болтается старый муринг (буй, привязанный к стационарному якорю на дне), но мы не рискнули на него становиться, швартовая верёвка по виду гнилая. Уселись за шитьё паруса в 18 часов и закончили в 01:30. Где тот Гомер, который воспел бы новых героев Эллады, починивших парус кривыми иголками и вощёной нитью. Осталась последняя иголка. Внести в список покупок. Всем спать!



«Мы научились штопать паруса...»

04.08.2014. Утром заправили парус в мачту, всё получилось славно. Отвязывая кормовую чалку, наткнулись под водой на кучу артиллерийских гильз и снарядов со времён

прошедшей войны. Абсолютно необитаемый и малопосещаемый островок.

Ветер опять в среднем 25 узлов, норд-вест, острый бейдевинд, волна противно бьёт по днищу. Подтекают уплотнения в задраенных иллюминаторах. В 11 часов сорвалась большая рыба. В 11:53 услышали по 16 каналу испуганный женский голос: «Mayday, mayday!» (сигнал бедствия при угрозе для жизни экипажа). Какие-то девушки на яхте «Nivita» терпят бедствие, координаты не расслышали. Береговая станция координаты расслышала, у них, наверное, запись подключена, и стала повторять их в эфир. Мы сгоряча вроде бросились на помощь, хоть это и в обратную сторону 25 миль, потом поняли, что 4 часа будем идти. Да и спасатели сообщили, что вылетает вертолёт, и сухогруз в 3 милях. На треке записан этот наш манёвр. Маневрировали под двигателем, скрутив паруса.

В кают-компании появился какой-то неприятный запах, то ли выхлопа, то ли газа, то ли какой-то кислоты. Стал всё проверять по порядку и, когда открыл аккумуляторный отсек, увидел тонкую струю пара, бьющую из стартового аккумулятора. Аккумулятор самозабвенно кипел. Вольтметр зашкаливал, зарядное напряжение было 19 вольт. При этом заряд не шёл на рабочую группу аккумуляторов, питающих компьютеры, автопилот, холодильник и освещение. Заглушили дизель, напряжение на аккумуляторе 13 вольт. Надеюсь, он пока цел, не очень много выкипело. Как показали

дальнейшие события, генератор дизеля не виноват, хотя инженеры на берегу настаивали на его неисправности и даже прислали мне новый. Сгорел блок, который осуществляет снижение и раздачу напряжения на разные аккумуляторные группы, Multi Battery Isolator, диод идиот. А до Мессины ещё 450 миль. Теперь мы не сможем подзарядить аккумуляторы от двигателя, вся надежда на солнечные батареи и ветрогенератор.

Ночевали на якорной стоянке острова Анафи. Настрелял мелочи на жарёху. Якорная стоянка просто прелесть, дно – песок, глубина 4—6 метров.

05.08.2014. Снялись с якоря в 07 часов, позавтракали пока шли под прикрытием острова. Когда двигатель заведён, я скидываю отрицательную клемму со стартового аккумулятора, чтоб не кипел. Задрали паруса, как говаривал мой друг, великий альпинист Борька Седусов. Опять 25, бейдевинд, правый галс, зарифленные паруса.

Два раза мощно клевали какие-то монстры, чуть удилище из рук не вырвали, а ведь под парусом скорость сразу не сбросишь. Днём подошли к острову Тира, затопленный огромный вулкан Санторини. Прошли с юга на север внутри кратера, отвесные стены которого поднимаются вверх на 500 метров и уходят вниз на такую же глубину. На закате, как и положено, в 19:30 клюнуло, красиво подтащили, Лёша красиво зацепил багром, и вот он на палубе – красивый 8-килограммовый тунец. Карпаччо!!! Нарезал тартар на ужин

и пожарил двухминутку в панировочных сухарях. Сегодня ночью останавливаться уже негде, острова кончились, идём на южную часть полуострова Пелопоннес. Пока курс бейдевинд, ветрогенератор уверенно справляется с зарядкой батарей. Днём вообще нет проблем, солнечные батареи с лихвой покрывают все затраты, а вот когда стихает ветер ночью, приходится экономить, выключать компьютер и автопилот, идти по компасу и рулить руками.

06.08.2014. Всю ночь и весь день пробивались под двигателем против западного ветра в 30 узлов к южной оконечности Пелопоннеса. На закате дошли и заякорились к востоку от мыса. Грунт надёжный, но даже если сорвёт, не страшно, будем потихоньку дрейфовать обратно в Эгейское море. Отсюда до Мессины 320 миль открытого Ионического моря.

07.08.2014. До 10:45 переждали встречный ветер. Аккумуляторы за ночь не сели, значит ещё живые. Якорь подняли без проблем на одних тяговых аккумуляторах, без помощи генератора. Пока идём на северо-запад вдоль греческого побережья. Для обеда увалились на 10 градусов к югу, а то уха из плосшек выплёскивается. А на обед блины с тартаром из тунца, объедение. Боцман запретила рыбачить, холодильник рыбой забит, но мы потихоньку лесочку стравили, и ещё одного тунца на 5 килограммов словили. Филе засолили, завтра на солнышке развешу по леерам, будет балычок.

В 21 час встали на генеральный курс 285 градусов, удары волн по корпусу участились. Ночью пересекающимся кур-

сом прошёл корабль «Алексей Косыгин», как доказательство, что славные дела не забываются. Начинаю потихоньку переливать соляру из канистр в бак. На перелив каждой канистры через шланг уходит 15 минут, на это время снижаю скорость до 3 узлов, чтоб не расплёскивать драгоценное топливо.



Брат Алексей с первым тунцом-альбакором

08.08.2014. Прошли за сутки 117 миль, против ветра 20 узлов и противной, короткой, бьющей по днищу волны. На обед приготовили ризотто с тунцом, ну очень вкусно. Пе-

релил в бак 4 канистры с правого борта, ещё 5 крепко привязаны на левом борту. Жду захода ветра к северу. В 16 часов задрали паруса, пришлось увалиться ещё на 10 градусов южнее, ветер зайдёт к северу только к ночи, какая досада. В 17 часов привёлся на генеральный курс, скорость 7 узлов. Ветер гладит море, и оно покрывается барашками, как мурашками. На море штиль – оно спит. Иногда оно сердится, и тогда его штормит, как тошнит.

09.08.2014. Встречный ветер 10 узлов, идём под двигателем. В целях экономии электроэнергии перешли на двухтарифный счётчик, шутка. Просто выключили всё, кроме ходовых огней и подсветки компасов, рулим вручную, так удаётся с помощью ветрогенератора держать заряд в батареях на уровне 11.5 вольт, чтоб не срабатывал аларм, а то спать не даёт подвахтенным своим писком.

Луна полная, заходит в 05:17, солнце встаёт в 07. Показались контуры итальянского «сапога», пора менять гостевой флаг на правой ванте с греческого на итальянский. Подошли на ночь к «сапогу» в районе «передней подмётки» в 17 часов. На обед тунец, тунец и ещё раз тунец. Поплыли вплавь на берег. Стоим в устье какой-то речки без названия. На берегу вдоль реки растут разные растения. Рядом с каждым воткнута проволока, на которой прикреплены ламинированные таблички с названиями. Увидев наш интерес к этакому музею под открытым небом, подбежал какой-то городской сумасшедший и начал что-то лопотать по-

итальянски. Поняв по нашим недоумённым лицам, что мы не понимаем, перебрал несколько языков, потом знакомый вопрос: «From?» (откуда) – «Россия» – ответили мы. Он конфузливо произнёс: «I am teacher» (Я учитель) и побрёл к своей машине. Захотелось подбодрить его, крикнуть: «Молодец! Учишь детей на живой флоре родного края». А у нас говорят, что западное образование формальность. Всё зависит от конкретного человека.

10.08.2014. Проснулся ночью, посмотрел на вольтметр в панели приборов и расстроился – 10 вольт. Вырубил стояночный огонь и пошёл спать с уверенностью, что утром придётся выбирать якорь вручную, с помощью верёвок и шкотовых лебёдок, но напрасно расстраивался. К 10 часам солнечные панели набили аккумуляторы до 12.5 вольт. В 10 часов вышли в Мессинский пролив, называвшийся в древности Сцилла и Харибда, из-за северного течения скоростью до 5 узлов. При этом на поверхности моря возникают водовороты, сулои, которые сбивают с курса авторулевой. Да и ветер здесь дует нешуточный, летом почти всегда с севера. Так что приходится красться вдоль берега, где течение замедляется, а то против ветра и течения можно вообще с места не сдвинуться.

В центре города Мессина на входе в порт есть не обозначенная в пайлоте марина Nettuno. Связались на 16 канале, служитель показал место и даже сделал вид, что помогает зачалиться. Стоянка стоит 110 евро в сутки, включая воду

и электричество, поэтому сразу начинаем готовить на мощной электроплитке, чтоб газ сэкономить.



Маленькая меч-рыба

Италия, Мессина, марина Nettuno. Стоянка для 44-футовой яхты стоит 110 € в сутки, включая воду и электричество.

Морская полиция – Policia mare находится в километре на юг по набережной, в длинном сером доме контор.

Яхтенный магазин находится примерно в километре на север по берегу. В полутора милях севернее находится круглосуточная автомобильная заправочная станция с пристроенным небольшим бетонным пирсом для яхт и катеров.

Италия – Франция

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Сташков Алексей – матрос

Кожевников Вадим – матрос

Кожевникова Вера – матрос

Подкопалов Илья – матрос

Кожевникова Ольга – матрос

11.08.2014. В 07 утра приехали друзья Кожевниковы Вера с Вадимом, привезли новый генератор, его-то мы и начали устанавливать после завтрака. У Кожевниковых на вокзале в Риме украли рюкзачок с деньгами и документами, поэтому настроение у них упадническое. Заменяли генератор, завели мотор, заряда на рабочую группу аккумуляторов нет, на стартовом – перезаряд 19 вольт. Значит, дело в диодном преобразователе, как я и думал. Умные-то ориентируются на генераторы легковых машин, где преобразователи встроенные, и поэтому на выходе напряжение не выше 14 вольт, а морские Volvo Penta выдают до 19 вольт, а преобразователь стоит отдельно. Пошёл искать яхтенный магазин, по берегу на север примерно километр. Купил за 155 евро единственный преобразователь, который был,

более мощный и на 3 группы аккумуляторов. Выдаёт при зарядке 14 вольт, старый выдавал 13.5. Не знаю, хорошо это или плохо, но аккумуляторы до сих пор живы. Пока мы ремонтировались, женщины искали морскую полицию Policia mare, чтобы оформить заход в шенгенскую зону. Потратив несколько часов, они с трудом напали на след этого секретного учреждения. А всего-то надо пройти километр по набережной на юг, там серый длинный дом с какими-то конторами. Дверь закрыта, надо позвонить, дверь открывается, надо подняться по тёмной лестнице на второй этаж к следующей закрытой двери, опять позвонить, опять дверь открывается, какие-то тёмные коридоры, как в фильме «Свой среди чужих...». В дальней комнате сидят несколько полицаев и пьют кофе. Все формальности заняли 20 минут, всё, мы в Европе. Если подняться от яхтенного магазина вверх до улицы Гарибальди, выйдешь к супермаркету. Сицилийские вина средненькие, но добротные, стоимостью от 1 до 3 евро за бутылёк.

Вечером после ресторана с довольно средней кухней я поскользнулся, прыгая на яхту, и утопил айфон с комплектом электронных карт iSailor и Navionics. Это что же за напасти-то такие!

Вечером приехала дочка Кожевниковых Ольга с мужем Ильёй. Теперь нас полный комплект, завтра в путь. В Мессине есть площадь Русских Моряков. Когда в 1908 здесь случилось разрушительное землетрясение, первыми, кто при-

шёл на помощь жителям, были моряки со стоявшего на рейде российского крейсера. Благодарные горожане создали целый мемориал памяти.

12.08.2014. Затарившись провизией, в 10 часов вышли в море. Заправочная станция в полутора милях севернее, нам по пути. Заправка круглосуточная автомобильная, просто к ней пристроен небольшой бетонный пирс, с моря незаметный. Наш путь пролегает мимо действующего вулкана Стромболи, входящего в группу Липарских островов. На закате дня отдали якорь напротив деревеньки, промышляющей окупиванием доверчивых туристов. Ночь на якоре прошла спокойно.



На вулкан не пускают без гидов. При высоте вулкана более 900 метров туристы поднимаются только до 300 метров. Записываться на экскурсию нужно в 09 утра, а после 18 ча-

сов тебя ведут, чтоб сфотографировать красную лаву в сумерках. А туристам и невдомёк, что с северной стороны раскалённая лава стекает прямо в море, а зарево над жерлом можно снять ночью прямо с яхты.

13.08.2014. Утром покупались в супе из медуз, тянет этих тварей всё-таки к преисподней. Вышли в 07 и по ходу увидели, что с северной стороны дым идёт до самого моря. Подошли поближе и наблюдали поток лавы, медленно ползущий вниз. На электронных картах обозначена запретная зона, действительно может скатиться большой кусок магмы и долететь до лодки.

Два года назад, когда я перегонял яхту из Голландии в Турцию, здесь мне попалась на троллинг маленькая рыба-меч.

Встали на курс 333 градуса, на остров Капри, прибежище всех людоедов, начиная с римских императоров, кончая пролетарскими писателями. Островок действительно очень живописный. Ночью, в 01:30 встали в южной бухте на чейто муринг.

14.08.2014. Утром матросы прогулялись по острову, я забрал их с другой стороны, в северной бухте. А в это время в узкий пролив между островами Сардинией и Корсикой прорвался западный шторм. Пришли большие обрушивающиеся волны ещё без ветра. Все суда покинули северную бухту и устремились в южную, где их скопилось, как сельдей в бочке. Тут и ветер подоспел, злобных 30 узлов. Болтаться

на якоре в таких условиях удовольствия мало. В 17 часов пошли на Неаполь, под генуей со скоростью до 8.5 узлов.

В 20 часов на закате зачалились в новой марине Di Stabio на 900 посадочных мест. Помогают при парковке, правда, бестолково, избаловали нас турецкие парковщики. Душ и туалет приличные, прачечная самообслуживания. Заправка топливом на входе. Стоимость опять кусачая, 110 евро в сутки, вода и электричество включены. 3 километра до станции электропоезда Castellomare di Stabio. До Неаполя каждые 30 минут ходят поезда, стоимость проезда 3 евро, ехать 40 минут. Зато развалины Помпеи в четырёх километрах. За 30 евро водитель микроавтобуса довёз нас до Помпеи, ждал 3 часа, отвёз назад с заездом в супермаркет Ашан, где ждал ещё 1.5 часа.

Простояли в этой марине двое суток, потратив один день на разграбление Неаполя и один день на развалины Помпеи. На сваях марины я нарвал мидий и сварил из них на завтрак томатный суп, очень нежные и вкусные, а главное свежие.

15.08.2014. Целый день просто гуляли по Неаполю, по старому городу, грязненько, но красивенько. Ближе к вечеру завернули в пивную Гамбринус, где любил посидеть старина Хемингуэй. Выпили местного разливного, соответствует. Поезда в марину ходят с площади Гарибальди до 23 часов.

16.08.2014. Помпеи оказался очень большим городом. За три часа мы не обошли и половины. Уникальность заклю-

чается в том, что город был засыпан 9-метровым слоем пепла и не подвергся разграблению последующими поколениями людей. Откапывают его всего второе столетие, и раскопки ещё не окончены.

На заднем плане виден тот самый Везувий. При извержении было выброшено из преисподней столько пепла, что море отодвинулось на 1.5 километра. В городе сохранились каменные мостовые, переходы через которые были сделаны из огромных обработанных блоков, лежащих в полуметре друг от друга, чтобы прохожий не замочил ног, переходя улицу, а телеги и колесницы пропускали эти блоки между колёсами. В городе сохранились: два театра, арена гладиаторских боёв, казармы гладиаторов, огромные общественные бани, библиотека, пять храмов и огромное количество каменных домов знатных граждан.

Попрощались с Алексеем, у него закончился отпуск. Отварились в Ашане, у которого договор с Мариной на дополнительные скидки яхтсменам и бесплатную доставку. Ветер стихнет только к полуночи, а посему, постирав бельишко, вздремнули, как разведчики. В 23 стихло. Не торопясь собрались, завели двигатель, включили приборы и отдали швартовы.

Италия, Неаполь, марина Di Stabio. Стоянка 110 € в сутки, включая воду и электричество, есть душ, туалет, прачечная самообслуживания. Заправка топливом на входе в марину. В помпейском

«Ашане» договор с Мариной на дополнительные скидки яхтсменам и бесплатную доставку товаров.

17.08.2014. Выходим из Марины в полночь. Какие-то уроды перегородили выход сетью, которую мы, естественно, не видим, слышим только чьи-то крики, и ход как-то замедлился. В тусклом свете ходового огня видна волочащаяся за кормой сеть. В кокпите всегда висит в ножнах острый охотничий нож. Полоснул по плавающей верёвке сети, не до церемоний, хорошо на винт не намотали, зацепились пером руля. Идём в марину Porto Turistico di Roma, ближайшую к Вечному городу. Ветра нет, и приходится моторить почти сутки. Подошли к марине в 21 час, связались по рации с дежурными, они объяснили, куда подойти, встретили и помогли с парковкой.



Матрос Кожевников с капитаном

18.08.2014. В 09 утра оформились на двое суток по 70 евро. В офисе нас снабдили планами, картами местности, инструкциями и дали новый яхтенный пайлот на 2014—2015 годы. От марины ходит автобус номер 01 до станции метро Lido, там покупаешь билет на метробус за 2.5 евро, т.е. это билеты и на метро и на автобус, действительные после компостирования в течение 3 часов, и едешь 20 минут с одной пересадкой до железнодорожного вокзала, он же центр Рима. Здесь конечная остановка всех экскурсионных автобусных маршрутов, в них есть магнитофонное сопровождение на русском языке. Можно выйти возле любой достопримечательности, ознакомиться поближе и снова сесть уже

в другой автобус. Целесообразно брать двухдневную экскурсию, на неё существенная скидка. Автобус делает полный круг за 1.5—2 часа.

Вера получила справку в российском консульстве взамен потерянным документам, теперь она может улететь домой, процедура оказалась не очень сложной, но для подтверждения, что ты это ты, нужны два свидетеля. У Веры это были дочь и зять, все по-честному, а другие горемыки просили быть свидетелем любого посетителя, имеющего паспорт.

Рим – очень серьёзный город, улыбка тут неуместна, и даже кружка холодного пива не способна разгладить глубокие морщины на челе. Потребуется минимум две, а отдельным индивидуумам аж цельных три кружки. Лучше, если это будут литровые немецкие маасы.

Рим из автобуса не впечатлил, вечером просто гуляли, получилось интереснее. Обедали в простом приятном трактире в стороне от людской суеты. Кьянти было просто великолепным, у нас такого не сыщешь ни за какие деньги. Плотное, сбалансированное, я бы даже не побоялся употребить слово мощное. А еда – различные виды макарон по-флотски, паста по-местному, а я их люблю.

Попрощались с Олей и Ильёй, они дальше поедут на машине, а Веру нам надо доставить в Марсель к самолёту 22 августа. Задача сложная, но выполнимая, хотя ожидается яхтенный шторм с запада с ветром до 30 узлов. Если идти на Лазурный берег, то нам в бочину будет, махом долетим.

К поломкам на корабле добавился подсос воздуха в водопроводную сеть, насосик перестал выключаться, и сгорел прикуриватель, через который заряжаются многие девайсы. На Майорке у детей будем всё ремонтировать. А пока нас ждёт ещё один незабываемый день в Риме, и это, конечно, Ватикан.

19.08.2014. Утром по проторенной лыжне катим на римский вокзал Термини, доезжаем на экскурсионном автобусе до Собора Святого Петра и встаём в кажущуюся бесконечной очередь на вход. На входе досмотр по полной программе, фейсконтроль и контроль за твоим прикидом. Если вызывающе одет или слишком оголён, могут не пустить.

По пути нас ловят всякие экскурсоводы, но мы непреклонно проходим мимо и просто два часа бродим по Собору, наслаждаясь свободой и любуясь творением рук человеческих. Пьета Микеланджело – шедевр несомненный, мраморные Мария со снятым с креста Христом на коленях, как живые. Всё очень красиво и богато, ну и бог с ними.

В автобус больше не сели, пошли по карте челноком, чтобы охватить как можно больше интересных мест и посетить, вот хотя бы Пантеон, построенный императором Андрианом в честь всех богов планет. В нём похоронены короли и королевы Италии, а также великий художник Рафаэль. Именно купол Пантеона вдохновил Микеланджело при проектировании Собора Святого Петра.

Рим называют городом 1000 церквей, храмов, базилик,

и там это уместно. А у нас город Екатеринбург какой-то очередной архимандрит тоже призывал сделать городом 300 церквей. Смешно. Строим, разрушаем, строим.

Рим, марина Porto Turistiko di Roma. Стоянка 44-футовой яхты 70 € в сутки, включая воду и электричество. Есть туалет, душ, прачечная. От марины ходит автобус №1 до станции метро Lido, общий билет до Рима стоит 2.5 €. Заправка топливом на входе в марину. Богатые яхтенные магазины.

К вечеру знакомым путём вернулись в марину. В яхтенном магазине купили кранец, взамен утерянного ещё в Мармарисе, и поменяли газовый баллон.

Добавил масла в двигатель, всё проверил. В море волна под три метра, и больше двадцати узлов дутьё. Пошёл сдавать магнитные карточки в офис марины и попросил позвонить на заправку, что мы сейчас подойдём, а они мне: «Костгард закрыл заправку из-за шторма». У меня гора с плеч. Хоть и топлива впритык до Лазурного берега, но чалиться к заправке при такой волне и навалном ветре просто опасно, мне ж потом столько не выпить, чтоб успокоиться. Заправку они неудачно сделали на выходе, при юго-западном ветре просто засада. Заправку откроют только утром, если стихнет. Мы ждать не можем, переливаем в бак 5 канистр и отдаём швартовы. Выходить из марины страшновато при глубинах три метра и волне больше двух, можно и о дно удариться килем, но пронесло. В 19:30 развернули геную и идём

в бакштаг (с попутным ветром), курсом на северную оконечность острова Корсика, со скоростью 5 узлов.

20.08.2014. Радар установил на режим «вахтенного», одну минуту следит, пять минут спящий режим, для экономии электроэнергии. Одного из матросов укачало, пристегнул страховкой, уложил на лавку в кокпите, в изголовье поставил ведро. Ничего, прикачается. В 05 утра завёл машину для подзарядки батарей, ветрогенератор при попутных ветрах с этой задачей не справляется. Днём поменял геную на грот. Гик оттянул завал-талю как можно дальше за борт, парус на волне не хлопает, так и надо ходить. В конце дня зашли на остров Эльба, место первой ссылки Наполеона. Поохотились в дикой бухточке. На ужин будет уха. На ночёвку пошли на северный мыс острова Корсика, где Наполеон родился. Ветер западный 30 узлов, за мысом волны нет, но порывы ветра иногда налетают такие, что тузик взлетел в воздух с палубы и с грохотом приземлился над моей каютой. Пришлось прибинтовать его к палубе смирительной верёвкой.

На каждом корабле вырабатывается свой сленг: например, выблёночный узел, которым вяжутся кранцы, мы зовём выблёночным, паруса задираем, опоражнивая в открытом море накопительный бак галюна, кричим: «Слить бульон!»

21.08.2014. Утром перелил в бак 2 канистры топлива, остались ещё 2. До Ниццы 100 миль. Вышли в 09:30. За мысом разберёмся, можно ли идти под парусом курсом 293. Ес-

ли не сможем, пойдём на Сан-Ремо, правее. Пошли курсом 300, острый бейдевинд. Ветер в порывах достигал 37 узлов. Несли половинку грота и крошечный стакселёк, но и под ними шли 7 узлов. Волна кое-где была до 5 метров, никакой спрейхуд не спасал, обливало с ног до головы.

22.08.2014. Пришли в Ниццу в 03:50, отдали якорь за мыском. Как хорошо встать в Ницце на якорь после шторма, только тихое буль-буль вместо грохота волны. Отдал всю якорную цепь, 50 метров и ещё метров 20 каната, так как глубина 19 метров. Все удобные места заняты. Мне всё же удалось заполнить баллоны акваланга сжатым воздухом в Мармарисе, и я не боюсь засадить якорь на большой глубине. Боцман мне сегодня очень помогла, дала подремать в кают-компании, как разведчику, пока автопилот рулил, даже накрыла ноги пледом, а она вахту несла. 05 утра, скоро начнёт вставать солнце, пора ложиться спать.

В 10 утра уже позавтракали и подняли якорь. О якорю подробнее. К якорю крепится 50 метров цепи, к цепи привязан якорный канат, ещё 50 метров. Когда отдаёшь цепь и якорный канат, выбирать якорь начинаешь за канат. Наматываешь на левый ролик якорной лебёдки 3 шлага каната по часовой стрелке и тянешь за его свободный конец, одновременно включив лебёдку на подъём. Когда подошла цепь, закладываешь её звенья в правый, профилированный под цепь ролик, и работаешь штатно с цепью.

Так, я отвлёкся, нам сегодня Веру сажать на поезд до Мар-

селя. Пошли в порт Ницца. Связывались на 9 и 12 каналах, нам ничего не ответили, и мы сами красиво зачалились к причалу на свободное место, никого не повредив. Пошли в офис, там нам сказали, что надо резервировать места заранее за два месяца, это вам не тут, выметайтесь подобру-поздорову. Нас не проймёшь вежливой просьбой. Вадим с Зоей пошли провожать Веру на вокзал, а я заполнил танки водой и потихоньку подворовывал электричество. Придёт хозяин места, уйду.

Берег здесь, конечно, легендарный. Подошли ночью в шторм к Сан-Ремо. Ветер у берега стал тише, и мы продвигались вдоль побережья, проходя Монако, Монте-Карло, сейчас в Ницце, дальше Антиб, Канны, Тулон, Марсель. Дальше известный своими штормами Лионский залив, а потом уже Барселона, куда мы очень хотим.

Когда матросы явились на корабль сытые и разогрели мне принесённую из ресторана еду, пришла с моря яхта хозяина места. Пришлось спешно отдать швартовы и идти на заправку. Залили 270 литров по 1.8 евро за литр. Запредельная дороговизна. На ночь ушли в знакомую бухту за мысом на якорную стоянку в компанию двух десятков яхт.

Франция – остров Майорка (Испания)

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Кожевников Вадим – матрос

23.08.2014. Теперь мы никуда не спешим. Позавтракав, неспешно пришли в Канны. Встали на якорь напротив набережной Круазетт. Хотели на лодочке сплавать, но ветер усилился и порывом перевернул привязанный сзади тузик. В такой ветер на вёслах не выгрести, моторчик-то пока как бы сломан. Пошли на ночёвку дальше до ближайшего мыса, где и спрятались от волн.

24.08.2014. Глюканул бортовой компьютер, нет питания. Запитался через зарядник ноутбука, всё равно не работает. Поставил запасной системный блок, работает, штатный отправлю с Вадимом на ремонт. Может проблемы возникли от зарядного напряжения в 14 вольт? По экрану монитора иногда пробегает красные полосы.

Ветер в харю больше 30 узлов, с трудом пробились к Тулону. В 16:30 зачалились в марине Тулона с проблемами. Навалило штормовым ветром на соседнюю яхту, сломали у неё

красный ходовой фонарь на релинге, а себе погнули многострадальный якорный клюз, но не летально, ролики крутятся. Французы с парковкой не ассистируют, не умеешь парковаться, стой где-нибудь на якоре. Чтобы сходить в офис марины, надо перелезть через забор, и уже в офисе тебе дадут магнитную карту-ключ от причала и код доступа в туалеты и душ. Стоянка 57 евро в сутки. Тулон – портовый город, знаменит лишь тем, что Наполеон одержал здесь первую свою победу, поэтому есть площадь Бонапарта. Вечером сходили в ресторан поесть устриц, лангустинов, омаров и ещё каких-то всевозможных ракушек. Французская морская кухня – это песня, умеют вкусно накормить.

В 05 утра я пробрался на соседнюю яхту и убедился, что разбитый фонарик с помощью скотча не починить. Долго боролся с искушением подсунуть под брандершит 30 евро на покупку нового, но совладал с собой.

25.08.2014. Утром в бистро за чашечкой кофе скачал погоду и решил подождать ещё сутки. Никаких изменений, 30 узлов в лицо. Затоварились продуктами в местном супермаркете Карфур. Сыры, устрицы, Бордо Медок. Ужин на яхте. Вчера в кабачке устрицы были атлантические, а сегодня местные средиземноморские, но очень крупные.

26.08.2014. Так уж получилось, команда устрицы не ест, поэтому удар пришёлся по моему организму. Температура, все признаки отравления, слабость такая, что из каюты только до галюна выползал и снова зарывался в кучу тряпья. Так

и провалялся весь день, начал даже антибиотики принимать, сразу легче стало. Может, это и не устрицы были, пытаюсь я себя убедить. А команда сходила в морской музей.

Франция, Тулон. Яхтенная марина в восточной части порта, при швартовке не ассистируют. Стоянка для 44-футовой яхты 57 €, есть вода и электричество, туалет/душ по карточкам.

27.08.2014. Выходить из Тулона надо было, конечно, вчера под вечер, но я был просто никакой, если бы упал в воду, не смог бы самостоятельно в яхту залезть. Утром в бистро скачал погоду, 6 баллов до середины ночи 28.08.14. Заправились водой, рассчитались за стоянку и в 12 дня отдали швартовы. ZyGrib, как всегда, точен, 22 узла с запада, в порывах до 30. Идём правым галсом со скоростью 7 узлов, зарифились наполовину. Ночью всё без изменений, так и летим сквозь ночь и мглу под звёздным небом, с созвездием Лебедь наперегонки.

28.08.2014. Проснулся от хлопанья парусов и грохота гика. Спал, как разведчик, 3 часа. Ветер уснул, капитан проснулся. В 10:30 завели машину и шли со скоростью 7 узлов до 18:30. Подуло с юга 12 узлов, вступили под паруса и пошли острым бейдевиндом левого галса со скоростью 5.5 узлов. До юго-западного мыса острова Майорка 84 мили.

Выяснили, что течёт носовая душевая кабина через дырки от саморезов. Второй год не могли понять, откуда в трюме иногда появляется вода. Какие только теории ни выдвигали.

гали, что только ни замазывали герметиком, и вот свершилось. Замазал сикофлексом и забыл навсегда.

Идём в городок Portals Nous, в пяти милях к западу от столицы, города Пальма. Там зять договорился о стоянке на бую рядом с Мариной. Стоянка в марине стоит 140 евро в сутки. На бую бесплатно.

29.08.2014. Шли под парусами до 01:30, пока не вошли в тень от горного хребта Трамонтана на острове Майорка. Ничего не остаётся, как завести двигатель. В 11:20 встали на буй перед Мариной.

Какое же разное Средиземное море по климату, здесь Сочи, а в Тулоне Магадан. Там через перешеек Пиренейского полуострова в Лионский залив с северо-запада из Бискайского залива устремляются массы холодного воздуха и определяют погоду. Здесь с севера остров защищают горные хребты и на юге великолепная погода.



Внуки Михаил и Александра

В пригороде Пальмы-де-Майорка сейчас живут дочь с мужем и детьми, внуком Мишей, 4 года, и внучкой Сашей, 2 года. Внуки уже плавают и ныряют. Море в пяти минутах ходьбы – великое дело. Прилетел в отпуск из Мюнхена сын Илья, чтоб походить с нами на яхте. Семья воссоединилась на время. Бабушка Боцман возилась с внуками, а я занимался ремонтом. Большую помощь оказал зять, который в теме и при этом знает, где какие магазины и имеет транспорт под рукой. Когда в Мессине меняли генератор, обнаружили, что отломлена одна полка швеллера, к которому крепится генератор. Поэтому генератор был снят, сломанный швеллер, который является и правой опорой двигателя, стоящей на резиновой подушке, откручен от корпуса двигателя. Чтобы двигатель

не завалился на бок, его подвесили через систему блоков к гику мачты. Конструкцию отвезли на мотоцикле в мастерскую и заварили. Потом собрали всё в обратном порядке. Сразу пропала вибрация на холостом ходу. Потом была поездка по всем яхтенным магазинам острова. Были найдены дефицитные фитинги для яхтенного водопровода. Магазин подержанных яхтенных вещей – это отдельная песня. Приобрёл там верёвочную лестницу для подъёма на мачту и уютно тёплый флисовый комбинезон фирмы Helly Hansen за 20 евро, который все окрестили гигантскими ползунами.

Был реанимирован подвесной моторчик, после экспериментов со свечами, бензопроводными шлангами и фильтрами. Дочь нашла качественного и недорогого парусного мастера с редким испанским именем Педро. Договорились, что мы снимем паруса и привезём их к назначенному времени на берег. Педро уже был там, это вселило надежду. Он усилил швы в районе задних шкаторин стакселя и грота. Заменял на гроте солнцезащитный протектор. На задней и нижней шкаторинах стакселя и задней шкаторине грота заменил специальную ленту, которая крепит начала швов и формирует кулиску для булиней. Усилил ещё некоторые проблемные и изношенные места.

Купили мне новый айфон по объявлению в Интернете. Дело в том, что я приобрёл комплект морских электронных карт iSailor и Navionics для айфона. Закрываешь айфон в непромокаемый чехол, вешаешь на шею и в любой

шторм можешь пользоваться им, как картплоттером. Можно уплыть на тузике под мотором куда-нибудь далеко, взять айфон с собой и не заблудиться, возвращаясь ночью. Это заменяет карманный GPS и дублирует другие мои электронные карты. На яхте три независимые друг от друга навигационные системы: это мощный бортовой компьютер с картами всего мирового океана MaxSee, туда же выведен АИС и программа расчёта приливов и отливов по всему земному шару, картплоттер Raymarine установлен снаружи в кокпите с комплектом карт Navionics и айфон с iSailor и Navionics.

Пальма очень красивый городок. Украшением является собор, к реконструкции которого приложил руку знаменитый каталонец Антонио Гауди. За собором старый город тоже любовно сохраняется.

В Пальме даже есть метро с девятью станциями. Яхтенная марина просто огромная, есть все условия для всевозможного ремонта. А мы свой ремонт закончили и начали собираться в Барселону, столицу Каталонии. До Барсы от Пальмы 115 миль строго на север.

Майорка – Барселона – Майорка

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Колмогоров Илья – матрос

Зеленкевич Мария – матрос

Кожевников Вадим – матрос

05.09.2014. Идём курсом 356 на Барселону. На борту дополнительно сын Илья и дочь Маша. Внуки остались с безутешным отцом. Ничего, все отцы так остаются когда-нибудь. В 03 часа ночи перестал гореть носовой ходовой огонь. Я пробрался на бак в обвязке, пристёгнутый к страховочной стропе, вывинтил лампу, вставил новую, всё равно не горит. Значит, дело в проводке, в порту займёмся ремонтом.

Пришли в Барселону в 12 дня. Накануне позвонили в марину Олимпико и забронировали место. Нам велели зачалиться на входе у заправки, там же и офис. После оплаты 75 евро в сутки нам помогли со швартовкой. Не откладывая, занялись ремонтом ходовых огней. В зимнем походе в Израиль волной был разбит носовой фонарь, я поставил новый, самый дорогой. Уплотнения оказались ни к чёрту, попала морская вода, и всё окислилось, отгнил один провод. Сняли, перепаяли, установили и залили сикофлексом, включи-

ли, работает.

В Барселоне две марины, и обе в центре. Олимпико спокойнее, и рядом располагается большой супермаркет.

Если Рим – это морщины на челе, то Барселона – это произвольная улыбка. Город, в котором все взрослые на время становятся детьми. Даже такие помпезные вещи, как памятник Колумбу, не воспринимаются всерьёз.

06.09.2014. Чтобы остаться в состоянии детства, взяли напрокат велосипеда и объездили Старый город вдоль и поперёк. Поперёк было тяжело, пришлось подыматься в гору километров 6, зато вниз до пляжа Барселонетта докатываешься быстрее, чем на такси. Рассказывать о Барселоне – всё равно, что описывать картину Сальвадора Дали, лучше один раз увидеть. Великий архитектор стиля модерн Антонио Гауди во многом определил современный облик города ещё в конце XIX века. Гауди в детстве не умел рисовать прямые линии, окончив университет, так и не научился, поэтому у него всё кривое и цветное, как в детских рисунках. Это я уже придумывал. Многие, например я, едут в Барселону, чтобы воочию увидеть его творения: дом Батльо, Церковь Святого Семейства и парк Гуэль.

Церковь Святого Семейства, Саграда Фамилия, такой авангард для конца XIX века, нигде подобного в мире нет. Как только его ни обзывали, и букетом костей, и кукурузными початками, а сейчас – гордость человечества. Может, ещё при нашей жизни достроят.

Барселона – город велосипедистов. Везде размечены велосипедные дорожки. Жители города могут пользоваться велосипедами бесплатно, взять на одной стоянке, вернуть на другой. Туристам приходится брать их в пунктах проката, которые встречаются на каждом шагу. Муниципальные велосипеды все одинаковые и раскрашены в белый и красный цвета.

Барселона, марина Олимпико. Стоянка 44-футовой яхты 75 €.

Рядом большой продуктовый супермаркет. Заправка, она же гостевой причал, слева от входа.

07.09.2014. Утром отправили в аэропорт Вадима и в 17:30 в воскресенье вышли в обратный путь на Майорку. Решил не сматывать блесну на закате, оставил на ночь, а зря. В 21 час клюнул какой-то монстр, размотал всю леску, разогнул карабин и ушёл с крючком в зубах. Нам такая рыбалка не нужна. Полнолуние, всю ночь одолевали паромы, следующие встречными и попутными курсами. Времени на обратный переход затратили ровно 20 часов, как и туда.

08.09.2014—10.09.2014. Решил я всё-таки рабочие аккумуляторы поменять. Нашли по Интернету оптовую фирму Varta и взяли 2 тяговых аккумулятора на 140 ампер-часов за 400 евро. Я их пока в рундук убрал, надо старые домучить.

Вечером поймал маленького осьминога, внукам на радость. Сашаня боится, а Мишаня потрогал. Пока я им осьминога показывал, взяв в руку, он меня укусил своим клювом до крови. До этого даже большие осьминоги меня не ку-

сали, только однажды каракатица, а этот – до крови. Когда стемнело, мы его выпустили, и он долго плыл в свете фонаря, как рыбка, иногда выныривая на поверхность в новый мир, который познал благодаря нам. Сейчас он самый продвинутый местный осьминог, всем рассказывает, что его похищали инопланетяне. Внуки остались на яхте ночевать, пусть мама с папой отдохнут. Лёг с ними спать в носовую каюту под открытый люк, в который виден топ мачты и звёзды. Топ качается, а звёзды нет, или наоборот. Мишаня просит: «Дедачка пакитан, расскажи про осьминога». Я рассказываю, как осьминог живёт на дне морском в консервной банке, а вход закрывает створкой от ракушки. Вот оно счастье, лежать в носовой каюте под звёздным небом и рассказывать внукам про осьминога...

Загостились мы на Майорке, стоянка, правда, бесплатная на муринге, но пора, пора, пора. У Ильи отпуск заканчивается, а он ещё хочет с нами до материковой Испании пройти.



Сын Илья, внучка Сашаня, внук Мишаня и дочь Маша

Майорка – материковая Испания

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Колмогоров Илья – матрос

11.09.2014. В 08 подняли на яхту тузик и моторчик, зашли на заправку за пресной водой, она тут платная, 100 литров 1 евро, и пошли курсом на остров Ибица. С Гибралтара уже неделю дует встречный ветер. До Ибицы дошли к вечеру и зашли в бухточку на ночёвку, так как встречный ветер усилился до 20 узлов. До столицы острова города Ибица не дошли каких-то 5 миль, ну и ладно, здесь зато тихо.

12.09.2014. Ночью качало на зыби, все мышцы болят. Идём потихоньку дальше. Навстречу регата какая-то местная, лодок 50, если не больше. Посмотрели с моря на столицу острова, потом прошли узёхоньким проливом между островами Ибица и Форментера. В 14 часов раздёрнули паруса, бейдевинд левого галса, курс на город Аликанте, с учётом сноса, 252 градуса. До нулевого меридиана осталось 60 миль, или один градус. Скорость 7 узлов при ветре 14. Так и шли до самого испанского берега.

13.09.2014. В 01 сменили галс и через 20 минут пересекли Гринвич, попали в западное полушарие. Под утро в суб-

боту подошли к городу Аликанте. На берегу громахала дискотека с лазерным шоу. Мы отдали якорь перед молом марины в 06 утра, и сразу музыка стихла, чтоб не тревожить наш сон. В 11 часов, как разведчики, были уже на ногах и на плаву. Зашли на заправку и встали к пирсу ожидания. Можно несколько часов простоять бесплатно, но мы заплатили за сутки 87 евро и перешли на свой плавучий причал М, место 10. Сегодня улетает Илюша, и родители остаются на яхте вдвоём, момент грустный. Грустно не потому, что вдвоём остаёмся, а с сыном прощаться. Илюха собрался и уехал в аэропорт на автобусе №6. Команда пошла в Ашан за продуктами, ведь завтра воскресенье, ничего не работает.

Испания, Аликанте. Яхтенная марина в центре города. Стоянка 44-футовой яхты 87 €. В марине есть музей Volvo Ocean Race.

Недалеко супермаркет Ашан.

Простояли в Аликанте двое суток. Во-первых, надо было сплзть в гору на крепость Santa Barbara, а во-вторых, Аликанте второй раз становится местом старта кругосветной гонки Volvo Ocean Race, и уйти, не посетив музей, посвящённый истории этого мероприятия, проводящегося раз в четыре года, мы не могли. Старт гонки 10 октября, и тренировки яхт-монотипов проходят ежедневно. Когда мы шли от Ибицы, навстречу нам прошли 7 разноцветных яхт под геннакерами со скоростью 9.9 узлов (это нам АИС показал) при ветре 12 узлов. Зрелище незабываемое, еле с дороги

успели убраться, они правым галсом шли, а мы левым навстречу. Музей растрогал до слёз, волосы на загривке дыбом встали. Тут и кубок переходящий, и видеоролики, и модели, и тренажёры, и за стеклом настоящий зал «центра управления полётом», где идёт наладка оборудования. В зале славы портреты легендарных яхтсменов: Эрик Табарли, Робин Нокс-Джонстон, сэр Питер Блейк... До Канарских островов пойдём вдвоём, может, это и к лучшему, хотя все близкие взволнованы.

Испания – Гибралтар – Канарские острова

Команда на борту:

Колмогоров Михаил – капитан

Колмогорова Зоя – боцман

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

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