

A catamaran sailboat with a large white sail is sailing on the ocean. The sun is setting in the background, creating a colorful sky with orange, pink, and blue hues. The water is dark blue with a reflection of the sunset.

Т. Г. Гончарова, Д. Л. Болкисев

ОБНИМАЯ ОКЕАНЫ,

ИЛИ В ПОИСКАХ СЕКРЕТОВ
ДОЛГОЛЕТИЯ

12+

**Д. Л. Болкисев
Т. Г. Гончарова**

Обнимая океаны, или В поисках секретов долголетия

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=40646635

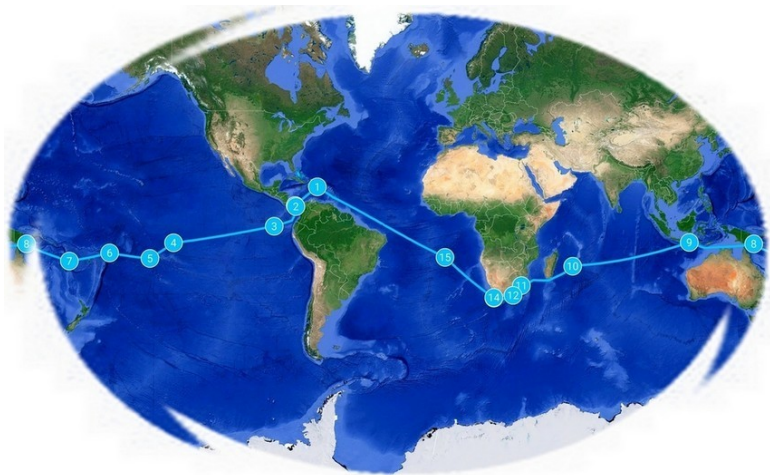
SelfPub; 2019

Аннотация

Семейная пара, следуя своей мечте, идёт вокруг света на парусном катамаране Манго. По пути своего следования, борясь не только со своими страхами, штормами, пиратами и китами, они ищут секреты долголетия. Эта книга об увлекательном путешествии и о том, что может сделать каждый из нас для того, чтобы быть здоровым и наслаждаться своей счастливой жизнью как можно дольше.

Содержание

Благодарности.	6
Введение	7
Переход Доминикана – Панама (декабрь 2016 г.)	12
Марина Шелтер Бэй, Панама (декабрь 2016 г.)	20
К вопросам долголетия. Долгожители на Руси	29
Проход Панамского канала (декабрь 2016 г.)	32
Конец ознакомительного фрагмента.	38



Кругосветное путешествие на катамаране Манго
(30.11.2016 – 12.04.2018)



Капитан Болкисев Д.Л., штурман Гончарова Т.Г.

Благодарности.

Наше путешествие стало возможным, благодаря близким людям и мы хотим выразить свою благодарность всем, кто был так или иначе с нами и помог осуществить мечту.

В первую очередь благодарим наших родителей:

Красиковых Веру Петровну и Геннадия Ивановича память о которых придавала нам силы и мужества в пути;

Шаленко Антонину Семёновну за благословление и веру в нас;

Мы благодарны нашим детям Гончаровой Ксении и Москаленко Артёму, которые взяли на себя всё бремя забот во время нашего отсутствия на большой земле, и ежедневно выходили с нами на связь, поддерживая и своевременно обеспечивая прогнозом погоды.

Выражаем благодарность всем нашим родным, друзьям и просто знакомым, которые следили за нашим продвижением, переживали за нас и потому мы не чувствовали себя одинокими в океане.

Благодарим наш катамаран Манго, который оставался верным другом и ни разу не подвёл нас в пути.

Введение

Мечта о морском кругосветном путешествии и приключениях, с наполненными на ветру парусами, еще со школьных лет будоражила наши умы, но сложность реализации задуманного усугублялась тем, что до ближайшего моря от нас было более 4 тысяч километров, а также полным отсутствием понимания, что такое море и как по нему ходят. Представлялось, что кругосветка – это удел опытных моряков, не один десяток лет бороздивших океаны. Зачитываясь книгами о морских путешествиях, где капитан неизменно родился и вырос около моря, стоял у штурвала чуть ли не с детских лет, мы не представляли, как на практике можно осуществить нашу мечту. Пройти кругосветку хотелось непременно самим, без чьей-либо помощи.

А будущий капитан в первый раз увидел море в августе 2001 года, когда мы на стареньких «Жигулях» девятой модели, с тремя детьми на заднем сиденье, преодолев почти 5000 километров, приехали на Чёрное море. При этом уложились в восемнадцать дней. Добрались за четверо суток, рулив по-сменному без остановок. Провели на море десять дней, это был наш первый морской отпуск. И вернулись в том же режиме. Путешествие оказалось интересным и познавательным. По крайней мере мы поняли, что можем положиться друг на друга в трудной ситуации и комфортно чувствовать се-

бя, длительное время находясь вместе в ограниченном пространстве.

Второй член экипажа – будущий штурман, оказался подвержен влиянию морской болезни. Укачивало даже на обычных качелях. Да и страх перед огромным водным пространством был какой-то невероятный. Было непонятно, сможет ли наше маленькое судно устоять перед высоченными волнами и ураганными ветрами во время штормов.

И кроме всего этого, на тот момент никакой финансовой возможности совершить задуманное путешествие не было.

Но, как говорится, дорогу покоряет идущий. С годами появилась возможность жить на берегу Карибского моря, в Доминиканской Республике, и наша мечта стала приобретать более реальные черты. Большим прорывом к достижению цели стало обучение в яхтенной школе Олега Гончаренко, где мы провели три месяца и еще две недели практики на Адриатическом море между Черногорией и Италией. Успешно сдали все экзамены и получили международные лицензии шкиперов. Дело оставалось за малым – купить судно, которое удовлетворяло бы нашим потребностям. Подбирая его под наши задачи, пришли к следующим требованиям: оно должно быть относительно недорогим, т. е. в пределах нашего бюджета, просторным, комфортным и по максимуму приспособленным к кругосветному плаванию.

Наш выбор остановился на подержанном 40-футовом катамаране французской марки «Фонтен Пежо» (Fountane

Ражот). Определенно, он был опытнее нас обоих, ведь прошел уже вокруг света, о чем свидетельствовали многочисленные выщербины на палубе, на борту – множество инструментов, купленных в разных странах. Назвали мы его «Манго». Это была любовь с первого взгляда. Пять лет «Мангуша», как мы его ласково называли, был нашим верным другом и членом экипажа одновременно, выручавшим нас в самых сложных ситуациях.

Три года мы занимались каботажным (прибрежным) плаванием, катая туристов до ближайших островов. Пройдя 6 тысяч морских миль, поняли, что созрели для пересечения Карибского моря. Это был первый шаг в неизвестность. Как там в открытом море? Что нас там ждет? С этого и начинается наша книга.

Следующим шагом стало вступление в Томское отделение Русского географического общества. Это было важно для нас, хотелось чувствовать поддержку в этом длительном путешествии. Флаг РГО всегда был рядом с нами, как и флаг России – размещённый под левой краспицей на мачте. Это было зримое свидетельство принадлежности к нашей стране, за которую мы испытывали гордость, и о российском экипаже на борту катамарана «Манго».

Попутно созревала идея об исследовании проблем долголетия, копились вопросы, на которые хотелось найти ответы. Стали задумываться, почему человек живет так мало, ведь только к 60–70 годам он накапливает определенный опыт и

багаж знаний, появляется время подумать о целях в жизни и о ней самой, и тут приходят болезни и немощность. Хотя со- знанием человек остаётся юным, и в мыслях вовсе не счита- ет себя старым человеком. Только взгляд в зеркало подтвер- ждает наступление старости. Как оставаться молодым и ду- шой, и телом в зрелом возрасте? Как прожить в этом состо- янии следующие 60, а то и более лет?

Как оставаться счастливым и жизнерадостным всё это время? Ведь этими знаниями и умениями владели старцы и волхвы еще издревле. Что же наше человечество сделало не так, после чего оно пошло не по тому пути? Почему жажда потребления стала превыше жажды жизни? Может ли сам человек влиять на ход событий в своей судьбе и продолжи- тельность жизни? Как подготовить свой организм к активно- му долголетию, чтобы в старости быть не обузой для родных, а встать на путь духовного развития и, как следствие этого, примером и авторитетом для молодого поколения? Как най- ти именно свой жизненный путь, который совпадал бы с ли- нией сердца? На эти вопросы и хотелось найти ответ во вре- мя нашего путешествия вокруг света.

Изначально экспедиция катамарана «Манго» задумыва- лась как поисковая. Представлялось, что мы придем в ка- кую-нибудь страну и найдем долгожителя, готового поде- литься рецептом эликсира молодости. Но чем дальше мы углублялись в изучение этой темы, тем яснее становилось, что все ресурсы долголетия заключены в самом человеке, в

его осознанном выборе жить долго. Это подтверждали многочисленные встречи с долгожителями, которых мы искали – и находили – на своем пути через океаны.

Чем дальше мы удалялись от материков, борясь с морской болезнью и трудностями пути, тем больше рос наш опыт, тем более уверенными мы становились. Чем глубже мы изучали тему долголетия, тем очевидней оказывалось, что человек своим действием или бездействием может значительно удлинить свою жизнь или, напротив, укоротить. Все зависит от образа жизни человека, от его мышления. Наши исследования не ограничивались рамками экспедиции. До неё, во время неё и по окончании была переработана масса научно-популярной литературы, свои выводы из этой работы мы постарались донести до читателей в доходчивой и понятной форме.

Переход Доминикана – Панама (декабрь 2016 г.)

Немного грустно было покидать насиженную, уютную и всегда такую приветливую марину Каса-де-Кампо в Доминиканской Республике, но волнующее ожидание предстоящего кругосветного путешествия оказалось сильнее. После трёхлетней практики и четырёхмесячной усиленной подготовки мы подняли паруса и отправились в путь на катамаране «Манго» с экипажем из капитана и штурмана. Нас пришли проводить новые знакомые, тоже русские, капитан парусной учебной яхты Дима и помощница-переводчица Надя. На прощание они подарили нам бутылку рома «Империяль» и пластиковый кейс с сигнальными огнями.



Погода, несмотря на обещанные по прогнозу 15–20 узлов попутного ветра, за последние три дня изменилась и оказалось слабоветренной. Скорость ветра не превышала 7–9 узлов при полном бакштаге и, чтобы не изнашивать паруса хлопанием на ветру, пришлось заводить двигатель. В целях экономии топлива решили идти только на одном двигателе и, как оказалось, это было верное решение, т. к. скорость на двух двигателях увеличивалась лишь на 1 узел, а топлива расходуется в два раза больше. На это свойство катамаранов обратил внимание наш знакомый яхтсмен – кругосветчик Хавьер, с которым случайно столкнула судьба пару лет назад. Сам он, испанский дизайнер однокорпусных яхт, в тре-

тью кругосветку решил идти на катамаране, из-за удобства при длительных переходах по океанским просторам.

Первые сутки пути прошли спокойно. С непривычки укачивало и хватало сил только на то, чтобы отстоять свою двухчасовую вахту, поспать немного и перекусить. Включили аудиокнигу, сразу стало веселее. Наша добрая помощница – рация с АИС (автоматическая идентификационная система) с завидной периодичностью показывала наличие судов в радиусе 7–10 миль, предупреждая, что мы не одни в бескрайнем ночном море. С некоторыми из них приходилось расходиться на достаточно близком расстоянии, иногда даже маневрируя, заблаговременно меняя курс.



На второй день капитан заметил недалеко от катамарана пятно с водорослями и, как показалось, с поплавком. Моментально заглушили двигатель, застопорили винт, опасаясь попасть в рыбацкие сети. Точно, веревка от них хоть и не успела намотаться, но крепко зацепилась за перо руля. Освободить багром не получилось, пришлось вставать в дрейф и нырять. От купания в открытом море остались приятные впечатления – на легкой волне, при солнечной жаркой погоде, когда под тобой 4000 метров глубины с массой морских обитателей.

На третий день перехода ветер усилился до обещанных 20 узлов с порывами до 27, поднялась волна до 5–6 метров. Хорошо, что они попутные и наш катамаранчик, как поплавок, перекачивался с волны на волну, не кренясь и не зарываясь. Посмотришь назад за корму, как волны нависают, грозя обрушиться на кокпит, и становится страшновато. Но мы хотя бы успели привыкнуть к качке в предыдущие два дня и усилившееся волнение переносили спокойно. Хотя до привычной утренней йоги, как это бывало на берегу, дело так и не дошло. Слишком уж раскачивало нас, даже просто сидеть, не держась за что-нибудь, было трудно. Хорошо, что перед выходом наготовили еды впрок: сварили кастрюлю борща, замариновали капусту и болгарский перец, сделали рагу из кабачков. Готовить во время качки совсем не хотелось. Внутрь кают спускались по минимуму, все время находились снаружи на кокпите, надежно защищенном от дождя и солнца.

Четвертая ночь оказалась беспокойной. Одновременно расходились с пятью судами. Причем на расстоянии до 1/10 мили. Приходилось постоянно уворачиваться в темноте, брать то левее, то правее. Казалось бы, середина Карибского моря, ночь, откуда такой трафик? За ночь разошлись в общей сложности с 12 судами. Дело в том, что мы их видели по АИС, а они нас нет. Да и освещение на мачте, надо сказать, оставляло желать лучшего. Нас попросту могли не заметить эти громадины высотой с 8-этажный дом и длиной с футбольное поле. И почему только при таких больших пустых пространствах всех непременно тянет в одну точку?

Прогноз, присланный с берега по спутнику, полностью подтверждался. Скорость ветра в последующие дни оставалась в пределах 15–20 узлов, впереди шел грозовой фронт и мы, проходя около 140 миль в сутки, спокойно и уверенно приближались к Панаме.

На пятый день пути пришли дельфины. Сначала стайка из 12 небольших беломордых особей, поиграв с нами минут сорок, быстро ушла. После обеда появились более крупные серые дельфины с детенышем. Вот они уже повеселили нас вдоволь. Один подросток-дельфин выделял сальто в воздухе с прихлопыванием хвостом по поверхности воды. И получалось у него каждый раз всё лучше. Мы радовались и кричали ему «Браво!» В ответ он стал совершенствовать свои прыжки. А там и другие дельфины, заметив нашу реакцию, тоже стали повторять, хотя у них это получалось уже

не так ловко.



На следующий день, находясь в каюте, услышали, что нас зовут дельфины, очень отчетливо и настойчиво. Выйдя на палубу, увидели шесть больших черных дельфинов размером около 5–6 метров. Таких огромных мы никогда не видели. Они тоже начали играть перед катамараном. Капитан даже свесился с сетки вниз с экшн-камерой, желая заснять их, и тут нас осенило что, скорее всего, это касатки и желание снимать их в непосредственной близости сразу пропало. Зная, какими они бывают коварными и опасными, несмотря на их величественный и миролюбивый вид. Ночью они опять

подошли к катамарану и начали нас вызывать, хлопать хвостами, выныривать. Но мы сделали вид, что попросту их не слышим. Не дело это – без особой надобности ночью ходить по открытой палубе.

Подход к Панаме приходился на ночное время седьмых суток пути, поэтому решили задержаться в открытом море, чтобы подойти к каналу с рассветом, о чем впоследствии не пожалели. На подходе к каналу одновременно около 30 огромных судов стремились к узости, вставая на рейд и ожидая своей очереди. Увидев проходящую мимо пассажирскую моторную 70-метровую яхту, встали ей в хвост и пошли следом. На нашей электронной карте «Навионикс» почему-то не оказалось отмеченных буев захода и даже возникла дискуссия, каким образом заходить. На практике всё стало ясно, когда увидели, как близко друг с другом расходятся встречные суда.



Подход к каналу оказался проще, чем мы ожидали. Портовый контроль канала запросил по рации наши данные, мы ответили, что катамаран «Манго» идет в марину Шелтер-Бэй и наш ответ их полностью удовлетворил. Решили там остановиться на несколько дней, отдохнуть и ждать оформления документов для прохода через Панамский канал.

Марина Шелтер Бэй, Панама (декабрь 2016 г.)

После семидневного перехода зашли в марину Шелтер Бэй, живописно окруженную мангровыми зарослями. Свободных мест оказалось много. Пришвартовавшись к плавающему деревянному понтону и пошли оформлять документы на заход.

Нас встретил таможенник очень колоритной внешности. Меньше всего ожидали встретить здоровенного детину с широченной, сверкающей золотыми зубами улыбкой, с мелкими косичками ниже плеч, в больших белых наушниках, одетых поверх креативной бейсболки. Но, несмотря на неординарную для служащего таможни внешность, парнем он оказался приветливым. После заполнения всех формуляров объяснил, что для завершения процедуры захода нужно отметиться в миграционной службе. Для этого придется ехать в город Колон на такси, через паромную переправу Панамского канала. Всего часа два и мы на месте. Другого способа легализоваться в стране просто нет. Усталость и недосып после перехода брали своё, и мы решили ехать после того, как хорошенько выспимся.



Не успели отойти от офиса, как встретили русскоязычных ребят с Кипра и Москвы, которые на 70-футовом катамаране идут вокруг света, планируя пройти весь путь меньше чем за полгода. Можно даже сказать, что они собрались пройти за 80 дней, прямо как в произведении Жюль Верна. Это не удивительно, учитывая то, что это вторая их остановка после Средиземного моря, первая была в Карибском бассейне на острове Сент-Люсия (простояли 2 дня). При проходе через Панамский канал они доплатили за срочность и ушли на следующий день. Они нам сказали, что средняя их скорость

была равна 15 узлам, а иногда удавалось развить до 25 узлов. Планировали, особо нигде не останавливаясь, пройти Тихий океан и половину Индийского океана к концу февраля. Затем нанять охрану и вернуться через Суэцкий канал в родное для них Средиземное море.

На следующий день вызвали такси, дорога вела через джунгли. Таксист оказался очень разговорчивым, его испанский язык был для нас простым и понятным. Рассказал об истории строительства Панамского канала, о том, что жить стало в последнее время значительно легче. Проезжая по джунглям, впервые увидели диких обезьян, мирно сидящих на деревьях вдоль дороги.



Формальности в миграционной службе много времени не заняли, очереди не было, и нам быстро поставили все необходимые отметки. В поисках свежей рыбы решили заглянуть в супермаркеты, но её не оказалось, ни в первом, ни во втором, ни в третьем. Рыбы не было вообще: ни свежей, ни мороженной, никакой. Очень странно не найти рыбу в стране, находящейся на берегу моря и со всех сторон омываемой водой. Нам пояснили, что в связи с праздниками всю рыбу просто раскупили.

Нужно сказать, что марина Шелтер Бэй стоит на вхо-

де в Панамский канал, на месте действующей военно-морской базы США. В конце 1980-х годов между Панамой и США было подписано соглашение о сокращении военного присутствия последних, и каждый год количество военных, охраняющих Панамский канал, сокращалось. Об этом красноречиво свидетельствуют заброшенные жилые комплексы, складские и производственные помещения. Опустев, они постепенно разрушаются и приходят в негодность. На месте огромной военно-морской базы осталось несколько жилых многоэтажных казарм, где продолжают нести свою службу около тысячи человек. По вечерам, весело и с речёвками, солдаты строем бегают вокруг марины.

Наконец-то представился случай достать свои велосипеды и проехать по окрестности. Углубившись в джунгли, увидели указатель, что до известного своим историческим прошлым форта Сан-Лоренцо всего 9 км. Проехав около километра по асфальтированной, хотя и довольно разбитой дороге, увидели шлагбаум у въезда в национальный парк. Джунгли здесь до сих пор остаются первозданными, всякая хозяйственная деятельность запрещена. Сразу на входе увидели довольно крупных и необычных животных коати, что-то среднее между енотом и муравьедом. Раньше мы о них и не слышали, поэтому для нас они стали открытием. Коати всеядны, а цепкие лапы и длинный хвост позволяют им уверенно и быстро передвигаться не только по земле, но и по деревьям.



Пока ехали по живописной горной трассе, повстречали с десяток обезьян, сидящих на деревьях и жующих листья. Рядом в зарослях, ничуть не беспокоясь, мирно спал ленивец. Ему было всё равно, кто и что вокруг него. Кажется, можно было снять его с дерева и повесить себе на рюкзак. Там же

увидели и убегающего муравьеда. Его длинный любопытный нос ни с чем нельзя было спутать, но приблизится к себе он не дал. Несколько раз дорогу перебегали небольшого размера кабанчики. За всё время пути только одна машина обогнала нас, все-таки это редко посещаемые человеком места. Поэтому никто из животных сильно не беспокоился. Они чувствовали себя в этих джунглях спокойно и безопасно.



Добравшись до форта Сан-Лоренцо, осмотрели старинную крепость, построенную еще в XVI веке для охраны от пиратских набегов. Крепость стоит на вершине горы, откуда открываются панорамные виды на Карибское море и впа-

дающую в него реку Чагрес. Изначально форт был деревянным, но после того, как знаменитый пират Френсис Дрейк ее сжег, построили каменные укрепления. Полуразрушенные выщербленные стены, глубокие рвы, огромные пушки, — свидетели многочисленных битв и рек крови, которые были здесь пролиты.



Возвращаться было сложнее, так как часть пути вела в гору, а силы были уже на исходе. Да и день близился к концу. Солнце садилось и мы, подогреваемые рассказами о многочисленных пумах и ягуарах, которые начинают свою охоту в темноте, быстрее крутили педали. Кишащие животными

джунгли не оставляли сомнений в правдоподобности рассказов.

Уже по приезду в марину, услышали душераздирающий звук, похожий на рев из кинофильма «Кинг-Конг». Что это было, зов самца или брачные игры обезьян, мы так и не поняли, но обрадовались, что уже находимся в безопасности на катамаране, озарённом лучами заходящего солнца. А сверху кружили величественные южноамериканские орлы, с огромной высоты высматривающие добычу. Вокруг катамарана кишели маленькие стайки рыб, играющих на закате и выпрыгивающих из воды за низколетящими мотыльками.

Приятно всё-таки видеть гармоничное сочетание дикой природы и маленького островка цивилизации, – именно такой нам запомнилась марина Шелтер Бэй.

К вопросам долголетия.

Долгожители на Руси

Во времена открытий Христофора Колумба многие считали, что найдены земли, на которых находятся источники вечной жизни. Так, сподвижники Колумба писали папе Римскому, что в 320 милях к северу от острова Эспаньола (на современных русскоязычных картах – Гаити), есть земля, где бьёт неиссякаемый источник. Вода из него обладает такими чудесными свойствами, что старик, который станет пить её, соблюдая определенную диету, через некоторое время превратится в юношу. И тому было множество подтверждений.

Позже выяснилось, что на север от Эспаньолы на таком расстоянии нет ни одного острова. Самые дальние из них находятся максимум в ста пятидесяти милях, а дальше только открытый океан. Однако в ту эпоху многие потратили годы своей жизни на поиски таинственного источника. В результате были открыты другие неизвестные земли, но источника бессмертия никто не нашёл.

И вот несколько лет тому назад мы попали на семинар к Раисе Ахметовне Мансуровой, который назывался «Как прожить 180 лет и более». Там мы поняли, что долголетие – это выбор самого человека. Чтобы жить долго, качественной и активной жизнью, изначально необходимо же-

вание самого человека. Для активного долголетия нужно сначала определенным образом подготовить себя, и можно будет встретить зрелые годы достойно, и жить дальше интересно и насыщенно.

В былые времена долголетие было стихийным. Малоизвестные, но многочисленные примеры долгожительства в России в дореволюционное время вдохновляли нас на поиски информации. Вопреки расхожему мнению, что люди раньше жили меньше, долгожители были практически в каждой семье. Просто на общую статистику влияла высокая детская смертность, которая объяснялась отсутствием антибиотиков.

К примеру, по результатам переписи 1897 года, при численности населения, схожей с нынешней (тогда в Российской Империи насчитывалось 129 млн подданных), долгожителей в возрасте от 100 до 110 лет на территории России проживало более 15 тыс. человек, а людей в возрасте старше 110 лет – 488. В наше время, по последним данным Пенсионного фонда РФ (2018 г.), в стране проживает 37 пенсионеров, имеющих возраст старше 110 лет. Большинство из них – в Кабардино-Балкарии, Чечне, Дагестане и Ингушетии.

Как писал Н. М. Карамзин в «Истории государства Российского»: «Для наших предков 100-летний возраст был обычным, настолько обычным, что у славян назывался веком» (Н.М.Карамзин, 1988)

На Руси крестьяне, занимавшиеся тяжелым физическим трудом, и которые составляли 88% всего населения, испокон веков жили долго, тому есть множество доказательств.

Так, когда Российская Империя в 1912 году решила отметить 100-летие Бородинского сражения, по всей стране начались поиски участников давней войны, призванных украсить торжества. Как ни странно, их нашлось достаточно много – к августу 1912 года было выявлено 25 здравствующих очевидцев нашествия Наполеона на Россию, в том числе 14 участников боевых действий. Старшему из них, Акиму Войтинюку, на тот момент исполнилось 122 года. По воспоминаниям очевидцев, на праздновании он с Государем разговаривал бойко и выглядел куда моложе своих лет.

Если полистать периодику тех лет, то практически в каждой газете имелась хроника «Долголетие», где описывались особо интересные случаи. Например, в 1904 году в газете «Тифлисские ведомости» поздравляли со 180-летием Тенсе Абаеву и писали, что она достаточно бодра и сама справляется с домашней работой, а зрение позволяет ей даже шить.

Ничего сверхъестественного в этом не было, так как в те времена подобное встречалось сплошь и рядом.

Проход Панамского канала (декабрь 2016 г.)

На проход Панамского канала мы записались за неделю. И чтобы пройти канал, пришлось нанять агента. Как оказалось, самим, без чьей-либо помощи, справиться сложно. Из всех предложенных, выбрали самого общительного и обязательного агента, полностью оправдывающего свое звучное имя – Рой Браво. Запросив у нас целый ворох документов, он оформил разрешение на хождение в панамских водах. Это необходимо для тех, кто остаётся в Панаме на срок более 48 часов. Затем он назначил день, когда придет замерщик – представитель Панамского канала. Оказалось, нужна не только внушительная по размерам оплата. Чтобы катамаран пропустили по каналу, он должен соответствовать определенным параметрам: на судне должны быть рация, навигация, радар, электроника должна быть вся в рабочем состоянии, на борту должен быть как минимум один галюн (туалет) с резервуаром для нечистот, судно должно развивать скорость не менее 8 узлов, команда должна быть не менее 5 человек. В назначенный день пришел замерщик Исидро и тщательно проверил всё и везде, заполнил несколько формуляров. Результатами проверки он остался доволен и присвоил нам постоянный идентификационный номер для прохож-

дения канала. Наше судно внесли в систему, и в будущем такие дотошные обмеры больше не потребуются – достаточно будет назвать свой номер из базы данных канала, и вперёд.

Пока разбирались с оформлением документов, встретили в марине ребят из Одессы на 60-футовой скоростной спортивной яхте – Юру, Сергея и черногорца Петю. Их яхта, полностью выполненная из карбона от кончика носа до кормы и от подвижного киля до верхушки мачты, развивала скорость до 27 узлов, перелетая через волны. На этом ее преимущества и заканчивались. Внутри у нее отсутствовали внутренние перегородки и полы. По рассказам самих ребят, чтобы во время перехода дойти до галюна, который находится в носовой части, нужно было совершить чистейшей воды подвиг. Когда яхта перескакивает две волны и врезается в третью, нужно, цепляясь всеми конечностями за любой выступ, оберегать от повреждений не только голову, но и другие части тела. Поэтому всё тело после переходов у любого из них болело. Камбуз (кухня) у них был сделан в виде небольшой газовой горелки и раковины размером с тарелку, в уголке за штурманской табуреткой. Самым шикарным местом, как смеялись ребята, были раскладные брезентовые кресла на кокпите, где можно было посидеть во время вахты. Шли они в Австралию, хотели успеть на теннисный турнир Australian Open. Вечером посидели с ними, пообщались, скинули им фильмы и аудиокниги, а утром они благополучно ушли по каналу.

В день выхода получили расписание прохода, согласно которому всё начиналось после обеда. Для самого прохода пришлось нанять еще троих недостающих членов команды, взять в аренду большие канаты, чтобы удерживать и направлять катамаран в шлюзах, и огромные кранцы для защиты от стен канала. Всем этим нас обеспечил агент. За два часа до выхода новые члены команды (Эрик, Алан и Джоэль) прибыли к нам на борт вместе со всей экипировкой.



Когда выходили из марины, погода стояла чудесная, светило солнце, дул легкий ветерок. Пришли к указанному бую на другой стороне залива и решили не вставать на якорь, а

маневрировать в ожидании прихода сопровождающего, который будет всеми руководить и направлять нас по каналу. Примерно через час патрульный катер доставил пилота по имени Франциско и мы двинулись в путь. Стоило только отойти от стоянки, как погода начала стремительно портиться. Слева набежали черные тяжелые тучи, подул шквалистый ветер, пошел сильный дождь и видимость упала. Мы шли следом за кораблем «Дон Алехандро» на расстоянии 1 кабельтова (200 м) и, тем не менее, не видно было даже его корму, такой сильный шел ливень.

Зашли в шлюз втроем – мы в хвосте, перед нами «Дон Алехандро» и впереди какое-то большое научное судно. Все разместились по своим местам – штурман и Джоэль встали на носу катамарана, а Алан и Эрик на корме. Капитан за штурвалом и пилот, который руководил процессом прохода, стоя под мачтой, чтобы видеть и контролировать всех. Работники канала, находившиеся на высоте 15 метров по обеим сторонам шлюза, кинули веревки, которые мы привязали к своим канатам. Подтянув их вверх, они одели их на кнехты. Створы шлюза медленно закрылись. Вода вокруг катамарана забурлила, запенилась и стремительно начала подниматься. Наша задача состояла в том, чтобы не дать канатам, заведенным на катамаран провиснуть. Нужно было постоянно подтягивать. В каждом шлюзе катамаран поднимался на 8-9 метров в высоту. Во втором шлюзе руки у штурмана уже стали отниматься, хорошо, что капитан вовремя заметил и

подоспел на помощь – выбирать канат и подтягивать катамаран, увлекаемый бурным течением при подъёме воды. Так прошли первые три шлюза и высота, на которую мы поднялись, составила в общей сложности 26 метров.



Вышли в озеро Гатун уже в кромешной тьме. Далее двигались, ориентируясь только по маленьким огонькам, ничего не видя перед собой в воде. Отошли в сторону от судоходных путей и пришвартовались к светящемуся бую. Подошел патрульный катер, забрал пилота. Обвязавшись кранцами, чтобы предотвратить трение буя о катамаран, плотно и вкусно поужинали и, уставшие, отправились спать. Вдруг ночью

проснулись от грохота неизвестного происхождения! Вскочили, заметались по палубе, выискивая – что же случилось? Оказалось, что леерный трос, перегруженный 5 кранцами, вырвало из стойки. Наскоро привязав кранцы к основаниям стоек и закрепив оторванный трос, снова легли спать.

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.