

## Через Атлантику на парусном катамаране

### Записки капитана

май – июль 2014



Наверно каждый человек, который приобщен к яхтингу, хочет когда-нибудь перейти на яхте океан. Быть затерянным в океане за тысячи километров от берега, попасть в шторм, бороться с огромными волнами и ветром, страдать от жажды, переживать разлуку с семьей и стойко все это преодолевать. В общем, зов морской романтики.

Я не хотел переходить через океан. Так я думал. Мне и так хватало впечатлений, которые я получил в свое время на Дальнем Востоке и которые регулярно получаю в родной Средиземке и теплых местах недалеко от экватора.

Но воспаленный мозг яхтсмена не дал мне ни единого шанса. Как только появилась реальная возможность перейти через океан, мне хватило одной ночи, чтобы принять решение. Этот реальный шанс всплыл в виде парусного катамарана Вояж 44, принадлежащего одной из чартерных испанских компаний, который надо было перегнать с острова Свободы - Кубы через Атлантику в Средиземное море на Майорку за пятьдесят дней. По генеральному курсу около пяти тысяч морских миль ( 9260 км ).

Я не первый и не последний, который описывает путешествие через Атлантику на яхте и мне не хотелось бы кого-то повторять. Поэтому я выбрал не технический стиль повествования, с непонятными для многих морской терминологией, ежедневным описанием прогноза погоды и дублированием записей из судового журнала, хотя в полной мере без этого тоже не обошлось. Надеюсь меня не сильно осудят более серьезные капитаны, чем я.

Также я опущу описание подготовительного этапа, поиска экипажа и анализа работы чартерной компании в части технической подготовки катамарана к плаванию. Я сразу начну с главного - с морской части нашего путешествия.

На старте первого этапа Куба – Азоры наш экипаж состоял из шести человек, включая капитана. Четыре мужчины и две женщины. Все с приличным морским опытом. С тремя из них я уже имел честь ходить по океану. Забегая вперед скажу, что двое ребят, которых я не знал до перехода, тоже не разочаровали.

Немного об экипаже. Возраст от 35 до 50 лет. Причем тех, кому полтинник три человека. В общем, нормальный возраст для того, чтобы все друг друга понимали. Профессии тоже у всех разные. Первая Татьяна бухгалтер, Вторая Татьяна фотограф, Василий – инженер, Олег - бизнесмен, Александр - программист, и я – капитан и яхтенный инструктор.

Катамаран находился в городе Сьенфуэгос на юго-западе Кубы. И прежде чем выйти в океан нам надо было обойти юго-восточное побережье острова Свободы и пройти пролив между Кубой и Гаити. К слову, перед этим проливом располагается всем известная американская база Гуантанамо.

Смущало то, что на морских картах эти места сплошь и рядом помечены минными полями и районами военных стельб. Нам же надо было идти вдоль берега, что объяснялось ветровыми условиями данного района, где в любое время года ветер дует строго в лоб и пролив между Кубой и Гаити так и называется – Наветренный.

В моей практике был случай, когда в Тайланде в милитаризированной зоне, с берега в нашу яхту стреляли. Поверьте, когда в тридцати метрах от яхты поднимаются метровые брызги от пулеметной очереди это совсем не прибавляет оптимизма. Справедливости ради, хочу сказать, что я сам полез в эту зону, поскольку там ходят местные лодки и я до этого без проблем проходил там раза четыре.

Поэтому, вспоминая Тайланд, я относился к этим красным квадратам на карте с усиленным вниманием и осторожностью.

Наши кубинские друзья не смогли прояснить навигационную ситуацию в проливе. Пришлось пользоваться теми картами, которые у нас были. Из бумажных карт это были мелкомасштабная морская карта Кубы и генеральная карта Северной Атлантики. Не густо. Правда у нас было все в порядке с электронной навигацией. Ее было много и разной. В общем было принято решение идти на приличном удалении от берега чуть дальше границы минных полей.

Старт был назначен на 18 мая. Катамаран забункерован топливом и водой, а также в полной мере снабжен продуктами и кубинским ромом. Нас ждал океан, а мы жаждали приключений!

Далее ниже представлены мои путевые записи, в которых я старался правдиво и не очень серьезно описать все происходящее.

18 мая – 1 день

Пограничники Кубы знают свою работу. Наш катамаран досматривали три часа. На полном серьезе. Бригада из четырех человек. Лазили по сумкам, задавали дурацкие вопросы типа: есть ли у вас друзья кубинцы, почему вы идете на Бермуды а не на Ямайку, ведь Ямайка южнее и ближе и так далее. Не поленились открутить двенадцать шурупов чтобы посмотреть нет ли чего лишнего в аккумуляторном отсеке, чем очень обрадовали старпома, потому что он этого сделать не успел. Благодаря им он проверил состояние аккумуляторов.

Возле холодильника стоит ящик с пивом. Вижу они на него пялятся. Предложил им выпить по баночке. Отказались. Объяснили тем, что теплое пиво они пить не будут, а вот от холодного, которое есть у нас в холодильнике у них нет причин отказываться.

После пива выяснилось что двое из них сносно говорят на русском. Учились у нас. Хорошо что мы держали язык за зубами и не комментировали их действия.

Спросили сколько сейчас стоят в России бананы. Я сказал что около полутора долларов за килограмм. Они чуть на пол от хохота и гордости не попадали. У них то они растут на пальмах бесплатно. Счастливые люди!

Около полудня мы вышли из залива Сьенфуэгос и взяли курс на Наветренный пролив. До него около 500 миль. Единственное место в котором можно забункероваться топливом и водой на нашем пути до Бермуд это порт Сантьяго де Куба – родина кубинской революции. До него двое суток ходу. Там же производят замечательный ром с одноименным названием.

Погранцы пугали, что если мы туда зайдём, то придется заново открывать кубинскую границу, а потом ее закрывать, тем более что там нет инфраструктуры для парусных яхт. В общем не советовали. Нет причин им не верить.

В моих временных расчетах на Сантьяго были отведены сутки. Но потерять половину дневных суток на досмотр в наши планы не входит.

Тем более что мы вообще идем практически в конце сезона, когда вероятность тропических ураганов по статистике не более 8%. Через неделю вероятность будет уже 20%. Нам надо к концу мая пройти Бермуды и выйти в открытую Атлантику, покинув места где мы можем попасть в тропический шторм.

Принимаю решение не заходить в Сантьяго и объявляю это экипажу. Такое решение нравится не всем. Но что поделать. Зато у нас в запасе минимум полтора суток.

19 мая – 2 день

В середине дня въехали в шквал. Его было видно издали, поэтому успели подготовиться. Зарифили паруса, задраили люки, завели моторы, одели непромы. Это уже не первый шквал с которым мы встречаемся. Все шквалы сопровождаются сильными ливнями и почти полным отсутствием видимости. В середине шквала ветер до 35 узлов. Направление ветра меняется моментально и многократно. Проходим шквалы под моторами.

Вчера вечером первый же шквал, через задранный люк в потолке залил мою каюту. Да так, что спать в ней стало не возможно. Люк не держит воду, когда поплавок носом зарывается в волну. Это первая неожиданность. Надеюсь что их будет не много.

Взял второй сухой комплект белья, пошел спать в салон. Там и качает меньше.

Теперь у меня не только шмотки мокрые, в которых я встречал шквал за штурвалом, но и матрас насквозь.

Погода не комфортная. Тепло и очень влажно. Вещи не сохнут.

В носовой каюте второго поплавка с люком такая же беда как у меня – течет, но меньше. Можно терпеть. В кормовых каютах все в порядке. Правда есть конденсат на стенах. Он стекает и впитывается в матрас. От этого вся постель влажная. Так говорят жители кормовых кают. Я же опять ночью в салоне.

Завтра по прогнозу солнце. Хоть бы он не соврал.

20 мая – 3 день

День выдался насыщенным по своим событиям. С утра был встречный ветер около 10 узлов, небольшая волна и солнце, которого мы не видели последние дни. Воспользовавшись этим, я выволок из каюты все свои мокрые вещи и стал украшать ими катамаран. Получилось неплохо. Одежда, матрасы, простыни и остальные мокрые шмотки развиваясь на ветру, создавали особенную домашнюю атмосферу и дополнительную ненужную парусность, мы ведь идем против ветра.

Тем временем старпом Василий решил починить люк, через который в мою каюту попадает вода, когда катамаран зарывается в волну носом.

Чинил, чинил, что-то там поджимал, заменял, крутил. Короче как бы починил, не забыв порезать себе при этом палец.

Пошли проверять. Вылили на люк ведро воды. Течет, но не сильно. Еще полчаса доработок, проверка и в перспективе я в непромокаемой каюте, ура.

Мы продвигаемся на восток вдоль южного побережья Кубы.

По нашим подсчетам через сутки мы должны выйти из Карибского моря в Атлантику.

Стали в дрейф искупаться. Вода градусов 28. Отметил про себя, что женская часть экипажа попрыгала за борт с головой. Значит, будут мыть голову с шампунем пресной водой. Подавил в себе приступ бешенства.

Появился нормальный ветер. Я насухо вытер в каюте и перенес туда полусухие шмотки. До полной сухости их высушить нереально, тем более что они были замочены соленой водой.

В общем поехали. Ветерок крепчает. Едем 7 узлов. Закинул спиннинг. После четвертого зацепа травы смотал.

Впереди черно-серое небо - ливень. Пытаемся обойти его по правому фронту.

Решаю еще раз попытаться удачи со спиннингом, тунцу нравится когда дождь и волна.

Все-таки нас затягивает под тучу. Скручиваем стаксель и несемся под одним гротом 8,5 узлов. Ветер на порывах до 35 узлов. Катамаран нормально держит ветер и волну, которая переливается через носовую часть и обрушивается на окна салона, ободряя и давая пищу для размышления о бренности бытия экипажу который сейчас не на вахте, а в сухом салоне.

Мне бы пойти проверить свою каюту после ремонта люка, но трещит катушка на спиннинге со свистом сматывая шнур. Бросаюсь под дождь к спиннингу. Через 10 минут достаю метровую барракуду. Они тут потолще, чем я ловил зимой на Сейшелах. Барракуда борется за жизнь и

пытается разнести вдребезги нам кокпит. Старпом уверенными движениями успокаивает рыбину огнетушителем по голове. Ничего более подходящего под рукой не нашлось.

Закидываю спиннинг еще раз. Через пять минут треск катушки и тишина. Какая-то неведомая морская тварь оборвала искусственный силиконовый кальмарчик, на который мы ловим рыбу. Ладно, у меня есть еще, но оставляю его на другой раз.

Иду в каюту переодеться в сухое. В каюте ничего не поменялось со вчерашнего дня - все мокрое, на матрасе плавают одеяло, из люка течет вода.

Особо не расстроился. В салоне тоже неплохо, качает меньше, хоть и проходной двор. Будет погода, будем опять сушить и чинить.

Барракуду почистил и пожарил. Без муки. При подаче украсил блюдо дольками лайма, полосками зеленого перца и дольками ананаса. Ели традиционно запивая эту вкусноту кубинским ромом.

После ужина заслуженно был восхвален экипажем за барракуду, но любовью и уважением экипажа пользовался не долго и практически полностью все растерял через два часа после того как прочел небольшой части экипажа краткую, но емкую лекцию на тему: "Хватит уже пить ром и не фиг менять вахты без разрешения капитана".

Сейчас полчетвертого ночи. Моя вахта. Слева по борту на траверзе светится огнями американская база Гуантанамо. Долго я ждал этого момента. Плюнул в ее сторону и показал прощальный фак. Пошел заваривать чай.

21 мая – 4 день

Главное в дальнем морском походе на яхте это конечно быт.

Продолжаю портить отношения с экипажем.

На мое объявление, что надо сделать график дежурств по уборке яхты услышал кучу голимых отмазок, что типа женщины и так при деле - моют посуду. Вежливо пояснил, что этого мало, надо еще мыть кокпит от мусора, который с удивительной скоростью там образуется и убирать со стола тарелки за теми кто сам этого не делает.

Старпом принял это на свой счет как упрек к его работе в отношении порядка, но вынужден был согласиться с моими аргументами.

Все надулись, типа на незаслуженное мое обвинение в неряшестве и разошлись по каютам. Я сделал вид, что мне пофиг их обиды.

Немного о катамаране. Длина 13,7 м, ширина 7,6 м осадка 1,1 м. Особенности данной модели в том, что катамаран достаточно низкий и каюты располагаются не в поплавках, а под центральной платформой. В поплавке коридоры и гальюны. За счет такой конструкции катамаран имеет низкий центр тяжести, что делает его более устойчивым на курсах. Удивила и способность его ходить под острыми курсами. Но за все надо платить. На волне катамаран зарывается в волну, и волна хлопает о центральную платформу. При скорости ветра в 20 узлов внутри стоит грохот, что поначалу кажется, что он не выдержит нагрузок. Мы к этому быстро привыкли и сейчас не обращаем на это внимания. В управлении прост и удобен, рулится отлично.

Из приятных неожиданностей на катамаране есть радар. Ночью он очень выручает. Правда кубинцы при сдаче сказали, что он не работает, и я даже его не принимал в описи. Но старпом все наладил, они просто не знали как его включить.

Есть стационарный инвертор на 220 вольт по всем каютам и четыре рабочих солнечных батареи. Еще есть опреснитель, но он не работает. Василию пока лень его ремонтировать.

Еще есть переключатель электрической помпы в кухонной мойке на морскую воду. То есть не ногой надо работать, а переключил тумблер и моешь посуду морской водой.

Паруса новые, их поставили на катамаран всего два месяца назад.

К недостаткам, но уже не катамарана, а кубинского яхтенного сервиса, можно отнести очень скудную комплектацию ЗИП, отсутствие крепежного инструмента, шурупов и т.д. Понять это можно. Куба страна хоть и гордая, но бедная. Если в туалете в марине не разбавить жидкое мыло водой, то чем работнику марины тогда мыть руки дома. В магазинах мыло еще поискать надо, впрочем как и туалетную бумагу. Как у нас в семидесятых годах. В общем, это отдельная история про кубинскую экономику.

Катушка на спиннинге не трещит, хотя таскаем за собой кальмара целый день. Кораблей и яхт в море нет вообще, в эфире полная тишина. Не очень популярные места у мореходов.

Через час будем выходить из пролива между Кубой и Гаити и брать курс на Бермуды. Но сначала надо пересечь Багамский архипелаг. На нашем пути будет около 10 островов в зоне видимости. Хотелось бы конечно посмотреть поближе, но поджимает сезон ураганов. Да и погода сейчас благоприятная, надо пользоваться.

Сегодня был только один шквал с дождем. Надеюсь дальше от Кубы шквалов будет меньше, так как ослабнет влияние местных погодных условий.

22 мая – 5 день

Сегодня было два события и оба со мной в главной роли.

После обеда, а на обед нам бог послал вкусный суп из курицы, которая ждала сегодняшнего дня в морозильнике, я по привычке отправился в салон готовить себе спальное место, так как каюта моя все еще не дает возможности уединения в кровати, по причине заливания ее из верхнего люка.

Тщательно постелил себе постель на салонном диванчике, ну не пятый же день мне в шортах и футболке спать. Вышел в кокпит, где сидит весь народ и говорю, что мол вы тут бдите, а я пойду до своей дневной вахты подремлю. Надо сказать, что от кокпита до моего диванчика в физическом смысле расстояния метров пять и из кокпита видно мою лежанку. Это я подвожу к тому, что все видели мои приготовления ко сну и дальнейшие события. Далее я иду и ложусь. Жарко. Тут меня посещает гениальная мысль открыть люк на лобовом стекле, который находится от меня на расстоянии протянутой руки. Нет, меня конечно, посещала мысль о брызгах, которые могут прилететь в салон, но я не думал, что это произойдет так быстро и неизбежно. В общем через минуту после того как я закрыл глаза на меня с шумом обрушились два ведра соленой воды.

Давно я не слышал, чтобы народ так ржал. Не видела эту картину только Таня, которая выбежала из своей каюты на мою словесную оценку ситуации и хохот народа. И вид у нее был расстроенный. Потому что все видели, а она нет.

Да, над мокрым капитаном может посмеяться каждый...

Далее все по отработанной схеме - вытираться, переодеться, сушить вещи - не долго был отдых капитана перед вахтой.

Вторым событием был вылов метровой вахи (рыба такая). По нашей общей оценке рыбина потянула килограмм на семь. Половину я пожарил, половину оставил на завтра. По традиции рыба подавалась с ананасами и кубинским ромом.

Вечером попали в сильный шквал с ливнем и опять вымокли до нитки. В общем, за день мы умудряемся по три раза переодеться. С сушкой мокрых вещей реальная проблема. Влажность очень высокая. Чтобы высушить мокрую одежду необходимо солнце и ветер. Если нет хоть одной составляющей, то процесс будет очень долгим.

Закат солнца сегодня был очень красивый. Все оттенки желтого, оранжевого и красного. Мечта художника и фотографа. Такой закат в море можно увидеть только в южных широтах.

Куба и Багамы остались за кормой. Впереди открытый океан. Около 23:00 по местному времени мы пересекли условную границу и вошли в Бермудский треугольник.

23 мая – 6 день

Ночь. Слабый ветер, лунная дорожка и понятная, предсказуемая волна. Это Океан. Где-то на горизонте появилось зарево от проходящего круизного лайнера. Когда я ночью принимал вахту у старпома, он рассказал, что во время его дежурства нас по корме объехал такой же многопалубный монстр, изменив при этом свой курс. Приятно, что вахтенный на их мостике не спал и соблюдая правила, уступил дорогу паруснику. К сожалению, бывают и другие примеры.

Идем под парусом 6-7 узлов. Главное сохранить эту скорость. Прогноз погоды не очень благоприятный. В ближайшие двое суток ветер ослабнет. Уж лучше шквалы с дождем, чем штиль.

Прогноз погоды мы берем с помощью спутникового телефона Иридиум. С его же помощью я могу отправлять и принимать почту небольших размеров. Так что со связью у нас все хорошо.

В очередной шквал девчонки решают помыться пресной водой. Дождавшись, когда ветер ослабнет и останется только дождь, даю добро на водную процедуру. Мужики тоже не остаются в стороне. Наблюдаю со стороны как они мылятся под холодной водой. Присоединиться к ним желания нет. Да и не надо мне - капитан всегда чист и выбрит.

24 мая - 7 день

У нас на катамаране два холодильника. Один как бы просто холодильник, а второй морозильник. Тот, что морозильник ничего не морозит, хотя и хорошо держит холод. А тот, который холодильник морозит. В начале нашего путешествия мы этого конечно не знали. Ему ведь надо время, что бы остудить целую гору продуктов, которые в него загрузили на Кубе. В общем, когда мы обратили внимание на аномальное охлаждение, эта сволочь заморозила нам

половину своего объема. Причем чем ниже полка, тем сильнее мороз, а складывались продукты в него как раз по обратному принципу - чем выше, тем холодней.

В итоге мы имеем: штук десять пакетов замороженного молока и сока, замороженную рыбу, пол ящика замороженного баночного пива и самое главное около пяти десятков замороженных яиц. Соответственно с законами физики все яйца конечно лопнули. Разморозить все это хозяйство не желательно по причине возникновения нехороших микроорганизмов. Размораживаем по мере незамедлительного употребления. Кстати по вкусу, на мой взгляд, омлет из мороженных яиц не отличить от омлета из свежих.

До Бермуд осталось около 500 миль. Теперь мы под влиянием только атлантических погодных условий. Местная карибская погода со своими шквалами и ливнями осталась в двухстах милях за кормой. Облака высокие, ветер слабый. Едем 3-4 узла.

Этой скорости мало чтобы попасть до 28 мая на Бермуды. А спешить надо, потому что Сергей, аналитик прогноза погоды по нашему маршруту, прислал с большой земли не очень хорошие новости. К ночи с 28 на 29 мая на Бермуды с севера обрушится циклон со всеми вытекающими последствиями. Так что будем заводить двигатель.

Сегодня первый день за время нашего путешествия спал в своей каюте. Белье и матрасы влажные, высушить полностью не удалось, сегодня повторю сушку. Терпимо. Лучше чем в салоне. Личное пространство это важно.

Моя ночная вахта с 3 ночи до 6 утра. Я меняю старпома, который стоит с 12 ночи до 3-х. Моя вахта называется собачья. Это и понятно. Время, когда больше всего хочется спать. Но зато все восходы мои. Старпому повезло меньше, он вообще стоит свою вахту глухой ночью. Если облачно и нет звезд, то только радар показывает что происходит вокруг нас.

Необыкновенное шоу во время моей вахты это восход полной луны. Сколько раз я это уже видел и каждый новый раз невозможно оторвать взгляд. Сначала на темном горизонте появляется небольшое свечение. Такое бывает, когда по горизонту проходит пассажирский лайнер, светящийся как новогодняя гирлянда. Затем это свечение усиливается многократно и над горизонтом появляется зарево алого цвета. Такое впечатление, что горит целый остров. И вот появляется луна. Она огромного, нереального размера. Над океаном сразу становится светлей и кажется, что в лунной дорожке можно разглядеть океан до самого горизонта. Затем этот прожектор начинает довольно быстро подниматься вверх и скоро становится луной обычного размера, к которой мы все привыкли. На суше такого не увидеть.

25 мая - 8 день

Мы в центре бермудского треугольника. Мимо нас с частотой в пять минут проплывают островки саргасов. Эти водоросли еще называют морской виноград. Интересно, что точно такие же встречаются в тропиках по всей планете. По некоторым оценкам масса плавающих саргасов на планете составляет 5-10 млн тонн.

Именно из-за саргасов мне не хочется забрасывать спиннинг. Потому что через каждые пятнадцать минут приходится сматывать катушку длиной в восемьдесят метров и очищать кальмарчика с крючком от зацепившейся травы.

Старпом думает по-другому. Он считает, что спиннинг должен работать всегда. Поэтому, как только я смотаю катушку после очередного зацепа травы и отлучусь в каюту по каким-то делам, катушка опять будет размотана и кальмарчик опять будет волочиться за катамараном.

И надо сказать, что такая настойчивость старпома принесла свои результаты.

Когда народ начал накрывать на стол, я увидел, что спиннинг сломался пополам и шнур с катушки полностью смотан. Саму поклевку никто конечно не видел. Приготовления к обеду были отложены и мы дружно начали борьбу с морским чудовищем, которое поломало спиннинг.

Сложность заключалась в том, что на том конце шнура было что-то большое и сильное, а спиннинг сломался чуть выше катушки и поэтому невозможно было сделать рычаг и смотать шнур. Общими усилиями на спиннинг была наложена укрепляющая шина, усилена гаечными ключами и намертво зафиксирована скотчем.

После двадцати пяти минут упорной борьбы рыбина была вытащена на палубу. Это оказалась океаническая дорадо, еще ее называют большая корифена. Помните фильм "Жизнь Пи"? Там на лодку попала такая зеленая большая рыбина, которая переливалась всеми цветами радуги. Это она – большая корифена! Вот такую красавицу мы и поймали, весом в двадцать килограмм.

Рыбину разделали на филе и забили ей холодильник. В ней оказалось около килограмма икры. Сначала я хотел ее засолить, но позже передумал и икра тоже отправилась в холодильник, завтра пожарим ее. Отмыли палубу от крови и сели ужинать.

Мы же в бермудском треугольнике. Поэтому мы ужинаем собственноручно выловленной рыбой и ромом.

Хочу сказать, что я люблю готовить рыбу сам. Вроде у меня это не плохо получается. Также перед готовкой, я ее как правило сам ловлю, чищу и разделяю. Остальному экипажу остается только вымыть палубу. Всех такой расклад абсолютно устраивает.

Сегодня я сварил уху из ваху, которую поймал пару дней назад. Получилась конечно же уха не в нашем традиционном представлении, но что-то экзотическое и по мнению экипажа вкусное. В качестве экзотики в уху были добавлены болгарский перец, дольки лайма и кубики порезанного ананаса. Вместо традиционной рюмки водки в уху отправился ром. Мне показалось, что все уместно на вкус.

Народ расчувствовался и решил подарить мне на Бермудах новый спиннинг взамен поломанному. Эх, люблю я свой экипаж!

Ветер усилился. Заглушили двигатель. Идем под парусом. Скорость увеличилась до 8 узлов. Приятно ощутить скорость после двух дней штиля.

Сегодня перевели корабельное время на часовой пояс Бермуд. На один час ближе к дому.

26 мая - 9 день

Старпом починил спиннинг. Вставил внутрь поломанной трубки какую-то железяку и намертво затянул хомутом. На вид вроде прочно. Это что ж получается, покупка нового спиннинга под угрозой?

Экипаж привык к суровому морскому быту, но усталость имеет свойство накапливаться. С каждым днем все заметней меньше народу в кокпите - все больше свободного времени отлеживаются по каютам. В кокпите теперь вахтенный рулит в одиночестве.

Экипаж собирается вместе только на ужин, который уже четвертый день подряд готовлю я - рыба ведь. Меня это не напрягает.

Кстати, хлеба у нас уже нет давно. Остались сухари и невкусные кубинские галеты.

О сублимированных продуктах. Оказывается они сейчас довольно не плохие на вкус. Например. Берешь пакет супа харчо. Высыпаешь в кружку. Крошишь туда пару кусочков солями или другой сыровяленной колбасы (каждый привез из дома по две палки колбасы). Бросаешь кусочек лайма, две оливки и заливаешь кипятком. Через три минуты у тебя реальная солянка с таким же вкусом, как подают в ресторанах. Может они ее так и делают?

Утром на палубе нашли летучую рыбку. Размером сантиметров двадцать. Я засолил несколько кусков выловленной дорадо, завтра повешу вялиться. Летучая рыбка тоже отправилась в рассол. С пивом пойдет.

Атмосферное давление растет. Над нами антициклон, но довольно прохладно. В одной футболке сидеть за штурвалом уже холодно, тем более, что мы имеем стабильный встречный ветер 14 узлов.

На ужин пожарил дорадо. Экипажу понравилось. Из всей рыбы, что мы ели до этого, дорадо самая вкусная. Завтра повторим. Из свежих продуктов осталась только рыба.

На панели приборов загорелась ошибка левого двигателя. Заглушили. Завтра по светлому времени будем разбираться, что с ним. Есть подозрение на выработку масла. Он изначально дымил.

До Бермуд по расчету навигатора осталось полтора суток ходу.

27 мая - 10 день

Утром долили масло в двигатель. Завели, ошибка погасла. Поехали на двух моторах. Ветер встречный. Надо успеть зайти на Бермуды завтра по светлому времени.

Заход не простой - рифы с обеих сторон узкого длинного канала. Если не успеем по светлому, будем где-нибудь на якоре болтаться до утра.

По УКВ уже слышно радио Бермуды. Говорят о правилах захода судов на острова и передают усиление ветра на завтра. За кормой на юге горизонт полыхает от молний. До фронта циклона миль сорок. Надеюсь успеем.

Часа в четыре дня опять загорелась ошибка левого двигателя. Заглушили двигатель. Пока обсуждали причину, зачихал и встал правый двигатель. Вот и приехали.

Ветер слабый и волны почти нет. Это хорошо. Без качки разобрали топливные фильтры. В фильтре грубой очистки куча мусора и вода. Бак с топливом почти пустой, вот и хлебнули со дна грязь. Фильтр тонкой очистки тоже забит. Почистили, промыли фильтры, залили в бак три канистры дизтоплива, завели правый двигатель, поехали дальше.

С левым двигателем дела обстоят сложнее. За последние восемь часов он сожрал пять литров масла, а это уже тянет на полноценный ремонт, что нам совсем некстати. Пока решаем использовать его только для задуливания на швартовку, должен выдержать. С одними

двигателем швартоваться на катамаране занятие не из приятных. В общем, дойдем до Бермуд, будем разбираться с двигателем более серьезно.

На небе стали появляться огни самолетов. Цивилизация уже недалеко. Но океан по прежнему пуст. Ни кого кроме летающих рыб. Еще одна рыбка ночью залетела в кокпит. Большая. Размером со среднюю селедку. Засолил ее в пакете. Завтра повешу вялить к остальной рыбе.

28 мая - 11 день

У нас хорошая новость. Василий осмотрел остывший левый двигатель и объявил, что масло есть. Ситуация уже не настолько печальная как выглядела вчера. Конечно двигатель ест масло, но в позволительных для нашего положения масштабах. Купим на Бермудах масло и будем доливать по необходимости.

Уже видно Бермуды. До них миль тридцать. Начали появляться рыбацкие катера. Не напрасно они тут промышляют. За пару часов до захода в гавань северного острова Сант Джордж мы вытащили одного за другим двух тунцов. Первым оказался бонито килограмма на два, второй желтоперый тунец килограмма на четыре. Не большой конечно, но мой отремонтированный спиннинг он опять поломал на пополам. Теперь без нового спиннинга точно не обойтись.

Миль за пять до захода в гавань нас вызвало по шестнадцатому каналу радио порт Бермуды и устроило подробный допрос. Мол кто такие, куда, откуда, для чего и насколько на Бермуды, регистрационные номера судна, спас плота, спутникового телефона и т.д. Минут пятнадцать старпом общался с ними по рации. После этого они сказали нам, что мы идем близко к рифам и приказали отойти от них дальше. Seriously все у них.

Заход в гавань непростой, по узкому каналу, по буйам, слева-справа рифы. Повесили желтый флаг под правую краспицу. Это значит, что нашему катамарану требуется таможенная очистка. Подошли к причалу таможни как нам велели по рации. Никто нас с цветами не встречает. Пошли сами к погранцам. Заполнили таможенные бумажки, получили в паспорта печати о въезде. Теперь официально мы можем находиться на Бермудах 90 дней.

После обследования причальных стенок, стали на ночевку на стенку парома. Утром нас от туда выгнали и это хорошо, потому, что мы переставили катамаран в частную микро марину всего на четыре места. Вода, горячий душ, электричество - все, что надо чтобы привести себя в порядок. И всего то за 88 долларов США в сутки.

29 мая - 12 день

Бермуды. Наверно нет человека, мечтающего о морских путешествиях, которого не волновало бы слово Бермуды. Для любого яхтсмена Бермуды это самая крайняя точка на западной стороне Атлантики, где можно пополнить запасы воды, топлива и продовольствия перед прыжком через океан в Европу.

Лично у меня при слове Бермуды всегда перехватывало дыхание и мое яхтенное воображение рисовало в моей нагретой солнцем и одурманенной соленым морским воздухом голове разные

виды, связанные с тропическими ураганами и карибскими пиратами промысляющими на границе своих угодий.

Ну и конечно бермудский треугольник с его таинственными загадками. К сожалению или к счастью мы там ничего такого не встречали. Правда пару раз отказывала навигация – потерялись все спутники. Но это было краткосрочно и не критично.

Современные Бермуды это цивилизованная страна с отличными, хоть и узкими асфальтированными дорогами, прекрасной инфраструктурой, довольными и улыбающимися неграми и абсолютно конскими ценами на все промышленные и пищевые товары. Если вы увидите в магазине ценник менее одного доллара на любую, самую простую хрень, вам повезло. Питьевая вода 1,5 литра - 1,5 доллара, банка самого дешевого пива - 1,9 доллара, дизтопливо - 1,9 доллара за литр. Продукты питания в среднем выше, чем в Европе минимум на 50 процентов. Производства на островах никакого, один туризм. Этим все и объясняется - все продукты привозные. Местное население от этого не страдает. Социальные выплаты у местных жителей приличные. Очень много американских туристов – рядом Флорида. Собственно Бермуды это курорт для не бедных американцев. Для примера: мы затарились самыми необходимыми продуктами в гипермаркете на оставшийся переход до Азор - 880 долларов. Заправка топливом, покупка масла для двигателя - 1000 долларов. Не слабо, да?

В ходу бермудский доллар на котором нарисованы красивые парусники и рыбки. По курсу он равен американскому. В магазинах и кафе для оплаты принимают и те и другие. Еще отличительная фишка Бермуд это шорты. Для нашего взгляда непривычно видеть мужика, одетого в белую рубашку с галстуком, темный пиджак и розовые шорты до колен, ниже которых темные гольфы и обычные классические черные туфли. У них так ходят все, от чиновников до бизнесменов и школьников.

Бермуды оставили хорошее впечатление: улыбчивые люди, готовность помочь по любому вопросу, минимум формальностей при въезде и выезде.

Еще экипаж сдержал слово и мы сообща обновили снасти для рыбалки. Теперь у нас есть новое троллинговое удилище с мультиплексорной катушкой, на которую намотано четыреста метров лески. Приятно.

На всякий случай купил еще три кальмарчика разных расцветок. Очень хочется выловить тунца килограмм на ... , ладно не буду озвучивать. Дело за малым - за рыбацкой удачей.

30 мая - 13 день

Целый день мы готовились к дальнейшему путешествию. Мыли катамаран пресной водой, размораживали холодильники, покупали продукты и технические нужные вещи. В общем, готовили катамаран к выходу. После завершения необходимых процедур в середине дня экипаж получил возможность просто погулять по городу. Сувениры, магнитики на холодильник, майки с пиратами, кружки для пива, естественно само пиво и другая нужная и не очень нужная туристическая чепуха была обменена частными предпринимателями Бермуд на приличную сумму американских долларов, вывезенных нашим экипажем за пределы Российской Федерации.

После заправки топливом и оформления выездных документов на таможне мы продолжили наше путешествие.

В 18:00 попытались выйти из гавани в океан. При выходе в канал, нас вызвали по радио и попросили задержаться без объяснения причин. Просто сказали: стойте на месте, гавань не покидайте. Я немного понервничал, не понятно что у них на уме - до захода солнца полтора часа, за это время надо выйти на глубокую воду минуя все навигационные опасности. Позже оказалось, что по северному каналу движутся два огромных пассажирских лайнера и наш выход мог осложнить их проход вдоль острова. Мимо нас пролетело лоцманское судно для их сопровождения.

19:00 мы вышли в океан. Ветер до 25 узлов. Рваная волна. Это и понятно - глубина 20 метров. Мы все еще в зоне рифов. К ночной вахте все пришло в норму. Глубина более 300 метров. Волна приобрела округлые обводы, ветер ровный без порывов. Поужинали и разошлись по каютам. За штурвалом только Олег, он вахтенный. Мы начали переход через Атлантику. Следующая остановка остров Фаял на Азорах. Надеюсь, что мы доберемся туда дней через пятнадцать. Сейчас мы едем на крыле циклона с попутным ветром. В этом есть свои плюсы и минусы. Плюс это попутный ветер и скорость. Минус это дождь и холодно. В общем, поехали.

31 мая -14 день

Ну вот нас и догнал циклон. Ветер почти полный фордевинд 20 - 25 узлов. Волна в среднем два метра, но попадаются экземпляры метра по четыре. С такой волны мы несемся как на серфинге, и катамаран разгоняется иногда до 10 узлов. Идем под бабочкой. Это когда два паруса вынесены на разные борта. Не люблю я ее, эту бабочку, опасная она при такой силе ветра, но по-другому слишком отходим от курса. Прохладно. В кокпите все во флисах и непромах. Хорошо, что нет дождя. Наша средняя скорость около 8 узлов. При такой скорости рыбу ловить бесполезно.

1 июня - 15 день

После полудня ветер усилился. Волны уже под четыре метра. Грот мы зарифили еще утром, сейчас и стаксель зарифили. С волны разгоняемся до 12,5 узлов. А так средняя скорость 8,5 узла. Катамаран хорошо идет в бакштаг, уверенно. Целый день с утра нас посещают приличные стаи дельфинов. Наверно к вечеру это шестая или седьмая. А может это одни и те же? Они окружают катамаран и устраивают показательные прыжки под наши аплодисменты и щелканье фотоаппаратами. Дельфины не большого размера, около метра длиной. Этот вид называется белобочка. Мы встречали дельфинов и больших размеров, метра по два с половиной - это афалины. Они тоже наши частые гости.

У меня, как у капитана, действительно самая собачья вахта. Мало того что я с трех до шести ночи стою, но я еще и с трех до шести дня стою. Вроде бы ни чего страшного, но... Обычно мы обедаем в два - три часа дня. После этого все идут спать по каютам, а у меня вахта. А спать после обеда хочется больше чем в ночную вахту. Вот и сегодня Татьяна сделала вкусную тушеную картошку на обед и я после обеда остался за штурвалом в одиночестве в сытом и сонном состоянии. Волны в четыре метра и ветер в двадцать пять узлов никак не влияет на это сонное состояние. Все равно приходится бороться со сном.

Интересно, что народ так привык к качке, что пока они не выйдут из кают на свежий воздух в кокпит, они вообще не представляют масштаба погодных условий. Человек ко всему привыкает.

Завтра по прогнозу к вечеру усиление. Значит, ветер будет за тридцать узлов и волна соответствующая, мы выходим на границу нашего циклона и антициклона, который господствует над центром северной Атлантики.

О совместимости экипажа. Критическую точку совместного проживания на лодке мы уже давно прошли. Как известно это десятый день. Теперь я точно могу сказать, что у нас нормальный, слаженный коллектив в котором царит здоровый дух, терпимость к друг другу и конечно юмор, что дает нам возможность без особых проблем двигаться к поставленной цели.

Сегодня старпом объявил, что в первом водяном баке, а у нас их три, кончается вода. Это перерасход воды в два раза. До этого момента водой пользовались из расчета 4 литра на человека в день. Для океанического перехода это нормально. Надо приспособливаться. Тем более, что Северная Атлантика это не тропики и сейчас воздух не более 18 градусов. Значит кто-то из нашего, уважаемого мной экипажа, решил, что ему воды полагается больше чем другим. А может не решил, а просто не думает об этом. Поди проверь, сколько они льют воды, у каждого своя каюта и свой гальюн с душем. Посоветовался со старпомом и решил выключить водяные помпы и прекратить подачу пресной воды. Будем включать воду по требованию и лимитированно. Для профилактики.

Через пару дней, когда придет осознание и просветление, чрезвычайное положение с пресной водой будет отменено.

2 июня - 16 день

Ничего особенного не происходит. Стараемся быстрее выйти из циклона.

Стабильные 20 узлов. Холодно. Колбасит боковая волна, но терпимо. Впереди антициклон. Но между нашим циклоном и антициклоном, выражаясь метео языком, располагается зона оклюзии. Разве назовут что-то хорошее таким словом? В зоне оклюзии могут быть разные нехорошие вещи: усиление ветра, дождь, волна и еще что-то, не знаю даже что еще выдумать. На карте прогноза ее видно. Ширина около 180 миль. Входим в нее ночью. Надеюсь на лучшее.

3 июня - 17 день

В час ночи проснулся от того, что катамаран кидает из стороны с сторону, по палубе над моей каютой кто-то топочет, слышен звук закручивающейся лебедки и свист ветра. По ощущениям понимаю, что мы несемся с хорошей скоростью. Понимаю что вот оно, началось. Но мне до вахты еще два часа, и я хочу спать. Слышу, забарабанил дождь, и усилилась качка. Вот тебе и последний привет от бермудского циклона. Так и есть. Очень скоро в мою каюту вломился старпом и без лишних эпитетов предложил мне подняться в кокпит. Я знаю, старпом просто так меня звать не будет.

Шторм. Как всегда мы были не готовы к такому развитию событий и заехали в ветер 30 узлов на полных парусах в середине ночи. Василий оправдываясь сказал, что ветра вообще не было и он даже заводил мотор, чтобы не стоять на месте и заодно подзарядить аккумуляторы и тут внезапно налетел ветер, бла, бла, бла, а дальше я и сам все вижу. Я сказал что да, все вижу.

Известное всем яхтсменам правило: рифиться (уменьшать площадь парусов) надо сразу, как только мысль об этом пришла в голову, нами было безжалостно нарушено. Говорю нами, потому что капитан несет ответственность за все, что происходит на корабле.

Зарифили грот на первую полку в надежде, что ветер тридцать узлов будет только на порывах, по прогнозу вообще только двадцать пять нарисовано. Скрутили немного стаксель. Поехали дальше. Вроде ветер стал ослабевать. В три ночи я заступил на свою вахту, сменив Василия. А в четыре началось.

Ветер на порывах до сорока пяти узлов, волна шесть метров, ливень. Ну, примерно, как в документальных фильмах дискавери про океан во время непогоды. Наша скорость 10 узлов на зарифленных на одну полку парусах. Многовато. Тем более, идем в бейдевинд и регулярно зарываемся носом в волну. Так и штаг потерять не долго. Пришлось будить мужскую часть экипажа и рифиться по полной.

Олег с Василием одетые во все непромокаемое и обвязанные страховками, героически зарифили оба паруса почти в ноль. Поехали медленнее, но спокойнее. Швыряет, конечно, но не так сильно.

Пошел проверить каюту. На кровати лужа воды, с иллюминатора течет. Ладно, ремонт сейчас не сделать. В носовой каюте так колбасит, что можно голову свернуть об потолок. Буду ждать нормальной погоды. Тем более, что салон катамарана это мое второе место отдыха уже традиционно.

С рассветом ситуация не улучшилась. Тот же стабильный ветер 35 узлов, волна размером с небольшой домик, дождь и соленая пыль, режущая глаза, мокрые непромы и желание чтобы все это скорей закончилось. А еще холодная соленая вода, в размере пары ведер, прилетающая раз в пять минут рулевому в физиономию под хохот счастливых чиков, которые из относительно сухого салона наблюдают за этим шоу. Их очередь быть объектом хохота впереди. Яхтенная романтика, мать ее!

Взял со спутника новый прогноз. Вроде обнадеживает. К середине ночи, с нашей скоростью, мы должны начать выходить из этого безобразия.

4 июня - 18 день

А что... в салоне не так уж плохо спать. Если задуматься, то масса преимуществ. Например. Все ходят мимо тебя в кокпит, не особо задумываясь, что в салоне есть еще кто-то и он спит. Ты просыпаешься, потому что думаешь, что уже надо вставать на вахту. Поэтому ты всегда осведомлен который сейчас час. Когда вахтенный начинает бегать у тебя над головой, чтобы зарифить стаксель или грот, ты естественно просыпаешься и ошалев от топота спрашиваешь, что мол случилось. Поэтому ты всегда в курсе какой сейчас ветер и чем занят вахтенный. Или например, ты просыпаешься от того, что какой то олень светит тебе в лицо фонариком. Пока ты соображаешь, что к чему, слышишь диалог:

- Куда ты светишь! Выключи фонарь.

- А что такое?

- Видишь, капитан спит, мы же ему мешаем.

- Мне же запись в журнал надо сделать.

- Ну так и свети в журнал!

И ты понимаешь, что экипаж не только заботится о твоём сне, но и четко выполняет инструкции по ведению вахтенного журнала. Это приятно. В общем, ты всегда в курсе событий.

Сегодня мы выехали из всех неприятностей и заехали в антициклон. Ветер около двадцати узлов. Волна не большая. Над нами синее небо и наконец-то солнце.

Но волна все-таки есть и поэтому открыть люки и просушить каюты пока нет возможности. Олег решил этот вопрос кардинально. Он вытащил матрасы из каюты и разместил их сушиться на крышу над кокпитом, благо на катамаранах она в основном прочная из пластика и по ней можно ходить. Далее к нему присоединился и я. Мне тоже надо сушить каюту.

В это время сработала трещотка на спиннинге. На нем в виде наживки был заряжен большой зеленый кальмар, который я себе подарил в этом году на день рождения. Небольшая борьба и у меня в руках оборванная леска. Жалко кальмарчика. Так я на него ничего и не поймал.

Солнце садится и я решаю забрать свои матрасы, которые уже сегодня вряд ли высохнут. Поднимаюсь на крышу и вижу там три матраса вместо четырех. Два моих на месте. У Олега одного не хватает. Короткое дознание, опрос свидетелей, выяснение побудительных мотивов и антипатий к потерпевшему и разворот катамарана на 180 градусов маневром "человек за бортом".

Часовые поиски матраса ни к чему не привели. Видимо он улетел, когда я скручивал спиннинг и Василий привел катамаран к ветру чтобы снизить скорость. Дельфины, которые к нам подружились во время поиска ситуацию не прояснили. Но зато пару часов назад мы выловили из воды пластиковый спасательный круг. Почти в центре Атлантики. Он весь оброс ракушками и водорослями и на нем есть название судна. На Азорах порою интернет и попытаемся добыть информацию об этом корабле.

В общем, что-то нашли, что-то потеряли - так бывает и в обычной сухопутной жизни.

5 июня - 19 день

Солнечный день с минимальным ветром и практически без волны. Идем не спеша со скоростью 6 узлов. Одно из преимуществ данной модели катамарана перед крейсерской яхтой это скоростные характеристики. Ни одна крейсерская яхта не пойдет с такой скоростью в таких условиях.

Наш катамаран похож на банно-прачечный комплекс. Весь увешан полотенцами, одеялами, простынями и матрасами. Генеральная сушка. Кто знает, что нас ждет дальше. Прогноз погоды обещает через пару тройку дней очередную взбучку. Нас догоняет широкая полоса окклюзии с ветром тридцать узлов. Три дня мы будем от нее убегать, но уже ближе к Азорам она нас догонит. Радует, что направление движения у нас с ней совпадают. Хотя может что-то и поменяется за три дня.

Василий в очередной раз починил мой старый спиннинг. Теперь у нас по корме заброшено два спиннинга с двух сторон. Только что-то не клюет. А рыба нам нужна. Сегодня доели последнюю вяленую летучую рыбу. Всем экипажем отмечено, что летучая рыба неожиданно очень вкусная.

Сегодня день богатый на морскую живность. Видели кита, он проплыл в ста метрах от нас, пустив пару фонтанов. Через какое-то время видели большую черепаху. Ну а дельфины это постоянные наши гости. Когда нет волны и океан спокоен, видно насколько он богат жизнью.

В середине дня заметили на горизонте парус. Связались с ними по радио на шестнадцатом канале. Это оказалась яхта, так же как и мы идущая на Азоры. Поговорили за жизнь, поделились прогнозом погоды, пожелали друг другу семь футов под килем и разошлись как в море корабли. Они девятый день в пути. Мы идем быстрее чем они раза в два. Приятно вот так в середине океана встретить себе подобных.

Перевели все часы на час вперед. Разница во времени с часовым поясом Гринвича, по которому живут Азоры и вся Средиземка всего два часа. Через пару дней переведем часы еще на час, а там уже и Азоры.

Замазали места протечек в люках в носовых каютах силиконом, купленным на Бермудах. Очень хочется надеяться, что заливать во время непогоды больше не будет.

Поужинали вкусным куриным супом, приготовленным Татьянами, запили его ромом, благо погода позволяет немного расслабиться, врубили музыку, пофотографировали друг друга на фоне красивейшего заката и разошлись по каютам, оставив Олега нести вахту.

Спать на сухом матрасе и укрываться сухим одеялом это здорово.

6 июня - 20 день

Слабый ветер. По очереди включаем моторы, чтобы не стоять на месте. И так целый день. Катамаран высушили, замазали силиконовым герметиком все проблемные места. Снова готовы к непогоде.

Пару раз видели китов метрах в двухстах от нас. Целый день экспериментировали с разными наживками на спиннинг, но ничего так и не поймали. Видели два корабля идущих встречным курсом милях в двух от нас. Долго спорили о том куда они идут. Решили коллегиально, что они идут из Европы в Панамский канал и далее в Тихий океан. Куда ж им еще идти?

На ужин ели плов из курицы. Вкусный. Достала эта курица. Хорошо, что она была последняя в морозильнике.

Так день и прошел. Ничего интересного.

По новому прогнозу нас догоняет циклон, на нем на Азоры и въедем.

7 июня - 21 день

Ночью появилась волна. Небольшая, метра два попутного направления. Часа через два включился ветер. Так всегда бывает. Волны, образовавшиеся на поверхности океана в результате сильного ветра, всегда являются предвестниками перемены погоды, потому что в твердой среде, какой является вода, волны распространяются быстрее, чем по воздуху.

Ветер полный фордевинд. Поставили бабочку. При среднем ветре 16 узлов, наша скорость около 7,5. Это нормально. Есть шанс, что циклон при такой нашей скорости догонит нас только своим передовым краем, где ветер еще не достиг своего максимума. Это будет завтра.

С утра небо обложилось темными тучами, и зарядил дождь. При ветре до 25 узлов на порывах и температуре воздуха 18 градусов даже пресная вода льющаяся с неба не очень радует.

Сработала трещотка на спиннинге. После пятнадцатиминутной борьбы с катушкой, тварь сошла с крючка. Так и не увидели, что это была за рыба. По нашей традиции мы считаем, что это был красавец марлин, весом минимум восемьдесят килограмм. Ну не считать же что это был тунец-бонито на два кг.

Вечером я в третий раз за сутки принял прогноз со спутника. Прогноз не радовал. После ужина я объявил экипажу о неблагоприятном прогнозе и сказал, что все должны проверить свои индивидуальные спасательные жилеты, страховочные обвязки, люки в своих каютах, закрепить все вещи и быть готовым к самому худшему. Видя озабоченные и не очень радостные лица я понял, что народ проникся и готов услышать самое страшное. Возможно моя шутка была не удачной, но вроде ни кто не обиделся.

С самым серьезным видом, который я только смог изобразить, я сказал, что завтра предоставлю всем свой спутниковый телефон, чтобы каждый мог позвонить домой и на всякий случай попрощаться с семьей, родными и близкими.

Надо было видеть их рожи! Несколько секунд стояла гробовая тишина, но я не смог выдержать мхатовскую паузу до конца и подавился смехом, чем и сорвал финал спектакля. Но все равно было весело. По крайней мере мне.

8 июня - 22 день

Ждем ухудшения погоды. Пытались ловить рыбу. Не поймали. Сварили макароны с остатками тунца, оставленным на сашими. Поели, выпили немного рома. Поговорили за жизнь и разошлись по каютам. Это было часов в семь вечера.

Просьпаюсь от того что светло. По ощущениям чувствую себя выспавшимся. Смотрю на часы - полдевятого. Думаю, ни фига себе, это что же я вахту свою проспал и меня даже не разбудили! Одеваюсь, выхожу в кокпит и начинаю недружелюбно выяснять у Олега, какого хрена он меня не разбудил и что он вообще делает за штурвалом. Он смотрит на меня как на идиота, явно не понимая чего я от него хочу.

Оказывается сейчас полдевятого вечера, и я только два часа назад ушел спать.

Вот так я опозорился. То ли ром, то ли сбой в мозгах из-за постоянной смены часовых поясов. Вчера, кстати, тоже на час ближе к Гриндвичу переехали.

9 июня - 23 день

Хорошая новость. Циклон нас не догнал. Поменял направление движения и повернул на север. Ветер с волной все-таки от него пришли. Ветер не сильный, попутный 20 узлов, такой как нам надо.

Температура воздуха падает с каждым днем. Сейчас на солнце 17 градусов. С ветром это не очень комфортно. В кокпит выходить в одной футболке холодно. Рыба не ловится. То ли скорость нашего движения для нее большая, то ли ее просто нет. Хотя, с другой стороны дельфинов очень много, значит рыба есть. Возможно, они гоняют тунца, он для них конкурент, у них ведь одна кормовая база.

О дельфинах. В день они к нам подходят по несколько раз, и я заметил следующую особенность их поведения. Обычно они выстраиваются перед носом и идут вместе с нами на расстоянии вытянутой руки. Так вот, если народ бежит их фотографировать и активно жестикулируя руками, обсуждает их маневры, то дельфины выпрыгивают из воды и могут

идти рядом с нами минут пятнадцать и более. Если же за штурвалом только вахтенный и на палубе больше никого нет, дельфины подходят к носу, идут рядом около минуты и уходят. Не интересно им сопровождать неодушевленный предмет без признаков жизни.

Часто попадаются португальские кораблики. Это такая медуза, которая высовывает свое тело из воды, ветер надувает его и она едет по волнам как парусник, причем даже против ветра. Со стороны очень похоже на игрушечный кораблик. За ней в воде тащатся несколько метровые невидимые щупальца - очень опасное смертельно-ядовитое существо.

Ночью во время вахты Старпома и моей вахты по правому борту наблюдали яркий проблесковый огонь белого цвета. Объект двигался параллельным курсом с одинаковой с нашей скоростью. По радару пять миль от нас. Долго гадали, что это такое. Я ждал, когда начнет рассветать и можно будет рассмотреть его в бинокль. Но увидеть его так и не удалось. Как только начало светать, огонь исчез и объект пропал с радара. Мы решили, что это была подводная лодка, которая нырнула с рассветом.

В экипаже атмосфера нормальная, хоть видно, что все устали от монотонных морских будней, состоящих из несения вахты, приемов пищи и сна. К своим обязанностям все относятся добросовестно. Вот например, у нас на корме привязана резиновая лодка, которая регулярно сдувается и ее надо подкачивать. Одному это сделать не просто. Кому то надо качать, а кому то держать шланг. Такая вот кубинская конструкция. Решаю подкачать лодку и говорю Сане, который сидит за штурвалом. Мол, Саня иди сюда, лодку подкачаем. Тем более что идем на автопилоте.

Он не задумываясь отвечает: Я вообще-то на вахте, я за курсом следить должен.

Я конечно обалдел от такого ответа и даже онемел на какое-то время, но вида не подал и еще больше зауважал Саню, потому что только редкой добросовестности матрос может так ответить капитану. Пришлось звать старпома, он же не на вахте.

10 июня – 24 день

До Азор рукой подать. 140 миль до нашей цели, острова Фаял. Обычно туда приходят все, кто перешел океан под парусом. При нашей скорости мы будем там завтра к полудню.

Сегодня видели целых две яхты идущих нашим курсом на удалении около мили. Попытались вызвать их по радио, но безрезультатно. Вообще эфир пустой. И океан тоже.

Народ толпится в кокпите. У всех приподнятое настроение, хотя никто вслух не говорит о том, что завтра мы уже будем на твердой земле.

Нас атакуют чайки. Они кидаются на наш кальмарчик, который мы тащим за собой. Приходится периодически сматывать катушку, чтобы эти голодные птички улетели. Хватает этого не надолго. Стоит одной чайке заметить кальмарчик в воде, как через пять минут его уже атакуют штук двадцать голодных птиц.

Двоих чаек мы поймали. Нет, они не глотали крючок, а просто запутывались в леске. Олег с Васей их распутали и выпустили. Ну и конечно, пофотались с ними в разных ракурсах.

Кстати, в открытом океане довольно много разных птиц. Мы их встречали ежедневно.

11 июня – 25 день

Четыре часа утра. Моя вахта. Идем вдоль побережья острова Фаял. Он весь светится огнями. Мы идем не далеко от берега. Видно даже как мигают светофоры на дорогах.

И еще запах. Наши органы обоняния отвыкли от посторонних запахов, ведь в океане чистейший воздух. А сейчас можно различить запах лиственного леса, угля, которым топят печи и даже чего-то съестного. Цивилизация!

До захода в гавань города Орта остается 5 миль. Ветер галфвинд до 30 узлов на порывах. Надеюсь в гавани ветер будет слабей.

Разбудил мужскую часть экипажа. Не спеша убираем паруса, вяжем кранцы, готовим швартовы.

В гавани ветра почти нет, ветер не более 10 узлов.

Мест на причальных стенках тоже нет. Связались по радио с портом. Нам сказали встать на якорь и приплыть с документами в капитанерию на тузике.

Стали на якорь. Но для того, чтобы опустить тузик на воду, его надо накачать, отвязать, спустить на воду, повесить мотор, завести мотор. Лень.

Высмотрели в бинокль место на коммерческой стенке на противоположной стороне гавани.

7 часов утра. Пришвартовались. Первый, самый длинный этап нашего путешествия закончен. Финиш. Мы перешли Атлантику!

Впереди прощание с экипажем - трое из них улетают домой. За это время мы стали настоящей морской семьей. Ребята, спасибо вам!

Со мной остаются старпом, он же мой друг Василий и его Татьяна. Мы и дальше пойдём вместе.

Через несколько дней прилетит новый экипаж. Они будут привыкать к яхтенному быту и к нам, а мы будем привыкать к ним. Мы пройдем вместе 1000 миль по океану до Гибралтара и еще 600 миль по Средиземке до Майорки.

Мы будем учиться друг у друга чему-то новому.

И я уверен, что к финишу на Майорке, где нас будут встречать хозяева нашего катамарана с ведерком льда, в котором будет пара бутылок шампанского, мы станем друзьями и будем расставаться с друг другом с легким чувством грусти и надеждой на то, что все это когда-нибудь повторится.

11 июня 2014, Фаял, Азоры.

Борис Третьак