

**Elisabetta Eordegh - Carlo Auriemma. Partire. Consigli e istruzioni per realizzare un sogno.**

**Элизабетта Ёрдег и Карло Аурьемма. "Как совершить кругосветку. Советы и инструкции для осуществления мечты"**



Для тех кто хотя бы в тайне подумывает отдать швартовы и уйти к далёкому горизонту. Карло и Лиззи, как они сами о себе говорят, яхтсмены немного "анархичные". Они не вдаются сильно в теории и даже морскую терминологию используют по минимуму, чтобы и дилетантам было понятно. И часто их подход кажется дилетантским. Рассчётам предпочитают живые примеры и обеспокоены тем, чтобы кто-нибудь не принял их советы и рассуждения за истину в последней инстанции, хотя более чем двадцатилетний опыт безаварийных плаваний что-то да значит.

## СОДЕРЖАНИЕ

0. Предисловие	14. Волны и шторма
1. Выйти из проливов	15. Плавание в тропиках
2. Экипаж	16. Здоровье
3. Выбор лодки	17. Книги, карты, лоции
4. Маршруты за пределами проливов	18. Организация кухни.
5. Подобьем счета	19. Продукты
6. Оборудование	20. Бюрократия
7. Паруса для круиза	21. Писать, снимать, фотографировать.
8. Тендер	22. Лодки и их экипажи.
9. Аварии и ремонт	Приложения:
10. Опасности в плавании	Безопасность
11. Плавание в океане	Список медикаментов и медицинских материалов
12. Жизнь в море	Хорошо изолированный холодильник
13. Прибывая в далёкие страны	Книги которые могут понадобиться

## 0. Предисловие

*Тем, кто предаётся мечтам глядя на горизонт.*

Всё началось в 1998 году с решения, которое тогда нам казалось героическим: отправиться в кругосветное плавание на парусной яхте. Путешествие это, как мы планировали, должно было стать лишь страницей нашей обычной жизни и закончиться спустя два года, с возвращением яхты в Италию и нашим возвращением в офис. В действительности же кругосветка растянулась на три с половиной года и так сильно повлияла на нас, что едва вернувшись, мы сразу же начали искать всевозможные способы и придумывать себе работу, которые позволили бы нам продолжить жить на лодке.

Мы снова ушли в море, вооружившись телекамерами, фотоаппаратами и тетрадями для записей и начали снимать на видео, фотографировать и писать: о людях, островах, животных, о природе, о всём что встречали в дальних краях. В наших намерениях было рассказать словами и фильмами о самых удалённых уголках планеты, до которых только на парусной яхте и можно добраться. Вначале было очень нелегко убедить телевидение, журналы и издательства в том, что мы, самые обыкновенные люди, сможем рассказать что-то необычное. Однако со временем это заработало. И теперь, наконец на вопрос:

- Кем работаешь?

Мы можем ответить:

- Мы навигаторы и рассказчики.

Нас часто приглашают в парусные клубы, ассоциации путешественников, школы, библиотеки и самые странные места, поговорить о плаваниях, показать отснятые нами фильмы. Мы рассказываем свои истории, демонстрируем виды сказочных далёких стран и в конце всегда бывают вопросы.

Мы заметили, что некоторые вопросы всегда повторяются, независимо от собравшейся аудитории. С тех пор как интернет сократил расстояния, те же вопросы приходят по электронной почте. Все эти вопросы от людей, которые хотели бы отправиться в плавание, проблемы и сомнения, объединяющие решивших навсегда, или на определённый период времени изменить свою жизнь, переместиться на парусную яхту со своими волнениями от предстоящих приключений и свободы. Это те же самые вопросы и сомнения, которые стояли перед нами много лет назад перед первым плаванием.

- Сколько это будет стоить?

- Встречаются ли ещё пираты?

- Как быть с детьми?

- А если болезнь или травма?

Чтобы дать ответы сразу всем этим людям на все эти вопросы, не стесняясь во времени и объёме, мы задумали написать это подобие руководства. Всё написанное, по большей части, основано на нашем личном опыте и что-то на рассказах людей встречавшихся нам за эти годы. Однако океан велик, людей много и каждый видит вещи по своему. Не обессудьте, если в вашем случае всё окажется совсем не так.

Как и в других наших книгах, мы немного разделили между собой задачи, поэтому одни главы писал Карло, другие Лиззи. Были ещё и такие темы, по которым каждый хотел высказать своё, и они были написаны в четыре руки.

## 1. Выйти из проливов

Ходить по морю на парусной яхте намного проще чем кажется, намного безопаснее чем ездить по автостраде и намного дешевле, чем жить в городе в Италии. Во времена Слокама, всего сто лет назад, не было никого, кто бы ходил в море ради удовольствия. Пятьдесят лет спустя, во времена Муатисье, авантюристов, бросивших вызов океанам, было уже несколько десятков.

Сегодня сотни людей каждый год отправляются в кругосветное плавание. Многие сотни мужчин и женщин на несколько лет выбирают жизнь в море, в среде где ритм жизни и ценности невероятно отличаются от общепринятых. Сотни человек получают незабываемый опыт пересечения океана и потом, по другую сторону моря встречают народы, страны и такие уголки мира, о существовании которых раньше даже не подозревали.

Плывать на яхте в наше времена намного проще чем раньше. Лодки сейчас более надёжные, многочисленное оборудование облегчает жизнь, начиная от ветрового рулевого, заменяющего человека на румпеле, до электронных приборов, которые говорят тебе где ты находишься, какова глубина моря, что находится вокруг и даже дают долговременный прогноз погоды, избавляя моряков от самого древнего из страхов – неожиданного приближения шторма.

Таким образом в море теперь встречаются не только просолённые морские волки, но и совершенно различные люди: служащие, семейные пары, целые семьи и пенсионеры. Три года назад нам довелось встретить австралийца за восемьдесят лет, который плавал в одиночку, ещё через шесть месяцев – женщину американку старше семидесяти. Оба веселые, оба совсем не обеспокоены ни своим возрастом не тем что одиноки. Нам случалось встречать экипажи из одних женщин, из подростков и даже из групп отпускников, путешествующих вокруг света этапами по одному или два месяца.

А яхты? Они как и их экипажи отражают всю весёлую пестроту мира. Расхлябанные баркасы с достоинством швартуются борт о борт с роскошными яхтами с командой из шкипера, кока, моториста, матроса и бестолкового владельца. Новые суперскоростные яхты с блестящими парусами и зеркальными бортами соседствуют с неуклюжими пузатыми лодками с бортами в заплатках и парусами лохмотьями. Все вместе, лодки и экипажи следуют параллельно вдоль основных мировых маршрутов. Собираются вместе, перемешиваются в больших портах, расходятся и рассеиваются в необъятных океанских просторах среди сотен атоллов и миллионов островов, чтобы потом, месяцы или даже годы спустя снова встретиться на морских перекрёстках, в местах через которые, рано или поздно, все должны пройти.

Разные лодки, разные люди, объединённые поиском чего-то трудно поддающегося определению. Мираж, фата моргана, неясное желание из глубины веков, но настолько сильное, что в один прекрасный день толкает их на легкомысленный поступок – отдать швартовы и уйти в море. Желание похожее на то, что в прошлом толкало авантюристов и исследователей отправляться в неизвестные моря, Муатисье и другие писавшие о море пытались рассказать о нём, желание которое было у людей всегда, есть сейчас и всегда будет.

То что меняется с годами, так это то, что всё проще становится пересекать океаны – лодки совершенствуются, количество оборудования увеличивается, информация становится более доступной. Мир становится меньше, то что тридцать лет назад казалось героическим приключением, сегодня тоже приключение, но уже не героическое а по силам каждому. Самое трудное – это решиться и убедить себя, что в период нашего отсутствия всё будет продолжать крутиться и без нас.

Уйти в плавание, оставить на годы спокойную безопасность нашей цивилизованной жизни чтобы броситься с головой в приключение – пока что в нашем мире это не укладывается ни в одну из схем. Но из схем стоит иногда вырываться, потому что мир и жизнь за их пределами имеют особенный, ранее неизведанный вкус.



## 2. Экипаж

Случается иногда что экипаж образуется прежде чем возникает намерение отправиться в путешествие. Два человека встречаются и понимают, что у них есть общая мечта не реализованная до сих пор лишь потому что не с кем было её осуществлять. И, наконец, вдвоём им это удаётся. Как например, Жером Понсе и Жерар Жаникон, ребята с яхты «Дамиен». В Гренобле, в шестнадцать лет они оба мечтали о полярных льдах и плаваниях к полюсам. Вместе закончили школу, наскребли денег, построили яхту и отправились в плавание. Путешествие полностью оправдало их ожидания и три года круиза они провели, боле или менее, в дружбе и согласии. По крайней мере сами они так говорят. Но они были молоды и неприхотливы, да и какое значение могли иметь недостатки и причуды спутника в сравнении с опасностями полярного плавания?

Пороки и причуды людей становятся более заметными с возрастом, а у кого-то сильно выражены с малых лет, и в тесном пространстве лодки, в полном, стопроцентном контакте, 24 часа в сутки в течении многих дней они разрастаются как капли масла на поверхности воды и в конце концов риск бунта, дезертирства, ссоры, развода или попытки смертоубийства становится опасно высоким. За прошедшие годы мы встречали столько экипажей

разрушившихся за время плавания, что вы и представить не можете.

Семья из пяти человек, пройдя вдоль восточного берега Африки и дойдя до Дурбана в добром здравии, раскололась на две части: мать со старшими детьми вернулась домой, оставив отца на лодке с младшим сыном четырёх лет. Он был ещё слишком мал, чтобы перечить решениям старших. Аналогичная история описана в книге «Мыс Горн – мечта мужчины, кошмар женщины», где четверо сыновей, которые должны были идти с родителями от Лос Анжелеса до самого мыса Горн, один за другим взбунтовались ещё до того как яхта покинула Мексику.

Прибыв на Шри Ланка, богатый папик с животом надутым от пива, заметил, что не может больше позволить чтобы на одной лодке находились матрос креол и его двадцатилетняя жена, с которыми он собирался дойти до Бали. Чтобы вернуться на Сейшелы он безнадежно искал пару матросов, мужчину и женщину, непременно крепко привязанных друг к другу, а ещё лучше геев, как гласило его объявление в yacht help.

Бесчисленное количество раз мы встречали распавшиеся и вновь образовавшиеся пары. Двое шведов, оба в возрасте за шестьдесят, повстречались на Кабо Верде. Он с экипажем, она со своим

спутником. Она перешла на его лодку, вместе они пересекли Атлантику и, прибыв на Тобаго, поженились.

На Маркизских островах, через шесть лет после Танзании мы снова встретили знакомую американскую яхту и не узнали её, потому что владелец, пожилой и тщедушный богач из Калифорнии, поменял на борту самое заметное: блондинку англичанку, весёлую и остроумную, несмотря на возраст за пятьдесят, на ещё более пожилую брюнетку ханжу и моралистку, фанатку фитнеса. Настоящую калифорнийку!

Но самый интересный экипаж мы повстречали на Сува: женщина, американка 66 лет пересекла весь Тихий океан в компании двух больших персидских котов.

- Ходить в одиночку, это не мой выбор. – повторяла она.

- Мой партнёр в Панаме страдал от нервного истощения, не мог больше удовлетворять мои запросы (?!) и вернулся домой, оставив мне своих двух котов, на которых вначале у меня была даже аллергия.

Но был хоть кто-нибудь у кого плавание прошло удачно? – спросите вы. Конечно, у многих! Однако правильно выбрать людей, очень важно. Посреди моря невозможно всё бросить и

вернуться домой или просто удалиться на время, чтобы подумать. Экипаж должен быть хорошо притёртой группой, в которой иерархия, взаимоотношения и зависимости известны и приняты всеми, где все хорошо знают друг друга, даже в критических ситуациях, когда маски спадают и каждый становится тем, кто он есть на самом деле, где каждый может предвидеть реакцию другого и знает до какой степени и в чём можно на него положиться.

## **Пара**

Может быть потому, что уже было сказано выше, самые распространенные экипажи, это пары. Два человека живущих вместе и хорошо знающих друг друга долгое время не столкнутся с сюрпризами типа:

- Я не знал этой мрачной черты твоего характера!

- Значит до сих пор ты притворялся?

Потому что во время шторма или полного штиля, когда впереди и позади тысячи миль до ближайшего порта, нельзя оправдаться несовместимостью характеров.

Оптимальным было бы, если бы страсть к морю и плаванию на яхте исходила бы от обеих сторон, чтобы не оказаться в ситуации когда один следует за другим лишь из любви, потому что в этом случае жизнь в море может превратиться в пытку и привести к неизбежному разрыву. Некоторые правда шли в плавание только по зову любви и всё складывалось удачно.

Естественно пара может быть гетеро или гомосексуальная, потому что нет ничего лучше чем яхта, чтобы жить свободной жизнью, ведь вокруг нет никого, кто бы любопытствовал или осуждал..

Обычно когда в паре есть распределение ролей, оно сохраняется и на лодке. Он или она принимает все решения касающиеся навигации, в то время как другой занимается только бытом. И это прекрасно работает. Мы знаем одну английскую леди путешествовавшую со своим мужем, морским офицером в отставке, из Англии на Соломоновы острова. Единственным её участием в навигации были ночные вахты: с вязанием в руках она просто смотрела, что происходит вокруг, чтобы в случае чего разбудить супруга. У неё уходило пять ночей на свитер для него и три – для внучек.

## **Семья**

Другой удачный тип экипажа – семейная группа. Роли уже распределены и остаётся только перенести их в новую обстановку. Конечно в том случае, если все согласны!

Возраст детей очень критичен. Маленькие требуют много внимания, но более управляемы. Новорожденных держат в маленьких гамаках или закреплённых креслицах. Как только они начинают ползать, требуют постоянного присмотра, их пристёгивают страховочными ремнями и леера закрывают сетками, чтобы не выпали за борт. После трёх лет дети требуют уже немного меньше внимания, больше играют и для всех наступает облегчение.

Многие дети обучаются дистанционно, учатся плавать, управлять лодкой, видят животных и рыб, о которых их сверстники оставшиеся дома даже не знают, изучают иностранные языки у них развивается открытый взгляд на мир, что редко формируется в иных ситуациях.

Проблемы, как обычно начинаются в подростковом возрасте.

В этот период дети, как правило, всё меньше интересуются делами родителей, чем бы они не занимались и где бы они не находились. Им нужна компания сверстников, одних лишь братьев уже недостаточно, возможность иметь свои собственные интересы.

Кроме этого, то чему учит жизнь в обществе, то что подросток от двенадцати лет и старше впитывает как губка, так велико и так значимо, что держать его на яхте вдалеке от всего в течении периода более чем пару лет, означало бы лишить его чего-то важного, без чего он потом всегда будет на вторых ролях среди себе подобных. Ребёнок должен быть вооружён всеми возможностями которые может предложить наше общество. Если же он потом решит уйти и изменить свою жизнь, это должен быть его выбор и не зависеть от выбора сделанного родителями.

Я видела, в основном на Карибах и Дальнем Востоке, где человеческая жизнь стоит дёшево и пороки доступны каждому, молодых людей, которые следуя за родителями в шестнадцать восемнадцать лет слонялись бесцельно на яхте, чуждые обществу которое их окружает и неспособные вернуться и адаптироваться там откуда прибыли. Многие из них становятся наркоманами, ввязываются в разные тёмные дела, другие просто не могут приспособиться к нормальной жизни.

## **Компания друзей**

Из всех возможных ситуаций, такой экипаж является самым рискованным. И риск увеличивается пропорционально

длительности и трудности плавания. Действительно, совсем не просто совместить вкусы, желания, интересы и привычки группы людей, которые в обычной обстановке живут каждый своей жизнью. Компании одного пола обычно более унылые и скучные. Мужские компании часто бывают таковыми по вполне определённым причинам – подружки, жёны и невесты либо отсутствуют, либо не горят желанием плавать. Женские же, как правило осознанный выбор, но результат от этого не меняется.

Одна из самых больших опасностей в группе - слишком много лидеров или, иногда наоборот - ни одного. На яхте, особенно с таким экипажем, должен быть тот, кто решает за всех и этот кто-то должен быть один – шкипер. Ещё лучше чтобы шкипер был бы ещё и владельцем яхты, ему ближе к сердцу её состояние и безопасность. В этом случае у круиза больше шансов на удачное завершение. В сформированном таким образом экипаже обязанности должны распределяться между всеми, без поблажек на пол и возраст. Каждый должен одинаково участвовать и в навигации и в повседневной жизни. Никто не должен расслабляться на том основании, что и без него есть кому обо всём позаботиться. Конечно, если речь идёт о длительном плавании, можно адаптировать распределение обязанностей согласно индивидуальным наклонностям. Если в экипаже, к примеру, окажется хороший кок, который с радостью стоит у плиты,



но ненавидит рулить, обязанности можно слегка перераспределить. Но только если все согласны! Слишком часто случается, что женщин отстраняют от управления яхтой, потом сразу же от участия в принятии решений, чтобы потом запереть на камбузе.

Как то раз с нами на борту был один наш друг пожилого возраста, который каждый вечер, перед началом ночных вахт, с присущей его поколению показной галантностью, выходил всегда с одной и той же фразой:

- А дамы пусть спят, чтобы не переутомлялись. – в компенсацию за это он даже стакан за собой ни разу не сполоснул.

Я была единственной женщиной на борту и каждый вечер должна была объяснять, что мне не трудно стоять ночную вахту и чтобы он не беспокоился. На третий вечер, отбросив всякое лицемерие, я тоже высказалась:

- А те кому за 65 пусть спят. А то, кто его знает...

Со следующего вечера рыцарских высказываний больше не было.

Для группового экипажа очень важно, чтобы каждый мог иметь минимум рiвасу, это как раз то, чем люди обычно готовы

пожертвовать в паре или в семейной группе. И возможность уединиться прямо пропорциональна размерам лодки.

В Индии мы встретили небольшую американскую лодку с пятью людьми на борту. У них в бюджете было заложено, что на каждой стоянке, где это возможно, один член экипажа в порядке очереди мог бы спать в гостинице. Счастливчик дня отдыхал в прекрасном отеле колониального стиля с кроватью с балдахином, противомоскитной сеткой, вентилятором, комнатой отделанной деревом и завтраком в номере стоимостью десять долларов за ночь. Расходы делились на всех членов экипажа.

Другая опасность в экипажах такого рода, это любовь. Пары могут образоваться на борту во время путешествия, и это, если конечно не вызывает ревности других, не большая проблема. Это может стать проблемой лишь самой пары. Настоящие проблемы начинаются когда во время плавания пары распадаются и один из двоих сходится с другим членом экипажа.. Ситуация может стать очень тяжёлой и вызвать неуправляемые конфликты, потому что задействованные здесь чувства, как известно, не подчиняются разуму, хотя последний и подсказывает, что на данный момент есть более важные проблемы требующие разрешения, например

закончить океанский переход, до конца которого ещё больше недели.

То же самое касается и любовных отношений завязывающихся на берегу. Может случиться что кто-то встретит мужчину или женщину своей мечты во время запланированной недельной стоянки в порту. И что делать? Взять нового спутника на борт? Если речь идёт о местном жителе, часто, по техническим и бюрократическим причинам это бывает невозможно. Если же это турист или человек с другой яхты, то конечно это возможно, но может нарушиться равновесие в экипаже, отношения с другими его членами, добавится неудобств и потом, новый член экипажа может не поладить с кем-нибудь или с морем.

Короче говоря, для таких ситуаций тактику нужно продумать заранее, потому что потом задетые чувства не позволят принять рациональное решение.

Экипаж одной австралийской лодки, которую мы встретили в Кочине, в Индии, состоял из трёх мужчин и одной женщины, женой одного из них. Один из двоих холостяков на Шри Ланка, во время поездки по острову повстречал соотечественницу и проникся чувствами. Стоянка яхты на Шри Ланка планировалась на месяц и этот период новая невеста провела на борту, с согласия всего экипажа. К моменту отплытия она завоевала общую

симпатию и, к большой радости влюблённого, ей предложили остаться на лодке с испытательным сроком до Индии. Но во время перехода, по всеобщему мнению, она проявляла так мало внимания к навигации, что по прибытию в порт ей не позволили остаться. Жених предпочёл отправиться дальше с яхтой и довольно неопределённо договорился встретиться с любимой на африканском побережье. Может это и не была настоящая любовь?

### **Одиночки.**

Как можно о них не упомянуть! От Слокама до Чичестера и Фогара. Они первыми рассказали нам о переходах один на один с океаном, они первые заронили в нас мечты. Одни были одиночками по собственному выбору, другие по необходимости. Точно так же обстоит дело и сегодня.

Можно даже не уточнять, большинство одиночек, мужчины. Но в прошлом году на Фиджи мы встретили двух дам, одна американка, другая из Канады, которые плавают в одиночку по Тихому океану и выглядят вполне счастливыми, несмотря на то, что одной из них больше семидесяти лет!

Многие по молодости строят себе лодку и уходят в море. Потом по дороге встречаются женщину своей жизни и она дополняет экипаж, потом рождаются дети. Не редко можно встретить лодочку метров 10, где папа ирландец, мама из Южной Африки, дети рождены, один в Бразилии, другой на Мартинике.

Кто-то плавает один потому, что нет другого выбора, как Бруно, единственный одиночка итальянец, которого мы встретили во время своей первой кругосветки.

- Я бы предпочёл путешествовать с кем-нибудь, - повторял он – но не нашёл никого.

Многие же отправляются в одиночку сознательно и предпочитают оставаться одиночками, хотя в портах они таковыми никогда не бывают. Для женщин, местных и приезжих, нет персонажа более привлекательного чем мореплаватель одиночка прибывший из далека. Это обаяние распространяется также на соседствующие лодки. Поэтому одиночкам на рейде никогда не приходится думать, что бы приготовить на ужин, приглашение на другую яхту будет всегда гарантировано.

Трудно сказать, что заставляет этих людей преодолевать все опасности и трудности одиночного плавания. Может возможность померяться силой с чем-то по-настоящему большим и великим,

таких возможностей в нашей жизни становится всё меньше. Может быть просто желание остаться наедине в небом и морем , одному посреди бескрайнего океана.

Все мореплаватели одиночки, которых нам довелось встретить, кроме того что все они немного странные и эксцентричные, это самые безмятежные люди из всех кого приходилось знать.

### **Случайные экипажи.**

В каждом порту всегда есть люди готовые пополнить экипаж до следующего порта или дальше. Иногда лодки с малочисленным экипажем перед сложным переходом решают взять кого-нибудь. Обычно новый член экипажа платит какую-то сумму за питание и каюту и обязуется стоять вахты и дежурить по камбузу.

Кроме неудобства от присутствия постороннего на лодке, брать на борт незнакомого человека всегда может быть рискованно. У него, к примеру, могут оказаться не в порядке документы, или не быть достаточно денег для покупки обратного билета когда местные власти требуют этого, как например во всей Французской Полинезии и Австралии. Шкипер, решивший взять на борт случайного человека, должен проконтролировать все эти вещи.

Мы практически не встречали людей в восторге от идеи иметь посторонних на борту.

Один раз, на переход с Маркизских островов на Туамоту, мы взяли парнишку немца, которого уже знали с Панамы, он просил подбросить его. Пожалели об этом уже в первый день, когда он появился на борту и первое, что сделали добравшись до порта, на тендере свезли его на берег. Лодка после этого стала казаться в два раза более просторной и удивительно тихой.

### 3.Выбор лодки

Раз в Папеете мы встретили парнишку аргентинца который плавал на совершенно невероятной полузапалубленной пироге. Полная длинна четыре с половиной метра, ширина чуть больше метра, выдолблена из цельного ствола дерева. На этой лодке, вооружённой небольшим рейковым парусом и двумя большими вёслами, Альберто прошёл пол Тихого океана, от Панамы до Галапагосов и от Галапагосов до Полинезии. Когда наши пути пересеклись он собирался отправиться в направлении Тонга и Соломоновых островов.

На Чагос, группе необитаемых атоллов в центре Индийского океана, после четырёх недель одиночества в бухту вошла зелёная яхта с семьёй французов на борту. Лодка была нормальных размеров, около пятнадцати метров, но на этом её нормальность и кончалась. Армоцементный корпус, построенный самостоятельно на лужайке перед fare, где они жили на Таити, был оснащён исключительно бывшим в употреблении оборудованием. Мишель и Доминик по дешёвке купили остатки трёх потерпевших крушение лодок и сняли с них всё необходимое. Так мачты у них были, одна деревянная, другая алюминиевая., лебёдки все разных размеров, огромная якорная лебёдка, снятая с лихтера служившего



для разгрузки судов, стол в каюте сделан из двух половинок снятых с разных яхт и так далее.

Когда Мишель решал встать на якорь, то якорей всегда бросал два на двух цепях.

- Это же всё старое. – говорил он со счастливой улыбкой – если одна цепь порвётся, то всегда будет другая.

Атолл где мы стояли был просто сказочным местом, но он и Доминик, вместо того чтобы бродить по пляжам, проводили целые дни за починкой парусов. Ткань была такая старая, что рвалась от одного взгляда на неё, и все паруса были порваны на переходе из Австралии на Чагос. Однако со всей этой рухлядью, на этой лодке с невероятным названием – “Quand on a que l’amor” с укреплённым на носу древним полинезийским тики, Мишель и Доминик прошли через весь Тихий океан с двумя детьми. На землях аборигенов Торресова пролива родили третьего и уже впятером прошли половину Индийского океана и всё это с расходами равными практически нулю. В момент нашей встречи они собирались сразу, как только закончат починку парусов, отправиться в сторону Красного моря, чтобы вернуться в Средиземное, проведать семью, которую не видели уже много лет.

Список лодок сделанных практически из ничего можно продолжать до бесконечности. В Красном море мы встретили француза плававшего на шестиметровой лодке вооружённой джонкой. В Кении был новозеландец на страннейшей лодке из алюминия длиной пятнадцать метров и шириной всего два. Абсурдная блестящая ракета, прикинувшаяся парусной яхтой, но хозяин, который сам её построил, утверждал что это отличный парусник и очень надеялся продать её в Средиземном море. Мы не осмелились разрушить его надежды.

В порту Галле, на Шри Ланка мы видели как в гавань заходил парусник, что-то вроде галеона. Чёрный, огромный, деревянный, с тремя мачтами и огромным количеством парусов. На борту группа американских подростков. Парусник они купили за копейки у одного богача, который зачем-то его построил, но игрушка ему быстро наскучила. Ребята привели его в порядок и собирались проводить океанографические исследования в Индийском океане. Глядя на абсурдное судно и кое как подобранный экипаж, можно было бы подумать, что приключение добром не закончится, однако, несколько лет спустя мы снова встретили галеон на Мальдивах. Экипаж поменялся, но парусник всё ещё плавал.

Все эти примеры показывают, что можно вполне счастливо ходить в море на совершенно разных лодках. И говорю не о круизе

выходного дня а о самых настоящих океанских плаваниях в местах где невозможно рассчитывать на чью-то помощь.

Море огромно и в океане хватит места для всех, и для нормальных и для эксцентричных, для богатых и бедных. Но для тех, кто как мы хочет лишь спокойно, за несколько лет обойти вокруг света, выбор лодки – первая проблема с которой приходится сталкиваться.

Какая лодка будет самой подходящей, трудно сказать. Лодок на рынке много и нужно выбрать материал, размеры, тип вооружения, философию проекта и вместить всё это в имеющийся бюджет, обычно небольшой у тех, кто годами откладывал деньги на осуществление мечты и давать советы здесь очень трудно и неуместно. Выбор лодки может определить безопасность, комфорт и исход путешествия и если что-то не сработало, каждый должен пенять только на себя.

Но так как многие продолжают нас спрашивать об этом, попробуем ответить, напоминая, что все последующие рассуждения очень субъективны, основаны на нашем личном опыте и являются лишь аргументами для обсуждения. Все соображения могут быть подвергнуты критике и не следует

следовать им буквально. Без всякой ответственности перед тем, кто воспримет их слишком серьёзно.

О том какой должна быть лодка для дальних плаваний можно написать книгу, в которой всё было бы завязано на трёх основных проблемах: безопасность, простота, надёжность. Для начала, корпус должен быть очень прочным, способным без всякого сомнения выдержать нагрузки от миллионов волн, сотен штормов и, если возможно, случайные несильные удары о дно. Таким образом сразу отпадают гоночные лодки. Знаю, кто-то начнёт качать головой и не согласится со многими последующими утверждениями, но всё равно продолжу. Под гоночными я подразумеваю лодки построенные для регат. Их легко узнать издали по тонким вантам, высоким и тонким мачтам с двумя или тремя парами краспиц, и бакштагами. У них длинный и тонкий киль с торпедообразным бульбом, балансирный руль, обтекаемый узкий корпус. Как ни хорошо они сделаны, как бы тот кто продаёт их не убеждал вас что они прочны и надёжны, эти лодки сконструированы для достижения максимальной скорости, с максимальной экономией веса. В обычном круизе выходного дня они очень трудны в управлении, плохо переносят сильное волнение и с годами и пройденными милями становятся хрупкими и опасными. Помните, что на приобретённую лодку вы погрузите свои жизни и жизни ваших спутников и подумайте о последствиях.

Для океанских плаваний больше подходят более широкие и более спокойные лодки, спроектированные не для скорости а для дальних безопасных плаваний. В мире есть по крайней мере десяток известных верфей выпускающих лодки такого типа. Чтобы избежать сюрпризов лучше обратиться к этим моделям, известным своей прочностью. Посмотрите на киль лодки которую собираетесь купить и задайте себе вопрос: вы уверены, что он не может оторваться ни по какой причине? Если ответ – да, перейдите к рулю и задайте себе тот же вопрос. Кили держащиеся на болтах, длинные тонкие плавники с бульбом внизу, непонятно как держащиеся, балансирные рули, возможно дают преимущество в лавировке, но, по моему мнению, они слишком деликатны, чтобы доверить им свою жизнь в течении путешествия длящегося несколько лет. Лучше предпочесть модели с килем составляющим единое целое с корпусом и с рулём подвешенном на мощном скеге.

Аналогичные критерии должны применяться для оценки мачт, такелажа, релингов, штурвала и т.д. Сделайте две простейших пробы. Встаньте за штурвал осматриваемой лодки и посмотрите вокруг: где-то, обычно сразу впереди штурвала должен быть поручень, за который рулевой может держаться при волнении. Возьмитесь за него и дёрните изо всех сил. Если держится, хорошо. Перейдите на нос, возьмитесь за релинг и повторите пробу. Будьте осторожны, не оторвите его на самом деле! Если всё

держится, возможно и вся лодка целиком была спроектирована по высоким стандартам прочности и можете продолжать её осматривать, если нет, оставьте.

Палубное оборудование должно быть простым. Чем проще, тем лучше – в нём легче разобраться, легче контролировать и ремонтировать. Если возможно, лучше избегать винтовых талрепов ахтерштага, гидравлических оттяжек гика, закрутки грота, многочисленной проводки бегучего такелажа в кокпит, электрических лебёдок и прочих подобных вещей.

В конце концов, когда у вас уже не будет сомнений в прочности лодки, переходите к обитаемости. Для того, кто решил поднять паруса чтобы идти за горизонт, лодка является ещё и домом. Жить в ней придётся подолгу и желательно с комфортом. Прежде всего должна быть хорошая вентиляция, особенно в жарком климате. На Карибах мы познакомились с парой шведов. У них была великолепная лодка, построенная в фиордах Норвегии. Тот кто её спроектировал, может быть из за холодного климата не предусмотрел даже люка на палубе, и воздух, попасть в каюту могли лишь через боковые иллюминаторы. Двое сходили с ума от жары, внутри лодка напоминала раскалённую печь. Через несколько месяцев они погрузили её на сухогруз и вернулись в домой в прохладу.

Убедитесь что на палубе есть как минимум два люка и в лодке нет помещений без вентиляции. Иллюминаторов должно быть много, главное чтобы они были выше планшири! Когда лодка кренится, если забыть их закрыть, можно пойти на дно, и никто не может быть уверен в том, что когда-нибудь не забудет их закрыть.

Обратите внимание на размеры и расположение камбуза, мойки, штурманского стола, коек. На многих лодках очень много коек и мало рундуков, много кают и мало пространства для парусов и снаряжения, два или три гальюна и крохотный штурманский столик. Они сделаны так потому, что задуманы для летнего использования, то есть для многочисленной группы друзей, которые берут лодку в чартер на время отпуска, пятнадцать дней. Для дальнего плавания идеальным было бы как раз наоборот: мало коек и большие пространства для камбуза и повседневной жизни на борту, один гальюн и широкие диваны и рундуки повсюду.

Другой элемент, которого лучше по возможности избегать – тиковая палуба. Вижу опять неодобрительно качающиеся головы. Палуба из тика хорошо выглядит, но неудобна, капризна и бесполезна. Уход и обслуживание в дальнем плавании станут намного сложнее и, кроме того, под стоящим в зените тропическим солнцем, из-за тёмного цвета она раскаляется настолько, что по ней становится невозможно ходить. Я знаю

людей, которые в конце концов решили закрасить её белой краской.

Когда в Австралии мы продали свою старую стальную шхуну «Мастропьетро» и купили стеклопластиковый кеч с тиковой палубой, то первое что мы сделали, заменили тик, ко всему прочему уже старый и в плохом состоянии, на фанеру, которую сверху покрыли стеклопластиком. С одной стороны ми не хотели ни в какой форме быть сообщниками в истреблении лесов, которое ведётся во всей Азии, с другой стороны мы планировали плавания лишь в тропиках и выбор пал на лодку максимально прохладную.

Подъёмный шверт – другое устройство сомнительной полезности. Не то чтобы он совсем бесполезен, но случаев в которых он может понадобится намного меньше чем может показаться. С другой стороны это ещё один лишний механизм, который ослабляет конструкцию корпуса. Лёгкий удар о дно не повредит традиционный киль но может погнуть шверт, особенно при боковом ударе. А гнутый шверт в тысячах миль от дома, что это за шверт?

До сих пор мы говорили об основных общих характеристиках лодки, но есть ещё и другие, как например размеры и материал корпуса, которые зависят от личных предпочтений, от имеющихся



в распоряжении средств и особенностей предполагаемого плавания.

Одиночки могут чувствовать себя вполне комфортно на лодке от 8 до 11 метров. Мы встречали путешественников и на лодках меньших размеров, шесть или семь метров, но предприятие становится действительно рискованным.

Для двоих понадобится уже от 9 до 13 метров, потому что лучше иметь отдельную каюту, особенно если предполагается принимать друзей или иногда организовывать чартер. Для семьи понадобится лодка 12 метров, чтобы были отдельные каюты для родителей и детей,

во избежание порчи отношений в критических ситуациях.

Всё это не говорит о том, что одиночка не может ходить на пятнадцатиметровой лодке или семья из пяти человек не может набиться в девятиметровую, я встречал и те и другие варианты, и все казались довольны и счастливы. Но о чём необходимо всё время помнить, что внутренние объёмы, вес, нагрузки и цены прямо пропорциональны не длине лодке а длине в кубе. То есть если у вас есть лодка десяти метров длинны и вы хотите поменять её на двенадцатиметровую, то у вас будет пространства больше не на 20 процентов а на 70. Но вам придётся использовать якорь

вдвое большего веса, паруса будут дороже в такой же пропорции и так далее.

В морях по всему свету можно встретить лодки построенные из стали, дерева, армоцемента, алюминия и пластика. Все они счастливо ходят по морям и пересекают океаны. Это говорит о том, что все эти материалы более или менее хороши. Но глядя на лодки встречающиеся в портах, морях, на рейдах по всему миру, беседуя со шкиперами и владельцами, мы выработали нашу, чисто субъективную классификацию.

## **Армоцемент**

Армоцементные лодки менее всего распространены, менее любимы и менее всего ценятся.

- Но как, чёрт возьми, они могут плавать если сделаны из цемента? – подумала я когда услышала о них в первый раз. Глупый вопрос. Цемент конечно тяжёлый и тонет, но и металл тоже, но стальные суда уже века ходят по морям. В случае армоцемента корпус состоит из каркаса сваренного из стальной проволоки на который напыляется слой цемента. Сталь придаёт корпусу форму и структурную прочность, цемент является барьером для воды и

обеспечивает водонепроницаемость. Преимущества армоцементного корпуса заключаются в его низкой стоимости и в том, что теоретически, любой может построить его самостоятельно. Недостатки – эстетика, но не только это. Армоцементные лодки некрасивые, неуклюжие и тяжёлые. При ударах корпус растрескивается, в цементе образуются микротрещины, которые невозможно устранить и со временем они расползаются по всё большей поверхности.

Много лет назад в Танзании мы несколько дней плавали с одним австрийцем. У него была большая армоцементная лодка двадцатилетнего возраста. Шкипер был в отчаянии: корпус был настолько пропитан водой, что краска уже не ложилась на днище.

Подведя черту, хочу сказать, армоцемент – материал который не имеет большого успеха. В плаваниях по свету мы встретили считанные экземпляры таких лодок и владельцы этих немногих не были очень довольны.

## **Дерево**

Следующее место в классификации материалов наименее используемых кругосветчиками принадлежит дереву. Какая

жалость! И снова вижу как эксперты качают головами и говорят, что мы мол ничего не понимаем, что дерево благородный материал, оно живое и дышит...

Верно что дерево живой материал, приятный и традиционный. Когда то всё что плавало было из дерева, от плота Харона, до каравелл Колумба, от судов викингов с квадратными парусами, до шерстяных клипперов. Но это была скорее необходимость а не выбор, в те времена кроме дерева, другого материала не было. И сегодня ещё в странах третьего мира строят множество судов из дерева. Это всегда притягивающее зрелище, когда группа людей на берегу моря под раскидистым деревом терпеливо обтёсывают брусья, придают им форму, строгают гнут, стягивают превращая в корпус лодки. В индонесии строят великолепные парусные суда длинно 25 метров. Называют их pinisi и до сих пор используют для перевозки грузов и людей между островами, часто на большие расстояния. Они прекрасно смотрятся и недорого стоят. За сто тысяч евро можно купить лодку двадцати пяти метров в комплекте с парусами, мотором и грузоместимостью как у небольшого сухогруза. Но я не советовал бы этого никому, так как они требуют слишком большого ухода. Подводную часть нужно часто чистить, обшивка должна быть защищена многими слоями краски, стыки между досками должны быть хорошо проконопачены а в тёплых морях ещё приходится бороться с древоотцом. Этот морской

червь питается древесиной и, раз проникнув в обшивку, прогрызает длинные ходы и галереи внутри конструкций вашей лодки.

У нас был непосредственный опыт с деревянной лопастью ветрового рулевого на «Веккието». Обычно, когда мы останавливались в каком-нибудь месте на некоторое время, снимали её и хранили внутри. Один раз я заметил, что лопасть стала лёгкая-лёгкая. Рассмотрев получше, я обнаружил на её поверхности мелкие отверстия. Это были входные отверстия длинных ходов, которые расширились внутри лопасти и всё дерево было буквально изъедено. Мы заполнили отверстия эпоксидной смолой, а когда пришли на Бали, сделали новую лопасть из твёрдого дерева, называемого iron wood – железное дерево и с тех пор больше не замечали следов древоточцев. Хорошо что это была лопасть ветрового рулевого а не руль лодки!

В странах третьего мира деревянные лодки вытаскивают на сушу для ремонта и окраски каждые несколько месяцев используя приливы или ручную тягу целой деревни. Но это лодки с длинным килем, тяжёлые и прочные, их можно вытаскивать прямо на берег. Наши же лодки более хрупкие. Для подъёма на сушу им требуется кран и оборудованная верфь. Для ремонта необходимы специалисты, если только вы сами не являетесь таковыми и в советах не нуждаетесь. В ином случае придётся обращаться к

местным специалистам, которые не всегда есть и не всегда специалисты, и брать на себя все проблемы и риски которые может вызвать плохо сделанная работа. Мораль – деревянная лодка хороша если вы богаты или не собираетесь сильно удаляться от цивилизованных стран, но плохо подходит тем, кто собирается идти далеко. Справедливости ради нужно сказать, что иногда встречаются деревянные лодки совершающие кругосветное плавание, и владельцы, как правило довольны ими и даже горды.

## **Металл**

Металл хороший материал для лодки, прочный, долговечный, лёгкий в ремонте и обслуживании. В Австралии половина всех лодок стальные. Наша вторая лодка тоже была металлическая и мы её очень любили, потому что она была крепкая, потому что была нашим домом и восемь лет носила нас по морям. Однако сталь имеет один ужасный недостаток: ржавеет! И ржавчина, это серьёзная проблема, которая неизбежно увеличивается с годами. Не важно насколько хорошо был обработан металл и сколькими

слоями краски его покрыли. В один прекрасный день на лодке начинают проступать красноватые пятна, которые со временем растут и распространяются как злокачественная опухоль.

- Ничего страшного, - говорил Муатисье – чтобы избавиться от ржавчины достаточно дрессированной обезьяны со скребком и кистью. Соскребается краска, ржавчина, зачищается до чистого металла, покрывается антикоррозийной грунтовкой и красится.

Сказать это просто, сделать – намного сложнее. Пока речь идёт о плоских, открытых поверхностях, как например палуба или борта, это работа тяжёлая, пыльная и неприятная, но вполне банальная. Когда же доходит до внутренних потайных уголков лодки, в рундуках, за мебелью, под двигателем, тут всё становится очень сложно, и если у вас нет дрессированной обезьяны, то придётся вам самим неделями сидеть в трюме, откалывая невероятные куски ржавчины размером с ломти сыра, зашкуривая недоступные углы и крася невидимые полости. Чем дальше, всё больше растёт неудовлетворённость, потому что ремонт никогда не является окончательным. Через год, если работа была сделана хорошо, или через несколько месяцев, если так себе, пятна снова возвращаются, ещё более крупные и глубокие. И снова нужно начинать скрести, шкрябать и шкурить, и это не только проблема эстетики, потому что с каждым разом лист металла истончается а поверхность коррозии увеличивается. Пока лодка новая, проблема невелика или

не существует, в десять лет она становится серьёзной а в пятнадцать огромной.

Наша шхуна, когда мы её продали, была в возрасте двадцати лет и мы уже не могли тратить недели на зачистку ржавчины, покрывать фероксом, красить и контролировать всё, чтобы через три месяца снова увидеть эти ужасные пятна и начинать всё сначала. В последнее время коррозия при пособничестве сырой, жаркой и солёной, типично тропической атмосферы, стала особенно агрессивной и забралась в самые труднодоступные места. Дважды пришлось нам с душой в пятках спешно искать порт и верфь, чтобы заменить куски обшивки настолько корродировавшие, что пропускали ручьи воды.

Металлические корпуса, говорят, прочнее и надёжнее, но когда они начинают дыряться сами по себе, о надёжности речь уже не идёт. Поэтому стальные лодки старше десяти лет дешёвы. Осторожно, не поддайтесь соблазну!

### **Стеклопластик.**

Полиэфирная смола и стеклоткань, материалы из которых делают стеклопластиковые лодки. Стеклопластик прочный, эластичный,



не ржавеет и долговечный. Какое чудо! Но насколько долговечный? Ещё до недавнего времени ответа на этот вопрос не было, так как речь шла о новом материале. Сегодня существуют лодки тридцати и сорока лет, которые до сих пор благополучно плавают и сомнений по поводу стеклопластика теперь нет. Вместе с алюминием, стеклопластик единственный материал не требующий ухода. И в случае необходимости стеклопластиковый корпус может быть легко отремонтирован.

Во время шторма на Чагос у одной из шести стоящих в лагуне атолла Саломон яхт пополз якорь. Экипаж запросил помощи по УКВ у других лодок, но условия были такие, что собирались только усиливать свои якоря и никто не мог помочь. Лодку вынесло на риф, она получила пробоину и экипаж провёл всю ночь откачивая воду чтобы не затонуть. Наутро двое несчастных, с помощью других экипажей, подвели лодку к пляжу, выше уровня отлива и оставили на суше.

Что делать. Пробоина была не очень большая, но Чагос необитаемы и ближайшая земля за тысячи миль. Новость о происшествии распространилась от радио к радио до самой Австралии, Африки и всех уголков Индийского океана. Через несколько дней с яхты выходящей из Таиланда как раз на Чагос, предложили купить смолу, стеклоткань и всё остальное необходимое для ремонта и доставить на острова. Потерпевшие

крушение в ожидании помощи разбили лагерь на пляже. Когда материалы прибыли, они принялись за работу и сумели наложить на корпус заплатку, которая успешно выдержала последующий переход в две тысячи миль до Африки.

Конечно, стеклопластиковая лодка не так прочна как металлическая, и при ударе о дно шансов остаться невредимой у неё меньше. Но пластик, при той же длине позволяет строить более лёгкие лодки, с меньшей парусностью, более короткими мачтами и в конце концов с меньшими нагрузками и дешевле. И если посадка на мель только ещё может случиться когда-то, то лёгкость и маневренность, качества которые приносят удовлетворение каждый день.

Ахиллесовой пятой стеклопластика является осмос. Это явление проникновения воды в толщу пластика через дефекты в защитном слое гелькоута. Его признаками являются вздутия и пузыри на днище, из которых, если их проткнуть, вытекает желтоватая жидкость с запахом кислоты. Осмос, если появляется, со временем становится всё более обширным и может стать настолько серьёзным, что может разрушить конструкцию.

Эксперты уже долгое время пишут и трактуют причины осмоса, но явление это настолько сложное, что до сих пор остаётся непредсказуемым. Есть очень старые лодки у которых его нет, у

других же он проявляется уже через несколько лет после спуска на воду. С нашей точки зрения обычных потребителей, которые просто хотят иметь надёжную лодку для дальних плаваний, я бы сказал. Что лучше избегать покупки лодки с признаками осмоса. Если покупается новая лодка, проблема не существует, если выбор приходится на старую, нужно хорошо обследовать её перед покупкой. Если же осмос проявится в последующем, не остаётся ничего другого, как лечить его. Процедура заключается в удалении гелькоута и пузырей, просушке стеклопластика и восстановлении наружного изолирующего слоя. Это очень большая работа и может слишком дорого обойтись, если делать её в Италии, но становится более доступной по мере того как удаляешься от цивилизации.

Когда мы готовили «Веккиетто» к нашей первой кругосветке, после двух недель проведённых за обдираньем бесчисленных слоёв необрастайки, глядя на корпус вблизи, мы заметили следы признаки болезни: пузыри!

Они были небольшие и до сих пор не видны под краской, но теперь на голом корпусе, не было никаких сомнений.

- Ужас, у нашей лодки осмос...

Мир обрушился для нас. Мы собирались через месяц выходить, и нужно было ещё закончить множество работ, устроить сотни дел, успокоить множество людей. Мы не могли дождаться момента отправления, но теперь, если проводить антиосмосную обработку, это означало переносить выход неизвестно насколько. Мы чувствовали себя совсем в дураках, потому что в момент покупки, семь месяцев назад, ничего не заметили.

Мы начали спрашивать у всех советов и все высказывали свои мнения, естественно все разные. Пока владелец верфи, из сострадания или просто чтобы отвязаться от нас, сказал:- Да это мелочи, можете спокойно отправляться, ничего страшного.

Это единственное позитивное мнение в хоре негатива было музыкой для наших ушей, и мы решили ему последовать.

Через три года и 40.000 пройденных миль пузыри немного увеличились в размерах и количестве. Поэтому, прежде чем вернуться в Италию, мы решили остановиться в Турции, где воздух сухой и рабочая сила дешевле, чтобы сделать антиосмосную обработку. В апреле подняли лодку на берег и зачистили подводную часть до стеклопластика. В августе был наклеен новый слой стеклоткани и потом, собственными руками

сделали окончательную обработку. Климат Турции, жаркий и сухой, идеальный для просушки зачищенного корпуса, но настоящий ад для работы. Днём было больше сорока градусов, эпоксидные смолы нельзя применять при температуре выше тридцати. Мы работали с 4 до 7 утра, дальше было невозможно. Все материалы ночью мы держали в холодильнике а банки которые использовали, погружёнными в ведро с водой и льдом. Было очень трудно и все вокруг подсмеивались над нами из за этих предосторожностей казавшихся чрезмерными, но это сработало. В 1991 году всё это нам обошлось в два миллиона лир на оплату рабочей силы, плюс материалы. В Италии стоило бы в пять раз дороже. К счастью, материалы для антиосмосной обработки можно найти почти в любой стране мира.

## **Алюминий**

Из всех материалов для постройки лодок, алюминий самый инновационный. Лёгкий, не ржавеет, не подвержен осмосу, обладает хорошими механическими характеристиками и исключительной способностью деформироваться не ломаясь при возможных ударах о скалы или плавающие объекты. Не требует ухода и даже можно не красить корпус, потому что металл сам защищается оксидной плёнкой. Единственное, нужно защитить

лодку от гальванической коррозии, которая возникает когда алюминий контактирует с другими металлами или когда через корпус проходят паразитные токи. Поэтому электрооборудование должно быть спроектировано и установлено очень грамотно и нельзя допускать прямого контакта алюминия с другими металлами: сталью, бронзой, медью. На первых алюминиевых лодках, лет двадцать назад, проблема гальванических токов казалась очень серьёзной.

Помню одного француза, который прежде чем пустить гостя на борт, заставлял его вынуть всё из карманов, опасаясь, что какая-нибудь мелочь может упасть в трюм.

Сегодня, когда используются благородные сплавы алюминия с магнием и добавками других металлов, проблема не так актуальна, из тех же сплавов строят военные корабли, паромы, контейнеровозы и динги. Их использование становится всё более широким. Десятки владельцев алюминиевых лодок, с которыми мы лично беседовали, кажется вполне ими довольны.

Обратная сторона медали состоит в том, что алюминий очень дорог и сложен в сварке, а значит в ремонте. Сварка осуществляется с помощью специального сварочного аппарата в среде инертного газа и не везде доступна. Однако всё же более доступна чем можно предположить. Раз на «Веккиетто» у нас

вырвало лебёдку грота из мачты, к которой она крепилась на болтах. Кроме испуга, так как случилось это во время манёвра, мы ещё оказались с дырявой, ослабленной мачтой. Случилось это в Папуа Новой Гвинее, на берегу были лишь деревни и хижины. Мы дошли до столицы, Порт Морсби, место очень странное, где опасно ходить по улицам и где трудно купить даже продукты первой необходимости. К нашему удивлению, единственная морская верфь города располагала возможностью приварить алюминиевую пластину к нашей пострадавшей мачте. На борт они прибыли вдесятером. Сварщик у мачты работал с горелкой, двое ассистентов регулировали сварочный аппарат, остальные держали вокруг растянутые старые одеяла, создавая занавес от ветра, чтобы он не нарушал инертную атмосферу сварки. Работа длилась пол дня и стоила нам чуть больше семидесяти долларов, возможно это треть от того что нам пришлось бы заплатить в Италии.

Заключение: если бы нам пришлось покупать новую лодку, имея достаточно денег, мы бы взяли алюминиевую. Если бы пришлось брать старую лодку, мы бы выбрали (и мы так и сделали купив новую «Барка Пулита») стеклопластик, в нём менее вероятны скрытые дефекты. Но это, повторюсь ещё раз, только лишь личные соображения.

## 4. Маршруты за пределами проливов

В Средиземном море выходят когда хочется и прибывают в пункт назначения когда получится, так как всё зависит от него – от ветра, и ветер у нас слишком капризный, чтобы делать какие-то расчеты. Да, конечно, есть прогнозы погоды, но они стоят лишь того чего стоят, и те кто выходят в море и сегодня, как во времена Одиссея: стараются избегать или использовать Эола, но в основном используют то, что дует.

За проливами дела обстоят совсем по-другому. Ветра более постоянные и предсказуемые, в среднем более сильные и кто собирается выйти в океан, решит ли он идти через древние Геркулесовы Столбы или выберет более новый Суэц, должен заранее продумать, куда идти и когда выходить, чтобы плавание прошло в гармонии с силами природы. Человек открывает карту на столе полным книг и заметок и начинаются рассуждения типа:

- Если выйду с Зелёного мыса в январе, какой ветер будет при переходе на Карибы? Или, если отправимся из Массавы в апреле, какая погода будет в Аденском заливе? И будут ли дожди, когда потом прибудем на Мальдивы? Когда можно будет выйти в следующий переход? Какая погода будет там где он закончится?



Среди множества возможных маршрутов нужно выбрать правильный, который будет удовлетворять многочисленным требованиям и учитывать: куда мы хотим попасть, сколько времени понадобится, какие будут течения, какой силы ветер и т.д.

Вся нужная информация собрана в серии специальных карт, называемых Пайлот Чартс и основана на статистических данных собранных в течении десятилетий. Пайлот разделяют океан на множество малых секторов и на каждый месяц дают информацию по каждой зоне: направление и сила ветра, высота волн, скорость течения, температура воды, температура воздуха, туманы и т. д.

Существуют также книги, дающие аналогичную информацию в более удобной форме. Самая известная “Guida alle rotte del tutto il mondo” Джимми Корнелла, выпущенная в Италии издательством “Zanichelli”, подскажет даты и маршруты для всех океанов.

Первое, что надо хорошо запомнить, это то, что в океане нельзя идти против ветра. Рано или поздно вам придётся сделать это и сами убедитесь что это всегда просто бедствие. На протяжении нескольких миль это даже забавно, хоть и окатывает водой с головы до ног, но через несколько часов терпение кончается, в лодке сыро, в каюте всё падает, раковины полны воды, готовить невозможно, каждый раз, когда открываешь шкафчик, всё высыпается, экипаж страдает от морской болезни а лодка от

ударов встречных волн. Расстояния свыше пятидесяти, ста миль против ветра лучше оставить яхтам супер регат или экипажам супермазохистов.

Нормальные лодки всегда ходят полными курсами, и это всегда возможно, достаточно выбрать правильное направление и правильное время. Пассаты, например, дуют весь год с востока на запад, поэтому западное направление является практически обязательным. Именно поэтому девяносто девять процентов яхт выходят из Гибралтара и возвращаются через Суэц. И именно благодаря этим ветрам океанские переходы хоть и длинные, но достаточно простые. Ветер в корму кажется не таким сильным, попутная волна более пологой, её воздействие смягчается движением лодки. Есть ещё течение, всегда в том же направлении, что ветер и волны, оно добавляет к пройденному пути с десяток миль в день. Поэтому, как и во времена Колумба, пересечь океан с пассатами очень легко: достаточно предоставить ветру нести вас, и через дней двадцать доберётесь до другого берега. Однако будьте осторожны! Есть и другая сторона медали: невозможно передумать и вернуться обратно, потому что тот же ветер и те же волны в корму, казавшиеся просто большими, встав встречными сразу превратятся в огромные. Это означает, что когда принимается решение оставить один архипелаг островов и

отправиться к другому, нужно хорошо всё взвесить, так как это выбор без возврата.

Давно это было, яхта вышла с Канарских островов на Карибы. На борту пара, видимо первый опыт в океане. Через несколько дней плавания в Атлантике двое обнаружили, что совершили непростительную ошибку, забыли заправить баки водой. На борту был хлеб, печенье, овощи, всевозможные продукты и даже кое какие алкогольные напитки, но вот о пресной воде они забыли. Они поменяли курс и попытались вернуться: невозможно. Отказались, вернулись на прежний курс терпя жажду. Но в этих широтах с постоянной температурой в 32 градуса остаться без воды это трагедия. Трагедией всё и закончилось. Один из членов экипажа погиб, другой был найден полуживым в спасательном плоту, который он открыл в отчаянии и нашёл там запасы воды.

Мораль – большие переходы совершаются всегда в одном направлении.

К счастью есть ещё ветра, которые меняют своё направление. Муссоны например дуют шесть месяцев в одном направлении и шесть в другом, таким образом весь южный Индийский океан и западный Тихий можно пересекать как в восточном направлении, так и в западном, нужно лишь дожидаться благоприятного сезона.

Есть на кругосветных маршрутах и некоторые обязательные участки, сужающиеся как воронка: Аденский залив. Между Индийским океаном и Красным морем, Торресов пролив, между Индийским и Тихим океанами. В зависимости от времени года ветер и течение устремляются в эти узкости образуя своеобразные реки, и опять, единственное возможное направление, это направление ветра и нужно быть там вовремя, когда он попутный. Наказание за опоздание, стоять и ждать, что не всегда возможно. В зоне Адена, например, очень трудно найти место где можно подождать смены сезона. В данном случае нужная информация содержится не в пайлот а в лоциях интересующего района. Во вступительной части в них всегда есть описание ветров и течений. И если не информироваться как следует, последствия не замедлят сказаться.

В 1997 мы оказались в водах Сингапура. Мы никогда небыли там и только прибыв, поняли, что Сингапур это ужасный современный город, окружённый ужасным морем с грязной зеленоватой водой. Захотелось сразу уйти, но куда? Был август и муссон дул с юго-востока. Можно было отправиться на север, по ветру, но в трёхстах милях там находятся Филиппины, где говорят встречаются пираты. На северо-западе Малаккский пролив, который мы только что прошли, безобразный и малоинтересный. Дальше на юг в восьмистах милях Бали, с красивыми окружающими островами.

- Восемьсот миль против ветра? Мы с ума сошли?

- Ну, мы можем попытаться пройти их частями, останавливаясь где-нибудь по дороге.

После долгих размышлений мы не смогли придумать ничего лучше и решили попытаться, ведь ветер останется встречным до декабря, а мы больше не могли переносить это место. Поставили уменьшенные стаксели, зарифили грот и бизань и приготовились к долгому утомительному переходу.

Но одно дело подумать, и совсем другое сделать.

Через пятнадцать дней плавания, продвинувшись всего на 150 миль, мы были покрыты коркой соли и мечтали о штиле или острове, чтобы остановиться. Через месяц мы продвинулись на 250 миль, но были измучены, зашивали грот бесчисленное количество раз и шальная волна разорвала в клочья стаксель номер два. Было ещё и встречное течение, обычное явление при постоянных ветрах, которое отбрасывало нас назад на тридцать миль в день. Две недели и ещё 200 пройденных миль. Одним прекрасным утром, в преддверии очередного шторма, когда ветер крепчал, волны заливали палубу, нужно было снова менять стаксели, в то время как GPS показывал, что мы совсем не продвигаемся вперёд, мы посмотрели друг на друга:

- Я больше не могу.

- Я тоже. Хватит!

Мы изменили курс и в тот же момент море снова стало дружественным. Волны, которые до этого жестоко били нас, теперь толкали вперёд, ветер, который выл, теперь шептал, лодка страдавшая от ударов волн теперь бежала вперёд и на палубу не залетали даже брызги. Солнце сушило мою мокрую бороду. И наплевать было на Бали и другие сказочные острова. Единственное чего мы хотели, чтобы закончились эти мучения! Всего за четыре дня мы снова оказались в нескольких милях от Сингапура, в грязных водах Малакки, чтобы делать то, что должны были сделать сразу, дожидаться смены сезона.

Но такое случалось и с более известными людьми. Капитан Блай, который во время экспедиции собирался привести Баунти в Папеезе для сбора плодов хлебного дерева, планировал обогнуть мыс Горн, чтобы потом пересечь восточную часть Тихого океана и прийти на Таити. По различным причинам к мысу он подошёл слишком поздно, но несмотря на это попытался всё равно обойти его, более месяца борясь против волн, ветра, течений и штормов, но в конце концов был вынужден сдаться. Баунти изменил курс и направился на мыс Доброй Надежды, откуда, после ремонта, обошёл Африку, пересёк Индийский океан и половину Тихого,

чтобы остановиться в Папезте. Почти полное кругосветное путешествие из за неправильного выбора времени!

Но именно так всё и работает. Большая свобода океанов ограничена условиями ветра, волн и течений, и поиск способов быть с ними в согласии является частью игры.

О чём ещё необходимо помнить готовясь к путешествию, избегать сезонов дождей и циклонов. Циклоны, страшное природное явление. Ветры могут превышать сто двадцать узлов, проливные дожди, десятиметровые волны, поднимается уровень моря, реки выходят из берегов, неся стволы деревьев, обломки и мёртвых животных, пространство наполняется несущимися по воздуху предметами. Настолько жуткая картина, что трудно даже представить. Нужно избегать риска столкнуться с ними, что в общем не сложно, так как речь идёт о сезонных явлениях.

Циклоны формируются в летний период, то есть с марта по октябрь в северном полушарии и с декабря по апрель в южном. Чтобы избежать их, достаточно поменять полушарие и будет очень интересно открыть, как мало для этого нужно. Предположим лодка находится на широте десять градусов к северу и решает переместиться до десятой параллели к югу. Всего двадцать градусов, то есть 1200 миль. За десять дней безостановочного плавания, делая в среднем 120 миль в день, меняем полушарие и попадаем из лета в зиму, или наоборот!

Менее опасен, но лучше всё таки его избегать, сезон дождей. Это не зима, наоборот, он почти всегда совпадает с летом. Проблема может быть в том, что слишком жарко, дождь идёт слишком часто и постоянно налетают грозы с злыми порывами ветра, перемежающиеся невыносимыми штилями. Ситуация трудная для плавания и неудобная для стоянки. Я помню год, когда в конце сезона дождей наш кокпит был зелёным от плесени, и не буду говорить какие запахи стояли внутри от того, что люки были закрыты слишком долгое время.

Гораздо лучше сухой сезон, который в тропиках совпадает с зимой, с мягкими температурами, сухим воздухом и устойчивыми ветрами. Идеально для длительных плаваний, когда можно даже забыть о регулировании парусов, ведь ветер всегда одинаковый.

Чтобы избежать дождей иногда достаточно лишь немного переместиться. Например, в зимние месяцы на западном побережье Таиланда стоит великолепная погода, сухая, свежая, с температурами около двадцати пяти градусов, а спустившись по Малаккскому проливу всего на 400 – 500 миль, после Сингапура попадаешь в постоянные дожди и грозы.

## **Пример кругосветного путешествия**



Кругосветное путешествие на парусной яхте может длиться от шести месяцев до двадцати лет. Зависит от размеров лодки, от того проложен маршрут на запад или на восток, сколько и какие страны предполагается посетить, от имеющихся в распоряжении денег и времени и тысячи других факторов. Чисто чтобы помечтать и дать представление тем кто подумывает, вот пример кругосветки длительностью тридцать месяцев с выходом из Гибралтара в сентябре и возвращение через Суэц в марте через два с половиной года.

### **1. От Гибралтара до Канар: 700 миль**

Первая проба океана. Небольшой переход, по сравнению с теми, что последуют после, но возможны неожиданные шторма в зоне которая ещё не является тропической. Выход в середине сентября и прибытие в конце месяца. Стоянка на Карибах до ноября, подготовка лодки, посещение островов в ожидании сезона. Нельзя выходить пока на Карибах не закончится сезон циклонов.

### **2. Переход через Атлантику, с Канар до Кариб: 2700 миль.**

Выход в первых числах ноября. Сначала курс на юг, пока не окажетесь в зоне пассатов, потом на запад. Переход может продлиться 20 – 25 дней. Прибытие на Тринидад, Гваделупу, Мартинику или куда ещё захочется. Сезон благоприятный и только начался и есть несколько месяцев, чтобы наслаждаться плаванием между островами.

### **3. От Кариб до Панамы: 1000 миль.**

Период, конец февраля. Этот переход можно совершить в несколько этапов с остановками на островах Венесуэлы. Далее проходите подалее от Колумбии, и если останавливаться там, то только в Картахене, потому что побережье опасно. Ветра всегда в достатке, временами даже слишком.

### **4. Панамский канал: 80 миль.**

Это искусственный водный путь и даты не имеют значения, но пройти нужно до марта, чтобы не выйти в Тихий океан слишком поздно.

## **5. От Панамы до Галапагос: 900 миль.**

Очень длительный переход, поскольку проходит через зону тропических штилей. Может продлиться от 10 до 25 дней, в зависимости от удачи и использования мотора. Можно остановиться на красивейшем острове Кокос.

## **6. От Галапагос до Маркизских островов.**

Самый длинный переход. Без остановок и весь в зоне пассатов. От 20 до 25 дней.

## **7. От Маркизских островов до Новой Зеландии.**

Весь Тихий океан впереди для исследования и маршрут для импровизации. Французская Полинезия, Кук, Самоа, Тонга, Фиджи... Бескрайнее море усеянное сказочными архипелагами, тысячами островов и атоллов среди которых можно затеряться навсегда. Но есть ограничение. Сезон циклонов начинается в ноябре и до этого времени нужно быть в надёжном месте, например в Новой Зеландии, где и оставаться до апреля, занимаясь обслуживанием лодки и спокойным туризмом.

## **8. От Новой Зеландии до Торресова пролива.**

Период с Апреля по Июнь с пассатами и остановками на Вануату и Новой Каледонии.

## **9. От Торресова пролива до Бали.**

Два месяца с попутными пассатами, с остановками на островах Индонезии. Прибытие в Августе.

## **10. От Бали до Пукета: 1350 миль.**

Снова с пассатами, которые постепенно умирают с прошествием времени и подъёмом на север. На Пукете делаются запасы и обслуживание перед переходом через Индийский океан. Ожидаете ноября, чтобы выйти с северо-восточным муссоном.

## **11. С Пукета до Кочина: 1400 миль.**

Выход во второй половине ноября. Медленное плавание с первым дыханием Муссона. Море голубое и спокойное, лёгкий ветер. Возможны остановки на Андаманских островах и Шри Ланка. Прибытие в конце ноября.

### **12. От Кочина до Адена: 1450 миль.**

С середины до конца декабря, с уже установившимся муссоном. Приятный и спокойный переход. На маршруте находятся Лаккадивы, но отпугивают бюрократические сложности получения разрешения.

### **13. От Адена до Суэца: 1200 миль.**

Первые 300 миль с попутным ветром, потом всё в лавировку. Несмотря на встречный ветер плавание может быть очень интересным. Идти лучше короткими переходами, используя дни, когда ветер не очень сильный и делая многочисленные остановки в натуральных портах, которыми богат африканский берег Красного моря. Выйдя из Адена в Январе можно выйти в Средиземное море в конце марта, через два года и шесть месяцев после выхода.

## **Кругосветное путешествие этапами.**

Всё чаще мне приходится слышать от людей, что хоть и не имея возможности оставить всё на несколько лет, могли бы организовать работу и жизнь таким образом, чтобы каждый год иметь выделить несколько свободных месяцев. В этом случае тоже можно пройти вокруг света. Кругосветное путешествие этапами. Вместо двух или трёх лет понадобится намного больше. Речь идёт о том, чтобы разделить маршрут на части, выбирая метеорологически благоприятные моменты и найти надёжные порты, где можно оставить лодку между этапами. Я бы сказал, что минимальный период - два месяца, чтобы каждый раз иметь возможность адаптироваться после резкого перехода из города к атмосфере море-лодка и избежать постоянного стресса от страха не успеть вовремя и опоздать на самолёт. Помните, что море и ветер ведут себя так, как им заблагорассудится. На некоторых этапах может хватить и меньшего времени, как например когда лодка стоит на Карибах или Фиджи, и можно совершать короткие переходы между островами. Более длинные периоды понадобятся на переходы через Тихий океан, из Панамы до Полинезии и через Индийский океан.

При таком путешествии конечно необходимо быть уверенными в надёжности места где придётся оставлять лодку, но таких мест на удивление много и они разбросаны по всему миру, и не только в цивилизованных странах. Мы оставляли лодку в Эритрее в порту Массава, в Танзании в местном яхт-клубе на севере Дар Эс Салама, в Малайзии на реке Лумут, в Индонезии в порту Бали, в Панаме в канале, на Фиджи в марине и многих других местах.

Чтобы решить, насколько надёжно место где остаётся лодка, нужно постараться. Яхтенный там-там, ценный источник информации, которая становится всё более достоверной по мере приближения к выбранному месту. Что очень важно, так это не торопиться. Нужно прибыть дней за десять, чтобы спокойно осмотреться, обнюхать местность, оценить ситуацию и возможно завязать дружбу с кем-нибудь из местных, кто бы согласился присматривать за лодкой. Если оставляете лодку в порту, неплохая идея поговорить с капитаном порта. Мы поступили так, когда оставили “Barca Pulita” в Массава на якоре в самой защищённой части акватории. Капитан, угрюмый эритреец, который до недавнего времени командовал военным судном, сразу засыпал нас отказами, сказал что не возьмёт на себя никакой ответственности, что лодку мы оставляем на свой страх и риск, что не хочет никаких проблем и не хочет даже знать, чего мы хотим. Но дело было сделано. Проблему мы на него повесили. И в то время как он

говорил нет, было понятно, что на самом деле это да. Он спросил у нас имя и фамилию человека, который будет периодически открывать лодку, потребовал заявление о том, что он не берёт на себя никакой ответственности и в конце концов, пожав нам руки, пообещал что присмотрит. Через два дня все в порту знали, что наша лодка находится под охраной капитана.

Другой же раз, в Понтианак на Борнео, мы не решились. Несмотря на то что офицер капитанерии уверял нас в своей личной заинтересованности. Мы могли оставить лодку на якоре на реке и он поставил бы на борту охранника. Атмосфера была не из лучших, воровство, бедность и безнадёжность. Это были скорее ощущения чем факты, но мы так и не решились. С Борнео мы ушли в Малайзию и оставили лодку на другой реке, Лумут, в необитаемом заливе, где предприимчивый китаец организовал что-то вроде импровизированной стоянки для яхт.

И наконец, по всей тропической зоне, на самых главных островах было открыто множество марин оборудованных для хранения яхт в сезон циклонов. Лодки поднимаются на берег и ставятся в узкие длинные ямы, блокируя киль и опирая бортами на старые покрышки, так что в случае циклона при сильном ветре их не может опрокинуть. На иллюстрации 2 мы указали некоторые места в мире, где можно оставить лодку.



## **Плавание длительностью год.**

Несколько лет назад пара наших друзей сумели организовать свою работу таким образом, что выкроили себе год свободы. Они хотели совершить плавание на яхте, достаточно длинное, в тёплых широтах. Когда они спросили совета, мой первый ответ был, что год это слишком мало, что море требует большего времени, что на лодке нельзя и не нужно спешить и прочие подобные банальности. Но потом я попробовал встать на их место, подумал немного и получился вот такой маршрут: выход из Суэца в феврале, спуск по Красному морю, пересечение Индийского океана с муссоном и обратно тоже с муссоном, возвращение через Суэц в конце февраля следующего года. (рис 1.) В общей сложности 7500 миль, по большей части с попутными ветрами и самыми различными метеоусловиями: муссоны, пассаты, экваториальные штили. Очень красивые места. Не лёгкий круиз, только для тех кто действительно любит дальние плавания. Единственное условие, выйти и вернуться с Кипра и оставить там лодку в ожидании более благоприятного сезона в Средиземноморье для возвращения домой.

## **1. От Суэца до пролива Баб Аль Мандаб: 1100 миль.**

Выход в конце февраля. Красное море прекрасно и чтобы пройти его спокойно потребуется пара месяцев. Плавание вдоль берегов Египта, Судана и Эритреи с постоянным попутным ветром. Удивительные пейзажи, нетронутое море, солнечные пляжи, черепахи, скопы, уединённые якорные стоянки посреди пустыни. По мере того как мили остаются за кормой, температура поднимается и становится всё жарче. Для остановок есть сотни натуральных портов, для пополнения же запасов только три места: Хургада в Египте, Порт Судан в Судане и Массава в Эритрее.

## **2. От Баб Аль Мандаба до Сокотры: 600 миль.**

Период: конец апреля. Этот переход лучше совершить без остановок, так как берега не очень безопасны. В конце апреля или начале мая ветер обычно лёгкий или переменный и может понадобится от 5 до 15 дней. На Сокотре можно остановиться только если море спокойно. Одно время говорили, что там есть пираты. Мы остановились на неделю и пиратов не видели. Остров красивый и дикий, но запасы пополнить негде.

## **3. От Сокотры до Мальдив: 1300 миль.**

Период: вторая половина мая. Плавание с юго-западным муссоном, который начинается в мае и сразу становится сильным и порывистым, с грозами и усилениями. Быстрый переход в галфвинд. Гарантированы скорость и дискомфорт. Длительность с десяток дней. Море вокруг Мальдив очень красивое, но якорные стоянки трудные, так как очень большие глубины. Прибытие в конце мая и пребывание там в течении июня и половины июля.

#### **4. От Мальдив до Индии: 350 миль.**

Период: конец июля. Лёгкий переход. Можно идти в Индию (Кочин) или на Шри Ланка (Галле). Очень яркие, экзотические, полные характера страны. Стоянка в течении месяца обязательна.

#### **5. От Индии до Чагос: 900 миль по границе зоны экваториальных штилей.**

Период: начало сентября. Перед выходом необходимо сделать хорошие запасы, так как на Чагос нет ничего кроме кокосов, крабов и рыбы. Первая часть перехода с муссоном, потом экваториальные штили и возле Чагос начинается зона юго-восточных пассатов. Архипелаг состоит из двух атоллов и десятка островов. Пейзажи с открыток. В море полно рыбы. Может быть вам доведётся встретить там другую яхту, а может и нет. Стоит остановиться там на месяц или больше.

## **6. От Чагос до Адена: 1900 миль.**

Период, ноябрь. Нужно подняться на север, пересечь зону штилей до входа в северо-восточный муссон, который устанавливается к ноябрю. Это лёгкий и сухой ветер с голубым небом и умеренным морем. В Адене нет большого выбора, но можно пополнить основные запасы.

## **7. От Адена до Суэца: 1200 миль.**

С декабря по февраль. Начиная с декабря в южной части Красного моря ветер будет попутным, далее всё время в лавировку. Нужно время и терпение, чтобы продвигаться вперёд небольшими переходами. Двух месяцев достаточно. Возвращение в Средиземное море в конце февраля, когда уже видны признаки весны.

Внимание! Это только общие рассуждения. Нельзя принимать их буквально. Каждый должен планировать в соответствии со своими требованиями и убеждениями. Так если кому то придётся неделями бороться с непредвиденным встречным ветром или оказаться под непрекращающимися проливными дождями в сезон,

который должен бы быть сухим и ясным, или когда....он не должен сваливать вину за это на нас.

### **Групповые плавания.**

В последние годы появилась мода на Round The World Rally, или кругосветки в составе флотилии. Множество яхт, которые из соображений безопасности выходят вместе, идут вместе, вместе заходят в порты и отправляются дальше по заранее распланированным маршрутам во избежание всяких случайностей. На наш взгляд такой способ путешествия, нонсенс. Никаких приключений, не одиночества, не безлюдных бухт на закате солнца...

Представьте себе пятьдесят яхт, которые приходят в одно и то же место, на якорную стоянку, где возможно за год не бывает и тридцати. Цены на берегу вздуваются как на дрожжах. Какой хозяин ресторана или торговец упустит возможность заработать на толпе людей изголодавшихся за долгие дни плавания и которые, к тому же, должны сделать запасы на следующий этап? Можно даже не говорить о том, что экипажи этих яхт не узнают ничего о реальности, истории и привычках людей страны в которую они прибыли. Они будут приводить в порядок лодки к следующему переходу, встречаться с другими экипажами, рассказывать как прошёл предыдущий этап, хоть они и так делали это ежедневно по

радио, и обедаться на барбекю, которые будут организовывать через день.

Кроме того, участие в ралли дорого стоит и не много даёт в обмен.

В подавляющем большинстве стран мира нет необходимости путешествовать большой толпой для взаимной защиты. Нет такого непонимания, которое нельзя было бы разрешить здравым смыслом. Если же страна небезопасная, намного лучше совсем не идти туда, чем идти толпой, сильные идей, что в единении сила. Это смахивает на вторжение!

## 5.Подобъём счета

Больше никаких счетов, квартплаты, страховки, налога на автомобиль, налога на бытовые отходы. Нет сомнений: жить на лодке намного дешевле чем на суше. А если ещё и плавать в далёких тёплых странах, появляется значительная экономия по причине почти полной ненужности гардероба, отсутствия баров и ресторанов, отсутствия кино, театров и соблазняющих витрин. В таких ситуациях, чтобы достойно жить на лодке, денег нужно совсем не много.

Однако кое какие средства нужны!

В океанах и портах мира можно встретить морских бродяг самого различного достатка. Есть там папины сынки, которые, неизвестно как, в двадцать или чуть более лет уже имеют яхту и путешествуют из одной части света в другую не имея других забот, кроме как смотреть и развлекаться. Есть и те, кто лодку построили сами из подручных материалов, живут практически без денег и подгоняемые нуждой, выходят из различных ситуаций проявляя порой гениальную смекалку. Есть семьи французов постоянно перемещающиеся между заморскими территориями и бывшими колониями Франции, останавливаясь в каждом месте на пару лет, чтобы найти работу на море или на земле и заработать денег и обеспечить ещё пару лет выживания. Есть пенсионеры,

решившие наслаждаться в море результатами труда всей своей жизни, останавливающиеся подолгу в разных местах. Есть множество людей, которые временно оставили работу, живя на сбережения и планируя провести в плавании только несколько лет, чтобы потом вернуться к прежней жизни. Кто-то же просто ищет место на земле, где можно будет начать новую жизнь.

Любой из этих выборов предполагает наличие, как минимум, небольшого капитала для жизни. Размер капитала, не считая инвестиций в лодку, зависит от имеющегося в распоряжении времени, выбранного маршрута, размеров и состояния лодки, от того, есть ли на борту дети и даже от возраста членов экипажа.

Если маршрут длинный и планируется провести в путешествии несколько лет, можно сильно экономить, делая запасы в портах где выгодные цены и задерживаясь меньше там где дорого. Если же времени мало, то вряд ли будет желание беспокоиться о цене каждой отдельной вещи, зато нужно будет соблюдать сроки. И понятно, если проблема в деньгах, то чем меньше траты, тем дольше можно путешествовать.

По очень грубым подсчётам для кругосветного путешествия средней продолжительности, скажем три-четыре года, с возможностью выбирать места для стоянок и пополнения запасов и кое каких развлечений – иногда ресторан, сувениры, прокат



автомобиля на несколько дней, чтобы не считать постоянно мелочь и не затягивать пояс, можно вполне рассчитывать на сумму от пятисот до восьмисот евро в месяц на двух человек и лодку. В эту сумму входит также текущее обслуживание лодки, пару раз окраска необрастайкой, при осторожном выборе места, но не входят расходы на вероятные возвращения домой на самолёте.

Естественно, провести шесть месяцев на Карибах будет стоить дороже чем год в Красном море.

Лучший вариант, особенно если путешествие должно продлиться недолго, иметь деньги уже до отправления. Можно сдать собственную квартиру, если увольняетесь с работы, можно рассчитывать на выходное пособие, или сэкономить деньги в течении нескольких лет перед отправлением. Достаточно на пару лет сократить походы в рестораны, покупки одежды и, возможно, не съездить в отпуск. То же самое делали и мы в течении всего периода подготовки «Веккиетто» к кругосветке.

Некоторые сбережения нужны так же на случай всевозможных неожиданностей, от попадания в больницу или поломки мотора, до вооружённого конфликта в какой-нибудь стране, который может вынудить удлинить маршрут, как это случилось с нами в случае войны в Персидском заливе и восстания восточного Тимора. Очень

важно также оставить немного денег на первое время после путешествия, возвращение к прежней жизни потребует расходов.

Отправится любой ценой, даже без денег, очень романтично, но может привести к печальной ситуации. Можно оказаться нищим вдалеке от дома или бомжём, там где другие развлекаются. Стать беспомощным свидетелем медленной но неизбежной деградации лодки. Начнутся проблемы с властями и местными жителями и в конце концов даже экипажи других яхт станут вас избегать.

### **Дорогие и экономичные страны.**

Стоимость жизни на лодке, как мы уже сказали, очень сильно зависит от того, какой район вы выбрали для плавания.

Возьмём для примера потребительскую корзину в которую входят: продукты, фрукты и овощи, горючее, стоимость марин и портовые сборы.

В Средиземноморье стоимость этих составляющих в среднем чуть меньше чем в Италии, однако много дороже по сравнению с остальным миром. Кроме того в странах средиземноморья нас всегда поджидают соблазны цивилизованной жизни: рестораны, бары, капучино с бриошем, кино, магазины. Вы даже представить

не можете, как они могут подкосить хрупкий баланс яхты, особенно при ценах европейских побережий.

В самом начале кругосветки на «Веккиетто» в харчевне на Менорке мы заказали два сэндвича с ветчиной:

- Ветчину какую хотите?

- Хорошую!

- Тогда *пата негра*.

Ветчина была великолепная, и два сэндвича обошлись в пятьдесят тысяч лир в 1998 году! Это была ветчина из дикой свиньи откормленной желудями!

Тогда мы и поняли, хотя свободное путешествие на лодке по свету и даёт ощущение отпуска, нельзя вести себя как отпускники, потому что в конце месяца не предвидится очередной зарплаты, которая покрывает все счета.

Но вернёмся к теме. Средиземноморье очень дорогое. Немного лучше побережья Турции, Туниса, Марокко и Израиля, но всё равно дорого.

Пройдя через Суэцкий канал и оказавшись в Красном море, обнаруживается приятный сюрприз, вы оказывается теперь богаты. Стоимость горючего падает ниже 50 процентов, то же самое справедливо для продуктов и ещё более для овощей и фруктов. Выбор не такой большой, но если делать хорошие запасы в таких местах как Порт Саид, Суэц, Хургада и Массава, на ренту можно жить многие месяцы. А рыба и вовсе даром!

При проходе через канал нужно платить агенту (около 250 евро за лодку в 15 метров), но потом нет никаких портовых сборов. Можете даже позволить себе любые рестораны, если их найдёте.

Если же выходите из Гибралтарского пролива, на Канарах ситуация всё ещё такая же, как в Средиземном море, лишь горючее чуть дешевле. Вдоль побережья Африки нет большого выбора, но всё стоит невероятно дёшево. На некоторых из Карибских островов фрукты и овощи идут на вес золота, примерно так же и алкогольные напитки. В Венесуэле наоборот, всё дёшево. Когда мы были там в первый раз, то потратили один доллар на сто литров дизельного топлива, и можно сделать запасы для камбуза там, а потом идти на другие острова. Кое кто даже жил годами, покупая алкоголь в Венесуэле и перепродавая из под полы, например на Мартинике, но теперь это трудно, так как венесуэльские власти вставляют палки в колёса. Возможно им тоже хочется иметь доход от экспорта.

В Панаме цены тоже низкие, но плата за канал сейчас составляет около тысячи долларов за лодку 12 метров. Когда мы проходили его в первый раз в 1989 году на лодке длиной одиннадцать с половиной метров, потратили меньше семидесяти. На галапагосских островах цены хотя и вдвое выше, чем в остальном Эквадоре, всё равно довольно умеренные.

Шок наступает во Французской Полинезии. Первый раз придя на Маркизские острова, мы сделали покупки на Хива Оа. Вместе с нами был югослав, который путешествовал в одиночку и с очень небольшим бюджетом. Бедолага обменял сто долларов и на эти деньги сумел купить лишь шесть яиц, коробку вина и банку Нескафе! Он был так потрясён, что владелец магазина согласился принять назад вино и отвёл его к своему другу фермеру, чтобы купить фрукты и овощи. И так по всей Французской Полинезии, естественно там, где есть магазины. Там где их нет, мыло или футболки меняются на бананы и яйца.

На других островах Тихого океана цены ниже. Выбор небольшой, но есть всё необходимое.

В Сува, столице Фиджи, можно хорошо пополнить запасы. В супермаркетах продаются австралийские продукты, полно консервов любых видов и даже снова появляются сыры! Цены ниже европейских, фрукты и овощи почти даром. Местное мясо

очень дешёвое. Также и рыба. А вот в Новой Каледонии и на Вануату уровень цен такой же как и во Французской Полинезии.

Австралия, это снова возвращение в цивилизацию с маринами и платой за швартовку, хотя многие яхт клубы предоставляют транзитным лодкам бесплатно места у причалов и молов на короткий период. В остальном стоимость жизни примерно на уровне Европы. Однако там множество рек, каналов, заливов и островков, где можно бесплатно стоять на якоре, даже в заливе Сиднея. И благодаря приливам и отливам в четыре, пять и даже шесть метров, можно сделать обработку днища почти без затрат. Во всех маринах есть молы оборудованные для этих целей. Достаточно дожждаться самого высокого прилива месяца, привести лодку к молу и пришвартовать бортом на небольшой глубине, закрепив множеством швартов и кранцев. Когда вода уйдёт, лодка окажется на суше. Последующие приливы будут всё менее высокие и через пару дней вода уже совсем не вернётся. Тогда у вас в распоряжении будет около десяти дней, чтобы очистить и окрасить подводную часть лодки. Стоимость, всего несколько долларов в день. Если же работы требуют привлечения механика, плотника, сварщика или другого специалиста, тут Австралия тоже стоит не дёшево.

Далее на север, Папуа Новая Гвинея, страна достаточно дорогая во всём, но сразу же после, в Индонезии, продукты, одежда,

сувениры, горячее, услуги мастерских и всё остальное очень дёшевы. Действительно очень дёшево! Даже пиво! Однако требуется разрешение для плавания (150 долларов на три месяца) и въездная виза, которая стоит 40 долларов и может быть продлена.

Далее по пути Малайзия и Таиланд, немного дороже Индонезии, но всё равно недорого, и нет проблем не с визами, не с разрешениями. Широкий выбор продуктов и материалов для лодки. Кроме того в Малайзии есть порты duty free, где можно запастись любимыми алкогольными напитками.

По другую сторону Индийского океана Шри ланка и Индия, где стоимость жизни очень низкая, в то время как на Мальдивах, где почти всё импортируется, она становится достаточно высокой, а на Сейшелах ещё выше и достигает уровня Французской Полинезии.

Так можно продолжать по всем странам мира. Интуиция подсказывает, что в странах третьего мира расходы гораздо ниже, чем в развитых, но как мы уже видели, есть редкие исключения. Для тех, кто собирается путешествовать месяцы и годы с небольшими средствами, выбор где остановиться, где делать покупки, где красить днище и ремонтировать лодку становится фундаментальным. Не случайно, когда встречаются экипажи двух лодок, разговоры рано или поздно сходятся к тому, сколько стоит

пиво здесь или солярка там, можно ли купить мясные консервы таком-то месте и сколько стоит подъём и спуск яхты на воду в такой-то стране и есть ли там прачечные и т.д. А что делать, жизнь на лодке, это очень простая жизнь, и часто накладывает отпечаток даже на философские разговоры.

## **Бартер.**

Если маршрут проходит по самым далёким островам и местам удалённым от больших городов, часто приходится иметь дело с ситуацией, когда деньги не имеют хождения. Жители таких мест живут плодами своей земли и моря и по причине отсутствия сообщения с остальной частью страны имеют мало возможностей приобрести материалы и товары первой необходимости: одежду, муку, сахар, лекарства, рыболовные крючки. В этих местах каждая отдельная вещь имеющаяся у вас на лодке, представляет небольшое сокровище для людей не имеющих возможности достать её. Обменять можно всё. Соберите у друзей ношенные футболки и осчастливите множество людей а также разживётесь фруктами рыбой и сувенирами. Хорошо идут верёвки, рыболовная леска, обувь, которую вы больше не носите, не говоря уже о масках и ластах, свитерах, сигаретах, соли, сахаре и даже рыбных консервах.



Раз на Саломоновых островах женщины, в обмен на деревянные фигурки просили у нас *sarong*, подразумевая под этим ткань. Единственная ненужная тканью на борту были старые полинявшие чехлы от матрасов. На Сува мы пошили новые, а эти оставили на тряпки. Мне было стыдно отдавать их, настолько, мне казалось, они были затрёпанные, но женщины были счастливы и продолжали идти к лодке и нести свои поделки, чтобы получить ещё кусок чехла.

Так же на Саломоновых островах старик пытался любой ценой убедить нас отдать ему подвесной мотор. В обмен он принёс два бревна эбенового дерева. Для нас это был бы очень выгодный обмен: несколько сотен долларов стоимости нашего старого и изношенного четырёхсильного двигателя, против нескольких тысяч долларов за эти два куска ценнейшего дерева. Но мы не могли пойти на это. Этот старенький мотор у нас был единственным! На протяжении всей недели, что мы стояли на якоре возле деревни, старик каждый день приходил, принося ещё куски дерева, пытаясь всё таки выменять мотор. Мораль – стоимость вещи меняется, и очень сильно, в зависимости от места и её доступности.

На Ламалера, в Индонезии, мы остановились на несколько месяцев, чтобы снимать китобоев. Женщины там изготавливают *ikat*, традиционные ткани, которые ткуются и

раскрашиваются вручную натуральными красителями. Очень красивые! Но у них нет никакой возможности продавать их туристам, по той простой причине, что туристов здесь нет и они даже приблизительно не знают, сколько их товар может стоить. Я хотела купить, но не хотелось не обобрать людей, не потратить много денег. Тогда я достала из рундуков простыни, полотенца, одеяла, москитные сетки, тарелки, которые мы больше не использовали и организовала симпатичный бартерный рынок. В конце концов мы все были очень довольны!

Сейчас, когда я пишу, мы стоим на якоре в лагуне атолла в Папуа Новая Гвинея, мы ещё не прошли пограничные формальности и у нас нет ни цента местной валюты. Но уже целую неделю мы живём меняя фрукты на старые футболки, свитера на лангустов, старые журналы на яйца. Мы нарезали резьбу на трубе в обмен на корзину манго и вчера подарили деревенскому старосте на память наш старый парус!

Но не только в бедных странах возможен обмен. Во Французской Полинезии, в дали от Таити и Бора Бора, девушки сходят с ума от косметики. Духи, помада, тени, крема, всё годится для обмена на грейпфруты, бананы, рыбу и манго.

## **Работа во время путешествия.**

Если у вас нет ренты и отложенных средств недостаточно, можно рассмотреть возможность работы во время путешествия. С высшим образованием и итальянской или европейской квалификацией можно найти работу почти в любой стране мира. Это не означает сделать большие деньги и разбогатеть, но на жизнь заработать можно. Конечно, французы и англичане имеют большое преимущество, в первую очередь потому, что многие страны мира говорят на английском и французском, но ещё и потому, что в странах Британского содружества и французских заморских территориях у них всегда есть отличные возможности найти работу с зарплатой вдвое большей чем на родине.

Для всех остальных всё намного сложнее, но не невозможно. Если есть мысль обосноваться на некоторое время в какой-то определённой стране, лучше получить у властей разрешение на работу, чтобы избежать неприятных сюрпризов. На Фиджи мы встретили молодого человека из Канады, который за минимальное вознаграждение сотрудничал с газетой в Сува. Возможно у него в намерениях было сделать это сотрудничество более серьёзным, но местные власти заметили, что он работал без разрешения на то и дали ему 72 часа чтобы покинуть страну. Произошло это между Рождеством и Новым Годом, в разгар сезона циклонов.

Хотя нужно сказать, что часто, когда запрашивается разрешение на работу, власти дают отрицательный ответ если даже не предложение выехать из страны. Поэтому нужно держать руку на пульсе ситуации и возможно легализоваться, там где это необходимо, только когда уже нашли работу.

Простой и надёжный способ найти работу и узнать, как лучше вести себя с властями, обратиться к кому-то из земляков или других иностранцев, которые уже устроились на месте и прошли через все эти проблемы. Случай всегда представится: в Килифи, в Кении мы встретили новозеландца, который занимался ремонтом лодки одного Англичанина живущего в Найроби, в Танзании южноафриканец заведовал магазином товаров для яхт, принадлежащим итальянцу, в Папуа Новой Гвинее немец руководил постройкой голливудской виллы на берегу моря для владельца местного металлургического заводаЮ на Бали, американец прибывший на яхте, управлял Мариной порта Беноа и т. д.

Случаев для временной работы тоже достаточно. Механики, электрики и плотники требуются всегда, особенно если вокруг яхты. Требуются также повара, официанты, продавцы, которые кроме английского говорят ещё на каком-то языке, особенно во

Французской Полтнезии, где есть магазины и туристы, а местное население говорит только по французски.

Интеллектуальным уровнем повыше работа гида, проводника или помощника в оффисе, особенно в туристических структурах или связанных с яхтами. Для этих работ фундаментальным является английский и хотя бы минимальное знание местного языка.

Некоторые профессии также имеют хорошие шансы на трудоустройство. Одна датчанка, в путешествии с мужем и четырьмя детьми уже более пяти лет, останавливается в разных местах на довольно длительный срок и устраивалась на работу по специальности, медицинской сестрой высокой квалификации, с очень достойной зарплатой. Пожилой канадский адвокат международник путешествовал с женой и давал платные лекции во всех университетах которые ему встречались, посе чего уходил на яхте и жил отшельником, так мы познакомились с ним на атолле Суваров.

Медики тоже обычно находят работу без проблем.

Естественно, что касается зарплаты, приходится довольствоваться тем, что есть. Тут может быть и очень здорово и плохо: на Бали наша знакомая работает по десять часов в день на лодке которая возит туристов на дневные прогулки. Она говорит на

индонезийском, английском и итальянском и зарабатывает эквивалент десяти евро в день. В Папееде девушка из Швейцарии, знавшая немного языки, в 1990 году работала по пол дня в бутике и получала пол миллиона лир в неделю.

Однако все эти варианты требуют длительной остановки в месте где предполагается работать. Возможно совместить остановки с холодным сезоном или сезоном дождей. В таком случае не будем забывать, что жить на лодке всё такит не очень удобно. (тут мы все согласны) и неудобство становится особенно явным в контрасте с удобством. Всё хорошо, пока вы живёте на лодке по большей части времени раздетые или в шортах, или даже в свитере и штормовке, но вдалеке от всего и ото всех. Если же приходится ходить каждый день на работу прилично одетым, и одежду нужно стирать, сушить и если не гладить, то хоть как то разглаживать...и потом ещё лодка со своими потребностями, походы по магазинам, готовка, мойка посуды без посудомоечной машины, возможно ещё дети... Да, лучше всё-таки жить на ренту, но мы уже об этом говорили.

И в конце концов, места в которых можно найти работу, почти всегда полная противоположность тем красивым местам где хотелось бы побывать: работу намного легче найти на убогой промышленной окраине большого порта, чем на прекрасных полуобитаемых атоллах. Но все эти неудобства переносятся с

улыбкой, если они позволяют дольше путешествовать. И многие так живут. Когда мы стояли в Дарвине, на верфи были семьи живущие на лодках. Утром каждый отправлялся по своим делам, в школу и на работу, а когда возвращались вечером, каждой паре рук находилось дело. И все казались всегда довольными!

Кое кто умудряется обходиться малыми средствами, используя свои творческие способности, чтобы заработать пару монет. Мы встречаали одну южноафриканку, которая раскрашивала великолепные флаги всех стран мира по двадцать долларов за штуку. Девушка из Швейцарии изготавливала серёжки из серебрянной проволоки и раковин. На Бали она продала их все с импровизированного лотка. Одна наша знакомая, постоянно живущая на лодке в Красном море, делает ювелирные украшения из серебра и кораллов, другая продавала на индийских рынках Фиджи цветы из мыла. Кто-то расписывает футболки и парео (этим занималась и жена Муатисье), изготавливает украшения, изделия из кожи, шьёт рубашки или изготавливает деревянные поделки. Все эти вещи можно изготавливать и на лодке, во время плавания, когда много свободного времени. Естественно, зарабатывать этим можно лишь в местах посещаемых западными туристами или где, по крайней мере, есть магазины заинтересованные в покупке. Если же в округе есть состоятельные люди, можно всегда что-нибудь придумать, как например

итальянская пара. На якорной стоянке в Новой Зеландии они с утра объезжали все лодки с меню для заказов и к обеду или ужину привозили блюда равиоли, тальятелле и огромное количество деликатесов от которых сходили с ума экипажи других яхт.

Однако пальмовая ветвь за оригинальность принадлежит несомненно ирландско-южноафриканской паре, которых мы встретили на Канарах. Онака журналист, делила своё время между обучением двух сыновей и преподаванием английского в местных British School. Он, на девятиметровой лодке изготавливал великолепные классические гитары, на которых давал концерты в местах где останавливался. В назначенное место они должны были прибывать за пару месяцев до концерта, чтобы возможные раны и поломанные во время плавания ногти успели зажить и не влияли на качество игры.

**Чартер.**



Один из самых простых, на первый взгляд, способов подзаработать денег на лодке, это катать гостей за плату. Однако это дело требует некоторой организации. Нужно организовать минимум рекламы, собрать заказы, определить точно место и время, определить маршрут, который учёл бы пожелания всех гостей, организовать припасы камбуза на весь период их присутствия на борту.

Все эти приготовления становятся сложными если деятельность не является регулярной и лодка не находится постоянно в одном порту. Если совершается кругосветное путешествие, можно заранее предусмотреть длительные остановки в самых красивых и легкодостижимых местах, где можно запастись продуктами и водой и где, самое главное, местные власти не ставят препон смене экипажей на яхтах. И остановки эти должны прийтись на подходящий сезон, не на сезон дождей или циклонов и не зиму, если плавание проходит в холодных странах. Идеальными местами могли бы быть Карибы или Полинезия, но авиабилеты туда стоят целое состояние, острова Индонезии, Таиланд и Мадагаскар, Танзания и Красное море и возможно многие другие.

Сегодня, при наличии спутниковых телефонов и электронной почты, достаточно легко общаться с будущими гостями, договариваться о времени и принимать заказы. Если чартер не является постоянной работой а лишь периодической, возможно пару месяцев в году, достаточно распространить информацию в

кругу друзей, которые в свою очередь распространят её. Клиенты, которым понравилось на лодке, часто становятся постоянными и они сами представят вам своих друзей. И это обеспечивает также качество клиентов. В остальном это вопрос везения. В кругосветном путешествии лодка является домом, пристанищем, и видеть как другие люди пользуются ею лишь для развлечения, хотя и из лучших побуждений, не очень приятно.

Подведя итоги скажем, чартер не средство обогащения. Чтобы заниматься им постоянно нужно иметь соответствующую лодку, стоять в одном порту и, прежде всего, быть профессионалами. Если же практикуется периодически, во время дальнего плавания по свету, может принести некоторые доходы, даст длинные периоды передышки и, кроме всего прочего, позволит хорошее обслуживание лодки.

## 6.Оборудование

Есть с десяток портов в мире где маршруты пересекаются, и где яхта идущая вокруг света, рано или поздно должна пройти. Залив Колона в Панаме, например, это место где все проходящие через канал должны остановиться на несколько дней для оформления. Порт Папеете на Таити, обязателен для тех, кто идёт через Тихий океан, бухта О Ча Лонг в Таиланде, место встречи лодок выходящих из Малаккского пролива, порт Гибралтар, для выходящих из Средиземного моря, порт Саид и Суэц по обеим сторонам Сэцкого канала, и почти все большие и малые порты Канар. Все эти места, словно перекрёстки, где многие останавливаются на некоторое время, чтобы подождать подходящего сезона, оформить документы, дождаться запчастей заказанных в Европе или Америке, которые вместо того чтобы прибыть через неделю, как было обещано, прибывают через месяц, сделать запасы для камбуза или воспользоваться местным сервисом. Экипажи вместе стоящие в ожидании выхода встречаются, обмениваются информацией и историями. В этих портах больше яхт кругосветчиков чем местных, своего рода неформальная выставка лодок готовых к дальним плаваниям.

Есть там крохотные лодочки, шести, семи и восьми метров, есть огромные, двадцати пяти и тридцати метров. Есть безупречные

яхты известных верфей, таких как Сван, Крис Крафт, Ганс Христиан, есть самостроенные, иногда деревянные, чаще стальные, с угловатыми обводами и бортами покрытыми пятнами ржавчины. Есть американские лодки, огромные, оборудованные холодильником, морозилкой и микроволновкой, с таким же огромным флагом, всегда с иголки, и есть переделанные из джонки или старой рыбацкой лодки, неказистые, весёлые и провоцирующие, как и их хозяева.

В этом странном и пёстром собрании мореплавателей и их лодок есть что-то, что их объединяет: оборудование. Достаточно пройтись на тендере между лодок стоящих на якоре, чтобы увидеть, что все они имеют ступеньки на мачтах, у всех ветровой рулевой, солнечные панели на корме и защита парусов на краспицах. Это оборудование кругосветчиков, то есть, независимо от материала постройки, длинны корпуса и цвета флага, все считают необходимым установить эту оснастку, когда приходит момент подготовки к большому путешествию.

### **Ступени на мачте.**

Ступеньки на мачте, одна из самых заметных особенностей. Эстетика от этого не выигрывает, наоборот, но эти странные

выступы торчащие тут и там по всей длине мачты иногда могут быть необходимы. Они могут понадобиться в плавании, подняться наверх, проверить такелаж, распутать перехлестнувшиеся фалы или разрешить неожиданные проблемы с краспицами или вантами. Кто то залезает на мачту как обезьяна, используя только ступеньки, кто-то предпочитет полную безопасность и поднимается так же по ступенькам, но застрахованный фалом. Одни лазают по любому поводу, например чтобы сделать фото сверху, другие лишь в самых необходимых случаях, потому что мачта высока и сверху кажется что находишься на вершине мира, лодка кажется маленькой – маленькой и если есть небольшая волна то приходится раскачиваться попеременно над морем, над палубой, над морем, над палубой...

В основном ступеньки служат для наблюдения с мачты при плавании в опасных водах и плохо размеченных зонах. Достаточно залезть до уровня краспиц и видимость намного улучшается: песчаная коса, невидимая с палубы, с краспиц великолепно вырисовывается на горизонте, белые гребешки на рифе, которые с палубы видны лишь на расстоянии полумили, с краспиц видны уже за три мили. При плавании по мелкой воде сверху лучше видны все неровности дна, опасные скалы и кораллы скрывающиеся за солнечными бликами на воде.

Первые разы подъём на мачту, целое приключение. Наверху страшно даже когда лодка стоит неподвижно в порту, представте себе во время плавания, когда мачта увеличивает колебания приходится испытывать резкие ускорения. Добравшись до краспиц можно сесть и расположиться почти удобно, ухватившись одной рукой за мачту, другой за ванту. Через несколько минут привыкаешь и головокружение проходит и даже получается любоваться панорамой. Сидящий на мачте определяет безопасный проход между мелями и кричит указания рулевому, который снизу видит намного меньше и следует советам вслепую, ведя лодку к якорной стоянке. Хотя раз с нашим другом, ходившим на американской лодке, случился неприятный сюрприз. Сидя на краспице он почувствовал, что проваливается. Оконечность краспицы не была хорошо заблокирована на ванте и скользила вниз. Чтобы избежать таких случаев, достаточно поставить на ванте, прямо под краспицами хомут или зажим и хорошо затянуть.

Серийные лодки ступенек на мачтах не имеют и тот кому они нужны, должен их установить сам. Их можно заказать или купить уже готовые. К сожалению, чтобы их установить, нужно снимать мачту. Для крепления используют нержавеющие заклёпки и располагают ступеньки так, чтобы они не пересекались с фалами и вантами, но и не так, чтобы для подъёма требовались журавлиные лапы. Установив мачту на место сразу замечаешь, что фалы, при

убранных парусах, так и норовят запутаться. Чтобы этого не происходило можно протянуть линьки между каждой ступенькой и соответствующей вантой.

### **Ветровой рулевой.**

Другой предмет оборудования устанавливающийся на лодках морских бродяг: ветровой рулевой, сложное устройство, монтируемое на корме и ведущее лодку постоянным курсом относительно ветра. Каждый раз как нос яхты под действием волн отклоняется от установленного направления, ветровой рулевой корректирует курс. Первые разы, когда выходишь на яхте, приятно порулить и среди экипажа даже разыгрывается борьба за место у штурвала. Но как только выходишь в дальнейшее плавание, желание порулить пропадает словно по волшебству. Ведь это немислимо, вести лодку днём и ночью, целыми неделями. И ветровой рулевой в этой ситуации больше чем оборудование, он становится как ещё один член экипажа, причём стахановец, и рулит лодкой вместо вас девяносто девять процентов времени, в то время как вы свободны читать, готовить, изучать маршрут...или просто бездельничать. Со временем к нему привязываешься и начинаешь относиться как к другу. Наш рулевой даже имя имеет, мы зовём его Джованни.

Существует три или четыре типа ветровых рулевых. Одни модели работают хорошо на определённых лодках, иные на других. Во время путешествия на «Веккиетто» (Alpa 11,5) у нас стоял «Атомс», с маятниковым пером и передачей корректирующего усилия на штурвал. Работал он как в лёгкий бриз, так и почти в шторм, и здорово было сидеть под тентом и наблюдать как крутятся и поскрипывают блоки, в то время как он работал вместо нас под дождём. Сегодня «Атомс» уже не выпускают, но производят «Ариес» его эквивалент.

Когда поменяв лодку на более объёмную и тяжёлую пятнадцатиметровую шхуну, мы перенесли на неё ту же модель ветрового рулевого, результат был катастрофический. При ветре свыше пятнадцати узлов рулевой терял контроль. Тогда мы попробовали модель «Мустафа», итальянского производства, и он прекрасно работал все те годы пока мы ходили на шхуне.

Сейчас у нас кеч, 44 фута. У него узкая корма и для балансировки весов не очень бы способствовал вес «Мустафы» укреплённого на транце. Мы установили «Ариес» и он прекрасно работает.

Поэтому будьте осторожны. Если у вас нет ясного представления и вы должны выбрать, какую конструкцию рулевого поставить, не спешите покупать. Поговорите с изготовителем, покажите ему чертежи лодки, возможно он вам скажет, будет ли сочетание



удачным. А ещё лучше, постарайтесь узнать, установлены ли рулевые такой конструкции на лодках похожих на вашу. Поговорите с их владельцами и выясните как можно больше прежде чем сделать выбор.

На большей части яхт монтируют ветровые рулевые серийного изготовления, такие как те же «Ариес» и «Мустафа», но некоторые конструируют их сами. Это не очень простая работа, но при высоких ценах на серийные модели, около трёх тысяч евро, стоит попробовать.

Кое кто из экономии делает выбор в пользу электрического автопилота. Стоит он меньше, проще в установке и использовании. Однако, через несколько тысяч миль мнение меняется. Автопилот хорош в плавании под мотором и по ровной воде, но при большом волнении он работает на износ, потребляет много электричества и за несколько часов садит даже самый большой парк аккумуляторов. Конечно можно прибегнуть к мотору, гонять его на холостых оборотах и заряжать батареи. Но попробуйте делать это дважды в день в течении нескольких недель подряд, и у вас пропадёт желание. Кроме того ветровой рулевой, будучи механическим устройством, достаточно прост и может быть почти всегда отремонтирован средствами имеющимися на борту, в крайнем случае с помощью сварщика имеющегося в каждом порту. Автопилот же в случае поломки требует вмешательства

специалиста и часто запчастей, которые приходится заказывать на другом краю света. У нашего «Атомс» через год работы в море треснул алюминиевый флюгер, мы его заменили ночью куском прозрачного поликарбоната, такой же толщины и примерно такой же формы. Думаю он до сих пор работает.

### **Альтернативная энергия.**

Когда живёшь на лодке не много нужно чтобы чувствовать себя счастливым. Золотистый закат, плеск волн о борт, лёгкое покачивание лодки и компания того, с кем разделить это счастье. Но когда закат заканчивается, спускаешься в каюту и включаешь свет, свет должен зажечься. Электроэнергия на лодке берётся от аккумуляторов. В наших морях, где лодки постоянно стоят в оборудованных портах, соединённые пуповиной с береговым источником энергии, батареи всегда заряжены. В кругосветном путешествии, где порты редкость, для зарядки батарей используется мотор, возможно мотогенератор и альтернативные источники. О моторе мало что можно сказать. Он способен зарядить аккумуляторы за несколько часов, надёжен и эффективен, но шумит. Там где есть ветер, плавание проходит под парусами и возможно что не придётся запускать его неделями, если только не придётся это делать лишь для зарядки батарей.

Вспомогательные генераторы, это тоже двигатели. Надёжные и экономичные, обычно их устанавливают на лодках от 14 метров и выше. Шумят они меньше чем основной мотор, но требуют обслуживания.

Кроме этого существуют альтернативные источники энергии. Солнечные панели и ветрогенераторы являются бесценным источником чистой даровой электроэнергии, достаточно компактны для размещения их на лодке, никогда не ломаются и прекрасно адаптируются к изолированным условиям парусной яхты. Это оборудование, без которого нельзя обойтись и подтверждением тому то, что практически все лодки кругосветчиков оснащены им.

Несколько лет назад в Индонезии у нас вышел из строя генератор главного двигателя. Мы пытались отремонтировать его каждый раз когда встречали на берегу какое-то подобие мастерской. Каждый раз индонезийские электрики разбирали его на составные части, детально их изучали, колдовали над ними несколько часов и возвращали нам идеально собранным, но всё так же неработающим. Остаться без генератора может быть большой проблемой. Мотор, конечно, так же работает, но батареи не заряжаются и через несколько часов или дней, когда напряжение упадёт ниже 12 вольт, уже невозможно будет даже запустить двигатель и всё на борту перестаёт работать. В нашем случае, с

четырьмя солнечными батареями по 50 ватт и ветрогенератором Salmini, и без генератора батареи оставались всегда заряженными и всё работало прекрасно, включая холодильник и стартер мотора. Всё, кроме электрической якорной лебёдки, которая потребляет огромное количество энергии. Но мы вышли из положения понимая якорь вручную, установили временные блоки и протянули верёвку от цепи к кокпиту, чтобы использовать шкотовые лебёдки. Каждый раз чтобы выбрать якорь требовалось минут десять, но таким образом мы смогли продержаться шесть месяцев, пока не пришли в Австралию, где нам перемотали генератор.

Солнечные панели, великолепное изобретение. Энергию солнечных лучей они преобразуют в электрическую и запасают её в аккумуляторных батареях. Бесшумные, не требуют обслуживания, служат до двадцати лет и вырабатывают энергию 365 дней в году. Для эффективной работы они должны быть полностью освещены солнцем и палуба не подходящее для них место из-да постоянно перемещающихся по ней теней от парусов, мачт и такелажа. Самое распространённое решение, это сваренная из нержавеющей труб опора, укреплённая на кормовом релинге, на которой могут размещаться одна, две или три солнечных панели, в зависимости от размера яхты. Смонтированные наверху панели становятся также микро тентами от солнца.

Ветрогенераторы тоже почти всегда монтируют на корме. Это тоже очень интересный механизм. Вращаемые ветром лопасти вырабатывают электричество. И если солнечные панели дают электричество лишь когда солнце стоит достаточно высоко, то есть восемь – десять часов в день, ветрогенератор работает всегда, все 24 часа, но ему нужен ветер. Как и солнечные панели, ветрогенераторы не требуют обслуживания и ремонта.

Единственное «но» - они немного шумят. Но это хороший шум, к которому привыкаешь и даже привыкаешь. Во время плавания по жужжанию нашего ветрогенератора мы всегда знаем какой силы ветер дует снаружи. Если он вдруг берёт высокую ноту, это означает, что пора брать рифы или, если стоим, пойти проверить как держит якорь.

Однако будьте внимательны, если марка солнечных панелей не играет большого значения, они все более или менее хороши, ветрогенераторы могут очень сильно различаться по цене, мощности и эффективности. Лучшие – Salmini, итальянского производства и американские Windbugger.

Ветрогенератор и панели дополняют друг друга. В плохую погоду нет солнца, но есть ветер, а в безветрие наоборот, светит солнце. Поэтому многие оснащают лодку и тем и другим, чему нет никаких технических противопоказаний.

Но сколько панелей потребуется? Какого размера? Какой мощности нужен ветрогенератор? Чтобы ответить на этот вопрос, пришлось бы погрузиться в цифры и расчёты, но, чтобы не оттолкнуть большую часть читателей, мы этого делать не будем и ограничимся некоторыми примерами.

Всё зависит от размеров лодки и количества потребителей электроэнергии на борту. Нужно иметь в виду, что 80 процентов потребления электричества на лодке приходится на холодильник. Иметь или не иметь холодильник, хорошо или плохо он теплоизолирован – это всё меняет.

На Вануату мы встретили одиночку из Галлии на лодчонке шести метров, без стационарного двигателя и без холодильника. Только два светильника в каюте, один над штурманским соликом и один под потолком, топовый триколор (всего одна лампочка, потребляет треть по сравнению с обычными ходовыми огнями) и маленькое коротковолновое радио. Всё это питается от одной батареи 60 ампер часов, подзаряжаемой двумя небольшими гибкими солнечными панелями квадратной формы расплощенными на рубке перед мачтой. Галлиец утверждал, что за шесть лет батарея ни разу не разряжалась!

На девятиметровой лодке со стационарным двигателем, но без холодильника, два модуля по 50 ватт обеспечат

электроэнергетическую автономность. Если же добавится холодильник, придётся установить ещё небольшой ветрогенератор, ватт на 60.

На нашей 44 футовой лодке для питания радиостанции, холодильника, компьютера, многочисленных светильников внутреннего освещения, зарядки батарей для телекамер и многого другого мы установили четыре панели по 50 ватт и ветрогенератор 80 ватт. В абсолютном большинстве случаев мы энергетически автономны и, самое главное, живём в тишине.

## **Радиостанция**

Раз у меня случилась почечная колика когда мы были в плавании на юге Мальдив. Чтобы найти врача нам пришлось бы подняться до Мале, триста миль против ветра, либо поменять курс и идти к Индии, ещё пятьсот миль на восток, в то время как я на койке корчился от боли. С помощью радиомоста, организованного легендарным Пьерлуиджи, радиолюбителем, который поддерживает контакты со всеми итальянскими яхтами в океане, мы сумели войти в контакт с медиком, который тоже находился на яхте, но в Тихом океане.

Инъекции *Voltaren* и *Muscoril* по очереди каждые шесть часов – ответил он – они у вас есть?

Лекарства у нас были. Так благодаря инструкциям медика и фармацевтическим запасам сделанным заранее, кризис продлился всего один день.

Еще не так много лет назад коротковолновая радиостанция была единственным средством общения между лодкой, находящейся посреди океана и остальным миром. Короткие радиоволны отражаются от высоких ионизированных слоёв атмосферы и достигают поверхности земли на огромных расстояниях. При помощи относительно маленькой радиостанции установленной на борту можно общаться как с сушей, так и с другими лодками и это совершенно невероятная вещь, когда находясь вдалеке от всего, посреди бескрайнего водного пространства разговариваешь с другом в Италии или с кем-то, кто находится посреди другого океана.

Для использования коротковолновой радиостанции требуется лицензия радиолобителя, которую можно получить, сдав соответствующие экзамены. Но некоторые, и их очень много, используют радио без неё, так как посреди океана нет правил и контроля. И пока разговоры ведутся между яхтами находящимися в плавании, нет никаких проблем, но разговаривая с Италией



нужно быть осторожным, так как радиолюбитель контактирующий с вами может потерять лицензию.

Радиостанция аппарат достаточно простой. Легко устанавливается, мало потребляет (около 150 ватт при передаче и совсем мало при приёме) и стоит около тысячи евро. С приёмом нет никаких проблем, для передачи же, большую важность чем радиостанция имеет качество антенны. Многие используют антенны диполы, длинные провода растянутые между топом мачты и палубо, соблюдая все предосторожности, чтобы они не казались рангоута или такелажа. Другие предпочитают штыревые антенны, менее эффективные но и менее громоздкие, однако им требуется медная пластина для заземления. И какая бы не была антенна, передача оптимальна лишь в определённые часы дня или ночи, так как ионизированный слой, отражающий радиоволны, перемещается в течении 24 часов. Всё это кажется очень сложным, но на самом деле это не так. Через некоторое время радиоконтакты становятся ежедневной привычкой: определяются частоты, благоприятные для передачи часы и образуются клубы людей, которые из самых разных мест в определённый час встречаются в эфире, чтобы рассказать о своих последних приключениях. При помощи коротковолновой радиостанции подключенной к компьютеру посредством модема можно принимать метеофакс, страницы интернета, принимать и отправлять электронную почту.

Сегодня радио уже не единственное средство связи. Технология развивается стремительно и уже несколько лет как существуют спутниковые телефоны с глобальным покрытием, работающие благодаря сети геостационарных спутников, расположенных над всеми океанами. Некоторые модели, такие как *Mini m*, разработанные специально для навигации, сделаны компактными, для размещения на борту. Сам аппарат размером с книгу, антенна примерно как панеттоне. Принимают и передают из любой точки мира и могут передавать Е-мейл. Стоят они дорого, но цена снижается из года в год и можно предположить, что далёкие шуршащие голоса из радио вскоре станут лишь воспоминаниями.

Вот пожалуй и всё из того что видно снаружи. Но лодка в путешествии это ещё и дом, и спустившись в каюту найдёшь множество решений облегчающих жизнь, делающих её более удобной в плавании, обеспечивают большую безопасность и позволяют сэкономить.

## **Пресная вода**

Если говорить о экономии, то первое что учишься экономить на лодке, это вода. Когда нет портов и причалов с водопроводным краном, пополнять запасы пресной воды приходится канистрами и источник далеко не всегда находится на самом берегу. Поэтому, после нескольких десятков вояжей туда-сюда с канистрами полными водью от источника к пляжу, с пляжа в тендер, из тендера на борт, и далее к водяному баку, быстро учишься экономить пресную воду и заменять её морской каждый раз как только представляется возможность. И так как камбуз является самым большим потребителем драгоценной жидкости, pedalный насос для морской воды установленный у мойки, даёт возможность очень большой экономии. Солёной водой можно мыть посуду, картошку, споласкивать помидоры и зелень, разводить пресную воду при варке макарон, яиц и овощей, экономя при этом ещё и соль. Насос забортной воды требует водозаборника под раковиной отличного от слива из той же раковины, но его всегда можно без проблем ответить от водозаборника двигателя. Я заметил, если раковина из нержавейки, то полезно укрепить небольшой анод у слива чтобы предотвратить микропористую коррозию.

А опреснитель? Конечно, если вы установите его не нужно будет больше экономить пресную воду, но выбор этот зависит от размеров лодки и философии тех кто на ней ходит. Это сложный агрегат, который потребляет электроэнергию и выдаёт от трёх-

четырёх литров воды в час, самые маленькие модели, до нескольких десятков литров, более мощные модели. Для хорошей работы ему нужна чистая вода, поэтому его нельзя использовать в портах и реках с илистой водой. Во время его работы нужно включать двигатель или мотогенератор, так как требуется большая электрическая мощность. И если решено установить опреснитель, его нельзя держать просто про запас на всякий аварийный случай, нужно использовать его каждый день, или почти каждый, потому что если оставить его в бездействии всего на пол недели, ужасно дорогие мембраны, являющиеся сердцем агрегата, начнут загнивать и плесневеть.

Древней альтернативой является сбор дождевой воды. Удобнее всего собирать её на якорной стоянке, натянув тент со сливом сборником в центре, по возможности соединённым с канистрой посредством эластичной трубки. Дождь часто сопровождается порывами ветра, поэтому тент должен быть очень прочно закреплён и не быть очень большим. Но во время тропического ливня даже с небольшого тента можно собрать многие десятки литров. Во время плавания можно собирать воду стекающую с грота, установив ведро или другой широкий резервуар под гиком возле мачты. Это не очень удобно и довольно хлопотно, но когда нет воды, приходится делать и то и другое.

Существуют ещё и лодки, такие как наша Апра 11,50, на которых в дождь достаточно заткнуть шпигаты тряпками и открыть горловину бака, чтобы вся падающая на палубу вода попадала внутрь. Достаточно было часа хорошего тропического ливня чтобы набрать полный бак в сто тридцать литров.

Нужно правда отметить, что дождевая вода содержит мало солей и долго не хранится. Она годится для питья и готовки, но должна быть использована быстро. Чтобы она хранилась дольше, достаточно добавить обеззараживатели, жидкие или в таблетках, которые имеются в продаже. Теоретически эти вещества могут сделать питьевой любую подозрительную воду, но мой совет, использовать их только для воды заливаемой в баки, то есть для воды, которая должна храниться долго и которую пьют только в экстренных случаях, когда уже не так важно, что её вкус не из лучших.

На многих лодках не разделяют воду для питья и воду из баков. Но для более избалованных, таких как мы, может быть мучительно неприятно предложить кому либо кофе или чай с запахом плесени или запивать рыбное блюдо стаканом тепловатой воды отдающей водорослями. Для питья мы используем хорошую воду, которую держим в рундуке в десяти пластиковых канистрах., всего 140 литров, против 300 в баке. Канистры периодически полоскаем дезинфицирующим раствором. Воду для канистр мы выбираем с

максимальными предосторожностями, из надёжного источника, из водопровода. Там же где нет водопровода, покупаем двадцатилитровые бутылки воды. Там же где нет и этого, пьём только кипячёную воду.

И последнее замечание по поводу гостей на борту, будь то люди заплатившие деньги или ваши друзья. Именно они в основном представляют опасность для запасов пресной воды. Только что прибывшие из цивилизации, они имеют манию мыться каждый день и, что ещё хуже, постоянно споласкиваться от соли, не желают пить из стакана не сполоснув от соли и желают постоянно полоскать одежду.

Каждый раз принимая гостей на борту, мы стараемся возложить на них заправку пресной водой, чтобы они попотели и потом используем террористические методы для ограничения её использования. У нас всего одна педальная помпа на камбузе и одна ручная в санузле, и если кто то желает сполоснуться от соли, получает в распоряжение крохотную кастрюльку пресной воды. Почти все достаточно быстро привыкают.

**Самый главный атрибут**

На лодке плавающей только летом и только в цивилизованных водах клозет может быть любим. На лодке же предназначенной для дальних плаваний это должен быть механизм высшего качества, стойкий к износу и неделикатному использованию. На лодке нет ничего хуже чем постоянно забивающийся или ломающийся унитаз, и если это происходит во время перехода, это просто катастрофа. Демонтировать во время плавания дурнопахнущий объект, это упражнение в механике и стойкости к тошноте, которого я никому не пожелаю. А жить на борту неделями при неработающем туалете, особенно если вас больше чем двое и возможно со стеснительными людьми, тоже не очень удобная ситуация.

В любом случае нужно избегать электрических механизмов, которые очень легко выходят из строя. Кто-то обходится и вовсе без туалета. На Канарах пара датчан на лодке двенадцати метров с гордостью показывали нам прекрасную библиотеку оборудованную в месте, где раньше был гальюн. Для отправления нужд они осторожно пользовались ведром в кокпите и потом, так же осторожно опорожняли его за борт. Семейство французов, которым мы погали проходить Панамский канал, оставили на лодке гальюн, но вместо унитаза установили в нём лавку с отверстием, под которым ставилось ведро. После использования ведро закрывалось специальной крышкой и выносилось наружу,

опорожнялось и споласкивалось. Чтобы избежать этой второй части действия я сразу предпочёл использовать сразу же море, плавая днём или с кормовой лесенки ночью. Я сразу же заметил, что всё семейство стало использовать мою технику, а самые незакомплексованные даже не дожидались темноты.

Мы на своей шхуне имели прославленный английский унитаз, страшно дорогой, но за восемь лет славной службы нам не пришлось заменить на нём ни винтика. Теперь на новой лодке мы установили итальянский *Orvea*. Он стоит вдвое дешевле, проще в использовании и работает безотказно. Достаточно прокачивать через него периодически небольшое количество уксуса для предотвращения отложения солей и если он не используется некоторое время, заливать немного масла, для мягкости мембран.

Однако всем нашим гостям мы объясняем, чем немного обижаем их, что у нас на лодке есть два туалета, один внутри, где кто ломает, тот и чинит, и другой снаружи, на кормовой площадке, где единственной обязанностью является хорошо прицелиться. В конце концов почти все делают выбор в пользу кормы, которая удобнее и, по правде говоря, более уединенная.

## **Разные мелочи**



Совершенно незначительно по цене и фундаментально для безопасности и комфорта, оборудование коек предохранительными бортиками, совершенно необходимыми во время ночного плавания, и не только. Когда лодку начинает качать на волнах, качка становится жестокой и положение лёжа становится единственным устойчивым, защитные бортики помогают удержаться на койке и делают жизнь более выносимой.

Раз во время плавания на одной старой лодке, на которой их небыло, на большой волне девушка катапультировалась с койки сломала зуб о подмачтовый пиллерс, на который приземлилась. Бортики очень легко оборудовать, достаточно с помощью рейки закрепить кусок прочной ткани под матрасом вдоль борта койки, на другом длинном крае полотна кольца и соответствующие завязки, которые при ходе в лавировку или при плохой погоде завязываются за поручни или проушины на потолке, образуя таким образом вертикальную стенку, превращающую койку в колыбель, способную противостоять качке. Когда снаружи начинается светопреставление, внутри, втиснувшись между стенкой и бортиком, чувствуешь себя надёжно. Впадаешь в некое оцепенение, полубессознательное состояние, позволяющее дремать и слышать всё что происходит вокруг, шум волн, скрип лодки, тик так всевозможных предметов, качающихся относительно точек их крепления. Если же на койке никто не спит,

благодаря бортикам она превращается в удобное хранилище, куда можно положить вещи без риска что они улетят.

Швейная машинка предмет полезный, но не необходимый. Многие её имеют и многие обходятся без. Когда мы выходили в первую кругосветку, все книги мореплавателей определяли ей важную роль: ремонтировать паруса, сшить тент для сбора воды или обвесы и т. д. Однако уже тогда было трудно достать ручную, качественно сделанную, прочную и нержавеющую швейную машинку. Долгое время она оставалась у нас в списке вещей которые нужно купить, но в конце концов мы отправились без неё и с тех пор обходимся. На самом деле паруса не ремонтируются портативной швейной машинкой. Мелкий ремонт ею ещё можно, так же как и в ручную, но для больших швов, там где большая толщина ткани, требуются большие и тяжёлые машины. Машинка на борту всегда может пригодиться, пошить занавески, тент, сделать другие мелкие работы, которые можно заказать очень дёшево на суше у индийского, китайского или индонезийского, в зависимости от страны света, портного. Стоит тщательно оценить, в соответствии с собственными потребностями, лучший компромис между ценой, занимаемым на борту местом и предполагаемой степенью использования. Однако это музыка для ушей, когда стоишь рядом с другими яхтами, слышать

доносящееся из кокпита ритмичное стрекотание швейной машинки.

## 7. Паруса для круиза

Выйдя в первую кругосветку мы были очень обеспокоены сроком службы парусов. Мы заказали у известного парусного мастера паруса со всеми возможными наворотами: многорядными швами, большими усилениями, из тяжёлой ткани и т. д. Эти паруса прослужили нам на протяжении всей кругосветки, три года и 30.000 миль, и по возвращении были ещё в удовлетворительном состоянии.

Когда мы вышли в плавание второй раз на шхуне, купленной у известной итальянской парусной школы, паруса на ней уже были. Они были почти новые и мы отправились особо не беспокоясь. Через год паруса начали рваться а мы всё большую и большую часть нашего времени стали проводить зашивая порывы, дублируя швы и накладывая усиления. Через три года порывы стали настолько частыми, что мы были вынуждены были выбросить их и заменить на новые.

Мораль, не все паруса одинаковые. Есть паруса тяжёлые и лёгкие, паруса для регаты и паруса для круиза, и, самое главное, есть паруса пошитые хорошо и пошитые плохо.

Как определить, хорош парус или нет? Какие элементы определяют его долговечность? Что нужно делать, чтобы

поддерживать их в хорошем состоянии? Мы постарались разобраться в этом на основании нашего опыта, опыта других яхтсменов и консультируясь у парусных мастеров.

## **Ткань**

Ткань составляет от 15 до 20 процентов конечной стоимости паруса. Шитые паруса, гроты и стаксели делаются из дакрона, который может также называться терилен, териталь, тергаль, в зависимости от производителя. Название меняется, но речь идет о той же ткани изготовленной из синтетического волокна с ужасным названием (полиэтиленгликольтерефталат) и невероятно высокими характеристиками: водонепроницаемое, нечувствительно к холоду и высоким температурам, влагоустойчивое, не плесневеет, не деформируется или мало деформируется. Дакрон, ткань выпускаемая при помощи самых высоких технологий небольшим количеством производителей имеющих мощное оборудование для его производства. Парусным мастерам он поступает в больших рулонах шириной около метра. Из этого полотна и шьются паруса.

Несмотря на то, что сырьё всегда то же, материал не всегда одинаковый. Меняется плотность текстуры, химическая обработка, которой подвергается ткань и её удельный вес, то есть толщина. От удельного веса ткани зависит прочность паруса и его способность выдерживать нагрузки. Паруса маленькие или для

лёгкого ветра изготавливаются из лёгкой ткани. Большие паруса и паруса для сильного ветра будут из тяжёлой ткани. Удельный вес ткани измеряется в унциях на метр квадратный: oz/mq

Тип ткани и её толщину нужно согласовывать с парусным мастером. Помните, что не стоит экономить на качестве ткани, потому что, как мы уже сказали, это всего 20 процентов стоимости, поэтому экономия будет небольшая, тогда как качество может пострадать. Не забудьте чётко объяснить, какой тип парусов вам требуется, что они должны быть прочными, служить много лет, противостоять трению в течении длительного времени. Принесите мастеру копию парусного плана вашей лодки, чтобы он имел лучшее представление о чём идёт речь и обсудите с ним ваши специфические требования. Если планируется совершить кругосветку, вполне натурально заказать паруса из очень тяжёлой ткани, для большей прочности и долговечности, но не перестарайтесь. Помните, что с парусами придётся ещё и работать, если ткань будет слишком толстая, паруса будут тяжёлые, громоздкие и жёсткие, с ними трудно будет управляться, например брать рифы. Для каждого изготовленного паруса мастер должен указать максимальную силу ветра, который тот может выдержать и не забывайте вовремя менять их.

## **Швы, усиления и фурнитура**

Тут мы затронем критические для качества детали. Материалы для шитья, усиления, фурнитура (нитки, латы, стальные люверсы, карабины, кожаные накладки и т. д.), составляют около 15 процентов общей стоимости. Однако от них, от этих деталей зависит качество паруса. Пошив паруса, километры швов, пришивание усилений, фаловых дощечек, люверсы и защитные накладки, они отличают один парус от другого.

Начнём со швов. Они в буквальном смысле держат полотна паруса вместе, и именно они через несколько лет начинают расплзаться. Раньше матёрые мореплаватели требовали чтобы паруса прошивались по крайней мере четверным швом. Сегодня, как утверждает мой друг, парусный мастер, в этом нет необходимости. Но в любом случае швы должны быть хотя бы тройными и раскрой ткани должен быть горячим, чтобы края полотнищ со временем не размахрились. Перейдём к усилениям. Ветровая нагрузка воспринимаемая парусом концентрируется в его углах. Поэтому, по мере приближения к ним ткань удваивается по толщине, потом утраивается, учетверяется и т. д. Другими зонами концентрации нагрузок являются места крепления ползунов, латкарманов, риф штертов и прочие.

Сколько накладок и где нашить определяется сложными расчётами, опытом и квалификацией мастера. Нам же остаётся только проконтролировать, чтобы швы в углах паруса были

качественные и в достаточном количестве, чтобы люверсы были из нержавеющей стали. Ползуны грота пластмассовые, но на фаловом и шкотовом углах, испытывающие наибольшие нагрузки, должны быть металлические. Попросите чтобы на углах нашили по одной, а ещё лучше по две стропы для усиления.

Иногда из экономии уиления на парусе не пришивают а наклеивают. Так не годится, через некоторое время они отклеятся. Качественные паруса в местах трения имеют также защитные накладки, обычно из кожи: у фаловой дощечки грота, в точках крепления ползунков или карабинов на стакселе, на шкотовых углах. Очень важно, чтобы эти накладки были сделаны качественно, из качественной кожи, квалифицированным персоналом. И так как все эти операции дорогостоящие, требуют внимания и времени, парусные мастера, если только заранее не было специально оговорено, стараются их опустить. Очень деликатный вопрос карманы для лат. Когда парус сильно полощется (при подъёме, спуске, поворотах или взятии рифов), латкарманы испытывают огромные нагрузки. Необходимо чтобы они были из очень прочного материала и пришиты многократным швом, толстыми нитками. По задней шкаторине, где карманы испытывают наибольшую нагрузку, они также должны быть обшиты и усилены вручную. Отдельного упоминания заслуживают гроты со сквозными латами. Пошить такой парус сложнее чем



традиционный. Его стоимость выше из за большей длинны лат, латкарманов и применения кареток. Но в компенсацию, грот со сквозными латами, если пошит хорошо, служит дольше и работает лучше.

Стаксель всегда должен иметь усиление с обеих сторон в месте, которым он задевает за краспицы будучи сильно набитым. Если же он задевает ещё и за ванту, необходимы соответствующие продольные накладки в. Внутри задней шкаторины по всей длине должен проходить булинь, тонкий шнур. При его набивании задняя шкаторина слегка закрывается и предотвращается её заполаскивание на ветру. На гроте тоже должен быть булинь на задней шкаторине с выходами наружу у шкотовых углов каждого ряда рифов. По поводу всех этих деталей нужно договариваться с мастером. К счастью изготовление парусов пока ещё бизнес частично кустарный, парусные мастера почти всегда сами яхтсмены или были ими и всегда готовы помочь. Конечно, стандартный парус может стоить немного меньше. Более прочная и аккуратная отделка, более широкие накладки и прочее, могут увеличить его стоимость, но не более чем на 10-15 процентов, но зато позволят избежать серьёзных проблем.

## **Крой**

Паруса это не просто треугольники из ткани. Они кроются и шьются таким образом, чтобы образовалось пузо, и этот профиль создаёт тягу, аэродинамическое качество, так важное на острых курсах. В прошлые времена парусный мастер лишь своим чутьём и на основании опыта определял, как и какое пузо придать парусу. Кроились паруса вручную и на глазок и сшивались используя секреты ремесла. Сегодня раскрой доверяют компьютеру, но чтобы решить, насколько пузатым должен быть парус, по прежнему необходим диалог мастера со шкипером. В упрощённом виде принцип такой, чем слабее ветер, тем более выпуклым должен быть парус. Таким образом большие паруса для слабого ветра должны быть более пузатыми чем маленькие для плохой погоды. На основании того же принципа, когда грот используется полностью, он должен быть более пузатым чем когда взят ряд рифов. При взятии второго и третьего ряда пузо должно постепенно уменьшаться, так чтобы глухо зарифлённый грот был практически плоским. На основании того сколько парусов имеется на лодке и как их предполагается использовать, подбирается оптимальная форма.

### **Уход за парусами и их долговечность**

Теоретически, правильно используемый парус может служить много лет и десятки тысяч миль. И действительно, обычно не ветер выводит паруса из строя, по крайней мере пока речь идёт о

нормальном ветре, а другие факторы: ультрафиолетовые лучи, вибрации и трение.

Под действием солнечных лучей, и в частности ультрафиолета, дакрон разрушается и со временем становится хрупким. Для защиты парусов достаточно убрать их в мешки сразу по прибытию в порт или гавань. Ткань мешка или парусного чехла, даже если тонкая, в состоянии поглотить 100 процентов ультрафиолетового излучения. Во время плавания, естественно, нельзя ничего поделывать, но все мы проводим меньше часов в плавании чем в порту или на якорной стоянке.

Трение о металлические объекты, ванты, релинги, краспицы, истирает и ослабляет ткань. Даже новый парус, если он трётся о краспицу в течении всего лишь одной ночи плавания при хорошем волнении, на утро протрётся почти насквозь. Поэтому нужно стараться избегать трения парусов и защитить все возможные точки износа. Во время ночного плавания не забывайте периодически освещать паруса фонариком, чтобы убедиться что всё в порядке. Эта простая предосторожность позволит вам устранить в зародыше возможное истирание. Заполаскивание на ветру в течении длительного времени тоже разрушает ткань. Бьющийся на ветру парус, например во время поворота, испытывает гораздо большие нагрузки, чем те, на которые он был рассчитан. Чтобы уменьшить вредный эффект, не остаётся ничего

другого как максимально уменьшить время постановки и уборки парусов, выполнения поворотов и взятия рифов.

Морская вода сама по себе не вредит парусам и может поливать их сколько угодно. Однако соль очень вредна. После многочисленных купаний в морской воде, высохнув парус оказывается напигован микрокристаллами соли. Острые грани этих кристалло истирают волокна ткани и швов. Поэтому очень хорошо периодически полоскать паруса пресной водой, либо во время хорошей грозы в конце лета, либо за неимением оной, из шланга на причале. Влажность и плесень хоть и не воздействуют на дакрон, но вредят кожаным защитным накладкам и эстетике парусов. Во избежание этого лучше не укладывать в мешки влажные паруса.

## 8.Тендер

Надувной тендер, это всегда проблема. Громоздкий, тяжёлый, дорогой, деликатный в использовании и трудный в ремонте. Во время перехода не знаешь куда его девать. Нельзя буксировать, так как есть риск его потерять или повредить. На палубе он всё загромождает, нарушает эстетику яхты и во время шторма может представлять опасность, так как оказывает большое сопротивление волнам. Можно конечно сдуть его и убирать каждый раз при выходе в море, но это долгая операция и всё равно, внутри он занимает много места. Хорошо было бы обойтись без него, но невозможно. В 99 процентах случаев, лодка стоит на якорной стоянке и тендер необходим чтобы сойти на берег, привезти на борт воду и провизию. Исследовать берега и острова, добраться до рифа для рыбалки или искупаться. Раз в Мозамбике, когда мы стояли на якоре в полумиле от берега, ночью, кто-то подойдя на каноэ, украл у нас тендер и подвесной мотор. Следующим утром, без него, земля показалась нам очень далёкой. Пол мили это слишком далеко, чтобы добраться вплавь. На яхте мы не могли подойти ближе, так как вдоль берега всё было усеяно рифами. Так земля стала для нас недостижимой.

Что было делать? Сменить якорную стоянку? По карте все другие бухты побережья были похожи на эту. Мы выбрали якорь и

отправились на Мадагаскар, куда прибыли после трёхдневного перехода, но и там без тендера выбор возможностей был очень не большой. Пришлось искать порт с причалом, но в странах третьего мира портов мало и причалы, обычно конструкции из гнилых брёвен, ржавых балок или искорёженного бетона, покрытого моллюсками. Они годятся для швартовки судов и буксиров но не очень подходят для белых хрупких яхт. Мы вошли в порт Носи Бэ, одно из наиболее цивилизованных мест Мадагаскара, бросили якорь на рейде и ждали двадцать дней, пока наш друг не привёз нам тендер из Италии, используя местные каноэ для схода на берег.

Короче говоря, тендер это больше чем оборудование, это скорее часть лодки, и как к таковому к нему и нужно относиться.

Тендер, неизвестно почему, всегда чем-то походит на свою яхту. Тендер с шикарной двадцатиметровой яхты вероятно будет большим, блестящим и безупречным, с подвесным мотором под пятьдесят лошадиных сил и внушительным штурвалом. Тендер с девятиметровой лодочки будет маленьким, на два человека, старый и потемневший от времени, с вёслами или микроскопическим двухсильным моторчиком. Большие или маленькие, все они похожи по конструкции и материалам из которых изготовлены. Самые лучшие, и значит самые дорогие из

неопрена. При хорошей эксплуатации они служат пять-десять лет. Есть надувнушки из ПВХ, они дешевле, но служат намного меньше. ПВХ ткани содержат масла, необходимые для обеспечения эластичности. В местах склейки ткани между собой или с другими материалами, со временем масла проникают в клей и соединения ослабляются, вплоть до его отслоения. Если это происходит к примеру в месте склейки труб с транцем, отремонтировать его становится очень сложно. ПВХ также очень плохо переносит тропическое солнце. Уже через несколько лет ткань становится мягкой, липкой и это знак того, что жизнь её закончилась.

По причине высоких цен, покупка тендера каждый раз очень болезненна для бюджета. И чтобы снизить эти расходы все стараются продлить его жизнь как можно дольше.

Стареет тендер от ультрафиолета и механического износа, различных царапин, появляющихся каждый раз как он трётся обо что-либо острое. С ультрафиолетом ничего не поделаешь, его интенсивность, особенно в тропиках, где солнце стоит выше чем у нас, очень высокая. Солнечные лучи падают на землю почти вертикально, очень мало поглощаются атмосферой и тендер, болтающийся целый день на воде за кормой получает их все сполна. День за днём, год за годом ткань подверженная солнечному излучению деградирует. Можно конечно придумать

тканевый чехол, по аналогии с парусным, но сделать его как следует сложно и дорого.

Для защиты от механического износа можно сделать больше. Каждый раз при трении обо что-либо твёрдое, на ткани надувных труб и днища появляются новые царапины, более или менее глубокие, в зависимости от интенсивности трения. Со временем они углубляются, расширяются и начинают пропускать воздух наружу и воду внутрь. Чтобы продлить жизнь тендера приходится маниакально стараться избегать любого трения: не таскать его килем по рифам, не привязывать у шершавых причалов с торчащей арматурой, не тянуть его по дну вытаскивая на берег и тому подобное. Всё это легче сказать чем сделать. При высадке на пляж трёхметровая надувнушка со своим мотором на транце обычно слишком тяжела, чтобы два человека могли её поднять, и поэтому всё заканчивается тем, что её просто вытягивают. Не остаётся ничего другого, как выбирать пляжи с мелким песком, а в отсутствии такового, оставлять тузик на якоре на метровой глубине и преодолевать последние метры вброд или вплавь. Но в этих случаях осторожно с прибоем и приливами-отливами, они могут даже перевернуть его.

На Шри Ланка, в порту Галле мы привязали тендер у деревянного причала и пошли на таможеню. Когда возвратились через два часа, нашли его трущимся о ржавую металлическую конструкцию,



которая при отливе оказалась над водой. А ведь достаточно было бросить маленький якорь с кормы, чтобы держать его слегка на расстоянии от причала и избежать неприятностей. Но теперь уже ничего нельзя было сделать, всё уже произошло.. За два часа трения, усиленного прибоем, борт покрылся царапинами и порезами, отчего нам пришлось периодически ремонтировать его все последующие годы. Не остаётся ничего, кроме как удвоить осторожность и тендер приобретать по возможности прочный и качественный.

Еще одна из самых больших причин износа тендера, это гости. На собственном опыте вы убедитесь, что родственники, друзья и прочие гости никак не хотят усвоить мысль, что надувная лодка сделана всё таки из ткани а не из металла.

Ещё до выхода из Италии, мы стояли на якоре в реке Магра, приехал проведать нас приятель со своей подругой. Он помог нам кое в каких работах и после спросил разрешения совершить романтическую прогулку на нашем новом преновом тендере. Как можно было отказать? Кроме того он был достаточно опытный яхтсмен. На память он оставил нам борозду около метра на одной из труб. Возможно он налетел на скалу и даже не осмелился сказать нам об этом. Через несколько лет пара из франции поведала нам как трое их друзей возвратились на яхту на полусдутом тендере с мотором наполовину в воде. Они вышли

порыбачить и когда вытаскивали рыбу в азарте один из крючков проткнул борт. Когда такое случается, это просто катастрофа, воздух выходит, трубы сдуваются, тендер теряет плавучесть и мотор погружается в воду.

Раз уж мы говорим о рыбалке, рыба тоже может доставит неприятности. Большие групперы, например, имеют спинной плавник состоящий из прочнейших шипов. Брошенный на пайол агонизирующий группер бьётся как безумный и не редко случается, что один из шипов втыкается в борт с вышеописанными последствиями. И уж чтобы закончить по поводу гостей, садясь в тендер и выходя из него, приходится наступать на его борта. И если делать это в обуви, рано или поздно вы их повредите, потому что подошва абразивна, в её протекторе застревают камушки, часто с острыми краями. И вы не можете себе представить, пока сами не попробуете, как трудно убедить гостей садиться в тендер босиком и одевать обувь лишь на берегу. В конце концов они станут это делать, но заклеят вас маньяками.

Надувные лодки, когда они новые, могут показаться все одинаково хорошими, но это не так. Кроме материала, для тропиков это должен быть неопрен (hupalon по английски), разница состоит в конструктивных особенностях увеличивающих долговечность: защитная полоса на бортах, на местах где сидят и которые наиболее открыты солнечным лучам, полоса - привальный брус,

идущая вокруг всего борта для защиты при швартовке у стенки, двойные и тройные усиления в критических точках крепления труб к транцу, многочисленные, большого размера кольца для крепления верёвок, страховочная верёвка по верху труб, рукоятки для подъёма. При выборе обращайте внимание на эти особенности, они конечно влияют на цену, но ещё больше на долговечность.

Отправившись первый раз из Италии мы обо всём этом не имели ни малейшего понятия. У нас была обычная надувнушка итальянского производства, белая, симпатичная, почти безупречная, но вскоре она начала расклеиваться, отрывались уключины, ломались кольца. Через три года её не стало. Следующий раз мы взяли тендер Lomas. Название иностранное, но фирма самая что ни на есть итальянская, производит лодки для профессионального использования и поэтому вынуждена поддерживать высокий стандарт качества. Lomas прослужил восемь лет и был ещё в приемлемом состоянии когда мы оставили его на шхуне проданой в Австралии. Новый Lomas на службе на новой “Barca Pulita” уже пять лет и пока не выказывает признаков старения. Другой итальянский производитель с хорошей репутацией, Nova Marine, в Европе считаются хорошими Avon (производятся в Великобритании и импортируются в Италию фирмой Zodiac) и Achilles в Америке.

Если яхта велика достаточно для его размещения, то РИБ предпочтительнее лодки с мягким днищем, так как лучше переносит удары о дно. Обратная сторона медали: большой вес и необходимость использовать для подъёма на борт лебёдку или шлюпбалки, а также невозможность сложить и убрать его перед трудным переходом.

Некоторые выбирают тендер целиком из пластика. Они прочны, их можно тащить по любому дну, оставлять на любом причале без всяких проблем. Недостаток состоит опять же в большом весе, габаритах и в том, что большой и неуклюжий жёсткий тендер на палубе парусной яхты выглядит совсем нехорошо.

### **Подвесной мотор**

К тендеру прилагается мотор. В то время как первый просто необходим, без второго теоретически можно обойтись. Как всегда, всё зависит от размеров. Тузик на двоих, длиной в пару метров, прекрасно может управляться на вёслах практически в любых условиях, но достаточно перейти к трём метрам и вёслами уже не обойдёшься. Даже при небольших встречных ветре и волне грести становится очень трудно, и если при этом есть ещё и течение, есть риск быть унесённым, и тут требуется мотор. Если тендер

маленький, если нет никаких особых пожеланий и хочется меньше потратить, существуют моторы в две лошадиных силы. Они кажутся игрушечными, но на самом деле сильнее чем кажутся и их мощности бывает достаточно в большинстве ситуаций. Обычно они служат дольше своих более мощных братьев. Кроме того они мало весят и с ними легко управляться, и это очень важно, если подумаете о том сколько раз вам придётся переносить его с лодки на тендер и обратно, и что частенько это будет происходить не в лучших условиях, под дождём или на лодке которую мотает во все стороны на плохо защищённой якорной стоянке. И наконец, двухсильный моторчик имеет меньше шансов быть украденным, потому что жулики пренебрегают этими мелкими штучками, не считая их видимо за моторы.

Если двух сил вам не достаточно, если вы хотите глиссировать или ваш тендер большой, но помещается на яхте, гамма более мощных моторов очень велика и разнообразна. К ним применимы, хотя и в меньшей степени, те же критерии что и к тендерам. Качество очень важно. Мотор должен служить долго, быть надёжным и эффективным. Нет ничего хуже, чем на закате, после дня проведённого на берегу под палящим солнцем, оказаться на пол пути от берега до яхты с заглохшим подвесником. Лодка далеко, берег далеко, солнце закатывается и усиливается ветер... бррр...

Кстати, хоть мы и не осознаём, перемещаться на тендере может быть более рискованно чем ходить на яхте. Конечно, на лодке переходят через океаны а на тендере ограничиваются лишь сходом на берег. Но в дальних плаваниях принимается множество предосторожностей, а на тендере обычно расслабляются. Вот тут и может случиться непредвиденное. Вот что рассказывал Слокам более ста лет назад. Его лодка стояла на якоре в лагуне атолла Кокос Килинг и Слокам возвращался на борт на лодочке местного жителя, когда вдруг:

*«...посреди канала парус сорвало сильным шквалом и мы, бессильные что либо сделать, начали дрейфовать в открытое море, где бы наверняка пропали. Целый океан перед нами и мы с подветренной стороны. Меня охватил ужас, когда я заметил, что на борту нет даже весла! Якорь был, но верёвки не хватило бы даже чтобы связать кошку, а мы уже были на глубокой воде. К огромному счастью всё же был шест. С отчаянной энергией, используя его как весло и благодаря помощи попутного порыва ветра мы смогли вернуться на мелкую воду и далее уже пробраться к берегу.»*

В гораздо более недавнее время что-то подобное случилось и с нами. Мы были в Мозамбике, в большой необитаемой бухте на якоре вдали от земли. Я хотел сойти на землю на тендере, просто пройтись и, так как Лиззи не хотела идти со мной, потому что

погода была сомнительная, решил отправиться один. Мотор заглох через пятьдесят метров как только я отошёл от лодки и не желал больше заводиться. Одновременно налетел ливень с сильным ветром. Вода стояла стеной и сильный ветер погнал меня в неизвестном направлении, так как я не мог видеть ничего вокруг. У меня был небольшой якорь, но глубина была слишком велика и не было достаточно верёвки. Были вёсла, но при двадцати узлах ветра сопротивление слишком велико и гребля в одиночку на трёхметровом тендере ни к чему не приведёт. Лодка уже пропала из виду, земля тоже, вокруг я видел лишь серый дождь и белые гребни волн и понимал, если ветер понесёт меня к выходу из бухты, то я окажусь посреди океана, в темноте, в водах где никто не ходит...

Хотите знать чем всё закончилось? Тогда прочитайте [Mar d’Africa!](#) Но вы уже поняли, что всё обошлось. Потенциально опасных ситуаций на тендере очень много: когда плывёшь вдоль подветренного берега, когда переходишь пролив отделяющий остров от суши и наоборот, когда идешь через *passee* и течение из лагуны и много других.

Вопрос который нужно задавать себе каждый раз когда садишься в тендер, следующий: - Если во время переправы выйдет из строя мотор, будут у меня проблемы?

Возможные предосторожности нужно принимать в зависимости от ситуации: взять якорь с длинной верёвкой; вторую пару вёсел, чтобы использовать их на манер каное, если на борту больше двух человек; иметь с собой набор для аварийного ремонта мотора, в котором кроме свечи и обычных вещей должны быть также пасатижи и запасные шпильки, ведь достаточно чтобы срезало предохранительную пилку винта, чтобы оказаться в неприятной ситуации; и наконец в самой серьёзной аварийной ситуации, пара ласт всегда позволит вернуться на борт вплавь.

*1.Passe – проход, канал между рифами внутрь лагуны атолла (фанц.) Прим. Переводчика*



## 9. Аварии и ремонт

Рассуждения очень простые: если что-то случится посреди океана, в тысячах миль от ближайшего причала, или на затерянном острове, где нет ничего, кроме крабов и кокосов, и нет никого, кто бы смог помочь - выходить из положения придётся самому. И тут начинаешь рассматривать все возможные неприятности и бедствия которые могут приключиться, от самых ужасных:

- Если упадёт мачта? Если потеряю руль? Если случится приступ аппендицита?

До более вероятных:

- Если разболются зубы? Если выйдет из строя водяной насос двигателя? Если порвётся фал? Если потеряем якорь?

Думая о возможных неприятностях, начинаешь составлять список вещей которые нужно иметь на борту: запчасти, запасы материалов, амулеты удачи... Список занимает страницу, потом две, три, десять. И если не остановиться, то закончится тем, что придётся загрузить в лодку кучу вещей, которые стоят целое состояние и большая часть из них останется ржаветь и гнить в рундуках.

Действительно, лодки совершающие дальние плавания отличаются от других количеством груза на борту. Временами запчастей так много, что они торчат из всех рундуков и внутренних помещений и захватывают палубу и все свободные поверхности. Запасные якоря закреплённые на релингах и мачтах, канистры с водой, бензином и дизтопливом выстроенные вдоль бортов, различные ящики прикрученные на палубе и корме, притороченные складные велосипеды, кранцы навечно закреплённые на кормовом релинге, потому что все рундуки полны, и так далее.

В конце концов запчасти и принадлежности нужны, но осторожно с ними, можно перегрузить лодку, придётся ютиться в тесноте и деньги будут потрачены впустую.

### **Якоря, лебёдки, фалы, шкоты, паруса.**

Мы встречали лодки на которых было по четыре и даже пять якорей, из которых один огромный, про запас, на всякий случай,... вдруг ураган. Встречали и других, что ходят с одним якорьком на тросу, якорь весит мало и его можно отдавать и выбирать вручную.

Во время нашей первой кругосветки на Alpa 11,5, у нас были три якоря: один SQR на носу, Данфорт на корме и ещё один фальшивый SQR, купленный по дешёвке, привязанный в глубине трюма. Потому что все книги говорят, что вес лучше располагать как можно ниже, а ниже трюма ничего уже нет.

По возвращению, через три года, тридцать тысяч морских миль и бесконечной серии островов и якорных стоянок у нас всё так же были все те же три якоря. Носовой, довольно изношенный, кормовой, почти новый, и тот что в трюме, ни разу не использованный и покрытый невероятным слоем грязи. Так, на основании этого опыта мы пришли к выводу, что даже три якоря это уже слишком.

Мы снова вышли в море на другой лодке, гораздо большей и тяжёлой чем «Веккиетто». Пятнадцать метров, вооружение шхуна, против одиннадцати с половиной и вооружения шлюп. Но мы по прежнему решили взять три якоря. Четыре года мы использовали лишь один носовой. Потом, в течении 24 часов в Мозамбике мы потеряли главный якорь, SQR весом семдесят пять либре, который безнадежно застрял в обломках на дне, сломали огромный Данфорт, он погнулся при попытке удержать лодку на течении разлившейся реки при ураганном ветре. Утро мы встретили мокрые и перпуганные, но лодка была невредима лишь благодаря огромному ржавому адмиралтейцу, которы четыре года лежал в

спячке и мешался в рундке, а не в трюме, чтобы не покрывался грязью. Прийдя в Дурбан мы сразу приобрели два якоря взамен утерянных, чтобы довести их количество до трёх - это хорошее число. Хотя нужно сказать, что мир намного более цивилизован чем многие думают, и почти в каждом большом порту, если возникнет необходимость, можно купить якорь, якорный канат, кранцы и другие подобные вещи. Возможно они не будут такие современные и дорогие, как те что используются у нас, но в состоянии выполнять свои функции.

Якорную цепь труднее найти чем сам якорь, потому что речь идёт о калиброванной цепи, которую рыбаки не используют. Лучше иметь на носу по крайней мере пятьдесят метров одним куском и на корме, для запасного якоря, метров двадцать-тридцать того же калибра что и основная, чтобы в случае необходимости можно было её заменить.

К счастью цепь, если она соответствующего размера, не рвётся и не изнашивается. Со временем, от трения о дно, может слезть цинковое покрытие, но его можно восстановить почти в любом порту в мире.

То чего нельзя найти в дальних странах, так это запчасти к якорным лебёдкам и к лебёдкам вообще, так как это обычно детали произведённые в нашем супертехнологичном мире, и если они

ломаются – беда. Не остаётся другого, как держать на борту самые важные запчасти: для якорной лебёдки, щётки электромотора, кнопки электроуправления, реле; для шкотовых лебёдок, комплект запчастей с роликовыми подшипниками, пружинами, пружинками и всеми теми микроскопическими деталями, что если только попробуете разобрать одну из них, поймёте о чём речь.

## **Паруса**

Хорошие новости. Паруса рвутся намного реже чем можно подумать, и если рвутся, можно самим их отремонтировать.

Мы находились посреди Южно Китайского моря совершая переход, который никогда не должны были бы делать: 800 миль в направлении против пассата из Сингапура до Бали. Через неделю лавировки, волн, крена, бесконечной регулировки парусов и постоянного окатывания водой, смертельно усталые, ночью, во время грозы, на гроте мы не взяли достаточно рифов. Утром, выйдя на свою вахту, я посмотрел наверх и увидел небо сквозь грот. Катастрофа! Трёхметровый разрыв от передней до задней шкаторины.

Мы убрали, то что осталось от паруса и стали ломать голову. Мы знали, что в Сингапуре есть парусный мастер, но пришлось бы вернуться назад на 300 миль и потерять всё то, что прошли за мучительную неделю лавировки. Идя без грота, мы могли направиться на Борнео, что было примерно в галфвинд, но там небыло парусного мастера и пришлось бы заниматься ремонтом самим.

Тогда почему не отремонтировать его там где мы сейчас?

Вокруг бушевал ветер, трёхметровые волны, брызги и пенные гребни, но без грота, лишь с одним стакселем, лодка вроде как легла в дрейф и море уже не так досаждало. И мы решили попробовать. Разрыв произошёл по одному из швов. Мы начали сшивать парус используя прежние отверстия, стоя один с одной стороны, другой с обратной, полупогребённые в кокпите под массой паруса.

Периодически ломалась иголка.

Периодически волна захлёстывала кокпит и освежала нас.

Периодически порыв ветра вырывал ткань из рук.

Наконец волна выше других перекатилась через палубу и я до сих пор помню картину: ведро в которое я сложил все инструменты,

полное прозрачной воды, катушки с нитками плавают, а иголки, гардаман и шило лежат на дне.

До заката шитьё было закончено. Мы затратили шесть часов, чтобы сделать вручную то, что парусный мастер на машинке сделал бы за двадцать минут, но какая разница? В море время имеет свои измерения и наш шов, сделанный вручную был прочным и выдержал всю оставшуюся жизнь паруса. Что не выдержало, так это наша решимость продолжать плавание против ветра. После этого эпизода мы решили отступить от Бали и вернуться в Сингапур, но это уже другая история.

Если парус рвётся не по шву а по живой ткани, починить его сложнее. Нужно накладывать заплатку, очень удобны самоклеящиеся. Если нет, можно использовать кусок парусной ткани, приклеить его и обшить вокруг швом зигзаг. Так как иглой трудно проткнуть парус, если речь идёт о тяжёлых парусах, то после наклейки заплатки лучше проколоть отверстия с помощью шила и молотка и потом уже шить по готовым отверстиям. Работа это долгая и не очень увлекательная, но её возможно сделать располагая средствами имеющимися на борту.

Игл нужно иметь много и разных размеров, гардаман, множество парусных ниток, не слишком тонких, кусочек воска для натирания ниток, немного парусной ткани, шило и много терпения. Почти все материалы, кроме терпения, можно приобрести у парусного мастера.

При хорошем уходе паруса могут прослужить десяток лет. Старение ткани происходит не от ветра и пройденных миль а от количества поглощённого ею ультрафиолетового излучения. Для продления срока службы необходимо покрывать чехлом или укладывать паруса в мешки каждый раз когда лодка не находится в плавании.

### **Рангоут и такелаж**

Ванты и мачты по идее не нуждаются в обслуживании и не должны ломаться. Достаточно держать их под контролем, периодически проверяя слабые места, места заделки тросов, талрепы, места соединений, на предмет появления признаков возможного разрушения: ослабленные пряди, трещины, истирания. Производители говорят что ванты надо менять каждые десять лет, они могли бы служить и дольше, но так снижается риск аварии. Мы, когда вышли на «Веккиетто», установили новые ванты и



штаги увеличенного сечения. Через три года, к концу кругосветки, в местах заделки некоторых тросов появились признаки разрушения. То есть гораздо раньше чем через десять лет. Когда же мы купили лодку на которой ходим сейчас, на ней весь такелаж был оригинальный, установленный 27 лет назад. Через год нижние ванты начали вылезать из наконечников в которые были запрессованы. Тогда мы перепугались и заменили всё, однако такелаж прослужил 28 лет. Короче говоря, нет каких то общих правил. Срок службы зависит от качества используемой стали (один изготовитель признался нам, что для такелажа поставляемого на верфи использует сталь из Кореи, а для частных – немецкую!), от того с каким запасом прочности подобрано сечение. Лучше перебдеть и иметь такелаж достаточно новый. И хорошо иметь на борту набор зажимов и отрезки троса для вероятного аварийного ремонта.

## **Руль**

Руль, это ещё одно приспособление, которое не должно ломаться никогда. Перед первой кругосветкой мы запаслись парой навесов, чтобы в случае потери руля сконструировать аварийный из каютной двери. Не знаю откуда появилась эта странная идея, возможно после прочтения книги написанной одним из

героических мореплавателей прошлого. В реальности, если лодка спроектирована хорошо, вероятность потерять руль нулевая, и если что и изнашивается, это штуртросы и блоки. Поэтому всё что нужно, это уже нарезанные по длине тросики, для быстрой замены и конечно же аварийный румпель, который можно закрепить на руле напрямую.

### **Что под палубой**

Спустимся вниз и поговорим о очень важном механизме, о туалете. Нужно относиться к нему с пиететом, потому что прибор этот очень деликатный и очень легко ломается, особенно при неумелом использовании, и нет ничего хуже, чем иметь на борту стеснительных друзей и неработающий туалет лишь потому, что кто-то бездумно кинул в унитаз тампакс или зубную нить. К счастью ремонт всегда возможен подручными средствами, достаточно иметь набор запасных прокладок. Работа это ужасная и вонючая, но в итоге приносит удовлетворение. Если у вас гости на борту частое явление, хорошая идея повесить в гальюне табличку с инструкцией по использованию туалета, подчеркнув ещё раз, что кроме туалетной бумаги в него бросать ничего нельзя! Красную табличку с тёмными угрозами. К сожалению многие вещи мы

делаем автоматически и рано или поздно в унитаз попадает то, что не должно бы.

После туалета идёт электронная аппаратура. GPS, радио, эхолот, компьютер, метеофакс, УКВ. Все они очень чувствительны к влажности и соли. Это сложные приборы и если они ломаются, вряд ли могут быть починены своими средствами. Лучше ограничивать их количество минимально необходимым, покупать по возможности лучшие марки и устанавливать так, чтобы максимально защитить от влажности. Самые нежные приборы, такие как фотоаппараты, видеокамеры, портативные GPS и т. д. Сохраняются лучше, если каждый раз, когда они не используются, убирать их в герметичные полиэтиленовые пакеты. Походит на паранойю, но необходимо всегда помнить, что морская атмосфера действительно очень агрессивна.

У нас был механический фотоаппарат хоршей марки. Раз, уехав в Италию на шесть месяцев, мы забыли его надёжно упаковать и оставили в шкафчике в своей чёрной сумочке. По возвращении фотоаппарат был полностью заблокирован, все диски, затвор, механизм регулировки диафрагмы.. Ничего нельзя было поделаться!

## **Мотор**

Девяносто процентов проблем на парусной лодке происходит от него. В один прекрасный день генератор перестаёт заряжать батареи и приходится ломать голову, вспоминая как он устроен, где там регулятор, где проходят провода и тому подобное.. Другой раз водяной насос охлаждения вдруг плохо качает воду, и разобрать его было бы не сложно, если бы мотор не был расположен так, что насос оказывается внутри лонжерона.. И как чёрт возьми эти негодяи устанавливавшие двигатель могли не подумать об этом! И теперь мне чтобы снять насос придётся разобрать пол двигателя! Раз вдруг указатель давления масла падает на ноль и непонятно, то ли мотор умер, то ли прибор не работает. Ещё топливо загрязняется водой или чем то ещё, о ломаются муфты, вал начинает вибрировать, реверсный механизм, издаёт странные звуки или начинает течь теплообменник.

Короче говоря, мотор на парусной лодке, лучше чтобы его вовсе не было. Но так как он есть, потому что мы уже не можем без него обходиться, приходится примириться и попытаться научиться управляться с ним.

В основном ломается не сам мотор, а его оборудование: водяной насос, генератор, стартер. И эти последние, к счастью, на любом двигателе, насосы Jabsco, стартер и генератор Bosh. Они известны и ремонтируются во всём мире. По этой причине обычно достаточно иметь на борту импеллеры для насоса, запасные ремни

и, но если только уж сильно хочется, запасные генератор и насос. Что же необходимо обязательно иметь, так это инструкцию по двигателю, выпущенную производителем. Не ту брошюрку которую дают пользователю и от которой никакого толка, а полное руководство по обслуживанию и ремонту для механиков, с кодами, чертежами и иллюстрациями, чтобы в случае необходимости вы смогли заказать по почте или через международную курьерскую службу то, что вам необходимо.

Если есть возможность выбирать, лучше остановиться на более известных марках: Volvo Penta, Perkins, Yanmar, потому что механики во всём мире их хорошо знают и легче найти запчасти. Если же ваш мотор неизвестной марки, сильно не расстраивайтесь. В странах третьего мира очень искусные механики, способные реконструировать сломанные детали. Временами изготовление запчасти в какой нибудь мастерской, расположенной на краю поля маниока, стоит намного меньше чем оригинальная деталь.

Раз к северу от Флорес мы почти тонули по причине текущего глушителя. Стоял полный штиль и мы уже много часов тащились под мотором, надеясь дойти куда-нибудь до вечера. Пока мы сидели на палубе, на жаре, под солнцем, глядя как скользит назад неподвижное море кажущееся бесконечным, под палубой глушитель непрерывным потоком лил воду в трюм. В какой то момент, спустившись зачем то вниз, мы обнаружили, что лодка

полна воды и маслянистой жидкости из трюма, она уже поднялась выше пайолов. Испуг, паника, лихорадочные поиски пробойны в корпусе, которая никак не находилась, многочасовая откачка воды и в конце концов я держал в руках большой ржавый глушитель, разошедшийся по сварке.

Что делать? Замотать тряпкой? Заклеить изолентой? Попробовать загерметизировать силиконом? Знаю что не поверите, но мы его зачистили, обезжирили, сначала аммиаком, потом спиртом и в конце концов залили силиконом, стянув предварительно верёвкой, чтобы щель не расходилась! Ремонт выдержал два месяца, до прихода в место достаточно большое, чтобы найти кого то способного заварить глушитель.

Двумя годами позже, в водах Папуа Новой Гвинеи, наш мотор (опять он!) вдруг начал фонтанировать. Мы это заметили по лёгкому пару исходящему от стенок моторного отсека.

Выключили мотор, отошли подальше от суши и с трепетом заглянули в его дурно благоухающую утробу. На этот раз потёк корпус теплообменника. Попробовать снова силиконом? Целый день мы провели разбирая, зачищая, обезжиривая, силиконя и снова собирая всё, но на этот раз не сработало. В пятидесяти милях от нашего местоположения на карте был посёлок Кавиенг, на южном побережье Папуа. Мы колебались, у нас небыло виз для

въезда в Папуа новую Гвинею и города на побережье считаются местами опасными и криминальными, но в конце концов мы всё равно направились туда. На суше нас встретил чиновник в засаленной униформе, сидящий в будке рядом с огромным хранилищем копры.

- Вы уже четвёртая лодка проходящая за этот год. – сказал он. Был уже декабрь. Он выдал нам визу по причине чрезвычайных обстоятельств на семь дней, объяснил какие места здесь опасны, куда лучше не ходить и проводил до мастерской, где из рессоры заброшенного танка, за два дня работы нам изготовили новую деталь, взамен сломанной. Короче говоря, моторы ломаются, и часто. Мы уже потеряли счёт, сколько раз это происходило. И каждый раз это большой стресс. Каждая поломка это беспокойство, сомнения, грязь, детали разбросанные по всей лодке, тревоги и задержки. Некоторые поломки можно предупредить, поддерживая мотор в чистоте и постоянно контролируя поток охлаждающей воды, натяжение ремней, уровень антифриза и масла, состояние фильтров и прочее. Другой же раз ничего поделывать нельзя, механизм ломается и всё. Но не пугайтесь, какойнибудь выход всегда найдётся.

В Суэцком канале нельзя останавливаться. Проход очень узкий, и даже маленькая лодка, если встаёт поперёк, загораживает путь судам, которые в свою очередь тоже не могут остановиться, потому что потеряв ход стали бы неуправляемыми, рискуя сесть на мель. Мы проходили канал вместе с французской яхтой. Они впереди со своим лоцманом, а мы двое на «Веккиетто», сразу позади них, со своим. Вдруг на французской лодке начали кричать и жестикулировать: им нужна была помощь. Наш лоцман кричал что-то на арабском ихнему и скоро картина стала ясна, вышел из строя мотор.

- Вы согласитесь буксировать их? – спросили лоцманы.

На «Веккиетто» мотор был маленький, всего 30 сил, и сам по себе не очень хорошо работал. Буксировать другую лодку, означало идти очень медленно.

- Если не согласитесь вы, их должен будет провести буксир канала, им это обойдётся в тысячи долларов. – угрожал лоцман. И всё это происходило как раз когда издали нас нагонял контейнеровоз. Французы приняли влево, мы обошли их по правому борту, кинули трос и начали буксировать. Вскоре контейнеровоз, громко гудя, стал обходить нас, и лоцманы со всех трёх судов кричали по радио что-то малопонятное. Через пол часа дошли до озёр Измаилии и наконец смогли бросить якоря.



- C'est plein d'eau, c'est plein d'eau...-

продолжал повторять Джеки, шкипер лодки. Действительно, их мотор запускался и работал нормально, но из него бил фонтан воды, которая попадая на корпус двигателя испарялась, наполняя каюту паром и брызгами. Француз, кроме как хвататься за голову и кричать, кажется ничего другого предпринимать не собирался. Не сделал даже самого простого, пойти например посмотреть вблизи, откуда бьёт вода. Это сделали мы и сразу увидели, что фонтан исходил из порванного резинового патрубка. Джеки, на вопрос, нет ли у него чем заменить его, отвечал в той же манере: руками за голову и печальная мина. Вернувшись на «Веккиетто» в шкафчике полном разных труб, трубочек, соединений и всяких железок, которые на всякий случай никогда не выкидываются, мы нашли кусок трубки более или менее подходящего диаметра. Подогнали, зафиксировали хомутиками и менее чем через два часа лодка французов могла снова идти, а мы чувствовали себя героями, спасшими ситуацию.

Этот инцидент доказывает две вещи:

1. Можно обойти вокруг света, как это делают французы, даже не заглядывая в двигатель, без запчастей и не имея даже минимального представления о том как его ремонтировать.

2. Возможно, и часто не очень сложно, собственными силами разрешить большую часть проблем.

## 10. Опасности в плавании

Мысль о том, что внешний мир, далёкие страны, незнакомые места и другие народы более опасны чем город в котором мы живём или чем деревня в которой родились, это врождённое, инстинктивное ощущение. Мы все его испытываем, но это не значит что оно верно. Мы не замечаем, но и здесь, в нашем цивилизованном и организованном мире мы подвергаемся опасностям, на которые даже не обращаем внимания. Кроме пыли, загрязнения воздуха, пассивного курения и стресса есть ещё и автострады, по которым несутся со скоростью сто пятьдесят в час, переходы дороги, несчастные случаи на работе, в быту и ещё преступность. Мы не замечаем эти источники опасности и спокойно живём в наших джунглях, как раз потому, что это наши джунгли и мы к ним привыкли. Но когда переносимся в другую, чуждую обстановку, такую как море, тут и выходят на поверхность все фобии и страхи всего, что может показаться опасностями чужеродного мира.

Если вы соберётесь отправиться в плавание, услышите от родственников и друзей вопросы, на которые вряд ли сможете ответить:

- А что будете делать если налетит шторм? – начнут спраивать все с ужасом. Неизвестно почему, но это самый первый повод для беспокойства. Далее следуют вопросы про опасных животных, о

нехватке пищи и воды, потом ужасы болезней, воров, преступники, пираты, землетрясения и цунами.

Может быть вам поможет ответить на вопросы и воспрять духом тот факт, что за много лет жизни на лодке уж очень ужасных штормов мы ни разу не испытали. Да, очень плохая погода случалась много раз, иногда очень неприятная, иногда по много дней подряд приходилось болтаться на волнах, сидеть закрывшись внутри, но ни разу не возникала такая ситуация, чтобы появились сомнения, вернёмся ли мы живыми домой. И ни разу не встречали животных, которые показались бы опасно свирепыми или ядовитыми, не на суше не в море. Конечно, есть акулы, но их реальная опасность мизерна по сравнению с той, которую им приписывают фильмы и фантастические рассказы ходящие в нашем мире. В Тихом и Индийском океанах когда ныряешь, нормально видеть несколько акул, но нам ни разу не довелось встретить хотя бы одну длиннее двух метров, а двухметровая акула, когда видит под водой человека, убегает! Ни одно животное, даже акула, не нападает на существо больше его по размерам.

Никогда мы не испытывали и недостатка в пище, разве что чего-нибудь вкусенького, и тем более нехватки воды. Всякие болезни,

хотя мы и видели их множество, ни разу не заразились, так как живя на лодке, находишься в изолированной обстановке, намного более защищённой чем на суше.

Воры, преступники и пираты?

В Мозамбике, ночью кто-то залез к нам на борт, отвязал фал, к которому был привязан тендер, спустил его на воду и увёл вместе с подвесным мотором. Был сильный ветер, фалы стучали по мачте, течение увеличивало волны, котрые бились о борт, короче шум стоял сильный и мы,к счастью, ничего не слышали. Если б слышали, то вышли, и воры возможно пустились бы на утёк, а может быть произошла бы схватка в стиле Рэмбо, где мы непременно бы проиграли. Подумайте только, какая ирония судьбы! Два года мы провели в мусульманских странах: Египет, Судан, Йемен, Мальдивы, Кения, Танзания и все спрашивали нас, не опасно ли там. Мы отвечали почти в шутку, что в мусульманских странах можно быть спокойными, потому что там никто не ворует. И в первой же христианской стране, даже в католической, Мозамбике, раз...и нет тендера!

Кроме этого эпизода у нас небыло других больших проблем. Футболка украденная с палубы в Таиланде, пара обуви исчезнувшая из тендера в Индонезии и попытка сорвать золотой кулон, который я по глупости продолжала носить в

Занзибаре, зная, что переулки старого города полны воров и карманников. Но всё это происходило в местах сильно населённых и отчасти по нашей вине, потому что мы легкомысленно вызывали у людей слишком большое искушение: всё на виду и достаточно протянуть руку.

Однако верно, что есть страны в которых легко и в которых сложно, более опасные и более гостеприимные, и тут вопрос становится сложным и многосторонним.

В 1991 году мы были в Шри Ланка, когда разразился первый кризис между Соединёнными Штатами и Ираком в следствии вторжения в Кувейт. Среди американских лодок стоящих рядом с нами начал ходить документ выпущенный их правительством, в котором перечислялись рискованные страны: нужно сказать это были страны из которых в случае опасности правительство не могло гарантировать эвакуацию своих граждан в течении 48 часов. Среди них, естественно, были Йемен и Судан. Среди американских экипажей начала нарастать паника, и не только среди них. Все мы, находясь в Шри Ланка, намеревались пересечь Индийский океан, подняться по Красному морю и войти в Средиземное через Суэцкий канал. После появления этого документа многие решили изменить маршрут, не идти Красным морем, а спуститься на юг и

обойти мыс Доброй Надежды. Те немногие, что пошли Красным морем, шли не останавливаясь, с большим напряжением сил, только бы вернуться в Средиземноморье пока не начались военные действия. Вспомните, что в Красном море ветер всегда дует с севера и для тех кто поднимается на юг, он всегда встречный. Пройти двадцать миль в день, остановиться на пару дней отдохнуть в заливе, чтобы потом отправиться в следующий пятнадцатимильный переход, это одно, а идти непрерывно восьмьсот миль в лавировку среди кораллов, рифов и идущих судов, это совсем другое! Да и прийти в Средиземное море в середине января, это хуже чем война!

Мы, которые в случае кризиса не имеем гарантий на эвакуацию даже из Сан Марино, спокойно поднимались по Красному морю, останавливаясь в Судане ,в Йемене и Египте, наслаждаясь в полной мере самым прекрасным морем в мире, в то время как на другой стороне Аравийского полуострова шли бомбардировки.

Какие страны мира опасны, это вопрос относительный. Отчасти зависит от вашего флага и многое зависит от того, как вы будете вести себя с властями и с простыми людьми в тех местах где останавливаетесь. С флагом ничего не поделаешь, нельзя же скрывать собственную национальность. Однако с итальянским никогда не бывает проблем, почти везде он вызывает симпатии и хорошо принимается. Есть же и рискованные флаги, американский

в первую очередь, особенно в мусульманских странах. И хоть нам и не довелось видеть открытых выпадов против яхт со звёздно-полосатым флагом, но часто случалось, что соответствующие власти усложняли жизнь их экипажей гораздо больше чем нам.

Что касается населения, то их отношение к иностранцам часто отражает официальное отношение государства. Фактически же, путешествуя на яхте, эти проблемы не проявляются так сильно, потому что при остановках можно избегать мест с высокой плотностью населения или даже выбирать безлюдные места.

В том же Красном море, где плавание проходит посреди арабских стран, временами слегка воинственных, всегда можно идти вдоль безлюдных берегов, а там где встречаются небольшие поселения, люди очень далеки от центра страны, чтобы иметь минимальное представление или неприязнь по отношению к тем кто прибывает издалека.

Первый раз поднимаясь по Красному морю, напуганные всеми этими слухами и советами не приближаться к суше если кто-то зовёт с берега, не давать никому свой паспорт и прочее в этом духе, мы остановились в marsa, что то вроде голубого фиорда, врезанного в охру пустыни. С берега, где стоял небольшой военный гарнизон, нас начали звать и делать знаки, чтобы мы сошли на берег. Мы их игнорировали и большую часть вечера



провели в каюте чтобы избежать дальнейших приглашений. На следующее утро, только проснувшись, заметили крохотную лодочку идущую на веслах против ветра в нашем направлении. Тут ничего не оставалось, как только дожждаться пока к нам подойдут. В лодочке было пол дюжины оборванных военных. Они гребли несоразмерными вёслами на этом корыте, которое наполнялось водой. Пришли они лишь из интереса, посмотреть на нас вблизи, привезли нам полный мешок их свежего хлеба и пригласили сойти на берег, где у них был колодец, из которого мы могли бы набрать воды столько, сколько потребуется.

Мы чувствовали себя очень неловко!

С 1997 по 2000 год мы плавали в водах Индонезии. Во время нашего там пребывания (надеюсь не мы принесли все эти бедствия) случился государственный переворот, был низвергнут Суарто, произошли стычки между мусульманскими и китайскими студентами, восстание Восточного Тимора и столкновения между мусульманами и христианами на Молукках. Мы всегда были рядом с местами событий, но на побережье где жили лишь рыбаки и ни разу не ощутили никаких проблем в этой связи.

Во время восстания Восточного Тимора мы находились в Ламалера, посёлке на дальнем острове, где снимали фильм об охотниках на китов. Посёлок находился в восьмидесяти километрах от места событий. Периодически над нами проносились военные самолёты. И обитатели Ламалера недоумевали, что происходит.

В больших городах всё по-другому. Там если возникают политические или социальные проблемы, есть риск быть втянутым в события. Нужно сказать, что власти часто стараются помочь, потому что создавать проблемы гражданам других государств они хотят меньше всего. Когда мы проходили Суэцкий канал, с нами была яхта из Израиля, и египетский военный катер сопровождал нас на всём пути, не желая допустить, чтобы их флаг спровоцировал какую-нибудь реакцию.

Самая главная вещь во время путешествия, научиться правильно относиться к людям, которые нам встречаются. Перемещаясь в тропических широтах, почти всегда находишься в водах бедных стран. Люди бедны, и если на островах Тихого океана они довольны и счастливы тем что имеют, вдоль берегов Африки и Азии очень хорошо осознают что бедны. Первое правило это не вызывать соблазна, хотя даже простенький надувной тендер может быть большим соблазном. Не оставляйте слишком много вещей на виду на палубе или в тендере, это всегда вызывает

большое искушение. Но это всё предосторожности, которые подсказывает простой здравый смысл, как например: быть вежливыми, делать иногда подарки, но не усердствовать; не быть агрессивными, хотя временами отношение местных может быть не из лучших; ни на что не претендовать. Помните, что никто не заставляет вас быть там и если люди вам не нравятся, достаточно выбрать якорь и идти дальше.

Хотя в мире есть действительно трудные страны, и некоторые (к счастью их не много) даже опасные, где лучше не останавливаться. Нет, лучше даже держаться как можно дальше от их берегов. (Рис. 2)

Одна из этих стран, это конечно Сомали. Нестабильность, длящаяся



слишком долгое время, привела к полной анархии и тотальному вооружению населения. Лорды войны стали безраздельными повелителями своих территорий и прилегающих морей.

Другая опасная страна, это Филиппины. В стране много политических и экономических проблем. Большая часть населения живёт за пределом уровня бедности и в окружающих водах полно неприкаянных рыбацких лодок, которые, при случае, не прочь ограбить проходящие яхты. Они отработали технику грабежа во времена, когда в море между Филиппинами и Вьетнамом часто встречались лодки нагруженные людьми бегущими с Индокитайского полуострова. Денег у беженцев было мало, но их самих было очень много и грабёж этих лодок представлял лёгкую и верную добычу для филиппинских пиратов.. Кроме того в южной части архипелага проживает мусульманское меньшинство, желающее уравниаться в своих правах с католическим большинством. Один из методов, похищение иностранцев попадающих на их территорию, ведь случалось что филиппинцы даже в Малайзии похищали туристов.

У нас нет непосредственного опыта плавания в тех водах. Один немец рассказывал нам, как по пути в корею он увидел ночью приближающиеся подозрительные лодки но сумел заставить их уйти стреляя сигнальными ракетами. Однако в последнее время мы встречали людей, которые прошли на яхте через филиппинский архипелаг безо всяких проблем.

Колумбия и Панама известны высоким уровнем преступности, но плавать вдоль их берегов намного безопасней, чем путешествовать по суше. Для яхт там есть надёжные безопасные места, где можно укрыться, такие как Катрахена в Колумбии и яхт-клуб Пуэрто Колон в Панаме. Одно время воды Колумбии были полны наркodelьцов, в поисках лодок с чистыми документами, для перевозки своих грузов в США. Сегодня ситуация кажется улучшилась, но всё же лучше плавать держась по крайней мере в сотне миль от этих берегов.

В Южной Америке тоже большие зоны бедности и есть риск опасных встреч, что к несчастью и случилось с сэром Питером Блейком, но и здесь нужно уметь выбрать правильный подход: нельзя забывать, что даже самые простые вещи имеющиеся на лодке, кастрюли, одеяла, одежда, пища, это настоящее сокровище в глазах нищего и голодного местного населения.

Даже в Средиземноморье есть некоторые трудные страны. Ливия например всегда была off-limits. Мы знаем об одной яхте, которая много лет назад по причине аварии запросила разрешение там остановиться. Разрешение было получено и яхта вошла в ливийский порт. Экипаж поначалу был хорошо принят, но через несколько дней власти изменили отношение. Лодка была арестована а экипаж брошен в тюрьму по обвинению в шпионаже. Сегодня всё меняется, но прежде чем идти туда, лучше проверить.

Согласно истории, легендам, рассказам и слухам пиратским гнездом должен бы быть Малаккский пролив. Мы проходили там много раз. Первый раз было тревожно, потом уже каждый раз всё более спокойно, хотя бы потому, что там всегда находишься в компании сотен кораблей, лодок, буксиров, сухогрузов. В конце концов мы даже слегка обнаглели и стали любопытствовать. В некотором смысле нам хотелось бы увидеть хоть что-нибудь. Мы хотели найти какого-нибудь старого пирата, записать рассказы и возможно даже удовлетворились бы сфотографировав и засняв какое-нибудь судно с водяными пушками использовавшимися против пиратов идущих на абордаж. Но мы так ничего и не видели и никто нам не мог ничего рассказать. Пиратские нападения на самом деле очень редки. Они сразу же становятся событием и вызывают большой отклик, но всё-таки остаются маловероятными.

Уже несколько лет статистику пиратства собирает Piracy Reporting Centre of International Maritime Bureau, агентство международной торгово-промышленной палаты с центром в Куала Лумпуре. В среднем количество пиратских нападений в мире колеблется около трёхсот в год. Из них больше половины происходит в Азии, почти всегда против судов и почти никогда против маленьких яхт.

Тем кто думает что эти цифры свидетельствуют об опасности этих мест или просто считает, что плавать на яхте по свету опасно, хотим задать следующие вопросы:

1. Сколько вооружённых нападений в год происходит в Италии?
2. Сколько людей получают травмы за один горнолыжный сезон в Альпах, площадь которых представляет собой бесконечно малую часть поверхности тропических морей?

Ответ на последний вопрос – 30.000, из которых треть средней тяжести. Казалось бы опаснее посещать трассы Кортины и Червинии, чем плавать в пиратских водах Малайзии.

## 11. Плавание в океане

Нам, привыкшим к переполненной луже Средиземноморья, мысль об океане внушала страх. Бесконечные пространства, огромные расстояния, невозможность остановиться в случае необходимости, мысль о прибытии в далёкие и загадочные места, всё это вместе создавало ощущение сложности и трудности.

Теперь, по прошествии многих лет, мы можем с уверенностью сказать, что плавание в океане не сложнее чем в нашем море, хотя и сильно отличается. В первую очередь нужно привыкнуть к мысли, что в море придётся быть очень долго, неделями. В первые дни всегда трудно физически и психологически. Когда земля исчезает, чувствуешь себя неуютно и неудобно, возможны проявления морской болезни. Бескрайняя ширь шумящих волн, их бесконечное непрекращающееся движение делает сложными даже простые вещи. В первые дни всё даётся с трудом: сильно качает, единственное место где относительно удобно, это койка, но и там приходится быть постоянно в напряжении. Любое действие, даже просто подняться, требует жертвы. Каждый раз требуется усилие воли чтобы заставить себя выйти проверить паруса, приготовить поешь, сделать прокладку или нанести точку на карту, даже сходить в туалет. Ночи длинные и темные, вахты кажутся нескончаемыми, всё погружено в чёрное море без огней берега и



даже без дружеского огонька какойнибудь другой яхты. Так будет в первый день, и так же во второй. Но человек это животное которое привыкает к самым экстремальным условиям и лёгкость, с которой он адаптируется к жизни в тесной, качающейся обстановке яхты посреди океана, тому доказательство. Через несколько дней наступает утро, когда просыпаешься и замечаешь, что качка больше не беспокоит. Строишь на бесконечную череду волн и оказывается, что они больше не вызывают страха, наоборот, зачаровывают, и стоишь уцепившись за ванту, глядя и удивляясь, как пейзаж состоящий из ничего может быть так красив.

Через неделю физические трудности проходят, или почти, психологические приглушаются. Конечно, всё ещё хочется увидеть землю, но это уже далёкая ностальгия, не доставляющая страданий. Наше тело тем временем само по себе научилось жить в условиях постоянной качки. Мышцы научились расслабляться когда лежишь на койке и следовать движениям лодки. Сами того не замечая мы находим удобное положение. Хотите знать в какой позе спят чаще всего? На животе, полусогнув ногу с подветренной стороны. Упираясь коленом каждый раз как увеличивается крен. Поднявшись, обнаруживем что с лёгкостью передвигаемся постоянно держась за что либо, совершенно естественно от поручней над койкой переходим к поручням камбуза, от поручней трапа к стойке штурвала. Руки инстинктивно находят опоры,

мышцы ног и пресса без нашего участия поддерживают тело в равновесии в то время как мозг начинает воспринимать концепцию постоянно движущегося дома посреди бесконечной панорамы с пустым горизонтом вокруг.

## **Навигация**

До сих пор были эмоции. Перейдём к техническим и практическим аспектам навигации, как определять местоположение, как выбирать курс. Дома, когда думаешь об этом, представляя бескрайность океана, от мысли оказаться там посередине, всё может показаться очень сложным. На самом деле навигация при океанском переходе сводится к простым вещам. Там нет маяков, которые надо пеленговать, берегов, чтобы следовать, рифов и мелей, чтобы обходить. Нужно лишь знать где находишься и вся работа с картами состоит в нанесении на неё раз в день точки с координатами снятыми с GPS. Это невероятно просто.

Но ещё не так давно всё было совсем не так. Мореплаватели далёкого прошлого сильно рисковали отправляясь с одного континента на другой, так как местоположение определяли лишь по счислению. Каждый день определяли количество пройденных миль на основании скорости, измеряемой на глаз или с помощью

рудиментарного лага из дощечки и линя, и наносили на карту отрезок пройденного пути в направлении курса которым следовали. Так отрезок за отрезком маршрут углублялся в океан, но постепенно накапливались ошибки и через неделю счислимое метоположение имело мало общего с реальным. В такой ситуации земля могла появиться в любой момент, днём или ночью, и только постоянная вахта вперёдсмотрящих или удачное измерение глубины лотом позволяли избежать столкновения.

Потом, в восемнадцатом веке появился секстант, удивительный инструмент, достаточно компактный и простой, чтобы использовать на качающейся палубе лодки, и достаточно точный, чтобы измерять высоту солнца над горизонтом. Замер высоты светила, точные часы, инструкция, таблицы, немного сложения и вычитания. И на карте появляется линия положения. Это ещё не точка, но несколько линий, определённых с интервалом в несколько часов, одна утром, одна в полдень и одна после обеда, давали окончательную точку, сошибкой в несколько миль.

Прошло более двух с половиной веков, но секстант в своей основе мало изменился, и все эти годы являлся единственным доступным методом определения. И адмиралы в галунах, на военных кораблях, и капитаны коммерческих трансатлантиков и малые яхты, вроде наших, все пользовались секстантом. Мы тоже, в течении трёх лет первой кругосветки с 1988, по 1991 совершали

ежедневный ритуал замера высоты и расчётов в каюте. Наносили линии положения острозаточенным карандашом, получая результат неизвестной точности.

Потом появился GPS.

Никаких больше линий и расчётов, никаких сомнений когда суша становится близко, когда не видно солнца, когда темно.

Благодаря GPS положение лодки визуализируется и записывается непрерывно с ошибкой в несколько метров и достаточно взглянуть на инструмент, чтобы знать где находишься.

Значит больше никаких проблем?

Конечно. Но где-то в дальнем уголке сознания нужно держать мысль о том, что GPS, это электронный прибор, и как таковой подвержен поломкам, неполадкам, коррозии и различным капризам. К тому же его работа зависит от работы электрооборудования. И что делать, если посреди перехода GPS прикажет долго жить и мы окажемся в той же ситуации что и Колумб, то есть будем идти в направлении загадочной земли, не имея представления о том где находимся?

Для такого случая многие держат на борту запасной GPS, маленький, портативный, с питанием от батарей, чтобы не зависеть от бортового электрооборудования, хранящийся в герметичном,

хорошо защищённом контейнере. Другие держат секстант, и мы тоже были среди них, пока в один прекрасный день GPS не сломался на самом деле. Экран вдруг погас и прибор стал издавать резкий звук, который прекращался лишь при выключении питания. Мы находились в Тихом океане между Вануату и Фиджи и шли в лавировку. Волны четырёхметровой высоты, сильный ветер и прочие прелести. И тут мы поняли, что возобновить работу с секстантом после перерыва во много лет не самое простое дело. Оказалось, что делать замеры балансируя на мокрой палубе при качке и брызгах очень трудно, что когда делаешь расчёты в каюте, накатывает тошнота, что цифры в астрономических таблицах очень мелкие и их легко спутать, расчёты слишком длинные и солнце не всегда видно, так как часто прячется за тучи, что наше зрение уже не такое как раньше и получающаяся в итоге точка очень приближительна. Конечно, мы испытали сполна волшебство этого античного действия. После многих лет беспроблемных, ставших уже банальными, подходов к суше, мы снова испытали ужас и возбуждение от её приближения, когда земля ещё не видна и ждёшь её появления, надеясь что расчёты верны, когда нужно распознать острова и мысы по их виду, чтобы определиться с какой стороны правильно подойти.

В конце концов всё обошлось и мы сумели через пятьсот миль выйти точно к *passé* лагуны Лаутока. Но с точки зрения

безопасности, всё таки нужен второй GPS. Если к тому же есть ещё и секстант, тем лучше, потому что сеть GPS не гарантирована на сто процентов и в случае войн или катастроф может быть закодирована, возможно даже частично, как случилось во время войны в заливе, когда сигнал в зоне Красного моря могли принимать только американские военные корабли и самолёты.

Замер высоты спомощью секстанта обрабатывается для вычисления линии положения. Для этого ещё необходимы, кроме конечно точных часов для засекаания времени, астрономические таблицы, которые меняются каждый год, и таблицы прямых расчётов, для широт в которых проходит плавание. Последние всегда одинаковы.

## **Управление лодкой**

Даже с точки зрения управления лодкой океанские переходы проще чем кажется. Если время выбрано правильно, многие дни и недели плавание проходит при постоянных и попутных ветрах. Не нужно крутить поворотов. Иногда ветер усиливается и приходится убавлять парусность, иногда ослабевает, и нужно добавить парусины, но часто бывает что не нужно ничего трогать, лодка много дней подряд идёт сама, всё время с постоянной

скоростью по всё время одинаковому морю. Даже тонкая регулировка парусов уже не имеет большого значения. Потянуть шкот на несколько миллиметров, чтобы выиграть одну десятую узла, это мало что меняет на длинном переходе, и через некоторое время на это уже не смотришь. И забываешь все эти рассуждения об ортодромии и локсодромии, которые казались такими важными когда учились на курсах. На самом деле это всё результат недоразумения. Люди преподающие на курсах и принимающие экзамены в капитанерии, капитаны или экс капитаны судов, которые ни разу не переходили через океан под парусом.

Для судна, которое устанавливает курс ещё до выхода и при помощи автопилота идёт по строго определённом маршруту, расчёт ортодромии может иметь значение. Экономится время, расстояние и топливо. Для парусной яхты слишком много факторов влияют на выбор курса, и они меняются во время перехода, неизбежно уводя её от этой теоретической дуги большого круга.

Пример? Переход через Атлантику с Канар на Карибы. Самый короткий маршрут был бы по курсу Вест-Зюйд-Вест. Но через несколько дней есть риск попасть и застрять в штилевой зоне Саргассова моря. Поэтому парусные яхты сначала идут на Зюйд-Зюйд-Вест до широты Зелёного Мыса, где пассат более стабильный, и только потом поворачивают на запад. Такой

маршрут длиннее на 250 миль, но короче по времени. И даже после поворота на запад, когда идёшь напрямую к цели, ортодромия, предполагающая изменение магнитного курса на несколько градусов каждый день, это последнее о чём думается. Если ветер заходит строго в корму, немного приводятся, даже ценой отклонения от генерального курса, потому что так лодка идёт быстрее и меньше риск самопроизвольного поворота через фордевинд. Если ветер усиливается, уваливаются, чтобы меньше чувствовалась волна, если усиливается слишком, пробуют подняться на несколько градусов по широте, может быть там будет более спокойно, и так далее. Все эти вещи не преподают на курсах, им учишься по дороге или в портах, болтая с экипажами других лодок.

Некоторое время назад для переходов через океан было модно ставить двойные стаксели. Два стакселя поднимались на двух штагах, специально установленных для этого, или на одном, защёлкивая раксы поочередно, и ставились бабочкой на двух спинакер-гиках. С двойными стакселями можно было идти в полный фордевинд убрав грот и теоретически можно было обойтись даже без ветрового рулевого. Сегодня, когда все лодки оснащены закруткой, мода кажется прошла и лодки совершают переходы как обычно, под гротом и стакселем, без какой либо



специальной оснастки. Что же должно быть специальным, так это постоянное, преувеличенное, почти маниакальное внимание к трению парусов и шкотов о ванты, краспицы и леера. При фордевинде грот полностью растравливается вперёд и опирается о ванты. Если бы он просто опирался, не случилось бы ничего страшного, но движение на волнах, деформации при порывах ветра, качание гика, всё это приводит к тому, что парусина трётся о металл, и если не быть осторожными, за короткое время может протереться. Чтобы этого избежать, до выхода нужно проконтролировать все ванты и краспицы, устранив все выступающие точки, и обмотать точки контакта кожей, пластиком, парусиной или просто шнуром. То же самое применительно к стакселю который трётся о носовой релинг или леера и к шкотам стакселя, проходящим возле леерных стоек.

## **Плохая погода**

Каждый раз когда организовываем встречи с яхтсменами, всегда всплывает этот вопрос: – А шторма? Как быть? Вам никогда не было страшно?

Хороие новости. Пассаты, ветра постоянные, обычно умеренной силы, временами сильные, но редко штормовые. Единственный

элемент для беспокойства, грозовые шквалы которые могут сформироваться в определённое время когда воздух становится слишком горячим и влажным.

При пересечении Атлантики, например, первая половина плавания проходит спокойно, потому что пассат приходящий с востока состоит из сухого воздуха с африканского континента.

Постепенно, с пройденными милями он становится всё влажнее и на второй части перехода начинаются грозы. Обычно их видно из далека и их ни с чем не спутаешь: огромная чёрная туча с темной линией по основанию. Иногда они растянуты и занимают весь горизонт, другой раз маленькие, временами их может быть много, несколько десятков, одни увеличиваются, другие тают, перемежаясь с большими ломтями голубого неба. Первое чему учишься, это определять опасность на основании их расположения относительно лодки. Шквалы перемещаются вместе с пассатом. Те которые под ветром, удаляются, и даже если они очень угрожающего вида, не принимаются в серьёз. Те же что с наветра, обязательно догонят лодку, или пройдут рядом, если они немного в стороне. Особенностью этих шквалов является то, что их не слышишь, пока они тебя не накроют. При приближении черноты ветер не меняется, но увеличивается мгновенно, как только чёрная линия достигает нашей вертикали, и нужно ожидать скачка в два балла по шкале Бофорта. Если вы шли с ветром в три балла, при

появлении чёрного фронта приготовьтесь к пяти, если уже было пять, готовьтесь к семи. Обычно паруса рифятся заранее и сильно, особенно грот, стаксель меньше, так как с закруткой его можно всегда зарифить быстро.

Обычно шквали долго не длятся но могут сопровождаться жутким ливнем. Нужно закрыть всё, включая вертикальные проёмы, одеть штормовую одежду и смиренно сесть в кокпите. Вода будет ручьями стекать с волос, с ушей, капать с носа. Глядя вокруг, мало что видишь, ливень сильно уменьшает видимость, иногда не видно даже носа лодки. В худшем случае всё это может сопровождаться громом и молниями, которые нагоняют страху, потому что в море трудно оценить расстояние и молнии всегда кажутся слишком близко.

Сжавшись в комок в кокпите под небесным потопом, вспышками и громом, чувствуешь себя маленьким и беззащитным перед чем то огромным. В реальности же нет никакой опасности. Эти грозы не успевают даже взволновать море, так как слишком коротки, чтобы создать собственное волнение, а дождь наоборот, уменьшает волны, давлением оказываемым каплями и ещё тем, что на поверхности образуется слой пресной воды с иной плотностью чем у лежащей ниже солёной.

Иногда во время грозы ветер начинает непредсказуемо менять направление. В таком случае лучше даже не пытаться сохранять курс, потому что пришлось бы идти в бейдевинд, делать повороты, ещё убавлять парусность: много работы с ничтожным результатом. Лучше следовать за ветром, держа его всё время с кормы, даже если приходится идти наугад, так как гроза пройдёт быстро и потерянное расстояние компенсируется силами сэкономленными экипажем.

А ночью? Как быть тёмной безлунной ночью? Снова хорошие новости. Странно, но это так, шквалы видны и в темноте, потому что чёрный край надвигающейся тучи чётко вырисовывается на фоне остального неба. Достаточно поглядывать на небосвод с наветренной стороны каждые четверть часа. Если видна чёрная линия, нужно бежать рифить паруса, чтобы не быть захваченными врасплох.

## **Прибытие**

В конце моря всегда есть земля, и после многих дней, наконец прибытие. На горизонте появляется низкая, тёмная, очень далёкая линия, такая слабая, что с трудом отличается от облаков, но это земля, и это всегда большое волнение. Через несколько часов

вырисовывается силуэт, появляются горы, долины мысы и нужно подготовиться к приходу. Нужно на карте определить положение порта, мели, рифы, буи и каналы. Первый заход в новой стране должен всегда быть в таможенном порту. И так как это порт для судов, вход обычно размечен. При возможности выбора, лучшая стратегия, оказаться в десяти милях от порта в конце ночи, тогда маяки, если они есть, ещё видны и подтвердят ваше местоположение. Три или четыре часа до собственно прибытия, позволят вам зайти в порт при свете, в разгар дня, когда солнце ещё стоит высоко, видимость наилучшая и, самое главное, все офисы открыты. Прибытия ночью лучше избегать. Даже если порт теоретически хорошо размечен, у вас хорошая карта и GPS точно показывает где вы находитесь, заход ночью в неизвестное место всегда большой риск. Лучше в двадцати милях от берега лечь в дрейф и подождать подходящего момента.

Прибывая на Мальдивы приходится обязательно проходить канал между столицей, островом Мале и островком который называется Вилингили. Мы пришли днём и сложностей не было, но проходя возле Вилингили обнаружили, что крупномасштабная карта британского адмиралтейства имела ошибку в пол мили по шкале долготы. Если бы мы пришли ночью, доверившись GPS и карте оказались бы на рифах.

Другой раз мы подходили к Шри Ланка, к порту Галле, который уже знали, так как были там несколько лет назад. Мы знали что вход был обозначен светящимися буйами, и следуя вдоль них заход не вызывал проблем. В полночь увидели первый буй и долго оставались в нерешимости.

- Пойдём? Это же просто. Мы же уже заходили.

Однако мы решили остаться верными решению принятому много лет назад – никогда не входить в порт ночью.

Убрали стаксель, зарифили грот и бизань и легли в дрейф. Лодку болтало на волнах и медленно сносило на юго-восток, но главное было не приближаться к земле. Южная оконечность Шри Ланка как своеобразный буй, все суда идущие из Азии в Европу вынуждены обходить её. Движение очень оживлённое и мы были вынуждены нести вахту всю ночь.

На рассвете двинулись вдоль цепочки буйев в направлении города. Возле порта увидели лодочку, которая перемещалась поперёк, от одного волнолома к другому. На лодке с десяток человек наматывали на огромный столб металлическую сеть. Позже нам объяснили, это была сеть антитеррор, которую каждый вечер натягивают перед входом в порт, чтобы никто не мог войти в него

ночью. Если бы мы попытались, оказались бы в этой сети, и ещё бог знает в каких бюрократических неприятностях с полицией.

А вот в Порт Судан мы решили войти. Порт мы знали, так как уже были там и на карте были три маяка, которые должны были привести нас прямо до места. Подошли очень медленно, но маяки не появлялись подошли ещё, нет маяков, только огни города, автомобилей, зданий и потом вдруг неожиданно два ярких фиолетовых огня, как в нایت клубе. Нам потребовалось несколько минут, чтобы понять, что эти два огня стоят как раз на линии канала ведущего в порт, то есть это был створ. Мы последовали ему и благополучно вошли, но как мы перепугались! Створ сделал ненужными маяки и их выключили. Но мы об этом не знали, и на карте он не был обозначен.

Годом позже в Момбаса та же история, маяки не появлялись. Но на этот раз мы не стали заходить и остались в море. На следующий день нам объяснили, что на всём Кенийском побережье уже много лет маяки не обслуживаются.

Мораль, лучше не поддаваться искушению и подождать в море, ведь там в конце концов всегда можно полюбоваться звёздами.

## Избежать столкновения

У побережья риск столкновения с другой лодкой временами очень большой, потому что в странах третьего мира мириады лодок плавают в прибрежной зоне и часто не имеют огней.

Раз у побережья Индии мы оказались в окружении сотен невидимых лодок. Ветер был слабый, дул бриз с берега, море было очень спокойное но было совсем ничего не видно, потому что когда нет луны, даже если небо чистое и полно звёзд, море остаётся чёрным и видны лишь объекты излучающие собственный свет. Мы шли под парусами, в тишине, бесполезно напрягая зрение, потому что в таких условиях слух даёт больше информации. Мы слышали голоса рыбаков переговаривающихся между собой, абсолютно все без огней. Временами мы даже различали всплеск вёсел и периодически материализовывалось чёрное видение, вынуждая нас судорожно маневрировать, в то время как они радостно приветствовали нас.

И так бывает не только с лодками и лодочками. Другой раз, в плавании к югу от Флорес нас напугал странный звук идущий от лодки, какое то шуранье, словно корпус скользил по водорослям или илу. GPS показывал, что мы в восьми милях от берега. Стояла луна, лёгкий ветерок и ровное море. Наша лодка под всеми парусами надутыми ветром, с лёгким креном, по какой то



таинственной причине стояла неподвижно. Мы осветили паруса, корпус, воду, и вот оно, какое то белое облако колышется под нами. Мы попали в сеть, которая опутала киль, руль и винт. Что делать? Лезть в воду и резать сеть ножом, несмотря на темноту, страх акул и нежелание испортить оснастку неизвестных рыбаков? Ждать рассвета и сделать всё при свете, надеясь что за это время не поднимется волна? Пока мы пытались определиться с мыслями, появился огонёк, который приблизившись оказался фонариком рыбака на грубой деревянной лодке. Позади этого с фонарём сидели ещё шесть или семь с лицами головорезов, или по крайней мере так казалось в свете луны.

С точки зрения морского права мы были правы, так как эта сеть в восьми милях от берега не была ничем обозначена. Однако для этих бедных рыбаков, чью сеть мы намотали, она представляла ценный капитал и средство чтобы кормить семьи. Один из них жестами дал нам понять, что ему нужна маска для подводного плавания. Так с нашими масками, при содействии луны и спокойного моря, за два часа манёвров под и над водой, рыбаки распутали свою сеть а мы пошли дальше, но дабы не повторился инцидент, направились в открытое море.

Достаточно отойти на несколько десятков миль от берега, чтобы оказаться в абсолютно пустом море, где встречи с людьми, событие очень редкое, потому что океаны огромны, они намного

больше чем может вообразить наше сознание, и судов, в общем, не так уж много и все они сконцентрированы вдоль линий соответствующих ортодромиям (вот где они снова появились) соединяющим основные точки торговых маршрутов, такие как Панама, Суэц, Торрес, Мыс Доброй Надежды. Вне этих маршрутов море совершенно пустое.

Чтобы иметь представление о движении судов в зоне плавания, хорошо посмотреть карту основных маршрутов судов, которую можно найти в выпусках *Ocean passages for the world* публикуемых британским адмиралтейством.

Но хотя море и пустое, правило благоразумия требует чтобы кто-то постоянно нёс вахту, как днём, так и ночью. К сожалению, когда несёшь вахты и ничего не видишь днями, неделями и месяцами, расслабляешься и начинаешь отвлекаться. Кто-то вообще в какой то момент перестаёт нести вахты и идёт спать, предоставляя лодке идти самой. Мы тоже так делали, и всегда обходилось, и одиночки всегда так делают, не могут же они не спать совсем. Но мы бы никому этого не рекомендовали, так как случайности всегда подстерегают.

Мы шли в посередине Индийского океана, в четырёхстах милях на юг от Мальдив, в зоне тропических штилей, где нет не островов, не коммерческих маршрутов. Уже несколько дней мы тащились

как улитка по неподвижному тихому морю, лишь изредка задувал лёгкий ветерок или проносилась гроза. Лиззи жарила тунца, которого мы поймали утром и вышла наружу в кокпит, чтобы выплеснуть масло в море, когда её крик подбросил меня с койки.

- Судно!!! Огромное!!!

Я выскочил наружу и увидел ржавый борт менее чем в ста метрах от нас. Оно не было огромное, просто сухогруз, и он уже прошёл мимо, но глядя на его пустую палубу и мостики, сначала просто, потом в бинокль, мы поняли, что и они нас не видели. Сухогруз шёл медленно, непонятным курсом, немного зигзагами, словно за штурвалом никого небыло. Мы пробовали вызвать их по радио, но никто не ответил. Через двадцать минут он исчез за завесой грозы, двигаясь курсом на юг, туда где нет никаких земель. Кто это были? Куда направлялись? Почему никого небыло на вахте? Вопросы без ответов, потому что море велико и ещё сегодня там происходят необъяснимые вещи.

Так и случается, что месяцами плывёшь никого не видя и вдруг, в один прекрасный день, или ночь, оказываешься лицом к лицу с огромным судном. Или может случиться, что привыкнув к плаванию в океане забудешь про осторожность когда земля уже рядом.

Мы заканчивали трудный переход, 400 миль, все против ветра, с дождями и грозами, с Мадагаскара на Сейшелы. Было утро, земля уже была видна, погода улучшилась и мы спокойно завтракали в кокпите. Лодка управлялась ветровым рулевым и мы вели себя точно так же как во время перехода, несли вахты, но очень не внимательно. Вдруг мы услышали крики. Лодка с двумя испуганными рыбаками была прямо перед нами, неподвижная, прямо по курсу. Бегом отключать рулевого,.. мы прошли совсем рядом от них, опустив взгляды от стыда.

Бывают и другие встречи, более натуральные и менее предсказуемые. В 1999 возле Суматры мы натолкнулись на стадо спящих китов. Был день и тихая погода. Мы подошли осторожно и увидели около тридцати неподвижных, похоже спящих горбатых китов, каждый длиной около пятнадцати метров. Что было бы, если бы мы встретили их ночью?

В семистах милях от Панамы в далеке от суши мы наткнулись на стальной цилиндр, длиной около десяти метров и диаметром три, большая часть его объёма была скрыта под водой. Это была цистерна, вроде тех что монтируют на автопоездах для транспортировки жидкостей. В море она была уже долго, судя по водорослям и наростам на дне. Мы подошли к ней и даже

поразвлекались ловя рыб нашедших под ней приют, но опять же, что бы случилось, встретить мы её ночью?

В том же году мы едва не налетели на топляк, такой большой, что если бы мы об него ударились, наверняка были бы серьёзные повреждения. И ещё через восемь лет, в пятидесяти милях от южного побережья Ириан Джая, нам пришлось пересекать участок моря с таким количеством брёвен, кустов и всякого мусора, что просто невозможно было идти. Мы были в открытом море, но на карте увидели, что в семидесяти милях от нас находилась дельта большой реки. Возможно река разлилась и вынесла в море все эти деревья. Убрав паруса, всю вторую половину дня мы медленно шли под мотором, один на носу, сигнализируя о больших брёвнах, другой на руле, чтобы их обойти. На закате мы сильно измотались и ночью стояли, так как ничего не было видно. Лодка дрейфовала под действием ветра и течения, но это было не опасно, так как брёвна тоже дрейфовали вместе с нами.

## **Периодический контроль**

Столкновения с китами и топляками потенциально опаснее столкновений с судами, так как у судов есть огни а у китов и топляков нет и нет способов их обнаружить. И бесполезно стоять

на палубе вытаращив глаза, всё равно их не видно. К счастью они очень редки, настолько редки, что не стоит даже беспокоиться.

Беспокоиться постоянно нужно об автономности лодки. Посреди океана нельзя рассчитывать не на чью помощь, и утлая лодчонка, на которой держатся наши жизни, становится всем нашим миром, а её рундуки, единственным источником откуда можно достать что-то в случае необходимости, от таблеток против головной боли, до запасных импеллеров для водяного насоса, от зубного цемента до зажимов для стального троса, чтобы отремонтировать ванту на которой появились признаки разрушения. Понятно, что до выхода нужно скурпулёзно проконтролировать все самые важные конструкции: мачту, киль, руль, вал гребного винта, насосы и трюм, электрооборудование, чтобы быть уверенными, хотя бы при отплавании, что там не притаились какие-нибудь сюрпризы. Но нужно быть готовыми к любой ситуации которая может приключиться по дороге.

Знаете как поступают проектировщики самолётов чтобы избежать аварий? Анализируют один за одним все компоненты двигателя и конструкции и по каждому из них задаётся вопрос:

- Если этот механизм выйдет из строя, самолёт упадёт или будет продолжать лететь?

Если ответ – Упадёт. – механизм проектируется по высочайшим стандартам безопасности, контролируется через определённые интервалы времени или даже дублируется, рядом с работающей деталью ставится ещё одна запасная, которая автоматически вступает в действие в случае необходимости. При контроле лодки нужно бы следовать аналогичным критериям. Возьмём мачту, если она упадёт, это трагедия. Поэтому ванты, штаги, талрепы, заделка тросов, вантпутенсы, пальцы и плинты, всё не должно вызывать сомнений. Нужно держать их в чистоте и контролировать каждый в отдельности с определёнными интервалами. Признаки будущих поломок могут появиться намного раньше в виде обрыва прядей троса в заделке, мелких трещин на корпусе талрепа, или разрушения гребней резьбы. И не нужно быть опытным, чтобы провести этот контроль. Достаточно внимания и здравого смысла. Мы составили список вещей которые необходимо контролировать и делаем это оба, сначала один, потом другой, независимо друг от друга. Таким образом, во время нашей первой кругосветки на Alpa 11,5 мы обнаружили трос начавший вылезать из наконечника и недавно, на «Barca Pulta» порванные пряди на одной из вант. Если дефект замечен до отправления, проблема не большая, можно заменить ванту. Если же случается в плавании, нужно выходить из положения. В портах третьего мира трудно найти тросы и талрепы из нержавеющей стали, но всегда есть оцинкованные. Не такие красивые, но такие же прочные. Когда же

нет и этого..., мы слышали о людях заменивших ванту швартовым, натянув его талями.

После вант контролируются леера. Потому что если лопнет ванта, упадёт мачта, если лопнет леер, в море упадёте вы. По этой же причине контролируется топенант, включая его крепление к гикю. Если он порвётся когда опираешься на гик при взятии рифов на большом волнении, также улетишь за борт.

Далее переходим к рулю. Становимся за турвал и крутим его до упора, сначала в одну сторону, потом в другую, несколько раз, контролируя люфты, возможные скрипы или трение. Если они есть, нужно определить причину. Потом под палубой контролируются тросы и шкивы на предмет износа и поломок. Продолжаем проверять, трюм, трюмные насосы, кингстоны, вал винта, его уплотнение. Наконец аккумуляторы, состояние зарядки, чистоту клемм. Теперь очередь средств связи и безопасности: плот, EPIRB, радиостанция, GPS. Критерий контроля всё тот же: - Что бы случилось, если бы эта штука неожиданно сломалась, ночью, в штормовую погоду?

Если ответ: - Катастрофа! – усильте контроль, используйте Loctite, если речь идёт о штифтах или гайках, замените шутовину если она не внушает доверия, короче говоря, сделайте всё возможное, чтобы это не случилось.



Есть один вопрос, который нам часто задают и на который очень трудно ответить. Многие спрашивают, как понять, готов ли ты к океанскому плаванию. Какой опыт нужно иметь? Какие книги прочитать и какие курсы закончить? Короче говоря, как стать океанским мореплавателем?

Когда мы отправились в первую кругосветку, Лиззи практически никогда не ходила на яхте а у меня был опыт плавания во время отпусков.

- Научимся по дороге. – Сказали мы и отдали швартовы. На первом этапе, от Италии до Гибралтара, мы думали привыкнуть к лодке и чему-то научиться.

Первые замеры секстантом мы делали со стен крепости в Бастии, на Корсике. Засекали время и высоту солнца. Потом возвращались на борт и делали расчёты. Первые разы результаты были абсурдными, но через некоторое время беготни с лодки на стену замка и обратно, расчёты стали точными и мы готовы были к определению в море.

Чтобы дойти до Гибралтара потребовались три недели и за это время мы погнули спинакер гик, так как забыли зацепить топенант,

почти перепилили надвое стаксель шкот, оставив его на всю ночь тереться о леер, намотали на винт риф шкентель, забыв собрать его после очередного взятия рифов, и утопили в море кое что из вещей. Но когда впереди показались Геркулесовы Столбы, мы чувствовали себя готовыми и нам не терпелось выйти в Атлантику. Конечно это наш личный опыт и нет критерия который действителен для всех.

Большую помощь могут оказать книги о плаваниях и океанских переходах, как например книги Муатисье и Чичестера, они помогают ознакомиться с атмосферой плавания и далёких мест. Есть и более технические книги, которые могут быть полезным источником информации по различным аспектам плавания. Наконец, именно в ответ на многочисленные вопросы, заданные нам по электронной почте, вопросы очень похожие на те, что мы в своё время пытались задавать тогдашним экспертам, мы в шутку разработали небольшой тест для будущего моряка океана.

Вот его вопросы:

1. Ты в состоянии отправится куда угодно в Средиземном море не смотря на метеопрогноз?
2. Если посреди перехода вдруг ломается GPS, после первого приступа паники ты в состоянии продолжить плавание или

добраться куда-нибудь с помощью секстанта или других методов?

3. Если обнаружится, что трюм полон воды, ты достаточно хорошо знаешь свою лодку чтобы отыскать возможную течь, даже а темноте?
4. Ты достаточно хорошо знаешь свой мотор, чтобы поменять импеллер водяного насоса, даже в открытом море и в плохую погоду, заменить ремень генератора, проконтролировать вал винта?
5. Ты знаеь как использовать Pilot Chart и читать метеокарты?
6. В аварийном случае ты сможешь вести лодку один, хотя бы в открытом море?
7. Ты знаешь английский достаточно для того чтобы поддерживать простой разговор по радио и понимать указания лоции на английском?
8. Ты знаешь технику постановки на якорь?
9. Если перед тобой рана, кровь, человека рвёт или он корчится от боли, ты в состоянии оказать первую помощь?

Если ты ответил да на все вопросы, можешь отправляться куда угодно.

Однако... Не принимайте всё слишком всерьёз.

## 12. Жизнь в море

Когда размышляешь о долгом путешествии на лодке, в первую очередь думается о днях плавания. Мне не редко доводилось встречать людей, которые спрашивали, не скучно ли нам во время плавания, как мы проводим время ничего не делая, запертые на лодке. Одна женщина даже говорила что думает отправить мужа одного, и встретить его по другую сторону океана, чтобы не изнывать от скуки во время перехода.

На самом же деле жизнь на лодке совсем не такая, как её представляют. В первую очередь я чувствую себя обязанной подчеркнуть и гарантировать, что время проведённое в плавании, если только вы не собираетесь принять участие в Round World Rally, составляет малую часть от времени стоянок на якоре напротив какого-нибудь пустынного пляжа или разноцветной деревни.

Во время нашей кругосветки, подсчитав по судовому журналу, мы прошли 27.000 миль. Если брать в среднем 100 миль в день, 270 дней плавания, то есть девять месяцев. Кругосветка длилась чуть больше трёх лет, 38 месяцев. Время, в течении которого мы не находились в плавании, 29 месяцев, мы провели на якоре. Не плохо!

Во вторую очередь дни плавания вовсе не монотонны, и если уж сказать честно, и не трудны. Наоборот! В большинстве случаев, когда плавание проходит в тропическом поясе, оно проходит с сезонными ветрами и в попутном направлении, как минимум в бакштаг. Поэтому нет той неопределённости, неожиданных перемен направления и неудобств, которые присутствуют во время круиза по Средиземноморью даже в летний период. Спокойное и комфортное плавание, во время которого привыкаешь к обстановке на лодке. И хотя случается иногда неожиданный шквал и неизбежно какой то отрезок пути в лавировку ( из тех 27.000 миль несколько тысяч были против ветра), всё это является частью повседневной жизни. Через пару дней навигации вливаешься в ритм лодки, её движения, движения солнца и луны. Нет больше морской болезни и неудобства, потому что лодка становится нашей естественной средой обитания. Каждый раз когда нам приходится пересекать океан или совершать длинный переход, происходит всё примерно одинаково. Первые два дня привыкаем, питаемся кое как и немного тяжело от чередования периодов сна с вахтами. Потом неожиданно адаптируемся, словно всегда жили в этих условиях и можем продолжать идти дни и недели безо всяких проблем, физических или психологических.

Помню наш первый переход через Атлантику. Мы разработали ежедневный график работ, чтобы заполнить дни. Был там

недельный цикл контроля лодки, день уборки (?), пара часов изучения испанского, в преддверии прибытия в Южную Америку, хотя в итоге мы и пришли на Тринидад, где говорят по английски, утреннее, полуденное и вечернее определение по солнцу с помощью секстанта, в сумерках определение по звёздам, два раза в неделю выпечка хлеба, подготовка писем для отправки домой и прочее подобное. Я даже вставила пол часа гидромассажа, сидя на кормовой лесенке. Мы так хорошо влились в наш ритм, что прибыв на Тобаго не решились остановиться и пошли дальше на Тринидад.

При последующих переходах мы уже не планировали себе работ на каждый день, дела на борту всегда найдутся, не соскучишься.

Первая забота это навигация, и без этого никак. Далее нужно позаботиться о лодке, как о её двигателе, так и о самой скорлупке, поэтому контролировать периодически такелаж, пальцы, плиты, вантпутенсы, фалы, ветровой рулевой и поддерживать в чистоте каюты, где неизвестно почему, всё пылится и грязнится как на суше. И потом есть нормальный быт, готовка, мойка посуды, сон, отдых, учитывая что ночью приходится стоять вахты.

Со стиркой я стараюсь дождаться окончания перехода и перепоручить её кому-нибудь. Даже в самых маленьких деревнях не трудно найти кого-то кто за это возьмётся, конечно если там есть

пресная вода в достатке. Достаточно дать мыла! Кто-то однако стирает на борту и в ручную. Я помню одну мамашу из Южной Африки с тремя дочерьми, которая во время прохождения Панамского канала, на озере Гатун стирала бельё своих дочек, используя оказию пресной воды.

Несмотря на все эти дела, время всё равно остаётся, даже если вычесть дневной сон, необходимый по причине ночных вахт. Войти в ритм жизни на лодке означает также не беспокоиться больше о времени, испытывать удовольствие наблюдая за волнами поднимающимися и опускающимися корму, день за днём ожидать восхода солнца, наблюдать как оно движется по небу и наслаждаться красками заката. Наблюдать за облаками, за тем какие формы они принимают в своём движении. Учиться распознавать звёзды и созвездия, возможно совершенно отличные от тех что мы привыкли видеть с детства. Наблюдать за ростом луны, которая из тонкого серпа с каждым днём становится всё больше и наконец освещает море жёлтым светом, восходя каждый день чуть позже, в точке противоположной той, где зашло солнце, наблюдать как она уменьшается и исчезает, чтобы словно по волшебству возникнуть в другой части неба, поднимаясь вслед за только что закатившимся солнцем.

Для многих привыкших к торопливой городской жизни очень странно иметь свободное время, и тут можно дать волю желаниям.

Чтение, для тех кто любит читать, а так же для тех, кто на суше им пренебрегает, самое распространённое занятие. Перед отправлением запаситесь книгами. Чем больше вы их сумеете распахать на боту, тем лучше. Возьмите всех классиков, которых не довелось прочесть прежде. Что может быть лучше чем оказаться на природе в компании Шекспира или Толстого? Если вы читаете только по итальянски, вряд ли сможете достать новые книги, разве что встретив лодку соотечественников сделаете обмен. Если читаете и на других языках, возможностей запастись чтивом будет больше, возможно даже букинистической книгой. Можно меняться с другими лодками, хотя должна сказать, что книги на английском, которые можно найти на обмен, довольно низкого уровня! Но можете также рассчитывать на друзей, приезжающих вас проведать. На лодке наших друзей из Франции все приезжающие из далека гости обязаны привезти с собой пять килограмм книг и столько же увезти. Таким образом хозяева освобождают полки и всегда со свежей литературой.

Но ведь есть не только чтение. Возможны любые занятия и развлечения которыми дома заниматься нет времени. Например живопись, для увековечивания прекрасных видов, на которых останавливается взгляд. Мы втретили одного американца, который в Австралии продавал акварели с изображением мест в которых побывал и они шли нарасхват среди экипажей лодок, которые



узнавали на в них места где бывали сами. Если нет способностей к рисованию, можно запечатлеть воспоминания в словах, кто-то даже делает это с помощью диктофона, чтобы потом отослать домой живые рассказы. Ещё есть фотография и видеосъёмка.

И наконец ещё тысячи занятий, от домашней выпечки до изготовления различных самоделок, от вышивки до...один ирландец на лодке изготавливал гитары. Если с вами дети, часть времени нужно уделять их обучению, если вас на борту много, заводятся философские беседы и разыгрываются азартные партии в карты. А одиночки? Похоже они тоже не скучают!

Всё сказанное действительно для плавания, но в действительности дней проведенных на якорной стоянке намного больше чем проведённых в открытом море. Во время первой кругосветки мы проводили часы собирая о чистя раковины и прочие сокровища, чтобы увезти их домой. Сейчас, когда мы должны фотографировать, снимать видео и писать, времени мало, и мы ограничиваемся сбором образцов песка из каждого места где побывали, каких нибудь особенных семян и камешков.

На «Веккиетто», когда стояли на якорю, ловили рыбу каждый день. Когда рыбы было слишком много, консервировали её в масле и

упражнялись в новых способах приготовления и заготовок свежих продуктов, которые нам удавалось достать. Я часто замечала, что желудок приносит гораздо больше вдохновения чем разум в придумывании новых занятий, и встречаются множество лодок, на которых люди готовят самые невероятные вещи. Почти все австралийцы и новозеландцы готовят на борту пиво используя взятый из дома концентрат в больших запечатанных банках или даже из сахара и дрожжей.

Многие делают вино, используя корки от фруктов. Когда мы встретили Риту и Энцо Руссо, они кормили нас сыром, сакэ и [кантуччини](#)<sup>1</sup>, все приготовленное ими на борту «Татанаи». Мишель, одиночка из Ломбардии, на борту Арпэж готовит свежую лапшу, с помощью машинки из нержавеющей стали, и развешивает её сушиться в каюте. На Фиджи мы встретили испанскую яхту на которой готовили прекрасный балык из филе тунца, завяливая его самым великолепным образом, а среди итальянских яхт, с которыми пересекались в Тихом океане, ходит рецепт приготовления вяленого мяса. Кто-то сушит рыбу, кто-то заготавливает её в масле, заготавливает икру пойманных тунцов и так далее. Когда мы останавливались на острове Кокос, на берегу англичане устроили коптильню для филе марлина. Объединение! Короче говоря каждый ухищряется по своему, чтобы в самых

экзотических местах сделать что-нибудь домашнее, чего так не хватает, когда выбор не богат и питание однообразно.

## **Прибытие**

Перейдя океан, первое большое отличие от Средиземного моря с которым сталкиваешься - приходится стоять на якоре. И это, в первую очередь, по необходимости. Марин в мире, кроме как в крупных центрах, почти нет, а те немногие что есть, очень дороги. Хотя, по правде говоря, возвращаясь через много лет в места где были раньше, например Бали или Фиджи, мы обнаружили марины там, где раньше их небыло. Они так же дороги как и в Италии (на Бали даже дороже) и место нужно заказывать заранее.

Но будь то выбор по необходимости или из экономии, очень скоро вы заметите многочисленные преимущества стоянки на якоре. Нет риска наводнить лодку мышами и тараканами, которые в теплых странах ходят выводками, стоите ли вы у грязного портового причала или дорогих понтонов марины. Единственный раз у нас завелись тараканы на борту, когда в Килифи, в Кении, мы делали обработку днища используя отлив, подведя лодку к причалу. Хватило десяти дней. К счастью у нас никогда небыло мышей! Когда стоишь на якоре, не беспокоят, или почти не беспокоят

комары, которые в тёплых странах могут распространять малярию, и это большое преимущество. Кроме того на якорю никто не беспокоит, ведь чтобы добраться к вам на борт или подойти поздороваться, нужно иметь собственное плавсредство.

Прибыв в новую страну, первую остановку нужно делать в таможенном порту, чтобы оформить официальный приход. По прибытию сразу же погружаешься в обычные в таком случае дела, бюрократические формальности, заправка воды, ремонт мелких неисправностей накопившихся за время перехода, поиск свежих продуктов, хлеба, овощей. Каждый раз это интригующее приключение, рынки, горы фруктов, по большей части незнакомых, поиск магазинов и супермаркетов, для пополнения камбуза, бесчисленные лавки в которых продают всякую всячину и которые дают первое, очень живое впечатление о живущих здесь людях.

До приезда в новую страну я люблю прочитать как можно больше того что было о ней написано, особенно теми, кто приезжал туда как путешественник, даже если это было очень давно. Мне нравится сравнивать впечатления о которых читала с собственными. Отмечать, что осталось по-прежнему, что изменилось, знать заранее, что представляют из себя местные люди, их историю, обычаи. Может быть полезным прочитать какой-нибудь путеводитель, который поможет найти магазины, где

можно пополнить запасы камбуза, ресторан, какую-нибудь достопримечательность, которую стоит посетить.

В этом смысле полезны путеводители издательства Lonely Planet, “Travel survival kit”, они дают информацию о истории страны, немного технических советов и много практической информации.

Естественно, когда вы забираетесь в дальние края, куда лишь на яхте и можно добраться, трудно будет найти путеводитель, который поможет вам отыскать что либо, как и вообще чтонибудь написанное побывавшими там до вас.

Для тех кто путешествует традиционными маршрутами, остановки в местах обязательных по географическим или бюрократическим причинам, означают встречи с яхтами, с которыми уже виделись раньше. Панама, например, это место встречи. В ожидании прохода через канал, обязательна остановка на несколько дней в порту Колон, где кроме всего прочего можно сделать хорошие запасы продуктов по хорошим ценам. Кроме яхт клуба нет других мест где можно собраться, и там завязываются знакомства со всеми теми, кто находится в плавании в этот период. Потом прохождение канала, когда в течении двух дней живёшь в симбиозе, буквально привязавшись друг к другу (лодками!), возможно даже не один раз, потому что по принятому обычаю, если есть двадцать лодок идущих к Тихому океану, то сначала

проходят первые десять, а экипажи второй десятки им помогают. Потом лодки оставляют в Бальбоа, на Тихом океане и все возвращаются в Колон, чтобы перегнать следующие десять. В конце концов между этими людьми завязываются тесные отношения. Потом все они рассеиваются по просторам южного Тихого океана. Не все, если только не было договорённости заранее, выбирают те же места для остановок, но уже в Папее, и неизбежно на Сува снова встречаются, и тогда начинаются бесконечные рассказы, барбекю, выпивка и в разговорах начинает промелькивать фраза:

- В следующий раз...

Но кроме экипажей других лодок, в путешествии по морю завязывается дружба и с обитателями островов и деревень посещаемых по дороге. Если забираться в необычные места, на острова, где проход в лагуну, возможно, немного затруднён, часто оказывается, что ваша лодка стоит на якоре напротив деревни в одиночестве и неизбежно становится её частью. Каноэ подходят к вашему борту предлагая свой товар на обмен и вы проводите долгие часы сидя на циновках у хижины, разговаривая с женщинами, которые занимаются готовкой, играя с детьми, кушая вместе с ними или пытаясь научиться плести циновки.

На острове Ниуатапутапу на Тонга, вечерами мы сходили на берег и пели вместе с жителями деревни, те же самые церковные песни, они на своём языке, мы на итальянском или латыни. Раз в такой же манере мы читали молитву, это было очень забавно.

В кругосветке на «Веккиетто» мы старались выбирать места для остановок отбрасывая те, которые были описаны в официальных путеводителях. Мы завязали особенные отношения с полинезийцами, индонезийцами, с обитателями деревни на островах Саломон, с рыбаками острова Ханиш, с вышивальщицей на Шри Ланка. С некоторыми из них мы до сих пор периодически обмениваемся письмами, с другими встречались, вернувшись в те же места через много лет.

После всего, когда, и если вы вернётесь домой, или если просто будет случай сравнить себя с друзьями оставшимися дома, вы заметите, насколько жизнь в море вас изменила.

Я не имею ввиду, что ступни ваши стали шире от постоянного хождения босиком, что кожа загрубела от солнца и соли, что вы теперь можете есть что угодно, необычного вида и находить это вкусным и даже пить тёплую воду. И даже не то, что вы научились обходиться почти ничем и утилизировать всё что угодно. Жизнь в море меняет человека внутри. Учит оценивать вещи и людей более глубоко, рассчитывать только на собственные силы, но при этом

не отказывать в помощи другим, распознавать дружбу по незначительным вещам, привязанность по спонтанным жестам.

1. Итальянское сухое печенье с миндалём. (прим. переводчика)



### 13. Прибывая в далёкие страны

Когда после двадцати восьми дней атлантического перехода мы наконец увидели берег Тобаго, возникло чувство дискомфорта. Берег казался диким и полным опасностей. Мы не могли понять где находится порт и не осмеливались приблизиться чтобы найти его. Неизвестно почему, после стольких дней ожидания земли, теперь когда она была рядом, вызывала у нас неожиданное беспокойство. Мы не смогли решиться. Подход казался слишком сложным. Просто приближение вызывало неосознанную тревогу. Мы оставили Тобаго, повернули в море и шли ещё два дня, пока в грозу, практически при нулевой видимости не вошли в канал ведущий в Порт оф Спейн, столицу Тринидада.

Лило как из ведра и всё вокруг было серым. С трудом нашли таможенный причал и только сошли на берег, как таможенник сразу же велел мне снять кольцо, потому что могло быть опасным носить его на пальце. Потом он предупредил насчёт воровства, посоветовал не ходить по городу после заката и не оставлять лодку без присмотра. Мы провели бессонную ночь у таможенного причала. Нам мерещились воры и злоумышленники. С первыми лучами солнца мы ушли подальше от города на север, в бухту где находился яхт-клуб. И только там, может быть потому что присутствовали другие яхты, может быть потому что вернулось

солнце или потому что немного отдохнули и не были так напряжены, мы начали наслаждаться страной в которую прибыли.

Много лет спустя, после изнурительного перехода, в плохую погоду и при встречном ветре, мы прибыли на один из островов Саломон. Был вечер и в округе виднелось только одно рыбацкое каноэ. Пока мы бросали якорь, оно подошло к нам на вёслах. На борту пять или шесть мужчин с совершенно тёмной кожей, кудрявыми волосами, красными губами и чёрными от жевания бетеля зубами. В этих местах бетель жуют непрерывно. Они остановились в нескольких метрах, смущённо разглядывая нас. До этого мы провели полтора года в Полинезии, среди аборигенов с золотистой кожей и ослепительными улыбками, сердечных и экспансивных, которые подходили к борту распевая песни и привозя подарки. Поэтому там, на затерянном островке, в присутствии этих красногубых дьяволов, мы почувствовали себя одинокими и покинутыми. Мы выбрали якорь и с последними лучами света поспешили оставить бухту и берег. После целой ночи плавания, следующим утром пришли на другой остров, в другую бухту, где встретили опять тот же тип людей: чёрные, оборванные, робкие и с красными губами. Но мы уже размышляли всю ночь об этом, и уже взошло солнце, помогая нам понять, что эти люди на ближайшее время будут составлять нам компанию в наших приключениях.

И каждый раз так. Прибыв в незнакомое место, первое впечатление слегка негативное. Отчасти причинами тому усталость, напряжение и древний инстинкт – всё незнакомое вызывает опасение. Каждый раз ощущения повторяются. Уйдя с последней якорной стоянки, где провели незабываемые дни с местными обитателями и возможно в компании другой лодки, после длинного перехода, заходя в следующую бухту, неизбежно оказывается, что место не так надёжно и спокойно как предыдущее. И забывается, что и там в первый момент казалось то же самое. На берегу всё не так красиво, потому что не знаешь куда пойти, люди не так приветливы, как наши друзья в предыдущей бухте, к которым в первое время мы тоже относились настороженно. А экипаж стоящей рядом яхты даже не показывается наружу, что они о себе мнят! Однако вечером от них следует приглашение на ужин, на рыбу, которую они выловили после обеда.

Эти ситуации начальной настороженности, негативной оценки незнакомой обстановки, мы испытали много раз. Когда только прибываешь, всё серо и тускло. Остаёшься на пару дней и всё окрашивается в яркие цвета. Уходишь, и в памяти всё становится ещё краше, чем было на самом деле.

Всё это заложено в природе человеческой сущности. В абсолютном большинстве случаев, после первого настороженного

восприятия быстро приходит симпатия к новому месту и его обитателям, если место обитаемое.

## **Новая страна.**

Прибыв в новую страну, первым делом нужно выполнить все въездные формальности, то есть пройти таможенную, проштамповать паспорта и легализоваться во всех прочих конторах, которые меняются в зависимости от страны. Теоретически нужно перед прибытием вызывать по радио портовые власти и запрашивать инструкции. Практически же, процедура в разных странах может сильно меняться, подвергая нервы шкипера серьёзному испытанию. В некоторых случаях, когда таможенный порт совпадает с крупным городом, что случается и в странах третьего мира, ваш вызов принимают и дают соответствующие инструкции. Иногда власти вызывают вас ещё до прибытия. Например, когда мы прошли Торресов пролив, переходя из Тихого в Индийский океан, самолёт австралийской береговой охраны начал кружить над нами как только мы вошли в территориальные воды. Он совершал непонятные виражи, а мы не могли понять что так он пытался привлечь наше внимание и побудить нас ответить на вызов по УКВ радиостанции, которая была выключена. Наконец самолёт, не получая ответа, снизился настолько, что мне показалось зацепится за мачту. Я включила УКВ только чтобы спросить, может у него какие-то проблемы, и тут он запросил у

меня столько данных, сколько не запрашивали даже при выдаче сертификата антимафия!

В других местах, например при входе с севера в Суэцкий канал, в порту Бали, на некоторых островах Центральной Америки, вы ещё не успеете бросить якорь, как различные агенты очень навязчиво начинают предлагать свои услуги по прохождению формальностей. Ни в одном из этих мест агент не является обязательным, но в некоторых странах процедура оформления может быть такой сложной, длинной и тяжёлой для нервов, что в конце концов сдаёшься, хотя и начинаешь с благими намерениями.

Порт Бали был нашей базой в течении трёх лет. В конце сезона мы заканчивали плавание и оставляли там лодку до следующего. В первый раз я прошла всю процедуру сама, но второй раз уже была рада за небольшие деньги воспользоваться услугами агента, экономя день времени и километры хождения пешком или на тендере под палящим солнцем или проливным дождём. Но не везде агенты так хороши и недороги как на Бали.

И наконец есть места, где никакие самолёты не контролируют вновьприбывающих, и никакие агенты ничего от вас не домогаются и никто не отвечает на ваши вызовы по радио с запросами инструкций. Это счастливые места, где бюрократия ещё не родилась, где не имеет значения если вы прибываете в порт,

который не является таможенным и где случается остановиться у какойнибудь деревни на несколько дней и потом идти дальше без всякого оформления официального въезда.

В каждой стране свой уровень бюрократии.

В некоторых случаях процедура въезда может быть длинной и сложной. Приходится заполнять бесчисленные копии списков экипажа (заготовьте их побольше заранее), проделывать пешком километры от одного офиса к другому и временами выдерживать небольшую психологическую войну, чтобы отделаться от помощников и сопровождающих, которые возможно потом заодно с чиновниками будут просить у вас чаевые.

Раз в Индии грозный и агрессивный офицер поднялся на борт для таможенного контроля, вручил нам стопку белых листов бумаги и сказал:

- Перечислите здесь все вещи имеющиеся у вас на лодке. Когда закончите, я проведу проверку. Всё что не укажете, будет конфисковано.

Мы не знали как возразить и начали составлять список. Но вы представляете сколько всего находится на лодке, если на самом деле взяться всё перечислять? Через пару часов, при содействии

морской болезни, так как лодку качало, офицер решил, что этого достаточно, собрал свои листы и уехал.

Мой незаинтересованный совет в таких случаях, *take it easy* – принимайте вещи такими, какие они есть, и самое главное, сохраняйте спокойствие и улыбку.

Всегда помните о том, что вещи кажущиеся нам правильными и логичными, для людей другой культуры может не быть таковыми, то что нам кажется простым, явным и само собой разумеющимся, другим может показаться непонятным. Во многих местах время не имеет такого значения как у нас, больше ценятся традиции и, самое главное, человеческое отношение. Кроме того никогда не забывайте, что находитесь в гостях, и то что нормально у нас дома, хоть и кажется нам единственно правильным, не везде так воспринимается.

Мне часто приходилось наблюдать неприятные сцены, когда спесивые шкиперы, часто американцы, разговаривая с чувством собственного превосходства с местными властями, говорили, что у них дома это делается *так*, и поэтому *так* правильно. Такой подход совсем не оправдывает себя! Добрый дикарь через некоторое время вдруг решит перестать быть добрым (наконец!) и отреагирует так, что жизнь нелюбезного шкипера осложнится ещё больше.

Когда мы прибыли на Галапагос на «Веккиетто», у нас не было разрешения на пребывание там. До нас в капитанерии были два американца, владельцы яхт. Тонем не терпящим возражений они заявили капитану порта что направили запрос в столицу и просто пока не получили ответа, поэтому имеют полное право остаться. Всё это на беглом американском. Ответом было то, что они могут остаться только на 72 часа.

Когда подошла наша очередь, мы попытались объяснить капитану пусть на ломанном, но всё же испанском, что нам бы хотелось остаться немного подольше, что мы хотели бы снимать животных и что Карло повредил палец, и хорошо бы остаться ещё на несколько дней, чтобы он мог зажить. Мы не просили много времени, было достаточно двух недель. Нам дали разрешение на десять дней, капитан стал нашим другом и весь период пребывания был нашим квалифицированным гидом.

Достаточно немногого чтобы расположить к себе людей, но не все это понимают.

## **Отношения с людьми**



После преодоления бюрократических препятствий вашими собеседниками становятся рыбаки, обитатели деревень, аборигены.

Вдоль стандартного маршрута кругосветки по большей части встречаются очень бедные страны и начинаешь осознавать что тебе повезло в жизни иметь гораздо больше имущества и средств чем местным жителям. Даже на обычной лодке, около двенадцати метров длинны, находится бесконечное количество вещей: кастрюли, одеяла, радио, фотоаппараты, медикаменты и продукты. Для средней семьи, живущей в хижине напротив якорной стоянки они представляют несметное богатство. Уже не говоря о деньгах. Часто, это экономическое превосходство, которое зависит лишь от географической зоны рождения, трансформируется в голове вновьприбывших в чувство превосходства культурного и социального. Не буду рассказывать вам насколько легко стать жертвой этих предрассудков. Но это в корне ошибочно. Каждый раз когда у нас была возможность узнать людей лучше, в этих *дикарях* мы открывали неожиданную глубину, простую и трогательную.

Часто считают людей ниже на том основании, что они кроме своего языка не говорят ни на каких других (точно так же как большинство англоговорящих), вследствие чего они не могут общаться с нами. А мы можем общаться с ними?

Сделаем шаг назад. Один из самых частых вопросов, которые нам задают, когда мы рассказываем о своих плаваниях:

- Какой язык нужно знать? Как вы объясняетесь с местным населением?

Английский очень важен. Прежде чем общаться с местным населением, вам придется разбираться в лоциях и других морских изданиях, которые чаще всего написаны на английском. Кроме того каждый раз когда придётся говорить по радио с другим судном или портовыми властями, разговор будет на английском, на английском вам придётся говорить с 90 процентами экипажей других лодок и с большей частью людей которые вам будут встречаться.

Не обязательно иметь оксфордское произношение или какую-то квалификацию, достаточно понимать смысл того что читаешь и суметь объясниться, когда что-то спрашиваешь или пытаешься что-либо разъяснить. То есть, перед отправлением необходимо иметь хотя бы базовое знание языка, потом со временем и практикой он станет лучше.

Однако не надейтесь понять всё из того что вам будут говорить! Я считаю, что знаю английский достаточно хорошо, и могу сказать это без ложной скромности, так как учу его с двенадцати лет и

последние пятнадцать лет это язык на котором я говорю большую часть времени. И все таки, весь период, что мы провели в плавании вдоль австралийского побережья я чувствовала себя ущербной, понимала лишь половину из того что мне говорили люди: продавщицу в супермаркете, которая каждый раз меня приветствовала и спрашивала что-то, что я не понимала, сообщение по телефону, которое извещало сколько денег осталось на счету, соседку по яхте, спрашивающую где мы купили чехол для ветрового рулевого. Мне приходилось переспрашивать минимум два раза. Моя неуверенность выросла до такой степени, что когда 11 сентября наш друг прибежал в вытаращенными глазами и рассказал о том что произошло в Нью Йорке, я сказала Карло:

- Знаешь, никак не могу привыкнуть к их речи. Представь себе, я поняла, будто бы самолётом разрушили два небоскрёба!

Кое кто отправляется в плавание не зная ни одного языка, кроме своего. В Венесуэле мы встретили немца из Франкфурта, возрастом ближе к шестидесяти, который путешествовал с женой и ни один из двоих не говорил по английски. Бенно, так его звали, начал изучать язык во время плавания, запоминая по двадцать слов в день, которые потом держал «здесь, у меня в заднице» ( как он сам говорил, вспоминая анекдот, показывая на свою голову).

Результат был тоже болеее или менее такой же. Он не остановился

на островах Сан Блас, потому что читая лоцию понял, что вход в лагуну был затруднён из-за подводных рифов, reef, а не из-за сильного течения, stream. Хорошо что было не наоборот!

Но если наш друг Бенно по крайней мере старался, то есть категория круизеров, которые английский практически игнорируют. Я говорю о большей части французских яхтсменов, которые невозмутимо путешествуют говоря только по-французски, используя лоции на французском и перемещаясь только между бывшими колониями, от Мартиники до Гваделупы, от Кайены до Французской Полинезии, от Новой Каледонии до Джибути и так далее. Эти люди, из-за психологической неспособности адаптироваться к чужому языку, сами себе ограничивают мир той малой его частью, где они могут общаться.

Конечно, каждый волен поступать как ему вздумается, но знание английского делает жизнь более лёгкой и приятной, если кроме того знать немного французский или испанский, ещё лучше.

Но не везде достаточно английского. Есть места, как например африканский берег Красного моря, Таиланд, Индонезия и другие, где за пределами крупных центров по-английски никто не говорит. И тогда нет другого выхода, как выучить, хотя бы немного местный язык. Достаточно малого. В начале нужно знать лишь как сказать здравствуйте, досвидание, как дела, и этого уже достаточно

чтобы увидеть счастливое выражение на лице собеседника. Люди сразу кажутся самим себе более значимыми, когда видят ваши усилия овладеть их языком. Тогда и они начинают прилагать усилия и вспоминают те десять двадцать английских слов, возможно похороненных в памяти. Из этих простых обменов словами рождается беседа, а иногда и дружба.

На «Barca Pulita» мы почти шесть месяцев провели в Красном море, в Египте, Судане и на островах Йемена. Почти всегда мы контактировали с бедуинами или рыбаками. Никто из них не говорил ни на каком языке кроме арабского. Временами даже на арабских диалектах. Однако, начиная с самых простых выражений вежливости, таких как *саламалейкум*, *алейкум ассалам*, *шукран*, через некоторое время мы уже были в состоянии поддерживать элементарную беседу, что, кроме всего прочего, позволило нам снять документальный фильм о йеменских рыбаках заготавливающих акульи плавники на островах Ханиш.

Потом была Восточная Африка. На побережье и островах Кении и Танзании есть деревни, где, как ни странно, говорят только на суахили. И там тоже, достаточно было выучить сотню основных слов и мы смогли больше сблизиться с людьми, узнать их культуру.

Самый интересный опыт у нас был в Индонезии, где, кроме как на Бали, никто не говорит по английски. Мы провели там три года и благодаря крайней простоте *bahasa indonesia*, национального языка созданного, как и эсперанто, голландцами, чтобы преодолеть проблему огромного количества диалектов, мы научились даже вести простые беседы. Это позволило нам в течении четырёх месяцев пребывания на острове Лембата, где мы сняли документальный фильм о китобоях, влиться в местное сообщество. Деревня, в которой мы находились, насчитывала не более трёхсот жителей живущих исключительно тем, что удавалось обменять на жир немногих китов, которых им удавалось добыть в течении года. Каждое утро мы выходили на промысел с ними на их лодках. После обеда возвращались и участвовали в деревенской жизни. Это люди очень бедные, с точки зрения европейца, но обладающие редкой культурой и традициями. Живя вместе с ними мы узнали их легенды и истории об охоте на китов возникшие несколько столетий назад, узнали о других писателях, которые приезжали сюда, оценили их чувство собственного достоинства. Всё это трудно было бы заметить просто наблюдая со стороны.

Однако, кажется что у нас в голове хватает места не более чем для одного дополнительного языка. Так суахили занял место арабского, индонезийский место суахили, а ржавчина времени

уничтожила и его. Но я уверена, что в нужный момент слова снова всплывут в памяти.

## **Одежда**

Устная речь, это не единственное средство самовыражения. Существуют и другие жесты и внешние сигналы, которые часто воспринимаются в первую очередь, и по которым составляется первое взаимное впечатление. И в этой сфере может возникнуть большое непонимание и неуважение между людьми.

Как мы уже видели, мы сразу оцениваем человека или народ на основании бедного внешнего вида или предполагаемой бедности. Но хоть раз мы подумали о том, как судят о нас, какое представление о себе мы вызываем и, что очень важно, не смущает ли наш внешний вид других? Не многие задумываются о том, как одеться, когда находятся в чужой стране.

Когда наши друзья приезжают проведать нас на лодке, и не только они, на море, на жаре, в отпуске, ведут себя как если бы были в отпуске на ривьере, и одеваются соответственно. То есть на лодке минимум одежды, а то и без оной, на пляже, или идя за покупками, шорты или суперминиюбки, огромные декольте, футболка и далее

в том же духе. Такая одежда, которая летом у нас вполне нормальна даже в городе, оскорбляет, и довольно сильно, большую часть населения стран третьего мира. Не буду говорить о мусульманах, они по крайней мере этого не позволят и всегда сделают замечание (всё таки мы у них в гостях). Не стану говорить и о народах, которые ещё в середине прошлого века ходили голыми. Потом пришли миссионеры и обязали их носить одежду. Теперь они выказывают уважение к человеку тем что одеваются в его присутствии как можно лучше. Хотя их чувство стыдливости отличается от нашего. На многих островах Тихого океана женщины ходят с открытой грудью, но никогда не оголят бедро.

Короче говоря, ходить малоодетым по полинезийской деревне или азиатскому рынку, значит проявлять грубость и неотёсанность по отношению к местным жителям. Часто аборигены слишком робки или вопитаны чтобы сделать замечание, но иногда мне приходилось встречать и таких, что не смутятся выговорить туристу по поводу его одеяния.

Иногда это непонимание может быть и опасным, так как полуоголённое тело, особенно женское может быть интерпретировано некоторыми народностями как открытый призыв к близости.



Когда у нас на борту гости, мы всегда рекомендуем при сходе на берег, чтобы ноги были покрыты как минимум до колена и майку с рукавами! И не надо зря вздыхать! Они в отпуске и думают, что имеют право одеваться как в отпуске. В этом заключается разница между туристом и путешественником.

## 14. Волны и шторма

По настоящему плохая погода в тропических морях случается не так часто. Жестокие, опасные и разрушительные шторма, редкость. Однако тот кто собирается выйти в море и провести там несколько лет должен быть готов к тому, что рано или поздно с ними столкнётся. Что касается нашего опыта, то за восемнадцать лет плаваний действительно сильные шторма в которые мы попадали, можно пересчитать на пальцах одной руки.

В 1991 в ста милях от Дарвина, на севере Австралии, жуткий шторм с ветром около пятидесяти узлов. Больших волн небыло, так как мы находились между островов, но именно острова вокруг и представляли опасность.

В 1995 у Дурбана в Южной Африке, мы попали в атмосферное возмущение, которое длилось полтора дня, с ветром сорок узлов и волнами шестиметровой высоты. Опасность была в том, что течение с севера накладывалось на волны идущие с юга. Несмотря на высоту волн и их тенденцию к обрушиванию, гребней накрывших нас было всего три или четыре.

В 1996 в Таиланде был очень сильный ветер в корму, который длился около десяти часов. Мы не достаточно зарифились и убегали от шторма с двумя рифами на гроте и штормовым

стакселем. Пока можно было избегать манёвров, всё было хорошо, когда же приблизившись к подветренному берегу мы были вынуждены убрать грот, его разорвало.

В 1997 возле Суматры нас накрыл неожиданный сильный шквал. Была ночь и мы не заметили его приближение. Ветер мгновенно с пятнадцати узлов подскочил до сорока пяти и в течении полутора часов непрерывно сверкали молнии и ливень шёл стеной. Волны не были большими, может быть от давления дождя, может от того что не успели подняться, но вспышки молний были почти непрерывными и грохот стоял такой, что мы с трудом слышали друг друга.

- И это всё? – спрашивают нас каждый раз после наших рассказов.

- Всё. Разве не достаточно?

Были и другие ситуации с сильным ветром и большими волнами, но ничего по настоящему опасного или значительного.

Советы которые я хочу дать по поводу как вести себя в штормовую погоду, соображения чисто персональные, которые кому то, кто уже имеет опыт, не скажут ничего нового, другим могут показаться слишком банальными, но что делать, советовать, это всегда дело не простое.

## **Когда усиливается ветер.**

Когда ветер усиливается, самое первое, очевидное и простое правило, которым однако нельзя пренебрегать, это вовремя уменьшить парусность. Взятие рифов и смена стакселя, если сделаны вовремя, плёвое дело, если это делать с опозданием, становятся делом трудным, утомительным и временами опасным. Однако большинство откладывает это до последнего момента. И это ошибка, которую совершают как новички, так и ветераны.

Выжидают в надежде что ветер ослабнет, или потому что донимает морская болезнь, и проще уныло сидеть в кокпите, чем прыгать по палубе работая с парусами. Иногда ждут, потому что здорово лететь под парусами: лодка бежит, нос прыгает по волнам и жалко не использовать этот ветер. Но это ошибочное впечатление, при слишком большой парусности лодка не идёт быстрее, она лишь больше кренится и испытывает большие, ненужные нагрузки на такелаж. Часто после взятия рифов скорость остаётся примерно такой же, зато лодка идёт лучше и легче управляется.

Но как решить когда пора рифиться?

Есть бухгалтерская система: анемометр на топе мачты и таблица силы ветра рекомендуемой для каждого паруса. Достаточно держать под контролем показания анемометра и соответственно менять или рифить паруса. Естественно, значение имеет сила вымпельного ветра, то есть ветра который реально воздействует на паруса и такелаж.

При желании можно обойтись и без приборов и таблиц, оценивать ветер по его воздействию на лодку и на море. Достаточно посмотреть на водную поверхность, на форму волн. После небольшой практики начинаешь определять скорость.

Когда на волнах тут и там начинают появляться белые барашки, значит ветер достиг десяти узлов. И пора начинать брать рифы. Когда волны подрастают, гребни обрушиваются чаще и начинают шуметь, значит уже где то около двадцати узлов. Пора взять второй ряд рифов и поставить маленький тяжёлый стаксель для сильного ветра. Когда начинает срывать пену с гребней и в направлении ветра вытягиваются белые пенные дорожки, это около тридцати узлов и подходящий момент максимально зарифить грот и поставить штормовой стаксель.

На острых курсах или в галфвинд лодка сама подскажет вам своим чрезмерным креном когда парусность велика. На фордевинде она кренится мало и очень легко недооценить ветер. Остаётся

полагаться на показания анемометра, если он у вас есть, или на собственное чувство, если его нет. В случае сомнений – рифитесь!

### **Штормовой ветер.**

Ветра штормовой силы не так часты, но рано или поздно вам придётся иметь с ними дело. И тут уже вопрос не только в том чтобы уменьшить парусность, нужно подготовить лодку и экипаж чтобы противостоять шторму.

В первую очередь, опять же уменьшить парусность. Уменьшить сразу и много, чтобы избежать бесполезно больших нагрузок и слишком большого крена. Взяв две полки рифов на гроте и заменив стаксель на штормовой, или смотав на закрутку, увидите, ветер покажется вам не таким сильным.

Во вторых нужно подготовить лодку. Контрольный обход палубы, убедиться что всё в порядке: верёвки хорошо смотаны, тендер и парусные мешки хорошо закреплены, на палубе и в кокпите нет ничего лишнего. Свободная палуба не создаёт большого сопротивления волнам и те могут скатываться в море не принося вреда, и нет риска что-то сломать или потерять.

При контрольном обходе внутри нужно убедиться что все вещи закреплены и не станут летать из одного угла каюты в другой при первом же крене. Заблокировать книги в шкафчиках, убрать кастрюли и сковороды с плиты, убрать всё, кроме используемой карты со штурманского столика. Убедиться что кингстоны туалета и мойки закрыты, закрыты все люки, иллюминаторы и прочие проёмы, заблокирована дверца холодильника и что в холодильнике ничего не может перевернуться. Спасжилеты и страховочные пояса следует держать под рукой, потому что искать их когда лодку начнёт бросать на огромных волнах, лезть согнувшись, засовывая голову в рундуки, когда возможно уже подступит слабость и первые признаки морской болезни, может стать делом очень утомительным.

На этом, всё что могло быть сделано - сделано. Остаётся только отрегулировать ветровой рулевой на нужный курс и ждать что произойдёт. Важно чтобы лодка была в полном порядке, потому что именно лодка а не её экипаж должна выдержать битву со штормом. Корпус, мачты и паруса принимают на себя удары моря и противостоят жестокому ветру. И если лодка в порядке, её корпус и оснастка спроектированы в расчёте и на эти условия, тем кто на борту остаётся только следить за тем, чтобы всё работало как положено.

Говорят что самый лучший шторм это тот, который переживаешь сидя за столиком кафе, наблюдая издали грандиозную картину бушующего моря. Но если пришлось поучаствовать, ничего не поделаешь. Обычно штормование сводится к очень большому неудобству, но, за исключением очень редких случаев, реальной опасности нет. Волны, даже большие и грозные, всё таки состоят из воды, а вода не разбивает лодки. Скалы же – да. Настоящие опасности поджидают у берега: мелкая вода, слишком маленькие бухты, со слишком узким либо трудным входом. При поисках места где можно укрыться будьте очень внимательны. Если бухта которую вы заметили находится с наветра, стоит попробовать. Будет трудно подойти к ней, потому что придётся подниматься на ветер, но по мере приближения к берегу волны будут уменьшаться и становиться положе. Перед входом в бухту вы окажетесь в море почти без волн, в идеальных условиях.

Если укрытие находится под ветром, происходит обратное. Будет легко подойти, но вблизи берега волны, по причине уменьшения глубины, станут ещё выше и начнут обрушиваться. Вход в бухту или порт покажется вам крохотным и достаточно малейшей ошибки в управлении или неуверенности чтобы произошла катастрофа. Поэтому будьте очень внимательны. Оцените очень подробно характеристики места по карте и в случае сомнений намного лучше остаться в открытом море.



Если ветер становится слишком сильным чтобы продолжать плавание, существуют способы дрейфования. Великие мореплаватели, такие как Муатисье, Чичестер и Слокам написали сотни страниц с рассказами и советами, как лежать в дрейфе чтобы переждать шторм. И уж поскольку и мы пишем, выскажем и наше мнение.

Если вы в открытом море, сильный ветер и большая волна, у вас есть две альтернативы: бежать от шторма с попутным ветром или дрейфовать носом против ветра.

Если ветер дует в нужном вам направлении, бежать с попутным ветром правильнее и удобнее. Лучший курс, полный бакштаг с максимально зарифлённым гротом, надёжно заблокированным гиком и штормовым либо максимально закрученным стакселем. В экстремальных случаях грот убирается полностью. Идя быстро с попутным ветром, волны кажутся не такими большими, потому что скорость лодки вычитается из скорости волн. Идти таким курсом относительно комфортно и безопасно, временами даже увлекательно. Будьте внимательны, адаптируйте парусность к условиям ветра: если много парусины ближе к корме, то есть грот слишком велик, лодка будет стремиться привестись, и даже может уйти в брочинг, если же парусность мала, лодка идёт медленно и плохо слушается руля.

Если же ветер ещё более усиливается, теоретически можно полностью убрать паруса и продолжать идти в бакштаг, но уже под голым рангоутом. Но это очень редкий случай. За много лет такой ветер мы встречали всего пару раз.

Если невозможно или не хочется идти в направлении ветра, тогда остаётся только лечь в дрейф. Классическое положение, стаксель вынесен на ветер, грот частично обезветрен и руль закреплён в положении на ветер. Обратите внимание на возможное трение стакселя о ванты или внутренний штаг. Несколько часов трения паруса о металл и стаксель можно испортить. Можно закрыть ванты пластиковыми трубками или обмотать тканью, но это нужно сделать заранее.

Альтернатива, которую я предпочитаю, лежать в дрейфе с одним гротом, убрав полностью стаксель. Глухо зарифлённый грот набивается максимально и руль закрепляется в крайнем положении. В этом положении лодка становится в положение полный бейдевинд и медленно движется дрейфуя под ветер. Преимущество такого дрейфа с одним гротом в том, что не портится стаксель и в том, что его можно практиковать на лодках с закруткой, на которых поднять штормовой стаксель проблемно .

В дрейфе можно оставаться часами или днями. Когда всё зафиксировано, палуба чиста и внутри всё в порядке, экипажу не

остаётся ничего другого, как ждать пока закончится ветер. И я могу вам гарантировать, что рано или поздно это случится. Можно залечь на койки, поддерживая лишь короткие вахты. Лодка дрейфует медленно, со скоростью один, максимум два узла. Значит за десяток часов, которые длится самый жестокий период шторма, её снесёт не больше чем на десять миль. Скорость дрейфа можно замерить с помощью GPS, но не лага, так как его вертушка установлена параллельно оси лодки и измеряет только продольную скорость. Зная скорость вы всегда будете знать, как долго можно оставаться в дрейфе, чтобы не приблизиться на опасное расстояние к берегу.

С увеличением силы ветра всё труднее становится маневрировать. Поворот оверштаг даётся с трудом а через фордевинд может быть даже опасным. Взять полку рифов при ветре в десять узлов и почти спокойном море, дело двух минут. Взять же третьи рифы при 35 узлах и на волне в четыре метра может быть очень утомительно и занять двадцать минут. Очень важно работать спокойно и без лишней спешки. Суета и возбуждение приводят к ошибкам и травмам и совсем не нужны, так как обычно времени всегда бывает достаточно чтобы работать спокойно. Если приходится перемещаться по палубе, двигайтесь медленно, постоянно держась за что-нибудь. Если работаете со стакселем на носу, помните: одна рука для работы, одна для вас, чтобы всегда держаться за лодку.

Не стоит рисковать упасть за борт пытаясь любой ценой удержать парус. Если что-то должно упасть в воду, то лучше если это будет парус.

На большом волнении некоторые манёвры легче осуществить когда ветер дует в корму. Мы всегда так делаем. Например, если мы идём в полный бейдевинд и решаем взять ещё одну полку рифов, спустив большую часть грота, устанавливаем ветрорулевой на полный бакштаг и остальную часть работы выполняем при ветре в корму. Всё получается гораздо проще, потому что ветер уменьшается, парус полощет меньше и лодку меньше качает. Это и более безопасно, потому что волны не перекатываются через палубу. Когда риф шкентель хорошо набит, приводимся до галфвинда и поднимаем грот и только в самом конце приводимся до бейдевинда. При этом теряется немного из пройденного пути, но какое значение имеет одна миля при переходе в тысячу миль?

Чем ветер сильнее, тем опаснее становятся манёвры, как для лодки, так и для экипажа. Очень важно постоянно контролировать своё положение и положение всех других участвующих в работах на палубе. Если вас всего двое, то через некоторое время эти предосторожности становятся почти автоматическими. Если на борту присутствуют друзья или гости, будьте внимательны, не находятся ли они в зоне действия гика или шкотов.

При поворотах в штормовой ветер рангоут и такелаж подвергаются сильным нагрузкам. Обезветренные паруса жестоко вибрируют и передают вибрацию на мачту и ванты. Поэтому старайтесь делать длинные галсы уменьшая до минимума количество поворотов. Самый опасный - поворот через фордевинд, можно повредить парус, гик или чью-нибудь голову. Если ветер действительно слишком сильный, лучше не делать его совсем. Мы прибегаем к не совсем элегантному способу, опускаем грот поворачиваем и снова его поднимаем. Не элегантно, зато надёжно.

Поворот оверштаг менее опасен, но при слишком сильном ветре и большой волне может случиться, что лодка откажется его делать. В этом случае нужно иметь в запасе время и пространство, чтобы снова разогнаться, прежде чем переключать руль на ветер. Если поворот всё таки не получается, возможно причина в том, что слишком сильно зарифлён грот. Имейте в виду, что если невозможно сделать оверштаг, вероятно можно повернуть через фордевинд, лучше без грота и со всеми описанными выше предосторожностями, конечно если для этого имеется достаточно пространства.

## **Циклоны**

Плавание в тропиках не опасно, говорили мы до сих пор, но это действительно лишь если избегать самых суровых метеоявлений встречающихся в море – циклонов.

Представьте себе вихрь диаметром в сто миль, который медленно движется по океану и вращается вокруг своей оси как бешенный волчок, с ветрами достигающими скорости 150 -175 узлов. Если вы вспомните, что максимальный балл по шкале Бофорта, 12, соответствует шестидесяти четырём узлам, можете представить невиданную силу этого природного явления. Море под этим вихрем покрыто нерегулярными волнами достигающими высоты в пятнадцать и двадцать метров, которые пересекаются, накладываются друг на друга, образуя высоченные неустойчивые пирамиды и глубокие провалы. Море очень опасное и непосильное для лодок, таких как наши, но и очень трудное даже для больших судов.

Худшее начинается когда циклон достигает островов. Деревья остаются без веток, крыши домов взрываются, ветер сносит заборы и хижины и всё что не закреплено поднимает в воздух. И все эти объекты начинают летать со страшной скоростью, превращаясь в убийственные снаряды, которые в свою очередь тоже разрушают всё, что встречают на своём пути. Огромные волны обрушиваются на берег, уровень моря поднимается на несколько метров и вместе с проливным дождём затапливает сушу. Волны перекатываются

через плотины и волноломы, проникают в гавани и поднимают суда, обрывая швартовы и унося их в море, или бросая на сушу, в десятках метров от воды. В течении нескольких часов, пока проходит ураган, целые деревни, острова и архипелаги сравниваются с землёй. А когда всё заканчивается, вода уходит, снова появляется солнце и с полным безразличием освещает всё то, что ещё днём раньше было весёлыми тропическими деревнями.

Физическая энергия этой вращающейся массы воздуха очень велика и сравнима со всей электрической энергией вырабатываемой в Италии в течении года или с энергией атомной бомбы средней мощности. Но их географические размеры, к счастью, невелики. Диаметр циклона редко превышает триста миль, а его действительно разрушительная зона, с ветрами превышающими 50 узлов, ограничена радиусами от двадцати до пятидесяти миль от центра. Небольшие размеры и сезонность циклонов как явления позволяют плавать в тропиках не сталкиваясь с ними.

Зоны подверженные циклонам расположены в поясах от 5 до 25 градусов северных широт и от 7 до 30 южных. В полярных и умеренных широтах и в узкой экваториальной полосе от 5 градусов северной широты до 7 градусов южной циклоны не образуются. Их сезон в каждой полушарии совпадает с летним

периодом и периодом дождей: с мая по октябрь в северном и с ноября по апрель в южном.

Первый совет тем кто собирается плавать в тропиках: лучше совсем избегать сезона ураганов, а заодно и неблагоприятной метеообстановки и духоты летнего перепада. С любой точки зрения лучше выбрать противоположное полушарие и спокойно плавать под солнечным небом и с умеренными, устойчивыми зимними ветрами. Мысль о том, как бы не оказаться в неподходящем месте в неподходящее время является самой главной при планировании океанских переходов. Именно поэтому через Атлантику отправляются в ноябре, чтобы прийти на Карибы в декабре и иметь в запасе ещё несколько месяцев до мая, когда уже появится риск возникновения циклонов. По этой же причине переходы через Тихий океан начинаются в марте. Прибывают в Полинезию в апреле и до октября никаких проблем. Но Тихий океан огромен и полон прекрасных мест и поэтому через пять месяцев большая часть яхт всё ещё на островах Кука или на Фиджи. Тут уже пора уходить. Чтобы избежать опасности, достаточно спуститься на юг до Новой Зеландии или подняться на север до островов Саломон в экваториальной зоне, там очень жарко, но циклоны туда не доходят.



Если по какой то причине всё же не удалось уйти из опасной зоны, не надо делать из этого драму. Нужно просто быть более внимательными. В конце концов обитатели тропических островов всегда жили с этими явлениями и выработали свою технику защиты от них. В первую очередь нельзя допустить чтобы приход монстра застал вас в море, что не сложно. При нынешних методах прогноза предупреждения приходят за много дней. Циклоны изучаются, наблюдаются и отслеживаются со спутников и самолётов метеорологической службы, все их движения регистрируются, прогнозы продвижения и развития даются с большим опережением. В случае тревоги нужно уйти как можно дальше от прогнозируемой траектории циклона к ближайшей земле. Прибыв, нужно постараться завести лодку в *hurricane hole*, один из натуральных портов, которые на основании опыта целых поколений признаны лучшими убежищами от ураганов. Обычно это маленькие натуральные бухты, хорошо закрытые с моря и защищённые от ветра, либо расположенными вокруг горами, либо будучи окружёнными высокими мангровыми зарослями, которые могут смягчить ярость урагана. Такие места не всегда указаны в лощиях, но достаточно спросить в конторе порта или у рыбаков и вам всегда укажут где они находятся. Ещё лучше отправиться туда самим заранее, чтобы составить себе представление об этом месте, глубинах, возможных препятствиях, потому что если придёт момент, действовать придётся быстро.

Самое главное заякорить лодку как можно надёжнее. Два якоря с носа и два с кормы, на самых толстых и прочных цепях, возможно усилить ещё якорем с динги и разным металлоломом. Если возможно, протянуть верёвки на берег, закрепив их за деревья или скалы. Потом убрать с палубы всё, что может создавать сопротивление ветру: верёвки, паруса, спинакер гик, наружные фалы, спасательные круги. Палуба должна быть чистой и гладкой.

После этого уже ничего нельзя предпринять, в том смысле, что всё возможное уже сделано. Можно закрыться в лодке, а ещё лучше сойти на берег и укрыться в гроте или яме, расположенных достаточно высоко, и ждать. Часто циклон проходит где-нибудь немного там.., в стороне, или вообще не проходит, но может и пройти. Но в конце концов, если совсем не рисковать...

## **Землетрясения и цунами**

Цунами в декабре 2004 года посеяло смерть и разрушения на большей части Индийского океана, от Индонезии до Таиланда, до Шри Ланка и Мальдив. После этого многие звонили и писали нам о своих страхах, как например:

- После того что случилось мы ни за что не пойдём в Индийский океан.

- Вы говорите что плавание не опасно! А если попадёшь в одно из этих цунами?

Наши друзья, находившиеся в Новой Зеландии, написали нам, что собираются прервать своё кругосветное плавание. Они собирались остановиться там и последующие года плавать только в западной части Тихого океана. Всё это, чтобы не проходить Торресов пролив и не идти этим ужасным Индийским океаном.

Такой подход не имеет под собой никаких оснований и порождён истерией момента, вполне понятен но никак не мотивирован.

Цунами 2004 года было ужасным событием. Его жертвами стали сотни тысяч людей, были разрушены посёлки и города. Эпицентр подводного землетрясения находился недалеко от Суматры, но волны, порождённые движением морского дна, распространились на тысячи миль, по большей части Индийского океана. Пока волны шли по морю, они не принесли никаких бед, но когда достигли суши, превратились в неукротимых монстров и эта трагедия будет стоять у нас перед глазами ещё долгое и долгое время.

Что можно сделать, чтобы избежать встречи с этими ужасными волнами? Ничего, к сожалению! Землетрясения явления непредсказуемые и иногда случай делает выбор между жизнью и смертью. Один наш друг отдыхал на Пукете и плавал в море, когда пришла волна:

- Я плавал каждое утро. Обычно заплывал далеко за пределы бухты, до скалистого мыса. Этим утром мне не захотелось и я плескался недалеко от пляжа. Первая волна выбросила меня на берег и покатила по песку как сосиску по решётке. Мне удалось подняться и взбежать на холм до прихода второй волны. Если бы я плавал у мыса, то меня размазало бы по скалам.

Другой наш знакомый был на своей яхте в бухте Хат Най Хан на юге Пукета. Мы хорошо знаем эту бухту и тоже бывали там. Там дно глубокое, пятнадцать метров в центре, но потом резко поднимается и до самого берега остаётся на уровне около двух метров. Поэтому все стоящие там яхты бросают якоря на пятнадцатиметровой глубине и вдали от берега. Катамараны же и моторные лодки стоят на якорях у берега.

Когда подошла третья волна, наш друг видел, как его лодка поднимается на водяную гору. Включенный эхолот показывал увеличение глубины на семь метров. Однако волна не обрушивалась, лодка поднялась, дёрнулась на цепи и снова

опустилась. Катамараны и моторные яхты, стоявшие на несколько десятков метров ближе к берегу, были разбиты в хлам, вместе с рыбацкими хижинами, ресторанами и всем остальным.

Однако землетрясения, явления не морские и даже не тропические. Они могут произойти где угодно. Бояться их вполне естественно, но считать, что Индийский океан опасное место, только потому, что последнее сильное землетрясение произошло там, смешно.

## 15. Плавание в тропиках

Земля велика, имеет форму шара и вращается вокруг своей оси. Одним из последствий этих общеизвестных фактов является наличие трёх климатических регионов. Полярных, где всегда холодно, умеренных, где жарко или холодно в зависимости от времени года, и тропиков, где всегда жарко.

Тропический пояс, это полоса глобуса заключённая между параллелями 23 градуса северной и 23 южной широты. Здесь солнечные лучи падают на землю почти вертикально интенсивно нагревая её круглый год. Здесь нет холодного периода, часто идут дожди, растительность богатая и пышная, растения и фрукты растут сами по себе, море тёплое и наполнено тысячами различных форм жизни. Этот земной рай, один из самых лучших регионов для тех, кто любит море и плавания.

И конечно, парусная лодка, лучшее средство для того, чтобы наслаждаться тропиками, как и тропики, идеальное место для круиза на парусной лодке: постоянные умеренные ветра, море богатое рыбой, тёплая вода, комфортные температуры и днём и ночью. Чего ещё желать?

Однако обстановка не похожа на ту, к которой мы привыкли и нужно изучить её ритмы и уважать индивидуальность.

Начнём с островов. Так как большая часть коралловых островов представляют собой просто песчаные пятачки, покрытые пальмами или кустами, нельзя ожидать что они будут видны издалека. Иногда, при хорошей видимости, присутствие больших атоллов и лагун может быть замечено за несколько десятков миль по зеленоватому отражению в небе, но доверяться этому нельзя.

Дистанция видимости вычисляется по формуле  $d=2\sqrt{h}$ , где  $d$  – расстояние в милях, а  $h$  – высота наблюдаемого объекта в метрах. Если на острове растут пальмы (высотой 10-20 метров) его не будет видно, пока не подойдёшь на восемь, десять миль, когда из за горизонта появятся кроны самых высоких деревьев. Появляясь, они представляют собой странную картину, частокол вертикальных палочек, немного беспорядочный, словно зубья поломанной расчёски, которые при приближении вырастают и открывается земля.

Если пальмы не растут, и это просто песчаный островок, ничего не будет видно вплоть до расстояния в пару миль.

Тропические острова почти всегда окружены коралловыми рифами, которые могут примыкать к суше (береговой риф) или растягиваться в море на несколько миль (коралловый барьер). Ещё существуют атоллы, где земли почти нет. Он состоит из кораллов с редкими песчаными островками.

Сами коралловые рифы очень плохо видны, так как большую часть времени находятся под слоем воды. Немного легче заметить их при подходе а наветра по разбивающимся на них из за резкого уменьшения глубины волнах. Белую линию обрушивающихся гребней можно увидеть на расстоянии до двух миль от кораллового барьера. С подветренной стороны белые гребни могут тоже быть, а могут и не быть, зависит от того, есть ли волна. Поэтому подходить нужно очень осторожно, пока не заметите изменение цвета воды ближе к голубому, которое указывает на внешний край кораллового рифа. При хорошей видимости изменение цвета становится явным на расстоянии мили или чуть меньше.

Коралл, это живое создание, агломерат миллиардов микроорганизмов окружающих себя известковой оболочкой и объединяющихся в огромные барьеры. Разрастаясь они превращаются в полупогружённые рифы окружающие острова и земли, формируя периметры атоллов или просто неожиданно поднимаются со дна, как посвящённые Нептуну соборы.

Коралловые рифы, когда смотришь на них под водой, очень красивы. Бесконечное разнообразие цветов и форм, подводные гроты и расщелины, скрывающие постоянно новые сюрпризы. С точки зрения подводных обитателей коралловый риф наверное является идеальной средой для жизни, если судить по



невероятному разнообразию их видов, больших и малых рыб, ракообразных, моллюсков и множества странных и загадочных животных, живущих в тесном симбиозе с кораллами. Волшебный и неповторимый мир, красоту которого трудно описать тому, кто сам его не видел.

Но с точки зрения киля парусной лодки коралл, одна из самых больших опасностей, просто скалы, к тому же ещё и острые. Поэтому коралловый риф постоянно занимает мысли тех, кому приходится плавать вблизи него. Так как избежать рифов нельзя, почти все острова окружены ими, стоит изучить их получше.

Сегодня во многих случаях можно полагаться на крупномасштабные морские карты, которые довольно точно передают форму и размеры коралловых барьеров. Сигналы же, такие как маяки, буи и вехи на коралловых рифах распространены мало, и даже когда есть, они намного менее ясные и менее видимые чем те, к которым мы привыкли плавая в наших морях. Иногда простая палка воткнутая в коралл отмечена на картах как важный сигнал судоходной обстановки. Вы подходите спокойно, в уверенности что барьер отмечен, пока не приближаетесь к нему почти вплотную и тут внезапно замечаете риф прямо перед лодкой и чуть подальше чёрную кривую палку, которая должна бы быть важным сигналом. И маяки тоже, когда они есть, это просто огонь поднятый на простом постаменте не выше четырёх, пяти метров.

Таким образом, независимо от наличия маяков и буев в зонах рифов можно плавать только днём и только в условиях хорошей видимости, потому что, в конце концов, только внимательный взгляд по сторонам может обеспечить безопасность плавания.

Как разглядеть коралловый риф с лодки? При приближении к нему, если море спокойное, через прозрачный тонкий слой воды видны коричневые, жёлтые или зеленоватые тени. Нужно быть очень осторожными. Риф часто развивается по вертикали, или почти, и тогда переход от большой глубины к мели происходит мгновенно. Дабы избежать аварий в таких случаях очень помогает страх. Именно так, когда рядом коралловые рифы нужно быть нервными, сконцентрированными, маниакально осторожными, не отвлекаться ни на что, часто контролировать карту и постоянно смотреть по сторонам. Возьмём наше прибытие на Чагос несколько лет назад.

*В тринадцать часов заходим в пролив ведущий внутрь лагуны.*

*Убираем паруса и идём под мотором, ориентируясь на тёмный цвет глубокой воды по центру прохода. Две минуты затаённого дыхания и судорожного внимания и мы во внутренней лагуне.*

*- Какое чудо. – Нет больше опасностей. Нет больше волн и нет течений. Вода снова глубокая и у нас есть время осмотреться и получше разглядеть новую землю до которой мы добрались.*

*На самом деле земли здесь видно мало, но та что есть очень живописна. Она появляется в виде бесконечной цепочки прекрасных островков, маленьких и низких, расположенных по периметру атолла. И атолл так велик, что островкам не видно конца.*

*- Остаётся только найти где бросить якорь и обещаю тебе купание в самом красивом месте в мире.*

*- Скорее бы.*

*Идём курсом на восток, чтобы пересечь лагуну и встать под прикрытием восточных островов, где в случае сильного ветра мы будем защищены сушей. Проходит пол часа и острова приближаются. С внутренней стороны огромные пляжи, а дальше, где начинается растительность, высокие густые пальмы. Нужно только подойти и бросить якорь.*

*Однако две попытки подойти к берегу закончились поспешным отступлением. Кораллы поднимались со дна вертикальной стеной. По эту сторону стены глубина в лагуне большие*

пятидесяти метров и встать на якорь мы не можем. По другую сторону, глубина всего несколько сантиметров и видно как рыба плещется и прыгает на коралловом мелководье. Делаем ещё пару попыток, потом решаем остановиться и поразмыслить. Ставлю мотор на нейтраль, Лиззи приносит карту в кокпит и мы углубляемся в её изучение, в то время как лодка медленно дрейфует. Пытаемся найти место, где глубина уменьшается более плавно, но карта старая, цифры отметок глубин микроскопические и кажется всё подтверждает, что отлогих подъёмов здесь нет.

- Подожди, возьму очки. – говорит Лиззи и исчезает в каюте. Проходят две секунды и я вздрагиваю от пронзительного звука сирены эхолота и сразу же за ним следует ужасный удар.

Появляется бледная Лиззи, я вскакиваю на ноги. Мы смотрим друг на друга: «О боже, мы кажется стукнулись о дно!».

Я бегу к штурвалу оглядываясь вокруг: жёлтые и зелёные тени коралла, просвечивающие впереди и слева по борту, подтверждают, что мы идём на рифы. Переключаю мотор на задний ход, даю полный газ и выворачиваю штурвал вправо, пытаюсь направить корму в единственную зону, которая мне кажется свободной. Но на заднем ходу лодка управляется плохо и не слушается руля.

*Киль ударяется ещё раз и моё сердце вздрагивает вместе с ним. Ещё один удар, более лёгкий, наконец лодка набирает ход назад и начинает понемногу реагировать на перекладку руля. Третий удар, успеваю заметить как мачты вздрагивают и вибрируют вместе с вантами и штагами. Боюсь даже подумать, что будет, если мы повредим корпус, именно здесь, посреди океана, где помощи ждать неоткуда. Ещё несколько секунд и вода снова неожиданно становится глубокой, эхолот молчит и показывает двадцать пять метров. Мы напуганы и дезориентированы.*

*- Как это могло случиться?*

*- Я ничего не видел.*

*- Какое легкомыслие!*

*Усталость после перехода, лагуна с её пастельными цветами, спокойная вода после стольких дней в море, расслабили нас до такой степени, что мы позабыли самые элементарные меры предосторожности. Вместо того, чтобы одному стоять на руле а другому смотреть с мачты, мы по необъяснимой глупости сидели оба в кокпите, изучая карту, в то время как лодка дрейфовала на отдельно стоящий риф.*

*Вот так, никогда не отвлекайся!*

С точки зрения видимости, оптимальные условия для плавания между рифами когда солнце стоит высоко и лучше со спины, а поверхность воды немного рябит. В таких условиях, если вода прозрачная, а она почти всегда прозрачная, можно спокойно идти вперёд, даже если приходится крутить слалом между кораллами. Намного хуже если солнце затянуто тучами и особенно если поверхность воды гладкая, потому что гладкая вода отражает серый цвет неба и совершенно не видно что находится под ней. Ещё хуже, когда солнце стоит низко и находится прямо по курсу. В этом случае рифы становятся абсолютно невидимыми и плавать между ними в таких условиях нужно избегать. Поэтому, когда планируется подход к островам после перехода, или просто переход с одного острова на другой или с одной якорной стоянки на другую, нужно рассчитывать так, чтобы прибыть в районе полудня, когда солнце ещё высоко, и можно заходить во всех направлениях. Если направление захода на в лагуну совпадает с восточным, можно прибыть и во второй половине дня, так как солнце на западе не будет мешать, если заход на запад, чтобы не рисковать, нужно успеть до 15.00.

Видимость дна улучшается если использовать солнцезащитные очки с поляризованными стёклами (Polaroid), которые устраняют часть бликов на поверхности воды, и улучшается ещё больше, с

поднятием точки наблюдения. С носового релинга видно лучше чем с палубы, с краспиц видно лучше чем с релинга.

Чем выше забираешься, тем лучше видно дно и его рельеф. С другой стороны, когда вода прозрачная, чем выше находишься, тем труднее оценить глубину. Хороший компромисс, удобное положение сидя на краспицах. Со временем и опытом становится достаточно одного взгляда, чтобы выбрать лучший проход.

При плавании близко от рифов часто приходится иметь дело с течениями, приливами и отливами, которые иногда сильно усложняют плавание, особенно когда приходится преодолевать каналы, называемые *passé*, ведущие внутрь лагуны атолла.

Проблема в том, что вся вода, которая должна войти или выйти из лагуны во время прилива или отлива, устремляется в этот узкий канал, и течение в *passem* может быть очень сильным. Течение зависит от фазы прилива, оно исчезает при высокой и при низкой воде, течёт внутрь, когда вода прибывает и наружу, когда убывает. Между приливными фазами есть момент, когда течение на некоторое время совсем прекращается, чтобы через несколько минут поменяться на обратное.

Естественно, эти моменты оптимальны для прохода канала. Если канал достаточно глубокий для прохода в низкую воду, оптимальный момент, чуть раньше окончания отлива, небольшое

встречное течение позволяет лучше маневрировать даже при малой скорости относительно дна, и легче остановиться в случае возникновения непредвиденных препятствий. Если глубина не достаточна, тогда нужно проходить в высокую воду или в самом начале отлива.

Нужно ещё помнить, что перепад уровня моря при приливах увеличивается в сизигию, то есть при полной или новой луне, и тогда в каналах нужно ожидать более сильных течений.

Когда у атолла есть несколько каналов, лучше выбрать тот, который с подветренной стороны, более защищённый от океанской волны. Внутри лагуны обычно песчаное дно перемежаемое периодически кораллами разной величины. Глубина внутри атолла может очень сильно различаться, от нескольких десятков сантиметров в атолле Альдабра на Сейшелах, очень красивом, но недоступном для яхты, до более чем сорока метров, как на Мальдивах, также красивых и почти также недоступных, хотя и по противоположным причинам. Если для входа в лагуну выбирается подветренный канал, то для стоянки обычно уходят в её наветренную часть, под укрытие кораллового барьера, где лучше защита от преобладающих ветров.



## 16.Здоровье

Раз одна наша подруга приехала к нам на лодку в Индонезию, на остров в архипелаге Комодо. Местная достопримечательность - вараны, плотоядные ящерицы, длиной до трёх метров, которые к тому же бегают быстрее чем человек. Обычно на людей они не нападают, но в туристских путеводителях говорится что нужно с ними быть осторожными и в их присутствии не сильно отвлекаться. После многочасовой прогулки по острову наша подруга осталась невредимой после многих близких встреч с варанами, а при попытке прыгнуть в тендер, упала с деревянного причала, неудачно приземлившись на колонию морских желудей, называемых ещё «собачьи зубы», заработав три глубоких пореза бедра.

Место необитаемое, ближайшая больница, если можно так назвать здание с тремя комнатами, пятью грязными постелями и кое какими медикаментами, была в трёх часах пути на моторке, которой мы к тому же не имели. К счастью нашей подруги, её муж хирург, и он сделал ей двадцать три шва прямо на лодке. Как всегда, к счастью, у нас на борту были иглы, нитки, зажимы, держатели для игл, хирургические перчатки, стерильные бинты, шприцы, дезинфектанты и анестетики. Всё это было на борту много лет со дня выхода из Италии и каждый раз, когда все эти

вещи попадались мне на глаза, я спрашивала себя, не слишком ли мы переусердствовали или не слишком ли пессимисты.

Это была самая серьёзная травма за много лет, но у нас случались и другие.

Раз на Карибах мы поймали барракуду, она сильно билась и весь кокпит покрылся слизью. Пытаясь сунуть рыбу в ведро, Карло подскользнулся и сломал ступню.

На этот раз, чтобы зафиксировать перелом я использовала деревянную кухонную лопатку, обмотав лопатку и ступню толстым слоем пористой резины и закрепив всё упаковочной клейкой лентой. Через три недели, когда появилась возможность сделать рентген, ступня была в порядке.

Было ещё множество разных более мелких проблем, ожоги, язвы, почечные колики, простуды, которые мы всегда разрешали средствами имеющимися на борту.

Кроме несчастных случаев и происшествий, во время долгого плавания на лодке могут возникнуть различные проблемы со здоровьем и нужно быть готовыми разрешить их или хотя бы оказать первую помощь, до того как будет возможность показаться врачу.

## Разные болезни

На лодке, первая из всех болезней, хотя и редко доходящая до опасного уровня, это морская болезнь. Тот кто ею страдает, знает, что она всегда подстерегает, готовая вернуться как только лодка выйдет в море, делая ужасными первые дни плавания.

Если плавание длинное а экипаж малочисленный, нужно постараться заблокировать её в зародыше, а ещё лучше предупредить. Но самое главное, преодолеть её.

Средства есть разные: от пластырей, выделяющих скополамин, до браслетов, создающих давление на соответствующую точку, специальные жевательные резинки и таблетки или гомеопатические средства, хлебная корка с паштетом из анчоусов или просто выпить стакан солёной воды.

Морская болезнь происходит от внутреннего уха, где располагается орган ответственный за равновесие, но проявляется она в желудке. Есть только лёгкую пищу, не пить алкогольных напитков, находиться на палубе, хорошо одеваться, лежать или заняться работой, все эти меры эффективны и помогают преодолеть кризис. Единственно в чём можно быть уверенным, так

это то, что через пару дней организм привыкнет к новой обстановке и морская болезнь начнёт отступать пока не пройдёт совсем. По крайней мере в большинстве случаев.

Кроме обычных средств мы всегда держим на лодке противорвотные средства в таблетках и ампулах, на крайний случай, если вдруг у кого-то кризис морской болезни будет сильнее и продолжительнее нормального, чтобы уберечь человека от обезвоживания.

Другая проблема, которая на лодке проявляется чаще обычного, проблема пищеварения. Страдают обычно не постоянные члены экипажа, уже привыкшие к жизни на воде, а друзья и гости, приезжающие на время отпуска или для чартера. Видимо это проблема нашего времени, если судить по телевизионной рекламе, каждый третий ролик рекомендует средства регулирования и стимуляторы для пищеварения. И люди привозят их с собой: это и какие то слизистые кашки, которые нужно заливать водой за день до использования, и отруби, и капсулы с льняным маслом, и таблетки активированного угля и глицерин во всевозможных формах. И тут нет никаких проблем. Люди знают о своих расстройствах и берут из дома то что им помогает.

Сложности возникают когда появляется кто-то, кто раньше не имел этих проблем. Человек прибывает на лодку после

многочасового перелёта, меняет часовой пояс, климат, образ жизни и питание. Если к этому добавить, что в плавании двигаешься мало и в девяносто девяти процентах туалет на борту не обеспечивает достаточного уединения, будучи отделённым от остальных помещений лодки тонкими перегородками, и световой люк начинает вдруг казаться панорамной ветриной, суммируя всё это, не удивляйтесь тому, что многие начинают страдать запорами. Обычно всё разрешается в течении нескольких дней при понимании и содействии остальных членов экипажа, но если попадается человек слишком мнительный, никогда раньше с этой проблемой не сталкивавшийся, следует иметь на борту средства, чтобы разблокировать ситуацию, потому что когда на борту есть хотя бы один, мучающийся от невозможности сходить в туалет, это может отравить круиз всем остальным. Для установления мира и покоя на борту мне приходилось воровать глицериновую миниклизму в туристическом центре на Мальдивах, выменивать угольные таблетки на муку на швейцарской яхте и провозить контрабандой отруби в Австралию. Не дожидайтесь пока случиться, чтобы поверить!

В остальном на лодке нужно быть готовым к любым случаям, от самых серьёзных: удар гиком по голове или приступ аппендицита, до простуды и кашля, не исключая кариес зубов. И бортовая

аптечка должна быть подобрана так, чтобы самым наилучшим способом противостоять самым худшим напастям.

Нужно помнить, что лодка во время длинного перехода погружена практически в стерильную среду, где обычно не встречаются инфекции, но и защитные функции иммунитета, не востребованные длительное время, постепенно ослабевают.

Примером тому, то что случилось с Мауро Манчини и Амброджио Фогаром, которые шестьдесят дней дрейфовали на плоту, после того как их яхта Surprise затонула. Пока они находились на плоту, хоть и были очень ослаблены, но ни чем не болели. После двух ней на борту судна которое спасло их, оба заболели пневмонией. Вероятно инфекция присутствовала на борту в неагрессивной форме, но они уже не обладали защитным иммунитетом. Их лечили антибиотиками, но организм Манчини, ослабленный длительным пребыванием на плоту, отсутствием пищи и возрастом не смог перенести болезнь.

Это конечно крайний случай, но при подготовке лучше иметь ввиду наихудшие варианты и потом констатировать, что зря беспокоились.

Бортовая аптечка должна учитывать возраст членов экипажа, состояние здоровья каждого в отдельности, наличие на борту детей и то, предусмотрены ли погружения под воду с аквалангом.

В приложении к этой книге мы составили список медикаментов и медицинских материалов которые необходимо держать на борту. Естественно его нужно адаптировать к количеству членов экипажа и типу плавания. Медикаментов и материалов очень много, они прилично стоят и занимают много места и, кроме того, имеют срок годности. К сожалению, когда они потребуются, должны быть в наличии и нужно иметь их на борту.

## **Лечить других**

Даже если бортовая аптечка была подобрана таким образом, чтобы противостоять всем возможным проблемам экипажа, всегда получается так, что добрая часть лекарств используется для лечения других людей, встречающихся вам по дороге. Если плавание проходит в неразвитых странах или в местах далёких от больших центров, случается часто отвечать на просьбы о помощи.

Лечить жителей отдалённых мест, страдающих болезнями, возможно, отличными от наших, при трудностях в общении от

незнания языка, не самое простое занятие. В таких случаях нужно стараться сделать возможное, помня, что имеешь дело с людьми никогда не принимавшими лекарств и поэтому на них медикаменты оказывают более быстрое и более сильное воздействие чем на нас.

На атолле в Меланезии я разрежала нарыв на пальце рыбака и обработала мазью с антибиотиком. На следующий день отверстие нарыва было абсолютно чистым и рана начала затягиваться. Естественно, что с этого дня бананы и свежая рыба были нам гарантированы, так же как и очередь больных, которые шли лечиться на лодку.

Раз на берегу Красного моря к нам пришли старики с глазами покрытыми катарактой, и, чтобы только не разочаровать их, я дала им глазные капли, жалко было смотреть на них. Другой раз рыбак мусульманин хотел чтобы я вылечила его жену на расстоянии. Он издавал нечеловеческие вопли и плевал на землю, чтобы показать мне как её рвёт!

На Ламалера в Индонезии я даже сделала комплимент сама себе. Жители деревни симпатичные, вежливые люди, кроме одного надоедливого, который постоянно что-нибудь выпрашивал у нас. И не то чтобы он просил что-то ценное, просто давать всё время ему, означало обделить других. Однажды он попросил нас прийти



к нему домой, чтобы полечить его жену. Он налил нам огромные кружки кофе и потом начал объяснять что у женщины болит сердце. Я очень испугалась и спросила у женщины, что конкретно она чувствует.

- Иногда оно неожиданно начинает сильно биться, даже когда сплю.

- Хорошо. Не пей больше кофе. Если хочешь пить, пей только тёплую воду!

Через неделю довольный муж принёс нам яйца и заверил, что его жена выздоровела! Однако я посоветовала ему продолжать лечение.

Помните, что побочные эффекты на этих людей тоже более разрушительны чем на нас. Поэтому лучше давать им принимать медикаменты в гораздо меньших чем рекомендуемые дозах. Конечно, встречаются болезни или раны перед которыми чувствуешь себя бессильным и можно только благодарить небо за то, что повезло родиться в стране с развитой и всем доступной медициной, надеюсь ещё на долгое время.

## **Вакцинация**

Существует медицинское издание, которое вы можете спросить у вашего медика или в медицинских учреждениях, где перечисляются все вакцины, обязательные и рекомендуемые для разных стран мира. Хотя, путешествуя на лодке, риск заразиться меньше, чем по суше, всё таки следует соблюдать нормы рекомендуемые санитарными учреждениями и подсказываемые здравым смыслом. В странах третьего мира нужно быть осторожными с водой, молочными продуктами и сырыми овощами, которые обычно поливаются сточными водами. Имеет смысл сделать прививки против вирусного гепатита, они имеются для типа А и типа В. Однако сначала нужно сделать анализ крови, чтобы выяснить не присутствуют ли уже в крови антитела болезни. В этом случае в прививке нет необходимости, потому что у вас уже есть иммунитет, возможно вследствие заражения гепатитом не приведшим к желтухе и прошедшем незамеченным.

То же и с малярией. Путешествуя и живя на лодке риск быть укушенным заразным комаром меньше чем на суше.

Комар *anopheles*, переносящий малярию, активен всего пару часов на закате солнца. На лодку, стоящую на якоре в сотне метров от берега и при ветре они не залетают, а если и случается, достаточно надевать майку с длинными рукавами и длинные штаны в часы сумерек. Для того чтобы заразить, комар укусивший вас должен был незадолго до этого укусить больного человека. Поэтому при

стоянке в малонаселённых местах риск заражения очень низок. Хотя минимальный риск есть всегда. К сожалению против малярии прививок не существует.

При пересечении Тихого океана опасность малярии существует от Новой Каледонии до островов Саломон и Папуа Новой Гвинеи, и потом снова появляется в Индонезии, после прохождения Торресова пролива. А после пересехода через Индийский океан, вот она снова, на всём побережье восточной Африки, от Кении до Танзании и Мозамбика и дальше до Коморских островов и Мадагаскара.

Это означает, что решивший прибегнуть к профилактике должен месяцами принимать большие дозы сильнодействующих медикаментов, которые к тому же могут оказать тяжёлые последствия на печень и зрение.

Учитывая низкий уровень риска заражения, живя на лодке, лучше не прибегать ни к какой профилактике, избегать схода на берег в опасные часы, соответственно одеваться в это время и использовать репелленты купленные на месте, так как они более маслянистые и не испаряются сразу же с потом, как те что имеются в продаже у нас.

И всё таки необходимо иметь на лодке всё необходимое для лечения малярии: Lariam, Malarone или Fansidar, в зависимости от части света где вы находитесь. Малярия проявляется в серии симптомов, таких как температура, озноб, боль в костях и суставах. Чтобы убедиться в диагнозе нужно сделать быстрый и безболезненный анализ крови, его делают в любой больнице стран третьего мира. В странах с повышенным риском малярии всегда можно найти в продаже специфические препараты для местного вида болезни. В некоторых странах уже есть в продаже комплект, содержащий тест, необходимый для диагностики малярии и таблетки для её лечения.

## **Тропики**

Большая часть лодок отправляющихся в длительное плавание имеют своей целью южные моря, то есть тропический пояс. Вода этих морей может создать проблемы. Средиземное море сейчас считается загрязнённым, но я помню, когда была маленькой и на пляже кто-нибудь ранился, обычная фраза была:

- Иди промой в море. Море тебя вылечит.

Эта практика совсем не годится в тропических морях. Хотя и не загрязнённые и не отравленные,... нет, как раз именно поэтому, тропические моря бурлят жизнью. Высокая температура воды способствует размножению микроорганизмов, которые иногда даже делают её мутной и которые способны проникнуть в даже в самую маленькую ранку, инфицируя её. И эти инфекции могут иметь очень длительные периоды выздоровления.

Мой совет, в тропическом климате на любую ранку накладывать сразу мазь с антибиотиком и стараться не мочить её несколько дней. После каждого купания рану нужно дезинфицировать и снова наложить мазь. Вероятность инфекции увеличивается если порез произошёл о коралл. На кораллах тоже находится множество микроорганизмов и простая царапина может превратиться в гнойный нарыв.

Каждый раз, когда у нас на борту бывают друзья, я повторяю то, что только что объяснила. Часто меня считают перестраховщицей и человек, у которого в распоряжении только пятнадцать дней отпуска, никогда не откажется от купания на два дня по причине небольшого пореза. И не редко эти люди месяцами ждали пока заживёт рана, а шрам оставался ещё на несколько лет.

Нам случилось в Индонезии поменять курс, чтобы доставить нашего знакомого на Тимор и там посадить его на первый же

самолёт до Бали, чтобы вылечить запущенную рану, которая переросла во флебит!

## **Опасные животные**

В тропических морях огромное количество животных. Некоторые из них, совсем немногие, опасны, и нужно уметь их распознавать. Не думайте сразу об акулах. За всю свою жизнь я только один раз встречала человека со шрамом от укуса акулы. Это случилось на Саломон, в мутной воде закрытой лагуны и человек о котором речь охотился для американских туристов. Он только передал рыбу в лодку и был ещё до пояса в воде когда не него напала акула привлечённая биением агонизирующей рыбы. Она напала на человека не различив его размеров в мутной воде.

Обычно же акулы держатся на расстоянии. Они тоже боятся животных большего размера. Человек в воде с вытянутыми вперёд руками, с ластами и возможно ружьём, длиннее трёх метров, и рифовая акула, которая максимум достигает полутора метров, не осмелится напасть на него. В остальном нужно соблюдать обычные предосторожности, избегать мутной воды, не плавать под водой с загарпуненой рыбой, быть внимательным в моменты когдаходишь и когда выходишь из воды.

По настоящему опасные животные намного меньше размерами и менее заметны: медуза называемая Box Jelly Fish ([\*Chironex fleckeri\*](#)) появляющаяся в сезон дождей, то есть с ноября по март, в австралийских водах. Размером она в несколько сантиметров и малозаметна но её щупальца могут достигать длины в несколько метров и покрыты микроскопическими жалами, которые и вызывают очень болезненные ожоги. Яд который они впрыскивают, нейротоксин и может быть и смертельным, но сейчас против него существует противоядие. Также в австралийских водах живёт осминожек [\*Hapalochlaena maculosa\*](#), длиной несколько сантиметров но со смертельным укусом, против которого противоядия пока не существует.

Между коралловыми глыбами, по всему Индийскому и Тихому океанам можно встретить [\*Conus geographus\*](#), моллюск из семейства *Conidi*, который, если его побеспокоить, выстреливает дротиком, микроскопическим, но смертельным. К счастью выстрел происходит через несколько минут с момента как конус был перемещён со своего привычного места. Важно уметь распознать его, и если уж очень хочется поймать, сразу закрыть его в стеклянную банку.

Далее, если хотим продолжать, есть ещё рыба камень, рыба скорпион, рыба бабочка, но давайте не будем отравлять ещё не

начавшееся путешествие! Ведь достаточно всего лишь соблюдать меры предосторожности, например, никогда не ходить босиком по кораллу или песчаному дну вблизи кораллов, где как раз все эти ядовитые рыбы и скрываются.

Возле деревень тоже лучше не ходить босиком. Берег обычно является и общественным туалетом, и существуют кишечные паразиты, которые проникают в тело через ступни. Здесь тоже лучше не ждать пока приключится, чтобы поверить! На австралийской лодке, встретившейся нам на Вануату, один из детей только что избавился от этих паразитов. Родители рассказывали, что на протяжении нескольких месяцев наблюдали как он слабел и бледнел без какой-то видимой причины. Они решили везти его лечиться в Австралию, когда медсестра местного посёлка, обеспокоенная худобой ребёнка, проверила его ступни и обнаружила место проникновения паразита, произошедшее уже несколько месяцев тому назад.

- Она лечила его странными отварами – рассказывали они. Они осмелились доверить ей лечение мальчика и он вскоре поправился.

Помните, что знать всё до отправления в путешествие, невозможно. Но в продаже существуют иллюстрированные определители опасных рыб и морских животных и во время переходов будет сколько угодно времени, чтобы читать и изучать.



И наконец, перефразируя полинезийскую поговорку, обычно внешняя красота рыбы обратно пропорциональна её съедобности. И действительно, чем более рыба яркая и элегантная, тем менее она съедобна.

## Чигуатера

Во всём Тихом океане и части Кариб существует опасность чигуатера. Речь идёт о болезни, которая возникает при употреблении в пищу токсичной рыбы.

Первичная причина болезни *ciguatoxin*, особенный токсин содержащийся в водоросли, которая обычно растёт на коралловых рифах но начинает бурно развиваться в особенных условиях, в местах где погибает коралл. Это происходит в результате деятельности человека, который взрывает кораллы динамитом, создавая порты и каналы, либо под действием природных сил, циклонов и волнения. Рыбы, поедающие водоросль, накапливают токсин в своём теле без какого либо вреда для себя. Потом хищные рыбы поедают травоядных а большие рыбы поедают более мелких в пищевой цепочке, в результате чего всё большее количество токсина накапливается в крупных рыбах. И когда человек съедает

одну из них, количество токсина в которой достигло значительного уровня, поражается нервная система.

Риск исходит только от рифовых рыб, тогда как пелагические рыбы, такие как тунец, дорадо, кинг фиш, безопасны. Но и на рифах явление меняется от острова к острову, от места к месту, от одного вида рыбы к другому. Нет никакого метода определить на вид заражённую рыбу от здоровой, и так как токсин стоек к высоким температурам и кислотам, варка, жарка, сушка, заморозка или маринование не помогут. Съев заражённую рыбу, приготовленную любым способом, человек обречён на страдания. Лучшим выходом было бы в рискованных зонах совсем не есть рыбу пойманную на рифах. А вот моллюски и ракообразные безопасны.

Если всё же хочется поесть рыбы, риск увеличивается с увеличением размера экземпляра и уменьшается если удалить печень, внутренности, икру и голову, потому что в этих частях токсин накапливается в большей концентрации чем в мышцах.

Во всех книгах пишут. Что хорошей предосторожностью является показать подозрительную рыбу местным жителям, указав также место, где она была поймана. Так мы и сделали на островке Макатеа, находящемся в половине дня плавания от Таити. Мы

поймали большого группера, показали его рыбаку и указали, на каком участке рифа поймали его.

- Нет проблем, можете есть её. – И мы поверили, забыв, что именно на Макатеа использовался динамит, чтобы взорвать большой участок барьера, с целью позволить судам, приходящим за грузом фосфатов, причаливать у острова.

Симптомы проявились через пару часов после ужина, когда мы уже выбрали якорь и шли в сторону Таити. Вначале это была просто тяжесть в желудке и головокружение, потом постепенно конечности становились всё тяжелее и стало ужасно трудно двигаться. Мы всё-таки удачно дошли до Папеете и две недели не трогались с места, полностью выведенные из строя отравлением. Руки и ноги казалось налились свинцом, любое движение стоило нечеловеческих усилий и к тому же при контакте с водой ощущались электрические удары.

Был июнь, стояла жара и мы потели. Неожиданные ливни постоянно мочили нас с ног до головы. Чтобы сойти на берег, приходилось мочить как минимум ноги. Если к этому добавить, что не существует лечения, кроме как пить побольше, чтобы разбавить токсин, и как следствие часто писать, практически небыло момента за весь день, когда бы мы не контактировали с водой и не ощущали бы электрических разрядов.

Отравление прошло само по себе, постепенно, постепенно, примерно за месяц. Целый год после этого случая мы не ели рыбы!

Очень запоздало мне вспомнилось, что когда я чистил рыбу, мне, вроде бы показалась странной её консистенция, она была словно резиновая, раньше мне не приходилось встречать такого у свежей рыбы. Но, кто его знает!...

К счастью это отравление, хотя и очень неприятное, почти никогда не бывает смертельным. Однако яд частично остаётся в организме, даже после исчезновения симптомов и снова вступает в действие, когда поступает очередная доза того же токсина.

Поэтому среди аборигенов, часто имеющих дело с этими отравлениями, случаются смертельные случаи из за блокировки лёгких.

Для туристов чигуатера это просто неприятность, не хуже чем малярия или денгю, может быть только требуется больше времени для выздоровления. Но если есть силы отказаться от рыбы, каждый раз когда находишься на атоллах от Маркиз до Торресова пролива, никакого риска не должно быть.

В последнее время был разработан комплект, называемый Cigua-Check, с помощью которого можно определить наличие токсина в рыбе.

Для более полной информации смотрите сайт [www.cigua.com](http://www.cigua.com) или свяжитесь с *Oceanic Test Systems*, тел. (808) 531-3017, факс (808) 531-3177

### **Страховка и медицинская помощь в мире**

Есть много страховых пакетов, которые гарантируют медицинскую помощь в любой части света и эвакуацию на родину в течении 48 часов специальным самолётом, в случае если на месте нет возможности оказать необходимое лечение. Обычно страховки эти очень дороги, имеют очень высокую франшизу и совершенно не в состоянии гарантировать вам помощь в большинстве мест куда вы направитесь на яхте, хотя бы потому, что в большинстве случаев даже связаться со страховой компанией бывает не просто.

Напротив, почти во всех больницах мира помощь вам будет оказана дёшево или даже бесплатно. Потому, что сейчас многие страны в мире имеют соглашения по здравоохранению с Италией

или с Европой., или просто потому, что в стране, где низкая стоимость жизни, и частные медицинские услуги не дороги.

Когда мы были в Таиланде. У Карло случился приступ почечной колики. В медицинском центре, где его госпитализировали в дневной стационар, было сделано полное обследование, включая радиografiю контрастным методом, был поставлен диагноз и выданы все необходимые медикаменты за плату в тридцать евро.

В Папеезе мне сделали эхографию бесплатно, потому что я гражданка европейского государства, сделать её в Италии по тем временам стоило двести тысяч лир. В Австралии, благодаря соглашению между местным правительством и нашим, итальянские граждане могут лечиться бесплатно в государственных больницах достаточно высокого уровня, они должны лишь получить что-то вроде местной санитарной карточки. А в местах где больниц нет, и ваша страховая компания вряд ли сможет предоставить вам обещаную медицинскую помощь.

Исключение из всего этого составляют Соединённые Штаты и немногие другие страны, где медицинские услуги стоят очень дорого, даже срочная скорая помощь. Там любой пострадавший, прежде чем его начнут лечить, должен подтвердить свою платежеспособность. Если среди ваших целей значатся

американские берега, возможно стоит подумать о медицинской страховке.

На американской лодке, встретившейся нам на Чагос (Индийский океан) с двумя молодыми людьми на борту, один из двух сильно поранил колено, упав на острый коралл. Они по радио известили семью в Штатах и не знаю, воздействуя на какие рычаги, сумели сделать так, что один из военных кораблей с базы на Диего Гарсиа, пришёл за раненым. Парня сначала лечили на корабле, потом отвезли на военную базу для рентгена, а его товарищ через три дня получил разрешение зайти на лодке на военную базу, чтобы забрать его.

Стоимость медицинской операции 16.000 долларов (неизвестно какова стоимость его доставки) и двое подростков, привыкших к стандартам своей страны, говорили что это совсем не много! И даже не надо было беспокоиться о способе оплаты. Военные медики просто отправили счёт страховой компании.

Мы сами себе много раз задавали вопрос, что бы мы делали, если бы это случилось с нами!

## 17. Книги, карты, лоции

Через четыре дня на горизонте наконец показались Молукки. Решение идти сюда принимали в последний момент, никакой лоции, карта только мелкого масштаба и вдобавок эхолот перестал работать. Мы выбрали остров на удачу, среди скопища тёмных точек, которые на нашей карте представляют архипелаг. Очень медленно мы приближались к незнакомому берегу, вглядываясь в поисках порта, не зная где он находится, перебегая бесконечно с носа на мачту, с мачты на нос. На носу пытались измерить глубину ручным лотом, но измерять и в то же время двигаться не получается, лот, как не закидывай его вперёд, отклоняется назад и ни разу не коснулся дна. С мачты же мы пытались рассмотреть возможные мели, что было невозможно, потому что вода у этих островов, хотя они и в тропиках, удивительно мутная.

Наконец появился посёлок с чем то вроде порта: полуразваленный мол и огромное количество местных лодок. Мы остановились в нерешительности. Искушение подойти и отшвартоваться у мола было велико, ещё и потому, что в ста метрах от него ручной лот всё ещё показывал тридцать метров. Слишком глубоко для якоря. В конце концов победила осторожность. Подумав о мышах, ворах, ржавых лодках, к которым пришлось бы швартоваться мы решили бросить якорь, нарастив цепь длинным канатом.



Переправились на берег на тендере. Местные встретили нас радостно и сопровождали по всему острову. Из их отношения и нескольких слов на ломаном английском, мы поняли, что ни одна яхта здесь никогда не проходила. По крайней мере за последние годы. Через несколько часов, вернувшись в порт мы увидели неожиданную картину: воды небыло! Порт был сух и окружающее море представляло собою равнину коричневой грязи.

Пришвартованные у мола лодки лежали днищами на слое чёрного ила. Наша, вдали от земли, спокойно покачивалась на якоре, но только по случайности всё обошлось хорошо.

В лоции, если бы она у нас была, было написано, что отливы в этих местах превышают шесть метров, и на детальной карте острова, если бы она у нас была, было указано, что дно у берега при отливе осушается.

Короче говоря, карты и лоции просто необходимы. Плавать без них, это как ходить с закрытыми глазами, можно и дойти, но можно и стукнуться лбом.

## **Морские карты**

Большая часть карт используемых навигаторами всего мира, будь то на военных кораблях, торговых судах или маленьких яхтах, выходят из английского гидрографического института British Admiralty, самого авторитетного в области мировой картографии. Первая географическая карта была напечатана англичанами в 1800 году, а в 1825 уже был небольшой каталог, включающий 736 карт, покрывающих наиболее используемые в те времена пути. Тогда английские адмиралы гидрографического института решили ввязаться в невероятное предприятие: картографировать все моря планеты. Это была огромная работа, трудная и опасная, потому что приходилось путешествовать под парусами в малознакомых морях, измеряя глубины вручную и снимая координаты рудиментарными инструментами. Однако к 1855 году каталог насчитывал уже 1981 карту и были написаны первые лоции. В 1900 работа была закончена и весь мир закартографирован. Каждая земля, каждый океан, каждый остров, от полюсов до экватора, от больших портовых городов до микроскопических мелей посреди моря, всё было нанесено на карты на благо мореплавателей. С этого дня плавать по морям стало несравненно безопаснее и эти карты с последующими обновлениями и уточнениями, сделанными в результате использования сонара, эхолота и космических снимков, мы используем сегодня.

Для открытой воды или для океанских переходов достаточно карты с мелким масштабом 1:3.500.000 или даже 1:5.000.000, ведь это просто вода и отдельные опасные препятствия, даже очень мелкие, на них указывают.

Однако подходить к суше с картой мелкого масштаба опасно. Слишком много деталей пришлось бы указывать на ней, и картограф почти всегда ограничивается нанесением просто береговой линии. Для приближения к берегу нужно иметь детальные карты масштаба 1:250.000 или 1:150.000 или ещё более крупного, если речь идёт о зоне с мелями, рифами, затонувшими кораблями и прочим. С другой стороны, держать на борту крупномасштабные карты всего мира, невозможно. Некоторые архипелаги состоят из сотен и сотен островов. Подумайте только, ведь одна Индонезия насчитывает более 13.000 островов, и некоторые из них, такие как Борнео, Папуа и Суматра по размерам больше Италии. Как можно иметь карты всех этих мест? Нужно ещё иметь ввиду экономический аспект, потому что карты Британского Адмиралтейства стоят от тридцати до сорока евро каждая.

Попробуем прикинуть, сколько бы их понадобилось.

На участок от Генуи до Гибралтара требуется около двадцати карт, от Гибралтара до Канар – десять, две для трансатлантического

перехода, три для Кабо Верде, четыре для африканского побережья, десять для Венесуэлы, штук пятьдесят на Карибы и центральную Америку. Всего, от Италии до Панамы требуется около сотни карт, продолжая в том же духе, для кругосветного путешествия, проходящего через Гибралтар, Панаму, Торрес и Суэц, понадобилось бы около пятисот карт на сумму свыше пятнадцати тысяч евро и объёмом бумаги, который трудно разместить на лодке.

Что же тогда делать? При невозможности держать всё на борту, нужно стараться заранее определить маршрут и приобрести по нему самые важные карты: планы таможенных портов, куда придётся заходить для урегулирования формальностей, карты самых известных островов и мест. Многие поступают так, делят путешествие на четыре или пять этапов и на каждый них выходят с необходимым комплектом карт. Заканчивая этап, ищут карты на следующий. Однако нужно помнить, что покинув Европу, мест, где можно достать карты, не так уж много: Канары, Панама, Папэте, Новая Зеландия, Австралия, Южная Африка.

Также возможно, хотя и не очень легко, обменивать карты по дороге с другими лодками. В Эритрее, к примеру, когда мы шли с севера, встретили катамаран шедший с юга. Мы отдали им комплект карт Красного и Средиземного морей в обмен на всё африканское побережье от Джибути до Кейптауна. Однако такой

обмен невозможен, если все идут в одном направлении, что обычно и происходит на классических маршрутах. Другой выход, используемый многими, приметить лодку состоятельных людей, из тех, у которых всё есть, попросить у них на время карты и сделать фотокопии. Теоретически это запрещено законами, но никто особо не беспокоится о их соблюдении и практика очень распространена. Фотокопии более лёгкие и тонкие и несравненно более дешёвые, но имеют множество дефектов. В первую очередь они чёрно-белые, и в то время как на оригинале земля жёлтая а рифы зелёные, на копии все они серые и есть риск спутать с потенциально катастрофическими последствиями. Кроме того на дубликаты детали теряются среди дефектов копирования, образуются складки и изгибы и при использовании копия быстро выцветает, ухудшая читаемость карты и безопасность.

Мы старались всегда использовать только настоящие карты, но большая часть кругосветчиков держит на борту исключительно фотокопии. В Венесуэле мы нашли магазин с архивом первых копий всех карт, которые люди приносили копировать в течении многих лет. Владелец составил универсальный каталог и мог за скромную сумму предоставить копии карт всего мира.

Однако осторожно! Чем дальше удаляешься от цивилизации, тем карты, в том числе и оригинальные, становятся менее точными, и слепая вера, к которой мы привыкли в отношении этих

документов, по мере продвижения в малопосещаемые воды, должна быть пересмотрена. Прибыв на Мальдивы мы проходили пролив между островами Мале и Вилингили. Пролив очень деликатный и нужна была крупномасштабная карта. У нас она была и мы шли уверенно, пока в какой то момент не заметили, что что-то не так. Судя по карте мы должны были находиться по центру пролива, но глядя вперёд, шли точно на риф! Подумайте каково было нам, когда мы убедились, что наша карта ошибочна! Сетка долготы была напечатана не точно и всё, острова, каналы и рифы перенеслось на пол мили на восток.

И ещё не раз мы замечали подобные проблемы: почти по всему Красному морю положение берегов по долготе и широте не совпадает с теми, что показывает GPS. И бесполезно тарировать GPS, потому что ошибка в карте и меняется от места к месту и от карты к карте.

Прибыв на Чагос, в Индийском океане, мы заметили, что реальное положение *passé* атолла PerosBanhos, смещено почти на милю относительно указанного на карте. Другой раз на Туамоту маяк находился не на том мысу и множество раз нам приходилось плавать в зонах где на карте была надпись, *unsurveyed*, что

означает: смотрите в оба, будьте осторожны, потому что никто не знает, что там на самом деле.

И что же делать? Нужно лишь быть более осторожными по мере удаления от часто посещаемых мест. В Панаме, Нью Йорке, в Сиднее, Торресовом проливе, местах с интенсивным коммерческим судоходством, можно слепо доверять документации, можно входить и выходить из портов ночью, в уверенности, что маяки работают и что всё в порядке. На затерянных островах Мадагаскара, на атоллах Лаккадив или реках Танзании, не доверяйте ничему и ищите подтверждения. Если на карте указано препятствие, начинайте искать его за несколько миль до подхода к месту где оно обозначено, не плавайте вблизи берега ночью, не верьте что маяки всегда функционируют и что их характеристики соответствуют указанным, и не будьте на сто процентов уверены в соответствии координат которые даёт GPS с координатами карты.

Если рассмотреть как следует карты малопосещаемых мест, то понимаешь, что часто это те самые карты, что были составлены более века назад. Напечатаны, возможно, вчера, но рисунок берега, привязка координат, глубины, контуры рифов, всё те же, нанесённые пионерами, бороздившими моря на парусниках в конце восьмисотых. Короче говоря, музейные экземпляры, но это всё, что мы имеем на сегодня для навигации. Не остаётся ничего

другого, как удвоить осторожность, и потом, закончив плавание, вставить карту в рамку и повесить на стену.

## Лоции

Без лоций тоже никак не обойтись. При подходе к неизвестной земле она расскажет, что вас там ожидает. Предупредит об опасностях, скажет стоит ли ожидать сильных течений, больших отливов, оживлённого судового движения, или необитаемой земли.. Она, одну за одной опишет все бухты,, мысы и пляжи, подскажет где хорошо стоять на якоре а где наоборот рискованно.

Что касается лоций, то 99 процентов лодок также используют издания *British Admiralty*. У этих изданий есть два дефекта: первый - они написаны на английском, но к этому привыкаешь, потому что написаны они простым слогом. Раз на Карибах мы встретили немца, который совсем не говорил по английски, однако перед отплытием каждый раз изучал лоцию. Видимо он всё-таки выучил около сотни слов, необходимых для извлечения из неё нужной информации. Второй дефект, это цена: от семидесяти до ста евро. К счастью их не требуется много, так как каждый том покрывает часть планеты. Для кругосветного путешествия требуется от пятнадцати до двадцати томов.



Желая немного сэкономить, можно попытаться приобрести не новые лоции на других лодках или судах. Иногда они бывают в продаже у шипчандлера в больших портах и нам даже случилось найти их бесплатно в туалете марины в Австралии, в стопке книг отбракованных с одной из лодок. Конечно это не были самые свежие издания, и естественно не обновлённые, но по нашему, очень личному мнению, отсутствие обновлений, это совсем крохотная проблема в сравнении с выбором: иметь лоцию или не иметь.

Существуют наконец туристские лоции, написанные специально для лодок. И когда они имеются в наличии, и если хорошо составлены, могут частично или полностью заменить издания гидрографических институтов. Но стоят они примерно так же.

## **Другие книги**

Приобретя карты и лоции, большая часть дела сделана. Остаются мелочи. Тома описаний маяков и огней нужны, но намного меньше чем кажется. За пределами Средиземного моря маяков очень мало. British Admiralty List of lights, том К, включающий все маяки

Тихого океана, вместе в Австралией, это тоненькая книжечка, которая, к тому же, никогда не обновляется. Если он есть на борту, хорошо, если нет, чтобы определить характеристики редких маяков хватает указаний карты.

Достаточно полезным является специальное издание, называемое Symbols and abbreviations used on Admiralty charts, или просто 1111, которое разъясняет значение сотен символов используемых в морских публикациях.

Ещё существуют, и с каждым годом их становится больше, электронные карты, которые приобретаются в удобных картриджах и могут визуализироваться на плоттере или компьютере. Это очень хорошая помощь и со временем они будут распространяться всё шире. Они удобны, потому что позволяют менять масштаб, увеличивать детали, видеть большой участок моря сразу и, не самое последнее качество, не занимают места. Но при их использовании нужно всегда помнить о следующем. Будучи электронными, они зависят от работы электронной аппаратуры, наличия электроэнергии и всяких неожиданных случайностей. Их надёжность, опять же для удалённых и малопосещаемых мест, ещё не позволяет заменить классические карты. Мы знаем об одной американской лодке, которая налетела на риф посреди океана, между Фиджи и Новой Зеландией, потому что этот риф на карте океана был едва помечен а на используемых

ими электронных картах, вовсе отсутствовал. Мы проверили, на наших С-Марриф был, но это ещё ни о чём не говорит.

Есть ещё наконец Pilot Charts, специальные карты, очень полезные для планирования маршрута и определения сезонов. В Pilot океан разбит на множество квадратов, и на каждый квадрат, на каждый месяц года указывается направление и сила ветра, направление течения, вероятная высота волн, температура воды, процент штормовых дней и так далее. Конечно, это только статистические данные и использовать их нужно как ориентировочные. Нам случилось, и не раз сталкиваться с условиями диаметрально противоположными тем что предполагались, но в большинстве случаев Pilot работают, и нет ничего более интересного, чем собравшись вечером, вместе с другими яхтсменами рассматривать эти красные и зелёные стрелочки, эти маленькие квадратики и ещё более мелкие цифры рассказывающие о ветрах, волнах, о море и о расстояниях настолько огромных, что почти невозможно себе представить.

## 18. Организация кухни

Перед тем как начать путешествовать на лодке, не только мои морские познания, но и кулинарные, были очень бедны. Поэтому, при подготовке «Веккиетто» к кругосветному путешествию, я загрузила целое собрание книг о готовке на борту, надеясь найти в них советы и решения. Однако ничего полезного не почерпнула. Когда, при переходе через Атлантику, не имея уже своих идей и свежих продуктов, я искала в них, например, рецепт пасты с соусом отличным от обычного или альтернативного способа приготовления рыбы, мне попадались: папарделле ([pappardelle](#)) с орехами и шафраном, лингуине ([linguine](#)) со свежим лососем, раки в коньячном соусе и прочее в том же духе. Мне всегда не хватало больше половины ингредиентов. Когда другой раз у меня оказывалась рыба или моллюск или что-то из ракообразных, чуть отличающиеся от обычных, и я искала советы по их приготовлению, мне всегда предлагалась технология из высокой гастрономии, невозможная для осуществления на моей плите и моей тесной кухне.

Когда на Бали один наш индонезийский друг, приглашённый на ужин, пришёл с килограммом мяса черепахи, которая там является традиционным деликатесом, я не могла отвертеться от готовки. Под рубрикой морская черепаха, книга предлагала мальтийский

рецепт, который среди ингредиентов перечислял куриный желатин (он у меня был!!), ломтики сушёного яблока, зёрнышки розового перца, изюм и ещё не помню какую чертовщину.

В конце концов я решила сделать по-своему и превратила кусок черепахи в гору котлет по милански, используя вместо панировочных сухарей индонезийские галеты раздавленные при помощи бутылки. Получилось великолепно, хотя повторить этот эксперимент больше не доводилось!

Кроме трудностей с самой готовкой, я не смогла нигде найти никакой подсказки, как хранить продукты на лодке, как сделать чтобы они дольше сохранялись, какую тару использовать и ещё множество маленьких-больших практических проблем. Поэтому, по возвращении из кругосветки, я предложила издательству “Editrice Incontri Nautici” написать книгу по кулинарии. Не сборник рецептов, а книгу о кухне на борту лодки, где изложила на бумаге решения найденные в ходе многих миль плавания, обмена опытом и многих неудачных попыток.

После издания книжки «Чтобы не умереть с голода», вы не можете себе представить, сколько раз мне приходилось слышать:

- Я приготовила по твоему рецепту, но без этого и этого. Всё равно получилось хорошо!

Или

- Воспользовалась вашими советами, как сохранить муку, чтобы в ней не заводились черви. Сработало!

Проблема пищи всегда была причиной беспорядков и бунтов на кораблях, начиная с восстания на Баунти и вплоть до наших дней. На генуэзских судах плата была низкая, но было право выражать недовольство. На других же судах нельзя было даже протестовать, и следовало есть то, что дают. Любой протест считался бунтом.

Но и сегодня, в эпоху замороженных продуктов и микроволновых печей, вопрос питания и кухни на борту парусной лодки вызывает некоторые проблемы. Готовить на лодке, это не то же самое, что готовить дома. Пространство ограничено, мало принадлежностей и часто нет печи. Шкафы совсем маленькие и не всегда под рукой все необходимые ингредиенты. Иногда приготовить поесть в плавании становится очень неудобно, а если не проявлять должного внимания, то и опасно. Но во время длинного перехода нельзя рисковать ослабнуть лишь из за проблем с кухней. Бывают конечно очень трудные ситуации, шторма, моменты усталости, но именно тогда и нужны дополнительные силы, чтобы избежать худших проблем.

Нам, к примеру, приходилось дойти до предела истощения. Был сезон дождей. Целый месяц мы находились в плавании, в том смысле, что месяц назад вышли с Фиджи и отправились на острова Саломон, делая случайные остановки на забытых всеми островах, встречающихся по дороге. Стояла страшная жара, постоянно налетали грозы, и не только готовить, даже жить было неудобно. Уже полтора года как мы находились в Тихом океане и не могли уже смотреть на кокосы, бананы и сладкий картофель, единственные продукты, которые можно было найти на этих островах. Рыбу мы тоже не могли есть, так как только недавно оправившись от чигуатеры и не рекомендовалось употреблять её по крайней мере в течении года. В один из дней, после очередной смены передних парусов, мы лежали в кокпите, задыхаясь и не имея сил даже разговаривать. Почему это мы так ослабли? Мы начали опасаться, что заразились малярией, или денгью, или ещё какой-нибудь тропической болезнью. Потом, проанализировали, как мы питались в последнее время: кофе с молоком утром и больше ничего в течении всего дня, днём раньше, немного пюре утром и всё. И так длилось видимо уже много дней. На лодке были макароны, рис, сухая фасоль, консервы, варенья и много другого, но мы уже не хотели есть от физической усталости и из за однообразия вкуса. Поняв, в чём проблема, разрешить её было относительно несложно. Мы обязались готовить по крайней мере два раза в день, пищу простую в приготовлении и

легкоусваиваемую: картофельное пюре, отварной рис, фруктовые консервы. Потом мы сделали незапланированную остановку на Хониара и раздобыли там мясо, овощи и хлеб, и так вышли из положения. Мораль из всего этого – питание очень важно, особенно в трудные моменты. И умение готовить простые вещи в трудных условиях, это то, чему стоит научиться.

Но с другой стороны, не всегда бывает плохая погода, бывает и спокойное плавание или тихие дни на якорной стоянке в спокойной бухте, вдали от всего и всех. И тут, если вам нравится готовить, можете дать волю фантазии.

Есть люди, которые, когда берут лодку в чартер за пределами Италии, едут с запасами вина, масла и продуктов на батальон, а есть такие, которые считают, что готовка в плавании унижает яхтинг. Естественно, каждый поступает как считает правильным или как ему нравится (по крайней мере в этом!). Но если путешествие запланировано длинное, как например кругосветное, готовить придется, и так как невозможно всё время иметь привычные продукты, приправы и напитки, нужно знать и уметь готовить из ингредиентов используемых в остальном мире. Нужно научиться обходиться без многих продуктов и утвари, которые дома кажутся необходимыми, и, самое главное, научиться заменять их теми новыми, которые мир вам предлагает. Путешествие, это также культурный опыт, и один из самых



непосредственных способов узнать людей, это разделить с ними пищу.

## **Кухня и плита**

Однако, прежде чем готовить, нужно оборудовать кухню.

Начнём с того, что дома мы называем плитой. Она должна быть из нержавеющей стали и в кардановом подвесе. Не имеет значения, насколько велика и остойчива лодка. Возможность плиты качаться относительно продольной оси, гарантия безопасности. И часто, при большом волнении, вам доведётся заметить, что поверхность качающейся плиты, единственное место, куда можно поставить чашку кофе, без того, чтобы она немедленно перевернулась.

После этого уже можно пускаться во всякие другие дискуссии, например по поводу используемого топлива.

Мы используем керосин. Это отчасти старая привычка, отчасти осознанный выбор. Его можно найти в любой части света и двадцатилитровой канистры хватает с избытком на шесть месяцев. Керосиновая печка, легендарный Primus, возможно немного дороговат, но не требует дополнительных расходов на газовые трубки, баллоны, переходники, не требует практически никакого

обслуживания, кроме как периодической чистки горелок, и он практически вечен. Единственная проблема, это предварительный разогрев горелок. Нужно заполнить специальный резервуар спиртом и поджечь его на несколько десятков секунд, перед тем как включить саму горелку. Время разогрева очень важно. Если включить раньше чем нужно, горелка горит оранжевым пламенем, воняет и коптит всё вокруг, если включить позже, горелка уже не достаточно горячая и керосин плохо горит. Короче говоря, нужно набить руку, и это может быть проблемой, если на лодке собирается много людей и каждый должен освоить примус. Мы, например, не позволяем его разжигать никому. Мы немного зациклены, я это понимаю, но гости у нас случаются не так часто и когда это случается, мы предпочитаем делать это сами, днём и ночью, каждый раз, даже когда кто-то просто хочет сделать себе кофе. В некоторых местах спирт может быть трудно найти или он очень дорог. На это, один наш друг приспособил небольшой газовый разогреватель с питанием от баллона типа Campingas. Его пламя более горячее чем от спирта и достаточно нескольких секунд, чтобы разогреть горелку, и одного баллона хватает очень на долго. Хотя нужно сказать, что даже в самой суровой мусульманской стране, найдётся китайский или индийский торговец, торгующий спиртом.

Газовую плиту, конечно, намного легче включить, но она имеет свои проблемы. Более опасна, потому что случайная утечка газа может привести к скоплению его в трюме и взрыву в результате случайной искры. Потом ещё проблема переходников. В каждой стране мира своя система соединения баллона с редуктором, и каждый раз нужно обзаводиться новым переходником. И не в каждой стране баллоны, даже если приходится возить их для заправки за многие километры, заправляются как следует.

Один год, когда мы стояли в Танзании, случилось, что все лодки прибывающие из Таиланда, приходили с пустыми баллонами. Газ у них закончился во время перехода, намного раньше чем было предусмотрено. Все они заправляли их на одной заправке на Пукете, и видимо на ней были какие-то проблемы. У некоторых газ закончился уже на Чагос, с перспективой как минимум пятнадцати дней плавания до прибытия в Африку, без возможности разогреть какую либо пищу. Помню, как одна американка рассказывала, как, чтобы сделать рис удобоваримым, замачивала его в кастрюле на много часов, поставив на компрессор опреснителя, чтобы использовать тепло. В итоге, думаю варено получилось не намного хуже приготовленных на плите.

Каждый раз, когда мы прибывали в марину в Австралии, к нам приходил инспектор с проверкой, соответствует ли наше газовое оборудование нормам безопасности (у нас его не было, поэтому

всё было ОК), а наши друзья, чтобы продать лодку в Австралии, вынуждены были модифицировать его, так, чтобы баллоны находились снаружи, что лучше, с точки зрения безопасности, но баллоны сильнее корродируют от соли.

Все эти проблемы, однако, решаемые, и среди плавающих по миру на лодках, приверженцев газа гораздо больше, чем керосина.

Других альтернатив, я думаю, нет. Только раз мне довелось видеть спиртовую плиту и ещё слышала разговоры об электрических, но ни разу не встречала лодку на которой она была бы установлена.

Выбрав тип топлива и установив плиту, остаётся только закрепить возле неё регулируемый ремень, позволяющий готовить используя обе руки, когда находишься с подветренной стороны от плиты. Два быстрооткрывающихся карабина позволят быстро занять удобное положение. Поручень же, расположенный над плитой, позволит не упасть на кастрюли, когда лодка накрена в другую сторону.

## **Печка.**

Если печка есть, хорошо. Она закрытая и позволяет решить множество проблем, от первых блюд до десертов. Потребляет она больше плиты, разогревать её следует заранее и во время готовки

открывать как можно реже, во избежание резких изменений температуры готовящейся пищи. До этого момента всё как дома. Но в отличии от дома, на лодке печь используется по максимуму. Пока она разогревается, можно поставить, чтобы подошло, тесто для хлеба или подрумянить тосты, когда выключена, можно использовать её для разогрева блюд или поставить туда противень с отварным картофелем, порезанным ломтиками и посыпанным сыром, или половинки помидоров с каплей масла, чесноком, солью и душицей. Очень хорошо получается. Я набила на этом руку, но пишу всё это потому, что на лодке не достаточно повернуть рукоятку, чтобы начало поступать топливо, за ним нужно идти, и принести баллон или канистру на собственных плечах!

А если печи нет?

Если у вас есть свободное место для ещё одной кастрюли, вы можете приобрести печку для плиты. Они продаются в магазинах торгующих снаряжением для кемпингов. Это такая особенная кастрюля в форме бублика, с круглой, перфорированной крышкой. Она ставится на металлический грибок, установленный на включенную плиту. В ней можно готовить всё, хлеб, пиццу, торты, выпечку, точно как в нормальной печи.

Во время кругосветки на «Веккиетто» у нас была такая печка (называется она [Petronilla](#)) и она обеспечивала нас хлебом, пиццей, тортами и выпечкой в течении трёх лет путешествия.

Если же нет места и для такой печи, учитесь обходиться без неё. Готовьте холодные пирожные и научитесь использовать скороварку, закрытую, но без клапана. Это хорошая замена печи. Достаточно поместить в неё блюдо, предварительно смазав стенки маслом, как обычный противень. Потом закрывается крышка, оставив открытым, или совсем убрав, предохранительный клапан, и готовится в течении немного меньшего времени, чем в обычной печи, единственная проблема, что сверху не образуется корочка. В ней можно готовить и хлеб, хотя он всегда получается слегка подгорелый снизу.

## **Холодильник**

Холодильник не является необходимостью, но иметь его очень здорово. Во время нашей первой кругосветки он сломался почти сразу. Через несколько месяцев мы пришли в Панаму и попытались его отремонтировать. Но холодильники для лодок, сложная вещь. Техник, мужик ростом в два метра и шириной в метр, со счастливой улыбкой человека живущего в тёплых

странах, демонтировал его и унёс с собой. Через несколько дней он вернулся, опустив взгляд, с промасленной коробкой полной мелких деталей. Развёл руками:

- Части все, попробуйте в другом месте.

С тех пор холодильник остался в этой коробке и со временем мы о нём забыли. Мы заполняли ящик льдом, там где его удавалось достать, и тогда был праздник, потому что мы могли себе позволить ледяные напитки и прочую роскошь, но большую часть времени обходились без него. Привыкаешь пить тепловатую воду, и через некоторое время уже не обращаешь на это внимания. Привыкаешь рассчитывать меню на бобы, рис, картофель и консервы, на те продукты, которые не требуют хранения в холоде. Начинаешь применять другие методы для консервации продуктов: сушить пойманную рыбу, смазывать яйца вазелином, сушить на солнце хлеб.

Раз на стоянке на островах Кук, мы встретили французов на самостроенной лодке. Тоже без холодильника, но они накормили нас тушеной козлятиной с картошкой, очень вкусной! Им посчастливилось добыть козу на необитаемом острове. Они её разделали на мелкие кусочки и засолили в больших стеклянных банках, взятых из дома. Это обеспечило их на несколько месяцев мясными блюдами.

Короче говоря, холодильник необходимостью не является, и маленькие лодки, меньше восьми метров, обычно его не имеют, по понятным причинам, нехватки места и электроэнергии.

Обойтись без холодильника можно, но когда он есть, это просто здорово! Можно хранить несколько месяцев сыр, привезённый друзьями, и съесть его будучи очень далеко, когда очень сильно захочется, можно покупать помидоры на рынке, выбирая зелёные и потом хранить их на дне холодильника и достать их через месяц, когда уже будешь в местах, где люди никогда не видели помидоров. Это роскошь, которая стоит усилий потраченных на установку и обслуживание холодильника.

Одно время использовались холодильники работающие на газе. Они очень простые и потребляют немного, надёжны и работают десятилетиями, но не очень сильно холодят. И с ними возникают всё те же проблемы безопасности и заправки, что и с газовыми плитами.

Есть холодильники работающие от мотора, мощные и эффективные. Располагая огромной мощностью, они охлаждают очень быстро. Их дефектом является как раз то, что они работают лишь при включенном моторе, и получается, чтобы попить холодной воды, придётся слушать шум мотора, когда в этом нет необходимости.



И наконец есть холодильники электрические, самые распространённые. Их недостаток, большое потребление электроэнергии от бортовых батарей. Но в последние годы технологии улучшились, потребление уменьшилось и надёжность сильно возросла. Если холодильник хорошо изолирован и не открывается слишком часто, эти новые системы достаточно эффективны и потребляют умеренно. Последние модели имеют контроллер, который регулирует работу холодильника в зависимости имеющейся электроэнергии. Если батареи сильно заряжены, когда работает двигатель или солнечные панели хорошо освещены, холодильник работает на всю катушку, когда же напряжение падает, контроллер снижает мощность холодильника или даже отключает его, во избежание полного разряда батарей.

На “Barca pulita” у нас установлен электрический *[Frigoboat](#)*. Работает система отлично. Очень легко устанавливается, мы сами установили его за пол дня, не нужно заправлять фреон, потому что он уже заправлен, и никогда не ломается. Кроме того, с тех пор, как мы стали охлаждать его наружным теплообменником *[Veco](#)*, потребляет совсем мало и замораживает воду чуть дольше чем за час. Работает он и на суше, достаточно держать мокрую тряпку на теплообменнике.

Что сильно уменьшает потребление электричества холодильником, так это качество теплоизоляции. Чаще всего холодильная камера является частью лодки на момент покупки и, не остаётся ничего другого, как довольствоваться тем что есть. Если же предстоит её оборудовать, необходимо делать это, следуя некоторым правилам, существенно уменьшающим рассеивание холода, которые мы описали в приложении, чтобы не утомлять напрасно тех, кто холодильник конструировать не собирается.

Если же нет возможности установить холодильник, можно оборудовать хотя бы ледяной ящик, закрытый и хорошо изолированный, с дренажным отверстием в трюм. Заполнив его льдом, в нём можно держать мясо или другие скоропортящиеся продукты. Вы себе не можете представить, сколько мест в мире, где можно найти лёд. Мы нашли его даже на затерянном острове в архипелаге Тонга, где японское правительство подарило местному населению (меньше двухсот душ) оборудование по производству льда, для сохранения рыбы. Естественно, мы были единственными клиентами. Что касается морозильных камер, то они нужны лишь американцам. Не знаю как, но они умудряются отправиться из дома с точным количеством куриных крыльев и индюшачих окорочков требующихся им для барбекю в течении всей кругосветки. Для нас же, обычных людей, морозильник, это лишь прибор потребляющий много электроэнергии. В

действительности на лодке больше требуется охлаждение а не заморозка, чтобы дольше сохранять некоторые овощи, колбасы и сыры, привезённые из Италии, сохранить хлеб, который иначе придётся есть чёрствым или поджаренным и, почему нет, иметь для питья воду более приятной температуры. Нужды же в заморозке чего либо, по крайней мере мы, никогда не ощущали.

Итак, холодильник должен быть объёмным, чтобы вмещать много, хорошо изолированным, чтобы потреблять мало, открываться сверху, чтобы при каждом открытии не терять большое количество холодного воздуха, с термостатом, позволяющим регулировать температуру и потребление до приемлемого уровня. Он не является необходимостью, апперитив можно выпить и тёплым, но если хотите джин-тоник на закате в запотевшем стакане!...

## **Организация кухни**

Ограниченное пространство, естественно, определяет оборудование кухни и её размеры. Очень важно научиться жить в этом пространстве. И со временем всё получается. Один раз мы встретили английскую лодку, хозяева которой часть пространства кухни использовали под мастерскую. У них была одна кастрюля и чайник. Парень, шедший с ними через Тихий океан, с тоской

рассказывал, что ежедневное блюдо в течении двадцати дней, состояло из картошки, макарон и солонины, сваренных вместе в одной кастрюле. Хотя, на английских лодках с оборудованной кухней, готовят не намного лучше!

Другая крайность, на атолле Суваров, посреди пустынного океана, на американской лодке, куда мы были приглашены на завтрак, были предложены бриоши, привезённые замороженными из Калифорнии и разогретые перед подачей на стол в микроволновой печи.

Но не беспокойтесь, существуют и промежуточные варианты!

Начнём с кастрюль. Они тоже должны соответствовать размерам плиты, печи и шкафа, в котором их предстоит хранить.

Скороварка, по моему мнению, просто необходима. Она экономит время, воду и топливо. Кроме того она герметично закрыта и с ней легче управляться при качке. Готовят в ней овощи, бобовые, жаркое и тушеное мясо (когда оно есть), рыбу и многое другое. Научившись готовить в ней макароны, не приходится больше сливать воду, довольно опасная процедура на движущейся лодке, и возможно будучи одетой лишь в купальный костюм. Это очень просто, достаточно приготовить соус в открытой скороварке и,

прежде чем он загустеет, бросить туда короткие макароны, хорошо перемешать в течении нескольких секунд, чтобы они пропитались соусом и залить горячей водой , чтобы только покрыть сверху. Закрывается скороварка и всё варится, от свистка, половину времени указанного на упаковке. Потом крышка открывается и ещё в течении нескольких секунд паста подсушивается до желаемой кондиции.

Таким же способом готовится и ризотто.

Я знаю, что опытные повара никогда не используют скороварку дома. Но на лодке всё по-другому. Запомните, возьмите её с собой, даже если не верите нам, потому, что когда вы измените своё мнение в ходе длинного путешествия (а я уверяю вас, вы его измените), то ужаснётесь ценам на них за пределами Италии.

Чайник тоже, на лодке более полезен чем дома. Он весь закрыт и через носик удобно наливать кипяток для приготовления чая, кофе, горячих бульонов, лиофилизированного пюре, и прочих лакомств, незаменимых, когда холодно и море бурное. Купите себе хороший, из нержавеющей стали, и он состарится вместе с вами... У нас всё тот же чайник на протяжении 20 лет, он с нами уже на третьей лодке и всё ещё несёт свою службу, хотя уже давно потерял свой двухтональный свисток.

Кроме этих фундаментальных элементов, в минимум оснащения кухни должны входить: сковорода с антипригарным покрытием, кастрюля средних размеров и кастрюля поменьше. Если место позволяет, можно добавить ещё пару сковородок побольше и ковшик, с соответствующими крышками, которые, в случае отсутствия, заменяются тарелками.

Для печи можно использовать прямоугольные или овальные противни из нержавеющей стали или термостойкого стекла. Они не ржавеют, легко моются и могут постоянно храниться в печи, так же как и все остальные кастрюли, при отсутствии достаточного места для них, могут храниться вставленные одна в другую на плите в кардановом подвесе.

А кофеварка? Вы очень быстро убедитесь, что это объект с непостоянным центром тяжести. Сначала вода, а значит и вес, находится внизу, но когда кофе почти готов, вода поднимается вверх и устойчивость становится очень проблемной. Кофе, это удовольствие, но разлитый кофе, какое же это удовольствие? Можно перейти на растворимый, тот что пьют почти на всех лодках, или заваривать его, используя фильтр. Но если уж никак не можете обойтись без кофеварки, держите её под контролем!

В качестве рабочего инструмента нужно бы иметь штопор, открыватель для консервных банок, ручной и без роликов, потому, что их оси ржавеют и ломаются, тёрку, по возможности, позволяющую натирать с разной крупностью, пару деревянных ложек, одну для сладкого, другую для солёного и несколько хорошо режущих ножей. Если ещё удастся разместить маленькую ножеточку или абразивный брусок, совсем хорошо. Ещё потребуются пара ножниц, воронка, кухонная доска, пара больших чашек для салатов, дуршлаг и сито.

И опять же, если позволяет пространство, можно расширяться. Можно увеличить количество и размеры чашек, можно обзавестись сокодавкой для цитрусовых, взбивалкой, ситом для приготовления овощных пюре, половником, шумовкой, лопаткой, ножом для чистки моркови, мерным сосудом для жидкостей и несколькими блюдами.

Однако без всех этих вещей можно прекрасно обойтись: цитрусовые можно выжимать руками, воткнув вилку в мякоть, той же вилкой, или двумя перекрещенными вилами взбиваются яичные белки и давятся овощи, вместо половника используется любая посуда с ручкой, вместо лопатки используется нож и тем же ножом чистится морковь. Муку, воду и сахар, отмеряйте на глаз или имеющимися у вас стаканами, чашками и ложками. Например, четыре столовых ложки соответствуют примерно ста граммам

муки или сахара и примерно такому же количеству сливочного масла. Если масло расфасовано в банки, вы прекрасно можете дозировать его ложками. А большая часть бокалов с ручкой имеет объём четверть литра.

Кроме вещей необходимых, существуют и те, что облегчают работу на кухне и упрощают жизнь. Например: бумажные полотенца, упаковочная плёнка, алюминиевая фольга в рулончиках, бумага для выпечки, пластиковые пакеты для продуктов, бельевые прищепки, удобные для закрывания пакетов, прихватки, длинные рукавицы для работы с печью, и неплохо бы ещё пластиковый передник, дабы избежать неприятностей когда брызгает горячее масло, а на вас из одежды только одни шорты.

Действительно, самое серьёзное происшествие на кухне у нас случилось, когда Карло опрокинул себе на ноги кастрюлю с кипящей картошкой. На волне он ударился о плиту, и только-что открытая скороварка перевернулась. На нём была лишь пара парусиновых шорт и последующие три недели он провёл лёжа, с ногами покрытыми ожогами.

Чтобы рационализировать использование холодильника и не сваливать продукты в кучу, хорошо использовать пластиковые корзинки и банки различных форм и размеров с герметичными крышками. Их легко размещать и укладывать друг на друга.



После приготовления пищи, приходит черёд и съесть её, поэтому перейдём к столу. Глубокие тарелки, или даже миски, предпочтительнее плоских тарелок, из них меньше проливается, когда лодку сильно качает, а когда ешь в кокпите, пища дольше не остывает, пусть даже для бифштекса или суши, плоские тарелки более элегантны! Для питья можно использовать бокалы с ручкой, они заменят и стаканы и чашки. Кружки предпочтительнее из нержавеющей стали а не эмалированные, так как при ударах эмаль откалывается и они ржавеют. Они дороже, но служат почти вечно, в то время как бокалы из пластика и меланина от чая и кофе темнеют. Их можно отмыть замочив а отбеливателе, но от частой обработки они становятся пористыми и некрасивыми. Ложки, вилки выбирайте из нержавеющей стали и не удивляйтесь, если они всё-таки немного заржавеют.

И наконец оставьте небольшое пространство, для инструментов, которые вы научитесь использовать во время путешествия, и они станут незаменимыми при использовании новых ингредиентов, которые вам придётся использовать. Я имею ввиду, например, тёрку для кокосов, она имеется на каждой лодке плавающей в тропиках, небольшую ступку для имбиря и других корней, которые нужно будет истолочь, или одно из многих гениальных приспособлений для чистки рыбы, которые используют все рыбаки в мире.

Прочитав всё написанное выше, можно было бы прийти к простой формуле: большая лодка, значит хорошо оснащённая кухня, маленькая лодка, спартанская кухня. Но это не так. Наш друг Микель, одиночка на «Арпэж», по крайней мере раз в неделю делает на лодке пасту, с помощью машинки из нержавеющей стали, привезённой из Италии и развешивает её сушиться на длинных деревянных скалках, подвешенных поперёк каюты. И, если позволите выйти за пределы темы кухни, раз в год перешивает обивку матрасов на своей швейной машинке.

На «Парпар», девятиметровой канадской лодке, мы видели миксер, тостер, керосиновую печь с противнем для кексов, проращиватель для семян и агрегат для приготовления йогурта. В компенсацию, когда обедаешь у них, дают книги, чтобы подложить под горячие блюда и не обжечь колени. На лодке нет стола. Полная противоположность, другая канадская лодка, самостроенный тримаран, очень лёгкий. Хозяйка, Фрэнсис, с гордостью продемонстрировала мне алюминиевую давилку для чеснока.

- Ненавижу резать чеснок, но я не могла позволить себе стальную давилку, потому что она очень тяжёлая. Теперь вот эта изменила всю мою жизнь.

Но, конечно, не жизнь её гостей, которые будучи приглашёнными на ужин, вынуждены терпеть ужасные блюда из продуктов

сваренных вместе, потому что на лодке только одна кастрюля, недоваренных, из экономии газа, потому, что нельзя погрузить на лодку запасной баллон, и без соли, потому, что соль вредна и к тому же весит!

## **Мытьё посуды**

Если лодка не стоит в марине, посуду можно прекрасно помыть морской водой. В тёплых морях можно использовать нормальное моющее средство, разведённое в чашке тёплой, пресной воды. Существуют и специальные средства для морской воды, но они дороги и за пределами Средиземноморья практически не встречаются. Вполне можно использовать любое другое средство. Просто потом сполосните посуду в морской воде, но сполосните очень хорошо.

Такая мойка годится как для тарелок, так и для кастрюль, приборов и кружек из нержавеющей стали. Если вы используете их каждый день, они не будут успевать заржаветь в местах сварки и покрыться пятнами. Единственно, необходимо хорошо сполоснуть всё пресной водой, если вы собираетесь оставить лодку и не использовать посуду длительное время. Клапан скороварки, если предвидится длительный перерыв в её использовании, нужно

снять и замочить на некоторое время в пресной воде, особенно часть с резиновой прокладкой (если она есть).

И последняя обработка, также в случае если лодка остаётся на долго в жарком климате, предназначена для деревянных инструментов, таких как кухонная доска, деревянные ложки, рукоятки ножей. Если не хотите по возвращении обнаружить их покрытыми плесенью, толщиной в палец, достаточно промыть их пресной водой с моющим средством, замочить на пол часа в воде с дезинфектантом или хлорном растворе, правда хлорка сильно воняет, и прополоскать их. Периодическое протирание деревянной или тефлоновой доски хлорным раствором, позволить избежать запахов недостойных кухонной утвари.

## **Мусор**

Проблема с мусором на лодке всегда довольно щекотлива.

Все выходят в море с благими намерениями, ничего не выбрасывать за борт и держать весь мусор до следующей остановки. И если плавание долгое, рундуки наполняются мешками и мешочками, которые с каждым днём всё увеличиваются в объёме и издают неприятные запахи, всегда

путаются под ногами, рвутся в самый неподходящий момент и в конце концов выбрасываются за борт в приступе ярости вызванном морской болезнью. Если же удаётся довести их до берега, то часто в странах третьего мира, и не только, сталкиваешься с горьким сюрпризом, обнаружив, что ваш, ревностно сохраняемый на борту в течении дней и недель, мусор, сваливается в кучу местных отбросов и выкидывается напрямиком в море.

Если плавание длинное, держать всё на борту невозможно. Гораздо лучше принять определённые компромисы и следовать реалистичным правилам. Пищевые органические отходы и бумага могут выбрасываться напрямиком в море. Мы даже не заводим для них мешок, потому что потом возникнет проблема грязного и вонючего мешка, который неизвестно куда девать. При готовке отходы складываются в ведро или тазик, после чего всё выбрасывается в море и ведро споласкивается. Всё это очень быстро разлагается и ещё быстрее съедается рыбами и не может считаться загрязнением.

В море можно выкидывать и стекло, достаточно делать это в открытом море и предварительно разбивать бутылки или банки, чтобы быть уверенными, что они пойдут на дно. То же самое и с консервными банками, открыть и продырявить, чтобы сразу утонули. Никто, и даже море от этого не пострадает. Но не

ожидайте на это общественного одобрения, всегда найдётся кто-то, кто вас раскритикует.

Все эти замечания, естественно, верны только для плавания. Само собой разумеется, если вы пришвартованы, или стоите на якоре в закрытой бухте, лучше собрать всё в пакет и потом сжечь на берегу или закопать подальше от воды.

А вот пластик нельзя выкидывать в море и нужно держать на борту. Успокаивает тот факт, что его не бывает много.

Пластиковые бутылки стоит держать в качестве запасных ёмкостей, так же как и пакеты. Всё остальное, если хорошо подумать, просто мелочи, и места занимает очень мало. И знаете в чём заключается наибольший риск, особенно когда у вас на борту гости? Если у вас на кухне есть контейнер или пакет для пластиковых отходов, там обязательно окажется всякая другая дрянь. Потому что очень трудно воспитать во вновь прибывших привычку выкидывать всё в море. Во первых, потому что удобнее бросить всё в пакет, который под рукой, чем выйти на палубу, и ещё потому, что все сейчас экологи, за чистое море, без плавающей бумаги или картофельных очисток, но в то же время приезжают на лодку с горой гигиенических салфеток, зубной

нитью, ушными палочками, упаковками из пластика и полистирола, и иногда даже с одноразовыми фотоаппаратами.

Мне пришлось разработать меры принуждения и психологического терроризма, чтобы вынудить друзей бросать в мусорный контейнер только минимально необходимое. Я использую очень прозрачный пакет. Вы не можете себе представить как люди стыдятся чтобы кому то попался на глаза даже ватный тампон, которым всего лишь очистили лицо. И пакет должен находиться вдали от кухни, чтобы оказалось более удобным выйти на палубу, выбросить в море, чем добраться до мусорного пакета. Я даже заставляю людей признавать собственный мусор, когда вижу в пакете вещи, которые должны бы были быть выброшенными в море и, возможно, уже начинают пахнуть! Я понимаю, что это паранойя, но вы знаете какое количество мусора способны накопить шесть человек за шесть дней, если вы не будете бдительны?

Как то в марине на Фиджи я стала свидетельницей сцены, которая много говорит о том, какое понятие люди вкладывают в слова - окружающая среда. С только что прибывшей финской лодки на берег сгрузили пол дюжины мешков с отходами, в том числе пищевыми, в поздней стадии разложения. Охранник смены указал экипажу, что всё это они должны выбросить в море, потому что иначе запачкают мусорные баки марины.

## 19.Продукты

Я знаю случай, когда экипаж из трёх человек, мама, папа и дочка, отправляясь в кругосветное плавание, загрузили на лодку три целых головы пармизана. Не знаю как он сохранился и на сколько им его хватило, но, думаю, психоаналитический анализ раскрыл бы, наверное, подсознательный страх оказаться далеко от родных мест или желание всегда иметь с собой что-то, что напоминает о доме и детстве. Короче говоря Пармезан, как одеяло Линуса<sup>1</sup>

Но если оставить психоанализ, делать на лодке запасы привычных продуктов, практика распространённая во всём мире. Оливковое масло, вино, сыры и колбасы на лодках из Средиземноморья, ужасные мясные полуфабрикаты и консервы на лодках выходящих из Великобритании и, наконец, килограммы замороженного мяса, гамбургеров и других продуктов made in USA, которые американцы загружают на борт.

И как бы не была перегружена лодка при отаправлении, с пройденными милями и проходщими годами, постепенно всё заканчивается, ватерлиния поднимается и для пополнения припасов приходится смотреть по сторонам. Одной из самых интересных сторон путешествия, как раз и является контакт с другими культурами и народами и, как следствие, с их кухней. Постепенно, время идёт, дом далеко и нужда заставляет,



начинаешь пробовать и с интересом присматриваться, что там едят другие.

В Эритрее из перебродившего теста пекут мягкие лепёшки, называемые *nghera*. Первое время они напоминали нам заплесневелый хлеб. Когда мы бывали в гостях и обедали у кого-нибудь, старались скрыть своё отвращение и в еде подражали хозяевам дома. И так день, другой, мы заметили, что этот вкус плесени прекрасно приглушал вкус слишком острых соусов, которые, в свою очередь, заглушали слишком грубый вкус местного мяса. Уходя из Эритреи, мы взяли их с собой с полдюжины, правда большая часть заплесневела.

Ещё дальше, там где начинаются острова с пальмами, кокосовое молоко заменяет оливковое масло, как при готовке, так и в сыром виде. Мы так к нему привыкли, что используем иногда и в Милане, его продают в супермаркетах как ингредиент для коктейлей. Мы научились также готовить саго, зелёные плоды папайя, плоды хлебного дерева, таро, ямс и много другой всячины.

Мы адаптировались ко всему, или почти, но конечно не избавились от ностальгии по домашней пище. Поэтому мы установили налог для тех, кто приезжает к нам. Каждый приезжающий должен привезти: литр оливкового масла, литр джина, кусок сыра и киллограм спагетти. И если кто-то хочет

добавить к этому шоколад, колбаску, кусочек-speка, печенье и Нутеллу, мы, конечно, никогда не возражаем. Поэтому визиты гостей, для нас двойной праздник.

Иногда случается заходить в большие города, такие как, например, Панама, Папэте, Сува, австралийское побережье, Бали, Дурбан и там представляется возможность найти всё, или почти всё необходимое. И тогда возникает проблема размещения и хранения. В первую очередь хранения, это я испытала на собственном опыте.

### **Макароны, рис, мука и сухие бобовые**

Знаете, что объединяет эти продукты? Тем, что в них заводятся червячки.

Запасы на лодке делаются большие, жарко, влажно, и если покупки делаются не в крупных центрах, все продукты, как правило, в натуральном виде, то есть не прошедшие никакой обработки и полные невидимых яиц насекомых, которые со временем превращаются в червей. Это личинки будущих долгоносиков и других насекомых населяющих пищевые продукты. Они не ядовиты и не вредны, но видеть их неприятно. Каждому, рано или поздно, случается забыть открытый пакет риса в глубине серванта и обнаружить его, время спустя, полным личинок. Обычная реакция на это, выбросить в мусорку. Но я вам

гарантирую, что в море всё не так, и ваша терпимость к личинкам и жучкам будет прямо пропорциональна времени нахождения на борту и расстоянию до цивилизации.

Раз на французской лодке нас угощали овощами с полентой. Полента была полна комочков, внутри которых были маленькие личинки, ещё шевелящиеся, или так мне казалось. На бразильской лодке мы ели рис полный каких то черных включений, немного жёстких, но вреда нам они не принесли. Другой раз, голодные, мы буквально набросились на суданский хлеб, только что из печи. Очень он был вкусный, и мы сделали запас и уже на лодке мы разглядели, что он буквально нафарширован мелкими коричневыми насекомыми. Мы отнесли его на берег и раздали детям. Они были счастливы!

Личинки и мелкие тёмные насекомые, безвредные жучки, могут быть отделены от макарон, риса и сухих бобов полосканием в проточной воде, можно в солёной. Насекомые всплывают, остальное нет.

С мукой сложнее, потому что невозможно отделить её от органических остатков личинок, и если употреблять её так как есть, заметно изменение вкуса. На своей лодке мы испробовали все методы, и каждый раз в бессилии наблюдали размножение насекомых. И это случалось независимо от того покупались ли

продукты в магазине или на дурно пахнущем рынке, или же нам привозили из Италии пасту Барилла или Де Чекко. В конце концов мы нашли способ, который действует уже много лет. Очень важно, чтобы из яиц, находящиеся в макаронах, муке и рисе, не вывелись насекомые, и такой геноцид достигается созданием неблагоприятной для них атмосферы. Для этого достаточно поместить неоткрытую упаковку в герметически закрывающийся пакет и вложить в него кусочек ваты пропитанный спиртом. Тогда в пакете образуется среда насыщенная парами спирта, которые высушивают яйца. Попробуйте и убедитесь.

Существуют и другие способы. Одна англичанка хранила муку в специальной канистре, в которую помещала флакон с хлорированной водой. Не знаю, заводились ли там черви, но её хлеб отдавал хлоркой. На одной из лодок у финнов, у которых видимо было очень много свободного времени, вся палуба была занята фасолью, чечевицей, горохом и горками риса, потому что солнце очищает. Они целыми днями перемешивали и пересыпали их. Но мне не довелось самой убедиться в эффективности этого метода. А многие и вовсе не обращают на это внимания, и тогда на ужин к ним лучше идти, когда в меню только рыба.

Продолжая тему хранения: если открытая упаковка макарон или сухих бобовых не используется сразу, оставшуюся часть лучше пересыпать в закрытую тару. Забрав пластиковые банки,

которые вскоре становятся пористыми, темнеют и кажутся грязными, мы используем стеклянные банки типа Vogtoli, с закручивающейся крышкой. Крышки со временем ржавеют, но они не дороги, занимают мало места. Достаточно менять их, и банки будут служить вечно.

Обычно, чем более продукты натуральны, тем больше риск того, что в них заведутся личинки. В сахаре они не заводятся, но он притягивает муравьёв. Горький какао безопасен в этом смысле, тогда как в сладком могут завестись и личинки и муравьи.

## **Фрукты и овощи**

Вы не можете себе представить, сколько килограммов фруктов и овощей я выкидывала за борт, временами с невесёлой перспективой в течении недель не увидеть ничего другого. Жара, влажность и теснота не самые большие друзья свежих фруктов, и те мстят за такое обращение, превращаясь в мягкую и зловонную гниль, способную отравить атмосферу на всей лодке.

На первой “Barca Pulita” для овощей и фруктов в носу были четыре замечательных ящика из нержавеющей стали с перфорированными стенками для циркуляции воздуха. Что-то подобное я видела на “Tatanai” Риты и Ренцо Руссо, только из пластика. Но не на всех

лодках предусмотрены такие вещи и не всегда есть возможность устроить их.

Тогда приходится применять разные хитрости.

Когда на борту есть свежие овощи, первое правило: контролировать их ежедневно. Хранить все их в холодильнике, немислимо, но помидоры, когда их удаётся найти, стоит. Промытые водой с каплей дезинфицирующего раствора, просушенные и сложенные в пластиковых коробках на подложке из адсорбирующей бумаги, они могут храниться несколько недель. Если в холодильнике места нет, можно хранить и любом другом месте, уложив их по возможности в один слой и закрепив, чтобы не катались при каждом крене лодки, хотя так они не протянут больше недели. Морковь в холодильнике, в перфорированных пакетах, тоже хранится дольше и остаётся хрустящей. Для остальных овощей приходится довольствоваться имеющимся пространством, стараясь выбирать наиболее вентилируемые места на лодке. Можно повесить небольшие сетки и держать там наиболее стойкие фрукты, или обернуть всё газетной бумагой и поместить в верхнем уровне трюма, однако они должны оставаться там сухими.

Среди фруктов, цитрусовые, благодаря прочной кожуре, хранятся дольше других и их можно складировать навалом, не рискуя

повредить. Обёрнутые по отдельности газетной бумагой, лимоны и лаймы хранятся очень долго, вы даже удивитесь насколько долго. Нам это объяснила много лет назад одна канадка, однако она утверждала, что это верно только для американских лимонов, у которых безупречная цедра. Я уверяю вас, что то же самое верно и для лайма, который вы найдёте на рынках стран третьего мира, со слегка подпорченной и полной пятнышек цедрой. Но всё равно, держите их под контролем. Самая короткая жизнь у бананов, и продлить её в плавании можно купив их зелёными. Выходя с Канар на «Веккиетто», мы запасли их две грозди и самые спелые засушили, разрезав на две части и оставив на пару дней на палубе на солнце, после чего сложили в бумажных пакетах в шкафчиках. Нам хватило их до Кариб. Это была прекрасная сладкая и калорийная закуска в дни скуки и ночные часы, но с тех пор мы ни разу не повторяли этот опыт.

Яблоки тоже, если удаётся их найти, хранятся прилично.

Все другие фрукты, в особенности тропические, такие как манго и ананас, выдерживают всего несколько дней. Не стоит запасать их много перед длинным переходом, дабы не пришлось выбрасывать большую часть. Единственное исключение, папайя. Собранные зелёными, их можно держать в холодильнике, сохраняются около десяти дней. Совсем зелёные и ещё жёсткие, можно использовать

как овощи, натирая на тёрке и приправляя маслом, солью и лимоном, как морковь.

Овощи сохраняются лучше. Картошка, например, может находиться на лодке месяцами. Она сморщивается и прорастает, но всё равно остаётся съедобной. Перед складированием, картофель лучше отмыть поштучно от остатков земли, чтобы не занести на лодку яйца различных насекомых и подсушить несколько часов на палубе, на солнце, чтобы не загнил. Чистые и сложенные в тёмном месте лук, чеснок и тыква хранятся долгое время. Капуста тоже может долгое время утолять ваши потребности в зелени если постепенно потреблять наружные листья и удалять тронутые плесенью. Дзуккини, баклажаны, перец и зелёная фасоль, если их держать под контролем, протянут неделю.

Что касается салата, лучше обойтись без него, потому что там, где (и если) вы его найдёте, его скорее всего мыли в сточной воде и есть риск заразиться гепатитом или сальмонеллёзом.

Помните, что выйдя за пределы нашего моря, вы встретите множество новых лакомств: сладкий картофель и кокосовые орехи, корни таро, маниок, сладкие каштаны, джек фрукт и дуриан. Короче говоря, симфония новых форм и вкусов. И, нужно сказать, что не всё может сразу прийтись по вкусу. У нас, например, вызывал отвращение дуриан, азиатский фрукт с жёлтой



мягкой мякотью и запахом жаренного лука. Как то раз мы купили несколько для съёмок и оставили в кокпите, чтобы не завонять всю каюту. Запах действительно неприятный, настолько, что по всему Дальнему Востоку встречаются таблички, запрещающие приносить дуриан в гостиницы, самолёты и автобусы!

Через два дня, как [дуриан](#) находился в кокпите, привыкнув к его вони, мы решили попробовать один. Вкус очень необычный, напоминающий поджаренный лук ароматизированный ванилью, но очень интересный. С тех пор мы всегда покупаем дуриан, когда есть возможность. К сожалению, хранится он всего несколько дней.

Чтобы иметь на борту свежую зелень и соответственно источник витаминов, неплохая идея, проращивать семена. Проращивать можно сою, чечевицу, фасоль... Вкус различается, но конечный продукт всегда свежий, хрустящий и богатый солями и витаминами. Для этого можно использовать специальные проращиватели, которые, однако, не всегда приемлемы по цене, или простые баночки и подносы из пластика с адсорбирующей бумагой на дне. Семена замачиваются в воде на пол дня, после чего лишняя вода сливается. Семена промываются пару раз в день в течении трёх – четырёх дней. Они готовы, когда начнёт пробиваться нежный росток с одной стороны и корешок с другой. Из них получается очень свежий и аппетитный салат.

## Яйца

В одной из деревень на Тонга мы попросили продать нам яиц. Дети скрылись в лесу и через некоторое время вернулись с полудюжиной крохотных белых яиц, по цене пять долларов за штуку! Это цена курицы. Другой раз мы собрали несколько яиц из гнёзд фрегатов. Мы видели как это делали рыбаки. Они уверяли нас, что птица вскоре отложит новое яйцо. К сожалению мы не научились отличать свежие яйца, и те, что мы собрали, все были со сформировавшимся птенцом внутри.

Но в большей части стран яйца купить легко, так же как легко их хранить и готовить.

Первое, что нужно сделать принеся их на лодку, проконтролировать одно за одним и помыть. Конечно, в Милине, Риме или Неаполе такой совет покажется излишеством, но будет очень полезным, когда вы окажетесь далеко. Далеко настолько, что обнаружите, что яйца не все одинаковы, на них имеются дефекты, собираются они вместе со всем тем, что к ним прилипло и иногда на скорлупе бывают мелкие трещинки. В этом случае они сами напомнят вам о своём существовании!

Вторая операция: выкинуть картонные кассеты в которых они были упакованы, если таковые были. Это гнездилище насекомых:

тараканов и прочих. Запаситесь дома пластиковыми контейнерами, в которых яйца продаются у нас, в стране благополучия, и используйте их много лет. Чтобы яйца хранились дольше, мы смазываем их тонким слоем вазелина. Таким образом закрываются поры скорлупы и срок их хранения увеличивается до нескольких месяцев, даже в жару. Нужно только не забывать периодически поворачивать их, чтобы желток не соприкасался со скорлупой. Другой способ сделать скорлупу непроницаемой, обвалить их в золе и в ней же их хранить. Кто-то опускает яйца на десять секунд в кипящую воду. Белая плёнка, образующаяся при этом внутри, оказывает тот же эффект, что вазелин или зола, но яйца защищённые таким способом, труднее использовать, когда нужно отделить белок от желтка. И всегда, когда вам требуется произвести эту операцию в жарком климате, лучше поместить яйца на час в холодильник, чтобы белок, почти жидкий от жары, приобрёл свою консистенцию.

Вот уже много лет мы используем и яичный порошок. Мы давно слышали о нём, но нигде не могли купить. Привёз его нам знакомый из Швейцарии. Одна столовая ложка эквивалентна одному яйцу. В закрытой банке порошок может храниться годами. Каждый раз, когда яйца должны смешиваться с другими ингредиентами, я использую яичный порошок. Да, дорогие друзья,

та яичница с луком, которая вам так понравилась, и банановый пирог... были приготовлены на яичном порошке.

## **Молоко и молочные продукты**

Если вы, проснувшись утром, не можете обойтись без кофе с молоком, для вас есть хорошие новости: с молоком проблем нет. Молоко длительного хранения вполне пригодно в течении ещё нескольких месяцев после окончания срока хранения и сохраняется даже при жаре. Единственная проблема, занимает много места. Его можно заменить коцентрированным молоком в банках, которое может заменить и сливки, и объём уменьшится на две трети. Ещё лучше, порошковое молоко. Оно продаётся по всему миру, практически в любой стране, в жестяных, герметически закрывающихся банках, и из килограмма порошка можно получить большое количество молока желаемой плотности.

Сливки, в картонных пакетах или банках, тоже хранятся долго и занимают мало места.

К кофе с молоком хорошо бы ещё хлеб с маслом и джемом. Масло лучше запасать в банках и солёное, оно не прогоркнет. И не беспокойтесь, не настолько оно солёное, чтобы испортить вкус джема. И прекрасно подходит для приготовления сладостей, вам просто не придётся больше добавлять щепотку соли в тесто.

Сыры, увы, если вы путешествуете вдали от Италии и Франции, найти трудно. Свежие сыры оберните плёнкой и держите в холодильнике, и сохранятся дольше и избежите в лодке запаха казармы. Выдержанные сыры сохраняются лучше, в вакуумной упаковке, особенно пармизан. Из него выделяется немного влаги, но хранится достаточно долго.

Есть сыры которые хорошо переносят и жару, такие как чеддар, продающийся по всему миру в картонных коробках или в банках, камамбер или брие, в жестяных банках и тонких пластинках. Реже, но в больших городах встречаются, фета и треугольные сырки. На вкус они не очень похожи на сыр, но что вы хотите, нельзя иметь всё. Раз на Канарах мы купили камамбер в банке, холодильника у нас тогда небыло. Съели мы его примерно через год. Он изменил цвет, стал розовым, вкус был, мягко говоря, странным, но я вас уверяю, как альтернатива кокосам и сладкому картофелю, он был просто замечательным.

## **Мясо и колбасы**

Колбасы на лодке всегда гораздо вкуснее чем на суше. Кусок хлеба, кружок колбасы, стаканчик пива во время ночной вахты..., но всё это мечты Mare Nostrum. За пределами Средиземного моря колбасы не делают и во многие страны их запрещено импортировать. И это не мусульманские страны, в которых, как не

парадоксально, если объяснить, что это для личного потребления, их позволят провезти, а США и Австралия, а так же более либеральные острова Фиджи. Но если удастся привезти что-то на лодку, это всегда удовольствие. Помните, что для колбас, также как и сыров, очень важно время перевозки от самолёта до лодки.

Возвращаясь в Эритрею на самолёте я привезла [маскарпоне](#), пообещала друзьям приготовить [тирамису](#). Был февраль и маскарпоне в целости и сохранности прибыл в Асмару. Но за время поездки до Массавы по извилистой дороге плоскогорья он испортился. Другой раз довели до лодки [спек](#) с червями, но во многих других случаях ветчина и [панчетта](#) в вакуумной упаковке скрашивали нашу жизнь в течении месяцев, когда мы сидели на фиксированной диете из рыбы и риса.

Вне больших городов и супермаркетов мясо трудно найти. А там где оно есть, трудно получить нужный кусок, обычно оно разделано плохо и слишком жёсткое. Иногда случается, что дарят какое-нибудь животное. На Мадагаскаре, например, семья рыбаков каждую неделю приносила нам козлёнка. После первого раза они догадались приносить его разделанным! На Вануату можно было купить поросёнка и в обмен на голову, ноги и внутренности, продавец его разделывал. В этих случаях холодильник просто необходим, без него ничего неохранишь.

На Флорес, я кубила филе буйвола на три килограмма. Приготовила половину, а другую оставила на следующий день. Но день был пасмурный, солнечные батареи работали плохо, и на следующий день, открыв холодильник, поняла, что филе нам покушать придётся не скоро. Проблема в том, что с момента убоя до продажи мясо слишком долгое время находится в тепле. К примеру, не покупайте мясо на рынке после десяти утра, потому что если позже, то оно уже слишком долго пробыло на жаре.

## **Рыба**

Рыбу на яхте нужно чистить сразу же, как только поймана, что не всегда просто, особенно если забыли вытащить леску когда усилился ветер. Храните её в холодильнике, в миске покрытой плёнкой, чтобы не провоняло всё остальное. При желании её можно высушить, разрезав на тонкие полоски и подвесив на нити между вантами. Нужна сухая погода и днём и ночью. В течении двух дней будет готова. Или можно заготавливать её в масле. Я сначала отвариваю кусочки рыбы в воде ароматизированной лавровым листом, чёрным перцем и душицей. Отварив, удаляю кожу, кости и хрящи и укладываю плотно в стеклянные банки, заливаю маслом, хорошо протираю и ставлю стерилизоваться в скороварку с водой на три пальца в течении получаса после свистка. Хранится годами.

## **Вино, пиво, алкогольные напитки, пресная и морская вода**

Вино на лодке хранится без проблем, если речь идёт о промышленном, пастеризованном вине. Можно использовать трюм в качестве погребка, заблокировав бутылки кусками картона или в специальных контейнерах. То же верно и для других алкогольных напитков и бутылочного пива. Баночное пиво и газированные напитки в банках лучше держать в сухом месте. От влажности тонкий слой алюминия корродирует и есть риск наполнить лодку запахом закисшего пива или пить тошнотворный напиток из которого вышел весь газ.

Минеральная вода, как газированная, так и нет, сохраняется многие месяцы в запечатанных бутылках. Те же бутылки могут служить для будущих запасов. Важно лишь перед каждым наполнением сполоснуть бутылку слабым дезинфицирующим раствором и дать ему хорошо стечь. Также следует обрабатывать бутылки и перед сбором дождевой воды. Запасы пресной воды для питья, при плавании в жарком климате, следует брать из расчета два литра на человека в день. Морская вода, однако, может заменять или дополнять пресную в разные моменты жизни на борту. Она может использоваться при готовке, заменяя частично пресную воду и соль. Для макарон, например, требуется одна часть морской воды и две пресной.



И наконец, постарайтесь держать на борту бутылку джина, рома и, возможно Мартини или Кампари. Они понадобятся вам чтобы отметить особенные моменты плавания.

### **Специи и приправы.**

Приправы имеют прекрасное свойство, придавать даже однообразной пище некое разнообразие. Конечно, живя здесь, где супермаркеты напоминают симфонический оркестр а местные рынки палитру художника, это может показаться странным, но в мире есть места, где можно найти лишь кокосовые орехи, сладкий картофель и бананы (кажется я уже говорила об этом). И если вы не позаботились запасти на лодки чего-нибудь особенного, усталость от однообразия пищи вам обеспечена.

Шалфей, лавровый лист, душица также как тимьян и майоран за пределами Средиземноморья не существуют, но их легко привезти из дома в сухом состоянии. Другой способ консервации, например шалфея, розмарина и лаврового листа, смолоть их свежими, все вместе или по отдельности и добавить мелкую соль. Получается ароматизированная соль, достаточно посыпать ею рыбу, и уже совсем другая музыка.

Так же для разнообразия вкуса существует множество ингредиентов, которые легко достать и просто хранить: паста из

анчоусов, кетчуп, табаско, горчица, панировочные сухари, томатная паста, каперсы, оливки, паштет из оливок, огурчики и другие маринованные овощи, соевый соус, травяные кубики, анчоусы в масле, изюм, разные сушёные фрукты, ваниль и хлебные дрожжи, сухие пивные дрожжи, рыбный клей, картофельный крахмал, сахарная пудра, концентрированное молоко. И наконец, нельзя обойтись без традиционных специй: перца, корицы, мускатного ореха, имбиря, карри, шафрана и красного перца.

## **Хлеб**

Свежий хрустящий хлеб, это вещь почти неизвестная за пределами Средиземноморья. Там вы найдёте иногда пресный хлеб и чаще кирпичный. Качество и вкус этого хлеба разные, в зависимости от страны, но всегда лучше чем ничего.

Идеальное место для его хранения, на дне холодильника, упакованным в два полиэтиленовых пакета, один в другом. Так он может сохраняться до двух недель, после чего покрывается плесенью всевозможных цветов. Если холодильник слишком мал, хлеб можно высушить на солнце, после чего упаковать в бумажные и пластиковые пакеты и сложить в шкафчиках. Таким

образом удаляется часть влаги способствующей росту плесени. Чтобы хлеб хранился действительно долго, нужно попросить пекаря пожарить его. Мы на «Веккиетто» всегда так поступали, но после того, как на Шри Ланка нам пришлось складывать вместе пятьдесят батонов, нарезанных, поджаренных и сваленных в кучу, отказались от этой практики.

Альтернатива, печь хлеб самим. У каждого есть свои рецепты и свои секреты. На «Веккиетто» я пекла хлеб два раза в неделю. Месила тесто по меньшей мере пол часа, ставила доходить на солнце и получалось неплохо. Однако теперь, глядя как это делают женщины в селениях, я обнаружила, что совсем не важно долго месить тесто. Достаточно смешать муку, воду, соль и дрожжи, и всегда добавлять щепотку сахара. Получается великолепно.

И наконец, будучи в самых удалённых французских колониях, обнаруживаешь приятный сюрприз, горячие и хрустящие багеты, сами по себе способные поднять моральный дух до невиданных высот. Именно багетом приветствовали нас на других лодках, когда мы прибыли на Маркизы. Казалось, это просто мираж.

## **Уберечь продукты**

Теперь, когда продовольственные запасы сделаны, нужно уберечь их от посягательств санитарных служб и тараканов. С первыми ничего поделаться нельзя. Как мы уже говорили, в мусульманских странах запрещено ввозить свинину, в Соединённые Штаты колбасные изделия, молочные продукты и свежие овощи и фрукты, а после проблем с коровьим бешенством и ящуром, все мясные продукты к ввозу запрещены. Однако пальма первенства нетерпимости принадлежит Австралии. Там чиновники Quaranteen первыми поднимаются на борт и проверяют лодку в поисках свежих овощей, молочных и мясных продуктов, яиц и любых семян, способных прорости. Все эти продукты конфискуются, складываются в чёрный мешок и впоследствии сжигаются. Стоимость операции, обязательная к оплате, 140 австралийских долларов. Если вы прибываете ночью, в нерабочее время или праздничные дни, плата удваивается.

Прибыв первый раз в Австралию, десять лет назад, мы знали об этом и к прибытию постарались израсходовать всё то, что было запрещено к ввозу. Однако у нас оставалось приличное количество порошкового молока австралийского производства, купленного на Саломон, ещё запечатанного. Его тоже сожгли, потому что сам факт покидания продуктом священной земли, приводит к его заражению!

Но не только санитарные власти покушаются на продукты. Однажды в Кении мы делали обработку днища, прислонив лодку к пирсу во время отлива. Через несколько недель лодка оказалась полной мелких, красноватых тараканов вида *Blattella germanica*. Они были повсюду: в трюме, в шкафах, в рундуках. Вечерами мы с ужасом наблюдали за их процессиями в поисках пищи. Мы не знали что делать. Ответ пришёл по радио:

- Попробуйте борную кислоту.

Борная кислота продаётся в аптеках всего мира в виде белого порошка, похожего на бикарбонат. Нужно смешать её с мукой, в пропорции 50 на 50 и поместить в небольшие мелкие ёмкости, например пробки от пластиковых бутылок. Мы разместили эти приманки в стратегических точках: кухонных шкафчиках, ящиках где хранились фрукты и овощи, в местах где чаще всего появлялись насекомые. Через пятнадцать дней тараканов на лодке больше небыло и с того времени мы всё время расставляем на лодке такие приманки с профилактической целью. И больше тараканов мы не видели, разве что когда наш друг, Франко Паче принёс на лодку сувенир, не выдержав его в карантине на палубе, и потом обнаружил два огромных таракана среди одежды.

В основном тараканы попадают на борт с продуктами или другими объектами: старый картон, особенно коробки для упаковки

продуктов, может содержать множество яиц между гофрами. Фрукты и овощи могут содержать взрослых насекомых и подлежат скрупулёзному контролю и мойке. Любой предмет из соломки, дерева, кожи, потенциальный рассадник насекомых. Прежде чем занести в каюту, оставьте их на 24 часа на палубе, разместив ловушку с борной кислотой внутри или обрызгав инсектицидным аэрозолем.

Борная кислота безвредна для человека и не вредит поверхностям лодки. Не знаю каким образом она уничтожает тараканов, но уверяю вас, что действует. В отличие от мышей, которые грызут электропроводку, тараканы не причиняют вреда лодке или людям. Каждая столовая или продовольственный склад не обходятся без них. Если их присутствие вас не беспокоит, то можете выбрать сожительство с ними.

Много лет назад, мы помогали французам проводить лодку через Панамский канал. Переход длится два дня, и два дня мы наблюдали процессии тараканов по всем поверхностям лодки, и что самое плохое, они были любимыми игрушками их четырёхлетней дочки.

*1. Линус (Linus Van Pelt). Персонаж популярных комиксов Peanuts. Мальчик ходивший постоянно с «защитным» одеялом. Одеяло Линуса – синоним надёжной защиты.*

## 20. Бюрократия

Обычный человек привязан к сухопутной жизни бесконечным количеством невидимых связей и уходя должен решить, рвать всё окончательно или оставить только на время. Примеры: контракт на телефон, свет, газ, квартира, автомобиль, декларация доходов, это лишь самые общие.

Если плавание продлится долго, то аренда или субаренда квартиры поможет пополнить бюджет. Однако сдать квартиру можно только людям, которым доверяешь, которые не допустят, чтобы вам отключили электричество или перекрыли газ, будут поддерживать жильё в порядке и готовы выехать, когда вы вернётесь. Если путешествие не очень долгое и не хочется закрывать контракты, можно доверить их оплату банку. Может показаться фантастикой, но АЕМ, муниципальная организация энергоснабжения Милана, и возможно не только она, если попросить, приостанавливает выставление счетов за свет и газ на период отсутствия. По возвращении достаточно известить их и всё возобновляется. Когда мне об этом сказали, я просила повторить три раза, настолько мне это казалось странным!

- Нет проблем, когда вернётесь, позвоните, и мы снова начнём высылать счета. – и так оно и было.



Обычно, уходя в плавание, закрывается дом и продаётся машина. Если же машину решено не продавать, можно приостановить страховку. Достаточно поставить машину на частном участке и вернуть страховой компании талон. Действие полиса приостанавливается и оставшаяся часть оплаченной страховки может быть использована по возвращении. Минимальный период приостановки, три месяца.

Немало и других проблем, которые нужно разрешить перед отплытием, но знайте, что как только вы окажетесь за пределами территориальных вод, совершенно никого не будет волновать состояние ваших средств безопасности, техосмотр RINA<sup>1</sup>, оплата абонемента УКВ и страховка. О вашей безопасности будете заботиться вы сами, как непосредственно заинтересованные, и конечно, сделаете это лучше, чем это делается у нас, с помощью законов и распоряжений, зачастую бессмысленных.

Только изредка, в некоторых портах у вас могут спросить документы на лодку, чаще всего чтобы выписать данные, и иногда ещё спрашивают, есть ли у вас *call sign*, и более ничего. Но помните, за пределами Италии может быть очень трудно пройти бюрократические процедуры техосмотра RINA, контроля средств безопасности и прочие. Если во время плавания они

будут просрочены, при возвращении в Италию лучше заранее предупредить капитанерию первого итальянского порта, где вы планируете остановку и договориться о возобновлении. Мы так и поступили, возвращаясь из кругосветки на «Веккиетто». Зашли на остров Прочида и в капитанерии, куда написали заранее, выправили все документы. По крайней мере мы так думали. Пока в водах, находящихся под юрисдикцией другой капитанерии нас не остановили ночью и не потребовали журнал регистрации сдачи мусора и страховку на подвесной мотор! Хорошо бы, чтобы с унификацией европейских законов подобное самодурство кануло в лету.

Несколько лет назад в Австралии мы поменяли лодку. Для продажи нашей старой шхуны достаточно было написать на листке наши данные, данные покупателя, цену и поставить подписи обеих сторон. С этим листком новый владелец уплатил налог два процента от стоимости и... всё: старая «Barca Pulita» стала австралийской.

Когда мы купили новую лодку, там же, в Австралии, у семейной пары из Германии, которые решили прекратить кругосветное плавание, не пришлось даже платить пошлину на импорт. Достаточно было оформить такой же листок, после чего мы спустили немецкий флаг и подняли итальянский. Просто, неправда ли? Жаль, но у нас это выглядит фантастикой. Я уже думаю о тех

центнерах бумаги и реках денег, которые понадобятся, когда мы приведём эту лодку в Италию.

Страховка за пределами Средиземного моря превращается в проблему. Её стоимость увеличивается по мере удаления от Mare Nostrum, и страховые компании хотят знать, где вы намерены плавать, в какой период, детальный маршрут и остановки. Это сложно, дорого и мы, вот уже много лет, решили обходиться без неё.

- А если что-то случиться?

- А если попадёте в ураган?

- А если столкнётесь с судном?

Многие в этом обществе гарантий критикуют наш выбор. Я хорошо помню полемику обрушившуюся на Фогара который сам был страховщиком. Когда его “Surprise” затонул, обнаружилось, что он не был застрахован.

Наш выбор абсолютно персональный и подсказан простым расчётом: проплатив страховку в течении двадцати лет за пределами Средиземного моря, мы потратили бы сумму эквивалентную стоимости лодки. За Гибралтаром всё кажется

более опасным, но на самом деле там намного меньше судов и опасность столкновения сильно уменьшается.

Но все совсем иначе, если говорить о метеорологических условиях. Если маршрут проходит через зоны с риском циклонов, увеличивается вероятность аварий, даже на якорной стоянке или на земле. Мы знаем случаи, когда нашим друзьям был возмещён ущерб на основании только предоставленной сметы, в то время как другие и по сей день, уже несколько месяцев ждут, застряв в порту, когда придут деньги на ремонт лодки. Видимо это зависит от места, где произошла авария, от наличия экспертов и верфей сотрудничающих со страховыми компаниями. Короче говоря, если у вас есть страховой полис и существует риск аварии, постарайтесь потерпеть её лучше на Таити, чем на Гаити.

Хотя в последнее время увеличивается количество лодок со страховками. Видимо страховые компании упростили процедуры и подкорректировали цены. Но это также говорит о том, что выросло благосостояние людей, путешествующих на лодках. Что касается медицинской страховки, о ней мы уже писали в соответствующей главе о здоровье. Подведу краткий итог: медицинская страховка полезна только в странах, таких, как Соединённые Штаты, где общественная медицина не существует. Если уж хочется быть застрахованным, более полезна страховка от несчастных случаев.

## **Визы и разрешения**

Проблема виз может показаться самой большой бюрократической проблемой, на самом деле она очень банальна. Есть множество стран, для въезда в которые необходима заранее полученная в консульстве виза. Однако, прибывая морем, почти всегда можно обойтись без неё.

Выходя в первую кругосветку мы не знали об этом и сходили с ума бегая между консульствами Венесуэлы, Эквадора и Панамы с документами, фотографиями, бланками, декларациями платёжеспособности, чтобы плучить визы заранее. Труды и деньги потраченные напрасно, потому, что эти визы никогда нам не понадобились, и самое интересное, что даже служащие консульств не знали об этом!

Когда лодка входит в территориальные воды страны, достаточно войти в таможенный порт, поднять жёлтый флаг и портовые власти выдадут всему экипажу временные визы, позволяющие находиться в стране некоторое время. Это простая и довольно быстрая процедура, выработанная веками и применяемая как к морякам торговых судов, так и к экипажам яхт.

Конечно, существуют и исключения. Примеры: Индия и Австралия, требующие у всех наличия консульской визы полученной до въезда.

Первый раз мы прибыли в Австралию десять лет назад. У нас была правительственная публикация, в которой говорилось, что для капитанов и владельцев яхт виза не обязательна. Год до этого мы провели среди счастливых островов и безмятежных людей, где бюрократические проблемы ещё не были изобретены и где любое затруднение разрешается улыбкой. После трёх недель плавания в архипелаге Саломон и проливе Кларенс, между необитаемыми землями и беспорядочными течениями, прибыли в Дарвин, единственный город на диком северном побережье Австралии, и столкновение с бюрократической машиной было особенно болезненным. Был не сезон и, возможно, наше прибытие вызвало какие-то подозрения. Нам было указано встать на таможенный буй и лодка, вместе с нами на борту, в течении двух дней была буквально просеяна через сито командой таможенников. Они нашли вещи, которые мы потеряли несколько месяцев назад, демонтировали шкафчики и переборки, мы даже не подозревали, что их можно демонтировать, и не нашли ничего, кроме наших запасов джина, купленного в Венесуэле, которого должно было хватить до возвращения в Средиземноморье. После таможенного

контроля пришла очередь чиновника иммиграционной службы, который должен был проштамповать нам паспорта и, наконец, позволить сойти на берег. И тут оказывается, что правила поменялись и у нас нет виз!

Тяжкое нарушение!

Бали находится в неделе плавания, поэтому, если нельзя сойти на берег, мы могли уйти и пытались объяснить это чиновнику.

- Невозможно, уже открыта таможенная процедура и не может быть закрыта, если не вписать номер визы.

Потребовались два дня, чтобы найти решение проблемы: временная виза, в виде исключения, на десять дней.

Есть также страны, в которые совсем нельзя заходить, такие как Саудовская Аравия или Бирма, но даже в них можно остановиться в аварийном случае. Нужно приблизиться к порту и по УКВ запросить разрешение на вход, объяснив причину. Никто не откажет в остановке на 72 часа для ремонта или медицинской помощи.

В Красном море мы встретили французов, которые заходили в Саудовскую Аравию, потому что у девушки начался парез руки в после погружений. Их направили к пустому молу, была оказана

бесплатная медицинская помощь, лодка снабжена продуктами и топливом, хотя никто, кроме больной, госпитализированной на три дня, не ступил ногой на землю.

Прибывая в новую страну, нужно по радио вызвать портовые власти и запросить инструкции. Обычно даются указания бросить якорь в таможенной зоне и дожидаться на борту делегацию, состоящую из таможенника, чиновника иммиграционной службы и служащего порта, иногда ещё и чиновника санитарной службы. В Австралии они очень суровы. Ещё при приближении к берегу вас держит под контролем самолёт береговой охраны и отслеживает до самого прибытия. Строжайше запрещено сходить на берег до прохождения санитарного контроля и пока чиновник Quaranteen не проинспектирует лодку, изымет все свежую пищу и продукты, содержащие хотя бы одну молекулу молока. Но в большинстве других стран процедуры более спокойные и есть даже места, где никто не ответит на ваш запрос по радио, и вы сами, сойдя на берег, отправитесь на поиски нужных офисов и бланков. Иногда это просто, иногда долго и муторно, но всё это тоже является частью игры.

Однажды мы остановились на одном из островов Тонга. Зная, что порт является таможенным, мы рассчитывали пройти въездную



процедуру. Сойдя на берег, оказалось, что единственный на острове таможенник ушёл в горы, охотиться на коз и вернётся примерно через три дня. Однако он попросил проинформировать экипажи прибывающих лодок не беспокоиться, спокойно сходить на берег и идти куда им вздумается.

Другой раз мы должны были выходить с Фиджи. Была пятница, вторая половина дня. Но ещё утром чиновник иммиграционной службы, который должен был проштамповать паспорта, уехал на ближайший островок, контролировать рыболовецкое судно, по крайней мере такова была версия. Так как была пятница, он решил остаться на острове на уик-энд, который, совершенно случайно, включал в себя и понедельник, по причине дня рождения королевы. Поэтому, до утра вторника невозможно было получить выездную печать в паспорт!

Кроме паспорта, со сроком действия не менее шести месяцев, в некоторых странах, документ который всегда необходимо иметь на борту, это clearance. Это что-то вроде аттестата законности выезда, выдаваемого в последней стране из которой выходит судно, который в следующей стране прибытия гарантирует властям, что за вами нет каких либо задолженностей. В Европе и Средиземном море эта практика не применяется, если только не потребовать специально, за исключением Гибралтара. Если вы

отправляетесь через Атлантику с Канар, не забудьте получить clearance и поставить в паспорта печать о выезде из Европы.

## Деньги

Не дожидайтесь неадекватной реакции заправщика топлива в ответ на предъявленную вами для оплаты кредитную карту, чтобы сообразить, что на большей части света при расчётах всё ещё используются деньги. У нас кредитные карты и чеки являются нормой, но во многих странах это не так, и есть даже места где всё ещё используется система бартера. Несколько лет назад мы пробыли четыре месяца на Вануату и, кроме как в столице, нигде не использовали наличные деньги, только товары в обмен на продукты. Одежда, рыболовные крючки, леска, полотенца, кастрюли в обмен на овощи, фрукты, рыбу, плетёные из соломки сумки, сувениры из дерева и даже поросят. Обычно в странах третьего мира используется только местная валюта, которую можно купить за евро и доллары в банках столицы и наиболее крупных городов. Но даже в этих банках порой с трудом принимают кредитные карты. Поэтому, кроме двух кредитных карт, которые мы держим на аварийный случай, мы всегда имеем на борту наличные на сумму, которую планируем потратить за шесть последующих месяцев. У кого-то получается пересылать

деньги в местные банки, но это, кроме того что обязывает к остановкам в заранее определённых местах, требует также эффективной банковской системы, как в стране отправления, и это ещё может быть, так и в стране получения, а это уже очень трудно!

## **Почта и товары**

Хороший способ получения почты во время кругосветки, направлять её на адрес капитанерии портов в которых предусмотрены остановки. Одно время так поступали все. Теперь существует электронная почта и этот немного магический и романтичный процесс перелистывания десятков конвертов, с марками разных стран, в поисках писем пришедших из дома, ушёл в прошлое.

Получать посылки с книгами, оборудованием и запчастями с другого конца света достаточно просто. Есть даже преимущество, путешествующая по свету лодка в любой стране считается транзитной и может получать товары без таможенных пошлин. Когда мы поменяли лодку в Австралии, то выписали из Америки, Англии, Дании и Италии огромное количество материалов, которые не могли найти на месте и которые стоили целое состояние. Мы купили все эти товары в странах, где они были

произведены, без НДС, так как они отправлялись за рубеж, и не заплатили ни цента таможенной пошлины, так как они предназначались для транзитной лодки.

## **Оружие на борту**

В любую страну мира можно прийти с оружием на борту, но необходимо всегда его декларировать. В бланках, заполняемых при въезде, всегда есть вопрос о наличии оружия. Но декларирование часто влечёт конфискацию оружия по прибытию и возвращение его при выходе из страны. Но ведь порты прибытия и убытия не всегда совпадают. Кроме того, назначение оружия на борту, кроме как редкая охота на коз, это всё-таки защита от опасностей, которые если и возникают, то с суши а не с моря. Поэтому временная конфискация оружие делает бессмысленным его наличие на борту, конечно, если в случае опасности вы действительно готовы его применить. Но это уже совсем другая проблема.

В нашей первой кругосветке мы имели пистолет, купили его в Венесуэле на южноафриканской лодке. Мы никогда его не декларировали и никто его никогда не искал. Австралийские таможенники, перевернувшие всю лодку, нашли его, но даже не

обратили внимания, видимо искали что-то другое. А в Панаме, в ожидании таможенного контроля, мы так боялись, что отнесли его на берег и закопали в саду яхт-клуба. Но таможенники так и не пришли!

Мы перепродали нашу Беретту в Греции, на итальянскую лодку, направляющуюся на Карибы, ни разу не вынув её из промасленного носка, в котором нам её продали.

Теперь у нас нет другого оружия, кроме подводных ружей!

*1. RINA - Судовой регистр Италии*

## 21. Писать, снимать, фотографировать

Сто лет назад некоему Джошуа Слокаму пришла в голову странная идея: совершить плавание вокруг света без какой либо на то причины, кроме как простое удовольствие сделать это.

Это было что-то совсем новое. Никто до этого не плавал просто ради удовольствия. Море внушало страх, было коварным и опасным. Можно было противостоять ему во имя работы, как рыбаки или моряки военных кораблей, из необходимости, при переезде из одного места на земле в другое, или из за ошибки, после кораблекрушения, но никак не для развлечения.

Джошуа Слокам плавал всю свою жизнь, сначала матросом, потом капитаном грузовых парусников. В пятьдесят лет он сам построил лодку длиной десять метров и отправился вокруг света. Шёл он всегда в одиночку, преодолевал опасности и трудности, встречался с пиратами у берегов Африки, на него нападали аборигены Огненной Земли в Магеллановом проливе, прошёл через изнуряющие шторма мыса Горн, пережил моменты бурного восторга и идиллического спокойствия, видел дальние страны, встречал интересных и странных людей во всех уголках мира.

Слокам был человек любознательный, хороший наблюдатель и рассказчик. Когда он останавливался в каком нибудь городе,

заводил знакомства и его приглашали на встречи, куда приходило много народа, послушать его невероятные рассказы. Иногда ему перепадала материальная помощь, деньгами или натурой. Первый кругосветчик был также неплохим писателем. Он заключил договор с журналом и посылал заметки о своём путешествии, которые периодически публиковались. Потом все его записи были упорядочены и изданы книгой: «В одиночку вокруг света». Появился новый литературный жанр.

После него появились и другие мореплаватели – писатели: Муатисье, Дюма, Фогар, Табарли, Чичестер. Почти все одиночки.

Путешествие на маленьком паруснике полно сильных эмоций. Страх, когда бушует стихия, усталость, когда приходится стоять на руле многие часами и сутками, радость и восторг, когда лодку окружают стаи дельфинов и китов и кажется, что находишься один на один с нетронутой природой, которая в остальном мире уже не существует, торжество, когда после многих недель на горизонте появляется тёмная полоса, представляющая мир людей, который, казалось, уже и не существует.

Море, неисчерпаемый источник эмоций, и рассказы о них, всегда затрагивают, очаровывают, вызывают зависть и сопереживание у

тех, кто остался на земле и ведёт нормальную жизнь. Один наш друг раз сказал нам:

- Спасибо вам за книгу «Под необъятными небесами» Я дал почитать её своему отцу. Он болен и прикован к постели. С ней он на несколько дней забыл о болезни, он путешествовал вместе с вами.

Это был самый лучший комплимент, когда либо услышанный.

В последующие десятилетия литература о море сильно разрослась. Сотни книг были изданы. Некоторые из них неплохие, другие просто великолепные. Писать о море не трудно. Каждый способен на это, что подтверждает тот факт, что среди писавших о море и ставших известными в последние года, нет ни одного профессионального писателя. Здесь важно содержание, нужно иметь о чём рассказывать. И до этого момента всё просто, так как события вам даёт море. Ещё нужно иметь большое желание писать, пробовать и пробовать, писать и переделывать, пока проза не станет гладкой. В конце концов нужно найти издателя, и это пожалуй самое трудное.

Но, внимание, развеем сразу сомнения. Никому из писавших мореплавателей, кроме, пожалуй, Муатисье, не удавалось жить только на доходы от собственных книг. Именно так. Знаю, что



говоря это, я развеиваю многие мечты, но реальная правда в том, что писательство приносит малый доход, настолько малый, что не стоит принимать его в расчёт.

Автору книги полагается от семи до десяти процентов от цены продажи. Если книжка стоит десять евро, автор зарабатывает меньше одного евро с книги. Так как предполагаемый тираж продаж средней книжки этого жанра всего несколько тысяч экземпляров, посчитать можете сами.

Но писать о своём путешествии все равно здорово. Записывать на бумаге собственные впечатления по мере их переживания, несомненно стоящее дело. Из этого может получиться книга, могут получиться лишь рассказы или просто тетрадка, которую можно будет перечитать годы спустя, но всё равно, это будет тетрадь полная прекрасных воспоминаний.

Большая часть путешественников ведут дневник. Записи в нем можно делать вечером, в спокойной обстановке на якорной стоянке или записывать второпях, по мере развёртывания событий. И можно не беспокоиться о форме, всё можно будет привести в порядок позже. Вы заметите, что эмоции записанные сразу, более яркие и живые, более сильные, чем те, что записаны впоследствии, отфильтрованные через сито памяти. Мы всегда писали вручную, в простых тетрадях, которых за годы накопилось

целая гора. Стопа бумаги, содержащая в себе кусок нашей жизни. Другие предпочитают писать на компьютере. Результат менее осязаемый по форме, но такой же полный по содержанию.

Если заниматься этим в серьёз, можно предложить свои статьи журналам. В первую очередь, естественно, парусным, но также туристским о прочим. Человеку, смотрящему на мир с палубы парусной яхты, открывается множество интересных вещей. Но и в мире журналов начало всегда трудное. Вы никому неизвестны. Нужно чтобы вас заметили и оценили, стараться отличаться содержанием, быть точным и надёжным, если берёте на себя обязательства. Хороший метод состоит в том, чтобы проанализировать статьи в журналах, которым вы собираетесь предложить свои материалы. Найдя статьи похожего содержания, созвонитесь в редактором и объясните, что вы можете написать что то подобное или отличное. Если идея понравится, посылается статья и это может стать началом. Мы знаем многих, которые начинали именно так.

### **Видеосъёмки на лодке**

Золотой закат, жестокая буря, стадо спящих китов, танцы обитателей затерянных островов. Путешествуя на яхте можно

увидеть много очень интересных вещей и с помощью видеокамеры, даже любительской, можно запечатлеть яркие воспоминания о том, что происходило.

Процесс разделяется на две части. Съёмки на месте, которые запечатлеют событие во всех его аспектах с избытком материала отснятого со всевозможных ракурсов, и последующая переработка, называемая монтаж, выбор сцен и выстраивание их в цепочку задающую ритм, тон и уравновешенность повествованию. В конечном результате может получиться великолепный фильм... или очень скучный.

Вам никогда не приходилось в гостях у друзей смотреть видео, отснятое в отпуске самими присутствующими? Или фильм со свадьбы, отснятый соседом, и им же смонтированный? Тогда вы понимаете о чём я говорю: нескончаемые часы скучнейших сцен и дрожащее изображение.

Разница между интересным и скучным фильмами несомненно зависит от содержания, но не только. Здесь фундаментальными являются техника съёмки, выбор сцен и ритм монтажа.

Профессионалы отснимают часы видеоматериала, потом проводят дни за монтажом и в итоге менее десяти процентов отснятого используется в готовом фильме. Любители, которые не всегда имеют в распоряжении компьютер для монтажа, снимая должны

думать о том, что получится в итоге. Если предполагается делать монтаж, то можно снимать и очень длинные сцены, можно не думая пользоваться зумом, терять и снова ловить фокус, так как все неудачные кадры можно будет удалить после. Если же предполагается демонстрировать фильм так как он есть, то необходимо режиссировать его по ходу съёмки, что довольно трудно, но не невозможно. Вот некоторые правила, советы и трюки.

*Первое правило: только короткие фильмы.*

Любительский фильм, чтобы быть интересным, должен быть коротким. Это фундаментальное правило, которое не знает исключений. Это истина, которой трудно следовать, особенно в начале, но истина абсолютная. Пятнадцать минут будет идеальной продолжительностью, которую можно увеличить до двадцати при очень интересной теме.

Каждая сцена внутри фильма не должна длиться больше трёх, четырёх, максимум пяти секунд. Если вы, например, хотите заснять Пьеро, стоящего на руле в грозу, не снимайте его минуту подряд. Пять секунд прямой план, Пьеро за штурвалом, потом остановите камеру, сместитесь и снимите пять секунд с боку. Остановите снова камеру, подойдите поближе, наведите резкость и сделайте три секунды крупным планом руки вращающие штурвал,

и следом лицо, взгляд устремлённый вдаль, и съёмка из далека в том же направлении. Эти пять сцен, просмотренные последовательно, будут достаточны и интересны.

Но море было очень бурным, скажете вы, и Пьеро так умело рулил на волнах, и лодка великолепно шла навстречу этим огромным валам. Невозможно показать всё за двадцать секунд! Тогда перемежайте вышеописанные сцены пятью секундами съёмки форштевня, режущего волну, пять секунд вид на паруса снизу, крупным планом вантпутенсы на фоне несущейся воды, и белый след за кормой. Всего сорок секунд, которые создадут образ Пьеро навигатора. Попробуйте, увидите, получится хорошо.

*Правило второе: в сценах должно присутствовать движение.*

Движение необходимо для придания ритма фильму. Если объект съёмки находится в движении, например, кто то крутит лебёдку, нет необходимости ничего добавлять. Достаточно держать неподвижно телекамеру и снимать объект в действии. Если же объект неподвижен: лодка на якоре, кто-то читает сидя в кокпите, то тогда вы сами должны придать жизни кадрам двигая камеру. Как? Например, снимая панораму, начиная из далека, закончите на объекте, или начав с него, уводите вдаль. Или можете

использовать трюк со съёмкой объекта с разных ракурсов, делая две или больше коротких сцены, не более двух секунд каждая. Короткие отрывки, просмотренные в быстрой последовательности, придадут жизни сцене.

*Правило третье: не использовать зум и почти не использовать телеобъектив.*

Зум, это опция, которую профессионалы почти не используют. Зум любительской телекамеры к тому же трудно контролировать, поэтому лучше не использовать его вовсе. Полезность его заключается в возможности выбора наилучшего приближения, но во время съёмки сам зум не должен использоваться. Не верьте производителям телекамер, рекламирующим камеры с мощным увеличением. Пользы от них никакой, они лишь дают ложное впечатление возможности приближать объекты. В реальности они размывают изображение, делают его дрожащим и плохого качества.

Телеобъектив тоже нужно использовать с осторожностью. Отснятые им кадры прыгают а наводка на резкость очень деликатна. Качество улучшается, если использовать штатив, но на лодке в плавании, в движении, даже штатив не придаст устойчивости изображению. Телеобъектив следует использовать только тогда, когда без него нельзя обойтись (птица на ветке, кит

вдали). В других случаях, вместо использования приближения, лучше приблизиться самому с камерой. Кадры снятые вблизи более тёплые, более чёткие и резкие.

### *Правило четвёртое: постоянно меняйте ракурс*

Если начинаете съёмку с фронтального вида, следом переходите к виду с боку, если начали с крупного плана, переходите к панораме, и так далее. Ищите оригинальные ракурсы, снимайте сверху, снизу, сбоку, изнутри. Телекамера как ваши глаза. Расположите её в необычном месте и получите оригинальный и непредсказуемый ракурс.

Посмотрите на туристов вокруг вас, как они используют телекамеру. Они всегда стоят прильнув к окуляру и смотрят по сторонам. Это положение самое натуральное, но и самое очевидное, поэтому и съёмка получается всегда одинаково предсказуемая. Телекамера может дать намного больше. Достаточно менять точки съёмки. Пример: если вы хотите снять крупным планом человека, засняв его в течении нескольких секунд спереди, попробуйте подойти ближе и сделать кадры с нижней точки на фоне неба. Такая последовательность двух планов будет неожиданной и оригинальной.

*Правило пятое: используйте широкоугольный конвертер*

При съёмке на лодке есть свои трудности. Мало пространства, все постоянно находится в движении, качка ещё более ухудшает ситуацию. Так как невозможно удалиться от объекта на достаточное расстояние, трудно снимать широкие планы, особенно внутри. Здесь необходим широкоугольный конвертер, монтируемый на объектив, который расширяет его поле зрения и позволяет брать в кадр большее пространство. Эти насадки не очень дороги и позволяют делать приемлемые кадры даже в каюте.

*Правило шестое: не забывайте снимать лодку со стороны.*

Парусная яхта прекрасна, когда идёт под парусами. Чтобы её снять, очевидно, вам придётся сойти с неё. Можно снимать с мола, телекамерой на штативе, если ситуация позволяет, или передайте телекамеру друзьям на другой лодке, которая идёт вместе с вами. Если нет никаких других возможностей, можно снимать и с тендера, но при этом не должно быть большого волнения, иначе изображение будет неустойчивым.



*Правило седьмое: тема фильма.*

Наконец, самое главное: история. Последовательность, в которой смонтированы кадры, должна рассказывать какую то историю и иметь содержание, иначе получится просто набор красивых картинок.

Пьеро отправляется в круиз на Балеары. Что приходит на ум, выстроить серию красивых кадров снятых в плавании и следом красивые съёмки с Балеар. Построенный так фильм, несмотря на красивые кадры, будет очень скучным.

Попробуем привязать к нему историю: я, Пьеро и Мария, отправляемся на Балеары - кадры, как мы изучаем карту, загружаем провиант, отдаём швартовы. Сначала погода была хорошая: плавание, восходы, закаты, форштевень режущий воду. Потом налетела гроза: показываем приближение непогоды, мы бежим, укрываемся в каюте, Пьеро смотрит на небо с озабоченным видом, изображение бешенно крутящегося анемометра, или поднимающаяся стрелка прибора, берём рифы, волны, Пьеро слушает прогноз погоды, Мария говорит:

- Может быть лучше вернуться назад.

Потом Пьеро рулит, Мария закрывает люки, снова волны, но уже более высокие, обрушивающийся гребень, Пьеро надевающий страховку и так далее. Потом мы видим Балеары. Пять секунд острова издалека, мол, швартовы бросаемые на берег. Выходим на площадь, покупаем мороженное, идем на рынок и так далее. Уложив всё это в пятнадцать минут, получите симпатичный фильм и комплименты зрителей будут искренними.

До сих пор фильм рассказывал лишь о лодке её экипаже и путешествии. Если же вы решите снимать о местах, которые посещаете, о живущих там людях, то количество потенциальных тем бесконечно, но правила остаются те же: короткий фильм, короткие сцены, никакого зума, и много истории.

## **Выбор телекамеры**

Существует огромное количество телекамер, цены на которые начинаются от пятисот и доходят до нескольких тысяч евро. Для съёмок на лодке нужно ориентироваться на маленькую телекамеру. Её легче хранить, удобнее использовать, проще защитить от брызг и влажности. Не стоит выбирать камеры с мощным зумом, 100X или даже 300X. Они совершенно бесполезны и производители выпускают их лишь из соображений маркетинга,

чтобы камера казалась более мощной. В реальности, самое лучшее, это классический оптический десятикратный зум.

Самая необходимая опция, это *steady shot*, оптический лучше чем электронный. Он уменьшает дрожание изображения и идеален для лодки, где всё всегда находится в движении. И, наконец, выбирайте модель, с возможностью ручной фокусировки, потому что автоматическая не всегда надёжна.

В дождливые дни и при плавании в плохую погоду лучше защитить камеру водонепроницаемым боксом, так как они очень деликатны и чувствительны к влажности. Настоящие подводные боксы очень дороги и громоздки, они служат для съёмок на глубине и нужны лишь если вы действительно решили заняться подводной съёмкой, и тогда вам понадобятся: акваланг, гидрокостюм, осветитель и много чего другого. Существуют ещё и мягкие боксы. Они стоят меньше и идеальны для лодки. Они защищают камеру от дождя, брызг и позволят снять эффективные кадры в плохую погоду, с ливнем и волнами, которые перехлестывают палубу и разбиваются о стекло телекамеры.

И, наконец, требуется жесткий, закрывающийся почти герметично, контейнер для хранения камеры на лодке. Жесткий, чтобы предохранить от любых ударов, возможных в плавании и герметичный, чтобы максимально изолировать от солёного

морского воздуха, агрессивно воздействующего на деликатные механизмы камеры.

## **Фотографирование**

Отправившись в первую кругосветку мы не имели не телекамеры, не фотоаппарата. Но это не из за забывчивости.

- Будем смотреть на мир глазами. – сказали мы себе. И действительно, одно дело любоваться закатом сидя на пляже, погрузившись лишь в розовый цвет, и совсем другое, встать, взять фотоаппарат, бродить по пляжу в поиске нужного ракурса, чего-то, чтобы поместить на первый план. В первом случае просто переживаешь волшебные моменты, во втором, вольно или невольно концентрируешься на камере и её кнопках.

Через год плавания мы изменили идею. Красота виденных нами картин заставила искать способ как то увековечить их.

При выборе фотоаппарата действительны те же правила, что и при выборе телекамеры. Маленький фотоаппарат проще хранить и легче использовать. Для съёмок внутри лодки требуется широкоугольная оптика с фокусным расстоянием 28, 25 или даже

22 миллиметра. Для съёмок на природе и снаружи требуются средние телеобъективы и штатив.

Что касается выбора между плёнкой и цифрой, последняя на лодке имеет много преимуществ: не нужно ожидать месяцы, пока доберёшься до места, где можно проявить ролики, с цифровой камерой фотографии можно смотреть этим же вечером, скачав их в компьютер. Цифровая камера позволяет делать огромное количество снимков, пробовать, ошибаться с ракурсом, фокусировкой и экспозицией сколько угодно. Плохие кадры удаляются нажатием кнопки и остаются только удачные.

Цифровые фотографии можно хранить на жёстком диске или DVD, они не занимают много места и вмещают тысячи кадров. Конечно, для этого нужен компьютер, но сейчас он имеется на многих лодках. Если же выбор пал на пленочный фотоаппарат, кассеты, как отснятые, так и нет, должны храниться в герметичных контейнерах, по тем же причинам, что и видеокамеры. Кроме того, при плавании в жарком климате, лучше держать их в холодильнике.

Ну и чтобы сделать красивые фото в путешествии по свету у вас будет множество возможностей. Конечно, если речь идёт о фотографиях на память, тут нет никаких проблем. Если же вы имеете намерение предложить ваши работы газетам и журналам, это совсем друая история. Фотографирование, это очень

специализированная работа. Она требует времени, образования, большого труда и, разумеется профессиональной фотоаппаратуры. Чтобы научиться фотографировать, можно посещать курсы фотографии, читать книги и журналы и, главное, много снимать, делать тысячи снимков и оценивать результаты.

## **22. Лодки и их экипажи**

До сих пор мы пытались анализировать разные аспекты жизни на борту и плавания в океанах. Говорили о лодке, о том как её выбрать, подготовить, как живётся в море, чего ожидать по другую сторону океана. Однако всё написанное профильтровано через наше персональное мнение, которое является всего лишь одним из тысяч возможных. Путешествуя, с каждым днём всё больше понимаешь, что все проблемы, идеи и решения очень субъективны. Нам случалось, и не раз, обнаружить, что проблемы, которые иногда мучали и злили нас неделями, не давали нам покоя, наши соседи даже не принимали во внимание.

Какая лодка самая лучшая, какой маршрут лучше, лучший способ запастись водой, как организовать камбуз или даже свою жизнь, ответы на эти вопросы никогда не являются абсолютной истиной. Глядя вокруг, присматриваясь к другим лодкам, узнаёшь больше, чем изучая предмет сидя за столом.

### **Локи и Каролина**

Ему двадцать пять лет, ей тоже. Он канадец, она бразилианка. Локи и Каролина плавают уже три года на стальной лодке, которая напоминает ледокол в миниатюре. Релинги сварены из четырёхсантиметровых труб, леера тоже из труб, люки маленькие,

застеклены плексигласом толщиной два сантиметра, дверь из кокпита в каюту напоминает люк подводной лодки. Тридцать два фута, восемь тонн. Но если “Parpar”, так называется их лодка, жёсткий и угловатый, то их история увлекательна и легка, как её название, «Бабочка» по бразильски.

Только что дипломированный инженер проектирует свою первую лодку. Он очарован экстремальными морями, поэтому лодку задумывает из стали, очень прочную, рассчитанную на плавание к полюсам. Однако инженер молод и без денег. Чтобы вдохнуть жизнь в своё создание, ему нужен был сварщик, и он его нашёл. Сварщику проект очень понравился и он предложил:

- Я тебе помогу раскроить и сварить металл и денег за это не возьму. Но лодок мы построим две, одна будет для меня.

Заклучили соглашение и стройка началась во дворе дома сварщика. Через два года лодки были готовы. Лодка инженера сразу отправилась в плавание вокруг американского континента, включая Северо западный проход, во время которого она на пять месяцев осталась затёртой во льдах, но вышла из них целой и невредимой.

Локи был 21 год, и он учился на третьем курсе университета. Его мама, француженка, в семидесятых годах училась в парусной



школе Гленанс, и теперь, в Канаде поддерживала связи с яхтсменами, слегка экстремального толка. Она и устроила сыну участие в одном из переходов этого плавания вокрук Америки. Локи очень понравилась жизнь на лодке, и на этой лодке в частности. Он узнал, что лодка близнец дошла всего лишь до Ванкувера. Её бывший владелец, поставив мачты и мотор, вдруг осознал, что не создан для жизни на море и продал её столяру. Столяр сделал всю внутреннюю обстройку из дерева, установил оборудование и оснастку, оборудовал камбуз, чтобы в свою очередь тоже заметить, что не сильно увлечён морем. Таким образом, за десять лет после постройки, лодка совершила всего пару пробных плаваний и была выставлена на продажу за 32.000 долларов.

Локи, тем временем, оставил университет и продолжал искать любые возможности уйти в море. С Каролиной он познакомился во время круиза на судне Гринписа. Они оба работали на камбузе. Изобрели новую франко-бразильскую кухню и влюбились. Там они и решили, что их домом будет лодка. Собрали все имеющиеся деньги и, с помощью родителей наскребли 15.000, поехали в Ванкувер и встретились с владельцем младшей сестрёнки ледокола.

Был пасмурный и дождливый день, они сидели в портовом баре на берегу серого океана:

- Здесь 15.000 долларов. – сказал Локи, доставая пачку денег.- Это намного меньше, чем ты просишь, но это всё, что у меня есть. Если согласен, по рукам, если нет, мы присмотрели стеклопластиковую лодку.

Столяр сказал нет, но потом передумал. Отошёл, позвонил жене и сказал что согласен.

Для Локи и Каролины это было началом новой жизни.

- Дело в том, - говорит Локи. – что и он и его жена боялись моря!

И вот уже три года, как у Локи и Каролины есть лодка, называющаяся “Parpar”.

Они периодически останавливаются где-нибудь, чтобы заработать немного денег. Они доставляли пиццу на дом в Лос-Анджелесе, обучали виндсёрфингу на Гавайях, но большую часть времени проводят в далёких и прекрасных местах, где рыбы очень много а жизнь совсем ничего не стоит. Последний сезон циклонов они провели в архипелаге Тувалу на атолле с населением в двадцать человек.

Ванты на Парпаре стальные.

- Оцинкованная сталь. – говорит Локи, с гордостью демонстрируя их. – Они были такими, когда я купил лодку, и небыло причины менять их. Сталь лучше чем нержавейка. Она более эластичная, более прочная, стоит в десять раз дешевле и продаётся везде.

- А не ржавеет?

- Нет, что вы. Посмотрите на эти ванты. Им уже десять лет, и они всё ещё в хорошем состоянии. Хотя я уже купил бухту троса и цинк, постепенно изготовлю новые.

И вот Локи на берегу, под пальмами. Газовый балон, плитка, кузнецкие перчатки, металлический тигель и ножовка. Пилит цинковые болванки на кусочки, складывает их в тигель и ждёт. Через двадцать минут металл плавится, превращаясь в красивую серебристую жидкость. Тем временем он зачистил терминал ванты, который с одной стороны сделан стаканчиком. Конец троса вставляется, расплетаются пряди и загибаются назад. Потом, с большой осторожностью, в стаканчик заливается огненный цинк. Таким образом, одна за одной, готовы новые ванты. Расходы небольшие, да и работы не очень много. Но действительно они простоят десять лет? Он говорит да. Для защиты он их красит. Я тут думаю о двухкомпонентных красках, о специальной грунтовке, чтобы краска лучше держалась на металле. Куда там! Сурик! Он покрывает их суриком, и всё.

- Сурику, чтобы хорошо высохнуть, требуется несколько дней, но когда высох, он выдержит всё. – утверждает Локи. – Он защищает цинк, который, в свою очередь, защищает сталь!

Каролина тем временем контролирует запасы фасоли, чечевицы, сои и килограммы бразильских орехов имеющиеся на борту. Несмотря на внешний вид, внутри лодка оборудована всем. У них есть надувной двухместный каяк, две гитары, два компьютера, радиостанция, стерео и коллекция из двухсот дисков, книги, лампы, не говоря уже о кухонном оборудовании.

- Нам очень нравится готовить, когда получается, мы выписываем некоторые ингредиенты из дома, как например, бразильские орехи, и тогда отрываемся.

На кухне у них имеется миксер, тостер, керосиновая печь, противень для выпечки кексов, проращиватель семян, йогуртница. И они всё это используют. В компенсацию, когда обедаешь у них, приходится подкладывать книги под горячие тарелки, чтобы не обжечь колени. На лодке нет стола.

- Был у нас столик, но всё время ломался и мы его выбросили. Когда будет немного времени, я сделаю другой.

## Фрэнсис и Джон

Если лодка Локи, самая тяжёлая, то лодка Джона, самая лёгкая. И если Локи и Каролина полны энергии, свежести и темперамента зелёной молодости, то Фрэнсис и Джон люди уже в возрасте, но в энтузиазме ничем им не уступают.

Лодка, на которой они путешествуют, довольно странный объект. Она больше похожа на летающую тарелку, чем на парусную яхту. Закруглённые футуристические формы, прямоугольный выпуклый мостик соединяющий поплавки, мощная, почти без вант мачта, которая может поворачиваться для улучшения аэродинамики, тонкие и очень длинные поплавки, На вид она кажется больше в ширину, чем в длину, но на самом деле их тримаран имеет размеры одиннадцать метров на восемь. Чтобы поднять его для покраски днища, им пришлось искать кран в городе, потому что трэвел-лифт верфи, где мы их встретили, был недостаточно широким. Однако весит он очень мало, меньше трёх тонн. Джон построил его на заднем дворе своего дома в Канаде, где жил с женой и двумя детьми. Работал по выходным и все дни, свободные от работы в компании по экспорту чая и какао. На это у него ушло восемнадцать лет, срок очень большой, даже для самодельщика. Тем временем дети выросли и от него ушла жена. И тут Джон встречает Фрэнсис, которая на двадцать два года моложе его. Они очень хорошо друг друга понимают, оба увлечены морем,

влюбляются и решают уйти в плавание. К моменту, когда мы их встретили, они уже шесть лет как были в море, так что их отношения друг с другом и с лодкой были более чем испытанными..Живут они на хорошую пенсию Джона, а Фрэнсис ещё пишет статьи в канадские парусные журналы.

Их тримаран очень быстрый: двести миль в сутки, против ста, ста двадцати на обычной лодке. Вследствии чего океанские переходы никогда не длятся более десяти дней.

Тримаран должен быть очень лёгким и очень прочным. Для его постройки требуются дорогие супертехнологичные материалы. Лодка обошлась в 150.000 евро, плюс бесконечное количество часов работы. Несмотря на стоимость, лодка очень спартанская, и не по выбору, а по необходимости. Пространство внутри очень ограниченное, много вещей не помещается и нужно быть очень осторожным к тому, что грузится на борт, потому что перегруженный тримаран становится медленным и небезопасным. Так камбуз у них состоит из плитки, расположенной сбоку от диванчика, центрального стола нет, как впрочем, нет и штурманского стола. Запас воды, всего 125 литров, пополняемый опреснителем, работающим от шести солнечных батарей, расположенных на мостике.

Туалет просто великолепен, сквозное отверстие с приподнятым бортиком, закрываемое доской, в одном из двух крыльев, соединяющих центральный корпус с боковыми поплавками. Если поднять доску, видно море. Таким образом всё попадает напрямиком в море, без всяких клапанов, которые надо открывать и закрывать, без насоса, который нужно качать, без прокладок и без туалетных запахов. Просто чудо. Одно но,.. сидящий на таком горшке во время плавания, омывается снизу волнами и брызгами. Другое но, у туалета нет двери, из экономии веса, и нужно быть уж совсем незастенчивым, чтобы справлять нужду так, на виду, в нескольких сантиметрах от места где готовят или в полуметре от прилѐгшего отдохнуть на диванчике!

Их лодка может показаться абсолютно неудобной, но они ею очень довольны. На вопрос:

- Если бы была возможность, вы поменяли бы свою лодку? – отвечают. – Да, на чуть более длинный тримаран, с большим объѐмом поплавков и просторным кокпитом, где можно было бы вытянуться в рост.

Мы вышли раз на про

гулку с ними. Море было почти спокойное, ветер, обычный бриз в десять узлов, но тримаран нёсся, словно под мотором, прошивая

поплавками гребни волн и поднимая тучи брызг. Бешенная скорость, с нашей точки зрения, несчастных, плавающих на однокорпуснике.

## **Мишель**

Мишель имя французское, но он итальянец из Робекко сул Навильо, в нескольких километрах от Милана. В его альбоме на фотографиях он с длинными светлыми волосами, собранными в хвост. Сейчас у него бритая голова, и ему ещё нет сорока. Бывший выпускник престижного университета Боккони, пытавшийся стать дипломатом, чтобы иметь возможность путешествовать по свету, но ставший мореплавателем одиночкой.

Его лодка девять метров на три, осадка чуть больше метра, весит три с половиной тонны. Арпэж, построенный на верфи Дюфур тридцать пять лет назад. Лодка, несмотря на свой возраст, может считаться одним из самых достойных девятиметровиков, для тех, кто ценит надёжность и мореходность.

- Ты доволен своей лодкой?

- Более чем. И ни за что не поменял бы на другую. Или уж поменял бы на Арпэж чуть больше размером, но такого не существует.



Мишель спокоен и всегда улыбается. Получив диплом он сразу устроился на работу в офис, но вскоре почувствовал, что там ему тесно. Попробовал поменять работу и офис, но там было то же самое. Тогда он откликнулся на объявление итальянца, владельца двадцатиметровой лодки во Флориде, ищущего матроса. Мишель сразу же забросил деловую карьеру и переехал в Америку. Очень скоро он убедился, что отношения в море чувствует себя хорошо, с владельцем установилось полное взаимопонимание и, главное, он обрёл душевный покой. Прошло два года, когда, совершенно неожиданно, (наверное это всё-таки судьба) ему вдруг досталось наследство, вы не поверите, от дядюшки.

Наследство было небольшое, но оно могло означать начало новой жизни. Что лучше, лодка длиной двадцать метров с владельцем и регулярной зарплатой, или маленькая лодочка, спартанская жизнь, когда и помощи ждать не от кого. Ответ очевиден. Мишель возвращается домой, немного присматривается и во Франции, под английским флагом, находит свою лодку – Карлотту.

Сначала было бродяжничество по Средиземному морю, потом большой переход, Гибралтар и океаны. В первый раз мы встретили его на одном из удалённых островов Тихого океана.

У Мишеля нет холодильника, зато есть машинка, с помощью которой он раз в неделю изготавливает на лодке пасту..Есть у него

также швейная машинка, с помощью которой он шьёт всё, что только возможно для уюта и кокпита., начиная от тента со сборником воды, заканчивая цветной обивкой внутренних матрасов. На лодке есть компьютер, радио, музыка. Но на технические детали он совсем не обращает внимания. Поднимаясь на борт его лодки, замечаю, что талреп на горме погнутый.

- Не беспокойтесь, он уже много лет такой, и никогда не ломался.

Ходовые огни закреплены на топе мачты пластиковым хомутиком и болтаются. Якорь выбирается руками, краска корпуса пожелтела от времени. Но когда Мишель берётся за румпель, управляет своей лодочкой, словно моделью. Хотя рулит он не часто, в этом ему помогает ветровой рулевой. А вот автопилот он на борту больше видеть не хочет. Его друг чуть не лишился жизни из-за автопилота. Он шёл с попутным ветром, когда ветер сошёл, автопилот же, естественно, продолжал рулить прямо. Паруса перелетели на другой галс, удар гиком, и друг оказался в воде, а лодка пошла своей дорогой. Нечеловеческими усилиями ему удалось выбраться на берег, а лодка закончила своё существование на рифах, лежавших в пяти милях прямо по курсу.

В то время, как другие стараются забраться в самые отдалённые углы, Мишель ищет общества. Месяцами он стоит в портах, смешивается с людьми, заводит множество знакомых и даже

невесту... Потом, когда кажется, что он уже пустил корни, в одно прекрасное утро, поднимает на палубу Калоттино, свой микроскопический тузик, поднимает грот и уходит.

## Андрэ

Лодка Андрэ, двенадцатиметровый Sun Fizz, построенный восемнадцать лет назад. Банальная серийная лодка, сотни точно таких же в Средиземноморье выходят в круиз только в летние месяцы. Но сам Андрэ совсем не банален. Шестьдесят пять лет, бодрый и подтянутый, чистый, пронзительный взгляд. В плавании он уже семь лет, первые годы с подругой, потом один, в одиночку обошёл пол света. Лодка его демонстрирует приметы своего возраста: гелькоут в трещинках, ржавые потёки по бортам от талрепов. Сам же Андрэ кажется неутомимым. Он постоянно в движении, управляет своей лодкой, словно это швертбот, постоянно перемещается, из одной бухты в другую, с якорной стоянки к причалу, от причала, на другую якорную стоянку, даже если просто собрался порыбачить.

Внутри, в каюте, стол, полы, койки, всё старое, лак на дереве потрескался. Спёртый, застойный запах. Но это даже не безалаберность. Эта запущенность, не то чтобы выбор, а

философское восприятие того факта, что все вещи изнашиваются, и пока в процессе износа они не потеряли своих качеств, не стоит о них беспокоиться, почти философия жизни. Навигационные инструменты, карты, радиостанция, компьютер, передающий e-мейл и получающий метеокарты через радио, все эти вещи у него в идеальном состоянии.

- Своей лодкой я вполне доволен, мне лишь хотелось бы, чтобы нос у неё не был таким плоским и широким, - заявляет он. – когда мы идём в бейдевинд на большой волне, он сильно стучит о волны, мне даже страшновато становится.

Говоря это, он широко улыбается, и понятно, что он готов и далее испытывать эти страхи.

- В остальном в лодке всё хорошо, никогда ничего не ломалось. – чего ещё можно пожелать? – В лавировку она так себе ходит, но на попутных курсах очень быстрая. Первые годы, на полных курсах в сильный ветер, трудно было удерживать её на курсе, но с тех пор, как установил ветровой рулевой (модели Mustafa), больше такого не случается. Основной руль блокируется в диаметральной плоскости и работает как шверт, лодка становится устойчивой и податливой.

Его лодка, «Самоа», серийная модель, построенная без особых претензий. Одна из тех лодок, которые многим кажутся слишком лёгкими для серьёзных плаваний, и я такую никогда бы не посоветовал. Однако, вот она, стоит на якоре во фиорде полном мангровых зарослей, на Фиджи, в центре Тихого океана, доказательством того, что миль она прошла немало, и ничего не случилось, и что моя оценка, возможно, была слишком пессимистичной.

В отличие от других французов Андрэ не ограничивает свои путешествия лишь странами, где говорят по французски. Он любопытен, и его, как и нас, притягивают наименее известные места, те, в которые другие лодки не заходят. В каждом месте он погружается в местную культуру, становится другом для всех, выходит в море с рыбаками и регулярно заводит невест. Когда мы познакомились с ним в Новой Каледонии, у него была подруга *capasa*, путешествовавшая с ним, пока он бродяжил между островами, но когда он покинул страну, она за ним не последовала.

На Вануату у него была невеста Мэри, девушка жившая в Порто Вилла, но родом с одного из северных островов. У неё были проблемы с владельцем квартиры, и Андрэ заплатил за аренду за шесть месяцев вперёд, а потом отвёз её на лодке на Санто, повидаться с семьёй, которую она не видела уже несколько лет.

Когда мы снова встретили его на Фиджи, его новая подруга работала в Лаутока, а её семья жила в деревне на северном побережье. Милика, в течении недели жила на «Самоа», на якорной стоянке в порту, а в пятницу вечером Андрэ выбирал якорь и перегонял лодку в её деревню. Там они проводили уикэнд с другими фиджийцами, а в понедельник на рассвете возвращались в Лаутока, как типичное европейское семейство.

## Ёсун

Его зовут Тогук, 35 лет, доцент архитектуры из Стамбула, её Ёсим, художница 25 лет, оба турки. Лодку они себе не выбирали, она свалилась на них с небес. И их история, одна из самых странных, которые нам доводилось когда-либо слышать. Рассказывают они её кусками, на очень плохом английском и при помощи друга испанца, который их почти усыновил и помог добраться до этих мест.

Лодка называется Ёсун, что по турецки означает, водоросль. Первый её владелец, турок, имя которого нам неизвестно, вышел из Стамбула много лет назад, пересёк Атлантику, прошёл Панаму и добрался до Гаваев. Там он повстречал американку, нашёл работу и осел. Прошли годы, турок заработал состояние и захотел

вернуться домой. Но как? На лодке, конечно, таким образом он стал бы первым турком, совершившим кругосветку. И они отправились в путешествие, намереваясь идти небольшими переходами, он, жена и матрос.

Но уже первый переход с Гаваев был далеко не маленький, 2200 миль от Гонолулу до Полинезии. Прибыв на Таити, турок решил отказаться от продолжения плавания. Он уже слишком стар для таких приключений. Однако ему хотелось бы, чтобы его лодка закончила путешествие, начатое много лет назад. И тогда он помещает объявление в стамбульской газете, что подарит лодку тому, кто доведёт её до пункта назначения.

Ёсим и Тогук объявление прочитали, очень похоже на шутку, и они в шутку ответили. Они были не единственные ответившие, но владелец лодки выбрал именно их! Мало денег, малый морской опыт, очень плохой английский, но большое желание приключений. Их друзья скидываются и собирают им денег на самолёт до Тахаа. Ёсим продала все имеющиеся картины и когда закончился учебный год, они пустились в путь.

На Тахаа владелец передаёт им лодку и уезжает. – Когда доберётесь до Стамбула, - говорит он – лодка будет ваша.

Двое не знают, то ли радоваться, то ли хвататься за голову. Они на другом краю земли, на старой, запущенной лодке, почти нет морского опыта и денег, неуверенность и бескрайний океан впереди. Они буквально не знают, за что хвататься. Пытаются подготовить лодку и подготовиться сами, спрашивают советов у всех подряд, ищут карты и лоции и учатся ими пользоваться. В конце концов, увязываются за испанской лодкой и отправляются. Тысяча миль и десять дней плавания до захода на Апиа в Самоа, уже совсем без энтузиазма и лишь с огромным чувством страха.

- Они спрашивали у всех, были ли волны, которые им встретились, большими или это нормальные волны, и может ли ветер быть сильнее, чем тот что дул в этот раз. – рассказывает Мигель, испанский добрый самаритянин, помогший им на этом переходе.

«Ёсун», однако, течёт изо всех щелей, даже просто в дождь, и плохо защищённый кокпит принимает воду на каждой большой волне накатывающей с кормы. Они уже готовы всё бросить, но Мигель берёт их под своё крыло. Он убеждает их идти с ним хотя бы до Фиджи. Там можно оставить лодку, вернуться в Турцию, так как каникулы уже заканчиваются, взять отпуск на год, выяснить ситуацию с владельцем, который не оставил никаких письменных договорённостей, и, если всё в порядке, вернуться на Фиджи, инвестировать деньги в ремонт лодки и договориться с ним о возвращении в Средиземноморье.



Так они и поступают, в Турции берут отпуск на год и оформляют продажу лодки за один доллар. Бывший владелец также дарит им билеты на самолёт до Фиджи.

Красивая человеческая история, но история морская на этом не заканчивается. Мы видели, как они работали по двадцать часов в течении месяца на верфи Фиджи, чтобы привести лодку в порядок. Они не могли себе позволить даже одну кока-колу на двоих, но все другие экипажи по очереди готовили ужин и на них и даже доставляли на лодку. Говорили они мало, на плохом, гортанном английском, спрашивали советов у всех, но казались счастливыми.

Они отправились на запад, путешествуя в связке с Мигелем. Собираются пройти Торресов пролив и обойти Индонезию, чтобы не тратиться на разрешение на плавание, которое стоит 150 долларов, дойти до Малайзии, оставить там лодку и снова вернуться в Турцию. Далее намереваются продолжить плавание поэтапно, во время летних каникул, продавая по дороге картины, для пополнения бюджета, что возможно позволит увеличить продолжительность путешествия.

Нет смысла спрашивать их, довольны ли они своей лодкой, задавать вопросы о её водоизмещении, осадке и вооружении, всё равно они не знали бы, что ответить. Единственное, что они знают, что это приключение изменило всю их жизнь.

## Тэд и Сюзан

Тэд и Сюзан возрастом уже ближе к семидесяти, чем к пятидесяти. Они собранны и ироничны, отзывчивы и вызывают симпатии. Хорошо говорят по французски и знают, как трудно понимать, когда кто-то говорит на неродном тебе языке, поэтому, когда рассказывают о себе по английски, говорят медленно, с пониманием тех, кто их слушает. Они отправились из Соединённых штатов с десятков лет назад. Он в прошлом моряк и юрист. Их лодка, стеклопластиковый Hans Christian 38, спроектирована для дальних круизов. Внутренняя обстройка из цельного тика, очень жёсткий корпус, огромный бушприт, защищённый толстыми трубами из нержавеющей стали и много, возможно слишком много, наружной деревянной отделки.

-Лодке она требуется. – говорит Сюзан, зачищая ультра мелкой шкуркой третий слой лака на деревянной полосе проходящей вдоль всего борта. Раз в год они зашкуривают её до чистого дерева и, с точностью скрипичных дел мастеров, покрывают четырьмя слоями нового лака.

Глубокий кокпит, управление румпелем, просторная каюта, множество инструментов и хорошо оборудованная кухня. Вся их

жизнь за пределами Соединённых Штатов заключается здесь, в этой безупречной, отлично оборудованной и оснащённой лодке.

-Три года назад мы установили закрутку стакселя, и с тех пор продолжаем себя спрашивать, почему не сделали этого раньше.- Говорит Тэд, кивая в сторону бушприта своим крючковатым носом и белым чубом. – Нам не хотелось что-то менять на оригинальной лодке. В остальном она такая же, как когда мы её купили.

Всё, включая похожий на рога буйвола объект на палубе, на половину из латуни, наполовину из дерева, всегда отполированный. На него опирается гик. Свою лодку они не поменяли бы ни на что в мире.

Тэд и Сюзан, идеальные антигерои. Вместо того, чтобы рассказывать о героических переходах, свирепых штормах и жутких ливнях, они рассказывают о случае, как в Новой Зеландии поднимались на гору, или как в Новой Каледонии занимались треккингом.

Сюзан страдает от морской болезни и не стесняется об этом говорить. Она не любит большие переходы, и соглашается на них только потому, что иначе никак, но ей больше нравится останавливаться на суше, посещать новые места. Разделение

обязанностей на борту классическое: она готовит, поддерживает порядок, красит и содержит в идеальной форме всё это дерево, он занимается механикой, электроникой, двигателем и всеми техническими вопросами. Их бродяжничество очень медленное, все последние десять лет они были в Тихом океане. Длинные стоянки в портах, дни проходящие в велосипедных прогулках утром и обслуживании лодки вечером. На их скорлупку, внешне небольшую, на Рождественские праздники к ним приезжает мама Сюзан, которой почти девяносто лет.

Они провели год во Французской Полинезии, год на Тонга, три в Австралии, - Она такая огромная, что нужно было бы десять лет! – год на Фиджи, один в Новой Каледонии, один на Вануату и два в Новой Зеландии.

В следующем году хотели бы пойти на север, на Саломон, но пока не уверены, потому что пока не получили ОК от страховой компании.

- Мы без страховки никуда. – говорит Тэд с простодушной улыбкой, - Может быть потому, что мы американцы, может быть потому, что старые.

## Питер

На своей лодке он поднимает Каталонский флаг и называется она, “Calafel”, по имени каталонской деревни, где он жил до ухода в плавание, но на матерчатых полосах, протянутых вдоль всех лееров лодки, длиной всего восемь метров, красуется надпись: “El ollandes errante”, потому, что Питер родился в Голландии от родителей южноафриканцев.

В Каталонии у него было заведение, находившееся на пол дороги между морем и холмом. Его посещали туристы и моряки. Своё свободное время он проводил на рыбацких лодках, глядя на море. В сорок пять лет он сдал заведение в аренду, оставил дом жене и детям и ушёл на этой крохотной лодочке, длиной и узкой, корпус из стеклопластика, палуба – тик.

Доходы от аренды идут на обучение детей и он получает от жены каждый месяц немного денег. Взамен посылает статьи для каталонского журнала. В случаях непредвиденных расходов проявляет изобретательность. На Гомера, на Канарах закрутил роман со знатной дамой из провинции. Она помогла подготовить ему лодку, сделать запасы продуктов организовала прощальный праздник и встретила его уже на Тобаго. Некоторое время дама средиземноморских форм ещё теснилась в тесных внутренностях “Calafel” и вместе с Питером они добрались до Панамы. Далее он

отправился один, но всё ещё в контакте с пассивей. От неё он получает надушенные письма и банковские переводы.

Добравшись до Ниуе, Питер обращается в местный еженедельник, предлагая сотрудничество: - Вот увидите, со мной вы удвоите тираж. – говорит он редактору, и тот, решает его испытать.

Парусный сезон был в разгаре, и он придумывает новую рубрику- «Лодка недели». Отправляется на прибывающие яхты, фотографирует, разговаривает с людьми и выпускает статью, сопровождаемую фотографиями лодки и экипажа. Экипажи лодок просто счастливы и не моргнув глазом покупают газету. Многие покупают по несколько копий, чтобы отослать домой и иметь на борту. В моменты наибольшего наплыва, экипажи лодок даже задерживают отправление, чтобы купить номер, где рассказывается о них. Питер придумывает также форум для яхтсменов, где они могут обменяться мнениями, советами, продать или купить снаряжение. Продажи газеты растут и Питеру гарантирован ужин каждый вечер на одной из лодок.

Когда сезон для яхт закончился, Питер придумывает рубрику. «Поколения будущего». Посещает местные школы, каждый день разные классы или студенческие группы, говорит, задаёт вопросы, фотографирует. Потом готовит статью. Таким образом каждая семья покупает все номера газеты, чтобы быть уверенными, не

пропустить тот, в котором говорится о их детях, и покупает больше одного экземпляра, чтобы отослать родственникам, живущим за пределами крохотного островного государства.

Мы в первый раз встретили его на Фиджи, где он поднял на берег лодку и нанял индийца в помощь. Индиец, не очень опытный в этих делах, проинструктированный покрасить корпус в белый цвет, покрасил белой краской всё, включая тиковую палубу и всю деревянную отделку. Катастрофа! Но Питер спокоен.

- Ну что я могу сказать, за те гроши, что я ему плачу...

### **Citoyen du monde** (Гражданин мира)

Фабрицио, Сильвия, Том и Анис, похожи на типичное семейство из рекламного ролика “Mulino bianco”. Она, воспитатель детского сада, он, судостроитель. Но их дом, катамаран одиннадцати с половиной метров длинны с именем, которое само по себе уже программа “Citoyen du monde”. Они построили его в Сан Лазаро, недалеко от Ла Рошель, потратив совсем мало денег, и сразу же отправились в море. Тогда ещё у них не было мотора и даже Анис. Первая остановка была Ньюфаундленд. Они нашли там работу и остановились на год. Пробное плавание показало, что мотор всё-

таки требуется и катамарану не плохо бы иметь дополнительный метр длины. Они вернулись во Францию, сделали все необходимые модификации, тем временем родилась Анис. Когда они снова вышли в море, ей было всего несколько месяцев, а Тому семь лет.

Как и многие дети его возраста, Том начал учиться по переписке. По почте приходят конверты с уроками и финальными тестами, которые он регулярно выполняет, каждый день, под контролем мамы. Потом тесты отсылают в школу во Францию. Если все тесты выдержаны, приходит новый конверт с новыми программами. Если нет, приходится переделывать прежние. В конце каждого цикла обучения он должен сдать экзамен при французской школе или консульстве, закладывая, таким образом, фундамент своего образования. Так же как он учатся множество английских, американских и новозеландских детей, которые следуют за родителями по свету.

Как и многие французы, это семейство путешествует между бывшими колониями и заморскими территориями Франции. Так им легче найти хорошооплачиваемую работу. Но работа у Фабрицио, особенная. Он работает с деревом, реставрирует исторические лодки. На Ньюфаундленде он помог местному сообществу реставрировать традиционную рыбацкую лодку, не использовавшуюся много лет. То же самое он сделал на острове



Пасхи, и уже благодаря своим рекомендациям был приглашён на Маркизы, чтобы по чертежам, сохранившимся в музее, реконструировать древнее каноэ открытого моря. Одно из тех, что древние полинезийцы использовали для колонизации Тихого океана.

Это безмятежная семья. Анис рада остановкам в новых местах, где можно найти новых друзей для игр или встретить тех, кто как она путешествуют на лодках, с кем уже встречались в других местах. Тому уже пятнадцать лет, он начинает вступать в критический возраст. Возможно, для него настал момент вернуться во Францию и влиться в общество, которое является частью его культуры. Потом, в будущем, если он захочет оставить её, это должен быть его выбор.

Пока они живут все вместе. Спокойное существование, беззаботные дети, заботливые родители.

По крайней мере такое впечатление о них было у нас, пока мы видели их на суше. Однако, когда настал момент отдать швартовы, заботливый отец превратился в капитана Блая, грубого и взыскательного. Том, отпустивший швартов раньше чем велено, получил внушительную нахлобучку, Сильвии было грубо приказано встать на руль а Анис, прощавшаяся с друзьями, была втянута на борт.

Длительность их союза, скорее всего, будет обратно пропорциональна длительности плавания.

## **Том и Джулия**

Том и Джулия относятся к тому типу американцев, которые постоянно чувствуют необходимость объяснять всем, как себя вести.

Когда они прибывают в новое место, то начинают пытаться вести себя так же, как местные жители, одеваются в те же одежды, готовят те же блюда, ходят в церковь по воскресеньям, останавливаются у хижин, поболтать с женщинами и приласкать детей. И всё бы хорошо, но вскоре они начинают советовать, как изменить традиционные рецепты, чтобы было больше витаминов и меньше жиров, петь соло в церковном хоре, объяснять матерям что лучше детей воспитывать так, а не так.

Мы познакомились с ними на верфи на Фиджи. Они были под навесом, где рабочие собираются вечером, в конце работы, выпить, то, что они называют грог, традиционный напиток, получаемый из корней кавы.

Джулия и Том присоединились к рабочим, как часто поступали и мы, но они были одеты в парео и цветочные гирлянды. Он с гитарой, она с укулеле. Они пели традиционные песни фиджи, читая слова по тетрадке.

Получалось как то нереально. Казалось, что это люди в масках, два постаревших хиппи, играющих не подходящие им роли, кроме того они коверкали песню. В языке Фиджи гласные звуки произносятся точно так же как и итальянском: *a* произносится как *a*, *e* как *e*, *o* как *o*. Они же пели, произнося по американски, передельвая *a* в *эй*, *o* в *оу* и так далее.

Фиджийцы, однако, принимали их хорошо, они всегда вежливы и доброжелательны, и даже не сильно смутились, когда эта пожилая женщина достала торт к грогу, хотя для них это время исключительно для питья, и ради этого ужин откладывается до поздней ночи.

Узнав лучше Тома и Джулию, мы поняли, что именно в попытках ассимилироваться в встречаемыми людьми состоит смысл их путешествия.

Они вышли из Калифорнии но никогда не уходили дальше Фиджи и уже более пятнадцати лет они плавают в этой части Тихого океана. Они перемещались между Кирибати, Тувалу и Фиджи,

останавливались по долгу на островах и в каждом месте, месяц за месяцем, сезон за сезоном, пытались интегрироваться в местное общество. По крайней мере узнать его и понять до глубины.

Не знаю, до какой степени им это удалось, но их присутствие под навесом, заставляет подумать, что их американизм слишком трудно преодолеть. Однако, они рассказали нам случай, происшедший с ними на Кирибати, который заставляет задуматься.

Кирибати, это государство состоящее из островов и атоллов, примерно на экваторе, равномерно разбросанных вокруг 180 меридиана. Государство без больших ресурсов, среднеразвитое, но кроме столицы там нигде нет ни электричества ни школ, ни больниц, ни магазинов.

«Ванесса», их двенадцатиметровая стеклопластиковая лодка, на которой они вышли из Калифорнии, уже несколько месяцев стояла на якоре у одного из малых островов. На борту Том, Джулия и дочери 10 и 15 лет. Неожиданно на острове начинается эпидемия гепатита. Вернее говоря, около шести человек заболевают с симптомами желтухи и Том узнаёт об этом из разговора по радио с другой лодкой, которая стоит в столице, и что там тоже есть случаи гепатита, видимо болезнь на малые острова была занесена одной из лодок. Том не знает что предпринять, он хотел бы помочь

друзьям на берегу, но в то же время не хочет подвергать риску дочерей. Судьба решает за него: старшая Энни, заболевает.

- В течении 48 часов она стала жёлтой, высокая температура и не имела сил даже пошевелиться. Я хотел было сразу отправиться к ближайшей больнице, но понял, что это так далеко, что дочку я вряд ли довёзу живой!

Том и Джулия пробуют единственный имеющийся у них выход:

- Других больных собрали в большой хижине в деревне, где старики лечили их традиционными методами. Мы были в отчаянии, не знали что делать и принесли туда нашу дочь.

Техника лечения, как говорит Том, состояла в том, чтобы утомить болезнь. Девочке делали массаж непрерывно день и ночь, вокруг создавался пар, который заставлял её потеть. В то же время готовились настои из ягод и трав, и она должна была пить их по одной ложке каждый час.

- В какой то момент мы были уверены, что она умирает. У неё закатились глаза и ложку настоя приходилось заливать ей прямо в горло, рискуя, что она захлебнётся.

- В начале второй ночи, одна из женщин, которые по очереди массировали Энни, сказала Тому: - Вот увидишь, когда она примет лекарство в полночь, ей станет лучше.

Он, конечно, не верил, но ухватился за эту надежду.

- Я ждал полуночи и время казалось нескончаемым, но когда подошло время приёма лекарства, я понял, что положение вещей изменилось. Энни открыла рот, сделала гримасу от неприятного вкуса смеси и проглотила её.

С этого момента Энни начала выздоравливать и через несколько дней уже была на лодке, а ещё через десять дней они выбрали якорь и отправились на Сува, где местные медики подтвердили, что девочка переболела гепатитом, но теперь абсолютно здорова.

Этот случай сильно привязал Тома и Джулию к Кирибати и даже теперь, тринадцать лет спустя, они каждый год проводят здесь много времени среди друзей, а Джулия только что издала книгу, в которой рассказывает о них.

## Приложения

### Безопасность

Когда говорят о безопасности плавания, первое, что приходит на память, это надувной спасательный плот, тот который постоянно путается под ногами, который никогда не знаешь куда засунуть, но когда он понадобится, должен быть большим, прочным, эффективным и в безупречном состоянии.

Однако, имеющиеся в продаже плоты, оставляют желать лучшего. Несмотря на то что они продаются как океанские, несмотря на то, что недавно были пересмотрены нормативы, поднявшие уровень стандартов, плоты пока с трудом могут удовлетворить потребности реально потерпевших крушение. Итальянские, так же как и европейские, требования к ним постоянно меняются, поэтому трудно советовать какие-то марки или модели, но есть некоторые важные вещи, которые нужно проконтролировать до выхода в море.

Сам плот должен быть самого высокого качества изготовления, швы с двойной сваркой, двойная или тройная ткань труб, двойное днище, для хорошей термической изоляции, усиленная палатка и наружные поверхности.

Очень важны размеры. Несколько лет назад мы провели испытания, для съёмок фильма о безопасности. Когда мы сбросили на воду шестиместный плот и попробовали набиться в него действительно в шестером, поняли, насколько заявленные размеры являются теоретическими. Шесть человек поместились, но теснота была невероятная. Выдержать пол часа съёмок, при относительно спокойном море, было не просто, и трудно себе представить, как можно пережить так недели, да ещё и при настоящем волнении, а возможно и в шторм. Мы пришли к мысли, что даже если путешествуешь вдвоём, лучше иметь шестиместный плот, если же в шестером, то хотя бы восьмиместный.

Что ещё мы хотели бы порекомендовать, лично участвовать в технической проверке плота, присутствовать, когда специализированный техник будет открывать его, проверять комплектность и укладывать. Возможно, в проводящей осмотр фирме скривятся в ответ на эту вашу просьбу, но факт остаётся фактом, в присутствии владельца работа всегда выполняется более тщательно, а для вас это может быть ценной возможностью получше разобраться с плотом и его содержимым. Каждый плот имеет стандартную комплектацию, содержащую среди прочего запасы воды, таблетки против морской болезни, ракеты, губки, градуированный стакан и прочее. Мы добавили в наш герметичную банку с двумя алюминиевыми термоодеялами,



питательные плитки, швейцарский ножик, мазь против ожогов. Кроме того на лодке, рядом с выходом мы держим подготовленный мешок с аварийными материалами, среди которых две деревянные дощечки, совершенно необходимые, когда нужно порезать рыбу, либо какую другую добычу, два солнечных дистиллятора, пуховый спальный мешок, две шерстяных майки, две пары шерстяных носков, две пары перчаток, бумага, карандаш и ластик, ножницы, материалы для рыбалки, ещё питательные плитки, два куса верёвки, пластыри и дезинфектанты (здесь надо добавить и специфические медикаменты, если вы в них нуждаетесь), фонарик с запасными батареями. В тот же мешок мы уложили герметичный контейнер с портативными GPS и УКВ радиостанцией. Как альтернатива GPS и УКВ в водозащищённом исполнении могут храниться в штурманской зоне, всегда заряженные и готовые к использованию в случае необходимости. Мысли добавить эти материалы пришли частично после чтения отчётов потерпевших крушение, частично после дискуссий с экипажами других яхт. К счастью, нам никогда не представился случай протестировать их эффективность. Но в одном мы удостоверились лично, в том, что надувной плот очень плохо переносит тропический климат. На «Веккиетто» плот у нас был в мягком чехле, и когда через три года нахождения в кокпите его надули, его буквально можно было выбрасывать, такой он был слипшийся и ржавый. Поэтому контейнер плота должен быть

жестким, защищать его от ударов, сминания, и абсолютно герметичным. Кроме того, так как он всегда находится на палубе, лучше закрыть его водонепроницаемым полотном. И необходимо проводить технический контроль каждый год или два, пусть неофициально, без бюрократии и печатей. Это довольно дорого, но...

Другая, важная для безопасности вещь, спасательное средство, которое кидают упавшему за борт. В продаже есть комплекты, довольно дорогие, но эффективные, в упаковке, крепящейся на релинге. В аварийном случае упаковка кидается в воду, она открывается автоматически и обеспечивает всё необходимое: спасательное средство для выпавшего и сигнализацию для тех, кто остался на борту. В отсутствие такого комплекта, существуют вешки «ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ». Речь идёт о вешках, которые бросаются в воду вместе со спасательным средством, они снабжены поплавком и грузом, для поддержания вертикального положения, противодрейфными плавниками, флажком и огнём. Выпавший за борт, благодаря флажку может найти спасательное средство, которое иначе не было бы видно из за волн, те же кто на борту, не потеряют его из вида благодаря флажку и огню. В конце концов достаточно обычной вешки, с кранцем в качестве поплавка и флажком наверху. Самодельная или покупная, главное чтобы была подобная вещь. Вы не представляете себе, как быстро

теряется из вида голова выпавшего за борт, с каждым метром, как вы от него удаляетесь.

Напомним ещё раз, что выйдя из итальянских вод, мама капитанерия и папа RINA не будут больше заставлять вас насильно проверять и комплектовать средства безопасности. Там, в море, всё будет зависеть от вашей инициативы и воли, и в последствии от них может зависеть и ваша жизнь.

## **Список медикаментов и медицинских материалов.**

### *Антибиотики.*

Широкого спектра: Aumentin 1 г. - таблетки. Vactrin Forte - таблетки

Сильные: Ceftriaxone - ампулы

Местного применения: Vastroban - мазь. Streptosil - порошок

### *Противоспазматические*

Buscopan - таблетки и свечи

### *Противовоспалительные*

Nimesulide - таблетки и пакетики

Voltaren - таблетки и ампулы.

### *Анальгетики*

Tramadolo - капли

### *Антишок*

Urbason - ампулы.

*Кровоостанавливающие*

Urugol - ампулы.

*Антигистаминные*

Fargan и/или Polaramin - мазь

Aerius таблетки

*Против тошноты и морской болезни*

Xamamina - таблетки

Plasil - таблетки и ампулы.

*Кишечные дезинфектанты*

Vimixin

Imodium (блокирует подвижность кишечника)

Иногда может потребоваться медикамент продаваемый в местности, где встречена инфекция.

*Противогрибковые*

Canesten - мазь, порошок или спрэй.

Кроме того:

Индустриальная доза Tachipirina или Panadol. Их можно купить везде.

Cardiazol - капли от кашля.

Таблетки от горла и полоскания типа Froben.

Lasonil или Reparil Gel - для ушибов.

Voltaren Emurgel - для местных травм и воспалений.

Foille - мазь или спрэй для ожогов.

Katoxyn - спрэй для ожогов.

Fitostimoline - марлевые накладки с мазью для затягивания ран.

Exotin - глазные капли антибиотик, Betabioptal - глазные кортизонные, капли антибиотик.

Xantervit- офтальмологическая мазь при повреждениях роговицы,

Dariscol - капли для сухих глаз (не нужно недооценивать воздействие солнца и ветра на глаза)

Otalgan - ушные капли.

Betadin - дезинфицирующее мыло.

Ricospray - силиконовый спрей для предупреждения инфекций ран.

Мом - порошок и шампунь против вшей (кто его знает...)

Combactrin – таблетки против кишечных паразитов.

Amuchina – флакон и/или Euclorina – пакетики, стерилизовать воду для мойки свежих овощей.

Тюбик герметизирующей пасты для зубов (спросите у вашего дантиста).

Lariam или Malarone – от малярии.

Для обработки ран и травм требуются различные дезинфектанты: иод, перекись водорода, аммиак. Хорошо дезинфицирует хлорный раствор.

Пластыри различных размеров и в рулонах для фиксации лекарств. (Белые бумажные пластыри лучше держатся в жарком климате).

Бактерицидные пластыри, бинты разной ширины, эластичная повязка, стерильные бинты (в большом количестве), трубчатые сетки, для фиксации повязок на конечностях и пальцах, вата и ватные тампоны.

Некоторые хирургические инструменты: зажим Сокер, держатель для игл, ножницы, пара одноразовых скальпелей (один плоский, один заострённый), хирургические нитки с иглами и держателями, пластыри Steril Streep.

Разные материалы: шины для конечностей и пальцев, латексные перчатки, марлевые повязки, шприцы разные, кровоостанавливающий жгут, термометр, грелка для горячей(или холодной) воды, немного пористой резины, заморозка спрэй или в пакетиках, используемый дантистами, и, по крайней мере пачка презервативов. Кроме безопасного секса это одна из не многих вещей способных уберечь повязку на пораненном пальце от намокания.

Кроме всей этой огромной кучи вещей могут оказаться полезными книги, помогающие поставить диагноз и если уж не разрешить проблему, то хотя бы заблокировать её до прибытия в место, где есть медик или больница. Специально написаны для медицинских случаев на борту следующие книги:

E.CARLETTI, *Emergenze mediche in navigazione*, Pisa, Nistri Lischi, 1997.

S.RANDONNEE R.AVENTURE, *La medecine du voyage*, Cenon Cedex, Loisirs Nautiques Editions, 1991-



R. HAWORTH, *First aid afloat*, Arundel(WS), Fernhurst Books, 2001-

И наконец: *Come girare il mondo salvaguardando la propria e i'altrui salute* (Как путешествовать по свету, сохраняя своё здоровье и здоровье других.) Giorgio Caprotti, выпущенная издательством Minerva Medica. Очень полезная для ознакомления с возможными опасностями заболеваний в местах, куда вы направляетесь. И если вы не слишком мнительны, это также интересное чтение, со множеством полезной информации.

## **Хорошо изолированный холодильник.**

Холодильник на парусной лодке, самый большой растратчик электроэнергии. Восемьдесят процентов потребляемого на борту электричества идёт на то, чтобы поддерживать холод в его нутре. Принцип работы прост. Так называемый испаритель, или охлаждающая пластина, забирает тепло изнутри холодильника и транспортирует его наружу, рассеивая в море с помощью теплообменника. По мере того, как испаритель работает, температура внутри холодильника понижается. Когда он охладится достаточно, термостат даёт сигнал, компрессор останавливается и охлаждение прекращается. С этого момента температура начинает постепенно подниматься и в определённый момент термостат снова запускает компрессор. Но почему температура поднимается? Потому что когда внутри холоднее чем снаружи, тепло постепенно проникает внутрь через стенки и крышку холодильника. Именно поэтому вокруг охлаждаемого объёма помещают так много теплоизолирующего материала. Более толстая изоляция - медленнее проникает внутрь тепло, холодильник дольше остаётся холодным. Если бы существовал идеальный теплоизолятор, то внутренности холодильника, один раз охладившись, по идее, всегда оставались бы холодными, если, конечно, не открывать крышку.

Изолятором для холодильников служит пенополиуретан, это инертный и лёгкий материал, похожий на пенополистирол. Почти идеальный изолятор, однако он перестаёт быть им, как только поглощает влагу. Чтобы этого не произошло, полиуретан должен быть заключен между двумя стенками и идеально загерметезирован. Если на вашей лодке холодильник уже есть и он в хорошем состоянии, лучше всё оставить как есть. Если же изоляция не в хорошем состоянии, или вы хотите расширить или модифицировать его, вариантов есть два.

Первый, купить у производителя морских холодильников подходящих размеров, уже готовую, изолированную холодильную камеру и установить так как она есть. Таким образом вы сможете быть уверены в качестве теплоизоляции. При выборе имейте ввиду, что холодильники с верхним открыванием труднее найти, но они намного предпочтительнее, чем с фронтальным, потому что не теряют холод при каждом открывании двери и не склонны разбрасывать своё содержимое по всей лодке, когда при качке забывают зафиксировать дверку. Однако, если объём, в котором вы хотите разместить холодильник, имеет странную форму, как часто бывает, когда дно ящика следует обводам корпуса, тогда изоляцию нужно сделать самим и вот инструкции:

Ящик освобождается от всего ненужного, стенки герметизируются смолой и всё, включая дно, покрывается двумя

или тремя слоями стеклопластика. Вырезаются пенополиуретановые пластинки в размер и накладываются на стенки и дно. Используйте плиту толщиной пять сантиметров, а если возможно, то и десять. Потом снова два или три слоя стекла, стараясь, чтобы полиуретан был надёжно закрыт, потому что достаточно небольшой щели, чтобы влага начала медленно проникать внутрь и тогда, через несколько месяцев, вся работа оказалась бы напрасной.

Далее необходимо изготовить деревянную крышку, также изолировать её пенополиуретаном и стеклопластиком и снабдить прокладкой. Для выхода труб, соединяющих испаритель с компрессором, в стенке делается отверстие, диаметром два-три сантиметра. Проделанное отверстие герметизируется смолой, а после того, как установлен испаритель, отверстие нужно полностью закрыть мастикой или замазкой, только не силиконом, иначе в случае необходимости невозможно будет снять трубы.

Для оборудования внутреннего объёма холодильника полками нельзя использовать винты, так как они нарушили бы изоляцию. Но при его изготовлении можно отформовать из стеклопластика выступы, которые послужат опорами для полок. В конце всё нужно окрасить пищевой краской. В дне холодильника можно сделать отверстие для слива конденсата, со всеми вышеописанными предосторожностями. Но ещё лучше не делать

его. Дренаж, с одной стороны, поддерживает холодильник сухим, но через него постоянно выходит холодный воздух. Если нет отверстия, приходится высушивать дно холодильника каждые три-четыре дня, но эффективность его возрастает.

С тех пор, как на нашей лодке мы оборудовали холодильник согласно этим принципам, потребление энергии сократилось вдвое.

## **Книги, которые могут понадобиться**

Написано не так уж много книг, рассказывающих о том, как подготовиться к дальнему плаванию, среди них те что на итальянском, можно пересчитать по пальцам.

F.MALINGRI, M.DEVETAG, *Moana, la crociera d'altura*, Roma, Editrice Incontri Nautici, 2002

Прекрасная книга, первая часть точно и лаконично рассказывает о подготовке лодки и её оборудования. Вторая часть более повествовательная, рассказывает о плавании в океане и далёких морях, обо всех сопутствующих им проблемах и их решениях.

N.CALDER, *Boat owner's practical and technical cruising manual*, Londra, Adlard Coles Nautical, 2001

Автор известен своими книгами по самостоятельному обслуживанию. В этой он освещает все аспекты выбора, подготовки, управления и обслуживания лодки дальнего плавания.

A.HAMMICK, *Ocean cruising on a budget*, Londra, Adlard Coles Nautical, 1995.

Как выбрать лодку, куда идти и что брать с собой, чтобы потратить мало. В англосаксонских странах люди часто покупают старую лодку, реставрируют её самостоятельно и отправляются в плавание с небольшими деньгами.

Симпатичная и остроумная книга, предлагает неожиданные решения и необычный взгляд на вещи.

L.WEATHERITT, Your first atlantic crossing, Londra, Adlard Coles, 2000

Весёлая остроумная книга. Автор рассказывает о первом океанском переходе, подготовке, сомнениях, страхах. Немного даже филиософская.

J.CORNELL, Guida alle rotte di tutto il mondo, Bologna, Zanichelli, 1989.

Объясняет как выбрать наилучший маршрут из множества возможных, как выбирать правильное время для различных переходов.