«ПЛАВАНИЕ
НА ЯХТЕ «АВЕРС»
В СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ
В 2012 ГОДУ»

ИЛИ

«ПОЧЕМУ НЕ ПОЛУЧИЛОСЬ
ОДИНОЧНОЕ КРУГОСВЕТНОЕ КАДЕТСКОЕ ПЛАВАНИЕ»

Так поменьше им преград и отсрочек,
И задорин на пути, и сучков!
Жаль, что редко мы встречаем одиночек,
Не похожих на других, чудаков!
В.Высоцкий

17 июля 2012 года, вторник.

Итак, подготовка к плаванию, продолжавшаяся несколько лет, с таким трудом, закончилась. Почему «с таким трудом»? Все дело в бюджете, который был очень небольшим. Приходилось готовить лодку, оборудование, снаряжение, оснащать парусами буквально собирая с миру по нитке, подчас отрывая от семьи. Помогали многие: яхтсмены, друзья, товарищи, знакомые, чем могли. Но ведь и они не были «богатенькими буратинами».

Утро было ветреным, NW, до 7 м/сек. Отойти от своего места у причала Национального Университета Кораблестроения, сотрудником которого являюсь, и подойти к ИКАРУ помог Дима - сварщик в яхт-клубе. Валера, нынешний капитан ИКАРА, помог ошвартоваться с южной стороны яхты, немного прикрывающей от большого волнения и сильного ветра.

Яхта ИКАР, этого же университета, и ее капитан Немиров Борис Степанович, 25 лет назад, впервые в стране, совершившая кругосветное плавание, была своеобразной яхтенной школой для многих яхтсменов, давшая, как говорили ранее, путевку в жизнь. Кстати и капитану яхты АВЕРС, решившему повторить, но уже в одиночку, ее знаменитое плавание.

В 2000 году мне довелось принять участие старшим помощником капитана яхты ИКАР, в Международной Трансатлантической парусной регате «TALL SHIP – 2000», по маршруту: Николаев (Украина) – Сеута (Марокко, Испания) – Бостон (США) – Галифакс (Канада) – Амстердам (Голландия) - Сеута (Марокко, Испания) – Мальта – Афины (Греция) – Стамбул (Турция) – Варна (Болгария) - Николаев (Украина). (Пройдено 15000 морских миль (27700 км) за 6 месяцев).

Прикрепил обвесы Всеукраинской Ассоциации выпускников суворовских училищ «Кадетское содружество», Николаевской областной благотворительной организации «Кадетский союз», поднял флаг города Николаева, врученный мне лично Николаевским городским Головой Чайкой Владимиром Дмитриевичем.

Переоделся в праздничную одежду, как и положено перед плаванием. Комиссия пограничников и таможенников задерживались. Стали собираться провожающие, хотя специально никого не приглашал, кроме мэра. Пришла Нина, принесла все необходимое для отхода, для организации «шестого вопроса».

Наконец Славик привез двух прапорщиков-пограничников и таможенника-женщину. Накануне я встречался с их руководством, мы проверили документы, их готовность, и процедура оформления прошла быстро. Таможенник сказала, что даже не ожидала, что так хорошо я подготовил документы. Поставил, где нужно, свою судовую печать. Работали внутри ИКАРА. У меня места для этого нет.

Вышел наружу. На причале полно народу, чего не ожидал. Безушко привез пушку. Сергей Безушко, руководитель «Суворовского клуба», никогда не обходит вниманием подобные мероприятия, за что честь ему и хвала.

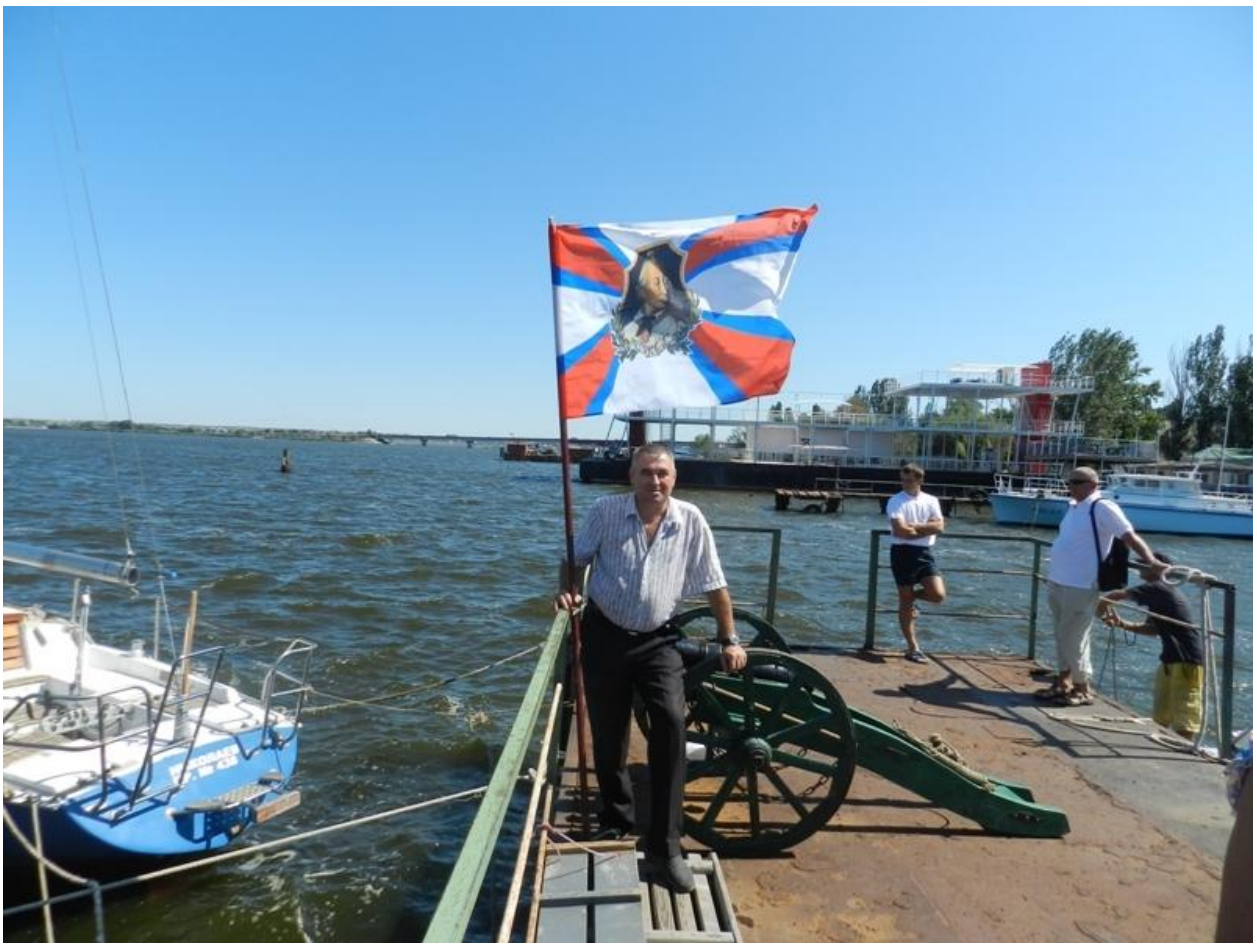

Фото 1: Безушко привез пушку.

Прибыл Николаевский городской Голова Чайка Владимир Дмитриевич со своей свитой. Телевизионщики и журналисты понаставили свои микрофоны и видеокамеры.

Было много речей, напутственных слов и пожеланий. Событие не рядовое, на Украине еще никто не прошел Вокруг Света на яхте в одиночку. Попытки были, но безуспешные. Теперь пытаюсь и я, на небольшой пятиметровой лодочке.

Фото 2: Николаевский городской голова Владимир Чайка провожает Юрия Жирадкова.

Василенко Сергей (Киевское СВУ), руководитель Николаевского «Кадетского союза» вручил кубки с землей с места ранения Генералиссимуса Суворова Александра Васильевича.

Фото 3: Василенко Сергей (Киевское СВУ) вручает кубок Юрию Жирадкову (УСВУ).

Напутственные слова произнес Проректор Национального университета кораблестроения имени адмирала Макарова Хачатуров Эдуард Борисович.

Фото 4: Проректор НУК Хачатуров Эдуард Борисович провожает сотрудника НУК Жирадкова Юрия Борисовича.

Фото 5: «Икаровцы» Чеботарёв Игорь, Жирадков Юрий, Лукьяненко Сергей.

После торжественных речей, провожающие спустились внутрь ИКАРА, где мероприятие вступило в более приятную фазу.

Фото 6: Сын Вячеслав и Юля провожают папу.

Отошел от причала под мотором. Пошел на ветер, поставил грот, стаксель, заглушил мотор, развернулся и прошел как можно ближе к причалу, помахал остающимся и взял курс на Очаков.

Вокруг постоянно крутились небольшие яхточки, с юными яхтсменами из Областного яхт-клуба, по величине ненамного меньше, а подчас и такого же размерения. Какое-то время они сопровождали АВЕРС, но у Спасской косы, пожелав мне удачи, повернули обратно.

Фото 7: А теперь серьёзно – отход!

С попутным ветром, довольно быстро и весело, яхта АВЕРС бежала вперед, в неизвестное. Что меня ждет, чем все закончится?

К Очакову подошел уже в темноте, связался с пограничниками, объяснил им кто и куда иду. Они уже были в курсе и, попрощавшись с ними, отправился дальше. От Очакова до входа в пролив Босфор, до маяка Румели 339 морских миль.

Миновал Кинбурнскую косу и, повернув налево вышел, в открытое море. Даже не верится, что период наряженной подготовки закончился и, хотя все впереди покрыто мраком, но настроение было хорошее, а что будет дальше, не волновало – будем решать вопросы по мере их поступления.

Ветер постепенно стал усиливаться, иду, бейдевинд левого галса, лодку сильно кренит, забрызгивает и заливает волнами. Пришлось надеть непромокаемый костюм.

Лег в дрейф на малом плавучем якоре в одиннадцать вечера. Собирался хоть что-то поесть, но только коснулся койки, сразу провалился в глубокий сон. Устал зверски, весь день на нервах, безостановочное плавание под мотором и парусом до Очакова, выход в море с сильным встречным ветром, почти бессонные последние ночи дома и на яхте, сделали свое дело.

N46гр01мин52.8сек E031гр24мин15.7сек
АЗМ200, рст305мм

18 июля 2012 года, среда.

Всю ночь стоял в дрейфе на плавучем якоре. Держался лагом, правым бортом, к волне. Ветер SW, мне идти на Румели, это почти в сторону ветра. А, как известно, парусное судно против ветра не ходит.

Сели пальчиковые батарейки типа АА в GPS, спутниковом приемнике определения координат местоположения. Забыл его выключить на ночь, когда определял свое местоположение, они и разрядились.
N45гр57мин26.6сек E031гр27мин55.0сек – мои координаты и осталось 304 морские мили до Румели. Одна морская миля равна 1852 метра. Азимут магнитный на него равен 201 градусу.

Ветер сильный, встречный, яхта почти не продвигается в нужную мне сторону. Так прошел день, топчусь почти на месте. Лодка очень сильно нагружена, практически перегружена, собрался идти далеко и много чего взял с собой.

19 июля 2012года, четверг.

Начал движение почти в семь часов утра, АЗМ 201, курс 201, КК 180-190, V-4.6, расстояние до Румели 301мм. За ночь продрейфовал назад на 4 мили. Ветер NE, северо-восточный, наконец, изменил свое направление, 4 балла по шкале Бофорта, волна тоже 4 балла.

Стоял всю ночь около нефтяных вышек, рядом находилось судно. Это ночью казалось, что рядом. Когда рассвело, то вышки еле виднелись на горизонте, в юго-восточном направлении. К ним прилетел вертолет и, не садясь, подлетел ко мне, облетел вокруг и, удостоверившись, что у меня все хорошо, какой глазастый, однако, улетел прочь. На мой вызов по радиостанции не ответил, хотя вызывал его по 16, дежурному, каналу, на котором должны стоять все морские суда, выходящие в море. Не думаю, что воздушные суда не придерживаются этого правила, тем более находящимся над водными пространствами.

К вечеру повстречались несколько судов, разошлись, «как в море корабли» и каждый пошел своим курсом. Опять летал вертолет, на этот раз ко мне не подлетал.

Авторулевой не работает. Мотор поднят вверх по направляющим кронштейна и противовес авторулевого задевает за него и трап, небольшую лесенку, прикрепленную к кормовой, транцевой, доске кормы яхты. В ближайшее время необходимо укоротить прут противовеса. Сегодня, с утра, сильный ветер и только представится возможность, сделаю намеченное.

Мои координаты: N45гр41мин59.7сек E031гр20мин49.5сек, азимут магнитный на намеченную цель 201 градус, иду курсом тоже 201 градус, а картушка путевого компаса, КК - компасный курс показывает 180 градусов. Иду со скоростью 2.9 узла (один узел равен одной миле, пройденной за один час, и если говорят «идем 5 узлов», это значит, что за один час проходят 5 миль).

Расстояние до маяка Румели 284 мили.

В три часа дня мои координаты:
N45гр37мин01.1сек E031гр14мин48.7сек,
до Румели 279 миль.

В шестом часу вечера начался сильный встречный ветер, практически штормовой, пришлось лечь в дрейф: стаксель убрал, грот зарифил на вторую полку рифов, выбрал гик почти в ДП. Румпель, немного отвернул его, поставив на привод и раскрепил штертиками, этим зафиксировал его в определенном положении, долго искал его место. Есть такой способ лежания в дрейфе, о котором мне рассказал Валерий Петущак, яхтсмен из Киева, прошедший Вокруг Света на яхте «Лелітка» вместе с женой.

Вот что пишет Петущак: *«Обратимся, однако, к теории. Как известно, пережить шторм можно тремя способами.*
«lying a hull» - «дрейф под рангоутом». Яхта не имеет хода, становиться лагом к волне, экипаж задраивается в рубке и ожидает своей участи.
«Running» – дословно «убегание» от шторма. На яхте оставляют минимальный передний штормовой прус, на руле опытный рулевой, который ведет яхту полный бакштаг, фордевинд.
«To heave-to» - «лечь в дрейф». Оставляют зарифленные паруса, установленные таким образом, чтобы яхта стала под углом 40-50 градусов к ветру и не имела хода вперед. Либо отдают с носа плавучий якорь.

В свою очередь Петущак почерпнул это из книги «Штормовая тактика» американцев Лиин и Лари Парди. Вся книга посвящена одному - единственному способу штормования «to heave-to» - тактике лежания в дрейфе.

Эту книгу мне прислал Петр Меркулов, УСВУ-19 выпуск, ныне проживающий в США. Он тоже яхтсмен, имеет небольшую яхту, и я с ним иногда общаюсь по Скайпу и электронной почте.

Ветер встречный и первые два способа для меня не приемлемы. Попробую применить *«To heave-to» - «лечь в дрейф».*
Вокруг поднимаются большие волны, ревет ветер, шлейфы пены стелятся по взбесившейся поверхности моря.

Мои координаты на настоящее время: N45гр37мин48.6сек E031гр07мин22.9сек.
Расстояние до Румели 278 морских миль.

Исходя из вышеизложенного, прихожу к нижеследующему, что за два последних часа продвинулся к цели на одну милю, пройдя при этом около пяти миль на запад. «Но мне туда не надо», как говорил небезызвестный певец. Как умно стал выражаться, вероятно, море подвигает человека выражаться высоким штилем.

Этот способ штормования, почему-то, не совсем работал. Иногда огромные волны, с оглушительным грохотом обрушиваясь на борт моей небольшой яхточки, страшным ударом сотрясали лодку.

В восьмом часу вечера убрал грот, поставил малый плавучий якорь от спасательного плота, на корме, на флаго-фале правого ахтерштага поднял старый стаксель от кадета. Этот парус немного отворачивает борт лодки от набегающих волн, обрушивающимися на палубу, на находящиеся вещи, оборудование и капитана.

Яхта принимает большие волны левой скулой, сильно ударяющие в борт. Малый плавучий якорь явно не справляется со своими обязанностями и через два часа пришлось поставить большой плавучий якорь. Он сделан из брезента, специально купленного для этого дела, изготовленного парусной компанией «ОМЕГА» и пошитым Олегом Самолевским, парусным мастером этой компании и яхтсменом, строящим большую яхту с целью пойти на ней Вокруг Света.

Включил Нетбук DELL, экран 10 дюймов, с проводным GPS приемником GLOBALSAT BU-353 и навигационным программным обеспечением. Получился своеобразный картплоттер: место яхты обозначается значком, можно включить функцию «Track» и тогда на экране отображается пройденный путь. По электронной карте MaxSea определил свое местоположение. Расстояние до Румели 282 мили.

Хорошо иметь электронные морские навигационные карты. Все видно: где ты, что вокруг тебя, глубины, створы, маяки, берега. И, к тому же, недорого, по сравнению с картплоттером. Если Нетбук выйдет из строя, и выбросить не так жалко. Хотя, конечно, учитывая мой бюджет, будет жалко.

Привожу описание всего того, что имеется на яхте:

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ЯХТЫ «АВЕРС»

Класс яхты	- Ассоль
Тип яхты	- Минитонник
Основной материал	- Стеклопластик
Водоизмещение	- 1 Т.
Силовая установка	- Подвесной мотор YAMAHA, 4-х тактный, 4 л.с.
Дополнительные системы	- Ветровой механический автопилот - Система «Лейзи-Джек» - Патент-риф закрутки грота - Якорный роульс с направляющими - Нирал стакселя - Стоячий такелаж продублирован (два форштага, два ахтерштага, передние и задние основные ванты) - Кронштейн с системой поднятия подвесного мотора
Запасы топлива	- 12 л. расходный внешний топливный бак

	- 5 топливных канистр по 20л. каждая
Электрооборудование	- Солнечная батарея 15W (970X343X20мм) с контроллером заряда - Солнечная батарея для зарядки 2-х пальчиковых АКБ типа АА -Электрощиток - Амперметр/вольтметр - Выключатель массы - Молниеотвод - Аккумулятор щелочной, 125А.ч. - Плафоны светодиодные освещения каюты, камбуза, штурманского стола, изголовья койки - Клотиковый светодиодный огонь - Вентилятор над спальным местом
Средства связи	- УКВ радиостанция морская «DJ-195» ALINCO - УКВ радиостанция морская CIBERNET - УКВ-радиостанция морская «Причал» - 2шт. - Мобильный телефон (смартфон) - Нетбук: мобильный Интернет (Скайп), e-mail (электронная почта), Twitter, Facebook, YouTube
Средства навигации	- GPS навигатор: GPS 12 GARMIN - GPS навигатор: Magellan GPS Pioneer - Нетбук DELL, экран 10 дюймов, с проводным GPS приемником GLOBALSAT BU-353 и навигационным программным обеспечением (электронные карты MaxSea, C-MAP World) - Мобильный телефон (смартфон) с навигационным программным обеспечением и GPS. - Компас с подсветкой - Компас шлюпочный - Морской транспортир - Параллельная линейка - Циркуль-измеритель - Комплект навигационных бумажных карт - Комплект самодельных навигационных бумажных карт - Морской «Атлас мира» с навигационными картами
Оборудование и снаряжение	- Рубка-блистер над сходным люком в каюту с акриловыми иллюминаторами - Брезентовый полог, закрывающий вход в каюту - Противосолнечный тент - Штурманский столик - Поворачивающийся 3-х позиционный кронштейн для GPS на входе в каюту - Радиолокационный отражатель на топе мачты - Бинокль морской - Газовая плита в карданном подвесе, газовый баллон помещен в специальный ящик в кокпите - Ящик-холодильник - Посуда - Термос для пищи - Термос для воды - Кренометр - Часы - Водонепроницаемый фонарь - Фонари разные - Шлюпочный фонарь под восковую свечу - Радиоприемник - Багор-отпорник

	- Барометр - Комплект инструментов - Запчасти для подвесного мотора, и остального оборудования - Фотоаппарат цифровой - Фотоаппарат пленочный - Ящик-контейнер для внешнего топливного бака - Алюминиевые ящики и сумки-кисы для мелкого имущества - Поролоновый матрац на койке
Спасательное оборудовние	- Надувной одноместный спасательный авиационный плот ПСН-1А - Аварийное снабжение в тубусе - Подковообразный спасательный круг - 4 спасательных жилета - Плавучая вешка с огнём, флагом, прикрепленная к спасательному кругу - Комплект пиротехники - Веревочные трапики по бортам - Лайф-лайны на палубе - Индивидуальный страховочный пояс - Экспериментальный спасжилет, к нему прикреплены: ракетница, фальшфейер, лампочка с батарейкой, нож, фляжка с водой, маска и трубка дыхательная, свисток, страховочная стропка с карабином - От носового релинга и до вант установлена сетка ручного плетения для создания страховочных обвесов - Большой плавучий якорь - Несколько малых плавучих якорей

Готовился серьезно, старался продумать все вопросы, предугадать и смоделировать любые ситуации, используя имеющиеся в наличии средства и финансы.

Около полуночи до Румели расстояние составило 282 морские мили, АЗМ199 и нахожусь в точке N45гр42мин15.6сек E031гр10мин44.5сек.

20 июля 2012 года, пятница,

Около шести утра, определив свое местонахождение, тронулся в путь после ночного дрейфа:
N45гр44мин45.1сек E031гр14мин18.7сек
Расстояние 286, АЗМ 200, курс 061

За ночь продрейфовал 5 миль на северо-восток. Ветер встречный, ничего не поделаешь, не могу же идти сутками, без отдыха. С рулевым еще не разобрался, как он работает, его характер, манеру поведения.

К полудню сломался ветровой авторулевой в месте сварки кронштейна крепления его к рулевой коробке. Снял и прикрепил на палубе у левого борта, так и до конца плавания он там и пробыл. Потом разберемся, без сварки его не отремонтировать. По всей видимости, не выдержало ветровое рулевое сильного ветра. Четыре года конструировал, изготавливал сначала в алюминии, потом из нержавеющих трубок, испытывал на воде, переделывал, подгонял и т.д. и т.п. Неважный из меня

конструктор оказался, хотя конструкция придумана не мною, я только применил уже имеющиеся чертежи под особенности корпуса моей яхты, но все-же…

АЗМ 197, расстояние 282 мили, скорость 2.7 узла, КК 240, курс 261 градус.
Иду к берегу, в сторону реки Прорвы, притока Дуная, до которого около 60 миль, ветер южный, не дает идти к Босфору. Пожалуй, вдоль берега пойду, по бризам, как в плавании по Черному морю в 2005 году.

Покушал, не ел около суток, не хотелось, уставал очень в начале плавания. Постоянно пью пиво с солеными сухарями, вместо воды. Хотя воды вполне достаточно для двухмесячного плавания. Не пропадать же добру, не выбрасывать за борт, народ не простит такого кощунства.
Будаки 28 миль, АЗМ 290
Змеиный 43 мили, АЗМ 226

Постоянно контролирую свое местонахождение. Море, конечно, большое, но не безграничное и если буду идти абы куда, могу пройти лишние мили, что при моих малых скоростях приведет к удлинению пути, увеличению времени потраченного на преодоление очередного этапа.

В шесть часов вечера мои координаты:
N45гр43мин43.6сек E030гр34мин42.3сек
Маяк Будаки 312 градусов, расстояние 16.7 миль, остров Змеиный 209 градусов, в 32.9 милях, маяк Румели АЗМ 194, расстояние 277 морских миль, иду со скоростью 2.9 узла, КК 240 градусов, курсом 257 градусов.

В десять часов вечера лег в дрейф в точке с координатами:
N45гр42мин40.9сек E030гр30мин03.6сек
Расстояние до Румели 276 миль, по генеральному курсу прошел за четыре часа всего одну милю. В таких условиях лучше постоять, переждать. И когда уже встречный ветер прекратится?

21 июля 2012 года, суббота.

Встал в начале шестого утра, ветер, по-прежнему, южный, качало всю ночь. Стоял в дрейфе под гротом в две полки рифов (как советовал Петущак). По мере возможности буду использовать этот метод.

Сильно болит желчный пузырь, вернее что-то в животе, может и не он. Постоянно глотаю таблетки Но-шпы, не поворачивать же из-за этой ерунды обратно. Будем идти до конца.

Помыл пресной водой стекло ящика солнечной батареи, покрывшееся толстым слоем соли. Прикрепил, оторванный сильным штормовым ветром, государственный флаг Украины к флаго-фалу ахтерштага (ахтерштаг - трос стоячего такелажа, удерживающий мачту от падения вперед). На ночь никогда не опускаю, ибо очень

удобно ночью определять направление и силу ветра по его шелестению. Единственный минус, то, что быстро изнашивается материал флага.

N45гр42мин52.6сек E030гр42мин00.6сек
Маяк Румели АЗМ 195, расстояние 278 миль
Маяк Будаки 305градусов, 21.3миль
Остров Змеиный 217градусов, 35миль

В седьмом часу утра начал движение, на маяк Румели: АЗМ 195 градусов, расстояние 278 морских миль. Иду левым галсом, скорость 1.5 узла, КК240, курс 267 градусом, иду к берегу. Повернул на правый галс, скорость 2.2 узла, курс яхты 150 градусов, КК 150, ветер SW. Выходит около 120 градусов, получается, угол лавировки равен около 60 градусов. Опять изменил галс, пойду левым, ближе к берегу и он будет прикрывать от волны.

До села Николаевка 20 миль, до реки Прорва 40. Неуклонно несет на остров Змеиный, а ведь планировал мимо него пройти значительно мористей. Но ветер решил иначе.

В девять утра закончил завтракать. Вчера вечером, впервые со времени плавания, поел горячей пищи: вскипятил воду и заварил чай, залил кипятком мивину – лапшу быстрого приготовления, добавил половину банки кильки в томате, и попил горячего чая с вареньем из абрикос. Даже сала отрезал, куда нам без него.

Завтрак: мивина с килькой, вторая половина вчерашней банки, зубок чеснока, лук, салат с хлебом …. Быт налаживается.

Все эти дни раскладывал, укладывал, перекладывал, рассортировывал вещи, снаряжение, оборудование, одежду, медицину, посуду, продукты, веревки, паруса, спасательные жилеты, постельные принадлежности, подарки от кадет и мэра, упаковки с пивом (24 бутылки) от Саши Иващенко. Уж сильно я «переподготовился». Много лишнего оказалось. И выбросить жалко и вряд ли пригодится. Много из того, что планировал взять с собой, пришлось оставить на берегу. Мала лодка – «коротка кольчужка».

Ветровой авторулевой в кокпите, по левому борту, очень мешает, когда нужно пройти к мотору, но больше негде его расположить. В последующем уложу в правый гроб, где алюминиевый ветровой автопилот. Но похоже на малой лодке, на волнении, он работать не будет.

Укрепил флаго-фал с государственным флагом Украины. Выложил на палубу прорезиненные непромокаемые куртку и штаны, сушусь. Последние два дня дул сильный встречный ветер. Опять промыл ящик солнечной батареи, смыл толстый слой соли, осевший на его непробиваемом стекле от заплескивающей волны. Амперметр показывает 13.6 вольт заряженности бортового аккумулятора (щелочной АКБ на 125 А/час). Аккумулятор зарядил перед стартом и плюс каждый день солнечная батарея на 15 ватт подзаряжает за световой день ампер на 6-7, что очень мало, как оказалось в

дальнейшем. Её индикатор показывает, что бортовой АКБ заряжен (светится зеленый светодиод).

Не пойму, что со смартфоном, GPS его работает и показывает на картах моё место. Когда ставлю на зарядку, пищит и пишет, что «заряжено, отключите от сети», а через несколько часов опять пищит и пишет, что «разряжен и нужно ставить на зарядку», хотя им не пользовался. Подозреваю, из-за большой влажности происходит быстрая разрядка аккумулятора смартфона.

Иду на Румели, ветер слабый, очень хочется, чтобы изменил направление. По Одесскому радио слышал, сегодня у них ветер W. Надеюсь, и у меня будет такой же.

Румели расст 275, АЗМ 194, курс245, скорость 1.8 узла
Змеиный АЗМ 210, расстояние до него 30.8мм.

За шесть часов прошел шесть миль, при этом по генеральному курсу, продвинулся всего на три мили. Плохо лодка выходит на ветер. Такими черепашьими темпами буду идти, куда мне нужно, до скончания века. Начинает доставать такое плавание.

В шесть часов вечера находился в точке с координатами:
N45гр38мин14.9сек E030гр22мин48.7сек
До Румели расстояние 270 миль, АЗМ 192, иду курсом 230, со скоростью 1.6 узлов, КК 200
На Змеиный азимут 198, расстояние 24.5 мили, часто наблюдаются суда встречные и обгоняющие. Ветер слабый южный. Включил Нетбук, загрузил морские электронные карты MaxSea, определился, просмотрел навигационную обстановку, поставил координаты ранее определенных точек. В итоге вышло, что в общей сложности проехал 17 миль, а по генеральному курсу прошел всего восемь миль, и это за весь день плавания.

В десять часов вечера лег в дрейф под зарифленным гротом, румпель повернул на привод, стаксель убрал.
N45гр37мин22.3сек E030гр17мин0537.2сек
Румели АЗМ 191, расстояние 268 миль
Змеиный АЗМ 190, расстояние 22.8 мили
Будаки АЗМ 359, расстояние 17.6 мили.

Поместил СМС-ки, поступившие в этот день на мой смартфон, и отправленные мною:

Кравченко Саша (служил с ним вместе):
23.40 21 июля – Счастливого пути

22 июля 2012 года, воскресенье.

Нина:
0.29 22 июля – Где находишься? Как дела, как яхта идет?

Юра (это мой ответ):
0.53 22 июля – У меня все ОК. Недалеко от Дуная. Сильные и слабые южные ветра не дают идти к Босфору.

Юра:
0.53 22 июля – Координаты N45гр37мин E030гр17мин. Связь пропадает. На ночь ложусь в дрейф под зарифленным гротом или плавякорем.

Юра:
0.54 22 июля – Славик, все СМС, что посылаю, отправляй на Твиттер и эл почту по адресам, что дал тебе.

Нина:
1.12 22 июля – Ок все сделаем, почему не было связи, отключал? Где идешь?

Юра:
1.19 22 июля – По связи и где иду, читай СМС. Подошел к берегу и связь появилась. Пусть Славик на карте Гугл тебе покажет мои координаты. Славик дай СМС с погодой у меня и у Босфора.

Нина:
1.23 22 июля – У нас ОК, волнуюсь за тебя, газеты купила.

Славик:
2.12 22 июля – Istanbul 4 m/s NE

Все СМС буду помещать в том виде, в каком они были отправлены или приняты мной, немного исправляя грамматические ошибки, но не корректируя предложения.

В половине шестого утра пошел.
Румели 269, АЗМ 191, курс 191, КК-170, V-3
Змеиный 190, 23 мили

Славик ночью СМС прислал: «Istanbul 4 m/s NE». И точно пошел ветер с левого бакштага, то есть NE, прогноз подтвердился.
Запросил погоду у проходящего мимо судна, российского, ответили: сегодня до обеда NE, 2-3 балла, после обеда NE, 3-4 балла, волнение 1 метр.

В девятом часу утра отдал рифы грота, скорость увеличилась, лодку сильно раскачивает, давление 1035, температура воздуха 25 градусов Цельсия.

Позавтракал в девять часов: вчерашняя вареная картошка из пищевого термоса (горячая), чай очень горячий (из термоса) с вафлей, два помидора и пол огурца. На обед осталась картошка в термосе и чай в термосе (кипяток). Вечером, лягу в дрейф, сварю что-нибудь. Закончился 3-й 5-ти литровый бутыль купленной воды.

В одиннадцать часов дня увидел остров Змеиный. Беру курс на него.

N45гр23мин11.3сек E030гр11мин06.2сек
Змеиный 8.21 морских миль, АЗМ 175, КК 150, скорость 1.6 узла всего, медленно плетусь.
Азимут на Румели 191 градус, расстояние 253 морских миль.
Выписал в тетрадь мобильные телефоны Нины и Славика (может, удастся через проходящие суда передать им весточку).

Юра:
14.49 22 июля – Прохожу о.Змеиный, все ОК. Штормит.

Славик:
15.01 22 июля – Ok a ti zvonit mozesh? Eshe kievstar lovit?

Славик:
15.15 22 июля – Ti propodaesh

Проходя остров Змеиный, поговорил с Ниной, Славиком, Фарионовым Володей. Володя Власов позвонил сам. Фарионов сильно удивился, что я еще нахожусь у Змеиного.

Славик:
15.24 22 июля – Kak korpys? Kakoi visoti volni?

Румели: 245 миль, АЗМ 192, КК 180, скорость три узла, грот убрал, стоит стаксель. Сильный ветер от NE.

Фото 8: Остров Змеиный

Как обычно в десять часов вечера, лег в дрейф под зарифленным гротом.
N45гр02мин00.8сек E030гр06мин18.4сек
Румели АЗМ 191, расстояние 232 мили
Курс дрейфа 119гр, скорость 0.9-1 узел
(269 – 232 = 37 мм про шел за сутки)
(337 – 232 = 105 мм прошел всего от Очакова)

23 июля 2012 года, понедельник.

Встал в пять часов утра. Сильный ветер, большие волны, успокаивает и радует то, что все попутно.

Определился: Румели АЗМ 191 градус, расстояние 225 миль. За ночь 11 миль в сторону Румели продрейфовал. Это с одной стороны хорошо, но с другой плохо, что шторм разыгрался не на шутку.

Следующую запись сделал только в девять вечера. Большие волны и сильный ветер продолжались весь день. Лег в дрейф.
Румели АЗМ 189, расстояние 183 мили, скорость дрейфа 1.3 узла, в направлении 149 градусов.

За день прошел 42 мили. Попутный шторм, не могу оторваться от управления для заполнения судового журнала, других судовых работ, а о принятии пищи вообще не молчу.

24 июля 2012 года, вторник.

В шесть часов начал движение, свистит по-прежнему. Шторм. Не могу заполнять судовой журнал.

Встал на плавучий якорь в восемь часов вечера, невозможно идти под парусами даже попутно. Заливает, лодку кидает в брочинг, и это под штормовым стакселем, разворачивает лагом к волне и следующая волна бьет в борт. В итоге полный кокпит воды, залитый ящик с газовым баллоном, ящик с топливным баком, проникновение воды под негерметичные уплотнения ахтерпика. Представляю, что там творится: все мокрое, гниет, преет и ржавеет.

Утром до Румели было 171 миля, к вечеру расстояние сократилось до 139 миль, АЗМ 188 градусов.

N43гр31мин31.4сек E029гр33мин42.5сек

171 – 139 = 32 мм проехал за день, но не совсем в нужную мне сторону.

25 июля 2012 года, среда.

До маяка Румели 133 мили, АЗМ 187 градусов.

В шесть часов утра начал движение, стоит штормовой стаксель, сильный ветер NE, 6-7 баллов. Это мне сообщили со встречного турецкого судна, но как он передал, ожидается «дикриз» (уменьшение).

Дело было так. Ярко светит солнце, на небе ни единого облачка, свирепый попутный ветер, по бескрайнему морю идут огромные водяные валы, белые барашки которых покрывают всю поверхность моря и причудливыми пенными гребнями уходят за горизонт. Наблюдаю прямо по курсу идущее навстречу судно. Включаю радиостанцию и, на английском языке, приглашаю на связь. Мне, на удивление, ответили сразу. Иногда вообще не отвечают, сколько не запрашивай. Запросил прогноз погоды на ближайшие сутки. Ответил неизвестный радист. Из его ответа узнал, что судно турецкое, 6-7 баллов волнение и ветер, но ожидается уменьшение decrease (дикриз, так произнес он по-английски). Я долго, после этого сомневался, правильно ли я перевел это слова, не означает ли оно «увеличение». Спускаться вниз, чтобы найти словарь, не имел возможности, да и не помнил, где он лежит. Пожелали друг - другу удачи и разбежались каждый своей дорогой.

Позавтракал в десятом часу, стоит полный грот и полный стаксель. Штормовой стаксель снял, скорость 4 узла, волнение 4б, ветер 5, солнце. Не обманул турок.

Открыл 4-й бутыль, 5-й вылился, вероятно, я неплотно закрутил крышку. Итого истратил пять 5-ти литровых бутылей.

Всего взял: купил 150 л (28 бут), в последний момент долил 40 л (8 бут) = 190 л.

28 бут + 8 бут = 36 бут

В полдень до маяка Румели 115 миль, АЗМ 185, иду со скоростью 3.8 узла.

Фото 9: Бесплатный пассажир.

Весь день, до самого вечера, на моторе сидела чайка, этакий «бесплатный пассажир». Подкармливал сухарями: брошу сухарик, чайка спланирует, и если не успевала на лету перехватить лакомство, садится на воду возле сухарика и хватает его. Потом, неторопливо, взлетит, сделает круг вокруг яхты и вновь садится на, уже свое, место. Фотографировал ее много.

Встал на малый плавучий якорь. Карта в смартфоне работает, исправно выдает цифровые координаты, а значок яхты визуально дает возможность определить местонахождения относительно береговой линии. Очень удобно, получается своеобразный мини картплоттер. Посмотрел свое место, нахожусь недалеко от Стамбула. Сильно качает.
N42гр40мин31.6сек E029гр17мин00.0сек
АЗМ 185, расстояние 86.8 морских миль, дрейфую в направлении 175 градусов.
За день проехал 46 миль.
Открыл 6-й бутыль купленной воды. Давление 1032 (понижается). Постоянно сильно качает, крен порой доходит до 35 - 40 градусов.

26 июля 2012 года, четверг.

Встал в шестом часу утра, переоделся, сменил «ночную пижаму» на дневную форму одежды. При сильном ветре и большом волнении, набрасываю сверху «непромоканцы», прорезиненные штаны и куртку, специально изготовленные для яхтсменов, подаренные немецким яхтсменом в Николаеве на регате «Кайра». Не забываю натянуть большие резиновые сапоги, подаренные американским яхтсменом в Бостоне на международной Трансатлантической регате TALL SHIP - 2000.

Иду наверх убирать плавучий якорь. По яхте передвигаюсь только в сидячем положении, на «пятой» точке, ни на «четвереньках», тем более стоя. В таком случае рискуешь мгновенно оказаться за бортом. Иногда одеваю страховочную «сбрую», часто нет. Рискую, конечно, но уж очень неудобно, стесняет движение, веревки постоянно за что-либо цепляются. Добравшись до бака, носовой части яхты, удобно усаживаюсь, упираюсь ногами в леерные стойки и приступаю к выемке плавучего якоря.

Это целая операция, особенно при большом волнении. У моего плавучего якоря, изготовленного Олегом Самолевским, из фирмы «Омега», из плотного брезента, отсутствует специально проведенный конец от конуса якоря. Это сильно затрудняет всю мою работу. Приходится подбирать конец якоря, только когда он скатывается с большой волны, затем ухватившись за веревку, а еще лучше завести на утку, когда плавучий якорь оказывается за волной и следует рывок конуса якоря. Иногда руки не выдерживают напора стихии и веревка, рывком вырывается из рук и скользит обратно в воду, при этом обжигая руки. Специальных яхтенных перчаток не имеется. Якорный конец укладываю в бухту на палубе, на него ложу мешковину якоря, иногда прихватываю штертиками, небольшими обрезками веревки, к леерной сетке, чтобы не смыло штормовой волной. Затем, выдвигаюсь с носовой части яхты в кокпит, поднимаю зарифленный грот, штормовой стаксель или, соответствующий силе ветра, 1, 2, 3 стаксель.
Ветер, в настоящий момент, тот же NE,E, волнение меньше 2-3 баллов. Волнение определяется визуально, по специальной таблице, «Шкале Бофорта», что приходит со временем и опытом.

Начал движение в семь часов утра. На маяк Румели азимут магнитный 183 градуса, расстояние 84.6 мили.

В полдень на Румели азимут 187 градусов, расстояние 67.6, двигаюсь со скоростью 3.4 узла.

В девять часов вечера лег в дрейф под зарифленным гротом, АЗМ 186 градусов, расстояние 42.3 мили.

Около полуночи включил Нетбук, карту, глубина подо мной 1487 метров.

27 июля 2012 года, пятница.

В четыре часа утра убрал зарифленный грот, стал на плавучий якорь. Всю ночь большие волны сильно била в корпус. Что-то меня тревожило, решил не искушать судьбу, оделся по штормовому и полез наверх, чтобы, в кромешной темноте, практически на ощупь, периодически подсвечивая тусклым фонариком, опустил парус, закрепил намертво гик, подготовил и опустил за борт плавучий якорь.

Скорость дрейфа 1.3 узла, курс дрейфа 155 градусов, на Румели АЗМ 192, расстояние 39.1 мили.

Проделав вышеперечисленные действия, отправился досыпать. Обычно все ночи проходили в вышеперечисленной последовательности.

Встал в шесть часов, определил и записал координаты:
N41гр48мин53.5сек E029гр19мин59.1сек
Положил вчерашнюю и сегодняшнюю точки на электронную карту Нетбука, и выяснилось, что за вчера продвинулся вперед, по генеральному курсу, на 47.3 морские мили. Очень даже неплохо. К вечеру, если буду двигаться таким темпом, подойду к проливу Босфор.
Румели АЗМ 196 градусов, расстояние 36.2 мили, скорость дрейфа 1.5 мили, курс дрейфа 173 градуса.

Пошел в семь часов. Обычно между окончанием сна и началом движения проходил ровно один час. За этот час времени просыпался, переодевался в другую одежду, в зависимости от погодных условий, готовил завтрак, сварив кашу или картошку, приправив рыбной или мясной консервой, варю чай, если есть помидоры и огурцы, делаю салат.
Для обеда закладываю в пищевой термос то, что приготовил, в другой термос наливаю кипяток. На ужин тоже что-то готовлю, в основном, из выше перечисленного. За редким исключением, каждый прием пищи сопровождается горячей пищей. Хотя нередко, редкое исключение, подчас бывает довольно часто.

Подхожу к Босфору все ближе и ближе, до него миль двадцать. Наблюдаю шесть судов идущих в разных направлениях. Чем к проливу ближе, тем их больше.

Грот убрал, очень сильно раскачивает лодку, опасаюсь, как бы не перелетел гик. Может ахтерштаг порвать. Поставил основной стаксель, скорость до 2.5 узлов.

Устраивает. С такой скоростью к вечеру буду у Босфора, перед которым и заночую. Утром пойду в пролив. Как говорил Немиров, капитан яхты ИКАР, с которым я старпомом в 2000 году ходил в Америку, в проливы и порты ночью не ходить. В Мармаре, Мраморном море, в Стамбуле, стану на якорь. Приберусь, просушусь, просмотрю все в лодке, уберу воду, что набралась, пока были попутные большие волны. Глубина более 1000 метров.

Стану у рыбной гавани, где на «ИКАРЕ» стояли в 2000 году, отправлю СМС, может Wi Fi есть.

В два часа дня связался и долго говорил с российским судном «ФЭМСКАЯ» из Прибалтики, город Калининград. Везут огромные лопасти, лежащие прямо на палубе судна, в Румынию. Зрелище впечатляющее. О многом поговорили. Моим собеседником был тоже бывший военный, капитан 2-го ранга. Кем он был на судне, не спросил. Он рассказал мне, как суда проходят Босфор. Турки пропускают суда в проливы по времени и в определённом направлении. Проливы Босфор и Дарданеллы разбиты на сектора, и входя в каждый сектор, нужно связываться с турецкими контрольными пунктами. Для яхты это не нужно, во всяком случае, я об этом не слышал.

Ещё он предостерег не ходить по оживлённым путям, случается, что яхты попадают под лопасти больших судов.

Поговорили о Калининграде, о могиле Канта, о восстановленной находящейся рядом кирхе. Я был там много лет назад, с семьей, когда путешествовал, на машине, по западным республикам бывшего Союза. Пожелали хорошего перехода и разошлись.

Радиостанция DJ-195 работает на передачу до 6-8 миль. На этом расстоянии он меня еще слышал, но уже слабо, т.е. у меня дальность устойчива до 6 мм. И на радаре он меня видел, тоже на таком расстоянии, но тоже слабо.

До маяка Румели, стоящего на входе в пролив Босфор, на европейской стороне пролива, осталось 16 миль, азимут на него 189 градусов, компасный курс 180 градусов.

До маяка Анадолу, стоящего на входе в пролив Босфор, на азиатской стороне пролива, осталось 16.7 миль, азимут на него 183 градуса, компасный курс 170 градусов.

Иду со скоростью двух с половиной узлов.

Контролируя каждые час-два расстояние и направление на вышеупомянутые маяки, постепенно приближаюсь к ним.

В восемь часов вечера лег в дрейф под зарифленным гротом. Ветер был не сильный и можно не становится на плавучий якорь. Вход в пролив Босфор передо мной, во всей своей красе, постепенно скрывается в закатной дымке. Заходить в пролив, на ночь глядя, не рискнул, утро вечера мудренее. Перед входом в пролив стоит много судов, в ожидании прохода.

Азимут магнитный на маяк Анадолу 191 градус, расстояние 6.04 мили, дрейфую со скоростью 1.5-2 узла, курс дрейфа 112-107 градусов, яхта то приводится, то уваливается, постепенно уходя на восток и немного на юг. Очень большая скорость дрейфа, но выхода нет, нужно продержаться до утра.

Около десяти вечера определил свое местонахождение: до маяка Анадолу, расстояние 5.95 миль, азимут 218 градусов, курс дрейфа 112-127, скорость дрейфа 1.5 узла.

Включил компьютер, открыл электронные карты, нанес контрольные точки на карту и периодически, в течение ночи, контролировал сближение яхты с береговой линией восточнее входа в пролив Босфор. Компьютер всю ночь был включен, трек маршрута дрейфа отображался на электронной карте и в любое время я видел свое местонахождение, каждые 20-30 минут просыпаясь, оглядывая водное пространство вокруг яхты, сближение с темнеющейся вдали береговой линией, огнями населенных пунктов, маяками, буями и створными знаками.

Точки	Время – 22.35	Время – 24.15
1	2.98мм	3.40мм
2	3.88мм	2.95мм
3	6.82мм	4.61мм

28 июля 2012 года, суббота.

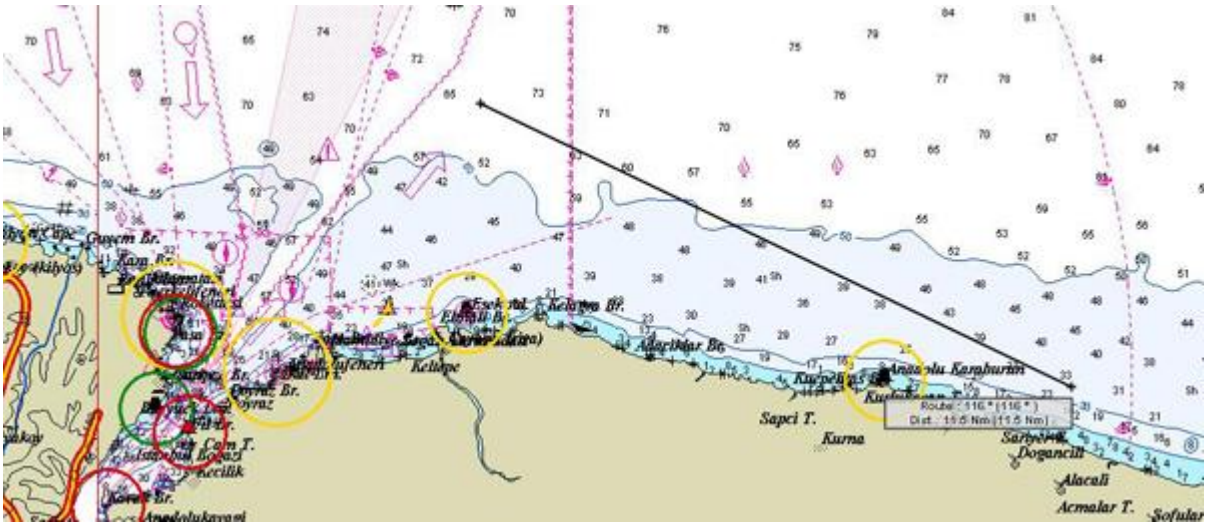

Фото 10: Дрейф перед Босфором.

Проснулся в пять часов утра. Всю ночь дрейфовал под гротом с 2-мя рифами. Встал в дрейф, до Анадолу было 6 миль, из дрейфа вышел, до Анадолу 14 миль, и 0.9 мили до берега, продрейфовал от Босфора от точки, в которой лег в дрейф около 12 миль на юго-восток. Галс дрейфа менять не стал, тогда стал бы дрейфовать в сторону входа в пролив, что чревато ночным рандеву с судами входящими в пролив и выходящими из него.

Поставил грот и большой стаксель, стал уходить в море со скоростью около двух узлов. Проверил мотор, завел, прогрел хорошо, заглушил.

И тут, неожиданно, это всегда происходит неожиданно, получил удар гиком по голове. На волнении гик перебросило с борта на борт и я, прозевав, попал под раздачу. Кровь залила лицо. Вытер какой-то тряпкой, ссадина и шишка приличная. Кровь остановилась быстро, у меня хорошая свертываемость. Долго не имел возможности добраться до аптечки, не мог бросить румпель. Берег был близко, ветер навальный, волна тоже прижимала к берегу. Часа два шел с лицом, измазанным потеками крови, благо никого рядом не было, а то своим видом напугал бы любого. Улучив момент, перекисью обработал рану.

Ветра нет, волнение небольшое, но накат несет к берегу.

В семь часов утра убрал грот, включил мотор и, не убирая стакселя, пошел на сближение с Босфором. Скорость сразу выросла до 3.5 узлов. До маяка Анадолу 10.6 миль, АЗМ 267.

В десять часов утра до Анадолу расстояние 4.4 мили, азимут 244 градусов, до Румели, расстояние 5.47 мили, азимут 260 градусов. Скорость прежняя.

Подходя к Румели, убрал стаксель и стал пересекать пролив, с целью выйти на другую его сторону, на рекомендованный, судя по карте, судовой ход. Суда из Мраморного моря шли потоком. Тех судов, что вчера вечером стояли на рейде, уже не было. По всей видимости, им дали «добро» на проход.

Долго пересекал пролив, и тут слева, появился большой сухогруз, ну просто огромный, иду на 4.5 узлах, пересекая его курс, еле успел перед ним проскочить. Такой и остановиться не успел бы. Свернуть не могу, мой курс пролег бы к обрывистому берегу. Если вдруг мотор заглохнет, и я не успею поставить паруса, то накат со стороны моря и ветер более трех баллов поставит точку моему плаванию.

Пересек пролив, от маяка Анадолу до маяка Румели и в половине двенадцатого дня, повернув налево, пересек линию Румели-Анадолу и в четыре часа дня прошел мимо храма Ая-Софья. Идти было тяжело, несмотря на попутное сильное течение и сильный попутный ветер от NE.

Две линии Ferry, паромные переправы между берегами, где курсировали небольшие паромы типа наших трамвайчиков, встречные большие морские суда и остальная плавающая мелочь, хаотично снующая во всех мыслимых и немыслимых направлениях, создавали, на мой взгляд, впечатление хаоса и беспорядка.

Хотя, конечно, это было не так, что подтверждает Костя Михайленко. Когда они на СИНТИИ шли по Босфору, и поставили грот, то к ним подошел полицейский катер и потребовал его убрать. Опять же на входе и выходе из пролива стоят контрольные пункты, наблюдающие за проходом судов.

На ходу поел теплой, из термоса, картошки и тушенку. С утра ничего не ел, и так меня прихватило от голода, что, невзирая на сложную судовую и навигационную

обстановку, нырнул вниз, взял все необходимое для принятия пищи, очень при этом, рискуя попасть под какое-либо плавсредство или въехать во что-нибудь. Но голод – не тетка.

Связи телефонной нет, смартфон, почему-то, не ловит операторов. Wi-Fi тоже нет, остался без Интернета. Неужели в проливе нигде его нет. Нетбук был все время включен, но им не пользовался, т.к. он внутри, а нужно управлять лодкой и некогда вниз, не то, что зайти, посмотреть даже. Движение сложное, встречные суда идут вереницей. Попутные суда пошли, когда был уже на выходе из пролива, где заглушил мотор и поставил паруса.

Пройдя дворец Ая-Софья и дворец султана Топкапы, определил по электронной карте компьютера, направление на рыбный порт Керемпе. Включил мотор, грот убрал, стаксель оставил и пошел на этот порт. Подойдя ближе, определил место постановки на якорь, выключил передачу, мотор не заглушил, оставил тарахтеть на холостых оборотах. Встал на якорь, на том самом месте, где в 2000 году на ИКАРЕ стояли, когда домой возвращались.

Кстати, на самом выходе из пролива, проходя мыс, на котором стоят вышеупомянутые дворцы, меня резко потянуло на берег. Оказывается, там сильное течение тянет к правому берегу и очень опасно проходить близко к от него. Еле ушел от скаливших свои свирепые зубы груды камней, обильно усеявшие склоны мыса. Как мне, в последующем, поведали яхтсмены из Румынии, это очень опасное, в навигационном отношении, место и его следует проходить подальше от берега.

Вынул вещи и оборудование из ахтерпика, завалив, при этом, кокпит и палубу. Все мокрое, сырое, уже запашок неприятный пошел. Воду из ахтерпика, изолированного отсека на корме яхты, убрал, вылив, при этом, несколько ведер. Вода постепенно просачивалась сквозь уплотнения крышки ахтерпика, когда с попутным штормом шёл по Черному морю. Долил бензина во внешний топливный бак. Вытер влагу, просушил ахтерпик, вынутые из него вещи и снова уложил на свои места. Намокла дрель на 12 вольт, вода лилась из нее потоком. Наверное, из строя вышла.

В кокпите лежало: пять двадцатилитровых бензиновых канистр, четыре пятилитровых газовых баллона, очень много концов (веревок), три запасных якоря, один из них Адмирал, краска не обростающяя, для окраски подводной части корпуса, эпоксидная смола, куски парусины для ремонта парусов и много всяческих мелких вещей, без чего не обойтись в дальнем плавании.

Затем убрал имущество справа от входа в каюте, где находились консервные банки и продукты на текущий месяц, посуда для постоянного пользования, повседневная и сменная одежда в большой сумке. Остальную запасную одежду, в полиэтиленовых мешках, затолкал вглубь правого гроба (горизонтальное пространство в виде пенала, в котором располагается спальное место, приспособленное мною, под место хранения необходимого оборудования). Подсушил этот отсек, положил на пол небольшое одеяло. Уложил все обратно и как не старался, опять получилась груда вещей, которая, в штормовую погоду хаотично перемещается, валится на меня и если

необходимо взять какую-либо вещь, то приходится все переворачивать, прежде чем находишь необходимое.

Так происходило во время всего моего плавания и в любом месте яхты, что, порой, выводило меня из себя. И тогда я начинал проклинать все на свете, подчас не выбирая выражения. Слишком много вещей и оборудования взял с собой.

Сварил гречку, поел и в пищевой термос положил, для завтрашнего завтрака. Очень термоса выручают. Иногда газом пользуюсь только вечером, когда в дрейф ложусь. Заливаю в термос кипяток, а в другой термос, пищевой, закладываю еду. И на обед хватает. На ночь ложусь в дрейф под зарифленным гротом или на плавучий якорь встаю.

Вечером включил смартфон и поймал турецкого оператора. Позвонил Нине, затем Славик мне перезвонил. Звякнул было Бакланов, но я ему сказал, что звонить дорого не только ему, но и для меня. Если даже мне звонят, то и у меня деньги снимаются со счета. Роуминга у меня нет, поэтому лучше только СМС посылать.

Вечером ветерок от NE, волны небольшие, прикрывает близкий берег, но после того, что испытал в Черном море, волнение штилем кажется. Якорь, как выяснилось утром, держал хорошо. Вчера вечером, казалось, якорь ползёт. Мотор опустил вниз по кронштейну, завёл его, прогрел. Яхту сильно крутило, вероятно, течение из пролива Босфор и ветер переменных направлений делали свое дело. Берег усыпан разноцветными огнями Стамбула.

Бакланов:
22.58 28 июля – Юра спокойного и ласкового моря тебе, удачи и ветра в паруса

Юра:
В Стамбуле. Прошел Босфор за четыре часа. Стал на якорь у рыбной гавани. Яхта и экипаж ОК. Завтра Мраморное море.

Славик:
23.16 28 июля – Получил СМС теперь. Пополнил тебе на 200грн счет.

Договорился с женой и сыном, что они, периодически, будут пополнять счет на моем телефоне и мне не нужно, в разных странах, беспокоится об этом.

Нина:
23.47 28 июля – Как питаешься? Отдыхаешь достаточно?

Юра:
28 июля – Питание такое: если штормит, то вода, сухари, консервы или никак, т.к. нужно управлять лодкой. А так 2 раза, утром и вечером, горячая пища. В обед жарко.

Юра:

23.48 28 июля – Получил 200. Ты отправляешь мои СМС на Твиттер? А инфо рассылаешь эл.адресам, что я тебе давал? Жду ответа. Это очень важно.

Славик:
23.50 28 июля – В твиттер и фейсбук да. На имейлы нет, сейчас вышлю на имейлы.

29 июля 2012 года, воскресенье.

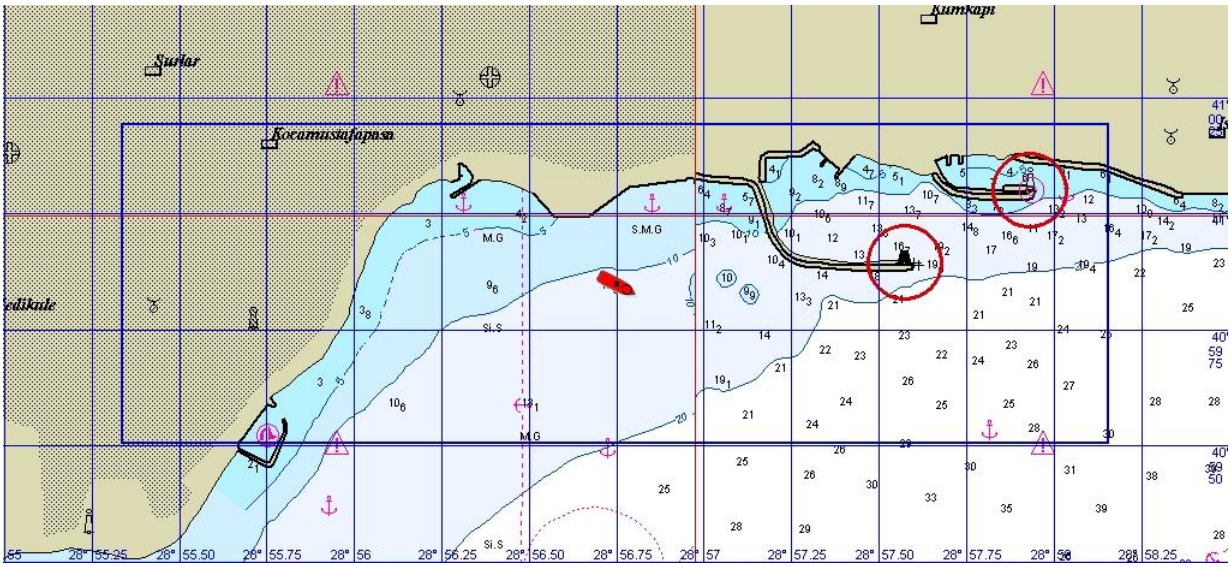

Фото 11: стоянка в Стамбуле.

Поднялся в шесть часов утра. Штиль стоит полный, через два часа – штиль продолжается, стою на месте, якорь не выбираю, жду ветра, мотором идти не хочется. Незачем преждевременно тратить драгоценное топливо. На всякий случай завёл мотор, прогрел, заглушил его, поднял вверх по направляющим кронштейна, но топливный шланг не отсоединил.

Навигатором определил направление движения.
Черное море, от Очакова до Румели, 346 морских миль, прошел за 10 ходовых дней, а планировал за 9.

По Мраморному морю мне нужно пройти 112 морских миль. Ветер слабый, море спокойно, не то, что Черное, где всё время качка. Да и намного теплей в Мармаре, в отличие от Черного моря, где вечером выходя наружу, нужно тепло одеваться. В Мраморном море вечером, раздетый совсем, утром раздетый, почти. Тепло, но и ветра нет.

Произвел ревизию водных питьевых запасов. Истратил 8 бутылей по 5 литров, 40 литров, осталось 150 литров воды. Имеется еще 14 бутылок пива, по 1,5 литра каждая, спасибо Саше Иващенко, нашему кадету, презентовал от пивзавода «Янтарь». Прошел четвертую часть пути до Бизерты, до которой 1472 мили. Надеюсь, воды, до первого планируемого захода в порт, хватит.

Потянул спину, пока канистры с бензином по 20 литров таскал туда-сюда. Немного болит.

В десятом часу потихоньку пошел под парусами, долго лавировался между судами на рейде. Ветра нет, надоело такое движение, завёл мотор, иду под ним, скорость 3.2 узла.

До мыса Инджебурун, на западном берегу Мраморного моря, 92.3 мили, азимут магнитный 255 градусов, компасный курс тоже 225. Вчера открыл 9-й бутыль, из закупленной воды.

В три часа дня до Инджебуруна 87.4 мили, за 6 часов прошел всего пять миль. Ветер очень слабый.

За следующие четыре часа продвинулся всего на десять миль

В десятом часу вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом, расстояние до маяка Хошкёй 55.7 миль, азимут 256 градусов. За ходовой день от Стамбула прошел 24 мили, что не радует.

30 июля 2012 года, понедельник.

В пять часов утра включил компьютер, до Хошкёй 53.8, азимут на него 258 градусов, дрейфую на 340 градусов, со скоростью 0.3 узла. Прошел от Стамбула очень мало, долго штилело.

До дома 397 миль по прямой линии, это 715 километров. Недалеко ушел от родных пенат.

В шесть часов утра окончательный подъем. Начал движение, как обычно, в семь часов утра. На все про все, уходит час, утром и столько же, вечером. На маяк Хошкёй азимут 257 градусов, расстояние 53.3 мили, иду со скоростью полтора узла, ветра почти нет, небольшое волнение, компасный курс 230 градусов. Успокаивает, что нет штилья, немного дует, но лучше так, чем в Черном море, с его свирепым, хоть и попутным, ветром.

Открыл 10-й бутыль воды. Попил кофе, вода из термоса, вечером в Стамбуле, 28 июля, залил в термос. До сих пор горячая вода.

В восемь часов утра, на ходу, вскипятил воду, залил в термос. Почистил картошку, одна испортилась, выбросил, остальную поставил варить. Ветер, по-прежнему, слабый, на компасе 230 градусов. Слева, вдалеке, идут суда в ту же сторону. Справа виден берег, не потеряешься, никакой навигации не нужно.

Сало, полностью залитое штормовой волной еще в Черном море, просушил, обвалял солью и уложил в большую кастрюлю. Хорошо получилось, умеет Нина его солить. Очень оно выручает в штормовую погоду, когда приготовить на газовой плите что-либо невозможно из-за сильной боковой и килевой качки.

В одиннадцать часов азимут на маяк Хошкёй 258 градусов, и до него 51.2 миль, скорость один узел, ветер встречный. Иду на S, пересекаю полосы движения, отчетливо видные на электронной карте, но делать нечего. Ветер то немного задует, то стихнет, и так постоянно. Полагаю, к перемене направления ветра. По полосе движения, прямо передо мной, идут четыре судна, и вдалеке несколько, но идущие в обратном направлении.

Неизвестный:
18.35 30 июл – Удачи тебе в плавании, мы гордимся тобой.

Около десяти часов вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом, качает сильно, спасибо не бьёт волной в корпус. До маяка Хошкёй 34.7 мили, курс дрейфа 271 градус, скорость дрейфа 1.1 узла.

Нахожусь в точке с координатами: N40гр45мин44.0сек E028гр04мин23.3сек. Когда увидел место лежания в дрейфе на электронной карте, стало немного не по себе. Медленно дрейфую по рекомендованной полосе встречного движения судов. Чтобы уйти в сторону не хватает ветра, а тратить на это топливо, рука не поднимается, никаких запасов бензина не хватит, танкер за мной не идет. К тому же, даже на моторе, чтобы уйти с полосы встречного движения нужно несколько часов. Полночи уйдет на это. Конечно, по правилам движения по МППСС-72, мне предписано пересекать полосы движения судов под прямым углом, но пусть попробует тот, кто писал эти правила, сам пройти на такой лодочке. Это, конечно, не дает мне право нарушать правила хорошей Морской практики, писанные жизнями большого количества моряков, но объясняет, хотя бы самому себе все содеянное мною.

31 июля 2012 года, вторник.

Поднялся в восемь часов утра и через 20 минут начал движение. Припозднился сегодня.

До Хошкёй расстояние 27.2 мили, азимут 260 градусов, иду со скоростью три узла, курсом 260 градусов, куда мне и нужно.
До точки №9, остров Мармара, азимут 245 градусов, расстояние 20.9 мили.
До точки №10 азимут 230 градусов, расстояние 25.5 мили.
За ночь продрейфовал на семь миль. Всю ночь провёл на полосах движения идущих судов, судя по электронной карте на моём ПК. Не хотелось идти левее, в 16 милях берег, горы которого хорошо видны. Это остров Мармара и другие, и как мне говорили, запретная зона, где яхтсмены, заходящие на эти острова, имели неприятности. Если уходить правее, значит выбираться на сильный ветер и придется уходить значительно дальше в сторону от моего курса, лишние мили наматывать. За Мармарой мне нужно будет поворачивать налево.

Ночью, каждые 20-30 минут, что вошло уже в привычку, выбирался наружу, отслеживая навигационную обстановку. Вокруг всегда огни судов, огни маяков и селений на обрывистых берегах. Шумело за бортом и качало сильно, но спокойнее,

чем на Черном море. Лодка уверенно лежала в дрейфе, под зарифленным гротом, легко входя на волну. Качка, конечно, была хорошая, но главное, что волна не била в корпус. Ветер северный, до пяти баллов, если не больше.

Главным событием этой ночи, считаю, обострение боли в позвоночнике. Вероятно, в Стамбуле, перемещая 20-ти литровые канистры с бензином, газовые баллоны, вынимая имущество для просушки, потянул спину. Выходить наверх было мучение, стонал от боли. Только утром немного успокоилось.

В начале десятого пошли встречные суда, вереницей, один за другим проходили мимо небольшой лодки под парусом, но дорогу уступали, явно видели, что я не смогу, с моими скоростями, уйти в сторону. Включил радиостанцию, послушал немного эфир, особенно меня интересовало, будет ли кто-либо, возмущаться. Обошлось, моряки люди понимающие, в позу не становятся, права не качают.

Вхожу в узкое место Мраморного моря. Слева остров Мармара, на моих самодельных картах обозначен путевой точкой №9, справа путевая точка №25, маяк Хошкёй, беру курс на точку №26, мыс и маяк Инджебурун.

Много попутных и встречных судов. Погода ветреная, даже очень, иду фордевинд (курс относительно ветра, когда ветер дует сзади), стоит только штормовой стаксель, но всё равно лодку крутит и набегающей сзади волной, грозит развернуть лагом (боком) к волне. Скорость 2.5 узла. Промахнуться мимо входа в пролив Дарданеллы невозможно. Но мне в ночь не нужно заходить в пролив, посему буду ложиться в дрейф, как обычно. Быть может, удастся на якорь встать, но для этого нужно подойти ближе к северному берегу пролива и терять ходовое время, что неприемлемо.

В десять часов вечера лег в дрейф под, зарифленным на две полки рифов, гротом. До Гелиболу 23.2 мили, азимут 249 градусов, дрейфую со скоростью 1.2 – 1.3 узла, курс дрейфа почти 270 градусов.

Справа и слева наблюдаю много огней. Включил компьютер. На электронной карте изображено сужение Мраморного моря, и значок кораблика показывает мое местонахождение, а включенная функция трека, отображает линию дрейфа. Волнение и ветер 5 баллов.

В начале одиннадцатого, определив расстояние до временных путевых точек, №1-5.98 миль и точка №2-7.76 миль, и посчитав такое приближение к берегу опасным, лег на другой галс, то есть повернул в другую сторону.

Из представленной ниже таблицы видна динамика дрейфа в течении всей ночи. Соответственно такой был сон и отдых.

№ пп	Время	1	2	3	4	V	Угол др
1	22.15	5.98	7.7			1.6	195
2	23.20	4.22	7.32	15.4	12.8	1.6	195

3	24.5	2.98	6.72	15.5	11.8		
	Повернул на пр. галс						
4	Время	Яхт-клуб	БР711	Банка			
5	24.25	6.45		12.6		1.7	
6	01.05	2.82	6.40	11.6			
7	2.10	3.56	5.59	10.3			
8	4.00			7.8			
9	5.50			6.64		1.2	

2.10
Гелиболу 19 миль

4.00
Гелиболу 16.5 миль

5.50
Гелиболу 15.5 миль

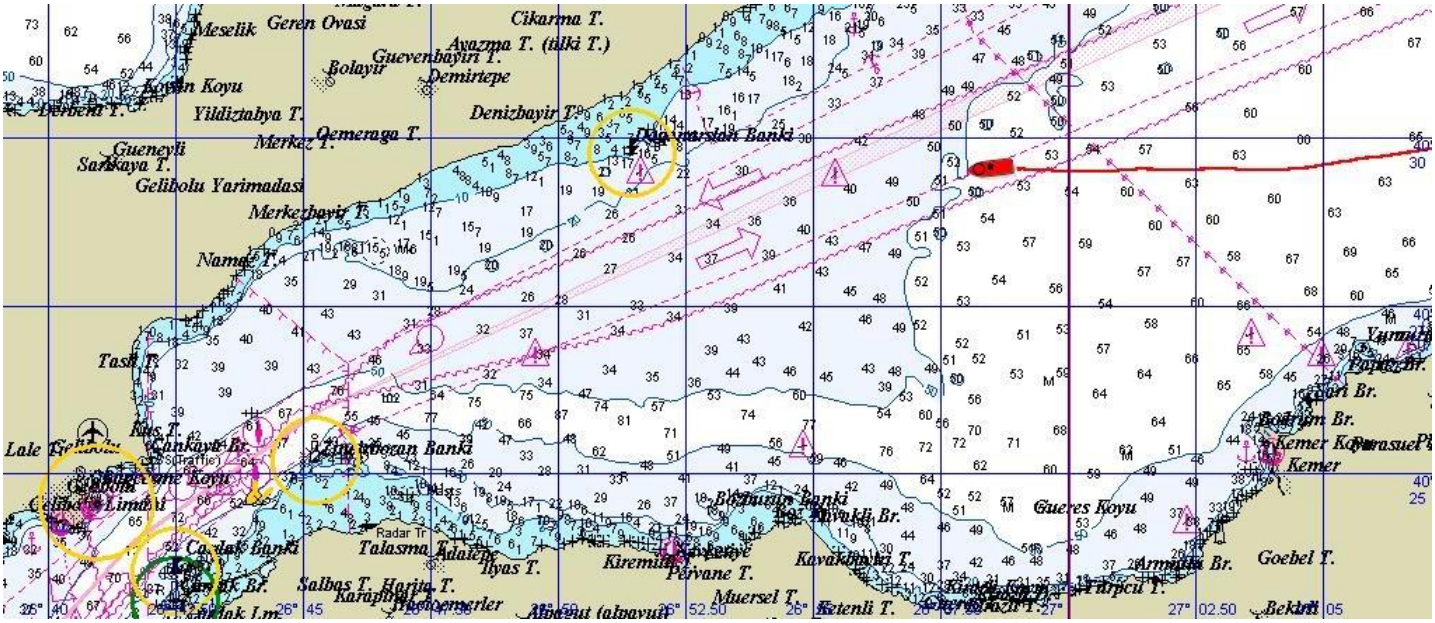

Фото 12: Ночной дрейф перед входом в Дарданеллы.

Из отображенного на электронной карте хорошо виден трек пути, в каком направлении проходил дрейф, сближение яхты с Гелиболу, небольшим турецким портом на входе в пролив Дарданеллы со стороны Мраморного моря.

1 августа 2012 года, среда.

Юра:

2.11 1 августа – Дрейфую в 19 милях от входа в Дарданеллы. Самое узкое место Мраморного моря. Очень сильный ветер, 5-6 баллов и волнение тоже. Очень помогает компьютер с электронными картами. Все вижу.

Подъем, как обычно, в шесть часов утра. Через полчаса убрал грот, поставил штормовой стаксель. Подключил внешний бак к мотору, завёл, прогрел его. Опять сильно качает, солнце светит ярко, ясно, видимость отличная. Вокруг стоит более 20 судов. Ждут разрешения на проход пролива Дарданеллы.

Так это их огни я видел ночью, удивлялся, что за странные береговые огни, чувствовал, что-то не так. До Гелиболу 15 миль, если идти со скоростью 2-2.5 узла, то к 13.00-14.00 войду в пролив, затем, если не успею до темноты пройти, стану на якорь или зайду в какой-нибудь порт. Будем решать вопросы по мере их поступления.

По радио поговорил с теплоходом «Юрга», российский экипаж. Радист тоже военный, отслужил 27 лет на Дальнем Востоке, во Владивостоке и Советской Гавани. Собеседник погоду дал на Эгейское море: ветер N, 5-6 баллов.

Поставил большой стаксель, но перед маяком Гелиболу включил мотор, убрал стаксель и вошел в пролив в 11 часов дня со скоростью 4.8 узла.

Через час заглушил мотор и поставил большой стаксель, из-за большого волнения и усиления ветра, винт мотора вылетает из воды, ревет, мотор может пойти в разнос. Скорость движения упала до 3.5 узлов.

До Нара, первый поворот налево, осталось 15 миль.

К часу дня ветер и волнение значительно уменьшились, включил мотор, скорость резко возросла до 5.8 миль. Красиво вокруг, так и хочется идти под парусами. Но по проливу только под мотором можно передвигаться, мне проблемы с морской полицией ни к чему, к тому, же спешить нужно.

Закончился 10-й 5-ти литровый бутыль, вернее почти вся вода пролилась из-за неплотно закрытой крышки. Уже второй раз это происходит. Можно остаться без воды.

В половине четвертого прошел мыс Нара, еще через час достиг Чанакале, иду со скоростью 6.6 узлов, это самое узкое место пролива. До следующей путевой точки, Мехмет, выход из Дарданелл, осталось 10.6 миль,

Славик:
15.39 1 авг – Я сейчас во Львове, ограниченный доступ в Интернет. Позже опубликую.

Еще через час, в помощь мотору, поставил большой стаксель, скорость около 6 узлов, в этом месте пролив становится шире и скорость моего движения уменьшилась. До Мехмет осталось четыре мили. Пора определять расстояние до следующей путевой

точки. Включил навигатор, выписал в Судовой журнал: до мыса Фаса, на острове Андрос, у пролива Доро, 146 миль, азимут 211 градусов.

Справа «Табуретка», так я его называю, какой-то турецкий военный памятник, похожий на вышеупомянутую мебель.

Слева, на противоположной стороне пролива, находится знаменитая Троя, в четырех километрах в глубину берега. На картах Google это хорошо видно.

На самом выходе из пролива определил расстояние до мыса Фаса: расстояние 142 мили, азимут на него 209 градусов, иду со скоростью 3.7 узла.

Лёг в дрейф около десяти часов вечера.

Юра:
22.12 1 авг – Прошел пролив Дарданеллы и вышел в Эгейское море. Лег в дрейф, немного неудачно – стою на полосе движения судов. Завтра пойду на о.Андрос (пролив Доро) – 141 миля.

Славик:
22.15 1 авг – Получил, опубликую скоро. Ты два раза мне смс прислал.

2 августа 2012 года, четверг.

Встал в шесть утра. Всю ночь стоял на полосе движения входящих и выходящих судов из пролива Дарданеллы. Они меня, конечно, на радаре видели и огонь на мачте, надеюсь, то же.

Ветер N, 2-3 балла, волнение 2 балла, спокойно. За ночь продрейфовал 14 миль, течение довольно сильное, благо, что попутное. До Фаса осталось 121 миля.

Выпил две кружки кофе, варю гречку, покушаю потом, в процессе движения, сейчас не хочу и нужно идти, затем чай сварю, наполню термос. Болит левое колено, ушиб, когда и где, не заметил. Порезы у меня сплошь и рядом, это нормально. Но стараюсь быть осторожным.

Пошёл в семь часов утра, скорость 4.3 узла, под основным стакселем, ветер и волна 4-5 баллов, ветер NE, иду полветра, бакштаг левого галса. Вокруг постоянно наблюдаю несколько судов. Дельфины немного попрыгали из воды, зрелище впечатляющее, жалко не успел сфотографировать. Снимаю своим смартфоном, фотоаппарат Славика не хочет с моими аккумуляторами пальчиковыми и новыми батарейками работать, не нахожу причины.

Связь устойчивая, постоянно передаю СМС по телефону. В данный момент GR, греческий, оператора не помню. Что интересно берегов и островов не видно, а

мобильная связь есть. Море значительно теплее Черного моря, не зря цивилизация зарождалась в регионе Средиземного моря.

Вчера, перед «табуреткой», встретил судно под украинским флагом. Связался с ним. Узнал погоду: в Эгейском море 5-6 баллов, NE, N,NW. Идут в Измир, везут что-то.
Чайка сидела на воде - к хорошей погоде, что подтверждают морские пословицы: «Если чайка села в воду, жди хорошую погоду».

К полудню, по корме прошла небольшая яхта, включил радиостанцию на 16 канале, на прием, но они меня не вызывали. И я не стал, подчас, проходим мимо, лень рукой помахать.

В 14 часов навигатор определил координаты: N39гр33мин57.0сек E025гр37мин50.0сек. До Фаса 105 миль, азимут 205 градусов, на компасе 170 градусов, иду со скоростью 2.4 узла, до Сигри, мыс на острове Лесбос, АЗМ 156, расстояние 22.9 миль, азимут магнитный 156 градусов.

Фото 13: Супруга Нина и сын Вячеслав всегда со мной.

Около десяти вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом, включил компьютер, до острова девять миль. Лёг в дрейф, по всему выходит, несёт вдоль острова. А если ветер подвернёт и ночью прибьет к берегу? Поставил штормовой стаксель, зарифил грот на две полки рифов и стал уходить от берега острова Лесбос. Ветер очень сильный, волнение приличное. Вымок весь на встречных волнах, особенно когда пальчиковые аккумуляторы из алюминиевой коробки вынимал и ползал по палубе. Опять включил компьютер, определил, что на 2.5 мили ушёл, опять лёг в дрейф.

Показалось, очень близко остров находится. Шел почти час, а его маяк как светил совсем рядом, так и не сдвинулся ни на йоту. Не пойму, что на меня нашло, чего всполошился, более девяти миль до маяка. Может из-за того, что стоит на высоком берегу и создается впечатление, что он нависает надо мной, давит. Прямо боязнь близкого берега довлеет надо мной, наваждение какое-то.

Фаса: АЗМ 209 градусов, расстояние 84.3 мили. От выхода из Дарданелл и до этого места, с учётом ночного дрейфа, за сутки прошел 58 миль – рекорд моего плавания.

№ пп	Время	Маяк	Желтый буй
1	22.55	12.1	10.8
2	23.36	12.2	10.9
3	24.30	12.7	11.2

Ночью, фиксируя расстояние до маяка в специальной таблице, убеждаюсь, что медленно удаляюсь от острова любви. Как к себе лесбиянки тянут настоящих мужчин, к оным, несомненно, причисляю и себя.

3 августа 2012 года, пятница.

Пошёл, как всегда в седьмом часу утра. Определил навигатором дальность до маяка Фаса: АЗМ 208, расстояние 79.1 мили, азимут 208 градусов, скорость движения 2.3 узла, компасный курс 170 градусов.

В два часа дня до Фаса: азимут 207 градусов, расстояние 64.9 мили, скорость движения 2.9 узла, компасный курс 200 градусов.

Нахожусь в точке с координатами:
N38гр56мин03.4сек E025гр19мин16.1сек
Определяю расстояние и азимуты еще на несколько путевых точек на различных островах, коих вокруг множество и они постоянно видны на горизонте:
Кокино, азимут 150 градусов, расстояние 27.7 миль.
460Р35, азимут 252 градуса, расстояние 32 мили.
460Р30, азимут 136 миль, расстояние 33.4 мили.

Вечером ветер и волнение усилились до 5-6 баллов. Убрал большие паруса, поставил штормовой стаксель и, пока этим занимался, чуть в сети не въехал. Бутылки

пластиковые, обозначающие сети, почти не видны на сильном волнении. РЛС отражатель на вешке стоит, обозначая край сети. Долго обходил, сваливаясь на ветер, теряя высоту и с таким трудом пройденные мили.

Вчера, до обеда, у меня на пути, стояли два подозрительных рыбацких катера. Сегодня после обеда опять их встретил. Подозрительные, с моей точки зрения. На самом деле это просто рыбаки, охраняли свои сети. Один даже рядом прошёл. Все находящиеся в нем внимательно на меня посмотрели. Всю ночь эти рыбаки на горизонте виднелись, наблюдал их красные огни, полагаю, тралили. Рассвело, они рядом стоят.

Сегодня искупался за бортом. Хорошо в жаркую погоду поплескаться в прохладной, кристально чистой изумрудной воде. Хотя стараюсь делать это не часто, качает сильно яхту, могу сорваться, упасть и ушибиться. Ранее прецеденты с падением за борт, правда, без повреждений и ушибов, у меня были.

Левая коленка до сих пор болит, а где ушибся, не помню и спина, немного, беспокоит. Если что сломаю, это конец плаванию и, вероятнее всего, жизни, пока помощь придёт…

Нина:
16.54 3 августа – Пиши СМС, звонить очень дорого, в каждой стране свой тариф. Как спина?

Около десяти часов вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом. Сильно качает, но терплю.
N38гр32мин07.4сек E025гр04мин40.8сек
За дневной переход прошёл 41 милю.
Фаса: азимут 208 градусов, расстояние 38.5 миль
460P35 306гр 23.8 321 20.0
34 157гр 25.1 143 27.1
Кокино 096гр 25.3
460P33 223гр 33.0 215 27.6
460P30 090гр 34.0

4 августа 2012 года, суббота.

Юра:
0.12 4 августа – Прохожу Эгейское море. Ночной дрейф перед о.Андрос. завтра пролив Доро. Яхта и экипаж ОК.

Встал в седьмом часу утра. За бортом штиль, лодка не двигается, даже не шевелится. Вокруг все находится в движении и в подтверждении того по корме прошло четыре судна.
Фаса: азимут на него 199 градусов, расстояние 34.4 мили.

Пошел в восемь утра, как обычно. Пока переделаешь все дела, одно приготовление пищи отнимает много время, а на ходу, подчас, сложно что-либо приготовить. Румпель, на сильном волнении, невозможно бросить, лодку сразу лагом к волне ставит и расплатой тому удар волной по корпусу, от чего все дрожит и сотрясается так, что кажется, яхта развалится, и не успеешь наверх выскочить. Как не хватает ветрового авторулевого, с которым провозился четыре лета подряд.

В настоящее время отсутствие ветра становится причиной стояния на месте. Бензин имеется и можно включить мотор, но далеко на нем не уедешь, вот и ждешь у моря погоды, в буквальном смысле этого слова.

Фаса: азимут 199 градусов, расстояние 34.5 мили, скорость 1.5 узла, КК 170 градусов
460Р33 (мыс Кафиревс) АЗМ 215 градусов, расстояние 27.5 мили, КК 185
Иду на мыс Кафиревс, ветер NW, подойду ближе, определюсь.
N38гр30мин E024гр55мин

Компьютер наполовину разряжен, подключил его на зарядку к бортовому аккумулятору в девять часов утра. Как он меня выручает. Вижу всю навигационную обстановку, своё место, курс, скорость, удаление от берегов, маяков, WP (путевые точки). Подо мной около 300 метров глубины, Эгейское море, в основном, не глубокое.

Около полудня опять определился, используя навигатор GPS 12 GARMIN:
460Р33 (мыс Кафиревс) АЗМ 211, расстояние 21.2 мили, скорость 2.3 узла, КК (компасный курс) 175 градусов.

Суда на пролив Доро и оттуда идут левее меня. Курс взял не на мыс и маяк Фаса, а на мыс Кафиревс, выхожу на ветер, северо-западный ветер, чтобы в проливе прижиматься к наветренному берегу. Ведь если бы ветер усилился, могло бы не хватить пространства для захода в пролив. Это я так предполагаю, а что будет в действительности, когда ближе подойду? С такой скоростью движения, к проливу, подойду вечером и, по всей видимости, заночую, дрейфуя, перед ним. Справа берег тянется на 16-18 миль и засветло, могу, не пройти, а в проливе Доро движение интенсивное.
460Р33: азимут 215 градусов, расстояние 13.9 миль, скорость движения 2.6 узла, КК 195 градусов.
N38гр20мин16.9сек E024гр46мин51.2сек
До мыса Фаса 22.5 мили, азимут магнитный на него 290 градусов.

Каждые два часа снимаю свои координаты с навигатора и по дальности до путевых точек, нанося пеленги на самодельную карту, определяю свое местоположение. Слишком рано подошел к берегу, он совсем рядом. Делать нечего, лег в дрейф в шесть часов вечера. На ночь в проливы и порты не входить – мое основное правило. Торопиться мне некуда, рекорды скорости ставить не собираюсь, да на моей лодочке это невозможно.

Построил своеобразную таблицу, в которую, практически до самого утра, заносил данные до путевых точек, в настоящий момент являющиеся контрольными: расстояние, азимут, курс дрейфа, скорость дрейфа.

GPS:

лег на правый галс

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V дрейфа
1	18.30	Фаса	182	16.5	171	1.1
2		460P33	220	8.46	171	1.2
3		460P32	153	23	171	1.1
4	19.30	Фаса	183	15.1	170	1.2
5		460P33	228	7.50	174-172	1.2-1.3
6		460P32	152	21.6	178	1.3-1.1

GPS:

лег на левый галс

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс др	V
1	20.05	Фаса	184	14.4	110	1.1
2		460P33	232	7.21	123	1.1
3		460P32	151	21.0	115	1.2
4	21.00	Фаса	187	14.1	099	1.1
5		460P33	238	7.62	099	1.0
6		460P32	153	20.2	099	1.0
7		460P35	354	34.2	099	1.0
8		34	096	25.8	099	1.1
9	22.00	Фаса	191	14.0	000	0.9
10		460P33	243	8.32	000	1.0
11		460P32	155	19.6	000	0.9
12		460P35	353	34.5	000	0.9
13		34	096	25.1	000	0.9
14	23.05	Фаса	196	14.2		
15		460P33	247	9.38	095	1.0
16		460P32	158	19.1	086	1.1
17		460P35	351	34.7	095	1.1
18		34	096	23.9	086	1.1
19	03.30	Фаса	212	14.6	000	0.9
20		460P33	259	12.7	000	1.0
21		460P32	169	16.7	000	1.1
22		460P35	346	36.7	000	1.0
23		34	094	19.9	000	0.9

Славик:

21.33 4 августа – Ок. опубликую, у тебя есть деньги?

Юра:
22.09 4 августа – Да, 199грн. Пролив Доро (он же Кафиревс) не прошел. Весь день был слабый ветер. Вечером подошел и решил не заходить в ночь. Много судов заходит и выходит.

5 августа 2012 года, воскресенье.

Встал в начале седьмого и через пятнадцать минут тронулся в путь. Как всегда, снимаю координаты навигатором, по карте определяю свое место. Прокладываю пеленг, откладываю мили, подчас не нанося на карту, а виртуально, как бы в уме. Скорость у меня небольшая, даже если и есть погрешности в вычислениях, для меня они несущественны. К тому же, мне некогда работать с параллельной линейкой, циркулем-измерителем, морским транспортиром, ибо руль бросать нельзя.

460Р33 (мыс Кофиревс) АЗМ 265 градусов, расстояние 14.8 миль, скорость 1.5 узла. Ветер слабый, NW, на мыс не выхожу, GPS показывает, что на 30 градусов уводит правее. Волнение беспорядочное, сбивает. Необходимо выйти к мысу Кафиревс и вдоль этого берега идти в пролив Доро.

После полудня вошел в пролив и убрал грот, до этого зарифил его на две полки рифов, не помогло, сильно кладет на левый борт. Штормит, 6-7 баллов, не меньше, все водное пространство покрыто белыми барашками, волны валами катятся в попутном направлении, ветер NW, прохожу середину Доро правым бакштагом (курс яхты относительно ветра, когда он дует справа сзади). Полно встречных и попутных судов. Иду под большим стакселем, с трудом удерживая яхту на курсе. Даже этого паруса многовато.

Во втором часу определяю направление и расстояние на следующую путевую точку: т.Мандил (т.38), маяк на небольшом островке у мыса Мандил, АЗМ 243 градуса, расстояние три мили, иду со скоростью 3.7 узла. Эту контрольную точку прошли, беру курс на следующую точку, номер 39. (Ангали).

Ангали: АЗМ 232 градуса, расстояние 29.5, скорость уже больше четырех узлов, лодку сильно раскачивает. Пора убирать большой стаксель и ставить штормовой, не ровен час порву хороший парус.

Что, в скорости и сделал, поставив новый штормовой стаксель, пошитый из тяжелого лавсана, способный выдержать любой шквальный ветер.

Ангали: АЗМ 233 градуса, расстояние 26.4 мили, скорость уменьшилась до 3.6 узлов, КК 220 градусов.

Какая-то яхта сунулась было в Доро, не получилось, свалилась под ветер и ушла за остров Андрос. Куда и мы на ИКАРЕ в 2000 году, возвращаясь домой после

международной Трансатлантической регаты TALL SHIP-2000, когда не смогли пройти пролив против сильного ветра. Наша яхта пошла в проход за Андросом (т.460Р31).

Ещё яхта пошла в пролив Доро под мотором, между мысом Мандил на острове Евбея и небольшим островком Мандили с маяком, прижимаясь к берегу острова Евбея. Куда же он идет? На электронной карте там все залито красным, опасный район. Хотя, если яхтсмен местный и хорошо знает местную лоцию, то для него нет проблем. Наблюдаю ещё яхту, идущую навстречу. По всей видимости, возвращаются с какой-то регаты

Под вечер до Ангали осталось 21 миля, азимут 229 градусов, скорость около двух узлов, КК 200 градусов.

Подошел к проливу Кеос, между островами Кеос и Макронисос. Лёг в дрейф в семь часов вечера, в нескольких милях севернее острова Макронисос. До наступления темноты пролив не пройду, необходимо останавливаться, в противном случае придётся полночи, а может, до утра его преодолевать. Придерживаюсь твердого правила для себя, взятому у Бориса Степановича Немирова, капитана яхты ИКАР: в проливы и порты ночью не входить.

Справа, в 25 милях, Афины, в ясную погоду видны городские сооружения. Через пролив идут вереницей, в обе стороны, суда.

N37гр40мин11.4сек E024гр18мин59.2сек
До Ангали 10.9 мили, азимут 193 градуса, скорость дрейфа около одного узла.
т.39 азимут 226 градусов, расстояние 17.1 миля
т.38 азимут 56 градусов, расстояние 9.07

ПК
(данные взяты из компьютера)

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V
1	19.00	о.Кеос	193	10.9		1
2		т.39	226	17.1		
3		т.38	56	9.07		

N37гр45мин E024гр08мин - северная часть острова Макронисос, длина острова около семи миль.

ПК
(данные взяты из компьютера)

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V
1	21.00	о.Кеос	191	9.82		
2		т.39	227	15.8		
3		т.38	53	10.4		

GPS
(данные взяты из навигатора)
N37гр49мин18.1сек E024гр20мин45.7сек

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V
1	21.25	т.39 (Анг)	229	15.6	260	
2		т.37 (за Кеос)	114	49.8	260	
3		т.38 (Манд)	053	11.2	260	

GPS
(данные взяты из навигатора)

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V
1	23.20	о.Кеос (01)	187	8.44	304	
2		Анг (сев, 02)	258	9.72	304	
3		Анг (39)	229	14.2	304	
4	1.10	01	183	7.58		
5		02	253	8.76		
6		Анг (39)	229	13.1		

Юра:
20.48 5 авг – Пролив Доро прошел. Очень сильный ветер, но попутный. Подошел к о.Кеос и его проливу. Дрейфую. Утром в него. Справа Афины.

Славик:
21.13 5 авг – Ок. Я в дороге. Еду из Киева в Николаев. А лодка у тебя так и перегружена? Волны не заливают?

Юра:
21.47 5 авг – Конечно перегружена, но может поэтому ведет в шторм прекрасно. В Черном море, на фордаке, заливало корму. До сих пор все сушу.

6 августа 2012 года, понедельник.

Встал в пять часов утра, рассветает в 6 часов 20 минут. Готовлю завтрак.

Компьютер не работает, села его батарея, Бортовой аккумулятор тоже разряжен, горит красный контрольный светодиод контроллера заряда солнечной 15-ти ватной панели. Смартфон разряжен тоже. Но всё равно поставил на зарядку. Пальчиковые аккумуляторы, типа АА, тоже все разряжены. Контакты окислились в солёной воде и перержавели провода от солнечной батареи к гнезду для пальчиковых аккумуляторов. Позавчера немного подлатал их, придется все провода менять. Солнечная батарея, специально собранная для маленьких пальчиковых аккумуляторов, работает с 2005г. Провода могли выйти из строя.

Но где искать эти провода? Вопрос. Постоянно произвожу перекладку всего имущества, но так до конца не всё сделал, к примеру, не могу найти моток различных проводов, специально взятых для таких случаев.

Не могу понять, почему, вдруг, все сразу разрядилось. Начинаю анализировать и прихожу к следующему выводу:
- вся выше перечисленная аппаратура не предназначена к интенсивной и длительной эксплуатации в морских условия, с повышенной влажностью.
- соединительные провода солнечной панели для пальчиковых аккумуляторов типа АА не препятствуют проникновению соленой воды и под ее воздействием превратились в труху.

Пошёл в семь часов утра. Тихо вокруг, ясно, яркое солнышко светит, почти не качает, но ветерок NW есть.

Иду т.39, Ангали: азимут 227 градусов, расстояние 10.8 мили, скорость три узла, КК 210 градусов.

Поставил паруса: полные стаксель и грот. Опять встречные суда, компасный курс 210 градусов выдерживать не могу. Прямо по курсу остров Макронисус и путевая точка номер 39, находящаяся на южной его части. Справа хорошо видны Афины, Акрополь одиноко стоящий на высокой горе. Его посетил в 2000 году, когда старпомом ходил на Икаре в Америку, Канаду, Голландию.

Подхожу к т.39 (Ангали), из-за острова появился парус. По всей видимости, яхта вышла из марины города Афины. Кстати, утром, часов в шесть, еще было темно, мимо прошла яхта со всеми положенными ходовыми огнями. Я им помигал мощным фонарём. Не ответили.

Начинает раздувать, иду бакштаг правого галса. Сильно раскачивает, может грот перебросить и ударить по вантам, а там и до их порыва недалеко или гик повредить можно. По всей видимости, пора грот убирать.

Справа хорошо виден маяк, на южной части острова Макронисос, путевая точка номер 39. Ангали, до нее 1.47 мили.

До марины Зея, в городе Афины, в которой стоял наш ИКАР в 2000 году, 28.7 мили, азимут на нее 328 градусов, иду со скоростью 2.7 узла.
Убрал грот, иду под одним стакселем. Резко изменился режим плавания, яхта идет спокойнее, сильно не раскачивает, скорость почти прежняя.

Нина:
8.49 6 авг – Привет. Как дела? Славик приехал в Николаев. Звонили Фомин, Ващук привет передают. Где находишься?

В десять часов. записал в судовой журнал, данные на мыс Малеас, следующую путевую точку (WP): азимут 212 градусов, расстояние 84.1 мили, скорость 2.3 узла, компасный курс 195 градусов.

Со стороны Афин, совсем рядом, прошла яхта, метров 15 длинной, на кормовом флагштоке флаг Мальты, упакована полностью (тузик, радар, автопилот). Обменялись приветствиями и разошлись. Ещё одна яхта мимо прошла, вдали наблюдаю несколько яхт, идущих в различных направлениях. Это не Черное море, где встретить яхту событие.

Во втором часу ветер отошёл к Е, (востоку), поставил грот (главный парус яхты), иду левым галсом. Навигатор показывает до мыса Малеас: АЗМ 214 градусов, расстояние 75.6 мили, скорость 3.4 узла, для моей лодки хорошая, КК 220 градусов.

Начал эксперименты с самодельным опреснителем воды. Налил немного воды, на черную тряпку, в пластиковом стаканчике, установленном в прозрачной пластиковой бутылке, емкостью два литра.

Принцип действия следующий: солнечные лучи, проникая в пластиковую бутылку, нагревают черную ткань, пропитанную соленой морской водой, вода испаряется, осаждается на верхней части этой бутылки и стекает вниз, по ее стенкам, собираясь внизу. Если изготовить несколько таких бутылок, а еще лучше бутыль емкостью пять литров, в которой можно укрепить пластиковые стаканчики и черную ткань больших размером, укрепить бутыль к лееру, чтобы на кренах она оставалась в вертикальном положении, то можно получить немного пресной воды.

Так предполагаю, а как это будет в действительности, известно одному всевышнему. Может кому-нибудь это пригодится, и спасет ему жизнь.

Таким образом, получил грамм 50 опресненной воды. Выпил, гадость, конечно, но на безрыбье и рак рыба, во всяком случае, пить можно.

Ветер и волнение два балла. Иду фордаком (фордевинд- курс, при котором ветер дует прямо в корму), стаксель не работает. Поставил грот и стаксель на «бабочку» (парус грот развернут к одному борту, парус стаксель – к другому). Очень коварный курс, прозеваешь рысканье яхты, и грот перелетит на другой борт, со всеми вытекающими последствиями, перечисленными выше. Можно еще и по голове получить подарок, что было со мной перед Босфором.

Время подбирается к четырем, стоит грот и стаксель, иду КК 220, фордевинд. По корме, под мотором, прошла яхта, к острову Айос-Георгиос.

В половине десятого вечера лёг в дрейф под зарифленным, на вторую полку рифов, гротом. Лодку сильно раскачивает, хлопает парус, того и гляди расползется, набегающие большие волны, иногда, с грохотом обрушиваются на палубу, вода затекает внутрь яхты. Убрал грот, поставил малый плавучий якорь, тоже качает, но меньше. Включил клотиковый круговой белый огонь. Других ходовых огней не имею.

По Правилам мне разрешается иметь не только такие огни, а просто обыкновенный фонарик, но я установил один на самом верху мачты. Красный и зеленый на корпусе яхты или на ее мачте не стал ставить. Во-первых, на малых корпусах ходовые огни далеко не видны за большими волнами, а на мачте зеленый и красный яхтенные огни видны слабо. Так что белым клотиковым огнем, на верху мачты, обозначаю себя каждый вечер, и он горит всю ночь.

В GPS вставил пальчиковые АКБ АА, работают, значит, их солнечная батарея исправна. Но провода нужно заменить.
Малеас: АЗМ 210 градусов, расстояние 60 миль.
N37гр19мин E023гр49мин
Эта точка недалеко от острова Айос-Георгиос. На траверзе правого борта, в 12 милях путевая точка мыса Зурба (Сурва)на острове Идра.

За дневной переход преодолел 34 мили. При попутном плавании укладываюсь в планируемые 30 миль в день. Чего не скажешь, когда ветер встречный сильный или слабый, а что еще хуже, полный штиль.

7 августа 2012 года, вторник.

МОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ – 63 ГОДА

Юра:
4.18 7 авг – Прошел Афины, иду по Эгейскому морю на мыс Тенарон (самая южная окраина Европы), 8 вечером буду там. Ночью штормило. Все ОК.

Встал в пять часов утра. День начался, как обычно, ничем не отличается остальных дней плавания. Это для меня он значимый день, а так обычный день. Плавучий якорь зацепился за перо руля. Крутило всю ночь и сильно качало, под утро успокоилось, полагаю, в это время и запутался. Долго распутывал, поддевая футштоком, протаскивая под килем яхты якорные концы (веревки), пока не вытащил парашюты малых плавучих якорей.

Опять долго искал запасные электрические провода, есть моток, укладывал, но куда положил, не помню. Внутри яхты проверил везде, осталось в ахтерпике поискать. Пока не нашел.

Затянул начало движения почти до восьми часов утра. Мыс Малеас: АЗМ 209 градусов, расстояние 59.7 миль, скорость 2.6 узла, КК 191-200.

Около полудня занес в Судовой журнал информацию о своем местонахождении: Малеас (т.53), АЗМ 209 градусов, расстояние 52.7 миль, скорость три узла, компасный курс 200 градусов.
Остров Фальконера (т.49): азимут 163 градуса, расстояние 24 мили.
Остров Эримонисос-Парапола (Белопуло) (т.52): азимут 219 градусов, 21.6 миль.
Остров Карави (т.50): азимут 193 градусов, 28.6 миль.

Остров Айос-Георгиос, который обходил весь вчерашний день, уже не виден, скрылся за горизонтом. С утра второй парус вижу. Чувствуется, в цивилизацию вхожу. Суда же, встречные и попутные, вижу каждый день, постоянно, с утра до вечера, иногда по нескольку штук одновременно. Ведь иду вдоль основных полос движения. Мне идти в том же направлении, что и им, а именно на Гибралтар, и наши пути совпадают. А чтобы ночью они на меня не наехали, стараюсь быть где-то у острова, берега, с подветренной его стороны. Суда, идущие мимо, ведут постоянное наблюдение и, надеюсь, вовремя увидят мой белый круговой огонь на топе мачты, а на своем радаре, тоже вовремя, увидят засветку от моего уголкового отражателя, также установленного на топе мачты.

Иду 2.5-2.9 узла, под основным стакселем, решил пока грот не ставить, бакштаг правого галса, на море неспокойно, баллов пять волнение и ветер. Скорость с обоими парусами не менее 4.5 узлов, это нагрузка на корпус и такелаж. Всё время приходится быть в напряжении, чтобы не перекинуло гик из-за сильной качки. Теперь же иду спокойно, относительно, естественно.

Нина:
15.58 7 авг – Перевела на карту 900 гривен. В яхт-клубе была, договор перепишем. У нас очень жарко.

Нина:
21.32 7 авг – Звонили Власовы, поздравили тебя, привет от Васи Голубкова. В инете о тебе все читают.

22.00
Лёг в дрейф под зарифленным, как обычно, гротом. Из приведенной таблицы видна динамика дрейфа. Скорость дрейфа не отображена, навигатор не показывает скорость менее одного узла.

GPS

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V
1	22.55	Малеас	211	29.4	057	
2		Белоп (52)	320	4.95	057	
3		Карави(50)	151	8.25	057	
4		Фалкон (49)	097	17.8	057	
5		Китира (44)	209	52.8	057	
6	24.05	Фалкон (49)	095	17.7		
7		Китир (44)	210	52.3		
8		Карави (50)	148	7.07		
9		Белоп (52)	325	5.52		
10		Малеас	212	28.9		
11	1.50	49	091	17.4		
12		44	211	51.5	169	
13		50	146	6.57	169	

14		52	328	6.57	169	
15		Малеас	214	28.1	169	

Юра:
23.15 7 авг - Дрейфую у о.Белопуло в 5 милях, а в 8 милях скала Карави и меня сносит в ту сторону. Скорость дрейфа менее одного узла. Прошел половину расстояния до Бизерты. Все ОК.

8 августа 2012 года, среда.

В седьмом часу пошёл. Поставил основной стаксель и полный грот. Ветра почти нет, паруса болтаются на волнении. Остров Белопуло виден справа, остров Карави не виден, должен располагаться слева. Ночью в том направлении наблюдал огни. Может и днём бы его увидел, если бы специально искал в бинокль, но не стал отвлекаться.
Это затишье обычно к перемене ветра или к его усилению. Пасмурно, сыро, неуютно снаружи яхты и неспокойно у меня на душе. Ночью, как обычно, выглядывал несколько раз из каюты, обозревал окружающее меня водное пространство. За бортом тепло, в который раз убеждаюсь, что это не Чёрное море. Под утро пришла прохлада, но холода нет.

Мимо, совсем близко, прошли два судна. Они меня, несомненно, наблюдают и на автомате в районе этих островов не ходят.

Славик вчера вечером звонил и его беспокоил именно этот вопрос. Я ему объяснил, что суда, вблизи берегов и островов ведут круглосуточное визуальное и радарное наблюдение и только на больших открытых водных пространствах позволяют себе, идя на автопилоте, отвлечься для приготовления кофе, к примеру. Левее, сзади, вижу третий островок, Фальконера. Все островки на месте.

Каждые несколько часов записываю в Судовой журнал данные из навигатора, и поэтому всегда знаю свое место.

Вот что записал в два часа дня:
Малеас АЗМ 220, рст 14.6, V 1.5
Китира (44) АЗМ 212, рст 37, V-1.6, КК 190

43 3 36 08 023 00 АЗМ 218 рст 32
46 2 36 14 023 06 АЗМ 216 рст 24.3
1 36 22 022 56 АЗМ 243 рст 24.7
43 (Китира, дальняя точка) АЗМ 217, рст 32.8, КК 210
46 (ср к) АЗМ 215 рст 24.5, КК 190

Остров 1 36 05 022гр59 Aego (05)
Остров 2 35 58 023гр15 Pari (06)
Остров 3 35 57 023гр12
Большой остров 35 52 023 17
Между островом 1 и островом 2 13.7 мм.

Все записи оставил так, как они были занесены в Судовой журнал. При подходе к особо опасному берегу, кроме ранее нанесенных на карту путевых точек, снимаю с электронной карты компьютера еще ряд дополнительных контрольных точек, находящихся на выступающих далеко в море мысах. Контролируя их периодически навигатором, всегда знаю свое местонахождение.

Около восьми часов вечера:
Малеас АЗМ 250, рст1-2, V-1.6
43 АЗМ 221, рст 29.6
46 АЗМ 220, рст 21.4, V-1.5
ПК Малеас: 8.79 (берег) маяк
Длина пролива 13.4 мм.

В девять часов лег в дрейф и из приведенной таблицы видна динамика дрейфа:

№ пп	Время	WP	АЗМ	Рст	Курс дрейфа	V
1	21.00	Малеас	257	8.56		
2		43	221	27.6		
3	22.15	Малеас	259	8.43		
4		43	221	27.4	284	
5		46	220	19.1		
6	23.15	Малеас	262	8.33		
7		43	222	27.0		
8		46	221	18.7		
9	01.50	Малеас	268	7.95		
10		43	222	26.2		
11		46	222	17.9		
12	4.50	Малеас	271	7.09		

9 августа 2012 года, четверг.

Встал в шесть утра, позавтракал и отправился в путь.

Через час:
Мыс Малеас: АЗМ 276 градусов, расстояние 6.27 мили.
Мыс Спати, на острове Китира: АЗМ 260 градусов, расстояние 18.6 миль, скорость чуть больше одного узла, черепашья. Достает уже такое плавание.

Около девяти утра:
Малеас: АЗМ 282 градусов, расстояние две мили.
Спати: АЗМ 256 градусов, расстояние 14.6 мили, скорость 3.1 узла.

Фото 14: В Эгейском море.

Прошёл пролив Элафонисос, пролегающий между островом Элафонисос у Пелопоннесского полуострова и островом Китира, выключил мотор, и в дополнении к стакселю, поставил грот.

Тяжело проходил этот пролив. Подошёл к маяку Малеас Пелопоннесского полуострова, кабельтовых пять осталось (один кабельтов равен 185 метров) до берега, зашёл за мыс Малеас, внутрь пролива, и началась свистопляска. Ветер встречный, усиливается и тут же стихает, меняет направление, то полветра иду, тут уже попутный, потом опять встречный, да такой сильный, что на порывах яхту кладет парусами на воду, гик порой касается воды. Зарифил грот на первую полку рифов, потом на вторую и тут заштилело...

Включил мотор, его подготовил утром, когда поработал на холостых оборотах, удостоверился, что мотор хорошо прогрелся. Пролив незнакомый, мало ли что впереди меня ждет. Вот и пригодился родимый, в благодарность к бережному к нему отношению, два часа исправно стрекотал движок.

Постельные принадлежности разложил на палубе и в кокпите на просушку, пока есть возможность, нужно пользоваться моментом.

Фото 15: Пролив Элафонисос у мыса Малеас.

В час дня нахожусь у мыса Марина, южного мыса острова Элафонисос, до мыса Тенарон: АЗМ 262 градусов, расстояние 22.8 мили, КК 240, иду со скоростью четыре узла. Пора прокладывать маршрут дальше, замахнутся на Мальту. До путевой точки Лука (Мальта) АЗМ 268 градусов, расстояние 413 морских миль.

Весь день шёл под стакселем, грот убрал, штиль, ветра нет, от путевой точки Спати, мыс на северной части острова Китира, почти не продвинулся. Мыс Тенарон на горизонте. Пошёл ветер SW, S слабый, крутит немного, ставлю грот.

Сварил чай, металлический водяной термос стал греться и не держит кипяток. Залил воду в китайский стеклянный термос, старый, ему сто лет в обед. В металлический термос слил остаток кипятка, на ужин будет тёплый чай, потом остынет. Поставил тент в кокпите для защиты от слепящих обжигающих лучей солнца. В настоящий момент прохладный ветер задувает под тент.

Хорошо как, курорт прямо, периодически иду на нос и из ведра обливаюсь водой. За борт купаться хожу редко, сильно качает, даже когда штиль. Пока спускаешься и

потом залезаешь на яхту, того и жди, улетишь за борт. А если что сломаешь, вывихнешь, ударишься. Нет, рисковать не будем.

Вечером до мыса Тенарон: АЗМ 256 градусов, расстояние 12.8 миль, скорость навигатором не определяется, штиль. Лука: АЗМ 267 градусов, расстояние 403 мили. Мыс Тенарон хорошо видно. Не буду грот ставить, нет ветра.

Штиль полный, паруса стоят, но не работают, даже не хлопают, яхта крутится, вода гладкая, чуть качает. Вокруг острова, мысы: Спати, Малеас, Тенарон и ещё что-то на западе.

В девять часов вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом.
Представляю динамику ночного дрейфа:

Тенарон: АЗМ 246 градусов, расстояние 11.1 мили, скорость дрейфа 1.1 узла, курс дрейфа 322 градуса.

21.55
Тенарон: АЗМ 241 градуса, расстояние 10.6 мили, скорость дрейфа 1.3 узла, курс дрейфа 306 градусов.

23.00
Тенарон: азимут 235 градуса, расстояние10.1 мили, скорость дрейфа 1.1 узла, угол поворота 125 градуса (меня сносит, от нужного мне направления, на 125 градусов в другую сторону).

24.50
Тенарон: азимут 248 градусов, расстояние 12 миль, угол поворота 112 градусов.

02.20
Тенарон: АЗМ 243 градуса, расстояние 11.5 мили.

4.45
Тенарон: АЗМ 238 градусов, расстояние 9.65 мили, скорость дрейфа 1.3 узла, курс дрейфа 263 градуса.

10 августа 2012 года, пятница.

Юра:
6.20 10 авг – Погоду на Мальте, Мессина (Италия, Сицилия), Палермо (Италия, Сицилия) – направление и сила ветра.

Встал в половине шестого и через полчаса пошел, опустил, по направляющим кронштейна, мотор вниз, до тех пор, пока винт мотора не оказался под водой, завел и прогрел мотор. Заводится, как говорится, с пол оборота. Мотор у меня хороший, четырехтактный, четырех сильный, YAMAHA, относительно новый, ему всего несколько лет и в одних руках, в моих. Поставил стаксель, грот оставил зарифленный.

Мыс Тенарон (Матапан): АЗМ 234 градуса, расстояние 6.81 мили, иду со скоростью два узла, на компасе 205 градусов. Подхожу к Тенарону со стороны залива Лаконикос, всю ночь дрейфовал вглубь его. Вижу башню маяка на оконечности мыса Тенарон. Иду правый бакштаг, ветер северный, слабый два балла и попутный, волна тоже два балла.

По корме, на север, прошла яхта, шла от берега. По всей видимости, как и я, ночевали под берегом или заходили в близлежащие бухты, на якорную стоянку, судя по карте. Флаг Франции.

От берега отошла ещё одна яхта, вероятно, стояли вместе. На якоре или дрейфовали? Если есть картплоттер, то можно и дрейфовать.

Я не смог включить свой компьютер, его батарея и бортовая батарея, разрядились. Компьютер самопроизвольно отключается. Несколько дней буду заряжать солнечной батареей бортовой аккумулятор. В дальнейшем просмотрел это место на электронной карте. В координатах 36 гр 25.88 минут северной широты и 22 гр 29.46 минут восточной долготы находится маяк, пройдя который левым бортом попадаешь в уютную бухту, защищенную от всех ветров, с глубинами приемлемыми даже для моей лодки.

Вчера начал смотреть фильм «Верные друзья». Недосмотрел, кончился заряд батареи ДВД-плеера. К бортовой сети плеер не стал подключать, на блоке контроллера заряда солнечной батареи горел красный светодиод, уведомляющий меня о сильном разряде бортового аккумулятора.

Мальта: 2 мс N
Мессина: 1мс от N до W, крутит
Palermo до 4 мс от N до NW
Это Славик СМС с прогнозом погоды прислал на сегодня. Молодец.

Славик:
9.01 10 авг – Да, как раз смотрю. Вчера поздно ночью вернулся из Херсона, не было сил. Нашел новый хороший офис, старый сдал.

Славик:
9.30 10 авг – Malta 2 ms N, Missina 1 ms ot N do W krytit? Palermo do 4 ms ot N doNW. Eto vse na segodnya. Na pered smotret prognoz?

Юра:
10.07 10 авг – Да, смотри на перед.

В одиннадцатом часу до Луки: АЗМ 268 градусов, расстояние 391 миля, скорость движения 1.6 узла, иду КК 270 градусов.

Убрал грот, волнение большое, парус хлопает, сильно бьёт, встречный накат, волны очень большие иногда. Откуда такие, вероятно остатки встречного шторма, прошедшего где-то далеко на западе, отголоски которого дошли и до меня.

На неделю прогноз Славик прислал:
Мальта: 2мс NE
Palermo 3 мс от N до NE
Messina 2 от N до NW
На 2 недели:
Мальта 1 NW - W
Palermo 1 W - SW
Messina 1 NW – W

Славик:
12.33 10 авг – Na nedelu, Malta 2 ms NE, Palermo 3 ms ot N do NW. Na 2 nedeli Malta 1 NW-W, Palermo 1 W-SW, Messina 1 NW-W.

Славик:
15.55 10 авг – А как долго ты будешь без связи?

Юра:
16.02 10 авг – Дней 10, это 390 миль, как Черное море 347 миль. Сейчас, после мыса Тенарон повернул на запад и ветер встречный. Поищи погоду у этого мыса срочно. Жду.

Славик:
16.24 10 авг – S severa perehodyachii v zapadnii, pod misom 3 bala a dalshe so storony afriki do 6 balov.

Нина:
18.48 10 авг – Привет. Была у Хачатурова, Рыжкова, Тубольцева. Продлили тебе отпуск на месяц. Ректор сказал, чтобы уже возвращался итак много прошел. Привет передали.

Нина:
19.30 10 авг – Юра, у тебя остался приказ универа по которому вас отправили в командировку на Икаре и где он лежит?

В Эгейском море, практически, в любом его месте есть мобильная связь. Звонить дороговато, роуминга у меня нет, спутниковой связи тоже, хотя Славик предлагал мне купить поддержанный спутниковый телефон. Спутникового телефона нет, поэтому мы приспособились СМС посылать друг-другу, что значительно сокращает расходы на связь.

В половине десятого вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом. Вокруг стоят в дрейфе, не на якорях же, несколько судов, глубины более 200 метров. Вероятно, утром будут проходить мыс Тенарон.

22.00

Лука: АЗМ 268 градусов, расстояние 381 миль, скорость дрейфа 1.1 узла, курс дрейфа 132 градуса.
Тенарон: азимут 059 градусов, расстояние 11.6 миль.

23.20
Лука: АЗМ 269 градусов, расстояние 382 градуса, курс дрейфа 150 градусов, скорость дрейфа 2.5 узла.
Тенарон АЗМ 050 градусов, расстояние 11.7 миль.
10 миль прошёл за день.

11 августа 2012 года, суббота.

После подъема, с шести часов утра, переделал много дел: навёл порядок на продуктовой полке штурманского стола, где сало упало и всё выпачкало, долго вытирал тряпкой, подсчитал, сколько продуктов на этот месяц осталось (три банки тушенки, две банки сардин, одна банка шпрот). Банки с консервированными продуктами разложены по небольшим мешочкам, в каждом мешочке на месяц, помесячно, так мне легче контролировать их расход.

Почистил картошку, сейчас варю.
Солнце поднимается, ветер NW, один балл, волна два балла, опять слабый и встречный.

Около восьми часов утра начал движение.
Тенарон: АЗМ 030 градусов, расстояние 12.8 мили.
Лука: АЗМ 269 градусов, расстояние 384 мили, скорость не определяется прибором из-за слабого ветра.

Юра:
9.11 11 авг – Где-то есть этот приказ. Посмотри в шкафу, на моих полках. По Икару все бумаги лежат вместе. А вообще не дергайся. Ничего не получится. Уволят. Вернусь, буду у Славика работать.

Нина:
9.18 11 авг – Как получится. Или ты не хочешь возвращаться на эту работу?

Юра:
9.27 11 авг – Если не уволят, то вернусь на работу в НКИ. А если уволят, то к Славику, если возьмет. А вообще то, они обязаны меня уволить. В законе нет того, что для такого дела не увольнять.

Юра:
9.14 11 авг – Второй день штиль или встречный слабый ветер СВ. от мыса Тенарон отошел на 12 миль, если так будет, придется зайти на Мальту за водой.

Определил свое местонахождение по Смартфону: N36гр12мин07.959сек E022гр21мин40.505сек. В нем тоже есть электронные карты, к сожалению не

навигационные морские, и GPS, показывающий место, скорость, направление движения и еще много чего.

Славик:
12.50 11 авг – A 4to y tebya na 2-3 mesyaca ne hvataet vodi? A kak ze ti okean bydesh perehodit togda?

Немного задуло, лёг на левый галс и в час дня определился:
Лука: АЗМ 269 градусов, расстояние 386 миль, скорость два узла.
Тенарон: АЗМ 026 градусов, расстояние 11.7 мили.
т.78 (Мессина): АЗМ 292 градусов, расстояние 347 мили.
т.59 (Юг Сицилии): АЗМ 278 градусов, расстояние 383 мили.

Этот курс проложен на сапог Италии и если ветер будет нынешнего направления, пойду в сторону Мессины, не совсем в нужную мне сторону. Но не на юг же, сваливаться, пойдем, там разберёмся. На компасе 340 градусов, идти круче встречный западный ветер не позволяет.

В десятом часу вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом. Включил компьютер, стоявший на подзарядке последние несколько часов. Мы близко от берега стоим, хорошо виден маяк, своим мигающим оком предупреждая о близкой опасности.
т.03: 36гр28мин 022гр23мин
т.04: 36гр24мин 022гр24мин Karavi I., небольшой островок.
Определяю несколько дополнительных контрольных точек, чтобы случайно не оказаться на камнях близлежащих берегов.
Дрейф 86 градусов.

Динамика ночного дрейфа:
22.10
Тенарон: АЗМ 084 градуса, курс 001 градус, расстояние 10.9 мили.
т.03: АЗМ 045 градусов, расстояние 8.53 мили, курс 001 градус.
т.04: АЗМ 073 градусов, расстояние 7.11 мили, курс 001 градус.
Лука: АЗМ 268 градус, расстояние 380 градусов, курс 001 градус.

23.00
Тенар АЗМ 085, рст 10.7
03 044 8.31
04 073 6.83

23.25
Тенар АЗМ 085, рст 10.6
03 044 8.20
04 074 6.77

24.40
Тенар АЗМ 069, рст 12.4
03 035 11.6

04	054	9.34
Лука	268	379

12 августа 2012 года, воскресенье.

Начал движение в восемь часов утра.
Лука: АЗМ 268 градусов, расстояние 380 миль.
Мессина (т.78): АЗМ 291 градус, расстояние 339 миль.
Юг Сицилии (т.59): АЗМ 277 градусов, расстояние 376 миль.
Третьи сутки кручусь у Тенарона, в печёнках сидит этот заколдованный мыс. Каждое утро по 11 миль до него, только с разных сторон света.

Вчера вечером стою в дрейфе, идет на меня судно, прошло мимо, специально подходило, разглядывало, по всей видимости, чем я тут занимаюсь. Пришлось большим фонарём парус освещать, по радио его вызывал, он не ответил, отвернул и ушёл в сторону.

Включил мотор и час уходил от Тенарона. На карте компьютера определил направление дрейфа, пока он не отключился. Мою лодку медленно, но верно, несёт на берег.

Ночь была спокойная. Утром завёл мотор, прогрел и заглушил, на всякий пожарный случай. Далеко на западе сверкали молнии, в ожидании шквала и штормовой погоды, на ночь завел штормовой стаксель. Но все обошлось. Ветерок от NW, слабый, иду на W, качка, грот бьёт.

Утром долил бензин во внешний бак, это действие выливается в целую операцию: убрать тубус спасательного плота с крышки люка ахтерпика, вынуть из ахтерпика имущество, сложить в кокпите, достать 20-ти литровую канистру с бензином, потом всё обратно сложить и это происходит на фоне непрерывной качки.

Достал мешок с водой из правого гроба (узкое пеналообразное пространство под сиденьем кокпита). И опять целая проблема: вынуть из гроба все имущество, достать воду и потом всё сложить обратно.

Заодно и позавтракал, ибо последний раз ел вчера утром.

Кстати, вчера, сидел на корме и снимал солнечную батарею для пальчиковых аккумуляторов типа АА, прямо из-под кормы яхты, под водой, выплыла черепаха и не торопясь, как ни в чем не бывало, поплыла дальше, по своим важным черепашьим делам. Что интересно, на меня и лодку, не обратила никакого внимания.

В соответствии со «Временными поясами» судовое время переводится на один час назад. Теперь судовое время 8.30.

Опять штиль, убрал грот, лежу в каюте, Славику СМС отправил. Электронную карту, в смартфоне, просматриваю мое место, перспективы при слабом или сильном ветре. Яхту крутит по кругу.

N36гр20мин21.394сек E022гр13мин07.322сек

Это координаты по смартфону.

Около полудня определил координаты, расстояние и азимут по навигатору:

Лука: АЗМ 268 градусов, расстояние 378 миль.

Тенарон: АЗМ 077 градусов, расстояние 12.8 миль

Ветра нет, утром пару часов хорошо шёл на W. Потом опять заштилело. Иду пока на S.

Юра:

11.30 12 авг – Я взял воды 190 литров, из расчета 3 литра в сутки, т.е. на 2 месяца. Но вот уже третьи сутки торчу у мыса Тенарон. Ветра слабые и встречные или штиль, как сейчас.

Славик:

11.32 12 авг – а под двигателем не идешь? Бензин же есть?

Юра:

11.42 12 авг – Заканчивается вторая канистра, 380 миль до Мальты, все равно не хватит. Это же яхта, а не пароход. Все идет к перемене направления ветра. У меня все ОК.

Показываю динамику, так называемого, плавания, весь день стоял на месте, достало уже такое черепашье ползание:

13.30

Лука	268гр	378	V1.6
Тенарон	081гр	12.6	
03	048гр	10.2	
04	071гр	8.87	
Мессина (78)	291гр	337	

15.40

Лука	268	376	
Тенарон	071гр	15.3	V1.4
Мессина (78)	292гр	336	

ВОЗВРАЩАЮСЬ

Решение принял неожиданно для самого себя. Хотя, если разобраться, ничего неожиданного не было. Это решение подспудно тлело, внутри меня, практически почти после самого выхода в плавание. Все негативные моменты накапливались,

чтобы внешне вдруг, на самом деле не вдруг, вылиться в это, судьбоносное, для меня, решение.

Под вечер штиль закончился и задуло. Да как задуло. Можно сказать встречный штормовой ветер, яхту кладет парусами на воду. Пришлось зарифить грот, стаксель оставил большой. Одним галсом несет на юг, другим – на север. Несколько часов пытался пробиться вперед, но не продвинулся, ни на йоту. Волны огромные, стальными серыми валами обрушиваются на маленькую беззащитную лодчонку, осмелившуюся бросить вызов бушующей стихии. Яхту швыряет как пушинку, если идти на север, через десять миль упрусь в Пелопонесский полуостров, если на юг – миль через семьдесят свалюсь на остров Крит.

Спати 082 25.1 V4.2 КК 70
Время переставил обратно на семь часов вечера.

Нина:
20.33 12 авг – Юра, возвращайся, мы тебя ждем. Ректор тоже сказал, чтобы возвращался итак много прошел.

Юра:
23.00 12 авг – Все, возвращаюсь, 4 суток проходил мыс Тенарон, то слабые встречные ветра, а сегодня встречный шторм, да какой. Ничего не смог поделать. Не годится эта лодка, сильно мала.

Убрал грот и, в полной темноте, под одним большим стакселем, долго уходил за сидевший в печенках мыс Тенарон.

Около полуночи, подгоняемый сильным ветром, заскочил за мыс Тенарон. Ветер сразу утих. Лег в дрейф под зарифленным гротом. Поставил второй комплект синих батареек в GPS и определил свое место:
Тенарон 294 4.43 V1.5
Спати 084гр 18.6 V1.5 курс 159
Малеас 079 31.2 V1.4

Через полчаса до Тенарона азимут 306 градусов, расстояние 5.25мили, скорость дрейфа 1.3 узла.

13 августа 2012 года, понедельник.

В восемь часов утра, не спеша, куда уже торопиться, отправился в обратный путь, и как говорили древние греки, в чьих пенатах нахожусь в настоящий момент, «на щите».

Итак, кругосветное одиночное кадетское плавание по местам рассеяния кадет по всему Земному шару, о необходимости которого я много говорил, в пределах проложенного маршрута, не получилось, надеюсь, что в этот раз. Дальше будет видно, но надежды не теряю. Поэтому буду описывать свое возвращение домой также тщательно.

Сделаем вид, что плавание так и было задумано, дошел до того места, до которого планировал. Дома проанализирую пройденный маршрут, слабые места в подготовке плавания, его проведении. Может быть, кому другому пригодится, не исключено мне тоже.

Спати: азимут 063 градуса, расстояние 19.6 миль.
Тенарон: азимут 330 градусов, расстояние 10.1 мили, иду со скоростью два узла. Ветер слабый и опять встречный, что за заколдованное место этот злополучный мыс Тенарон. Достал уже.

Через полчаса назначил еще несколько дополнительных контрольных точек на впереди лежащем острове Китира, сняв их координаты из электронной карты на компьютере:
05 (Китира) АЗМ 116 градусов, расстояние 20 миль, скорость 2.3 узла, КК 116-120 (маленькие островки у острова Китиры)
43 (остров Китира, дальняя часть) АЗМ 107 градусов, расстояние 19.6 миль, КК 107 градусов.

Каждый час определял свое место навигатором:

8.50
05 АЗМ 115 рст 19.3 КК 120 V1.7
06 АЗМ 117 рст 43 мили

9.25
Спати: АЗМ 057, рст 18.1, V1.5, КК 57, иду КК30

11.00
Штиль, беспорядочная волна, паруса бьют и с громкими хлопками мотаются из стороны в сторону.
Спати: АЗМ 055, рст 17.00
Малеас: АЗМ 062, рст 29.5

Пришлось включить мотор.
Спати АЗМ 055, рст 16.9, V4.5 КК 055

Через час:
Спати: АЗМ 055, рст 12.9, V 4.4

В три часа дня достиг Спати, хорошо ходить под мотором, не нужно наблюдать за работой паруса, наполнении его ветром, отходом или заходом ветра, набегающей волной:
Малеас: АЗМ 076, рст 12.7, V 4, КК 90
Ангали (Афины) АЗМ 035, рст 92.1
Белопуло (52) АЗМ 034, рст 38.9

Около семи часов вечера прошёл мыс Малеас, в трех милях от него, под стакселем и мотором.
Ангали: АЗМ 030 градусов, расстояние 84.8 мили, скорость движения 5.3 узла, КК 40 градусов.
Белопуло (52): АЗМ 020 градусов, расстояние 30.5 миль.

В восемь вечера до Ангали:
АЗМ 030 градусов, расстояние 79 миль, скорость 3.4 узла, КК 40.
Ветер SE, попутный, не сильный, идём хорошо.

Нина:
20.03 13 авг – Как дела? Шторм прошёл и где идешь?

Около полуночи лёг в дрейф под зарифленным гротом. Планировал идти ночью, но ветер стих. Штиль. Компьютер не работает, и хотя весь день заряжал его от бортовой сети, он так и не зарядился. Пожалуй его батарея не работает.
Ангали: АЗМ 029 градусов, расстояние 71.3 мили, скорость дрейфа навигатор не показывает, курс дрейфа 197 градусов.
Малеас: АЗМ 218, рст 12.8
Белопуло АЗМ 012, рст 19.5
50 (Карави) АЗМ 055, рст 13.9
Давление барометра 1033.

Второй час ночи:
Давление 1033.
Ангали 029 71.0
Малеас 220 13.1
Белопу 011 19.3
50 (Карави) 054 13.5

Около четырех часов утра:
Ангали 029гр 72.4 V0
Малеас 224гр 11.8
Белопуло 011гр 20.9
50 (Карави) 050 14.6

Юра:
3.57 14 авг – В шторм заскочил за мыс Тенарон и отсиделся до утра. Утром повернул домой. Прошел пролив у мыса Малеас под мотором. До Афин 70 миль.

Юра:
4.04 14 авг – Поздравляю Нинульку с днем рождения, здоровья и счастья. Ну и батьку дождаться. Целую.

Половина шестого утра:
Ангали 028гр 72.1 V 0.9
Малеас 228гр 12.5

Белопуло 007гр 20.9
50 046гр 13.5

14 августа 2012 года, вторник.

Встал в семь часов и через час, как обычно, пошел.
Ангали: АЗМ 026 градусов, скорость 2.6 узла, КК 60 градусов.
Ветер N, посему пойдем, куда встречный ветер дает возможность идти.

К обеду:
Ангали: АЗМ 025 градусов, расстояние 65 миль, скорость 2.3 узла, КК 40 градусов.

В пять часов вечера иду не туда, куда мне нужно, потом опять штиль, сейчас немного задувает от SE. Скала Карави далеко справа, слева остров Белопуло. Навстречу идут два судна.

На обед сварил картошку, пообедал. Положил картошку в пищевой термос, залил в водяной термос кипяток. Залил бензин во внешний бак и одну канистру с бензином поставил в кокпит. Все проливы планирую идти под мотором и нужно быть готовым к дозаправке внешнего расходного бака бензином. Все подготовительные мероприятия стараюсь сделать заранее, чтобы в ответственный момент не остаться без хода на оживленном морском трафике.

Ангали: АЗМ 027 градусов, расстояние 60.4 миль, скорость 1.2 узла, КК 40 градусов.

Славик:
19.29 14 авг – Ты где сейчас? В Афины зайдешь? Поздравь маму с днем рождения.

В половине одиннадцатого лёг в дрейф под зарифленным гротом, качает, но не сильно. Мимо, в обе стороны, идут суда.

N36гр57мин46.2сек E023гр40мин40.5сек
Ангали: АЗМ 026, рст45.9, V=0, курс 000
Белопуло 261гр 11.1
49 (Фалконел) 128гр 12.6
50 (Карави) 196гр 13.4
Глубина более 700 метров.

В полночь:
Ангали: азимут 026 градусов, расстояние 44.9 миль, скорость дрейфа навигатор не определяет.
Белопуло: азимут 258 градусов, расстояние 11.9 миль.
Путевая точка номер 49: азимут 133 градусов, расстояние 12.6 миль.
Путевая точка номер 50: азимут 198 градусов, расстояние 14.3 мили.

15 августа 2012 года, среда.

Встал, как обычно, в шесть часов и через десять минут отправился в путь, ветер NE.
Ангали: 025 градусов, расстояние 45.7 миль.

Через три часа находился в:
Ангали: азимут 032 градуса, расстояние 44 мили.
Белопуло: азимут 233 градуса, расстояние 9.57 мили.
т.49: азимут 132 градуса, расстояние 17 миль.
Зурба: азимут 357 градусов, расстояние 20.3 мили.
И ту дало! Неожиданно налетел шквал. Шторм настоящий прямо, зарифил грот на одну полку рифов. Через час немного утихло. Чудеса и только. Неизвестно откуда взялся сильный ветер и также неизвестно куда подевался. И хотя к нему был готов, как всегда, но он доставил мне несколько неприятных минут.

К полудню появились дельфины, давно их не было.

Еще через пару часов ветер стих и повернул к Е.
Зея: АЗМ 009, рст 46.8, V 1.7, КК 50
Зурба: 019 13.0
Белопуло: 189 14.0
Турлос: 006 36.4
Ангали: 045 41.2
Заодно нанес точку на электронную карту, чтобы наглядно увидеть свое местоположение:
23гр29минE 37гр10минN
Ветер неуклонно сносит в сторону Афин. Появилось большое желание зайти в Зею-марину, где стояли на ИКАРЕ в 2000 году.

Под вечер ветер совсем исчез, и пришлось включить мотор.
Ангали: АЗМ 046 градусов, расстояние 34.4 мили, скорость 4.3 узла, КК 50 градусов, но мы этим компасным курсом не пойдем – перед нами остров Китнос.

В половине десятого вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом.
N37гр30мин12.3сек E023гр47мин32.1сек (GPS)
N37гр30мин17.541сек E023гр47мин32.459сек (смартфон)
Данные снятые с компьютера и GPS совпадают.
Ангали (39) АЗМ 059гр, рст 17.1, V 0.0
Патрок (40) 043гр 12.1
Зурба (51) 230гр 12.9
т.49 (Фалко) 174гр 40.4
Остановился в пяти милях северо-западнее острова Айос-Георгиос, перед полосой системы разделения движения судов в порт Пирей, являющийся портом города Афины.

Фото 16: Иду вверх, дрейф у пролива Кеос

Время есть до отбоя, и качает умеренно. Варю гречневую кашу, употреблю ее со шпротами, салом и луком, пойдет на «Ура». Останется каша на завтрак и на обед хватит. Сварю чай и залью в китайский стеклянный термос. Завтра трудный день, 17 миль идти до пролива у острова Кеос, протянувшегося на девять миль и уйти от него нужно подальше. Если будет слабый ветер, пойду под мотором. За этот день прошёл всего 28 миль.

В полночь что-то огромное прошло рядом. Хорошо виден левый красный ходовой огонь неизвестного судна. Я осветил фонарём свой парус, помигал в сторону приближающегося судна. Судно, разукрашенное огнями, словно новогодняя елка, поравнялось со мной и отвернуло вправо. Перед этим ещё две «ёлки» мимо прошли.

Рядом знаменитые Афины, колыбель древней цивилизации, 14 миллионов жителей. Опять прошло судно и тоже отвернуло вправо. По всей видимости, здесь, у этих судов, круг разворота, а я стою себе и в ус не дую. Чтобы в этом удостоверится, включил компьютер и по электронной карте определил, что никакого круга разворота или поворота нет. Полоса двустороннего движения начинается через 10 миль на 343 градуса. Так что стоим в дрейфе и не дрейфим.

Ангали (39): 060гр 16.7
Патроклу (40): 044гр 11.6
Зурба (51): 230гр 13.4
т.49 (Фальк): 174гр 40.9

Юра:
23.36 15 авг – Маме СМС я послал утром рано, т.к. на этом этапе зона неприема. До пролива Кеос 45 миль. От него влево 25 миль Афины. Заходить не планирую. Воды хватит до Стамбула.

Юра:
23.41 15 авг – Дрейфую перед проливом Кеос, до него 17 миль. До Афин, влево миль 20. До обеда был сильный встречный ветер, после обеда штиль, 5 часов шел на моторе.

Юра:
23.44 15 авг – Что говорят и что в Инете о моем возвращении? Покопайся в сети и мне сообщи.

Славик:
23.46 15 авг – Я пока не писал о возвращении. Завтра с утра напишу.

Юра:
23.50 15 авг – Это не дело, я уже третий день иду обратно. Напиши немедленно.

Славик:
23.50 15 авг – Ок

Нахожусь в опасной близости от острова Айос-Георгиос и посему всю ночь контролирую своими приборами мое местоположение:

1.40
Ангали (39): 061гр 16.5
Патроклу (40): 045гр 11.4
Зурба (51): 229гр 13.6
т.49 (Фальк): 174гр 41.1
Зея: 344гр 26

03.10
Ангали (39): 061гр 16.4
Патроклу (40): 045гр 11.3
Зурба (51): 229гр 13.7
т.49 (Фальк): 174гр 41.2
Зея: 344гр 26

04.35
Ангали (39): 061гр 16.1
Патр (40): 045гр 11.0
Зурба (51): 229гр 14.0
Зея: 344гр 25.9

16 августа 2012 года, четверг.

Ангали: АЗМ 060 градусов, расстояние около десяти мили, скорость 2.1 узла, КК 60 градусов.

Встал в половине пятого и через полчаса пошёл под парусом, ветер NW, скорость 3.2 узла, для меня хорошая скорость.

В половине восьмого утра ветер резко зашёл на встречный, включил мотор, убрал парус.

Ангали: АЗМ 059 градусов, расстояние 9.08 миль, скорость 4.6 узла, КК 60 градусов. Через небольшое время встречный ветер усилился, разогнав, соответственно, встречную волну. Заглушил мотор, поставил паруса, ветер возьми и ослабни, а волнение осталось прежнее.

Через час волнение уменьшилось, убрал паруса, опять включил мотор. Иду вдоль острова Макронисос. Дикий, с виду незаселенный, вытянутый островок. Вокруг, в разных направлениях, идут моторные катера и парусные яхты под мотором.
Пользуясь случаем спокойного плавания, позавтракал: гречневая каша, лук, шпроты, кофе, все пошло «на ура». Наелся.

Проехали остров в двенадцать часов дня.
Мандил: АЗМ 059 градусов, расстояние 21.2 мили, скорость под мотором 3.6 узла, КК 65 градусов.

Через двадцать минут заглушил мотор. Сильно качает, ветра нет, остров рядом, поднял стаксель, хлопает. Жду у моря погоды.

В половине четвертого начался сильный встречный ветер, мотор заглушил, поставил паруса, КК 10 градусов, таким курсом на пролив Доро (второе его название Кафиревс) не выхожу.
Мандил: азимут 056 градусов, расстояние 8.57 миль, скорость 3.7 узлов

Долго подходил к проливу Доро под парусами. Сильный встречный ветер и такая же волна, несколько раз отбрасывала яхту от пролива, к которому прорывался и под мотором и под парусами. Затем ушел в сторону острова Эвбея. Подошел к мысу Bouros, за которым открывалась бухта Karistos с одноименным портом, собираясь, подойдя ближе к берегу, стать на якорь на грунт или на плавучий якорь. Но не тут-то было, северо-восточный ветер, пройдя пролив и вырвавшись на простор, подворачивал правее и не давал никакой возможности осуществить задуманное.

Пришлось, несмотря на надвигающиеся сумерки, пересекать пролив Доро, чтобы спрятаться от ветра за остров Андрос. Двигаться пришлось с глухо зарифленным гротом на вторую полку рифов и штормовым стакселем, с другими парусами яхта шла с очень большим креном, практически дрейфовала лежа на боку. Мимо меня от Андроса и к нему проходили большие паромы, пассажирские суда, а по проливу, в обе стороны, беспрерывно шли транзитные суда. Я, конечно, всем мешал, но, предполагаю, что все видели мои героические потуги по преодолению разыгравшейся стихии, и относились ко мне снисходительно и с пониманием. Рацию, специально, держал на приеме, но меня никто не вызывал, я – тем более. К острову Андрос, усыпанному огнями селений, подошел уже в кромешной темноте.

В одиннадцать часов вечера лёг в дрейф под большим плавучим якорем, мотню которого оттянуло в сторону правого борта, поближе к корме. В трех милях к востоку порт Gavrion острова Андрос, с хорошей защищенной бухтой. Но это не для меня – ночью в незнакомый порт нельзя заходить.

Определился используя смартфон:
Мандил: 301 градусов, 6.46 мили.
Кафиревс (460Р33): 351 градус, 15.5 мили.
Фаса: 024 градуса, 5.87 мили.
N37гр52мин43.103сек E024гр39мин09.155сек

Юра:
23.40 16 авг – Пролив Кеос прошел под мотором (не было ветра). Подошел к проливу Доро и пошел сильный встречный ветер. Дрейфую перед Доро.

Юра:
23.41 16 авг – Что говорят в Инете о моем возвращении? Покопайся в сети и мне сообщи.

Славик:
23.58 16 авг – Кто читает фейсбук четыре человека поддерживают, что возвращаешься. Я на и мейлы не рассылаю, кому надо следит с фейсбука и твиттера. Потом разошлешь.

В полночь вновь определился:
Мандил: 306 градусов, 6.57 мили.
Кофиревс: 351 градус, 15.5 мили.
Фаса: 023 градуса, 5.71 мили.

Славик:
0.00 17 авг – Высылай координаты лучше, так как по названиям проливов не реально в гугле искать.

Юра:
0.05 17 авг – Дрейфую 32гр52мин СШ 24гр39мин ВД. Это у о.Андрос. Дай погоду.

03.15
N37гр52мин59.248сек E024гр40мин01.194сек (смартфон)
Скорость дрейфа 0.2 узла.

17 августа 2012 года, пятница.

Встал в шесть ура и через полчаса, убрав плавучий якорь, включил мотор. Пошли.
Кофиревс: 350 градусов, расстояние 16.9 мили.
Фаса: 014 градусов, расстояние 6.8 мили, иду со скоростью 3.7 узла.

В полдень до Мехмет (вход в пролив Дарданеллы): АЗМ 028 градусов, расстояние 130 миль, скорость движения 2.6 узла, КК 30 градусов.

Славик:
14.24 17 авг – Нашел там 6 балов север местами дальше 7-8 ты в пике тише станет только со вторника зона 7 баллов будет только за проливом а дальше тише.

Долго преодолевал пролив, против сильного ветра и большой волны, прижимаясь к острову Андрос, местами опасно приближаясь к его обрывистым берегам на несколько десятков метров. Подробных карт берегов, естественно, не было, и только уповал на то, что при глубинах более сотни метров, порой близко приближающимися к береговой черте, меня не ожидает встреча с нежелательным подводным препятствием. К середине пролива сваливаться не хотелось, глядя на белые барашки, поверх больших волн, стройными шеренгами, продвигающимися по проливу.

Душа уходила в пятки, или еще куда, когда, в очередной раз приближался к берегу. Так, незаметно для себя, обнаружил, что двигаясь вдоль береговой черты, ветер стал прижимать меня к берегу. Оказалось, иду уже с наветренной стороны острова, об огромные скалы и валуны которого, с могучим ревом, разбиваются еще более возросшие волны. Если бы заглох мотор, то, даже поставив паруса, не удалось бы уйти от близкого берега. Пришлось уходить мористее, на середину пролива, продвигаясь зигзагами, под углом к каждой волне, в основном правым галсом, так как левым галсом пришлось бы идти вдоль острова Андрос, понемногу приближаясь к его берегу, что опасно.

К полудню, уйдя от пролива миль на двадцать, въехал в шторм, да какой… быстренько убрал паруса и поставил штормовой стаксель. Мотор заглушил и поднял вверх еще раньше.

В семь часов вечера нахожусь от входа в пролив Дарданеллы в 118 морских миль, азимут 026 градусов и двигаюсь со скоростью чуть более одного узла.

Нина:
20.58 17 авг – Привет! Как дела? Привет от Фомина, Ващука, Виктора Андреевича Говердовского и др. Все желают счастливого возвращения, в инете тоже все поддерживают тебя.

В девять часов вечера лёг в дрейф под двумя плавучими якорями. Качает сильно на большой волне.
Мехмет: АЗМ 025 градусов, расстояние 118 миль, скорость дрейфа один узел. Получается, за два часа ничуть не продвинулся к намеченной цели.
N38гр16мин30.4сек E025гр05мин51.8сек

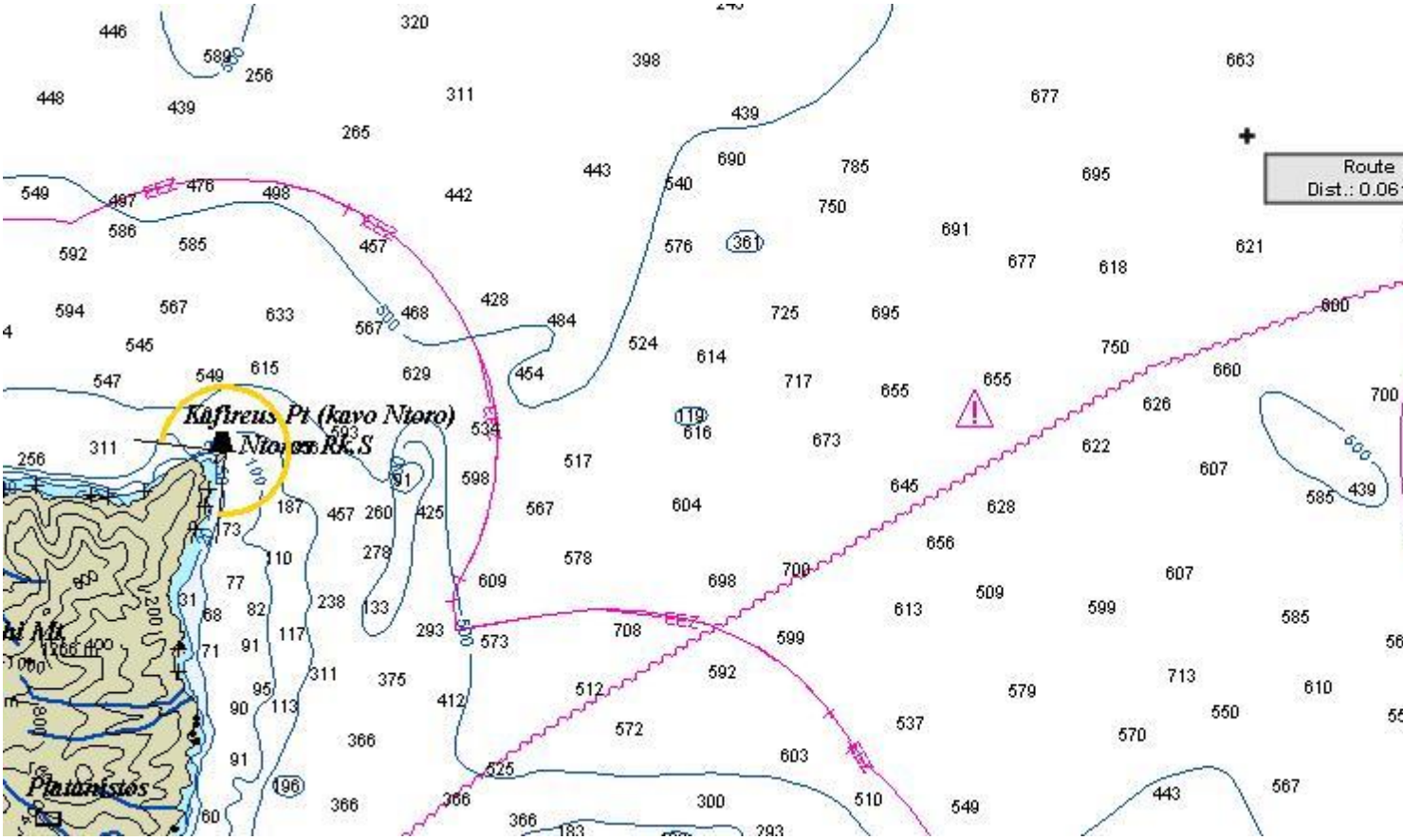

Фото 17: дрейф

Ночью придется, как обычно в таких случаях, контролировать свое местонахождение. Если бы были бумажные морские карты, то сняв координаты со спутникового навигатора GPS, положил бы точку на карту, и все стало бы ясно. Больших стандартных морских карт у меня нет, закупить очень дорого, и не уместятся такое количество на моей малой лодочке. Поэтому изготовил самодельные карты, цветные, на бумаге формата А4. Карты большого масштаба, место своего положения имеет большую погрешность в расстояниях, и я прибегаю к другому методу. А именно, спутниковым навигатором определяю азимуты и расстояния до нескольких WP, контрольных точек, заранее нанесенных на мои самодельные карты по пути предполагаемого плавания. Затем, в основном виртуально, откладываю азимуты на самодельных картах и получаю приблизительное место. Изредка включаю компьютер, где отчетливо видна вся навигационная обстановка: берега, маяки, буи, полосы движения, опасные места и, соответственно, мое местоположение. Использую компьютер редко, последнее время он часто доставляет мне одни неприятности: вышла из строя его батарея, бортовой аккумулятор медленно подзаряжается маломощной солнечной батареей, и компьютер не включается.

т.34: азимут 131 градус, расстояние 11.5 мили (скалы Калаген).
460Р32 199гр 23.8
460Р33 250гр 25.0
Фаса 225гр 26.4

После определения своей позиции и записи в судовой журнал, выбрался наверх, чтобы осмотреться. Сильно качает, набегающие огромные волны, прокатываясь под яхтой, периодически, с ужасным грохотом, обрушивались на мою утлую лодчонку.

Привычно осмотрел горизонт, все нормально, опасности нет, не считая взбесившейся стихии. И тут, в последний момент, замечаю, на самом горизонте что-то блеснуло. Начинаю определять источник света, его характеристики. Это огни маяка, его характеристики есть в книге «Огни Средиземного моря». Книгу открывать не стал, навигатор выдал данные по ближайшим точкам: азимут, расстояние, названия. Взяв пеленг, определил, что это точка под номером 34, маяк на скале островов Калогери, в одиннадцати милях. Расстояние неопасное, допустимое, если бы направление дрейфа не совпадало с направлением на эти скалы. Тут я заволновался всерьез, ведь мог, к утру, познакомится со скалами поближе. Меня это не устраивало. В итоге, на протяжении ночи, брал пеленги на огонь и заносил их в таблицу. К счастью все обошлось, направление дрейфа показывало, что прохожу мимо чисто.

№ пп	Время	АЗМ	Рст	V дрейфа	Курс дрейфа	Координаты
1	21.00	131	11.5	1.1		N28 06 E25 05
2	21.55	127	11.3	1.1	209	
3	23.00	123	11.1	1.3	165	
4	24.20	117	10.7	0.0		38 13 025 04
5	02.10	106	10.5	1		38 11 025 04
6	02.10	025	123	1.2		Мехмет
7	5.00	090	11.1	1.4		38 08 025 02

18 августа 2012 года, суббота.

Ночью отправил СМС:
Юра:
2.31 18 авг – Утром пошел в пролив, еле прошел на моторе. К 12 начался шторм. Сейчас дрейфую у скалы Калогери в 10 милях на двух плавякорях, вокруг ревет.

Утром навигатором определил ближайшие точки:
460Р32 200гр 15.8
Фаса 237гр 19.7
(Кафир) 460Р33 268гр 21.2

Второй день прошел как один миг, в голове все смешалось, шел в шторме, в смысле ветер достигает штормовой силы, иду под одним штормовым стакселем. Выбираюсь

на ветер насколько это возможно и, понимая, что на Дарданеллы выйти не удастся, предпринял попытку идти на остров Псара. Не очень получалось. Встречная большая волна, с периодически обрушивающими гребнями волн просто заливали лодку. В таких случаях волна, ударяясь в борт, длинным шлейфом перелетала через яхту, заодно прихватывая и ее капитана, судорожно цепляющегося за все, что придется, бросая его на противоположный борт. Пришлось привязаться к леерной стойке, страховую сбрую, по привычке, не одевал.

Есть у меня эта сбруя, есть троса Лайф-лайнов, все есть, по яхтенной науке, вот мозгов нет. Это болезнь яхтсменов.

На Псару не выходил, взял курс на южную оконечность острова Хиос, до которой было более двадцати миль.

Не очень получилось, и в девять часов вечера лёг в дрейф под двумя плавучими якорями. Качает сильно, все незакрепленные вещи разлетелись, кто куда, все перемешалось. Не могу найти телефон в этом хаосе, весь день искал, перерыл, пересмотрел везде, как сквозь землю, в смысле сквозь воду, провалился. Внутри влажно, а кое-где и мокро. Брандерщит был опущен, сверху прикрыт специальным пологом, но вода имеет неприятную особенность проникать внутрь яхты сквозь маломальские щели и отверстия.
Мехмет 012 123 V 0.9
N38гр02мин42.3сек E025гр36мин30.5сек
т.34 292гр 16.6 (Калоген)
Кокин 001гр 29.4
460P30 015 31.0 (o.Xisos)
460P27 215 31.3 (o.Tinos)
460P32 255 33.1 (o.Андрос)
37 203 36.5
N37гр56мин E025гр33мин

Нина:
22.00 18 авг – Как дела? Где находишься? Славик уехал в Киев, нужно по работе.

19 августа 2012 года, воскресенье.

Иду к o.Chios (Хиос), на путевую точку 460P29 (южная часть o.Хиос), азимут на нее 060 градусов, расстояние 26.1 мили. Это я так думал, на самом деле за ночь продрейфовал на юго-запад почти на девять миль и об острове Хиос приходится забыть.
N37гр54мин E025гр32мин

В полдень:
460P27 231гр 23.8
460P31 248гр 34.5
698 (o.Папас) 143гр 28.7
460P29 (07) 047гр 24.7

N37гр52мин E025гр37мин
За 4.5 часов проехали шесть миль в сторону острова Икария, в центральную его часть.

Телефон нашелся только к обеду, для этого пришлось еще раз перерыть нагромождение всех вещей, перекладывая их из одной части яхты в другую. Повторно, как и вчера, проделал ненужную работу, так как телефон обнаружился мирно лежащим на полочке противоположного борта, совершенно целым, в исправном состоянии. Проделав путь, по воздуху, из специальной ячейки левого борта, аккуратно приземлился на полочке правого борта и только ехидно ухмылялся, когда я дважды, в мыле, перебирал вещи в его поисках.

Юра:
11.47 19 авг – Дрейфую. Третий день в шторме. Славик смотрел, во вторник шторм прекратится. Тогда пойду куда нужно. Пока несет на о.Икария.

Юра:
11.54 19 авг – Штормую третий день, если бы ты дал погоду ночью, а не днем, то я бы укрылся в ближайшем порту. Дай погоду 37гр52минСШ 025гр37минВД только сразу. Достал шторм.

Славик:
12.29 19 авг – Сегодня завтра 7-8, стихать начнет во вторник, в среду будет 4-5.

Шторм усилился до такой степени, что не могу идти под штормовым стакселем. Волны огромные, яхта то взлетает на ее гребень, то проваливается вниз, в водяной овраг, справа и слева видны только его обрывистые пенистые склоны. Причем волны идут с двух разных направлений и если одну волну пропускаешь под собой, встретив ее левой скулой, то волна, идущая под другим углом, обязательно ударит в борт с такой силой, что лодка содрогается, того и гляди развалится. А шлейф ее воды обрушивается сверху на яхту.

Поставил, зарифленный на вторую полку рифов, грот, лег в дрейф. Сижу наверху, лодку периодически кидает, но она, как уточка, неутомимо взбирается на волну, чтобы в очередной раз скатится с нее, вокруг все гремит и кипит.
Вдруг слышу, гудит что-то за спиной. Оборачиваюсь, батюшки светы, рядом со мной стоит огромный греческий паром, жаль не запомнил его название, и гудит. Не заметил, как он ко мне подошел. Включаю радиостанцию, благо солнечная батарея немного подзарядила бортовую батарею, и радиостанция CIBERNET заработала. Поговорили, по-английски, конечно, он меня спросил, не требуется ли мне помощь и я ему ответил, что все у меня хорошо, помощь не требуется. Запросил у него прогноз погоды, и он ответил, что в данный момент шторм, силой восемь баллов и ослабление его начнется через два дня, что совпадало с прогнозом, переданным сыном. Пожелали друг другу удачи и разошлись, как в море корабли, в буквальном смысле этого слова. Приятно, что есть еще в море и в мире люди, готовые бескорыстно прийти на помощь. Ведь ясно было, что заплатить за спасательные работы я не в состоянии.

В три часа дня убрал грот, лёг в дрейф под двумя плавучими якорями. Шторм страшный, идти невозможно.

Под вечер снял показания GPS:
N37гр48мин E025гр43мин
7.5 миль проехал за 5.5 часов.
Мехмет 009гр 136
460Р27 244гр 26.1
460Р29 (07) 035гр 23.9
688 (Папас) 148гр 22.9
Барометр 103.5

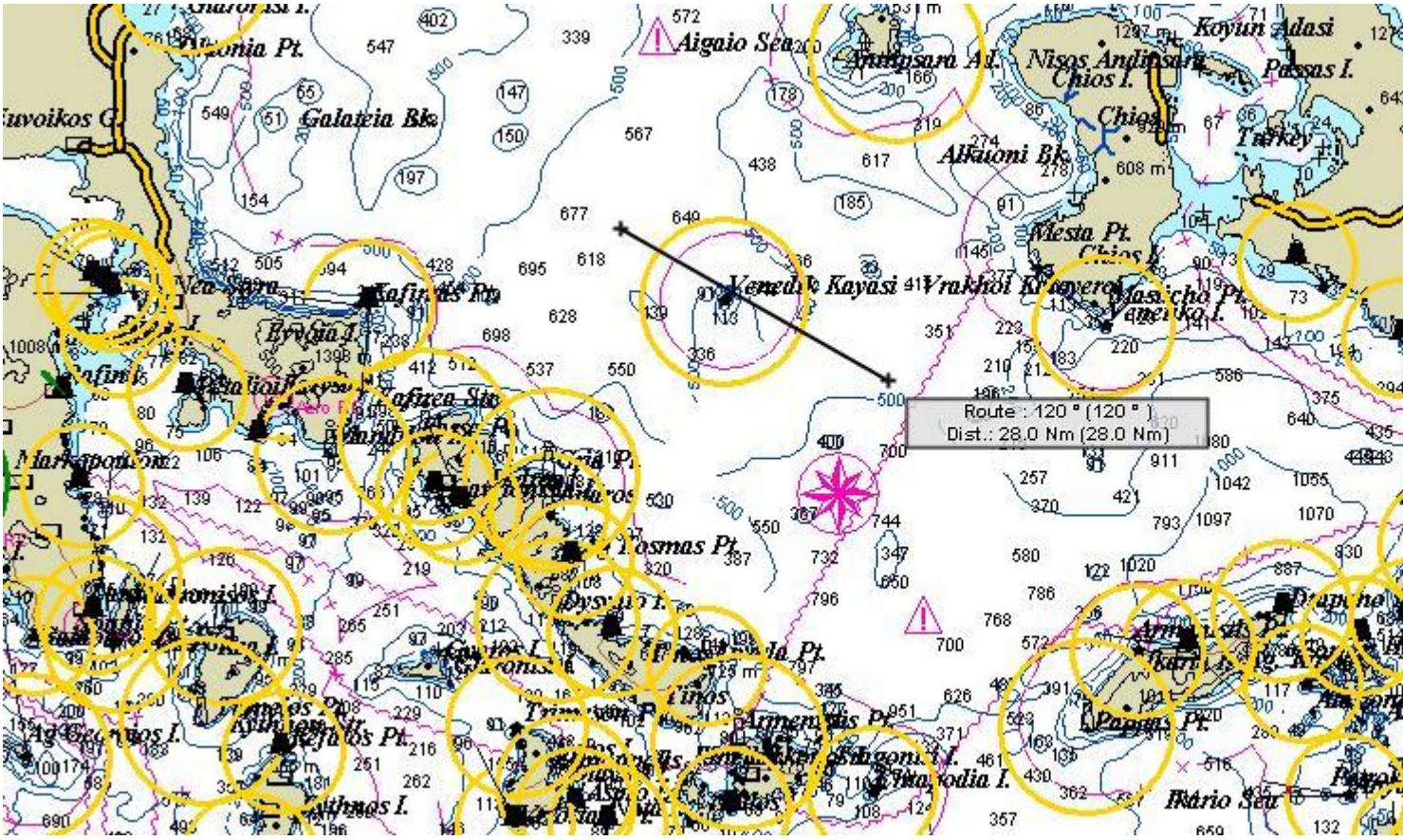

Фото: 18 - направление дрейфа на юг

Славик прислал СМС, что ещё сегодня и завтра 7-8 баллов, во вторник (сегодня воскресенье) 4-5 и улучшение. Можно представить ту ситуацию, в какой оказался я, прочитав мои СМС-ки, отправленным жене и сыну.

Мне продержаться сегодня день, ночь и завтра день. Буду в дрейфе на плавучих якорях. На большом якоре, за ночь, верёвка перетёрлась в двух местах. Пришлось немного укоротить его якорный конец.

Внутри всё мокро, брызги и вода летят снаружи. Многие вещи и одежда, мокрые и сушить негде. Даже обе подушки мокрые. Лодку часто кладет парусами на воду.

Начало выходит из строя некоторое оборудование: развалился кронштейн спасательного круга, основную часть его забросил внутрь, остальное осталось привинченное к кормовому релингу, радиостанцию DJ-195 залило водой и она не работает, вторая радиостанция CIBERNET не включается из-за разряженной бортовой батареи, соответственно не включается и компьютер Нетбук, спутниковый GPS навигатор «GPS 12 GARMIN» иногда начинает долго искать спутники.

Разорвалось резиновое демпферное колесико, румпель на огромных бесноватых волнах мотало, из стороны в сторону, с такой силой, что снесло за борт удлинитель румпеля. Пришлось сделать заменитель его из алюминиевой трубки, которую прикрепил верёвками к основному румпелю. Дойду. Когда из Сербии шёл, и румпель вообще сломал, так же поступил.

Днем два раза смывало за борт спасательный жилет, который всегда лежал не привязанным в кокпите, в отличие от остального имущества и оборудования находящегося на палубе в кокпите яхты. Надеваю на себя редко – громоздкий, мешает передвигаться по яхте и управлять ею. Привязывать нельзя – должен быть всегда в готовности к применению. Это, конечно, нарушение всех правил и норм хорошей морской практики, но человек самоуверен, думает, неприятность может произойти с кем угодно, но только не с ним.

Волна смывает этот злосчастный спасательный жилет. Волны большие, огромными валами уносят его на юг, и только изредка взлетающее красное пятнышко не дает его потерять. Иду под штормовым стакселем, по корме выпущены несколько длинных концов, к одному из которых привязана автомобильная покрышка. Начинаю разворачиваться, заходить на солнце, так он лучше виден, чтобы подобрать, резво скачущий, на волнах, красный спасательный жилет. Прохожу мимо, багром хватаю его, но безуспешно. И так несколько раз. Наконец вынимаю его из воды и продолжаю плавание, затратив на это мероприятие более часу времени.

Через некоторое время, очередная волна удаляет, с таким трудом, возвращенное имущество, за борт. И все начинается сначала…

Около десяти часов вечера лег в дрейф.

N37гр45мин	E025гр44мин		
Мехмет	009гр	139	
460P27	249гр	25.5	
460P29(07)	031гр	25.8	V 0.0
688 (Папас)	145гр	20.7	

2.2 мили за 4 часа

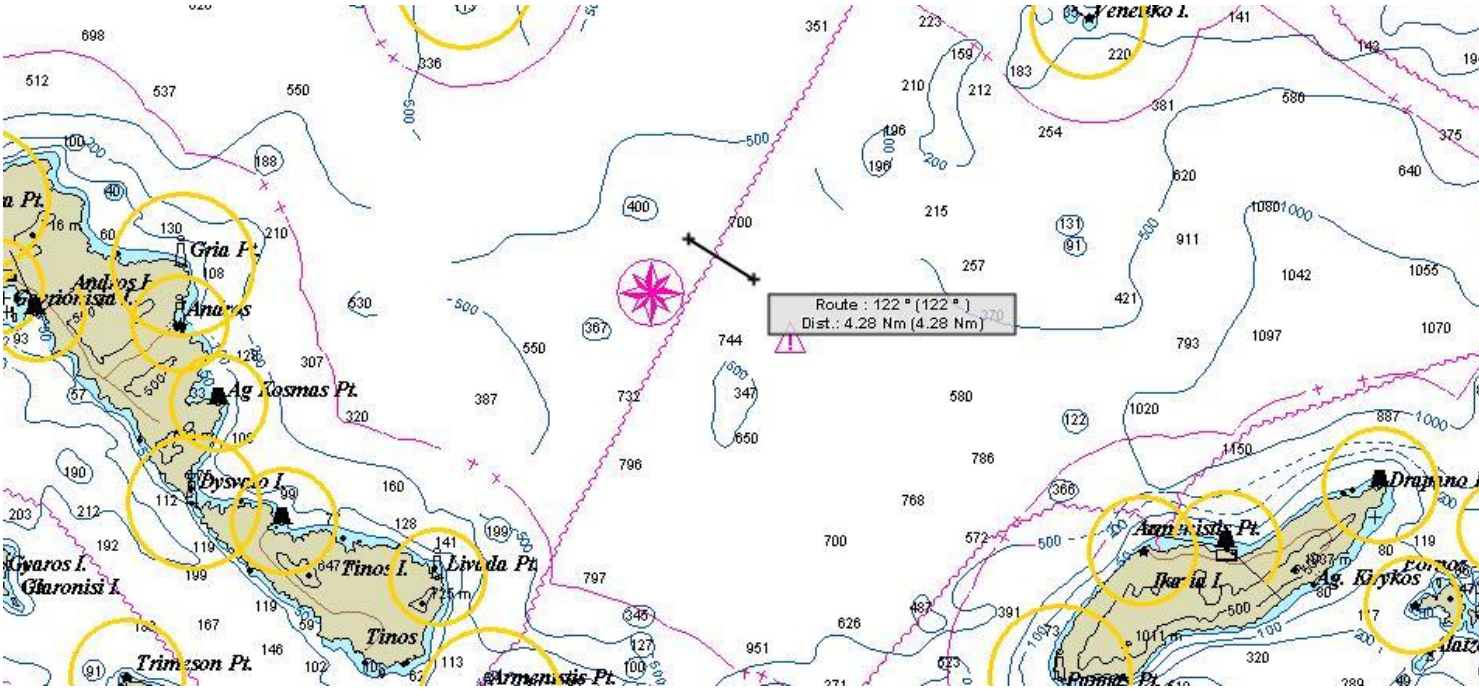

Фото 19: дрейф на юг.

20 августа 2012 года, понедельник.

В семь часов утра, находясь еще в дрейфе, снял показания со спутникового навигатора GPS и открыл электронные карты в смартфоне:
N37гр42мин E025гр38мин (тел)
N37гр41мин E025гр38мин (GPS)
Данные почти совпадают. Столь малая разница не имеет никакого значения для малого парусного судна, с его запредельно низкими скоростями, какие, к примеру, имеет мое суденышко.
460P27 256гр 19.8
460P26 (09) 232гр 20.5
460P21 (08) 194гр 17.2
688 (Папас) 128гр 20.8 (это мыс Папас о.Ikaria)
Мехмет 010гр 143 V 0.0 курс 146
460P29 (07) 034гр 31.9
За ночь от 21.30 до 7.00 за 9.5 часов прошёл 8 миль, т.е. около 1 узла скорость дрейфа.

Нина:
16.26 20 авг – Сейчас пришла СМС от тебя, но последние слова, начала нет. Звонили Власов, Ващук, привет передают.

Сначала уходил на восток, борясь со встречными волнами, но после полудня, видя, что следующая ночь может меня застигнуть у северной, наветренной, стороны острова Икария, резко сменил направление движения и направился почти на юг, чтобы спрятаться за этот остров. Что и произошло под вечер, преодолев почти двадцать миль, при попутном шторме.

Долго обходил мыс Pappas, западной части острова Икария, и находящийся, на его скалистом обрыве, маяк. Проходил очень близко от обрывистого берега, прижимаясь к нему, насколько возможно безопасно.

Зашёл за остров, спасаясь от больших волн и сильного ветра, 6-7 баллов, но уже меньше, чем предыдущие дни. Это было ужасно …

За островом Икария, ветер пошёл с горы. Яхту кладет парусами на воду, нет никакой возможности идти поближе к берегу, медленно сносит южнее. За остров уходил под штормовым стакселем, двадцать миль спускался, теряя высоту, надеялся, здесь найти спокойствие. Не тут-то было, ветер разносит пенное опахало верхушек волн, и даже водяная пыль, шлейфом, стелиться над волнами. Ветер просто озверел. Почему гористый остров не защищает от ветров? Очень похоже на ветер «Бора» в Новороссийске. Сунулся было к населенному пункту Karkinagrion, возле которого явно просматривается защищенная каменистым молом яхтенная стоянка с небольшими яхтами и не смог подойти к берегу из-за сильного встречного ветра. Мотор не стал заводить, так как не смог бы пробиться я против такого ураганного ветра. Иногда лучше не спорить с природой, а покориться ей.

Полдевятого вечера лёг в дрейф на два малых плавучих якорях. Большой якорь Самолевского разорвался во всю длину его полотнища. Можно представить силу шторма, если новый брезентовый плавучий якорь разорвало не по шву.
Мехмет 000гр 155миль V 1.3 (дрейф)
688 (Папас) 273гр 8.71
460P23 218 19.4 V 0.9
N37гр28мин E026гр09мин
460P21 (08) 263гр 29.6

Юра:
22.00 20 авг – Дрейфую. четвертый день в шторме. Славик смотрел, во вторник шторм прекратится. Тогда пойду куда нужно. Пока несет на о.Икария.

Юра:
22.06 20 авг – Спрятался днем за о.Икария, 20 миль уехал на юг. Он гористый и с гор дует еще сильнее, чем в открытом море. Дай срочно погоду. Ночью дуло так, что порвало большой плавякорь.

Нина:
22.08 20 авг – Ок, теперь все дошло. У нас несколько дней похолодало, а завтра опять жара идет. Звонила т.Клава, привет от них.

21 августа 2012 года, вторник.

Славик:
0.45 21 авг – Сейчас там 4-6 баллов днем от 3 до 5 бал дальше ветер стихает, но регулярно будет от 3 до 5 и 6 все время северный, то есть встречный тебе.

Юра:
2.56 21 авг – Попробую начать выбираться к Дарданеллам, до него 150 миль, парусом или мотором. Главное добраться до него. Внутри все сырое и мокрое.

Славик ночью дал прогноз:
3-5б днём, будет стихать, но периодически 3-5 будет.

Утром было большое волнение, под мотором не пойдёшь. Из-за сильной качки даже бензин нельзя долить, а в баке мало. Нужно большой плавучий якорь как-то зашить. Хотя больших ветров и волн не предвидится, шторм уже заканчивается. Выйду из-за острова Икариа, будет видно. Ветер N-NE, мне как раз в ту же сторону, на север, на Дарданеллы.

Юра:
6.55 21 авг – Буду начинать движение, срочно дай погоду. Прямо сейчас.

Славик:
10.20 21 авг – С утра самый сильный ветер западнее до 7 возле тебя 4. К обеду-вечеру стихает до 5-6. Завтра и в последующие дни максимум это 5-6, под турецким побережьем тише до 3 бал.

С утра встал, поднял все паруса, попытался пойти, качка, накат идёт вдоль острова, с востока, ветра нет, стою. Долил топливо во внешний бак, начал использовать третью двадцатилитровую канистру с бензином. В ней осталось, от силы, пять литров. Есть бутыль пяти литровый, где топлива два литра и ещё две канистры по двадцать литров. Итого осталось пятьдесят литров. Заодно достал ещё двадцати литровую канистру, по всей видимости, придется идти под мотором до Дарданелл. Доставать канистру для дозаправки на ходу очень сложно. Она находится в ахтерпике. Нужно переместить с палубы тубус со спасательным плотом, открыть крышку ахтерпика, вынуть все имущество из него, чтобы добраться до канистр, находящихся на самом дне отсека. После этого уложить все обратно. Если тридцать литров истрачу до пролива Дарданелл, то останется двадцать литров для преодоления самих Дарданелл. Нужно будет заходить в Атакёй-Марину в Стамбуле, и брать топливо, воду. Хлопотное дело: виза, которой нет, стоянка, оплата в долларах, которых катастрофически не хватает. Попробую использовать «Паспорт моряка», где виза не нужна.

Не пошёл сегодня. Попробовал, только было высунулся из-за острова, как получил приличную встречную плюху. Зато, дрейфуя потихоньку на малых плавучих якорях, сшил порванный большой брезентовый плавучий якорь Самолевского. Бросил его за борт, в дополнение к двум малым плавучим якорям от спасательного плота и зеленому плавающему концу со скатом. Дрейф менее одного узла.

Сегодня вечером, впервые за пять суток поел горячее. Сварил картошку, кофе, с килькой. Ещё залил кипяток в китайский термос и заложил картошку в пищевой термос. Это завтрак или обед, по обстоятельствам.

Меня относит немного от острова и вдоль него. Напротив большое селение Magganitis, расположенное в бухте Agriomelissa. Ночью наблюдалось множество огней населенных пунктов, расположенных ярусами вдоль высокого и длинного острова.

Юра:
20.24 21 авг - Вторую ночь провожу за о.Икария. Сегодня днем попытался 2 раза выйти на моторе и не смог – большое волнение, а на парусе – в другую сторону. Сейчас варю картошку. Горячая пища за 5 суток.

Нина:
20.29 21 авг – Когда же выйдешь на берег.

Нина:
20.32 21 авг – Воды хватит, устал?

22 августа 2012 года, среда.

В семь утра пошёл под мотором. Вышел за острова, сразу встречный ветер, скорость 2.9 узла, прижимаюсь как можно ближе к берегу, там волнение меньше. Обогнал небольшой рыбацкий катерок, груженный вешками с разноцветными флажками.

Через час усилился ветер от N, КК 34 градуса.
Кокино (Psara) 344гр 61.8
07 (Chios) 003гр 35.4 КК 20
34 (Калог) 318гр 48.8
Мехмет 004гр 150

К трем часам дня прошел двадцать миль:
Мехмет 005гр 130 V 4.1
07 013гр 14.4 КК 20
Коки 338гр 41.3 V4.1 КК338

Только записал в Судовой журнал показания спутникового навигатора, как на траверзе правого борта южная оконечность острова Хиос, кончился бензин. Долил остатки из третьей канистры, из пластиковой бутылки литра два и немного из четвертой канистры. Идём против ветра и волны, и поэтому уходит много топлива. Ветер NW, крепчает, пора ставить паруса. Выключил мотор, поставил паруса в 16.00 и в 20.00 был южнее Хиоса, ни на йоту не пройдя на север.

За большой горой, восточнее скалы с маяком, стал в дрейф под плавучими якорями. Вокруг тихо, небо ясное, звездное. Обнаружил, что течением несёт на скалу Venetiko, где стоит маяк. Спешно выбрал якоря, спустился немного южнее и опять бросил плавучие якоря.

Мехмет 004гр 117

07 (Хиос) 349 1.45
34 (Калоген) 274гр 35.1
688 (Папас) 183гр 37.5
Сигри (Лесбос) 352гр 67 миль
Кокино (Psara) 323гр 31.9

В полночь определил расстояние до путевой точки 07 (Хиос): азимут 357 градусов, расстояние 2.39 мили, скорость дрейфа 1.1 узла. До других точек не стал записывать. Ясно, что медленно дрейфую на юг, и до остальных путевых и контрольных точек десятки миль. Можно спокойно отдыхать. Впереди трудный день.

23 августа 2012 года, четверг.

Юра:
0.13 23 авг – Стою за тем же островом. Выйти не удалось. Днем поддувало с юга, а я стою очень близко от берега. Завтра, по любому, пойду. Дай погоду срочно.

Юра:
0.14 23 авг – На берег не выходил ни разу. Это виза, оплата за стоянку. Да и подходы к берегам незнакомы, опасно. Воды до Стамбула хватит, там буду воду, бензин брать. Устал физически немного, больше морально.

Нина:
0.15 23 авг – Как дела, шторм закончился? Славик приехал домой.

Юра:
0.20 23 авг – вчера не ушло, был сбой, предыдущее это вчерашнее. А сейчас у южной стороны о.Хиос. Это 40 миль севернее Икария. Шел под мотором сначала, потом под парусом.

Юра:
0.27 23 авг – Шторм закончился, но остался несильный, но встречный ветер. Сегодня шел под мотором и потом под парусом. Сварил гречневую кашу со шпротами, чай с вареньем.

Юра:
0.35 23 авг – Дай погоду на завтра. Только ветер не просто сев, а сев-вост СВ или сев-зап СЗ. Для меня это важно. И давай погоду каждый вечер, без напоминания и просьбы, пока в Дарданелы не зайду.

Нина:
0.42 23 авг – Держись, мы с тобой. Звонил Ващук, спрашивает про тебя. У нас все по-прежнему. Света, соседка, и ее семья привет тебе передают.

Юра:

0.54 23 авг – Не работает зарядное для телефона, связи может не быть. Буду тогда старый налаживать, переставлять карточку.

Славик:
1.08 23 авг – завтра северный и сев-зап 4-6 бал, в пятницу немного с сев-вост и немного сильнее до 7 бал, в субботу с утра крепкий ветер до 7 бал сев и сев-вост.

В три часа ночи снял показания до путевой точки номер 07 (Хиос): азимут 011 градусов, расстояние 5.55 миль, скорость дрейфа чуть более одного узла.

Утром долго выходил из-за острова Хиос при слабом ветре. В полдень, выйдя из-за мыса Mesta, этого острова, получил сильный встречный северный ветер. Включил мотор, волнение большое, мотор рычит, когда винт вылетает из воды.

Мехм 007гр 115
Кокино 332гр 26.1
Сигри 328гр 64.1 V 4.0

Распутал плавучие якоря, пользуясь слабым утренним ветром. До Хиоса 07: азимут 098 градусов, расстояние 6.48 миль.

Немного позднее, пришлось, все-таки, заглушить мотор и поставить паруса, ветер 4-5 баллов, как и писал в СМС Славик.

Иду КК (компасный курс) 290 градусов правым галсом, а левым - 30-40. Общий угол составляет 110 градусов, получается угол лавировки 55 градусов, что для моей яхты много. Оптимальный угол лавировки варьируется от 35 до 45 градусов. На это оказывает влияние много факторов, главным из которых является «масштабный эффект», при котором чем больше судно, тем оно лучше взаимодействует с волной. Длина моей лодки составляет пять с половиной метров, приходится идти под большим углом к ветру и волне, к тому же яхта явно перегружена, ибо пришлось загружать много продуктов, воды, снаряжения и оборудования, нержавеющий металл, краски разные, стеклоткань с эпоксидной смолой, инструмент различный.

После мыса Mesta взял курс на мыс Nikolaos, расположенный, на северо-западной части, острова Хиос. Вернее намеревался это сделать, но вышеуказанный лавировочный угол распорядился по своему и лодка стала, понемногу, в лавировку, выбираться на север. Вымок совершенно, хотя был одет в непромокаемый костюм. Вода летела на яхту, соответственно и на меня, как из ведра, в буквальном смысле слова, заливая очки, пробираясь сквозь маломальские щели непромоканца.

Под вечер приблизился к вышеуказанному мысу и, оказалось, нахожусь в бухте Alinta. Можно бы лечь в дрейф до утра, но, почему то, мне показалось, что ветер подворачивает к берегу, а я органически не переношу, когда нахожусь в дрейфе с наветренного берега, ну не перевариваю и все тут. Принял решение уходить под подветренный берег острова Псара, находящегося западнее северной части острова Хиос.

Долго шел к этому острову, уже стемнело, а я все иду и иду. Выхода не было, так как между этими островами оживленное движение судов, следующих в южном направлении и обратно и, не хотелось бы, оказаться ночью на их пути.

Около полуночи лег в дрейф, под двумя малыми плавучими якорями, южнее острова Псара.

Нина:
21.18 23 авг – Как день прошел? Зарядное работает?

Снял показания со спутникового навигатора:

Мехмет	АЗМ 014, рст 102, V др 1.1	
Сигри	011	49.4
Кокино (о.Psara)	353гр	7.64
07 (Nisos)	132	24.2

24 августа 2012 года, пятница.

Юра:
0.23 24 авг – Работает зарядное, глючит иногда. Стою южнее о.Псара. До о.Лесбос 50 миль и еще 50 до Дарданелл. Ветер все время сильный и встречный.

Нина:
0.28 24 авг – Погода до субботы такая же. В воскресенье слабеет и больше с запада. В понедельник штиль.

Пошёл в половине восьмого. В шесть часов встал, из кубрика достал мешок с водой, это четыре пятилитровых пластиковых бутылки. В правом и левом гробах по одному такому мешку, должно хватить до Стамбула. Консервы кильки выбрал из мешочков, в которых разложил консервы по месяцам. На семь месяцев, семь мешочков заготовил. Сардины и толстолобик надоели. С удивлением узнаю, что есть еще молоко сгущенное, две банки нашёл. Запасы уменьшаются, но и дом приближается.

Устал, хочу домой, чтобы под рукой была электронная книжка, телевизор с семьюдесятью каналами, кровать без качки, спи, сколько хочешь, не выскакивая наверх ночью по нескольку раз, чтобы оглядывать горизонт, не намеревается кто-либо на меня наехать. Будто бы, если кто-то имеет такое намерение или случайно идет в мою сторону, успею уйти с его пути, стоя на плавучих якорях. Пока их уберешь, поставишь паруса или запустишь мотор, тебя десять раз переедут и не заметят. Подобные случаи нередки в наше моторизованное время. И вообще соскучился по цивилизации. Что-то я захандрил, вероятно, из-за того, что домой возвращаюсь, вот и расслабился.

Позавтракал вчерашней кашей с килькой и употребил две кружки кофе. Сварил кипяток, залил в оба термоса, на обед и ужин. Частенько варю только утром или

вечером, закладываю пищу в термоса, чем экономлю время, и, самое главное, газ из газовых пятилитровых баллонов, коих у меня всего пять штук.

Убрал плавучие якоря. Недалеко от Psara ушли, вот он, рядом. Опять долго GPS Garmin 12 точку даёт. Все пальчиковые аккумуляторы типа АА не работают, пальчиковые батарейки израсходовал, осталось четыре штуки.

До острова Лесбос пойду, выбираясь на маяк мыса Сигри, азимут есть, правда вчерашний, ветер прежний, от N.

Сигри 359гр 30.5 48гр угол поворота.

Лёг в др. под двумя плавучими якорями в одиннадцать часов вечера. GPS глючит, долго не даёт координаты. Хватило бы его до дому. Pioneer не хочу включать. Там нужно WP заводить.

N38гр49мин E025гр51мин
Сигри АЗМ 357гр, рст 23.5, V 0.0
Кокин (Псара) 213гр 20.9
Мехм АЗМ 011, рст 74.9

С утра далеко отнесло от острова Псара, поэтому долго подходил к нему и острову Хиос, не получалось пройти пролив Псара. Одним галсом выходил на остров Хиос, другим – на Псару. Вот что значит большой угол лавировки. Заложил галс к Псара и собрался было обходить его с запада, но тут вовремя увидел рыбацкий катер с вешками, который утром прошёл мимо меня в направлении северной оконечности острова Псара, ставить вешки. Не хватало только иметь неприятности с рыбаками. Печальный опыт наша семья уже имеет.

Повернул направо, по яхтенному «лег на левый галс» и о боже, прохожу остров Хиос, оставляя его по правому борту. Проходил его до темноты. Долго шёл вдоль него. Под вечер заштилело, и в 20.40 включил мотор и шёл три часа со скоростью 2.6 узла. Сильно бьет лодку о начавшиеся увеличиваться волны, пришлось уменьшить скорость до двух узлов. Если завтра пройду Сигри, то останется 50 миль. И мы в Дарданеллах. Скорей бы.

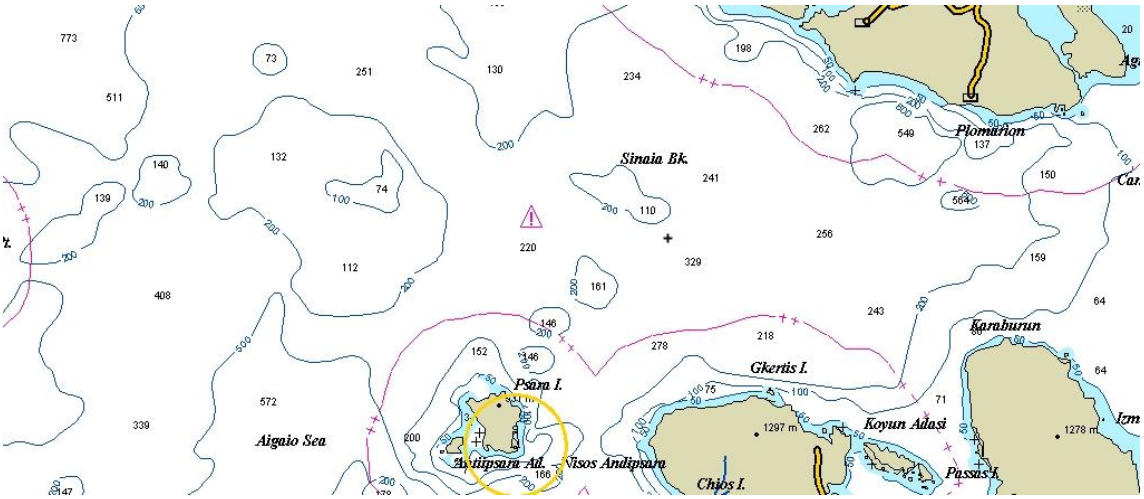

Фото 20: ночной дрейф у острова Лесбос.

25 августа 2012 года, суббота.

Юра:
0.31 25 авг – Стою южнее о.Лесбос в 23 милях. Тяжело дался пролив у о.Псара. Движение судов большое. Все идут в Дарданеллы. Завтра попробую пройти Лесбос.

Встал в половине шестого. Готовлю завтрак: мивина, килька, варить некогда, чай в термосе. И горячая вода для мивины есть.

Качает, как всегда. Интересно, на море бывает идеальный штиль или нет?

Пошёл в семь часов утра, как обычно определив свое место:
Сигри 357гр 25.4
Мехмет 011гр 76.8

Ветер северный, мне туда, но не могу идти в нужную сторону под парусом.
N38гр47мин E025гр51мин – моя точка ночных мучений.

В восемь часов включил мотор, скорость сразу возросла до 3.8-4 узлов, расстояние до Сигри 25.2 мили, иду курсом 355 градусов. Хорошо идти под мотором, но, к сожалению, рядом со мной танкер с бензином не наблюдается, а впереди проливы и поэтому топливо приходится экономить.

Мотор то включаю, то выключаю, и после полудня, в очередной раз выключил, поставил паруса. Нахожусь у мыса Сигри острова Лесбос.

По мере продвижения на север, снимаю показатели с навигатора до следующих путевых точек, нанесенных на карты и вписанных в соответствующие таблицы.
Сигри 353 градуса, 12.2 мили
31 (Бааздджава, Бати) 005гр 49.3
460Р40 (Бирим) 017гр 28.3

В девять часов вечера лёг в дрейф под двумя плавучими якорями около острова Лесбос, маяки его рядом. Движение судов большое, все идут в Дарданеллы и обратно.

Сигри (Лесбос) АЗМ 050, рст 5.54
31 (Бати) о.Бааздджди АЗМ 014, рст 41.8
460Р40 (Бирим) АЗМ 038, рст 23.4
Мехмет АЗМ 021, рст 57.3
Скорость дрейфа около одного узла.
N39гр09мин E025гр44мин (смартфон)
N39гр09мин E025гр44мин (GPS)

26 августа 2012 года, воскресенье.

Нина:
0.35 26 авг – Как дела, сколько прошел миль? Славик вчера уехал в Крым дней на 6, там нет инета.

Юра:
0.43 26 авг – Дошел до о.Лесбос. До Дарданелл 50 миль. Очень тяжело каждая миля дается. Высыпала красная сыпь на ногах от пяток и вверх. Преют ноги в непромоканцах.

Нина:
1.00 26 авг – В аптечке есть Диазолин от аллергии, попей дня 2-3 по 1 таб, 2 раза в день и угольные можно, а непромоканцы одевай с носками. А от чего это? Может от витамин, если их пьешь?

Нина:
1.54 26 авг – Если нет на телефоне денег. Набери в долг звезда 117 звезда 1 решетка, вызов, а я завтра пополню, лучше писать латиницей, так дешевле.

Утром сварил гречневую кашу, поел с килькой, кофе, в термос кашу заложил.
Бати 014гр 47.0 V 2.1
Мехм 020гр 62.3
460Р40 033гр 28.2
Сигри 032гр 10.1 V 3.1
За 11 часов на 4.5 мили продрейфовал.

Около восьми утра пошёл, ветер NW, волна большая.

В полдень определился:
Сигри 090гр 14.0
Бати 028гр 42.0 V 2.2
За четыре часа продвинулся на четыре мили.

Утром готовил завтрак, темно ещё, случайно выглянул наружу, подходит катер-рыбак. Кажется, видел его, когда к Лесбосу подходил, прошлый раз. На обратном пути опять его встречаю на этом же месте. Подошли близко, осветил их фонарем, отвернули и пошли своей дорогой.

После обеда ветер закис, включил мотор. Пришла пора ориентироваться на новые путевые точки:
Бати 032гр 40.8, КК 40, V-4 – остров Бозджаада, у входа в пролив Дарданеллы.

Каждые несколько часов включаю спутниковый навигатор и снимаю с него показания до путевых точек и по откладываемым на карте пеленгам, в основном виртуально, определяю свое местоположение:

15.30

Бати 034гр 33.8 V 4.0
Мехмет 035гр 4.1 КК 40

21.00
Бати 045 11.0 V 4.6
Мехмет 040гр 27.4 V 4.4

Под мотором продвигаюсь быстро, чему способствует и непривычно тихая погода, волнения практически нет, ветра тоже. Под вечер вообще штиль набросил свое опахало на водное пространство. Иногда скорость повышалась до пяти узлов и более. Немного не по себе, когда вокруг сплошная темнота, неподалеку маяки и огни острова Бозджаада, на небе высыпала звездная дорожка, отражающаяся в зеркальной воде, немного в стороне, огни судов идущих в пролив, а ты летишь в темноту, практически ничего не видя впереди.

Около одиннадцати вечера лёг в дрейф под зарифленным гротом.
N39гр45мин E025гр49мин
Мехмет 042гр 24.4 Vдр 0.0
Бати 052гр 8.16 Vдр 0.0

Юра:
22.49 26 авг – Подошел к Дарданеллам, дрейфую в 24 милях. Завтра войду в пролив.

Нина:
23.05 26 авг – Как самочувствие? Диазолин пей 2 раза в день сразу после еды. Ноги от прелости мазать БОРО ПЛЮС.

Нина:
23.05 26 авг – Как себя чувствуешь? Как сыпь? Звонили Гавердовский, Ващук, моя сестра Оля, от всех привет.

27 августа 2012 года, понедельник.

Ночью один раз определился и установив, что за пять часов продрейфовал менее двух миль, спокойно лег спать.
N39гр43мин E025гр49мин
Мехмет 040 25.7
Бати 044гр 9.37 V 0.0

В восьмом часу пошёл.
N39гр45мин E025гр49мин
Мехмет: АЗМ 043гр, рст 24.3, КК 40, V 4.5
Бати: 056гр 8.10 V 4.4

Вчера на моторе шел девять часов, бак был полон. К вечеру почти пуст. Много шёл против небольшой волны, но она сбивала ход, и двигатель иногда ревел. Вечером шел со скоростью 4.7 узла, темно и не хотел на пути идущих судов стоять, отвернул левее

и там простоял ночь. Сегодня опять полный штиль. Соответствует СМС Славика. Вчера, кстати, немного дул NW.

Убрал грот, долил топливо в расходный внешний бак. Достал последнюю пятую канистру для Дарданелл. В четвертой канистре топлива осталось немного. До Дарданелл двадцать четыре мили, штиль, скорость 4.5 узла, надеюсь, хватит. С такой скоростью буду идти шесть часов.

На ночь попробую на якорь слева на входе в пролив встать. Есть там небольшая бухта и когда туда шёл, сунулся было туда, но не смог определить, как зайти. Включил компьютер, но не вошёл в бухту. Там стояла яхта на якоре. В пролив Дарданеллы нужно с утра входить. К тому же в ахтерпике вода, нужно до Стамбула все просушить.

Кстати еще не завтракал. Позже.

Каждый час определяюсь:

8.35
Мех 046гр 20.3 КК 50 V 4.1

9.35
Мех 048гр 16.7 КК 60
32 (Тавшан) 057гр 7.32

10.45

Связался по радио (Gibernet) со «Штурманским 32», русское судно, уточнил погоду в Чёрном море. передал, что до 30-го августа там плохая погода. Это меня устраивает, т.к. сегодня 27-го войду в Дарданеллы, завтра 28-го – Дарданеллы, 29, 30, 31 – Мраморное море, 1, 2, 3 сентября – Атакёй Марина в Стамбуле, 4 сентября – Босфор. Это я распланировал, а как будет на самом деле? Как говорится: «Гладко было на бумаге, но забыли про овраги…водные»

11.35
Мехмет: V 3.7 051гр 9.33 КК 70
Течение из Дарданлл чувствуется уже у острова Бозджаада. Что будет в проливе? Скорость упала до 3.7 узла.

12.30
Мехмет: V 3.5, АЗМ 035гр, рст 5.5, КК 40

14.30
Долго крутился в бухте Морто-Лиманы, у западной стороны пролива Дарданелл, подходя то к западному, то к восточному берегам бухты. Течение и ветер наваливают на берег, где, судя по карте, подводные камни.
N40гр02мин30.900сек E026гр11мин23.843сек
У восточной стороны бухты, если встать на якорь, слабый ветерок работает от SW, бухта открытая, когда с моря задует сильнее, мало не покажется.

Около порта, где лоцманская стоянка, остановились два катера. Подошёл, кручусь вокруг них, они из Чанаккале, порт посредине пролива Дарданеллы. Экипаж купается. Посоветовали зайти в порт. Кричу в ответ, что визы нет, он машет, ерунда мол. Пока вокруг этого катера кружил, у берега коснулся килем грунта. К счастью все обошлось.

Вход в порт хорошо обозначен зелеными и красными буями и береговыми знаками, ветерок слабый. Зашёл без труда. Какой-то человек, на берегу, указал встать лагом к рыбацкому катеру, что и сделал, встав третьим бортом. Итак, я на территории Турции.

Долил бензин в расходный бак, в кокпите прибрал, в яхте навел порядок. Развесил вещи для просушки. Со стороны посмотреть – цыганский табор.

Спросил у турецкого рыбака, где можно взять питьевую воду, фреш вотер, повторил несколько раз. Он указал на находящийся неподалеку кран. Взял шесть бутылей пяти литровых, подошёл к крану. И что мне подтолкнуло спросить другого турка, можно ли пить её. Выясняется, что это техническая вода и пить ее нельзя. Нужно выйти из порта, подняться наверх по дороге и там, около «маркета» можно налить воду.

Пошёл наверх, иду, вокруг все качается, землю кто-то раскачал, пока я в моря ходил, бросает из стороны в сторону. Ещё один источник, с краном, увидел, но прохожий сказал, «проблем». До ближайшего «маркета», немного меня провёл и махнул рукой, еще «маркет». Пошёл дальше, в ту сторону, самостоятельно.

Нашёл маркет, спросил продавца или владельца маркета о местонахождении воды. Оказывается рядом стоит каменная будка, из которой торчит несколько кранов. Набрал воды во все бутылки. К слову взял не шесть, а восемь бутылей. Это же сорок литров. А мой позвоночник? Тут подходит какой-то человек, моряк из порта, и предложил помочь донести, ему тоже в Лиман, по пути. Так я узнал, что в Лимане стою, во всяком случае, предполагаю, так называется этот населенный пункт. Гражданин нёс пакет с помидорами. Предложил купить у него эти помидоры за бутылку русской водки. Думаю, он так и не понял, что я ему сказал.

Рядом стояло несколько лоцманских катеров PILOT. Мой добровольный носильщик работал на одном из этих катеров.

Заполненные бутыли с водой разложил в яхте: шесть бутылей в нос, два в кокпите. Эта вода для чая и для приготовления пищи. Вода, купленная в Николаеве, для питья.

Начал варить картошку, подходит ещё один человек. Спрашивает, говорю ли я по-английски. «Элитл» - отвечаю я. Пригласил зайти в офис. А у меня картошка варится. Подождал, пока доварится, взял дипломат с документами, переоделся, немного привел себя в порядок. Отправился в офис, захожу, рассказал кто я, что я, откуда и куда направляюсь. Это оказался диспетчер или кто-то из администрации пролива Дарданеллы, MEHMETCIK PILOT, LIMAN Kontrol. Кумкале, это нижняя часть пролива. Думаю село Кумкале. Звать его «БЭСАТ». По моей просьбе он, в интернете, нашёл прогноз погоды, который я переписал. На завтра, 28.8.12 на пролив: ветер N, NW, до обеда 40-60 км/час, после обеда 30-50 км/час.

И на Мраморное море: на 28 и 29.8.12, ветер N, NE, 3-5 баллов, волна 1.5 метра. поговорили, он спросил, ел ли я. Что-то сказал турку, стоявшему за окном. Вскоре мне принёсли тарелку с рисом с перцем, отбивную котлету и курицу. Чай соответственно налил, так мало того, в нагрузку, дал пакет с помидорами, зеленью, хлебом, сыром. О как! Давно так вкусно не ел. Моя пища сытная и калорийная, но уж слишком однообразная и приедается. Мы с ним долго «говорили за жизнь», как говорят у нас в Одессе. По-английски, разумеется.

Сбегал на яхту, отнес дипломат с документами, которые так и не понадобились, взял бутылку водки и угостил Бэсата. Хороший оказался человек.

Вернулся на яхту, подходит «мужик с помидорами», так я его окрестил, который мне помог воду донести. И принёс пакет с помидорами. Думаю, что БЭСАТ ему рассказал обо мне. И он понял, что я хотел сказать, показывая на его помидоры.

В ноль часов налетел шквал, лодки качаются, мою яхту сильно бьёт о соседнюю лодку. Спешно стал свои кранцы переставлять, бутыли с водой в виде кранца, пенопласт, все, что под руку попадалось. Мимо проходил «мужик с помидорами», помог найти два больших ската, я их прикрепил, завёл дополнительные носовые швартовые концы.

Юра:
16.46 27 авг – Зашел в небольшой порт в начале Дарданелл. Пока власти не беспокоят. Сыпь мазал Левомекойлем. Вроде проходит. Шторма были, все время в непромоканцах. Самочувствие хорошее.

Нина:
16.47 27 авг – ты вышел на берег? Сколько миль до Босфора.

Юра:
16.51 27 авг – На берег не выхожу, визы нет, не хочу нарываться. Дарданеллы 36 миль, Мраморное море 112 миль и Босфор. Но главное Дарданеллы, где встречное течение до 4 узлов.

Славик:
17.33 27 авг – Долго там будешь? Когда планируешь быть в Стамбуле?

Юра:
23.42 27 авг – Если 28 пройду Дарданеллы, то по Мраморному морю дня 4, т.к. ветер С и СВ. Это я видел сегодня на компьютере в офисе диспетчера Дарданелл. Есть сайт Атакей-марины в Стамбуле, сегодня я по нему погоду смотрел.

Юра:
23.48 27 авг – Я же тебя просил каждый вечер погоду давать. Я тут, практически, на грани, иду против ветра, а тебя нужно подталкивать. Ты меня достал уже. Сайт Атакей-марины тебе поможет. Там и Черное море есть.

28 августа 2012 года, вторник.

Славик:
0.08 28 авг – Я в Крыму у меня тут проблемы с интернетом.

Юра:
2.02 28 авг – Мама говорила. 28 пойду Дарданеллы, дня 4 Мраморное море, дня 3 в Атакей-марине (бензин, пресная вода), числа 4-5 сент Босфор и 10-15 дней Черное море.

11.00
Мехмет: 4.45 V 3.5
Чанаккале: 7.26
22 (Капез напротив) 2.3

12.10
Мех: 5.86 V 1.6
Чан: 5.95 V 1.5
22.00 1.16 V 2.1

Встречные суда идут один за другим. Сверху их начинают пропускать с десяти часов утра. День заканчивается, теперь опишу подробнее, как преодолевал пролив Дарданеллы.

Встал в восемь часов утра. Качало сильно, стоячая волна, встречный ветер от северо-запада. Позавтракал вечерней картошкой с тушёнкой. Тушёнку разогрел, нужно было бы и картошку, сообразил поздно. Сделал салат из двух помидор и лука, с растительным маслом. Кофе запил. Вкусно. Наелся.

Нужно уходить, но как? Стоячая волна, толчея. Чтобы выйти, нужно совершить несколько поворотов и, не зная местных особенностей, как моряки говорят, местной лоции, можно наехать на кого-нибудь или ударится о бетонные стены причалов. Выходит нужно на большой скорости, что чревато ибо акватория порта незнакома, моторные лодки заходят и выходят и может произойти столкновение. Если же выходить, имея малую скорость, то из-за недостатка инерции, рискую вылететь на огромные клыкастые камни ограждения защитного мола или, опять же удариться о вышеописанное.

На счастье рыбачёк, молодой парень, выходит на небольшом катере. Помахал ему, знаками попросил помощи. Он долго подходил ко мне, ювелирно работая мотором вперед-назад, приноравливался, как лучше принять мой буксирный конец. Улучив момент, схватил брошенный мною буксир, закрепил на своем кормовом рыме, и мы пошли на выход. Вытянул немного за входные красный и зеленый буи. А снаружи! Батюшки! Всё покрыто барашками. Когда перед этим по молу ходил, прикидывал, как ловчее выбраться из этой западни, такого не было. Иначе бы ещё на день остался, не пошел бы.

Тяжело идти, встречный сильный ветер, волна, постоянно прижимаюсь к европейскому берегу пролива, но не очень близко, опасаясь сесть на мель. Карты показывают наличие опасностей и подводных камней у берегов пролива на всем его протяжении.

Догоняет и обгоняет девятиметровая яхта, идущая еще ближе к берегу. По всей видимости, знают, где идти безопаснее. Я так близко не рискнул идти. Помахал красным спасательным жилетом, привлекая их внимание. Они убавили скорость, и я подошел к ним поближе. Показал верёвку, дескать, возьмите на буксир. Помахали отрицательно. На их правой краспице, как и у меня, турецкий флаг, значит не турецкая яхта, на корме государственного флага нет. Не захотели взять на буксир, хотя это их бы сильно не затруднило, видели же, что еле справляюсь с сильным течением и встречной волной. У меня же тоже мотор работает, помогал бы им. Вот такие моряки бывают.

Ветер то уменьшается немного, то опять усиливается. От Мехмета прошел пять миль, и до Чанаккале осталось столько же.

После полудня определил расстояние до следующих путевых точек:
Путевая точка №22: расстояние 0.4 мили.
Путевая точка №20: расстояние 2.4 мили.
Скорость движения 2.4 узла.
Перед точкой номер 22, мыс Капез, течение 4 узла, скорость движения резко упала, иду со скоростью менее одного узла, но, все-таки, иду.

В 2000 году, на яхте Икар, стояли на месте часа три, вернее шли, но течение и ветер не давали возможности продвигаться вверх по проливу. Поставили даже паруса и елозили поперек пролива туда-сюда, порой чудом проскакивая перед самым носом идущих вереницей больших судов, пока не преодолели это место.

Я же прошел это место, не сильно напрягаясь, медленно, но верно продвигаясь вверх по проливу. В районе мыса Капез пролив сильно сужается, и течение резко усиливается, создавая проблемы для судов с маломощными двигателями.

В половине третьего дня дошёл до Чанакале, повернул налево. До следующей путевой точки №16, мыс Нара, осталось 2.55 мили, скорость постепенно увеличивается: 1.3-1.4-1.6-2 узла.

Опять сильный встречный ветер, барашки усеяли водную поверхность пролива. Это уже 4-5 баллов, мотор тянет, но волнение замедляет движение. У мыса Nara, как говорит карта, течение три узла.

Паромы ходят через пролив один за другим, ширина которого в этом месте составляет менее мили. В настоящий момент два парома пересекают мой курс, или я им, «ALINTERY 9» по корме, я его так и не пропустил, а вот «ALINTERY 18» пропустил, так как пеленг не менялся и назревала ситуация столкновения и

международного скандала. К тому же жалко паром, повредишь его – ремонтировать придется.

В половине четвертого миновал мыс Нара и повернул направо, ветер, как всегда, встречный, волнение тоже. Прогноз обещал северный и северо-западный ветра, но рельеф местности, как всегда изменил направление воздушного потока и ветер был, как говорят яхтсмены, «вмордувинд».

Постоянно контролирую расстояние до выхода из пролива Дарданеллы:

15.45
Гелиболу (путевая точка на выходе из пролива Дарданеллы): азимут 046 градусов, расстояние 17.8 миль. За мысом Нара течение (carrent) уменьшается до 0.5-1.5 узлов, моя скорость стала резко увеличиваться: 3.6-3.7-3.83-4.1.

17.00
Гелиболу: расстояние 13 миль, азимут 043 градуса, скорость 3.9 узла.

17.35
Кончился бензин в расходном баке, залил литров десять. Ожидая, что мотор вот-вот заглохнет, старался идти как можно ближе к берегу, чтобы в критический момент не оказаться на судовом ходу обгоняющих и встречных судов, нескончаемым потоком идущих по проливу.

Заодно снял показания со спутникового навигатора:
Гелиболу: азимут 043 градуса (азимут в проливе можно было бы не фиксировать, но дело привычки), расстояние 11.6 миль, скорость движения 3.7 узла.

Темнеет, до Гелиболу пару миль, северо-восточный ветер на глазах усиливается, белые барашки уже повсюду, волна тоже увеличивается. Судя по карте, на азиатском берегу есть место для якорной стоянки. Но пока пересеку пролив, якорное место не найду. Темнеет быстро. Слева, около Гелиболу, тоже есть место для якорной стоянки в небольшой бухте. Но ветер NE и, заходя в бухту Гелиболу, подворачивает на берег. Если якорь сорвёт или он поползёт, рискую оказаться утром на берегу.

Принимаю решение заходить в порт, хорошо идентифицируемый по стоящим судам и паромам (фэрри) постоянно снующим через пролив. Уже стемнело, но городок и порт весь в огнях.

Осторожно захожу в порт на небольших оборотах мотора, начинаю нарезать круги на малом ходу. Стоять мне явно нельзя, не знаю, что делать, кручусь по кругу. Заметив человека, наблюдающего за моим хороводом, знаками спрашиваю, куда идти. Он, так же знаками, показывает, что нужно выйти из порта и обойти его вокруг. Пошёл в указанном направлении, обхожу бетонный причал порта левым бортом, впереди сплошная темнота и бетонные стены. Что делать, не знаю. На счастье передо мной моторка проскользнула и исчезла в темноте, словно просочилась, но куда не заметил. Подхожу, слева паром, прямо по курсу бетонная стена, угол получается. Куда

моторка делась? Не сквозь стену же прошла, как Гарри Поттер. Присмотрелся, в углу темнее узкий проход между двумя бетонными стенами. Достал бинокль, посмотрел, в прорехе светлой бетонной стены, вдали, наблюдаю небольшие лодки. Предполагаю это и есть искомый вход в порт.

Развернуться уже не успевал, будь что будет, направился в проход и, со страху, наверное, с ходу, влетел в небольшую круглую бухту. Вокруг небольшие моторки, катера рыбацкие.

Фото 21: вход в порт Гелиболу.

Убавил обороты мотора и сделал три круга по бухте. Пока кружил, приготовил кранцы и, заметив свободное место, между лодками, направился туда, выключив одновременно мотор. К бетонной стенке причала стал лагом, левым бортом. Привязался, выставил дополнительные кранцы.

Закончив швартовочные работы сел немного передохнуть. Хорошо! Мое блаженное состояние прервал какой-то гражданин. Спросил у него, где воду взять. Он меня метров тридцать провел, показал водопроводный кран. Рядом сидят четыре рыбака, ужинают и выпивают. Разговорились, в основном жестами. Пригласили меня, угостили вином. В ответ предложил им русской водки. К моему несказанному удивлению они дружно отказались.

Впоследствии, я частенько подходил к ним, и о чем-то с ними, разговаривал, мало понимая их язык, но мы прекрасно понимали друг другу. Из-за плохой погоды рыбаки в море не выходили и часами просиживали на причале, у своих лодок и катеров, коротая время за бутылкой вина или пива и ведя неспешные рыбацкие разговоры,

порой до глубокой ночи. Иногда, выглянув из каюты, чуть не под утро, обнаруживал их сидящими на прежнем месте.

Выяснил у них, где можно бензин купить, где такси находится, курс доллара по отношению к турецкой лире, место нахождения банка для размена валюты, ибо бензин за доллары не продают и еще многое другое, по мелочам. С их слов узнал, что $1 = 1.8TL (турецкая лира), 1 литр бензина стоит $3.

Вернулся на яхту, в полночь уснул, перед этим, немного, походил по порту. Народ гуляет, по-видимому, в этом месте у них место для вечернего променада. В порт зашёл в 21.00.

Перед сном произвел предварительные расчеты по размену валюты и приобретению бензина (данные взяты со слов рыбаков), это сейчас самое главное для меня:

Если $1=1.8 лира, то
$300×1.8 лира=540 лира (разменять в банке по этому курсу).
1 литр стоит $3, $3×80 литров = $240
$240×1.8 лира = 432 лира
540 лира – 432 лира = 108 лира останется на текущие расходы.

Если купить 80литров бензина, то предполагаемый расход:
- Мраморное море: 30 литров
- Босфор 15 литров
- Чёрное море: 35 литров

Если купить 100 литров бензина:
- Мраморное море: 30 литров
- Босфор: 15 литров
- Чёрное море: 55 литров

100 литров × $3 = $300
$300 ×1.8 лира = 540 лира
Разменять в банке $350
$350 × 1.8 = 630 лира
100 литров бензина × $3 = $300 × 1.8 = 540 лира
630 лира – 540 лира = 90 лира
- купит фонарик = ?
- кока-кола 2.75 лира (2 литра) × 3 = 8.75 лира.

Воды у меня в наличии:
- 4 бутыля в правом гробу (4 × 5л = 20л)
- 4 бутыля в левом гробу (4 × 5л = 20л)
- 6 бутылей в носовой каюте (6 × 5л = 30л)
- 2 бутыля в кокпите (2 × 5л = 10л)
Итого 80л (16 бут).

Взять в Гелиболу:
10 бутылей × 5л = 50л (10 бутылей)
80л + 50л = 130л (26 бутылей)

Предполагаемый расход этих 130 литров:
- Мраморное море (4 дня × 5л = 20л) (4 бутыля)
- Босфор 5л (1 бутыль)
- Стамбул 5л (1 бутыль)
- Чёрное море (12 дней × 5 = 60л) (12 бутылей)

20 + 5 + 60 = 85 (18 бутылей)
130 – 85 = 45 (останется)
26 бут – 18 бут = 8 бут

Предполагаемое количество дней на завершение плавания:
- Гелиболу – 1 день
- Мраморное море – 4 дня
- Стамбул – 1 день (на якорной стоянке)
- Босфор – 1 день
- Чёрное море – 12 дней

Итого 19 дней.

Продукты и газ в баллонах у меня был в достатке, на полгода должно хватить, так что по этому поводу беспокоится нечего.

Нина:
22.18 28 авг – Где находишься? Привет тебе от твоих сотрудников и начальника.

Юра:
0.14 29 авг – С большим трудом прошел Дарданеллы. Течение местами 3-4 узла и постоянно встречный ветер и волна. Подошел к выходу, ветер усиливается. Зашел в Гелиболу. Завтра куплю 100 литров бензина, воды налью.

Нина:
0.21 29 авг – Может пережди шторм. У нас похолодало, вчера был сильный гром и молния

29 августа 2012 года, среда.

Утром встал в девять часов. Вынул из ахтерпика имущество, всё мокрое, «приятные» запахи… Штормом, начавшимся после прохождения пролива Доро, заливало ахтерпик, вода постоянно просачивалась в каюту. Развесил сушить все концы, одежду, тряпки, которыми что ещё в Стамбуле укутал четыре газовые баллоны, которые тоже выставил на солнышко для просушки.

Фото 22: рыбный порт Гелиболу.

Приготовил канистры под бензин, остатки бензина слил во внешний топливный расходный бак, заполнив его до заливной горловины.

Пока вещи сушатся, пора заняться закупками, но для этого необходимы турецкие гроши. Переоделся в шорты, кроссовки с белыми носочками, белые футболку и блайзер. Взял паспорт моряка, $400, блокнот, ручку, фонарь, на грудь повесил смартфон, для престижа. Превратился в этакого крутого иностранца. Подошёл к офису такси, уточнил там, что 1 л = 4.5 TL ($2.5). Зашёл в банк, и спросив, кто говорит по-английски, направился к симпатичной турчанке. Объяснил ей что хочу, вручил ей $400, но поменял $350, по курсу $1 = 1.74 турецкой лиры, $50 получил сдачи.

Снова подошёл к офису такси, принёс канистры и поехали. И тут начинается что-то непонятное. По пути таксист берёт подозрительного турка, а перед этим говорил, с кем-то, по мобильному телефону. Ну, думаю, вывезут за город и зарежут. Ждал, когда нападать будут. Ожидая нападения сзади, сел немного вполоборота, чтобы держать в поле зрения обоих. Левой рукой касался левой щеки, изображая больной зуб. Этим принимал защитные меры против удавки. И что интересно, все это происходило на полном серьезе. Мое беспокойство усилилось, когда выехали за город и поехали по

объездной дороге. Таксист и попутчик о чем-то оживленно болтали на своем языке. Все, приехали, сейчас начнут, а как же богатенький Буратино, валюта, прикид, почему не пощипать лоха…

Все разъяснилось, когда опять подъехали к окраине и таксист высадил «сообщника» у небольшого домика. Оказывается, подбросил знакомого.

Подъехали к заправке. Залил 100 литров 95-го, заправщик выдал квитанцию. Стоимость одного литра = 4.6TL. Итого 460 турецких лир стоила заправка.
В банке разменял $350 = 620TL (турецкие лиры).
620 – 460 = 160TL осталось на повседневные расходы.
23TL отдал таксисту, такую сумму показал его счётчик.

Приехали в порт, где стояла моя яхта, выгрузил канистры с бензином, все пять, расплатился с ним, отдав 25 лир, накинув пару лир от щедрот своих, поддерживая имидж богатенького путешественника. Такси уехало, а я принес канистры в яхту, сложил на берегу и накрыл зеленым военным плащом ОЗК (общевойсковой защитный комплект), чтобы дать время просохнуть внутренней поверхности ахтерпика.

Делать было нечего, дело было к вечеру, и посему решил прогуляться по набережной, осмотреться и поужинать, заодно позавтракать и пообедать.

Зашёл в ресторан на берегу пролива, у прохода, в который заходил прошлой ночью. В ресторанчике человек 40 корейцев-туристов, насыщаются дарами моря.
Осведомился у официанта, сколько стоит покушать.
Выяснилось: суп, так и произноситься – 6TL
- рыба, «фиш» на второе – 10TL
Пить не брал, купил ранее CoCa-Cola 2.5 литра за 3.25TL. Покушал, попросил молодого корейца сфотографировать меня моим смартфоном.

Фото 23: Гелиболу, в ресторане.

Пошёл по маленьким магазинчикам, по небольшой, узкой кривой улочке, сплошь усеянной небольшими магазинчиками, лавками и кафешками. Искал фонарик, мои почти все вышли из строя, заодно купил 16 батареек для GPS, надеюсь, до дома хватит.

Вернулся из магазинов, лёг отдохнуть на часок. Проснувшись, уложил три канистры, две оставил в кокпите, чтобы были под рукой, когда пойду в Мраморное море, раскрепил в ахтерпике четыре газовых баллона, два якоря, все концы (верёвки).

Собрался воду заливать, приготовил десять пятилитровых бутылей и тут подходит турок и обращается ко мне по-русски. Это была для меня приятная неожиданность. Он болгарский турок, долго в Болгарии жил, пока Тодор Живков в 70-х годах не депортировал много их из Болгарии. Звать его ЮКСЕЛ, холостой, живет с отцом и матерью, есть еще брат, женатый. Юксел рыбак, у него небольшой катерок и моторная лодка. Договорились вечером, после возвращения его с рыбалки, встретится и отметить знакомство.

Фото 24: Юксел на своей лодке.

Сходил на берег пролива Дарданеллы. По берегу проложена дорога, типа набережной по которой совершают променад, днем и вечером, туристы, и местные жители. Долго наблюдал за водной гладью Мраморного моря в направлении мысов Инжебурун и Хошкей. Волны большие, валы можно сказать, белыми барашками усеяна вся водная поверхность пролива, белой пеленой, уходящая вдаль Мраморного моря. Местные рыбаки сказывали, что ещё 2-3 дня будет такая погода, с ветрами от NE. Мне ещё в начале Дарданелл, в Кумкале, БЭСАТ говорил, что в Чёрном море шторм, который закончится тридцатого августа. сомневаюсь, уходить мне завтра, или ещё день в Гелиболу постоять.

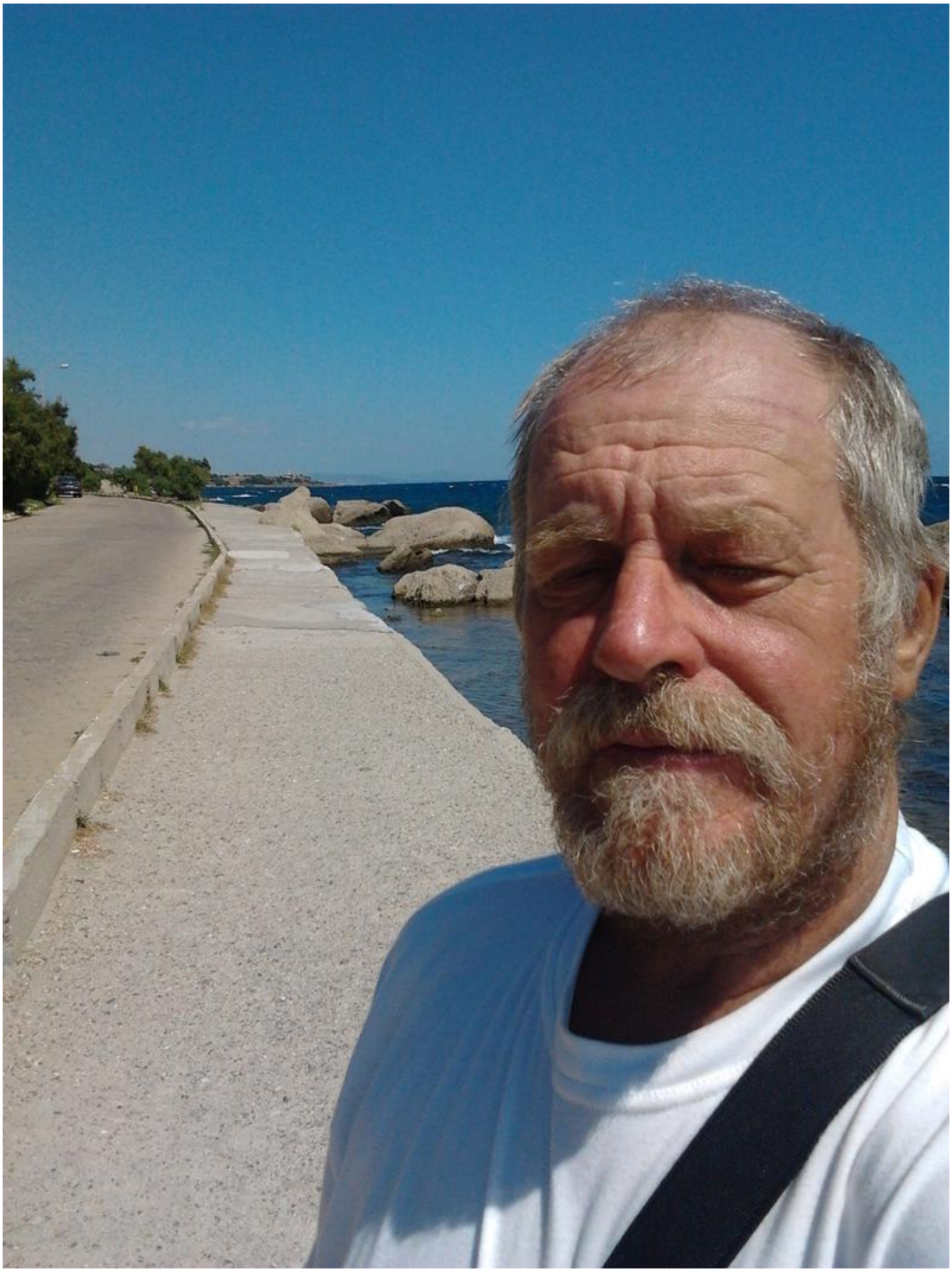

Фото 25: Гелиболу, набережная, вид на Дарданеллы.

Вернулся, от пролива, в угнетенном состоянии. Делать нечего, нужно заниматься повседневными делами и готовиться к продолжению плавания.

Воду набрал десять бутылей по пять литров каждый, итого пятьдесят литров. Пока оставил на берегу, возле яхты, укрыв все тем же зеленым плащом. Перед самым отходом уложу внизу, часть в передней каюте, остальное в гробах (лежачие спальные места под кокпитом), у трапа в каюту, где сто метровая бухта трехпрядного синтетического троса лежала. Эту бухту положил в ахтерпик.

Нина:

23.37 29 авг – Как день прошел? Звонила т.Клава, переживает за тебя. Хочет к нам приехать с Колей, если здоровье позволит. В Турцию заходить будешь?

30 августа 2012 года, четверг.

Утром встал в 9.00, поздновато, т.к. вчера вечером с Юкселом. турком-болгарином и его другом «дриньк э литл рашен водка». Расположились на его рыбацком небольшом катерке (7.5 метров длина, 3 метра ширина). У него ещё имеется лодка поменьше, на которой он вчера, после обеда, выходил в пролив, бросил сети, и поймал немного рыбки. Вечером его встретил, когда шёл её продавать свой небольшой улов. Договорились после продажи мы немного «посидеть».

Так и сделали. Его семья в 70-х годах, была депортирована из Болгарии, за отказ становится болгарами, менять фамилию на болгарскую, и 150 000 турок, в течении двух дней, выслали в Турцию.

С Юкселом пришел его напарник по рыбной ловле, веселый турок, ни бельмеса не говоривший, ни по-русски, ни по-английски, впрочем, как я – по-турецки, что не мешало нам отлично понимать друг друга, не прибегая к помощи Юксела.

Небольшой казус произошел со мной, когда, после окончания возлияния, с лодки прыгал на берег. Позорно упал, прямо под ноги, сидящих, за столиками небольшого кафе, посетителей. Ноги, от постоянного сидения на яхте в течение полутора месяцев, ослабли, икры болят, хожу как инвалид, медленно переступая непослушными «ходулями».

Сегодня, с утра, сходил на берег пролива, «метёт» по-чёрному, волны идут рядами, водная гладь покрыта барашками. «Болгарин» Юксел, сказал, что ещё три дня так будет плохая погода, это 30 и 31 августа и 1 сентября. Что делать?

Купил, все-таки, новый фонарик, батарейки к нему, две упаковки сока, хлеб. Кстати свежий турецкий хлеб оказался очень вкусным, а может, после опостылевших сухарей мне так показалось.

С покупкой фонарика пришлось помучаться. Название на турецком языке не знаю, на английском, продавцы не понимают. Вернулся на яхту, взял неисправный фонарик под круглые батарейки, опять прошелся по магазинчикам. Безрезультатно, пока не зашел в небольшую лавку, ответ продавца был стандартно отрицательный. Выйдя наружу, случайно бросив взгляд на его витрину, обнаружил нужную мне вещь. Это к слову о том, к чему приводит незнание языков стран пребывания.

Около полудня лёг отдохнуть и провалялся до двух часов. Затем сходил в ресторан, стоимость прежняя: суп-6TL, рыба-10TL. Побродил, немного, по городку. Все торгуют, улицы забиты лавками, кафе, магазинами, на тротуарах столики, стульчики, бегают официанты и полно людей.

Сегодня весь день сушил вещи, затем сложил обратно, воду укладывать не буду, семь бутылей оставил на берегу, под ОЗК. Их положу вниз, под ноги и в другие места, перед отходом. Долго не мог включить зарядное устройство, адаптер, для смартфона. Плохо контачит с разъемом электрического щитка, последнее время что-то с телефоном происходит. С грехом пополам зарядил его.

Нина:
20.10 30 авг – Где идешь? Бензин и воду набрал? От Овсянки привет.

31 августа 2012 года, пятница.

Нина:
21.15 31 авг – Привет. Я уже работаю, Славик вчера вечером приехал домой. Как твои дела?

Нина:
21.43 31 авг- напиши, деньги доходят на мобил. Переводила в воскресенье и сегодня.

Юра:
23.47 31 авг – Сегодня получил 100 грн, почему-то осталось 69. Думаю потратилось за СМС, что не отправлялись из-за нехватки денег. Экстра гроши пришло 20 грн, но ничего не смог отправить. Славик обещал прогноз, где он?

Юра:
23.50 31 авг - Вторую ночь стою в Гелиболу, это на выходе из Дарданелл, купил 100 литров бензина, батареек для навигатора. Но дует сильный СВ. Срочно дай погоду в Мраморном и Черном морях. Черное влияет на Мраморное.

Отправил СМС на русском, на счету телефона было 69.26грн, стало 58.1грн (11.16грн), а когда отправил СМС латиницей, стало 50.66грн (7.44 коп за 2 СМС, т.е одна СМС на латинице стоит 3.77грн, одна СМС на русском стоит 5.13). Повторно отправил СМС на русском Нине.
39.5 (50.66-39.5=11.16грн)
Отправил СМС Славе, было 39.5-35.78 (ост)=3.72грн (это латиницей).

1 сентября 2012 года, суббота.

Юра:
0.08 1 сент – Smotrel v inete, veter nachnet stixat 4 sent. Odni mestnie ribaki govoriat tozhe samoe, drugie cherez 5 dnei, drugie cherez 7. Gde prognoz ot Slavika. Ia ego prosil davit kazhdii vecher. Ia tut v takix usloviax.

Нина:
0.15 1 сент – Слава только пришел, будет смотреть погоду.

Славик:

0.17 1 сент – СВ до 6 бал, 2 сент тоже самое¸3 сент тоже самое, но ветер чуть тише 5 бал, 4 сент 4 бал, больше северн ветер.

Юра:
0.26 1 сент – Ponial? Dumau 4 sent trogat. No ti kazhdii vecher davai prognoz, bez napom. Kakoi sait ti smotrish. Napisi kakoi sait otkr, put tgo. Ostalos 30 grn, popolni.

Славик:
0.44 1 сент – Poseidon.hcmr.gr

Фото 26: Гелиболу, у ресторана, с новым знакомым.

Познакомился с очень интересным человеком, работающим в небольшом припортовом ресторанчике, и даже сфотографировался с ним. Он, то ли директор, то ли владелец, распоряжается, но сам столики не обслуживает. Иногда приглашает меня выпить чашечку чая или кофе или покормить. Оплату не берет, хотя неоднократно предлагал ему деньги. Подолгу сидим, разговариваем. Он на своем языке, я – на своем. И что интересно, понимаем друг друга.

Нина:
21.47 1 сент – Как дела, чем занимаешься? Власов звонил, спрашивал о тебе, желает удачи, Ващук часто звонит.

2 сентября 2012 года, воскресенье.

Славик:
1.18 2 сент – Прогноз тот же. Во вторник будет тише ветер и на спад.

Юра:
7.54 2 сент – Davai bali bofort i silu vetra, a ne POTISE. OK? Pisal ranee, naidi sait Atakei marini. Ego ranise smotrel i dai mne ego put. V noch s 3 na 4 poidu.

135.78-132.06=3.72 (стоит одна СМС на латинице).
Вчера подключил электричество, договорился с официантом из кафе, (я с ним на фото), зарядил бортовой аккумулятор, свет яркий, вольтметр показывает 20.5 делений × 0.68 = 13.94 вольта.
Зарядил Нетбук, ДВД-плеер.

Каждый день, утром и вечером, и это стало своеобразным ритуалом, осуществляю пешие прогулки по набережной города, идущей по берегу пролива. Картина маслом: по берегу, неторопливо, плетется немолодой гражданин, плотного телосложения, с большими залысинами на лбу, чуть побеленными временем усами и бородой, тоскливо вглядывающийся во взлохмаченную седыми волнами поверхность пролива.

Дни идут чередой, хожу на берег пролива, погода не меняется. Местные рыбаки на рыбную ловлю не выходят, ждут у моря погоды, проводя целые дни в кафе, ведя неспешные разговоры за чашкой чая.

Рыбаки и местные жители меня узнают, примелькалась моя физиономия, здороваются. Останавливаюсь около них и веду степенный разговор, чтобы соответствовать статусу, о погоде, кивая на небо, о рыбалке, о наших лодках.

Все больше прихожу к мысли, что пора отправляться в путь. Рыбаки имеют мореходность своих катеров не более четырех баллов, мне и большее волнение не опасно. Но очень уж не хочется сражаться с большими волнами и сильным ветром, да видно делать нечего. Хотя Юксел сказывал, что еще не один день будет плохая погода и не советовал выходить мне в ближайшее время.

Главное проскочить 35 миль узкой горловины Мраморного моря, до маяка Хошкей и острова Мармара, а там, вырвавшись на оперативный простор, уйду под северный берег моря. Затем, по над берегом проскочу до Босфора. Планы грандиозные, как будет на самом деле?

Два раза просился на буксир у капитанов больших яхт. Несколько дней согласовывал капитан турецкой яхты с владельцем из Стамбула этот вопрос, к сожалению закончившийся с отрицательным для меня результатом. К их чести сказать, предложили приобрести бензин для моего мотора.

Следующая яхта была из Румынии, порт приписки Мангалия. Они тоже отказались буксировать своей 30-ти футовой лодкой с маломощным мотором. Этот вопрос мы обсудили, под украинскую горилку, когда пришел к ним в гости на яхту. На другой день встретился с капитаном румынской яхты в кафе и за чашечкой чая он мне начертил на карте пролива Босфор, несмываемым маркером, путь движения по

проливу, чтобы избежать наиболее трудные, в навигационном отношении места, обойти сильное течение и где использовать обратное течение.

Славик:
16.19 2 сент – Я не могу найти сайт этой марины.

Нина:
23.58 2 сент – Как дела? У тебя сыпь прошла?

3 сентября 2012 года, понедельник.

Юра:
0.12 3 сент – Sip prosla. Dela nikak, veter silnii, vstrechnii, zhdu u moria pogodi. Poprobu sled nochu prorvatisia v Stambul.

Нина:
0.17 3 сент – Почему ночью? Или ветер тише?

Юра:
0.22 3 сент – Da, nochu stixaet i 4 sent dnem tozhe, na 1 den, potom usiliv, eto prognoz govorit i Slavik podtverzhdaet.

Юра:
12.11 3 сент – Ti govoris vo vtornik, 4 sent, stixaet, a 5 i dalshe? Iaxtsmeni govortat, chto tolko 5 sent budet 3-5 ball Bofort. A mestnie ribaki, chto ese 7 dnei. Dumau etoi nochu prorvatisa v Stambul.

Славик:
12.21 3 сент – Только в четверг будет 2-3, местами 4 бал, во вторник и среду от 4 до 6 бал. Всегда СВ.

Славик:
13.55 3 сент – Под островом Мармара с запада всегда сильнее дует до 6 даже утром, стихает только в четверг до 3-4 бал, но на пятницу под островом 7 бал, там дует всегда сильнее. Волна на всю неделю максимум 1.2 м.

Готовлюсь к отходу, принимаю решение попробовать стартовать этой ночью. Буду делать, что должно и будь что будет.

Пора доставать спутниковый навигатор и определять расстояния и азимуты до следующих путевых и промежуточных контрольных точек:

Инджебурун (т.20)	АЗМ 060	рст 17.4
т.12	АЗМ 080	рст 3.66
т.13	АЗМ 060	рст 9.61
Хошкёй (т.25)	АЗМ 059	рст 34.4
т.11	АЗМ 081гр	рст 28.3

т.10	АЗМ 081гр	рст 36.9
т.9	АЗМ 069гр	рст 39.6
Ерегли (т.8)	АЗМ 060	рст 68.0

4 сентября 2012 года, вторник.

Вышел из порта Гелиболу в три часа ночи. Проснулся часа в два, проверил готовность лодку к переходу: завел мотор, прогрел его на холостых оборотах, готовность парусов, не перехлестнулась ли где фал или шкоты, на месте якоря, их готовность к быстрой отдачи, спасательные средства, горят ли ходовые огни, фонари и много еще чего.

Протянулся вдоль небольшой моторной лодки и, оттолкнувшись от нее, направив нос яхты на чистую воду, свободную от рыбацких катеров и лодок, включил переднюю передачу. Лодка, набирая скорость, как застоявшаяся лошадь, резво побежала навстречу новым испытаниям. Скорость, на выходе из узкой, десяти метровой, входной горловины необходимо держать хорошую, чтобы уклониться от снующих, даже в ночное время, небольших паромов. Причальные стенки пассажирского порта, располагались с правой стороны выхода из рыбного порта, и если там стоял очередной паром, то до него было немногим больше двадцати метров. К тому же было опасение, что кто-то будет заходить в рыбный порт, поэтому я прижимал лодку как можно ближе к правой бетонной стене, шероховатый бок которой проходил от моего борта буквально в метре.

Выход из порта прошел благополучно и, проскочив в десятке метров мимо кормы готовящегося к отходу парома, вырвался на чистую воду, опасаясь, свалится влево, на каменистые мели.

Долго шел, в темноте, выходя из бухты Галиполи, вдоль береговых городских огней порта и города Гелиболу и, наконец, около четырех часов утра, вышел в пролив Дарданеллы. При этом несколько раз увернулся от паромов подходящих и отходящих от Гелиболу, где даже ночью движение паромных судов довольно интенсивное. И немудрено, это одна из двух паромных переправ на всем протяжении этого пролива.

Пролив меня встретил большой волной, все более увеличивающаяся, по мере продвижения лодки горловины моря. До первой путевой точки, маяка, расположенного на мысе Инжебурун 17.4 мили. Знаковый мыс, означающий половину пути наиболее узкой части Мраморного моря. К нему и направляюсь.

Сказать, что было тяжело идти, это значит, ничего не сказать. Идти было ужасно тяжело, просто неимоверно. С содроганием вспоминаю, как буквально прорывался, сквозь водяные горы, то проваливаясь в бездонные ямы, то взлетая в небесную высь. Винт мотора, периодически вылетая из воды на гребнях волны, ревел так, что, порой, заглушал все звуки и шумы, которых было предостаточно.

Медленно продвигался вперед зигзагами, можно сказать в лавировку. Можно было бы поставить паруса, но тогда ходил бы поперек пролива взад-вперед. Буду моторить,

пока есть возможность. Перед входом в пролив Дарданеллы, как обычно стояло на якорях много судов, в ожидании его прохода. Представляю их высказывания по поводу моей утлой, по их представлениям, лодочки, с трудом идущей по пенистому морю. Радиостанцию специально не включал, чтобы не слышать, что они могли произнести в мой адрес. Тем более, вряд ли я услышу что-либо в таких условиях.

Постоянно прижимался к северному берегу, прикрывался его обрывистыми берегами от северо-восточного ветра, что не очень получалось. Ветер так и заставлял меня приближаться к берегу довольно близко, что было очень опасно, не имея морских карт с подробно изображенной береговой линией. Компьютер с электронными картами включать не имел возможности, не мог отвлекаться на что-либо иное, кроме управления яхтой. Поэтому приходилось уходить от берега подальше, в круговерть разбушевавшейся стихии.

К рассвету подошел к Doganarslan банке, промежуточной контрольной точке в десяти милях от Гелиболу, западнее которой большим судам запрещается проходить из-за малых глубин. Моей лодке, с ее полутораметровой осадкой это не грозит, но не стал испытывать судьбу.

Через шесть часов прошел мыс Инжебурун, с трудом одолев половину пути самой трудной части Мраморного моря, сражаясь с каждой волной, взбираясь на ее крутые склоны и срываясь вниз. В очередной раз сказал спасибо сам себе за то, что перед плаванием установил на яхту новый плавниковый фальшкиль с небольшой бульбой. Остойчивость резко возросла, и при любых ветровых и волновых условиях лодка, практически, не ложилась парусами на воду. Немаловажную роль сыграло и то, что лодка была чрезмерно перегружена, о чем писал выше. Сын сообщал в СМС о четырех баллах. Какой там четыре, не менее шести, а то и все семь баллов, по шкале Бофорта.

Шкала Бофорта – условная шкала для визуальной оценки записи силы (скорости) ветра в баллах. Первоначально, была разработана английским адмиралом Френсисом Бофортом в 1806 г. для определения силы ветра по характеру ее проявления на море.

В полдень прошел порт укрытия Шаркей, куда мне предлагал зайти Юксел. Смысла не было, до вечера было довольно далеко и необходимо идти вперед.

За этим населенным пунктом закончился бензин в расходном внешнем баке, и медленно дрейфуя вдоль берега, долил топливо из канистры, так и норовящей выскользнуть из рук и умчатся от меня подальше, заливая все кругом пахучей жидкостью. Очень большой расход бензина для четырех сильного четырехтактного подвесного ямаховского мотора. В обычных условиях эксплуатации расход топлива варьировался менее одного литра в час. За это время проходил порядка четырех морских миль. В экстремальных условиях плавания, подобных этим, расход бензина резко увеличился и составил более двадцати миль на десяти литровую канистру бензина, превысив в два раза обычный. Справился с заправкой, разлив бензин по всему кокпиту, и двинулся дальше, оставляя за собой длинный шлейф сизого цвета тонкой пленки пролитого бензина.

Медленно, но верно приближался к линии между маяком Хошкей, на северо-восточном берегу самого узкого места Мраморного моря и маяка расположенного на небольшом островке у большого острова Мармара.

Динамика изменения ширины этой части моря: от полутора миль у Гелиболу, двух с половиной миль у входа в Мраморное море, и далее, пять с половиной миль у Doganarslan банки, затем около восьми миль у мыса Инжебурун, затем небольшое расширение до десяти миль и сужение у мыса Хошкей до девяти миль. Постоянно помня об этих величинах, прорывался вперед в просторы Мраморного моря. Этот контроль вел для того, чтобы в случае еще большего усиления ветра и волны и постановки в дрейф под плавучими якорями, точно знать, сколько свободной воды оставалось под ветром.

Кому то может показаться, зачем прилагать такие усилия, забивать голову такими расчетами и предосторожностями. И хотя меня частенько называют «авантюристом», но я не камикадзе, планируя и осуществляя очередное экстремальное плавание, стараюсь предусмотреть все, наиболее вероятные неприятные варианты, которые могут произойти со мной. Для этого составляю подробные планы при подготовке к очередному плаванию. План подготовки к кругосветному плаванию, условно названный, «Усовершенствования на яхте Аверс на навигацию 2012 года», содержал 1137 пунктов. Вот поэтому ни в одном моем плавании не было, как говорят, форс-мажора и я всегда возвращался домой, живой и невредимый, не имея крупных поломок и неисправностей, наличие которых не дало бы мне осуществить задуманное. Мелкие, естественно, были, куда без них. Список их прилагаю ниже, но они, существенно, не влияли на успешное проведение плавания, хотя вносили, некоторые неудобства.

К трем часам дня подошел к мысу Хошкёй, с его удобной, защищенной от всех ветров, гаванью. Мысли о заходе не было: терять время, деньги за стоянку, трепать нервы на всякие оформления, что себе дороже. Необходимо идти вперед, в данном случае назад, домой.

Ситуация, когда нужно постоянно спешить, идти «вперед», как мы говорим, напрягала. Сколько красивых мест приходится, в буквальном смысле этого слова, проскочить на одном дыхании. Постоять бы, полюбоваться их красотами, нет, мы бежим куда-то, торопимся, не замечаем чего-то знакового, ради чего стоит жить на этом свете. И только через время, начинаем осознавать значимость прошедшего.

Миновав мыс Хошкей, продолжал идти вдоль гористого берега и дошел до мыса Kosaburun, намереваясь пройти вдоль северного побережья Мраморного моря, прикрываясь им от ветров северных направлений, и ошибся. В районе этого мыса, ветер пошел восточный, и мне пришлось включить мотор, чтобы идти в нужном мне направлении, а именно – на восток. Нужно было, пройдя линию Хошкей – остров Мармара, на подходе прижимаясь к этому острову, сразу повернуть направо и направится на восток, чем значительно, сократил бы путь до Босфора. Что ж теперь сетовать, сделано то, что сделано.

Начало темнеть, волны, уменьшившиеся после Хошкея, стали опять увеличиваться и пошли с неудобного, для движения под мотором, направления. Долил, второй раз за день, бензин и сразу, заглушив мотор, поставил паруса. Некоторое время, но не долго, шел на воздушной тяге, по левому борту оставляя красный маяк мыса Kargaburun и направляясь к маяку Eregli у города Marmara Eregli.

Нина:
16.04 4 сент – Деньги на телефон пришли? Где находишься, как дела?

Славик:
16.15 4 сент – Ну как ты, пошел? Как погода?

В девять часов вечера лег в дрейф в двенадцати милях севернее острова Мармара. Очень тяжело шёл. Какие четыре балла и волна менее одного метра, по информации Славика! На самом деле волна четыре-пять метров, ветер все шесть баллов.

По результатам ночного дрейфа составил небольшую табличку расстояний до путевых и контрольных точек, исходя из данных которой, постоянно знаю, свое местонахождения:

№ пп	WP	21.45	24.25	2.30
1	Кинбад (кр)	6.45	6.55	7.10
2	Hasan F	6.64	8.47	9.47
3	Hoskoy	17.1	15.9	15.7
4	о.Мармара	12.5	10.8	9.71
5	Ерегли	17.2	17.9	18.0
6	Босфор	63.1		63.3

Направление дрейфа 239 градусов, немного сваливаемся назад. Но это не важно, главное, отдыхаю нормально. Организм должен, наряду с регулярным высококалорийным питанием, получать надлежащий отдых.

Юра:
22.15 4 сент – V 3 nochi poshel, v 3 dnia proshel liniu Xoskei i o.Marmara. Obosol Marmaru i v 21.00 leg v dreif. Do Bosfora 63 mili. Pogoda uzhas. Kaki 4 balla? Vse 6 i volna 4-5 metrov.

Юра:
22.30 4 сент – Prishlo 100 grn

5 сентября 2012 года, среда.

В начале восьмого утра, начал движение, под парусом. Пока одевался, подошло судно, услышав стук его дизелей, выбрался наружу, помахал ручкой, и они направились своей дорогой. Суда подходят частенько, быть может, с целью

удостоверится, не требуется ли помощь или, не покинута ли лодка, а если покинута, прибрать к рукам. Очень хотелось бы верить в версию о бескорыстной помощи.

Ерегли 051гр рст 17.3 кур 090
7 (Манда) 077гр рст 43
Ешилкёй 078гр рст 53.8 КК90 V-3
5 (Кумкапы) (Босфор) 077гр рст 60
Ветер NE

Следующая путевая точка, Ешилкёй: азимут 078 градусов, расстояние до нее 52.5 мили, иду со скоростью 2.6 узла, КК 90, угол 14 градусов. Иду на 14 градусов правее нужного мне курса на Ешилкей. В нужном направлении ветер не позволяет идти.

Нина:
9.37 5 сент – Как дела, дальше идешь, шторм стихает?

В десять часов утра, Ешилкей: азимут 076 градусов, расстояние 47.7 мили, иду КК 120 градусов, со скоростью 1.7 узла. Ветер заходит к югу, сваливая меня туда же, при смене галса иду почти на север. Подожду, когда волнение уменьшится, и включу мотор.

Что и исполнил около часу дня: убрал паруса, включил мотор. Скорость сразу выросла до четырех узлов, и направление движения стало в нужную мне сторону.
Ешилкёй 085гр рст 44.0 КК 090 V 3.6
7 (Manda br) 086гр рст 33.9 КК 90

Каждый час фиксирую в судовом журнале расстояние до путевых точек. Очень хочется быстрее добраться до Босфора, очередной знаковой вехи плавания.

15.35
Путевая точка №7 093гр рст 24.4 V 3.5 кур 095

16.30
Путевая точка №7 096гр рст 21.0 V 3.3 КК 100

Нина:
20.06 5 сент – Где находишься? Для украинцев в Турции безвизовое пространство.

К вечеру ветер резко усилился, мотор, вылетая на волнении из воды, ревет. Пришлось заглушить его и поставить паруса, почти сразу пришлось рифить грот на первую полку рифов. Погода разгулялась. Иду недалеко от берега, хорошо видны обрывистые берега, домики с красными крышами.

В половине девятого вечера лег в дрейф под зарифленным гротом у мыса Manda br (т.7). Можно было пройти еще и выйти за мыс, но очень не хотелось дрейфовать, под северном ветром на пути судов, движущихся в западном направлении по

рекомендованному пути. Это определил, включив компьютер и наметив на ней ряд контрольных точек:
- точка №7 - 11.6 миль
- красный маяк - 7.78 миль
- желтый маяк Ador Br - 18.3 мили
- Селистра (крестик ниже) - 3.95 мили.
Дрейф происходил в направлении 167 градусов.

Послал несколько сообщений домой. Особенно заинтересовало сообщение Нины об отмене виз для украинских граждан. Знать бы раньше, сколько нервов бы сохранил.

Юра:
21.23 5 сент – Okuda dlia ukr bez vizi? Utochni kakoi dokum. Esli v Chernom more storm, zaidu v Atakoi marinu, to budu ssilatisia. Dreifuu v 28 miliax ot Bosfora.

Юра:
21.29 5 сент – Ot Bosfora 28 mil. Srochno pogodu v Mramornom (u Bosfora) i v Chernom (u Bosfora). I za vizu v Tursii (utochni u mami).

Нина:
21.33 5 сент – Постараюсь где-то уточнить. Это сотрудницы говорили.

Ночью не определялся, не было нужды, находясь в видимости берегов, сплошь усеянными огнями населенных пунктов. Ориентиров хоть отбавляй, дрейф обычный и привычный, на глаз определяю направление и скорость дрейфа. Натренировался.

6 сентября 2012 года, четверг.

Сын Славик, ночью прислал несколько сообщений о погоде и визе в Турцию:
Славик:
3.21 6 сент – В мраморном С 4-5 бал, черное С и С-В от 4 до 6. Волны чуть больше 1 м.

Славик:
3.41 6 сент – С 1 августа безвизовый режим с Турцией если находится не более 30 дней.

В половине седьмого утра встал и определил расстояние до точки №7 (Manda br): 11.3 мили, азимут 075 градусов. Определил, что уехал далеко от берега, но до путевой точки №7 те же 11 миль, только восточнее. Ночью, в 4 часа развернулся и лег на другой галс, для этого потравил гика-шкоты и развернул лодку через фордевинд.
Утром намеревался начать движение под парусами, волны два балла, ветерок слабый, пошёл мотором и не прогадал. Волнение и ветер были такие весь день. Через десять минут, после подъема, отправился в путь со скоростью 4.8 узлов, при слабом волнении моря.

В восемь утра до точки №7: азимут 078 градусов, расстояние 7.3 мили, скорость уже 5.1 мили. Хорошо идем! До Ешилкей осталось 16.7 мили.

Через три часа до Ешилкёй: АЗМ 080гр, расстояние 3.14 мили, скорость 4.8 узла. Тучи, сквозь них немного пробивается солнце, ветер SE, 1-2 балла. Можно поставить паруса, тогда скорость резко упадет. Мне необходимо засветло подойти к Стамбулу, чтобы определиться с ночной стоянкой: зайти в Атакей-Марину необходимости уже нет, топливо и воду взял в Гелиболу или стать на якорь, что не желательно при южных ветрах в этом районе Мраморного моря.

Навстречу, прошёл моторный катер из Голландии. Помахали друг другу. Далеко забрался, предполагаю, по Дунаю спустился до Черного моря и идет в Средиземное море. А может наоборот. Но все равно молодец, не испугался дальнего плавания на таком катерке, я бы, не пошел. Смелый товарищ.

Принимаю решение заходить в Атакёй-Марину в Стамбуле. Ветер не даст возможности стоять на якорной стоянке. Отдохну в нормальных условиях, в этой марине, денек-другой, узнаю погоду. Это я так губу раскатал.

Нина и Славик мне СМС прислали, что с первого августа, сего года, для украинцев в Турции безвизовое пространство. Проверим.

Кстати, сейчас 21.00, муэдзины поют по всему Стамбулу. Интересно так.

От места ночного дрейфа, и до Стамбула, шел вдоль берега, рассматривая населенные пункты, огромные причальные стенки портов, детский яхт-клуб, с небольшими яхточками, типа наших Лучей и Оптимистов, стоящие на якорях огромные суда, между которыми лихо проскакивала на моторной тяге яхта Аверс.

В час дня подошел к Атакёй-Марине, современный элитный яхт-клуб Стамбула, для дорогих моторных и парусных яхт. Связался, по радио, с офисом, на 73 канале, в соответствии с плакатом на входе. Долго переговаривался с диспетчером марины, пока не понял, что можно заходить. С трудом зашёл, лавируя между маневрирующих небольших паромов. Подходит резиновая моторка, с тремя молодыми парнями, из службы сервиса марины, взяли меня на буксир и отвезли к причалу-понтону.

Ребята заполнили бланк прибытия, и направили с ней в офис, оформляться. Переоделся, взял дипломат с документами и отправился в офис марины. Везде чистенько, ухожено, калитки, открываются магнитной карточкой. Зашёл в офис с вышколенным вежливым обслуживающим персоналом и тут выясняется, что стоянка в сутки стоит 73 евро. Я чуть, не сел, на одно место… Это минимум, и только для моей лодки, для других дороже. Так поведала, с обворожительной улыбкой администратор марины. Пришлось ответить отрицательно, обосновывая тем, что для меня это дорого.

Пользуясь, случаем, уточнил прогноз погоды. Администратор вручила распечатку на три ближайших дня. Она предложила зайти в соседний яхт-клуб и показала, в

какую сторону мне следует пойти. Честно сказать, я не понял куда, не обратил внимания на ее слова. А зря, как потом выяснилось, совсем рядом находился яхт-клуб с дешевой стоянкой.

На следующий день, планирую, пройти Босфор, и чтобы не выходить в Черное море в ночь, зайти в рыбный порт на выходе из пролива.

Вышел из марины, медленно продвигаюсь вдоль берега, прикидываю, как буду ночь проводить. Ветер юго-восточный, навальный, не сильно, но уверенно дующий с моря на берег. Большие суда, стоящие на рейде, предусмотрительно отошли подальше от берега и стали на якоря на глубинах более двадцати метров. Мне на таких глубинах не приходилось стоять, и нет желания. Если ветер усилится, то есть все шанцы оказаться на берегу. В дрейф на плавучих якорях тоже нельзя становится. Вокруг много судов, стоящих на якорях и передвигающихся в разные стороны. Выход у меня один, приткнуться к какому-нибудь судну или в порт заходить.

Медленно лавируюсь между заякоренных судов и неожиданно упираюсь в судно под украинским флагом. Удача и спасение. Судно «Сорос», порт приписки Севастополь, стоит у того причала, где мы на Икаре становились, возвращаясь из плавания, после участия в международной Трансатлантической регате. У борта стоит человек, ловит рыбу на спиннинг. На мою просьбу стать на ночь к их борту ответил отрицательно, мотивируя тем, что агент власти будет против. Пошел, несолоно хлебавши, дальше.

Капитан следующего украинского судна, «Александр Караханов» из Херсона, поначалу не отказал, но связавшись с агентом, получил отказ. Что ж, он человек подневольный, выполняет предписания. Моряки называются, спрятались за инструкции. Кричал-кричал на 16 канале, помогите, мол, русские или украинские суда. Одно откликнулось, ночью идут на Босфор и не могут помочь. По моей просьбе дали прогноз погоды в Чёрном и Мраморном морях и рейда, всё NE, ветер слабый. На рейде, реально, SE, SW. Как стать на якорь?

Делать нечего, иду дальше. Перед самым входом в пролив Босфор небольшой пассажирский порт и, совсем маленький рыбный. Опыт пребывания в гостях у рыбаков уже есть и, не останавливаясь, зашёл в рыбный порт, встал лагом к борту какого-то катерка. Подошёл молодой парень, знаками показавший, что он хозяин этой посудины, и не против, того, что я встал рядом.

Юра:
17.49 6 сент – V Stambule zashel v ribni port. Zavtra Bosfor i srazu v Chernoe more ili zaidu v ribni port na vixode iz Bosfora. Dai pogodu v Mram i Cher moriax.

Славик:
18.12 6 сент – Ок вечером скину.

Я повесил, на просушку, всю мокрую одежду, что лежала 3 дня, пока шёл от Гелиболу, одеяла, непромоканцы. Зашил лат-карман, порванный пластиковой латой. Укрепил крепление гика к мачте, по возвращении необходимо переделать конструкцию. Залил бензин в расходный бак и две полные канистры поставил в кокпит. Это на переход по Чёрному морю, чтобы не болтаться по штилям. Ещё осталась одна канистра, 20 литров, на переход из Очакова до Николаева.

Сварил картошку, растолок, подогрел тушёнку, два помидора, кофе, чай. Поужинал.

Порт, буквально, забит плавучими средствами. Часть рыбацких катеров, большие, рубка в три этажа, и малые пошли в море. Погода восстанавливается и начинается рыбалка. В Гелиболу, надеюсь, тоже. Тамошние рыбаки, сказывали, ждут ослабление ветра, на волнении сети не выбрать.

Работают дизеля катеров, один чадит, как паровоз, дым шлейфом стелется на меня от его машины.

Еще раз внимательно изучил карту Босфора. В Гелиболу один румын – яхтсмен, Михай, как я сообщал выше, подсказал, где, у какого берега лучше идти по Босфору. Я, с его слов, несмываемым маркером, прочертил линию на ламинированной карте.

Ночь была очень неспокойной из-за рыбацких посудин, беспрестанно входящих и выходящих из порта, галдящих рыбаков, непонятно чем, для меня естественно, занимающихся. Почти не спал, в основном сидел в кокпите и наблюдал за происходящим.

7 сентября 2012 года, пятница.

Утро выдалось ветреным, небольшие волны, с белыми «барашками», шли с юга. Ветер, со вчерашнего дня был навальный. Правильно сделал, что на ночь зашел в защищенный порт. Эту картину наблюдал, прохаживаясь утром по защитному молу, прикидывая мои дальнейшие маневры при выходе из рыбного порта Кумкапы. Будем надеяться, что в проливе будет такая же ситуация.

С большим трудом, чудом уйдя от маневрирующих рыбацких громадин, вырвался на свободную воду. Сунулся было, между двумя катерами, на выход, вдруг один из них сдает назад, проход неумолимо уменьшается, да так быстро, что мне пришлось срочно включать заднюю передачу, благо она имелась на этом моторе, и сдавать назад. В следующий раз, если придется заходить в этот порт, никогда вглубь его не пойду, встану на входе, справа у стенки или к кому-нибудь прижмусь. Слева опасно, камни торчат из воды, сам видел, осуществляя променад по молу.

Славик:
1.30 7 сент. – Завтра везде 6 баллов СВ.

Сын Славик прислал прогноз погоды по Черному морю и его перспектива меня не радует. Первым подтверждением этому послужили встречные ветер и волны,

заявившие о себе, как только, в девять часов утра подошел к началу пролива и зашел в него.

Скорость, по навигатору, менее двух узлов, иду вдоль защитной бетонной стенки защитного мола паромной переправы, пока никому не мешаю своим медленным движением. Чего нельзя было сказать, когда миновал этот мол.

Можно представить ситуацию, когда из-за бетонной стены, вываливается мелкая посудина, и не торопясь, кивая, как уточка, каждой волне, неспешно продвигается вверх по проливу Босфор. Справа выходят два-три небольших парома, слева, пересекая пролив, столько же, сзади догоняя и обгоняя, вереницей, начали движения огромные морские суда, не считая прочей мелочи, беспрестанно, в разных направлениях, курсирующих по проливу.

Радиостанция стоит на приеме, на международном 16 канале, каждую минуту, ожидаю, гневные вопли тех, кому мешаю и стою на их пути. И что интересно, никто, ни разу, не обмолвился ни одним замечанием или восклицанием. Представляю, что бы творилась в эфире, если бы, в такой ситуации, шел по Украине или России. Это мы уже проходили, когда по Дунаю и Днепру ходил. Моряки в Турции оказались более терпимые, видели, как тяжело идти маленькой лодке навстречу ветру и волне.

В таком темпе, увеличивая скорость, на противо течении, или уменьшая ее в местах сильного встречного течения, продвигался по проливу, руководствуясь картой с прорисованным маршрутом. Одновременно любовался красотами знаменитого Стамбула, ранее Константинополя, еще раннее Царьграда.

Медленное продвижение позволило мне более подробно рассмотреть его достопримечательности, не то, что когда шел на выход из Черного моря, скорость движения достигала семи узлов на попутном волнении, ветре и течении. Лодку водило из стороны в сторону так сильно, что приходилось сбрасывать обороты мотора. Продвигаясь по проливу, прикидывал, где можно, при необходимости, встать на якорь в самом Стамбуле.

Таких мест обнаружилось немало. Единственное смущало, как на это посмотрит морская полиция. Судя по моему опыту, полученному от заходов в несколько портов Турции, шансы были неплохие.

Впечатления от Босфора незабываемые, чего стоят одни мосты, своей грандиозностью и величием просто подавляют. Иногда встречные, в основном небольшие катера и лодки, подходя ко мне или проходя мимо, приветствуют меня, на что с удовольствием отвечаю. Морская вежливость еще не совсем исчезла из обихода настоящих моряков.

Ложка дегтя, в бочку меда все-таки попала, когда меня обогнал небольшой катер, с надписью «DENTUR AVRASYA», везущий пассажиров, и мне пришлось буквально увильнуть, из-под его носа, чтобы уступить ему дорогу, буквально в метрах пройдя, левым бортом, мимо бетонной береговой стенки.

Фото 27: Опасный обгон.

Совершив несколько поворотов по извилистому проливу, увидел воду, свободную от берегов. Впереди открылся выход в Черное море, последнему серьезному испытанию моего плавания. По мере приближению к морю, постепенно увеличивалась волна и ветер, не давая возможности продолжать движение под мотором. О парусах и думать было нечего, далеко от берега, в море, на них бы не ушел и ложится в дрейф, вблизи берега, было опасно. Конец светового дня был близок, и рисковать не хотелось.

Фото 28: Рубка над сходным люком с картами пролива Босфор.

Фото 29: Крепость на Босфоре.

Фото 30: Мост через Босфор.

Стою, в смысле иду, перед выбором, куда заходить. Направо повернуть и зайти в новый яхт-клуб Poyraz не получилось. Изменив курс вправо, на большой, явно выраженной, волне получил крен яхты на правый борт, и мотор стал постоянно выпрыгивать из воды, оглушая окрестности раскатистым тарахтеньем. Ставить паруса не рискнул, опасаясь, заходить впервые, в незнакомый яхт-клуб не на моторе, и при таком большом волнении.

Налево повернуть и зайти в рыбный порт Pumeli feneri еще страшнее. Много лет назад, рыбацкие катера, базирующиеся в этом порту, были обстреляны и потоплены украинскими пограничными катерами в районе острова Змеиный. С другой стороны, зайти в этот порт, под мотором, намного легче. Крен лодки на левый борт, погружает мотор в воду больше.

Осторожно подойдя к защитному молу, обложенному бетонными глыбами, длинным зубом, протянувшимся на юг, немного восточнее его, поравнялся с зеленым маяком на его окончании, осмотрелся и резко повернул влево, немного сваливаясь вниз и обходя, по дуге, буквально в нескольких метрах, кипящие буруны. По прохождении

окончания мола, опять же резко, повернул направо и выскочил на чистую, спокойную воду. Пройдя немного внутрь, на малом ходу, опять осмотрелся. Порт разделен на два бассейна. В первом, плотно заставленным, преимущественно малыми катерами, находятся слипы для вытаскивания их на берег. По всей видимости, это ремонтная база, хотя в левом дальнем углу, виднелись высокие мачты нескольких больших яхт.

Прохожу дальше. Справа и слева все бетонные стенки заняты, впереди, у бетонной стенки, никто не стоит. Там и ошвартовался, левым бортом прижавшись к резиновому скату, прикрепленному к щербатому, с торчащими прутьями арматуры, причалу. Раскрепился швартовыми концами, выставил кранцы. Стоять неспокойно, через высокий забор бетонных плит, влетают порывы сильного ветра, ревущего в море. По крайней мере, терпимо, биения лодки о стенку не наблюдается.

Постепенно знакомлюсь с окружающей действительностью и с людьми, ее населяющими. Первым подошел Мустафа, владелец и капитан, стоящего рядом рыболовного катера, с рубкой в два этажа. Познакомились. Он, узнав, что я с Украины, показал на лицевую сторону рубки своего катера, с явно видимыми следами пуль от пулемета, знаками пояснив, что это стреляли украинские пограничники. Объяснил, что сидел в одесской тюрьме две недели, за ловлю рыбы в территориальных водах Украины. У него две жены и десять детей, а у напарника, с его экипажа, три жены. Пригласил на свой катер, оборудованный большим картплоттером, радаром, мощной радиостанцией.

Впоследствии я пригласил его на свою лодку, побывав на которой он долго качал головой, удивляясь, как можно на ней ходить далеко и, вообще, существовать. Увидев, как я ремонтировал, изорванные в клочья непромокаемые брюки и куртку, Мустафа подарил рыбацкие непромокаемые штаны и куртку, не новые, но вполне исправные.

Прогуливаясь по причалу, познакомился еще с несколькими турецкими рыбаками, тоже сидевшие в одесской тюрьме, имеющие ранение в руки и ноги. Ну, думаю, ночью придет мой смертный час, зарежут и все тут. Но рыбаки вели себя со мной довольно дружелюбно, не выказывая, ни малейшей агрессии в мой адрес. Когда в 2000 году, наш ИКАР проходил мимо этого порта, весь экипаж немного лихорадило по этому поводу.

Юра:
18.50 7 сент. – Bosfor proshel, dvizh sudov bolsh, zashel v ribnii port Rumeli. Raspechatka s Atakei marini govorit zavtra v Chernom more 2-4 balla. A
chto u tebia?

Фото 31: Порт и маяк Румели.

8 сентября 2012 года, суббота.

Славик:
6.52 8 сент – Сегодня днем до 4-5 С, завтра 4 в основном, в понедельник до 6. Во вторник 6-7 юго-западная часть Черного моря. Всегда С и СВ.

Нина:
7.03 8 сент – Телефон пополню. Получу твою пенсию, на карточку 100 дол перевести?

Юра:

7.13 8 сент – Ne nuzhno, vedi idu domoi. Gde prognoz? Mestnie ribaki gov, chto xorosa pogoda cherez 3 ili 7 dnei. I v more oni ne idut. Chto mne delat ia poka ne reshil.

Нина:
7.19 8 сент – Погоду тебе Славик отправил, ты что не получил?

Нина:
7.58 8 сент – Сегодня днем 4-5 С, завтра 5, в понедельник до 6, вторник 6-7. Ты же уже в инете сам смотрел.

Юра:
13.27 8 сент - Posmotru zavtra, no mestnie ribaki v more ne idut, govor, chto 4-5 dnei siln veter i volna. Mne nuzhno uiti ot berega podalse, za 1 den.

Нина:
13.42 8 сент – Это сообщение ты только мне прислал или еще кому-то, как-то не так пришло. Славик сегодня проводит день открытых дверей в Херсоне, завтра в Николаеве. Совсем замотался. Так что не обижайся на него. Ты идешь дальше или пережидаешь?

Юра:
18.09 8 сент – Na chetu 105 grn. Tu SMS ia poslal Slaviku, no proizoshel sboi i ia poslal tebe tozhe. Sprosi u nego.

Юра:
22.26 8 сент – Na schetu 101 grn. Pust Slavik provodit svoi merop. Vse ravno 3 dnia budet ploxa pogoda, 12 i 13 sent xorosa i potom snova ploxa. Eto tak gov mestnie.

Нина:
23.32 8 сент – Посмотрели фото, как ты похудел или нет? Питайся нормально, а то брюки будут спадывать. Славик приехал из Херсона, очень уставший, но удовлетворенный. Завтра тоже проведут в Николаеве. На следующей неделе в Киеве.

Такой всплеск СМС-активности обусловлен тем, что весь день простоял в рыбном порту Румели Фенери Харбор.

В целях подготовки к переходу через Черное море, составил табличку азимутов и расстояний до путевых (WP) и контрольных точек на следующий и последний, значимый, этап плавания.

№ пп	Наименование WP	АЗМ	Рст
1	Варна	336	129
2	Бургас	316	105
3	Мангалия		
4	Констанца	353	177
5	Воронцовский	012	324

6	Очаков	017	339
7	7 буй (2 колено БДЛК)	017	337
8	Ги-Бис	006	248
9	Змеиный	011	246

Познакомился с турецким рыбаком, молодым парнем по имени Хаким, неплохо говорит по-английски. У него имеется телефон, с Интернетом, продиктовал прогноз погоды на ближайшие дни. В результате чего, соединив с прогнозом присланным Славиком, составил своеобразную табличку:

№ пп	Число	День недели	По англ	Босфор Славик/ Хаким	Направление ветра
	8	СБ	Saturday	4-5/4-5	СВ
	9	ВС	Sanday	4/5-6	СВ
	10	ПН	Manday	6/6	СВ
	11	ВТ	Tuesday	6-7/6	СВ
	12	СР	Wednesday	/3-2	
	13	ЧТ	Thurday	/2-1	
	14	ПТ	Friday	1/понижен	
			Saturday	/понижен	

Фишлет – сеть.
Балык – рыба.
Чай - чай
Выучил несколько слов на турецком языке.

Стою: Румели Финери Харбор
N41гр14мин01.0сек E029гр406мин52.9сек

На северной оконечности Румели Финери Харбор, на большой скале, пристроилось небольшое кафе, с владельцами которого познакомился, когда неоднократно поднимался на эту скалу, для обозрения погодных условий на море. Даже покормили бесплатно, хотя турецкие лиры у меня оставались, и мог заплатить за еду.

Как-то, подойдя к выходным маякам их порта, обнаружил виноград, густо растущий, в виде навеса от солнца, около небольшого строения. Спросив у находящегося рядом турка, и получив разрешение, нарвал немного. Вернувшись на лодку, помыл виноград, и с удовольствием поел, получив несказанное удовольствие.

К вечеру в порт стали подходить большие рыболовные катера и мне пришлось перемещаться, освобождая место для этих громадин. После нескольких перемещений, ошвартовали, левым бортом, третьим, к небольшому катеру, владельцами которого, являлись два брата из Стамбула. Познакомился с ними, поговорили «за жизнь», как говорят в Одессе, и они пригласили меня на «чай» в небольшое кафе, находящегося в населенном пункте, неподалеку от маяка Румели.

Пришли в кафе, для чего, пришлось долго подниматься вверх по бетонным ступеням, петлять по кривым улочкам. Заказали, по паре маленьких стаканчиков чая. Платили они, мне не предоставили такой возможности, чай стоил 55 центов или копеек, не помню точно. В Гелиболу чай стоил 35 копеек. Оба брата из Стамбула, на лето приходят сюда на рыбную ловлю. Один женат, имеет детей. Другой - нет, работает спасателем в Стамбуле. Сам себе диву даюсь, как мы умудрялись понимать друг друга, не зная языков. Английский они тоже не знали.

По возвращении на лодку сварил картошки, открыл шпроты, сделал салат из помидор и огурцов, сварил чай, собрался поужинать. Подходит один из братьев и угощает бобами или фасолью с вермишелью и вкусной подливой. Еды у меня хватает, не голодаю, питаюсь нормально, но как не взять, ведь от чистого сердца предлагают. Обижать не хотелось.

Вообще мне, в период этого плавания, везло на хороших людей, готовых помощь любому незнакомому человеку. В Румели, к примеру, стою на краю набережной, вглядываясь в неспокойное Черное море, прикидывая шансы на успешное его преодоление. Подходит молодой, прилично одетый, парень. Разговорились, рассказал кто я, откуда и куда следую. Удивился и спрашивает, все ли у меня в порядке, не нужна ли помощь. Ответил ему, что у меня все ОК, за исключением погоды. И это один их множества примеров взаимопомощи, порядочности и просто человечности.

9 сентября 2012 года, воскресенье.

Юра:
7.12 9 сент. – Na schetu 98 grn. Foto sbrosil sluchaino, ne tuda nazhal. Poxudel, konechno. Pitaus normalno, po pogode.

Встал очень рано, и первым делом, отправился на берег, оценить обстановку. Никакого решения не принял и отправился в магазин, где вчера покупал хлеб. Очень мне нравится турецкий хлеб, длинные ароматные батоны с удовольствием употреблял вместе с Кока-колой. На последние лиры купил несколько батонов и понял, что нужно отправляться в путь.

Вышел в десять часов утра и лёг на курс NE. Хотя на Очаков азимут 017 градусов, расстояние 339 морских миль, но буду выбираться на NE, на ветер, набирать, как говорят яхтсмены, высоту. Сегодня и в понедельник 5-6 и 6 баллов.

Резво продвигаюсь от берега, со скоростью 4.2-4.3 узла. Волна небольшая, длинная и пологая.

Юра:
10.03 9 сент. – Вышел в море. Связи не будет долго.

Это была последняя СМС в этом плавании. Подойду к берегам Украины, проявится мобильная связь, позвоню домой.

Каждый час определяю расстояние, на которое ушел от берега. До ночи необходимо отойти как можно дальше, чтобы спокойно лечь в дрейф для отдыха.

11.00
Очаков АЗМ 017 рст 335 миль курс 41 V4.2-4.4
Румели АЗМ 221 рст 4.38

Первые мили Чёрного моря прошёл. Мимо прошёл большой контейнеровоз, шел прямо на меня и не свернул, чуть не наехал. Пришлось мне отворачивать, хлопот не оберешься, если его повредишь.

12.00
Румели АЗМ 222гр рст 8.55 V4.5
Очаков АЗМ 017гр рст 331 КК 020
Но иду курсом NE, 041-044 градусов, набираю высоту. Если ветер будет 6-7 баллов и пойдет большая волна, поставлю паруса, и пойду на Константу.

13.00
До Очакова: азимут 016 градусов, расстояние 328 миль, скорость 4.0-4.1 узла, иду курсом 044 градусов.
От Румели ушел на 12.9 миль.

14.00
От Румели удалился на 16.3 мили.
До Очакова: азимут 016 градусов, осталось 324 мили, скорость движения 4.5 узла, иду курсом 46 градусов, выбираясь на ветер.
Дельфины вокруг так и снуют. Сфотографировать не удалось.

Подключаю новые путевые точки.
17.00
Тарханкут АЗМ 028гр рст 260 миль
Очаков АЗМ 015гр рст 314 миль кур44 V4
Румели АЗМ 225гр рст 28.2
Констстанта АЗМ 346гр рст 161
Воронцовский АЗМ 010гр рст 300
Варна АЗМ 324гр рст 121
Змеиный АЗМ 007гр рст 222

В восемь часов вечера заглушил мотор, поставил все паруса, лег на правый галс. До Очакова 305 миль, азимут 014 градусов, КК 030 градусов, иду со скоростью 3.7-3.8 узлов.

Когда стемнело, долго шел, держа на левом ахтерштаге огни Стамбула, зарево которых еще долго не покидало горизонт. Подсветка компаса не работала, и отсутствие звезд на, покрытом тучами небе, сильно затрудняла ночное плавание.

В половине двенадцатого лег в дрейф под зарифленным гротом.
Очаков: АЗМ 014 градусов, расстояние 296 морских миль, курс дрейфа 306 градусов, ветер Е.
За день от Румели удалился на 47 миль и теперь можно, без опаски, провести ночной дрейф.

2.15
Румели: АЗМ 217гр рст 46.7 V1.3
Очаков: АЗМ 015гр рст 295
От т.25 до т.26, за 2 часа, продрейфовал 1.78 мили. Ветер Е, такой бы назавтра.

4.30
Очаков АЗМ 015гр рст 295 курс дрейфа 305
Румели АЗМ 216гр рст 46.0 скорость дрейфа один узел.
От контрольной т.026 до т.027 расстояние составляет 1.66 мили. За два часа дрейфа на 1.66 мили ушел на W. Ветер NE.

Вот так, при постоянном ночном контроле своего местоположения, прошла очередная ночь в море. При этом если пользоваться таким методом, карты в открытом море не нужны.

10 сентября 2012 года, понедельник.

Начал движение около семи часов утра.
На Румели азимут 213 градусов, расстояние 45.2 мили. За ночь отнесло почти на две мили назад.
До Очакова: азимут 015 градусов, расстояние 296 миль, курс движения 354 градусов, КК N.
Константа АЗМ 342гр рст 145 курс 342 КК N
Варна АЗМ 316гр рст 109

10.00
Варна АЗМ 314гр рст 102 мили
Констанца АЗМ 342гр рст 136 кур 334 V3
Очаков АЗМ 016гр рст 288 кур 340

13.00
Очаков: АЗМ 017гр рст 282 V2.2-2.4 курс 327-334
Констанца АЗМ 343гр рст 128
Варна АЗМ 312гр рст 94.9

Лёг в дрейф под зарифленным гротом в девять часов вечера.
Ветер очень сильный и большое волнение. Иду под зарифленным гротом и штормовым стакселем, неожиданно ударила очень большая волна, подхватила меня и перенесла на левый борт. Кокпит полный, вода пошла внутрь каюты. Хотел брандерщит поставить, понадеялся на тент, занавесивший вход в каюту. Сам весь

вымок, сапоги полные воды. После этого убрал штормовой стаксель и лёг в дрейф. Солнце село в тучу. Завтра будет очень ветрено, Славик так и написал 6-7 баллов.

Но погода завтра, по информации Хакима из Румели, 3-2, а на другой день 2-1 балла.

Около одиннадцати вечера:

Варна АЗМ 306гр рст 76.8 миль V1.5
Константа АЗМ 344гр рст 108 миль
Очаков АЗМ 020гр рст 267 миль
За день проехал 29 миль до Очакова, всего 72 мили от Румели до Очакова.

11 сентября 2012 года, вторник.

В половине второго ночи:
Очаков: азимут 020 градусов, расстояние 268 миль.
т.28 – т.29 АЗМ 268, 1.82 мили прошел за это время.

В восемь часов утра:
Очаков: азимут 022 градуса, расстояние 268 миль, курс 015 градусов, КК 30 градусов, скорость 3.9-4 узла.

В половине второго дня:
Очаков: азимут 022 градуса, расстояние 252 мили, курс 002 градуса, скорость три узла, КК 30 градусов.

В половине девятого вечера лег в дрейф под двумя плавучими якорями. Скорость дрейфа 1.1 узла.

Определимся:
Очаков АЗМ 025гр рст 241 мили V дрейфа 1.5
Константа АЗМ 344гр рст 73.9
Варна АЗМ 283гр рст 53.6
Бургас АЗМ 248гр рст 77.7
т.030 – начало дрейфа на плавякорях.
27 миль пройдено за день под парусом.

12 сентября 2012 года, среда.

Встал в шесть часов утра, варю гречневую кашу. Неожиданно налетевшая волна кинула лодку так, что все вещи с правого борта полетели на левый. А Хаким, рыбак с Румели, говорил, что будет 3-2 балла. Где эти небольшие баллы? Хотя, по правде говоря, море сегодня более спокойное, чем вчера. Скорость под парусом 1.6 узла.
т.31 – конец дрейфа.
т.30 – т.31 = 13.6 миль проехал за ночь в дрейфе, из них назад на 8 миль.

Очаков: азимут 027градусов, расстояние 250 миль, V3-3.1, курс 350-351, КК 10-20-30, угол поворота 30 градусов.
Константа: азимут 355 градусов, расстояние 74.1 мили.

Сегодня четвертый день, как я вышел в Кара-Дениз, т.е. в Черное море. Море сегодня спокойное, мешает движению стоячая волна, останавливает лодку. Медленно продвигаюсь компасным курсом 20 градусов. Всё время сваливает к N.

Закончился газ в газовом баллоне, но гречку успел сварить. Кашу засыпал в пищевой термос, чай не успел вскипятить. Нужно подключать новый баллон. Прежний баллон, почти два месяца протянул.

В полдень включил мотор.
Очаков: азимут 028 градусов, расстояние 244 мили, КК 30-40, скорость 3.2 узла.

Опять каждый час определяю расстояние до следующей путевой точки.

13.00
Очаков: АЗМ 028гр рст 240 V-2.9 курс 48
Очень тяжело идёт яхта, большое волнение.

14.00
Очаков: АЗМ 028гр рст 237 миль КК 35гр V-3.6-3.7-3.4

15.00
Убавил газ, от сильных ударов корпуса о воду, на меня летят большие брызги.
Очаков: азимут 028 градусов, расстояние 234 мили, курс 45 градусов (NE) и ударов больше нет, брызги меньше, расход топлива тоже меньше. V2.7-2.8-2.9-3.1

17.00
Очаков: АЗМ 028гр, рст 229, V3.7-3.8-3.6, поставил паруса, заглушил мотор.

Пересёк курс военного корабля, на борту написано F221, кажется румынский. Я такой, а может его, видел в Констанце, в 2005 году. Он шел с того направления.

Долго сближались на пересекающихся курсах. Я иду под парусом, у него их нет. По правилам МППСС-72, он должен уступить мне дорогу. Сближаемся, пеленг меняется, расстояние еще приличное, понимаю, что успею пройти у него по носу левым бортом. Если уступить ему дорогу, лечь на другой галс – потеря высоты, потеря с таким трудом пройденных миль, потеря времени. Разминулись, с большим зазором прошел у него по носу. Представляю, что они говорили обо мне.

Намеревался достать смартфон и сфотографировать, и тут он вызывает меня по радиостанции. Ничего не понял, что он говорит, разобрал только слово «АВЕРС». Радиостанцию я предварительно включил, завидев на горизонте военный корабль, характерный силуэт которого нельзя спутать с гражданским судном. Что-то говорят, по всей видимости, по-румынски, ответил ему по-русски, по-английски. Он ещё что-то сказал, потом, отчетливо послышалось «хорошо» на русском языке.

Под вечер опять завел мотор и вскоре закончился бензин. Долил.

В полночь лег в дрейф под зарифленным гротом. Сегодня шёл 16 часов. В 20.00 заглушил мотор, поставил полные паруса. Подсветку компаса так и не смог восстановить. Протянул другие провода, ничего не получается. Вероятно, лампочка в самом компасе перегорела, что подтвердилось дома.

Подключил переноску, изготовленную как дублирующий клотиковый огонь на топе мачты. При выходе из строя основного огня, дублирующий огонь, фалом, поднимается вверх по мачте. С этим огнем шёл четыре часа. Удобно но, по всей видимости, придется отказаться от его использования, из-за его слишком яркого свечения и сильного воздействия на стрелку компаса.

GPS долго ловит спутники, вероятно конец ему приходит, выходит из строя. Очень жаль, если так, я с ним много миль прошёл.

Около ноля часов:
Очаков: АЗМ 029гр рст 213 миль
Константа: АЗМ 335гр рст 42.5 миль
Варна: АЗМ 248гр рст 53.7 миль
Сфынтул-Георгие АЗМ 016гр рст 85.8 миль
Тендра АЗМ 031гр рст 198 миль
Тарханкут АЗМ 052гр АЗМ 184 миль
т.032 – здесь лёг в дрейф.
Сегодня прошёл 37 миль.

13 сентября 2012 года, четверг.

т.033 – конец дрейфа. Опять использую, для удобства плавания, дополнительные контрольные точки.
От т.032 до т.033, расстояние 1.22 мили, АЗМ 278 градусов.
До Очакова: АЗМ 029 градусов, расстояние 213 миль.

Медленно двинулся в путь в семь часов утра под парусом, ветер Е, слабый, волнение 1-2 балла.
Идти под мотором или парусом?
Очаков: АЗМ 029 рст 213 V1.2-1.3 КК 040-050

Определил расстояние, подумал и включил мотор. Он долго не заводился, уже приготовил ключи, предполагая, что свечу залило и нужно выворачивать свечу, прокалить ее или ввернуть запасную. И все это на непрекращающемся волнении. В последний момент, утопив кнопку подсоса, с трудом, завел мотор. Вероятно, переполнил топливом камеру сгорания мотора.

Долил десять литров топлива в расходный бак, в канистре осталось еще половина, иду со скоростью 4.7 узла.
До Очакова: АЗМ 029 градусов, расстояние 213 миль КК 40 V4.4-4.5

В 11.30 поставил стаксель, и мотор стал работать мягче. Думаю и скорость возросла немного.
До Очакова: АЗМ 029 градусов, расстояние 196 миль, скорость 4.8 узла, иду курсом 044 градуса, КК 45-50.
За четыре часа проехал 17 миль, имея среднюю скорость четыре узла. Температура 24 градуса Цельсия.

В два часа дня поставил грот, мотор пока не глушу.
До Очакова: АЗМ 028 градусов, расстояние 186 миль, КК 40 градусов, скорость 3.5 узла.

Пойду курсом NE, набираю высоту. Заглушил мотор, ветер SE и скорость три узла. Грех идти под мотором. Со стакселем и мотором за 2 часа прошёл десять миль. Но впереди ещё почти 200 миль. Иду полветра. Ветер всё равно прижимает к западному берегу, что NE, что SE.

Просушил повседневную и штормовую одежду, постельное белье, выложил подушки и одеяла. Волнением моря не забрызгивает.

Я уже отвык от такого попутного ветра, уже месяц, с 12 августа, когда начал возвращаться, ветер всё время встречный. Достал уже. Внутри всё мокрое и сырое. Запахи стоят ещё те.

Смартфон Хакима в Румели, показывал в середине моря, почти до Очакова, синие цвета, 3-4 балла. В данный момент нахожусь в этой зоне. И если будут ветра восточные или южные, то это очень хорошо для меня.

Море пустынное, всего два судна прошли навстречу, у самого горизонта. Никто не наедет ночью, когда в ночной дрейф ложится буду.

Вечером:
Очаков: азимут 027 градусов, расстояние 75 миль, скорость 2.9-3-2.7, иду курсом 39 градусов.
Константа: АЗМ 282гр рст 42.9 миль
Сфынтул-Георгие АЗМ 000гр рст 52.4 миль
Тарханкут: АЗМ 056гр рст 147 миль
Необходимо идти КК 60 градусов, тогда нужный мне курс будет 55 градусов.

В одиннадцать часов вечера лег в дрейф под зарифленным гротом и определился:
До Очакова: АЗМ 026 градусов, расстояние 162 мили.
Константа: АЗМ 270гр рст 52 миль
Сфынтул-Георгие: АЗМ 347гр рст 44.6 миль
Тарханкут: АЗМ 057гр рст 134 миль
Сегодня пройдено 51 миля, из них 27 миль на моторе и 24 мили на парусе.
т.034 – начало дрейфа.

14 сентября 2012 года, пятница.

Очаков: АЗМ 026гр рст 158 миль
Четыре мили проехал к дому за ночь.
т.035 – конец дрейфа.
От т.034 до т.035: АЗМ 027 градусов, расстояние 4.48 мили, т.е. между этими точками проехал 4.48 мили в направлении 027 градусов, в направлении дома.

Встал в шесть утра, приготовил завтрак: мивина, половина банки толстолобика, лук, две кружки кофе и кипяток в термос залил.

Поставил паруса, ветер SE. Иду, полветра, КК 60, выбираюсь на ветер.

Пошёл в половине восьмого и сразу определил расстояние до Очакова: АЗМ 026 градусов, расстояние 157 миль, скорость 2.7-2.8 узла, КК 45 градусов, иду курсом 049 градусов. Поставил новые батарейки в GPS, остался еще комплект, до дома хватит.

Каждые час-два определяю расстояние, при этом нетерпение все более овладевает мною. Так у меня всегда, возвращаясь домой из очередного плавания, жду не дождусь, когда оно закончится. Проходит некоторое время, и начинаю планировать новое плавание.

Привожу ежедневную динамику плавания:
8.30
Очаков: АЗМ 026 градусов, расстояние155 миль, курс 039 градусов, скорость 2.6 узла.

10.00
Очаков: АЗМ 025 градусов, расстояние 151 миля, курс 039 градусов, скорость 2.9-3 узла.
Сфынтул-Георгие: АЗМ 334 градуса, расстояние 38 миль.

12.00
Очаков: АЗМ 025 градусов, расстояние 145 миль, скорость 3.6-3.5 узла.
Слушаю радио «Проминь».

Сегодня «День мобилизационного работника Украины».

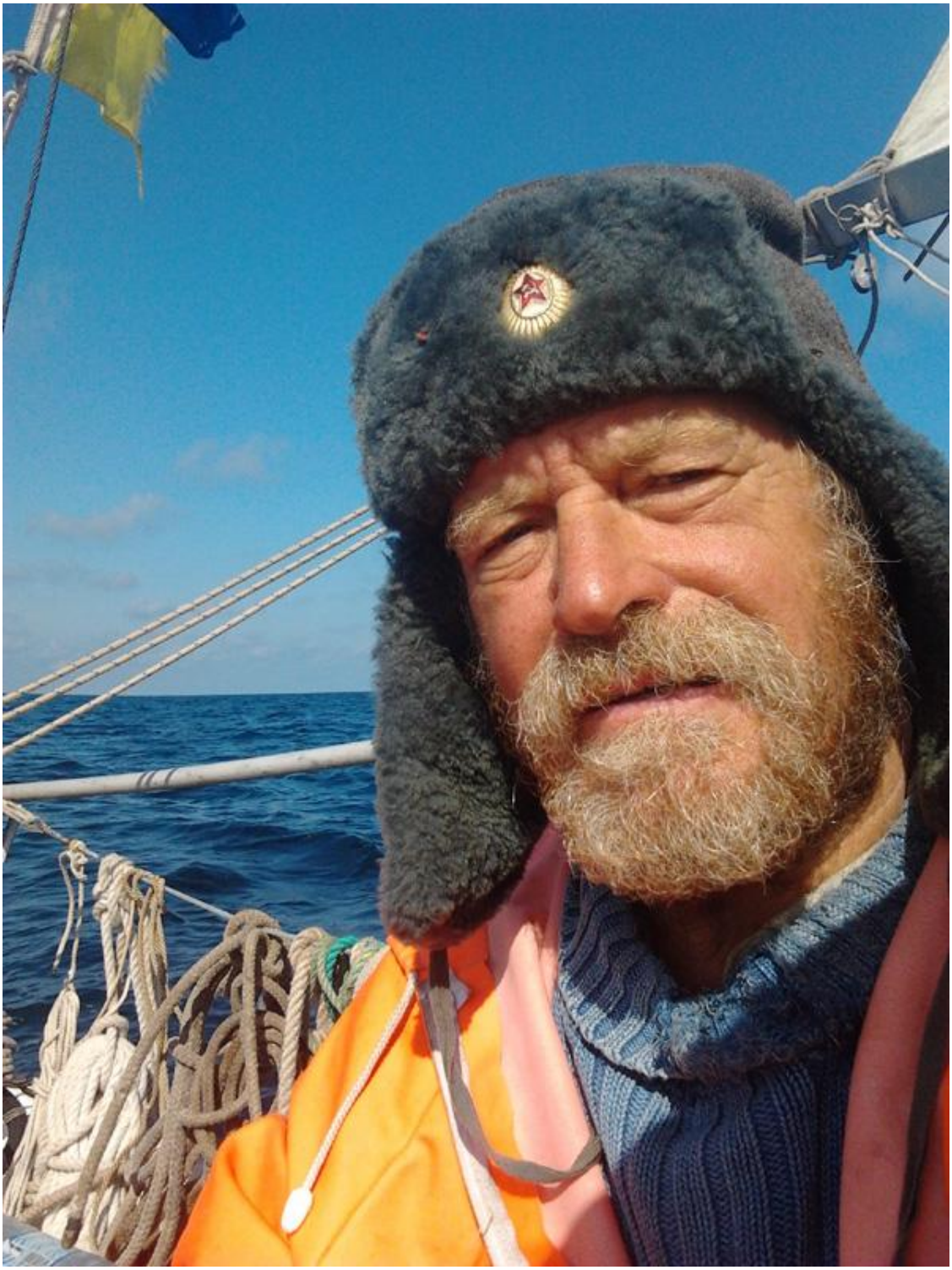

Фото 32: Холодно в Чёрном море.

15.00
Очаков: АЗМ 024гр рст 135 миль V3.5-3.9 курс 35
Сфынтул-Георгие: АЗМ 307гр рст 34 мили

Мимо меня, рано утром, прошло судно «Волго-Дон», номера не рассмотрел. Судно дало, по моему запросу, прогноз погоды на завтра: юго-западный ветер, до пяти баллов. Исходя из прогноза, пойдём КК 35, будем прижиматься к W.

Очаков: АЗМ 023 рст 123 V3.8 КК 30 курс 22 давление1034

Пройдено 12 миль за 3 часа, всего за сегодня, к шести часам вечера, преодолел 35 миль.

В девять вечера: до Очакова: азимут 022 градуса, расстояние 115 миль, скорость 3.7 узла, двигаюсь курсом NE. Пройдено 8 миль за 3 часа.

В полночь лег в дрейф под зарифленным гротом. До Очакова: АЗМ 019 градусов, расстояние 106 миль.
Сфынтул-Георгие: АЗМ 268гр рст 47 миль
Гирло Быстрое: АЗМ 302гр рст 46.4 мили
т.036 – начало дрейфа.

Отсоединилась левая задняя ванта. Нагель скобки нижней вилки талрепа самопроизвольно открутился и упал в воду. Утром займусь ремонтом, заодно проверю все талрепа.
Сегодня проехал 52 мили.

15 сентября 2012 года, суббота.

В четыре часа утра проконтролировал свое местонахождение:
Очаков: АЗМ 019гр рст104 мили Vдрейфа 0.9- 1- 1.1-1.2 узла
Сфынтул-Георгие: АЗМ 266гр рст 48.7 мили
Гирло Быстрое: АЗМ 299гр рст 46.8 мили
Контрольная точка 37 – окончание ночного дрейфа. Азимут, от точки 36 до точки 37 составляет 038 градусов, расстояние, пройденное между ними, за время дрейфа, 2.5 мили.
Ветер SE.

Пошёл в семь часов утра. До Очакова: азимут 019 градусов, скорость 3.7 узла, КК 20 градусов, 100 миль осталось до окончания морского участка пути – УРА!!!
Стоит стаксель и зарифленный на две полки рифов грот. Ветер SSE, постепенно поменялся на SW. Пойду, КК не 20, а 40 градусов, так лучше. Стаксель стоит хорошо, иду бакштаг левого галса.

В десять часов, до Очакова: скорость 4.1 узла, КК 20-30 градусов, АЗМ 018 градусов, расстояние неуклонно уменьшается, осталось 87 миль.

Ветер усиливается, несколько раз кидало в брочинг, убрал грот. При этом скорость под одним стакселем, не изменилась.

Через пару часов, до Очакова 018 градусов, 79.8 мили, скорость 3.7 узла, курс 18 градусов, КК 20-30-40. На большом попутном волнении стрелка компаса мечется на большом диапазоне картушки.

Наблюдаю идущее навстречу судно. Странно, медленно идёт. А может, стоит, и это в 80 милях от берега? Подхожу ближе, нефтяная вышка (около т.39). Море немного

успокоилось, а то так давало, не 5 баллов, как вчера предрекало встречное судно, а все 6-7.

К трем часам дня опять усилился попутный ветер, до Очакова азимут 019 градусов, расстояние 69.1 мили, иду со скоростью 3.8-4 узла.
Метёт по-прежнему.

В половине пятого начался очень сильный ветер, опасаясь за большой стаксель, поставил штормовой стаксель.
Очаков: АЗМ 018гр рст 65.1 мили курсом иду NE V2.7
7 буй: АЗМ 016гр рст 63.1 мили
Тендра: АЗМ 023гр рст 48.7 мили

Подхожу к знакомым родным местам. Уже совсем скоро закончится очередное экстремальное плавание. Будет ли следующее. Об этом не думаю. Пока, во всяком случае.

В этот день, 13 сентября 1973 года я женился на Кондратенко Нине Алексеевне, впоследствии Жирадковой. В браке 39 лет, хотелось бы встретить сороковую годовщину. У меня сегодня шторм.

18.00
Очаков: АЗМ 018гр рст 61.4

21.00
Очаков: АЗМ 016гр рст 54.4 V2.7

В половине двенадцатого ночи лег в дрейф под плавающими якорями. Ветер южный, сильно шумит, очень сильный. Повезло, последняя ночь в море и напоследок такие испытания. Не отпускает море, словно говоря: давай ещё «потанцуем».

16 сентября 2012 года, воскресенье.

В час ночи определил: до Очакова: АЗМ 014 градусов, расстояние 49 миль. До Тендры: азимут 020 градусов, до этой косы 32.3 мили. Дом все ближе и ближе. Скорей бы.
т.039 – начало дрейфа. GPS глючит, долго стал определятся: в 24.00 начал определятся и выдал данные только в час ночи.
За день проехал 51 милю, неплохо при плавании под парусами

Определился еще через час, до Очакова: азимут 013 градусов, расстояние 48.5 мили. За один час дрейфа проехал половину морской мили. Неплохо. До Тендры: азимут 018 градусов, расстояние 31.7 мили. Контрольная точка 040 – окончание ночного дрейфа. От т.039 до т.040: АЗМ 075 градусов, за ночь продрейфовали 1.06 мили.

Пошёл в восемь часов утра, поставил штормовой стаксель, грот зарифил на вторую полку рифов, метёт, большие волны, ветер N. Вот тебе и прогноз SW. Через некоторое

время поставил большой стаксель и убрал рифы. При полной парусности лодка уверенно стоит на курсе но, идет не туда, куда мне нужно. Так всегда, когда сильно чего-то хочется, в данном случае скорее прийти домой, возникают преграды, которые приходится, смело преодолевать.

Запросил погоду у проходящего судна «Натали», следующего в Одессу. Сказали: сегодня и завтра, до 13.00, 6-7 баллов N, NE. Я «загрустил», пробиваться к Тендре, при таком ветре, невозможно, до неё 20 миль. Поговорил с ними немного. Они сообщили, что давно наблюдают за мной, даже хотели подойти ближе, предложить помощь, но обнаружив, что маленькая яхта идет под полными парусами, уверенно управляется, решили повременить. А тут я сам на них вышел по радио.

Пользуясь, случаем, попросил их позвонить, моей жене Нине, на ее мобильный телефон, и передать ей, что у меня все хорошо, медленно, но уверенно иду домой. Обещали, но позже, к вечеру, когда они подойдут ближе к берегу и у них появится уверенная мобильная связь. Что они и сделали, впоследствии.

Пообедал: сардина, лук, сало с горчицей, остался кусок хлеба турецкого, из Румели, варенье, сухари, вода.

Стало стихать дуть. Ветер сжалился надо мной и стал ослабевать и в три часа дня убрал паруса и включил мотор. До Тендры осталось 18 миль и до Кинбурнской косы столько же, можно не экономить бензин. К тому же ветер, хоть и ослабел, но не изменил своего северного направления.

Расклад по времени:
16.10
Тендра: АЗМ 354гр рст 15.2 V-4
Иду N.
7 буй, путевая точка – все тоже, но на 16 миль дальше. У этого буя поворот направо и Очаков.

18.05
Тендра: АЗМ 359 рст 7.5 V3
7 буй: АЗМ 356 рст 23
Усилилось волнение. Буду идти до Очакова, при любом волнении.

20.05
На правом траверзе Тендровская коса с одноименным маяком , до него 1.43 мили.
7 буй: АЗМ 359гр рст 16.8 V2.5-3.3-3.5
Волна большая, но иду, не смотря, ни на что. Мелькнула мысль, стать на якорь с южной стороны Тендровской косы, но потом пропала. Нужно идти, пока светло.

Миль через 7-8 стемнело, иду по GPS, на буй №7. Появились огни буев первого, и вскоре, второго, Викторовского, колена БДЛК, Бугско-Днепровско-Лиманского Канала. Иду на седьмой буй, являющимся началом второго колена.

Ветер вновь усилился, да так, что повернув после седьмого буя направо, практически не могу идти против шквального встречного ветра. Волны огромные, пена шлейфом стелется по их верхушкам, лодка, при работающем на полных оборотах моторе, стоит на месте. Кое-как, постоянно меняя галсы, с трудом преодолевая большие волны, продвигался вперед, к спасительному берегу, на котором расположился город Очаков и огни его заполонили весь горизонт. Подойдя ближе к обрывистому берегу, попав в его ветровую тень, выскочил на спокойную воду и, на скорости пяти узлов понесся к берегу. Вода – зеркало, даже не вериться, что еще час назад идти не мог.

Связался с пограничниками, объяснил кто я. Они в ответ, почему не отвечал на их вызовы. На радаре меня хорошо видели. Объяснил и это. Договорились, что после постановки на якорь свяжусь с ними, что и сделал впоследствии. Договорились, что их комиссия, по открытию границы, будет в девять часов утра в порту Николаев, находящемуся на месте бывшего гидроузла.

Также связался, по мобильному телефону, с дежурным по областной таможне в городе Николаеве, и договорился с ним о том же.

Все эти разговоры происходили в три часа ночи, после того, как я положил якорь на грунт. Устал смертельно, даже мелькнула мысль назначить комиссию на 12 часов, чтобы хотя бы выспаться, но потом, отбросив прочь, недостойные настоящего морского волка, мысли, оставил все как есть.

17 сентября 2012 года, понедельник.

Проснулся в семь часов утра и сразу, снявшись с якоря, под мотором, пошел в порт Николаев, на комиссию. Обогнув мыс Очаковский, выйдя из-за его высоких берегов и повернув налево, получил сильный встречный ветер.

Пограничники передали, чтобы в порт не заходил, встал перед ним на якорь и ждал их команды на заход. Возразил им, обосновывая, что очень сильный ветер и волна, на якоре стоять сложно и опасно для небольшой яхты с одним человеком на борту, уставшим до невозможности. Согласились.

Зашел в порт, встречает пограничник и указывает место швартовки. Место было неудачное, с моей точки зрения. Ветер навальный, прижимал лодку к щербатой стенке бетонного причала. Такого же направления волна тоже не добавляла оптимизма. Делать нечего, ошвартовался, завел швартовые концы. Жду прибытия комиссии, пограничник ждет тоже, с задачей оградить меня от внешнего украинского мира.

Комиссия задерживалась, им не на чем добраться от погранзаставы до порта. Пришлось пообещать оплатить такси, лишь бы поскорее покончить с формальностями.

Наконец появились несколько пограничников, прапорщики и сержанты-контрактники и один таможенный офицер, знакомый мне по отправке меня в это плавание. Он оформлял отход в Николаеве.

На яхте работать было неудобно и негде, ветер не утихал, ударяя лодку о выставленные мною кранцы. Пошли в здание порта, где расположены кабинеты пограничников, таможни, врача, коих и обошел по очереди. Заполнив все необходимые документы, поставив, где нужно, свою судовую печать, открыв границу, отбыл восвояси. Ребята работали быстро и профессионально. Попрощавшись с ними, пришел на причал и с трудом отвалил от причала. Волна разыгралась не на шутку, но мы проходили и не такое. Выйдя из порта, пошел к фарватеру, обозначенному буями и по ним направился в сторону Николаева, прижимаясь к буям, чтобы не влететь в рыбацкие сети.

К причалам своего яхт-клуба пришел далеко за полночь. Вахтенный встретил, помог завести швартовые концы.

Плавание закончилось.

Через два дня собрались нашим «Кадетским Союзом» и отметили мое благополучное возвращение домой. И, что символично, происходило это на яхте ИКАР, на его борту отмечали мой отход, отправляясь в плавание, на его борту отметили мой приход.

Что дальше, будет новая попытка? Кто знает…
Как говорили древние: «Жить не обязательно. Плыть обязательно».

Фото 33: Супруги Жирадковы.

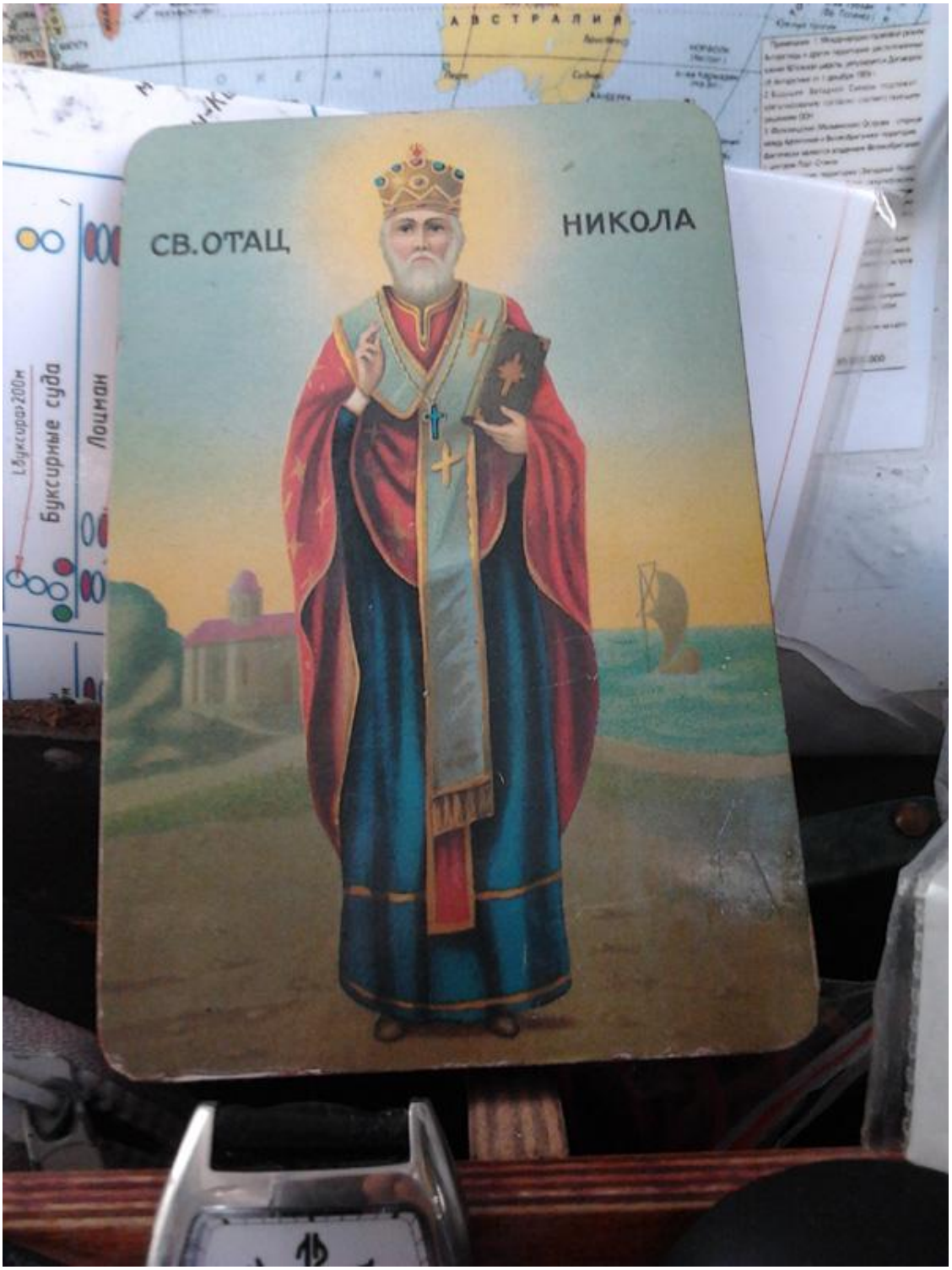

Фото 34: Икона Святого Николая – покровителя моряков.

Фото 35: Николаевский «Кадетский Союз» встречает «Аверс».

Фото 36: Николаевский «Кадетский Союз» - «За КАДЕТ!».

ЧТО ВЫШЛО ИЗ СТРОЯ НА АВЕРСЕ В ПЕРИОД ПЛАВАНИЯ

№ пп	Наименование	неисправность
1	Ветровой рулевой селф-стиринг (salf stiring)	Переломился в месте сварки
2	Кронштейн подковообразного спасательного круга	Переломился в месте сварки
3	Проржавели провода солнечной батареи для АКБ АА	
4	Потерялась скобка крепления задней левой основной ванты к вант-путенсу	
5	Проржавели провода, идущие к компасу с подсветкой	
6	Не горит лампочка подсветки компаса	Перегорела
7	Не горит садовый фонарь на тубусе спасательного плота	Попала вода
8	Подтекание воды через уплотнители крышки ахтерпика	
9	Подтекание воды в каюту при закрытых заслонках брандерщита	
10	Волной смыло малый фирменный кранец	Не был закреплен
11	Волной смыло малую ракету (из Бостона)	Не был закреплен

12	Проржавели коуши тросов лайф-лайнов	оцинкованные
13	Порвался штертик полиспасты подъема мотора	
14	Подтекание воды через крепление левой шкотовой лебедки	
15	Не работал мама-разъем над штурманским столом	
16	Плохо работал мама-разъем в изголовье койки	
17	Не работал, из-за батарей АА, цифровой фотоаппарат	
18	Быстро разряжался смартфон (иногда в день подзаряжал по нескольку раз)	
19	Потерял один малый плавучий якорь	
20	Разорвался один малый плавучий якорь	
21	Разорвался основной большой 3-х метровый брезентовый плавучий якорь	
22	Перетерся в двух местах трос-сорокоплетка для большого плавучего якоря	
23	Выронил сачок	
24	Волной смыло пластиковую каску	
25	Волной смыло дополнительную ступеньку в кокпите	
26	Порвался лат-карман основного грота	Зашил
27	Плохо работала система рифления грота одним концом	Заменить на мягкий
28	Постоянно терялись риф-штерты грота	8-шт потерял
29	Порвался лик-трос штормового стакселя (от кадета)	
30	Порвался флаго-фал на ахтерштаге	заменил
31	Порвался гос-флаг на ахтерштаге	заменил
32	Штормом заклинило мотор на кронштейне подъема мотора	расклинил
33	Заржавел шток якоря Матросова (не крутился)	раскрутил
34	Потерялся малый блокнот с записями	
35	Отломался проводок к светодиодной ленте освещения штурманского стола	
36	Вышла из строя батарея Нетбука	
37	ДВД-плеер за несколько дней использования разрядил 125-ти амперную щелочную бортовую батарею	
38	Нетбук часто не работал из-за разряженной бортовой батареи 125-ти амперной щелочной	
39	Порвались все непромоканцы	В Румели рыбаки подарили комплект
40	Волной смыло удлинитель румпеля (трубу) и поворотный удлинитель румпеля	Заменил удлинитель
41	Новые гика-шкоты были очень жесткие и не зажимались щелевым стопором	Заменил на более тонкие и мягкие

42	Вертлюг крепления гика к мачте изогнулся и шел на излом	Вставил более длинные прутки
43	Залило водой ручную 12-ти вольтовою дрель	отремонтировал
44	Основные ванты проведены снаружи леерных тросов (а нужно изнутри)	Переставил
45	Покрылись ржавчиной, до краспиц, все троса стоячего такелажа	

Ю.Жирадков **г.Николаев**

25.10.13г.