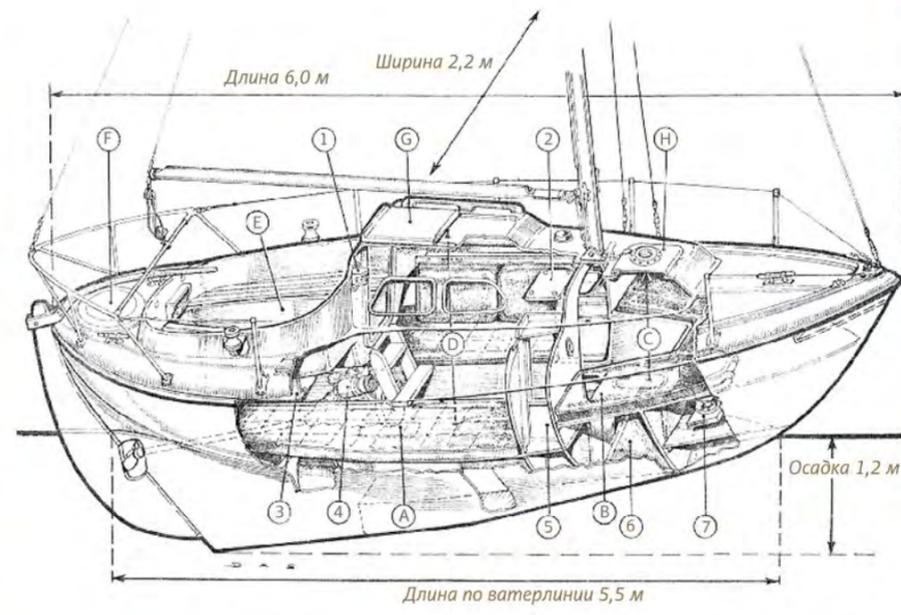


# Возвращайся, сделав круг...

Сергей Афонин  
Фотографии автора

«Лети, лети, лепесток,  
Через запад на восток,  
Через север, через юг,  
Возвращайся, сделав круг...»

*Помните этот стишок из сказки Валентина Катаева «Цветик-семицветик»? Вот так и моя маленькая яхта, «через запад на восток», совершила круг по Северной Атлантике, вернувшись после 15-месячного путешествия к родному причалу.*



Основные характеристики Havsfidra 20 и важные детали:  
 А — диван в салоне; В — спальное место в каюте; С — каюта, высота до подволока 1,2 м;  
 D — салон, высота до подволока 1,6 м; E — кокпит; F — ахтерлюк; G — сдвижной люк; H — форлюк.  
 1 — навигационный огонь; 2 — камбуз; 3 — самоотливной кокпит; 4 — стационарный двигатель;  
 5 — платяной шкаф; 6, 7 — рундуки.

в ожидании благоприятной летней погоды для возвращения в Европу, появлялось несколько месяцев для того, чтобы вдвоём попутешествовать по островам. Ну а в мае можно было отправиться в обратный путь: сначала к Азорам, а там и к берегам Европы. Таким образом, путь домой занимал все следующее лето и даже начало осени, но к концу навигации, согласно этому графику, яхта возвращалась к родному причалу.

Этот кольцевой маршрут был когда-то традиционным для парусных судов. Вечный круговорот воды и ветра в Северной Атлантике, идущий по часовой стрелке, делает подобную тактику самой разумной. И в наше время по этому кольцу годами мигрируют многие яхты, проводя лето в Европе, а зиму в Америке. Счастливицы.

### Яхта

Мой «Лоппан» — Havsfidra 1971 г. постройки. На будущий год яхте исполнится 50 лет. Купил я ее в 2005 г., и с тех пор много чего на ней сделал. Иногда приходилось работать не покладая рук, ведь это только кажется, что стеклопластиковое судно не требует заботы и ухода. В результате уже несколько лет назад яхта была практически готова к дальнейшему путешествию. Каждую навигацию мы с «Лоппаном» накручивали по Балтике больше тысячи миль. Корпус был в порядке, парусный гардероб полон, на яхте стоял новый стационарный двигатель Beta Marine (10 л.с.), скромный, но рабочий комплект необходимых приборов, солнечные панели, новые аккумуляторы, два автопилота (румпельный и ветровой). Это был тот случай, когда нужно было просто отдать швартовы...

### Бюджет

С самого начала я понимал, что у моего плавания будет очень скромный бюджет. С годами была обретена финансовая стабильность, выражающаяся анекдотической формулой: «Денег не было, нет и не будет». Однако решил обойтись собственными силами.

Помните, как один из героев фильма «Гараж» воскликнул: «Да вы что? Как же можно меня выгонять? Я за машину родину продал!»? Шокированные сослуживцы даже не сразу поняли, что речь идет о доме в деревне. У меня такого домика не было, а вот маленькая пенсия уже была, а к ней — небольшие накопления и выручка от продажи нескольких антикварных книг из личной библиотеки. Для любителей точных сведений скажу, что за время



Прошло совсем мало времени, и после многочисленных бесед я стал достаточно хорошо представлять, что в основном интересует любопытствующих людей. Эта статья — попытка ответить хотя бы на часть вопросов. Понятно, что какие-то моменты будут упущены, но все-таки...

Позвольте начать с простой статистики — она, что и говорить, греет мне душу: 15 месяцев плавания, 14 000 миль, 14 стран на трех континентах, два трансатлантических перехода в течение 2020 г. Все это — в одиночку на яхте длиной 6 м.

### Маршрут

Если говорить о самом маршруте, то он был самым обычным для подобного путешествия. Здесь было важно идти в графике наиболее благоприятного для плавания времени исходя из статистики многолетних метеорологических наблюдений. Итак, старт. Лето — путь вдоль Северной Европы (Балтика, Северное море, Бискайский залив); осень — плавание по океану вдоль Пиренейского п-ва, переход на Мадейру и далее на Канарские о-ва, где можно было в тепле и покое дожидаться смены времени года. Потом, уже зимой, следовал переход на Кабо-Верде (о-ва Зеленого Мыса) и первый бросок через Атлантику, к Малым Антильским о-вам. Там, у берегов Америки,



Рисунок Екатерины Лебедевой



Порт Дьепп, Франция

путешествия я потратил около 6000 евро, не считая того, что ушло на закупки, сделанные в отечестве в ходе подготовки плавания. Да, обязательно нужно заметить, что рубль в начале моего путешествия стоял на ногах намного крепче, чем ко времени моего возвращения.

Самой затратной частью оказались стоянки в маринах. И это при том, что во многих странах, к моему счастью,

все еще берут плату «за длину». Экономия в этом пункте была достигнута практикой стоянок на якорю, но, увы, не везде это возможно. Затем следовали провизия и топливо. При этом запасы основополагающих продуктов на борту (крупы, макаронны, мука, тушенка) были куплены еще перед началом плавания и в количестве, достаточном, чтобы не опасаться голодной смерти в течение целого года. Кстати, по объему и весу это не так уж и много. Далее — ремонтные материалы и прочие расходы, включая визы и портовые сборы.

Удивительным оказалось то, что во многих странах пресную воду приходилось покупать. Я не раз вспоминал, как чистая вода Средней Невки, тихо журча, струится вдоль борта яхты. Столько прекрасной пресной воды — и совершенно бесплатно! Вот уж точно: что имеем — не храним, потерявши — плачем.

### Навигационные приборы

Многие яхтсмены сейчас не мыслят плавания без современных приборов на борту, список которых постоянно полнится. Картоплоттер и радар, АИС и спутниковый телефон, трекер и даже тепловизор — перечислять доступную ныне яхтенную электронику можно долго и увлеченно.

Мой набор был куда скромнее, да и отказ от многих приборов был продиктован не только нехваткой средств, но и определенной философией в этом вопросе. Одно дело, если у тебя нет трекера, и совсем другое, если он есть, но из-за поломки перестает работать. В первом случае вестей от тебя терпеливо ждут в означенное время, во втором сразу начинают беспокоиться и поднимать в воздух вертолеты.

Словом, список электронных приборов, идущих в дополнение к двум магнитным компасам, был такой:

- электронный лаг/эхолот (но я еще помню, что такое «голландский лаг»);
  - два приемника GPS (первых выпусков, живучие);
  - картоплоттер с коллекцией карт и дублирующий его ноутбук с навигационной программой;
  - приемник АИС;
  - стационарная и переносная УКВ-радиостанции.
- Вот и все...

### Питание

Итак, на борту хранился основополагающий запас еды. К нему постоянно подкупались какие-то свежие продукты, фрукты, овощи и консервы. На длинных переходах оказалось очень важным вносить в меню как можно большее разнообразие. Поэтому на ура шли овощные и рыбные консервы, яйца, фруктовые компоты, сладости. Хорошей альтернативой свежему хлебу были сухари, хрустящие хлебцы, сушки и тосты.

Все продукты хранились в полиэтиленовых банках с плотно закручивающимися крышками. Яйца и консервы лежали в неглубоком трюме, фрукты и овощи висели в сетках, все остальное лежало в рундуках. Холодильника на яхте нет, но больших проблем в этом я не вижу: в плавании у меня ничего не портилось даже в тропиках, хотя, конечно, ничего скоропортящегося я на переходы и не брал.

Известно, что суточное потребление воды человеком равно примерно 2,5 л. У меня уходило меньше — около 2 л. Наверное, в расчет нужно бы взять молоко, а также соки, которые я старался пить регулярно, но их количество всегда было небольшим.

Готовил на спиртовой плитке. И хотя она установлена на кардане, часто из-за сильной качки запаривал кашу в термосе: проще вскипятить воду в чайнике, чем варить кашу в кастрюльке. По этой же причине приходилось отказывать себе на переходах в жареной рыбе: управляться со сковородкой на большой волне сложно. Зато развешенная на вантах засоленная рыба прекрасно вялилась на ветерке. А ловилась она вполне успешно, да и сама частенько залетала в кокпит.



## Здоровье

Аптечка на борту была богатая: лекарства в ней лежали на все случаи жизни. Сверху их покрывал листок бумаги, плотно исписанный перечислением всевозможных хворей, а также тех снадобий, которые помогут с ними бороться. Пилы для ампутации конечностей в составе аптечки не было, но кривые иглы и кетгут для зашивания открытых ран присутствовали.

Вид этого солидного набора, упакованного в ведро с красным крестом на плотно закрывающейся крышке, похоже, сам по себе отпугивал болезнетворные организмы. В результате в течение всего плавания я ни разу не болел. Ничем. Удивительно, как мобилизуется организм в непростых условиях! Я скинул лишний вес: похудел на 15 кг.

Самыми ходовыми лечебными средствами оказались пластырь и перекись водорода: ссадины и мелкие порезы не сходили с рук.



Еще была проблема в очках: я близорук, поэтому на борту находился их небольшой запас. И, как показала практика, не зря: одна пара потерялась в прибое во время высадки на берег, а другая — в момент опрокидывания яхты в океане, когда я неожиданно оказался за бортом.

## Одиночество

Говоря о здоровье, нельзя обойти вниманием тот факт, что плавание я совершал в одиночку. Много вопросов связано именно с этим обстоятельством. Раньше длительное одиночество вообще считалось очень большой проблемой и серьезным испытанием для психики. Но мне никогда не бывало скучно. Время летело быстро, всегда находились дела. А то, что не с кем было поговорить, тоже не составляло проблемы: в электронной книжке богатая библиотека — выбирай собеседника по душе. Хотя, да, иногда накатывало, и я начинал говорить вслух: то вдруг громко скомандуешь, обращаясь к авторулево-му, то стишок расскажешь, то песенку споешь... Но это, скорее всего, требование застоявшегося речевого аппарата — не психики, нет.

## Сон

Куда большей проблемой оказался сон. Я так и не привык спать урывками в течение всего дня. Светлую часть суток было жалко тратить на это дело, а ночью делать было нечего, кроме как наблюдать за звездным небом при ясной погоде да обозревать время от времени горизонт. По ходу путешествия я все больше убеждался, что с точки зрения безопасности лучше рискнуть, поспав подольше, чем копить усталость, пытаясь спать по 15–20 минут. В этом, как оказалось, был еще больший риск, и я хорошо это почувствовал на переходе через Бискайский залив. Хронический дефицит сна во время пятидневного плавания

*Пассаты исправно несли яхту через океан*

до Ла Коруньи (переход начался в Роскоффе) обернулся на финише раздвоением личности. Это напугало, и необходимые выводы были сделаны. Здоровый фатализм перевесил перспективы нездоровой психики. После этого случая чем дальше я уходил в океан, тем большую продолжительность имел ночной отдых. В течение ночи я мог неоднократно просыпаться и осматриваться, выглядывая из каюты, но интервалы непрерывного сна увеличились до 2–3 часов. Стоит заметить, что сон этот всегда был очень чуток, но к рассвету я ощущал себя прекрасно отдохнувшим.

## «Ай гоу ту Хайфа!»

Я практически не говорю ни на одном языке, кроме русского. Но это не показалось мне слишком большой проблемой. Мы сами порой не замечаем, как много знаем английских слов. Когда доходило до дела, они сами собой всплывали в памяти, а это уже кое-что! Во всяком случае, мне всегда удавалось объясниться, хотя в помощь общению, бывало, приходилось использовать пантомиму и, конечно, неизменную улыбку и благожелательный настрой. Ни разу не было такого, чтобы мы с собеседником не поняли друг друга. На длинном маршруте у меня появились хорошие знакомые, встречи с которыми в местах, удаленных друг от друга на сотни, а иногда и тысячи миль, были очень радостными. И, поверьте, мы живо общались, ведь у нас было так много общего!

## Особенности

Как это ни банально, но главной особенностью плавания оказалась качка. На малом судне она выражена ярче, чем на большом корабле. Постоянная, плавная или резкая, сильная или слабая, на переходах и стоянках — она была всегда и длилась день за днем, на протяжении всего плавания. Не раз я думал в этих обстоятельствах, о людях, подверженных морской болезни. Бедняги, это по-настоящему серьезное испытание.



Другой проблемой была соленая вода. Раз намочившая одежду, диванную подушку или что-то еще, она оставляла соль, от которой можно было избавиться только вымачиванием в пресной воде. После любого «мокрого» перехода многие инструменты и приборы требовали промывки спиртом (благо он на борту не переводился) и обработки WD40.

Иногда донимала влажность. Пару раз я даже включал газовый обогреватель, чтобы хоть немного просушить каюту. И это в тропиках! Самому смешно.

## Пересечение океана

Океанские переходы длились в этом плавании 25, 45 и 20 дней. Но даже во время самого продолжительного из них чувства оторванности от мира не возникало. Я регулярно



*Барбадос. Здравствуй, Америка!*

видел суда. Не каждый день, но достаточно часто. Такие встречи могли быть лишь тонким силуэтом или огоньком на горизонте, но иногда мы расходились достаточно близко. Два раза в подобных случаях я выходил в радиоэфир, обозначая свое присутствие в океане. Как я понимаю, обычно меня не видели, но однажды большой контейнеровоз изменил свой курс, чтобы подойти ко мне. Оказалось, его капитан был очень удивлен встрече с маленькой яхтой посреди океана и прошел мимо, убедившись, что у меня все в порядке.

«Лоппан» делал очень неплохие суточные переходы для своей длины: по 80–90–100 миль. В полдень

и в полночь я наносил свою точку на карте. Переход от Кабо-Верде к Барбадосу шел четко по линии генерального курса, чему способствовали несущие яхту пассаты.



*Ветровой авторулевой незаменим в длительных переходах*

На этом переходе я даже ни разу не ставил грот, а вот варианты несения носовых парусов перепробовал самые разные. Маршрут от Малых Антильских о-вов до Азор оказался куда более замысловатым из-за непостоянства ветра и пересечения зоны штилевой погоды. Тут уж в ходу был весь парусный гардероб. Яхте пришлось пройти почти 3000 миль, причем половину из них под зарифленными парусами из-за поломки краспиц. На этом этапе я часто видел китов, некоторых наблюдал очень близко. Был случай, когда кашалот выполнил свой знаменитый прыжок всего в полусотне метров от «Лоппана». Океан не выглядел пустынным: я постоянно встречал птиц или каких-нибудь рыб и животных.

Естественно, во время долгого путешествия «Лоппан» не раз попадал в свежую погоду. Для маленькой яхты шторм всегда начинается раньше. У меня не было возможности инструментально замерять силу ветра, но состояние моря и поведение лодки были не менее

убедительны, чем цифры на экране. Работы с парусами всегда было много, а маленький штормовой грот, который очень редко покидал свою кису на Балтике, в океане оказался весьма востребованным...

О многом еще хочется рассказать. Но все имеет свои границы. Это ведь всего лишь журнальная статья. Понимаю, что ответил далеко не на все вопросы, к тому же в ходе разговора всегда возникают новые. Я готов и дальше делиться своим опытом. Возможно, в форме других статей, написанных в более жестких рамках. Ну а сейчас нужно просто остановиться, чтобы у читателя не возникло ощущения, что «Остапа понесло...»

15-месячное путешествие на «Лоппане» было замечательным плаванием и очень интересным жизненным опытом. На часто задаваемый мне вопрос: «Пошел бы ты в океан снова?», я отвечаю: «Конечно!». И это — чистая правда.

«Лети, лети, лепесток...»

