

В селе Циблях, на Киевщине, живет удивительный человек. Участники советских антарктических экспедиций называли его не иначе, как "железным капитаном". С легкой руки участника экспедиций на "Ра" и "Тигресе" Ю.Сенкевича журналисты окрестили его "тысяча первым Одиссеем". Сегодня его имя ставят в один ряд с именами выдающихся путешественников XX века - З.Толля и Т.Хейердала, Ф.Чичестера и А.Бомбара. О нем - нашем замечательном земляке, человеке редкой судьбы - и рассказывает в своем документальной повествовании киевский журналист В.В.Хохлачев. Многолетнее личное знакомство автора с героем книги позволило ему воссоздать биографию научно-спортивного и гражданского подвига известного советского морехода и яхтсмана, яркой страницей которого стало крейсерское плавание по морям и рекам Советского Союза под парусами швертбота "Пингвин" и надувной лодки "Пеликан". Книга зовет в неизведанные дали, в новые путешествия по родному краю. Рассчитана на широкий круг читателей.

Рецензент член Спілки журналістів СРСР В.П.Пожилова.

ВІД АВТОРА.

Думка написати книжку про безпрецедентне в історії парусного спорту плавання Анатолія Янцелевича прийшла мені три роки тому. Той рік був багатим на світові спортивні досягнення сміливих підкорювачів земних і водних широт, повітряних висот. Відважна Р.Девідсон, молода викладачка одного з університетів Австралії, одна, на верблюдах пройшла 1700 миль по австралійських пустелях і пісках. Японець Н.Уемура, подолавши на собачій упряжці 800-кілометровий шлях через льодові поля і тороси, досяг Північного полюса. Неодноразові намагання перелетіти Атлантику на повітряній кулі увінчалися успіхом американського екіпажу на кулі "Дабліг-ІІ". Інтернаціональний екіпаж очеретяного човна "Тигрис" здійснив плавання довжиною в 4200 миль. Кожну з цих подій широко висвітлювала світова преса. Спортивно-експедиційний похід А.С.Янцелевича, який також завершився в 1978 році, залишився поза увагою великої преси. Про хід цього шістнадцятилітнього парусного марафону по морях і водосховищах, річках з тисячами перекатів, болотах і волоках нашої країни можна було дізнатися лише з репортажів, які час від часу з'являлися на сторінках газети "Водний транспорт". І я сів за машинку, відклавши всі інші журналістські справи. Адже для цього в мене був не тільки привід, а й вагомі причини.

Все почалося з телефонного дзвінка, який пролунав квітневого ранку 1971 року в моєму кореспондентському пункті в Усть-Нері, де я тоді працював власним кореспондентом республіканської газети "Социалистическая Якутия". Із Оймяконського райвиконкому повідомляли про незвичайний лист, який надійшов із Мурманська. Капітан теплохода "Димитрово", яхтовий капітан, почесний майстер спорту СРСР, почесний член ДСТ "Водник" А.Янцелевич повідомляв місцеві органи про те, що його спортивна яхта "Пінгвін", типу швертбот, яка закінчила свій спортивно-експедиційний похід за маршрутом Норільськ - Хатанга -Тіксі (продовження походу Москва - Діксон - Норільськ - Тіксі - Далекий Схід), знаходиться в якутському порту Тіксі. Для складання плану чергового походу його учасникам потрібний довідковий матеріал. Зокрема, капітана цікавило, чи можна пройти зі Східно-Сибірського моря в Охотське.

- Не знаємо, що й відповісти, - зізнався секретар райвиконкому. - Можливо, ви нас виручите? Ви ж плавали по наших річках. Приходьте. Лист досить цікавий.

І ось я тримаю в руках аркуш паперу зі штампом Мурманського пароплавства і читаю: "... чи можна пройти з пониззя річки Індігірки до Оймякона і далі плити по її притоці Куйдусун до невеликого волока в річку Охоту, а по останній вийти в Охотське море?..."

У листі наводилися основні дані про парусник: довжина - 6,55 м, ширина - 2,15 м, висота борту - 0,59 м, максимальна осадка з піднятим швертом - 0,45 м, з опущеним - 1,40 м, мінімальна осадка - 0,24 м, площа парусів - 16,3 кв. м. На яхті два мотори: стаціонарний - "Л-6" і підвісний - "Вихрь". Маса порожнього "Пінгвіна" - близько 1 т, з усім устаткуванням і обладнанням - близько 2 т.

Секретар виконкому дивився на мене очікуюче: він знав, що я недавно повернувся саме з тих місць, про які йшлося в листі. Проте моя відповідь не принесла особливої радості Янцелевичу. Інакше вчинити я не міг. У Мурманськ полетіла депеша, в якій я квапився відмовити моряка від будь-яких індігірських варіантів проходу з Північного Льодовитого океану в Тихий. Думав, що на цьому наша переписка, яка зав'язалася випадково, перерветься. І не передбачав, що моя негативна відповідь стане приводом до багаторічного знайомства з чудовою людиною.

Я вважав, що яхта навряд чи подолає знамениті пороги Індігірки в тому місці, де річка розсікає хребет Черського. Саме через це оймяконський районний центр Усть-Нера не має виходу по річці у Східно-Сибірське море. Вниз по Індігірці, від Оймякона до моря, понад три століття тому спустились на кочах козаки на чолі із Семеном Дежневим. Але здійснити "сходження" до Оймякона ще нікому не вдавалося. Заважають не тільки пороги, а й мілководні коси і рівень води, який досить часто змінюється. Варіант з волоком здавався мені досить фантастичним. Адже йшлося про те, щоб перенести "Пінгвін" через хребет Сунтар-Хаята - найвищий в Якутії: гори біля джерел Куйдусуна й Охоти досягають висоти 2745 м.

"Ваша мета, - писав я капітану, - пройти до Охотського моря. Чому ж обов'язково по Індігірці? Чи не краще - по Колимі? Адже по ній Ви зможете піднятися до Колимської автотраси, а звідти, "пересівши" в кузов, доїхати до Магадана".

Отож, попри формальні закони гостинності, я настійливо відмовляв Янцелевича йти в мої краї і рекомендував зупинитися на колимському варіанті.

Бувалий яхтсмен, який уже десять років йшов тільки вперед, здається, послухався моєї поради, хоч у нього

були й інші варіанти. Так уже було заведено в Янцелевича: план кожного походу детально розроблявся в кількох варіантах. Зокрема, була вивчена можливість виходу на Далекий Схід по арктичних морях, а також по інших якутських річках - Лена, Алдан і Мая. (Лише пізніше я довідався, що капітан давно виношував ідею кругосвітнього плавання в полярному басейні, мав намір йти на схід, до чукотської бухти Провидіння. Але його план не знайшов підтримки, через те й довелося так круто повернути на південь).

Волок із верхів'їв ленських приток - від селища Нелькана на річці Маї до Охотського узбережжя, так званий шлях І.Москвітін - був найвідомішим. Проте землепрохідці долали його на конях. Тепер же коней не знайдеш: населених пунктів на пропонованому маршруті немає. Тому Янцелевич попросив місцеві органи влади перенести його "Пінгвін" на вертольоті Мі-4 через хребет Джугджур до селища Аяна. Відповідь авіаторів була негативною, селищна рада Нелькана вперто мовчала. А північне літо чекати не буде. Залишався єдиний шлях - на Колиму.

Відтоді над моїм робочим столом з'явилася карта Радянського Союзу. На ній я почав відмічати кожний наступний етап цієї дивної парусної одиссеї. Таким чином, із заочного консультанта, яким був спочатку, я став одночасно і завзятим уболівальником, і пристрасним спортивним репортером та коментатором. А оскільки я підключився до цього плавання уже в самий його розпал, мені, як і моїм нинішнім читачам, необхідно було заглибитися в його історію, відновити всі події від старту, нарешті, звернутися до його передісторії. Бо, щоб зрозуміти джерела, розкрити спонукальні мотиви спортивного подвигу, який здійснив А.С.Янцелевич, треба повернутися в двадцять роки, в славний шахтарський донецький край.

"Походи під вітрилами". В.В.Хохлачов.

МРІЇ ПРО МОРЕ. РОЗМИНКА ПЕРЕД СТАРТОМ.

Його давно умовляли написати книгу. Але, як відзначав один московський журналіст, видно, погано вмовляли: ровеснику Жовтня А.С.Янцелевичу є про що розповісти.

Коли ж прийшла до нього любов до моря? Скільки себе пам'ятає, завжди був небайдужим до хвиль. Ще в дитинстві марив морем, виношував мрію плавати під парусами. І це бажання було настільки сильним, що не встояв перед спокусою: уподобав на березі якогось човна і разом з товаришем зтяг його в затишне місце, на доустикування. Невідомо, чим би це все закінчилося, коли б вчасно не втрутилися дорослі. Мабуть, поставили б юні мандрівники мачту і гайнули з попутнім вітром із рідної Костянтинівки. І - прощавай, Донбас, привіт, південний пляж, де вдосталь гарячого піску, спекотного сонця, і зірки, здавалося, уже рукою подати до манливого Ріо-де-Жанейро.

Дикий похід на курорт - по Сіверському Дінцю в Азов'ї на Чорномор'я - закінчився там же, де й почався: на березі мілководної річечки Торець, у кімнаті дільничного уповноваженого міліції, куди привели невдачливих босоногих мореходців. Хлопців покартали, і на цьому справу закрили. Тим паче, що володар дірявого човна, який все літо розсихався в міліцейській дільниці, так і не з'явився. Незабаром про цю історію в Костянтинівці й зовсім забули. Але Толя не залишив своєї заповітної мрії пройти під парусом. Тільки здійснення її довелося відкласти на 32 роки.

Закінчивши школу, почав плавати на судах Кримсько-Кавказької лінії, потім став курсантом Одеської морехідки. В 1936 році він уже був полярником - матросом другого класу експедиції, що взяла курс із Архангельська в Карськ. Офіційно це називалося практикою на борту пароплава "Покровский". То була справжня школа морської справи. На своїх плечах разом з іншими моряками переносив вантажі на берег арктичного порту Діксон, який тільки-но будувався. Було несолодко. Через несприятливі умови жодне судно, в тому числі й "Покровский", так і не дійшло до мису Нордвік. Рейс, у який пішов практикант, тривав півтора року. Повернувся з нього юнак справжнім півничанином.

Тоді й вирішив пов'язати своє життя з північним морем. Рішення випускника, яке не змінилося і після першої подорожі за кордон, підтримало керівництво. Після закінчення навчання в 1940 році його направили в Мурманське морське пароплавання, яке тільки-но організувалося.

Так Толя Янцелевич став третім помічником капітана "Аргуни". Перед ним відкривався Північний морський шлях. Молодий мореходець був на порозі самостійного великого плавання. Та друга світова війна перекреслила всі його плани: з морем довелося розпрощатися. За шість місяців і одинадцять днів до початку Великої Вітчизняної війни він пішов служити в авіацію, а згодом - в артилерію. Лиху годину випробувань зустрів уже змужнілим солдатом, бувалим у бувальцях. Щоправда, скрізь, у будь-якому порохомому диму, він ловив далекий солоний запах хвиль. Та й не могло бути по-іншому, коли ти вже той, про якого кажуть "морська душа". Опинившись в оточенні, Анатолій Янцелевич став у ряди народних месників. 16 листопада 1943 року командир з'єднання Ломако дає йому характеристику як активному члену Григорівського підпільно-партизанського центру, що базувався в Переяслав-Хмельницькому районі Київської області. Тоді Янцелевич ще не здогадувався, що через багато років ці місця стануть тихою гаванню його сімейної ладді. У той час думав тільки про одне - бити ворога. Він брав участь в організації у Ржищівському районі підпільної групи, яка згодом злилась із загonom. Коли підходили радянські війська, відзначився у розвідці, допоміг висадити авіадесант. Перед форсуванням Дніпра і розширенням Велико-Букринського плацдарму на правому березі доставив у розвідувальний відділ 49-ї стрілецької дивізії 40-ї армії цінні дані про оборону противника. Тоді командування

з'єднання партизанських загонів Імені В.І.Чапаєва направило в Центральний штаб партизанського руху подання про нагородження Янцелевича орденом Червоного Прапора.

У грудні 1943 року він повертається до лав Червоної Армії, цього разу - моряком-чорноморцем. Через півроку Анатолія відкликають в Архангельськ, де він був відомий як штурман далекого плавання. Два останні роки війни він - другий штурман і старпом на пароплаві "Енисей".

У розпал жорстокої підводної війни він бере участь у конвоях в Арктику: в Ліїнахамарі й Кіркенес. У післявоєнні роки екіпаж теплохода "Кама", де Янцелевич був три роки капітаном, став кращим у Мурманському пароплаванні. Потім Анатолій штурмує моря й океани, стоячи на капітанському містку "Мурманска" й "Александра Суворова", на якому доходить до Буенос-Айреса. А це - поруч з дитячою мрією, з Ріо-де-Жанейро. На одному з первістків радянського суднобудування - теплоході "Кооперація" він відкриває першу в історії пасажирську арктичну лінію Архангельськ - Тіксі, продовжує її до Певека, а також здійснює перші рейси до Антарктиди.

Коли це уже бувале у бувальцях, досить пошарпане судно збиралося в похід до Південного полюса, багато хто сумнівався: чи витримає воно такий складний, незвичайний рейс? Адже скільки бачило це судно за свій "вік". Майже десять років курсувало воно на лінії Ленінград - Гавр - Лондон, у 1937 році перевозило вантажі для республіканської Іспанії. Із Франції "Кооперація" привезла на Батьківщину чкаловський літак, який здійснив легендарний переліт у Новий Світ. Під час Великої Вітчизняної війни судно здійснювало ризиковані героїчні рейси по північних морях. Після війни "Кооперація" курсувала на лінії Ленінград - Щецин, очолюючи караван із трьох суден.

Коли у 1954 році Янцелевич прийшов на це судно, на його долю випало нелегке випробування - відкрити пасажирське плавання в Арктику. Капітан, екіпаж і судно з честю витримали суворе випробування. Коли на колеї міністерства йшли дебати, чи посилати "Кооперацію" по той бік екватора, більшість проголосувала "за". Розповідають, що, вислухавши всіх, міністр Бакаєв взяв зі столу газету "Водный транспорт" і прочитав коротку замітку. В ній повідомлялося про те, як "Кооперація" здійснила рейс від Діксона до Тіксі без допомоги льодоколів і провела за собою ще три судна. Всі вони прийшли в порти цілі і неушкоджені. А саме в той рік багато суден, які плавали навіть у супроводі льодовиків, були значно пошкоджені. Закінчивши читати, міністр звернувся до присутніх: "Чи є питання?" В залі панувала тиша. Рішення було лаконічним: відремонтуватися - і в Антарктиду.

Новий рік зустрічали вже в океані. Штормило так, що накривати столи не довелось. Просто завідуючий продовольством видав усім фрукти та шампанське, і кожний, тримаючись за перегородки, почав добиратися до своєї каюти. Навіть досвідчені моряки почувалися кепсько. Що вже казати про "салаг" і вчених, які вперше відправилися в таке далеке плавання!

Тоді, під час свого першого антарктичного рейсу, каштан переконався, що найскладніше - це не великий Шлях довжиною в тисячі миль й не лавірування серед айсбергів і льодів різної щільності, а вивантаження на припой, той момент, коли треба вміло знайти площадку, стати на якір і перенести на берег тисячі тонн вантажу. Адже в Антарктиді не було портів.

У першій своїй антарктичний рейс 1956-1957 років "Кооперація" привезла в Мирний американського ученого Гордона Картрайта, який в роки другої світової війни був підполковником, одним із начальників гідрометеослужби військових сил США. На цьому ж судні Картрайт повертався в австралійський порт Аделаїду. Саме тоді серед газетних публікацій Австралії вперше з'явилися об'єктивні повідомлення: "Росіяни в Мирному не мають ні підводних човнів, ні бомб". Це був результат чесного інтерв'ю, даного Картрайтом у ті роки "холодної війни". Згодом він написав правдиву книгу "З росіянами в Антарктиді".

У квітні 1957 року "Кооперація" доставила в Ригу зимівників першої КАЕ (комплексної радянської Антарктичної експедиції).

Під час наступного плавання на шостий континент, в 1957-1958 роках, на борту "Кооперації" був Юхан Смуул. Там він і написав свою знамениту "Льодову книгу", яка була відзначена Ленінською премією і перекладена на 33 мови. Є в цій книжці і рядки про Янцелевича: "Зі всіх капітанів, з якими я мав щастя зустрітися, він один із найщасливіших, наймудріших, найзамкнутіших".

В інших своїх спогадах естонський письменник писав: "Якщо мені скажуть: назвіть найзалізнішу, найзавзятішу, найсильнішу, найцілеспрямованішу людину серед своїх друзів-моряків, я назву Анатолія Савелійовича".

"Залізним" Янцелевича назвали самі учасники другої КАЕ. Відтоді й інші зимівники називають його тільки "залізним капітаном".

Три рейси здійснила "Кооперація" в Антарктиду під командуванням Янцелевича. І скрізь, у будь-якому заморському порту, радянського капітана зустрічали з великою повагою.

Добре відгукнулися про "Кооперацію" й учасники VI Всесвітнього фестивалю молоді й студентів, які на цьому судні пливли з Мурманська в Ісландію. "Кооперація" і сьогодні ходить по близькосхідній лінії, де її називають "срібним пароплавом".

Не встиг Янцелевич повернутися глибокою осінню 1959 року з Арктики в Архангельськ, як одержав нове завдання: терміново їхати у Вісмар і приймати щойно збудований пасажирський теплохід "Вацлав Воровский", який мав відкривати нову лінію Балтика - Середземне море. Але перед цим він здійснив кілька рейсів на Шпіцберген (в одному з них знову брав участь Ю.Смуул). Окрім круїзів навколо Європи "Воровский" здійснив плавання в моря Радянської Арктики.

Янцелевич із задоволенням працював на цьому судні. Адже поруч були капітани Нечаєв і Сліпко, з якими йому доводилося плавати ще до війни на Чорному морі на теплоходах "Україна" і "Крим".

Три десятиліття стояв він на капітанському містку. Водив до берегів льодового континенту і знамениту "Обь", на борту якої був капітаном-наставником. Командував вантажним судном "Димитрово", зарекомендувавши

себе одним із кращих мореплавців країни. На кітелі бувало моряка поряд із бойовим орденом і мирним "Знаком Пошани" з'явився золотий значок ГПО - свідчення і результат його незгасного захоплення парусним спортом. Тут, на містку, він був по-справжньому щасливий, але, навіть назавжди поріднившись з морськими вітрами, не забував про свій сміливий задум, народжений ще у буйній хлопчачій голові. Мрії про паруси романтичних бригад не давали йому спокою ні в північних водах Атлантики, ні в екваторіальних просторах Індійського океану. На зустрічі бойових друзів-партизан у Придніпров'ї в 1958 році Янцелевич підтвердив обіцянку, яку дав у роки Великої Вітчизняної війни, - прийти туди під білими парусами. Його слова і цього разу викликали посмішку на обличчях друзів.

Анатолій Савелійович давно прийняв рішення побудувати свій парусник і почав підшукувати необхідний лісоматеріал. Йому пощастило: вже під час першого пасажирського рейсу в якутський порт Тіксі він знайшов те, що потрібно. На одній із тривалих стоянок колоди розпиляли і склали на кормові ростри "Кооперації". Там дошки видержувалися кілька років, поки Янцелевич водив це судно з однієї півкулі в іншу. На борту судна відбулася закладка майбутнього швертбота, назва якого з'явилася завдяки символічному випадку. Повертаючись із Антарктиди, радянські полярники взяли на борт сімейство пінгвінів. І оскільки іншого місця для рукокрилих пасажирів не знайшлося, їх помістили на корму, прямо на корабельний ліс. Як пам'ять про цих прекрасних птахів і назвали майбутню яхту "Пінгвін".

У НДР, у Вісмарі, Янцелевичу сподобався поширений серед місцевих спортсменів крейсерський каютний швертбот "15" (площа парусності 15 кв. м.) конструкції Алтбрехта. Додому повернувся з бажаними кресленнями. Саме така конструкція спортивного судна класу "Т" йому була потрібна: щоб яхта могла пливати і по морю, і по озеру, і по мілкій річечці. Там же він купив комплект парусів, рангоут (мачту зі штанг-пірсом) та деяке інше спорядження. А незабаром за справу взялися корабелі яхтклубу Ризького судноремонтного заводу.

У свій перший обкаточний похід Рига - Ленінград - Беломорськ - Мурманськ "Пінгвін" відчалив у 1961 році з екіпажем у складі чотирьох чоловік. Крім Янцелевича на борту парусника було ще троє його друзів-корабелів. У Ленінграді одного з членів екіпажу замінив син капітана. Перший шторм у протоці Мухувяйн, біля естонських островів, на другий день після виходу з Риги дав змогу виявити добрі мореплавні якості судна, а перші поломки пера руля й мачти (вона впала в гирлі Білого моря) допомогли узнати і ліквідувати деякі "слабинки". Благополучно фінішувавши в Мурманську, яхта там перезимувала.

Наступного року Янцелевич повів її з Крайньої Півночі на Крайній Південь - по Північній Двіні та Волзі в Ростов-на-Дону, до блакитних берегів Приазов'я. Заповітна мрія дитинства, здавалося б, здійснилася - рубіж, намічений ще босоногим хлопчиком, було взято - дійшов-таки до Азовського моря під парусами! Про що ж можна було ще мріяти? Звичайно ж, про продовження походу. Вітри мандрів манили в нові далі.

Перезимувавши в Ростові-на-Дону, "Пінгвін" вийшов у Чорне море.

Відтоді кожну свою відпустку Янцелевич проводив під парусами. Його яхта штурмувала все нові кілометри водної гладіні, кидаючи на зиму "яшку" в кінцевих портах. Влітку морський капітан повертався з Мурманська, з океанського теплохода, на своє вутле суденце, з якого море можна було рукою дістати. Ні на один день не хотів він розлучатися з рідною стихією. Більше того, літом він прагнув бути ще ближче до моря, поряд з ним. Вітер знову і знову надимав паруси. Тільки на яхті можна було по-справжньому дізнатися, що таке, наприклад, новоросійська Бора.

Борою там називають місцевий норд-ост. Той, що позбавив екіпаж "Пінгвіна" сну та спокою і залишив одну турботу: триматися ближче до берега. Учасники походу дісталися до Анапи з порваним стакселем (переднім парусом), зовсім змарнілі - з берега дув такий вітер, що цілу добу, від Джубга до Анапи, не тільки не їли, а й не пили - ніколи було, приймали південні "морські ванни". А настрої був чудовий. І не дивно, адже вони мчали морем навіть тоді, коли супертанкери відстоювались через шторм у Кабардинці. Новоросійськ пролетіли без зупинки. Часом навіть глісували.

Коли в порту Сочі, де вони поповнювали запаси прісної води, треба було віддати швартови, бажаючих виконати цю почесну місію серед численного натовпу курортників було дуже багато. Раптом на березі пролунало: "Не чіпати! Це наш "Пінгвін"! " Голос був настільки рішучим, що натовп розступився, і двоє - чоловік і жінка - спритно віддали два швартови. Це було подружжя мурманчан, які побачили на кормі яхти напис "Мурманськ" (порт прописки).

Із Сочі відчалили вдень, на ранок роздивилися - ніби Адлер, а потім на березі побачили знайому телевежу - зустрічна течія знову віднесла до Сочі. В Батумі команда розпалася: відважні яхтсмени-мурманчани, весельчаки П.П.Вдовін і Г.М.Вербіцький, у яких закінчувалася відпустка, змушені були пересісти на теплохід, який тримав курс на Одесу, їх замінив грузинський яхтсмен, майстер спорту СРСР з греблі, колишній моряк, студент Тбіліського технологічного інституту Тамазі Зоїдзе. Янцелевич привіз його з Поті, куди виїжджав у ремонтних справах. І знову природа зробила все можливе, щоб випробували оновлений і зменшений екіпаж. Весь час з Анатолієм Савелійовичем був його син Саша. Мине кілька років - і батько прийде під парусами до нього на зимівлю в Арктику. А поки що вони пливають в Одесу - місто батькової молодості.

...26 травня 1964 року, в день другої річниці з моменту підняття прапора СРСР на теплоході "Димитрово", яким керував Янцелевич, це судно, підійшовши до Англійського каналу, замкнуло коло навколо земної кулі. Під час цієї кругосвітки капітан відвідав Японію, пройшов Панамський канал і 1 Травня відзначав на Кубі. Цей рік був знаменним для капітана далекого плавання і яхтового капітана в багатьох відношеннях.

Одержавши чергову відпустку, він повернувся на рідний швертбот, який зимував в Одесі. Друга зустріч з Тамазі відбулася в яхт-клубі, біля "Пини". Так ласкаво називають яхту всі, хто плавав на ній більше одного разу (а менше двох разів на "Пінгвіне" ніхто не ходив. Тамазі, наприклад, здійснив на ньому п'ять походів). Яхта не тільки розвивала кращі якості спортсменів, вона стала місцем дружньої роботи інтернаціонального екіпажу,

згуртувала і зріднила людей.

Почалося плавання Одеса - Київ, метою якого було відвідати придніпровський партизанський край, зустрітися з бойовими друзями, сплатити старий борг - прибути водою своїм ходом до Дніпра, у пам'ятні серцю Янцелевича місця партизанської молодості. Після генерального санітарного авралу білосніжний швертбот надвечір підійшов до столиці партизанського краю - села Григорівки (нині Канівський район Черкаської області). Зустрічі з бойовими друзями відбулися і в древньому місті Переяславі-Хмельницькому, куди "Пінгвін" підійшов увесь у квітах.

Цього разу швертбот зимував у Києві. Роботи по будівництву зимового приміщення виконувала група старшин київської міліції під керівництвом Василя Петровича Яковенка, який був наймолодшим партизаном у чапаєвському з'єднанні.

Власне, парусні походи можна було б на цьому й закінчити. Колись розроблена програма-максимум передбачала закінчити далеке спортивне плавання з Мурманська саме тут, біля берегів сивого Славутича, біля святинь бойової слави. Слово, яке дав Янцелевич товаришам по зброї, було дотримано.

Та чи міг Янцелевич, уже маючи звання майстра спорту СРСР (це звання йому було присвоєно в 1963 році), зупинитися на досягнутому? Високе звання зобов'язувало до постійного удосконалення своєї майстерності, до нових штурмів водних просторів. Вперед і тільки вперед! Наступну відпустку він вирішив присвятити походу до балтійських берегів, у Калінінград. Проте ніхто не знав, як пройти від Дніпра до Балтики. На всіх найновіших картах значився Огинський канал. Але вже у Пінську довелося розчаруватися: він давно пересох.

І ось, пошарудівши форштевнем об зарості, верткий ботик Янцелевича хвацько пронісся через пінські болота, налякавши птахів і собак навколишніх сіл. Справді, це було надзвичайне видовище: води немає, а в траві швидко мчить парусник. Білі паруси наповнені сильним вітром, трава шелестить, гуси з гел'готінням розлітаються в сторони, біжать люди, і попереду, звичайно, хлопчак - в усіх походах найщиріші друзі "Пінгвіна". Старенькі бабусі моляться.

А парусник йде на веслах, інколи екіпаж впрягається і тягне швертбот по-бурлацьки. Лише на одній ділянці, сівши повністю на міліну, скористалися "техдопомогою" - під'їхали до річки Шари на автомашині. Це був перший волок.

Через рік "Пиня" уже долав води Балтики, йдучи проти сильного штормового вітру з Калінінграда. Коли пройшли Таллінн сталася прикрість: мачта з усіма парусами впала по діаметралі на корму. Обидва члени екіпажу дістали незначні ушкодження. Поспіхом сховалися в маленькій природній гавані. Простоявши там близько доби, пішли на Ленінград.

Прописаний до Мурманського порту, вічний мандрівник "Пиня" корений рік зимував на новому місці. На судні, де служив Янцелевич, і в редакціях, які висвітлювали походи ветерана, завжди дивувалися: "Рідкісна все-таки людина Анатолій Савелійович. Здавалося б, будь-хто стомиться долати шторми-шквали в "робочий час", а він ще й у відпустці не заспокоюється".

Після невеликого ремонту в Ленінграді "Пінгвін" вийшов у 1967 році до Петрозаводська. Початок сьомого походу виявився нелегким: уже на річці Свир корпус яхти був пошкоджений. Але екіпаж з честю витримав це випробування. Йому допомогли... квас й часник - найкращі засоби для підтримання на судні здоров'я і душевної рівноваги. Надихала і чудова карельська природа. У Петрозаводську до них знову приєднався син Янцелевича - Олександр. З ним довелося пережити ще одну неприємність. Після двох сильних ударів під корпусом зник старий підвісний мотор, залишилися лише лапи кріплення.

На Онезькому озері відвідали острів Маячний, де син колись проходив практику.

До каналу імені Москви добиралися на парусах, але далі плавання під парусами було заборонено. Що ж робити? На буксир ніхто не бере, кажуть, також не можна. І все ж швертбот потроху рухається: в шлюзах - на веслах, а на поворотах - по-корсарськи чіплялися за судна.

У переддень 50-річчя Радянської влади "Пінгвін" фінішував у столиці. Тут капітан вперше підбив підсумки своїх походів по Європейській частині СРСР: за 177 днів семи походів - чергових літніх відпусток - пройдено 17306 км.

"Пінгвін" побував у чотирьох союзних і в п'яти автономних республіках. Двічі пройдено моря: Балтійське, Баренцове, Біле та один раз - Азовське і Чорне, всі водосховища і великі річки, пінські болота з волоком з річки Ясельди в Шару.

Інший би, напевне, задовольнився цим. А для Янцелевича це був лише початок, увертюра, розминка перед головним стартом. Адже він одвідав тільки три крайні точки країни - північну, південну і західну. Визрівав план нового, найтруднішого походу - тепер на Схід. Набридло йому слухати, буцімто вітрильник - привілей лише помірних і південних широт. Він уже бачив парус у льодах.

Але тоді, обдумуючи похід, Анатолій Савелійович не передбачав, що на це плавання потрібно буде дев'ять довгих, повних суворих випробувань років.

Частина друга.

КУРС - НОРД-ОСТ. ПІВНІЧНА ОДІССЕЯ.

Тепер, коли майже всі моря і водосховища, великі річки й озера Європейської частини країни було пройдено, Янцелевич задумав свою багаторічну "північну одіссею", метою якої було перетнути півострів Канін і дістатися до Таймиру. Анатолій Савелійович розробив дев'ять варіантів подолання сухопутного шляху до Норільська, що свідчить про велику старанність, з якою готувалося плавання. На той час учасники походів значно підвищили

свою спортивну майстерність: О.А.Кашу було присвоєно перший спортивний розряд, В.Є.Сметанкіну - звання кандидата в майстри, А.С.Янцелевичу - почесного майстра спорту СРСР.

Перед відплиттям було опрацьовано тисячі сторінок публікацій і документів (у цьому суттєву допомогу подав Арктичний та Антарктичний науково-дослідний інститут), перечитано багатотомну "Історію відкриття й освоєння Північного морського шляху", праці відомого ученого М.І.Белова, вивчено шляхи російських поморів на Схід. Ранньою весною 1968 року "Пінгвін" почав готуватися до походу. Тонкий сосновий корпус було покрито склотканиною: днище - в чотири шари, борти - в три, палуба з рубкою - в два. На швертовий колодязь нанесли кілька шарів склопластика. Поставили новий мотор "Л-6" з відкидною колонкою. Корпус зміцнили додатковими шпангоутами і стрингерами.

16 липня план походу на Норильськ, присвяченого 100-річчю від дня народження В.І.Леніна, було затверджено президією Центральної ради ДСТ "Водник". Закінчивши ремонт і складну підготовку до походу, Янцелевич наприкінці літа взяв курс на Архангельськ. Від Москви до Беломорська, в період осінніх штормів, плвли втрьох, а потім, коли в москвича Новикова закінчилася його коротка відпустка, - вдвох з полярним льотчиком, відмінним механіком Олексієм Аркадійовичем Кашем. О.А.Каш - бувалий моряк, знав Арктику і Антарктику, як і Янцелевич, пройшов дорогами війни.

Із Беломорська їх не випускали (наближалася осінь), і мореплавці залишили порт без дозволу. Першу половину зими "Пінгвін" провів в Архангельську, другу - на борту теплохода "Димитрово". А влітку Янцелевич з Новиковим і Кашем продовжили плавання, повернувши на північний схід.

Льодова обстановка в Арктиці у 1969 році була дуже складною. У Північному управлінні гідрометеослужби сказали, що за останні 200 років не було жодного такого холодного літа, як це. Шквальні вітри несли до берегів великі льодові брили. Служба Мурманського пароплавства рекомендувала відкласти похід на рік. За даними авіарозвідки, навіть великі судна не могли пройти від півострова Канін до Діксона. Янцелевичу говорили: "Якщо ви досягнете Норильська в цьому році, то вважайте, що сталося чудо". Оскільки твердої впевненості не було, з Архангельська вийшли тихо, навіть непомітно, о 4 год 20 хв.

По Білому морю йшли вздовж Зимового берега, а від острова Моржовець - навпростець, під парусами, до Каніна, на селище в гирлі річки Чижі, а далі по численних прокопах - старих каналах, які з'єднували порослі травою і кущами коліна річок. Без ускладнень пройшли кілька озер. На річці, де рівень води був дуже низьким, пробиралися вузькими рівчачками - висками, часто розкопуючи їх лопатами. Повторивши, таким чином, волок древніх мореходів, подолали водорозділ і потрапили в глибоку річку Чьошу, яка несла свої води в Баренцове море. Перехитривши сувору природу, "Пінгвін" пішов далі через Чьоську губу.

По дорозі довго і пристрасно обговорювали свою удачу, Чому забуто древній шлях? Адже за допомогою сучасної техніки можна прорити канал для дрібних суден типу "ріка - море". Наскільки скоротиться відстань від Архангельська до протоки Югорський Шар!

У східній частині горизонту з'явилася "льодове небо" - вся губа була вкрита товстим льодом, і тільки вузька полоса чистої води тягнулася вздовж східного півострівного узбережжя.

Стоянка біля маяка мису Мікулкін була тривалою і неспокійною. Дев'ять днів стояла холодна вітряна погода. На схід від мису замерли біля кромки льоду теплоходи "Соломбала" і "Пинєга", нові лісовози, які чекали криголама. "Пінгвін" весь час зривався з якоря. Підійшов криголам "Прончищев", але з десятибальним наскрізним льодом не зміг нічого вдіяти і зупинився. На "Пінгвіне" зламався вертикальний вал відкидної колонки. Лід нагромаджувався на березі, утворюючи гряди і бар'єри торосів. Чистої води не було. Якби подув південний вітер, то швертбот опинився б у вигіднішому становищі, ніж великі судна, утворилося б розводдя, достатнє для яхти. Але цього разу "Пінгвіну" не поталанило.

Що ж робити? Подолати льодову перешкоду, видно, так і не вдасться. Чекати ще дев'ять днів?

А з теплохода "Исакогорка", що проходив мимо, уже запрошували піднятися до них на борт для плавання у важких льодах. Робити нічого - підпливли, "здалися". Тільки Янцелевич і Каш. А Новиков, у якого знову (цього разу досить доречно) закінчилася відпустка, не розділив гіркоти цієї поразки. Він повернувся додому. Ідучи за криголамом "Капитан Воронин", добровільні "полонені" пропливли Карські Ворота. Біля острова Білого подякували екіпажу і спустилися на чисту воду. Спочатку плвли з мотором до бухти Слободської, потім - під усіма парусами - до мису Бражнікова. В полудень 24 серпня, розвинувши велику швидкість у фордевінд і бакштаг, "Пінгвін" увійшов у гавань арктичного морського порту Діксон, здивувавши своєю появою жителів селища.

Екіпаж відвідав могили полярних дослідників Бегичева і Тессема. Побував Янцелевич і на могилі свого колишнього колеги, комсомольця Саші Юдіна, старшого машиніста пароплава "Покровский", який трагічно загинув під час розвантаження матеріалів для будівництва цього, нині знаменитого, селища і порту.

"... Вітер норд-норд-ост 2-4 бали з посиленням до 6-7 балів на наступні 2-3 дні. Туман хвилями". Так говорилося в черговому метеозведенні. Коли "Пінгвін" вийшов у протоку Превен, навіть при 5-бальному вітрі туман не розвіювався, видимість була 1-3 кабельтових. Довелося зупинитися на спокійній воді біля маяка Поляня. Потім йшли, маневруючи між крижинами та уламками айсбергів. Усі видимі предмети, трохи підняті рефракцією, ніби витали в повітрі, створюючи химерні картини.

Коли ввійшли в дельту Пясіни, неодноразово потрапляли в рукава-тупики. Конфігурація берегів майже весь час не співпадала з картою. За одинадцять годин, блукаючи, пропливли всього 17 кілометрів. Із пошматованими парусами підійшли до Карських Воріт - вузької горловини підступної Пясіни, якою чотири століття тому ходили козаки і помори. Попереду були ревучі пороги.

Тент - як скляний, у каюті ледь продишеш: капіж починається. Ранками палуба обмерзала, шкоти - також.

Коли темніло, а також у ранкові тумани і в періоди тривалих снігопадів змушені були стояти. Вночі температура падала до мінус трьох, нагадуючи про серйозні застереження радиста Ф.К.Рибаченка, зроблені ще на Діксоні.

Рибаченко, який плавав у 1967 році з Буторіним на знаменитій "Шелья", зізнався Янцелевичу, що якось хотів з приятелем пройти по цій таймирській річці на солідному катері до Норільська. Але замерз (на початку вересня Пясіна вкривалася льодом) і повернувся додому. А "Пінгвін" пройшов - крізь сильний снігопад, без лоції, маючи лише "синьку" з карти-схеми тридцятих років. Пройшов, здивувавши одиноких мисливців - нганасан і долган, які жили в прибережних чумах. Найсильнішу течію подолали біля гирла річки, яка витікала із озера Пясіно, - протягом чотирьох годин натужно працювали обидва мотори і надувалися всі паруси, щоб пропливти всього півкілометра.

Вся навколишня тундра була вже білою, коли в річку Норільську ввійшла оранжева яхта з намальованим на борту пінгвінем. З'явилася в селищі, біля причалу Норільського рибкомбінату, як привид, як міраж. Це й справді було чудо, про яке говорили бувалі мореходи перед стартом. Уже через кілька годин після фінішу, 11 вересня, місцева телестудія показувала мужній екіпаж. Яхтсменів гостинно зустріли в міськкомі партії і міськраді, де їм вручили почесні грамоти. Янцелевич і Каш залишили в Норільську прапор з пам'ятним написом. Й самого "Пінгвіна". До наступного літа.

За 42 дні плавання від Архангельська до Норільська, повторивши шлях новгородських ушкуйників, "Пінгвін" подолав понад 3500 кілометрів. Про цей перехід було сказано чимало добрих слів. Преса високо оцінила плавання. Зокрема, газета "Труд" у кореспонденції "В льодах під парусами" писала: "Так закінчилася одна з найдивовижніших подорожей нашого століття. Два радянські спортсмени здійснили тривале й небезпечне плавання, яке за своєю складністю сміливо можна поставити в один ряд з кругосвітніми подорожами яхтсменів-одиночок". Після зустрічі екіпажу з членами Клубу капітанів у Москві кореспондент газети "Водный транспорт" Б.Полтавський писав: "Я захоплювався Туром Хейердалом, відважним капітаном "Кон-Тікі" і "паперового" кораблика "Ра". Читав про французького лікаря Бомбара, який на вутлому суденці один перетнув Атлантику. А плавання Уільяма Уїлліса і Френсіса Чічестера, Буторіна? Мені здається, що й "Пінгвін" заслуговує поваги. Тому так довго аплодували екіпажу швертбота москвичі".

Для чого ж судну, що йшло Північним морським шляхом, потрібно було завертати на південь, заглиблюватися в Таймирський півострів? Янцелевич і Каш шукали древній Південно-Таймирський водний шлях, яким помори із легендарної Мангазеї виходили в сибірські річки, в обхід торосів. І сьогодні судна, які йдуть вздовж північного морського узбережжя, часом зазнають аварій у протоці Вількицького. Відродження й освоєння забутого найкоротшого шляху з Карського моря в море Лаптевих дало б можливість продовжити строки навігації у високих широтах.

Ще в 1933 році Головніпівнічморшлях направив з Діксона на Пясіну транспортно-дослідницьку експедицію в складі пароплава "Лесник" з баржами і ліхтерами, навантаженими різними продуктами, які призначалися для населення Авамської та Хатангзької тундр. У навігацію 1935 року з Єнісею на Пясіну пройшло три каравани з вантажами для Норільська. Наступного року пясінську операцію було розширено. Але, мабуть, настав час, коли масові вантажі можна не тільки привозити, а й вивозити. Скажімо, таймирську руду і вугілля. З'явилися, наприклад, могутні вантажні лайнери, які можуть перевозити в своїх трюмах баржі. Чому б не організувати плавання таких суден-"маток" до Діксона, а звідти баржі відправляти в Норільськ? Створений тут комплекс підприємств, які добувають руду і розвиваються на базі Талнахського родовища, нарощував темпи й обсяги виробництва, а залізниця Дудінка - Норільськ ледь справлялася з потоком руди, який дедалі зростав. Пясінський водний шлях міг би стати для неї серйозною підмогою.

Ось чому походить "Пінгвіна" зацікавили економістів і моряків. Дізнавшись про дальші плани Янцелевича, про те, що піде з Норільська в Хатангу неморським шляхом, фінансувати сміливу експедицію зохотилося Мурманське морське пароплавання, яке підтримав партком Баскомфлота, ДСТ "Водник". Вперше відпускні витрати члени екіпажу оплачували не зі своєї кишені, що свідчило про громадське й державне визнання соціально-економічної важливості їхніх відпускних "прогулянок". Вперше на борту яхти запрацювала морзянка: свою любительську портативну радіостанцію на ній встановив радіоінженер-короткохвильовик із Загорська Володимир Миколайович Князьков, який став другим членом екіпажу. Третім, який змінив Каша біля мотора, був молодий, але досвідчений норільський рибак і мисливець, коваль за професією Володимир Юхимович Сметанкін. Один - яхтовий рульовий першого класу, радіолюбитель - представляв на судні ДСТ "Спартак", другий - другорозрядник з морського багатоборства - ДСТ "Труд". Капітан, як і завжди, "грав" за "Водник". На яхті з'явився ще підвісний мотор "Вихрь" і запасний комплект парусів, зшитих у Талліні відомим парусним майстром Рейном Кумарі.

План походу і графік руху можна скласти тільки тоді, коли визначена дата старту. Встановити таку дату на Півночі - справа нелегка. Потрібно докладно вивчити трасу. Першим морським походом на Пясіну вважають похід Курочкина і Шептунова. Однак цілком можливо, що хтось із російських мореплавців проходив тут і раніше. Бо не могла б у 1609 році в Москві з'явитися карта Півночі Росії і Сибіру, на якій досить правильно позначено гирла Єнісею, Пясіни і береги Гиданського півострова?

Чому ж так складно було визначити дату? Озеро Пясіно скресає 15 липня, а ріки - 10-20 червня. Рівень води в них швидко піднімається, але так само й спадає. А чим нижчий рівень, тим довший буде суходільний волок. Замість одного-двох перенесень треба зробити три-чотири.

Як же пройти озеро до його скресання і своєчасно вийти до Авамо-Тагенарського волока?

Старт був пізнім - 13 липня. Північна весна ніби сама прийшла на допомогу - також затрималася. А, може, навпаки, люди вже добре знали поведінку місцевого клімату і вдало вписалися в його хід. Хвилювали повідомлення з кінцевого етапу походу, з моря Лаптевих. Східна протока між Великим Бегічевим і материком була вкрита десятибальним льодом. Там з поламаними лопастями гребного гвинта стояв криголам "Капітан Мелехов". Торосистий лід міцно притиснувся до материкового берега. В районі мису Косистий завмерли транспортні судна. Що буде, що чекає їх там, попереду?

По озеру Пясіно йшли, обминаючи льодову кромку, маневруючи між дрейфуючими крижинами, які час від часу налітали на борти. Уже в гирлі Пясіни, біля затора, довелося розштовхувати баграми почорнілі глиби. Місця були дикі, необжиті. Коли "Пінгвін" увійшов у гирло Дудіпти - притоки Пясіни, екіпаж спостерігав, як швидко оживала тундра, як перепливали річку стада диких оленів, як поверталися з далекої Африки на батьківщину птахи. Від радіометеостанції Хрести Таймирські до долгано-нганасанського селища Усть-Авам плвли з несподіваним пасажиром - командировочним Василем Костеркіним, який від радості, що трапився "спопутняк", виявив бажання бути відразу і рульовим, і лоцманом.

В Усть-Авам, селищі з кількох дерев'яних будівель, де жили нащадки північноамериканських індіців, стали готуватися до штурму древнього волока. За допомогою місцевих хлопців-добровольців зробили сани. Голова сільради Панас Чупрін виділив провідника - 71-річного долганина Івана Олександровича Єрьоміна, забезпечивши його бойовим карабіном (говорили, що в районі волока можна зустріти вовків, ведмедів, росомах). Супроводжували "Пінгвін" два човни з дванадцятьма помічниками. Початкову точку волока вказав старий, товстий і низький пеньок. Отже, тут були колись ті самі ворота, за допомогою яких піднімалися карбаси. Добре обдивившись навколишні місця, знайшли й інші сліди древнього волока - окремі деревини, які лежать поперек наймокріших місць. Із Авама до Тагенара - близько двох кілометрів. Між ними - невелике озеро. Підраховували, що доведеться "волочитись" через чотири болотяні перешийки.

Сани підвели під корпус яхти ще на плаву. На історичному пеньку встановили портативну ручну лебідку. В її барабан входило десять метрів сталювого тросу. Почали витягувати швертбот на високий берег. Для цього обривистий, порослий чагарником схил довелося підрізати лопатами. Протягнувши яхту всього два метри, відпочили. Все частіше погляди спрямовували на пересохлий струмок, який знаходився всього за 30 метрів. От якби прийшли сюди раніше! Адже в ньому, цілком ймовірно, була вода, а тепер - лише трава. Але втішали себе надією, що коли-небудь хтось саме звідси почне будувати канал. І тоді цей струмок стане шлюзом. Помріяли і знову взялися за роботу. За добу яхту вдалося протягти всього на 33 метри. Жартували, чи не доведеться "Пінгвіну" тут зимувати? Волок досить затягнувся. Запас хліба, який усть-авамці брали з собою, вичерпався. Змушені були двох членів екіпажу послати в селище. Капітан задумався. Кошторисом цього походу передбачався і такий варіант, як перевезення яхти через суходільну частину волока на вертольоті. В Норільську перед стартом говорили: якщо потрібно, радируйте, негайно вишлемо. Вночі встановили зв'язок з мисом Челюскін. Чути було погано. Акумулятор швидко "сідав". Тим часом повернулися посланці з хлібом, чаєм, цукром. А затрималися тому, що чекали свіжого хліба. За їхніми словами, зворотний похід "Пінгвіна" уже неможливий - з'явилися мілини. Після короткої, але бурхливої наради дійшли думки - вертольота не викликати. Працювали вже веселіше - і незабаром яхта плавала на озері Авамському. Є перший волок! Другий знайшли по старій табличці - реперу. Було жарко, заїдали комарі. У заполярній тундрі, царстві гнуса, рятували уральські брилі-сітки і рідини, які охоче виділив Московський науково-дослідний інститут медичної паразитології і тропічної медицини.

Нарешті подолали останній волок, і "Пінгвін" - на незайманій річці Тагенар. Встановили свій репер. Салютували трьома пострілами - на честь власної перемоги і на згадку про славних предків. Річка Тагенар протікала через лабіринти десяти озер, в яких течія часто губилася. Вперше тут яхта виконувала роль санітарного транспорту, щось на зразок річкової швидкої допомоги: із одинокого рибальського чума, що знаходився в гирлі річки, парусник доставив у найближчу лікарню - в селище Волочанку шестирічну Олю Пітта, яка дуже розрізала ногу. А потім надійшла неждана допомога - їх взяв на буксир старий колісний пароплавчик "Олитивье", бо рівень води в річці Хеті різко падав. Неподалік від Хатанги віддали буксир і пішли під всіма парусами. Перед тим, як увійти в акваторію порту, провели санаврал, надраїли мідяшку.

29 липня в телетайпній стрічці ТАРС повідомлялося: "В Норільську готувалися вислати на допомогу вертоліт, який би переніс суденце до води. Однак потреби в цьому не було. "Пінгвін" самотужки вибрався з тундри і зараз досяг селища Хатанги. Тепер відважних мандрівників чекають нові випробування - арктичні льоди. За їхнім поєдинком з природою Півночі напружено стежить весь Таймир. Радіостанції Норільська, Дудінки, Діксона регулярно чергують в ефірі, але зв'язок поки що не стійкий".

Справді, після зворушливої зустрічі в Хатанзі (їх зустрічав буксирний катер з кореспондентом ТАРС В.Шинкаренком, який передав п'ять центральних газет зі статтями про похід "Пінгвіна") і ремонту 9 серпня яхта продовжила плавання. В Хатанзі екіпаж поповнився ще одним членом - із Москви прибув спеціальний кореспондент газети "Водний транспорт" В.В.Кніппер. Швидко опанувавши обов'язки рульового, він охоче виконував і чорнову роботу, тягнув мокрі, заледенілі шкоти, не задумуючись, плигав у крижану воду, щоб зіштовхнути яхту з мілини. До того ж Володимир Володимирович ніколи не втрачав оптимізму і почуття гумору. Море Лаптевих - сьоме море "Пінгвіна" - було досить міцним горішком. То льоди, то відмілини, які розкинулися далеко від берега. Перед тим, як відірватися від материка, парусник відхилився від наміченого курсу, щоб кинути якір біля південного берега річки Нової. Дуже цікаво було подивитися на унікальний найпівнічніший у світі ліс - Ари-Мас. І справді, ліс у Заполяр'ї, в таких широтах - рідкісне явище. А в самій дельті Лени, на острові Тит-Ари (тит - слово тюркського походження, означає модрина, ари - острів), капітан зустрівся зі своїм сином, нині океанологом, який працював на полярній станції "Столб".

22 серпня фінішували в Тіксі (Тіксі - північні ворота Якутії, по-якутськи означає пристань). Тут відбулися зустрічі з керівництвом арктичного порту, з мешканцями селища. Яхта одержала зимову квартиру, а яхтовий капітан поїхав доповідати в Москву. Головна мета походу - перетнути Таймир - була здійснена. Звіт винесли на спеціально скликану нараду наукових співробітників у першого заступника міністра річкового флоту РРФСР М.С.Назарова. Суть доповіді полягала в тому, що для використання Південно-Таймирського водного шляху (ПТВШ) річковими суднами і навіть суднами типу "ріка - море" досить побудувати один шлюз, який зрівняє Авамський і Тагенарський басейни.

Економічні розрахунки свідчили на користь ПТВШ. Заслухавши звіт, Головне управління водних шляхів і гідротехнічних споруд Міністерства річкового флоту прийняло рішення направити найближчим літом по слідах "Пінгвіна" спеціальну експедицію шляховиків. Адже капітан довів, що в період весняних та осінніх паводків водний шлях через Таймир для суден з осадкою близько метра можливий уже зараз, без будь-яких витрат на капітальне будівництво. Для більших суден у період паводків потрібно: розчистити, розширити і поглибити струмок у початковій точці волока, а через три перешийки прорити бульдозерами канал глибиною 1,5 метра і довжиною 1,2 кілометра. Цю роботу можуть виконати в межений період 2-3 бульдозери. Якщо ж збудувати два шлюзи, канал може стати голубою дорогою для будь-яких річкових суден, а можливо, і суден типу "ріка - море". Ще професор В.С.Антонов, який у 1937 році очолював річкову експедицію на Таймирі, був переконаний, що цей шлях придатний для плавання протягом 100-110 днів. За останні роки учені виявили тенденцію до похолодання клімату в Арктиці, яка може відчуватися не одне десятиліття. Існують побоювання, що протока Вількицького певний період взагалі не буде скресати.

Спортивно-цільовий експедиційний похід "Пінгвіна" в 1970 році, який було здійснено під прапорами трьох добровільних спортивних товариств - "Водник", "Спартак" і "Труд", - небувалий в літописі спортивного плавання в Арктиці. За кількістю і характером перешкод, які подолав "Пінгвін", похід не вміщається ні в яку визначену категорію спортивної класифікації. Як зазначав науково-популярний збірник "Катера й яхты", "саму ідею плавати в льодах на такому судні... можна було б назвати небезпечним безглуздом, якби не досвід і майстерність його капітана".

Але все це було сказано пізніше. А тоді, в сімдесятому, залишивши яхту в Тіксі, Янцелевич повернувся в Мурманськ, на борт океанського вантажного теплохода "Димитрово", який треба було готувати для плавання на Кубу. Він ішов до острова Свободи щасливий, з почуттям чесно виконаного обов'язку. В далекій Атлантиці обдумував план переходу під парусами із Північного Льодовитого океану в Тихий. Там, у заморському далекому плаванні, на великому судні думалося особливо легко. Звідти зримішими і дорожчими були рідні милі і версти, які залишив за кормою "Пінгвін". Своїми планами і роздумами Анатолій Савелійович ділився в листах, які надсилав мені на Індігірку. Йому не давала спокою заповітна мрія про арктичну кругосвітку. Хіба могли ми тоді подумати, що на "Пиню" чекають великі неприємності, через які найзахоплюючіші шляхи могли стати зовсім відрізаними?

ЧЕРЕЗ КОНТИНЕНТ. "ПИНГВИН" МІЖ ДВОМА ОКЕАНАМИ.

Взимку 1969 року з найпівнічнішої точки Аляски - мису Барроу стартувала на собачих упряжках Британська Трансарктична експедиція під керівництвом Уоллі Херберта. Весною вона досягла Північного полюса і фінішувала на Шпіцбергені. Про цей перехід У.Херберт розповів у книзі "Пішки через Льодовитий океан", яка була своєрідним поштовхом для високоширотної експедиції газети "Комсомольская правда", що через десять років на лижах відправилася на саму маківку нашої планети.

Я згадав про цей випадок ось чому. У післямові до книги Херберта почесний полярник Б.Кремер (у роки війни він був начальником метеостанції на Північній Землі, тут його й поховали в серпні 1977 року) поставив екіпаж "Пінгвіна" в один ряд з такими підкорювачами Північного Льодовитого океану, як Е.Толль з його трьома супутниками на яхті "Заря" та Д.Буторін і М.Скороходов на парусно-моторному карбасі "Шелья".

Але повернемося до нашої розповіді. Ми залишили "Пиню" в Тіксі, арктичному порту Якутії, де швертбот завершив свій десятий, найскладніший і найцікавіший похід за час його багаторічної північної одиссеї. І всі ці роки "Пінгвін" залишався вірним своїй традиції - іти тільки вперед, долаючи тисячі кілометрів водної гладі, штормових хвиль, боліт і мілин.

"Дивний моряк" - жартома говорили про Янцелевича його мурманські колеги. І справді, здавалося б, як і всі моряки, він під час відпустки мав поспішати на берег, щоб там, на суші, знову скучити за морем. А Янцелевич ось уже понад десять років не розлучався з водою, з суднами, з "Пинею".

Коли спеціальний кореспондент "Водного транспорта" В.Кніппер запитав капітана, для чого він, об'їздивши весь світ і побачивши всі континенти, ходить ще й під парусами, той відповів: "Розумієш, з борту великого корабля не все побачиш". І ніколи його спортивний парусник не звертав з наміченого курсу. І немає, здається, перешкод, які б він не зміг подолати на своєму шляху. Навіть кожний обхідний маневр - то добре продумана операція, а не втеча від складностей.

У години дозвілля, яких було так мало в Анатолія Савелійовича, написав він дорожні нотатки "10 років під парусами", які переслав мені на Індігірку. Редакція науково-популярного збірника "Катера й яхты", яка тривалий час шукала зустрічі з невловимим капітаном, нарешті взяла у нього інтерв'ю, для чого спеціальному кореспонденту Б.П.Пустинцеву довелося кілька днів підкараулювати його теплохід "Димитрово" у Ризькому морському порту.

Мені ж пощастило. Наші з Янцелевичем життєві шляхи схрещувалися двічі: спочатку, як я вже говорив, - в Якутії, а в останні роки - в Києві. Із нашої переписки, що зав'язалася в 1971 році і не припиняється й досі, з матеріалів, які Янцелевич систематично мені надсилав, із наших зустрічей та бесід і народилася ця розповідь. Його прихід у Тіксі здивував мене. Адже судна такого класу не відпливають від берега більше ніж на дві-три милі, а "Пиня" встиг підкорити кілька полярних морів і найскладніші для судноводіння річки Крайньої Півночі. За складністю його заполярна одиссея в льодах не поступається кругосвітнім подорожам, які здійснили під парусами одиночки-яхтсмени в теплих водах земної кулі. Крім того, арктичні маршрути "Пінгвіна" мали і практичне народногосподарське значення.

План походу з Північного Льодовитого океану в Тихий, як і минулі плавання, Янцелевич розробив у кількох

варіантах. Передбачалися різні графіки руху. Остаточний вибір маршруту залежав від багатьох факторів: зведень про льодові обставини в північному секторі Арктики, наявності карт і посібників, а також практичного значення плавання. Як билинний богатир, стояв капітан на розтоці трьох доріг, які вели до Великого океану: вліво підеш - по арктичних морях навколо Чукотки обійдеш, вправо - по Лені, Алдану, Маї і волоком по дрібних річечках пройдеши, прямо - по Колимі і магаданській трасі (на автоприцепі) проїдеши. Був, правда, ще й четвертий - Індігирський варіант, але, як читачі вже знають, я відразу ж відговорив капітана від ризикованого плавання по цій бурхливій, з багатьма порогами річці, на якій сам прожив чотири роки і добре знав її від верхів'я до гирла. Врешті-решт, Янцелевич вибрав колимський шлях, який порадили йому його консультанти. На відміну від минулого, таймирського, цей похід організували і фінансували самі учасники - члени ДСТ "Водник" А.Янцелевич, В.Береснев і член ДСТ "Труд" В.Сметанкін. Разом з 54-літнім яхтовим капітаном у плавання підуть: мотористом-боцманом - 32-річний коваль, радистом-рульовим - 23-річний радіотехнік. Для першого з них - це одинадцяте плавання, для другого - друге, а для третього, майбутнього судового водія, заочника Ленінградського вищого інженерного морського училища імені адмірала С.О.Макарова, "прогулянка" через льоди під парусами - перше хрещення.

Швертбот мав усі необхідні судові документи, устаткування і рятувальні засоби на чотирьох пасажирів. Про запас було два надувних човни та міцна гумова куля місткістю понад сто літрів. У листі, датованому червнем, Анатолій Савелійович повідомив мені, що днями завершує ремонт теплохода "Димитрово" і на початку липня зможе піти у відпустку і приїхати в Тіксі. Та раптом на початку серпня я одержав від нього "SOS".

"Пінгвін" був влаштований на зимівлю в одному зі складів морського порту, там же було спаковано в чотирьох ящиках і майно. Паруси ж заохотився зберігати один із керівників району. Він взяв їх у свій кабінет, де, на його думку, було найбільш надійне і сухе місце. Обіцяв і надалі шефствувати над парусником. На його прохання капітан вислав зимою ремонтну відомість яхти. У листі-відповіді Янцелевича запевнили: "До Вашого приїзду відремонтований білосніжний "Пінгвін" буде розмірене погойдуватися на тіксінській хвилі".

У Тіксі Янцелевич прилетів одночасно зі Сметанкіним, який добирався з Норильська вісім днів. Начальник льодової проводки суден по Північному морському шляху, який пролетів вздовж узбережжя, не приховуючи радості, повідомив їм, що від бара Колими до Тіксі досить широка полоса чистої води. Але цей момент було втрачено. Справа в тому, що парусів разом з гіка-шкотами і стаксель-шкотами не виявилось ні в кабінеті, ні в квартирі "шефа" яхти, який поїхав у відпустку. Після довгих пошуків знайшли дві кіси - сумки з-під парусів - в іншому кабінеті, у голови місцевого комітету ДТСААФ. Кіси були наповнені... паперовими відходами. Господар цього кабінету в той час був у відрядженні в Кюсюре. Встановили зв'язок по телефону і почули: "Ці паруси я одержав як хлам і роздав їх також як хлам. Між іншим, один парус - грот - ще лежить на сейфі". Другий парус - стаксель - знайшли в якоїсь жінки, третій, найбільший парус - спінакер - був порізаний на шматки. Снасті, куплені свого часу в НДР, зникли, а зробити нові не було з чого. У порту обіцяли виточити лише блоки. Північно-Східне управління морського флоту вживало заходів для ремонту яхти, запропонувало навіть радіотелефонну станцію "Олень".

На пошуки і ремонт витрачено 18 дорогоцінних погожих днів відпустки. Не вистачало основних снастей, не було великомасштабних карт. Та нелегкий перехід у Магадан було все ж розпочато. Відпускникам треба було подолати виключно складний район мореплавства. Погода уже зіпсувалася. Спустилися тумани. Відмілини тягнулися від берегів на 20-30 кілометрів. Йти вздовж узбережжя важко, виходити в море - небезпечно. Вже на початку шляху потонула колонка з гребним гвинтом.

Недоліки морехідних якостей яхти компенсувалися високим моральним духом членів екіпажу. Поруч у важкі хвилини - Володя Сметанкін, випробуваний товариш, на якого можна покластися в найскладнішій ситуації. Його участь у складних походах Янцелевича - не випадковість, а результат спортивної співдружності металургів Таймиру з моряками Мурманського пароплавства, яке вивозило продукцію Норильського гірничо-металургійного комбінату імені Завенягіна. На "Пінгвін" він був направлений за рекомендацією Таймирської окружної ради ДСТ "Труд" і спортивного клубу норильських металургів "Заполярик". Поруч - молодий, енергійний співробітник Тіксінської космофізичної лабораторії Василь Олександрович Береснев, який відзначився в Тіксі на ремонтних роботах на "Пінгвіне".

Уже не перед одним - перед трьома богатирами лежали три дороги. Морська - на схід, до бухти Провидіння. Річкова - на південь, до Північного Ую, з волоком через Джугджурський хребет, в охотську бухту Аян. Це був найзахоплюючий маршрут - найкоротший шлях, який частково повторював трасу Івана Москвітїна. Загін томських і красноярських козаків, який він очолював, завершив справу Єрмака, вийшовши у XVII столітті на Охоту. Через три століття цей шлях "повторив" молодий радянський інженер Г.Д.Чхеїдзе (він був прообразом інженера Берідзе в романі В.Ажаєва "Далеко від Москви"), який склав сміливий проект Транссибірського судноплавного шляху Лена - Алдан - Мая - Охотське море з двома великими гідровузлами і похилими суднопідйомниками.

Для стрибка через Джугджур потрібен вертоліт, але Янцелевича попереджали: "Пінгвін" можна транспортувати на стропах, але гарантії, що вдасться благополучно перевезти його через хребет, немає, оскільки може виникнути ситуація, коли доведеться рубати стропи. Погодитися на такі умови - означало погубити "Пиню". Залишався третій, змішаний, варіант типу "море - ріка - море". Як потім з'ясувалося, за цей варіант Янцелевича агітував ще й директор Ніколаєвського-на-Амурі міського краєзнавчого музею В.Юзефов.

Гідрометеорологічними обставинами в Східному секторі Арктики Янцелевич цікавився ще в Москві. За даними адміністрації Північних морських шляхів, льодова обстановка для транспортних суден була там важкою. Але яхтового капітана це зовсім не турбувало. Бо ідея походу на швертботі полягала в тому, щоб пройти в Колиму раніше транспортних суден. Звичайно ж, не заради рекорду. В цьому був тверезий розрахунок. Лід, який для всіх великих суден був на заваді, для маленького дерев'яного "Пини" міг стати надійним захистом. За

мисом Буорхая вздовж узбережжя розкинулися обширні, до 30 км, мілини. Завдяки дії підігрітих літнім сонцем вод сибірських річок мілководдя звільнялося від льоду раніше, ніж відкрите море. Тому-то треба було встигнути проскочити цим прибережним коридором. Великі ж малорухомі поля льоду, які йдуть з півночі, будуть захищати яхту від хвиль. А дрейфуючі крижини, ропаки? Вони також не страшні на мілководді. Як правило, вони сідають на мілину і тримаються там досить міцно. Всупереч загальному правилу, яхтсменам не слід чекати, коли море повністю звільниться від льоду.

Перший пароплав на ділянці Колима - Лена пройшов у 1926 році, але після цього тривалий час не вдавалося налагодити регулярне морське сполучення. Проте було відомо, що на легких невеликих суднах подолати цю відстань можна за одне літо. Такими були кочі перших російських мореплавців. Між іншим, і їхні плавання не завжди закінчувалися щасливо. Влітку 1641 року на Індігірку морським шляхом намагався пройти загін козачого п'ятидесятника Федора Чурки і дві групи промисловців на чолі з Виженцевим і Яковом Тверяковим. Місце між Леною і Святим Носом, де зазнало катастрофи перше судно, відтоді називається "Чуркіним розбоєм". Мис, що прилягає до обширної відмілини, куди, видно, викинуло коч, на картах тепер теж позначено його ім'ям. Виженцев і Тверяков пройшли трохи далі, але їх також викинуло "на кошку". Подальші їхні спроби рухатися в напрямку Індігірки суходолом закінчилися трагічно - всі дванадцять землепрохідців загинули. "Пінгвін" значно поступався кочам і за своїми розмірами, і за міцністю корпусу, і за морехідними якостями. Але в екіпажі була одна вирішальна перевага - знання сучасної лоцї північних морів. А це дуже важливо. Адже навіть сьогодні з літака важко відізнати берегову смугу від моря через наявність чорної рідоти. Береги тут в основному заболочені, важкодоступні для висадки, ґрунт в'язкий - тундра. Так що навіть на шлюпці до берега не завжди підпливеш.

А тут ще одна неприємність. У тумані, в момент зближення з теплоходом "Сунтар", який наздогнав їх, потонула колонка з гребним гвинтом мотора "Л-6". Прикрошам не було меж. Що робити? Повертатися в Тіксі, і тоді прощай, похід-71, чи скористатися запрошенням капітана теплохода - пройти найнебезпечніші місця на його борту. Хоч як не хотілося, але довелося піднятися на палубу. Якщо сучасні кораблі ходять під опікою криголамів, то маленькому беззахисному "Пінгвіну", напевно, не соромно скористатися на якийсь час попутним судном. В інший момент, коли б не було втрачено стільки часу, можна було б і відмовитися від запрошення. Гостинністю на теплоході яхтсмени не зловживали. В районі острова Личкановського продовжили самостійне плавання. Позаду - Східно-Сибірське море. Попереду - відома своїм капризним норомом Колима. Шлях далекий - понад 4000 кілометрів. Настрій піднесений. "Вихрь" поки що працює нормально. Попутний вітер дме в паруси, несе в гирло Колими.

Тим часом у річці почав спадати рівень води. З травня тут не було жодного дощу. Треба було поспішати, по можливості скорочуючи зупинки. Широке русло з освітлювальною навігаційною обстановкою (попереду курсом Зирянка - центр Колимо-Індігирського річкового пароплавства), наявність лоцманських карт дозволяли йти цілу добу. Йшли, притримуючись створів, правда, інколи відхиляючись від курсу через тумани та імлу.

Десять неподає горіли ліси - наслідок тривалої тайгової засухи. Видимість часом зменшувалася до кілометра. 20 серпня о 20 годині в районі Рижово перетнули Північне Полярне коло.

Місцевість здебільшого була рівнинна, лісиста. Обривисті ділянки берегів сильно розруйновані паводковими водами, швидкою течією. Вітер змінив напрямок, він дув уже в спину. Включили мотор, але невдовзі він заглух. Трапилось це біля поселення Юго-Тала. На найближчому порозі спробували знову завести мотор, та він раптом загорівся. А рівень води все падав.

Пройшли Зирянку, обігнули Юкагирське плоскогір'я. На ходу намагалися відремонтувати мотор. На шляху трапилось кілька суден, що сіли на мілини й чекали рятувних буксирів. Бензин закінчувався. У повітрі, як і раніше, пахло горілим: у Зирянці почули, що за останні тижні згоріло 15 тисяч квадратних кілометрів лісу. Часом дим на річці стояв такий, що сонце здавалося темно-червоним. Красиве, але сумне видовище, яким "милувалися" під час вимушеної посадки на підводну гальову грядку на перекаці Тиллактаській. Через другий перекаці, Сонячний, йшли на буксирі в дослідного теплохода "Бриз", на борту якого втамували спрагу незвичайним колимським квасом. Потім уже підраховували, що за один тиждень від Зирянки довелося подолати 22 перекаці, залишивши за кормом всього 173 кілометри. Пройшли складним фарватером при поганому вітрі й тумані, піднімаючи й опускаючи паруси, включаючи і виключаючи капризний підвісний мотор.

У районі селища Оройок розпрощалися з Якутією. І тепер, коли велика північна автономна республіка, що займає сьому частину країни, лишилася позаду, мандрівники все частіше з вдячністю згадували людей цієї землі. Життєрадісні, добродушні, привітні. Хіба можна забути, як якути ділилися з ними останнім шматком в'яленого м'яса, дефіцитним у тайзі бензином, щедро частували міцним чаєм.

А в Магаданську область уже прийшла золота осінь. Пройшовши мальовничий перекаці Столби, сфотографували високі прямовисні скелі, на яких росли дерева. На радіометеостанції Коркодон "Пінгвін" затримався. Це був справді райський куточок - рівна лісова алея, оточена червоними від ягід кущами шипшини. Звідси надіслали в ефір інформацію про своє плавання - в Москву, Мурманськ, Магадан, Норільськ, Тіксі і Якутськ.

Зима давалася взнаки. Якось вони наловили відро чабаків і зварили уху. А після півночі риба перетворилася в льодинки. Ще вдень загоряли, милуючись, як вздовж берега краєм лісу безтурботно простують в одній шерензі три великі бурі ведмеді, не виявляючи до людей будь-якої цікавості, а на ранок температура знизилася до мінус шести градусів.

З допомогою свого надувного човна зняли з теплохода "Лена", який сів на мілину, двох чоловіків. Вони перебували там уже одинадцять діб і потребували допомоги. Годували врятованих тим, що було в самих на столі: консерви, риба, качки і гуси, які зрідка потрапляли на приціл єдиної рушниці. Все нові й нові судна - самохідні й несамохідні, зустрічалися на шляху. Все стояло на мілинах. Старі колимські річники ремствували:

такого низького рівня води тут не було сорок років. А попереду ще не один переказ. Уже й "Пінгвіну" вони можуть виявитися не під силу. Отже, треба причалювати до берега. Під час стоянки в Сеймчані Янцелевич зв'язався з Усть-Середньоканом, де до річки підходить автотраса на Магадан. Там обіцяли допомогти перевезти швертбот автотранспортом.

До Усть-Середньокана вони підійшли в умовах погані видимості. Все було заслапо димом. Вночі досить виразно було видно сумну картину тайги, що горіла. Під це зарево Янцелевич і його товариші виступали в середній школі і в Будинку культури перед мешканцями селища. І розповідь відважних спортсменів вселяла в людей мужність, віру в людські сили і стійкість у боротьбі зі стихією.

Наступного дня погрузилися на вантажну автомашину і виїхали на тракт. У дорозі скромно відзначили тридцять другий день народження Володимира Сметанкіна. Найкращим подарунком для нього була популярна в цих краях пісня: "Трасса, Колымская трасса - Магадана душа".

У нагаєвському морському порту їх зустріли радісно. За розпорядженням начальника порту для "Пінгвіна" було терміново збудовано зимову квартиру - тимчасову споруду з дощок і рубероїду. Вранці 16 вересня всі троє розлетілися із Магадана в різні кінці - Москву, Норільськ, Тіксі. Завдання походу було виконано. Перший в історії спорту і туризму перехід із Північного Льодовитого океану в Тихий було здійснено. Мужній екіпаж по праву міг би повторити слова пісні: "...й на Тихом океане свой закончили похід".

Тепер найпростіший варіант - поставити яхту на судно, що мало пливти в Архангельськ, і привезти її додому. Складніший - відправитися в Москву по сибірських річках. І найскладніший - спробувати перетнути Охотське море.

Капітан, як відомо, не зник шукати легких шляхів. Він був певний, що колымський похід для нього не буде останнім. Але чи міг Янцелевич передбачити, що плавання, яке він намічав на наступне літо, після зимівлі в бухті Нагаєва, буде останнім для його любішої яхти, лебединою піснею "Пінгвіна"? А коли б знав, що на фініші швертбот загине, зважився б? Напевне, і тоді він не вчинив би по-іншому. Зі спокійною впевненістю вивчав капітан документи про похід Тіксі - Магадан в Атлантиці, на борту теплохода "Димитрово", що йшов із Риги в кубинський порт Нікаро.

Частина третя.

"505". ЧИ ВОСКРЕСНЕ "ЛЕТЮЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦЬ" XX СТОЛІТТЯ?

Так хотілося зустріти яхту в Усть-Середньокані! Тим паче, що Усть-Нера, де я тоді жив, стоїть на початку тієї самої траси, по якій "Пінгвін" мав добиратися до Охотського узбережжя. Від мого кореспондентського пункту до місця перетину Колими з автотрасою - всього-навсього день їзди. Але треба ж такому статися: напередодні редакція перекинула мене на нову гарячу точку - в Південну Якутію - треба було готувати публіцистичну базу для задуманого малого БАМу. І вже там, на Алданському нагір'ї, знайшла мене вісточка від Янцелевича, яку він надіслав із Сантьяго-де-Куба: "Вантажимо цукор. Гадаю десятого вийти звідси на Балтику і 27-28 червня прибути в Калінінград, де сподіваюся одержати чергову відпустку. Старт у Магадані (бухта Нагаєва) призначено на 15 липня. Цілком ймовірно, шлях "Пінгвіна"- вздовж узбережжя Охотського моря в Амур і далі на захід і північний захід".

Знову, як і колись, Янцелевичу і його товаришам треба бути колумбами - вперше в історії парусного спорту йти із Магадана до Амура. В цьому нелегкому поході екіпажу "Пінгвіна" допомагало багато організацій - Мурманське пароплавання, басейнова рада ДСТ і облрада з туризму, Міністерство річкового флоту, Центральна рада ДСТ "Водник", Міністерство морського флоту, Головне управління гідрометеослужби, управління Магаданського рибного порту, міськрада Освода, обласна навігаційно-технічна інспекція, Нагаєвський морський торговельний порт, краєзнавчі музеї Охотська, Ніколаєвська-на-Амурі, Хабаровська. Все літо тут було досить холодне. Часті снігопади утруднювали малярні роботи. Непридатний "Вихрь" замінили на шведський підвісний мотор "Пента". Янцелевич привіз із Москви надійніший якір, Сметанкін із Норільська нову відкидну колонку.

10 серпня 1972 року вони стартували з Магадана: Янцелевич, Каш і Сметанкін. Кожний похід парусника присвячувався якійсь знаменній події в житті радянського народу. Цього разу - 50-річчю утворення СРСР. З катерів, які їх проводжали, екіпаж і парусник знімали кіно- і фоторепортери. Перед цим екіпаж урочисто прийняли в колективні члени Освода, кожному вручили квиток, значок і настільну медаль "100-летіє Освода". Непривітно зустріло їх Охотське море, либонь, найпідступніше з усіх морів. Навіть у спокійну погоду маленькому "Пінгвіну" загрожував оверкіль. Морська лоція свідчила, що на скелястому, обривистому узбережжі на всьому протязі від Удської губи до Охотського рейду немає ніяких бухт, здатних захистити судно від вітрів і хвиль з моря, і рекомендувала штормувати у відкритому морі, як це робили більші риболовецькі судна, які ловили тут оселедці. Потрапивши у владу стихії, яхта майже постійно перебувала в авральному становищі. Близько десяти разів через шторми і тумани екіпаж опинявся в критичних ситуаціях.

Перша планова зупинка "Пінгвіна"- на острові Спафар'єва, в бухті Берінга, де, нарешті, мали можливість уважно перевірити стан корпусу й устаткування, ліквідувати неполадки, яких не помітили під час ремонту. На прохання робітників місцевого рибзаводу спортсмени розповіли про свій похід. Потім відвідали мис і 575-метрову висоту, названу також іменем командора Берінга. Пізніше, в бухті Шестакова, вахтовий Сметанкін наловив на сніданок відро далекосхідних крабів. Маленька радість на важкому шляху. До Нової Іні підійшли, тягнучи на буксирі катер з рибінспектором на борту, що потрапив в аварію. Поява парусника, та ще й з буксиром, викликала подив у жителів поселення, які почастили смільчаків ведмежатиною, кетою і ягодами. 16 серпня підійшли до Охотська - колиски російського тихоокеанського флоту. Вдало проскочили бар, де колись

перекинувся моторний човен. На "Пінгвін" почалося паломництво. Вимоклі, з ниючими суглобами і з натрудженими мускулами прибули в рибацьке селище, незважаючи на страшенну втому, все-таки знайшли в собі сили поголитися, піти на зустріч у клубі, сфотографуватися біля історичного знака, який було встановлено на честь завершення походу "зустріч сонця": Тут у 1639 році вийшла до Тихого океану перша російська людина - Іван Москвітін. У найкрасивішу бухту Охотського моря, в Аян, прийшли сонячним днем, вибираючи місце швартування, якорем затрали великий пучок морської капусти, який потім використали як смачну приправу до червоної риби та ікри, що їх запронували гостинні аянці.

З особливою обережністю проходили район Шантарських островів і північної частини Сахаліну, де навіть влітку складна льодова обстановка, лютують штормові вітри. Тут потрібні сильні машини. Ось коли знадобився раніше заготовлений запасний мотор і комплект парусів!

Ледве не розбилися б об скелі острова Рейнеке. Саме там вийшли з ладу два мотори, шалений шторм порвав паруси, і "Пінгвін" понесло на рифи. Один із моторів вдалося завести, лише накривши його пластиковим відром.

Мис Орлина крутизна... Сама назва точно передає характер навколишньої природи. Мотор "Пента", виявляється, дуже боявся води. І Каш, який відповідав за НОП на яхті, вишукував всілякі способи, щоб вберегти його - свічки закривав консервними банками, циліндри - відром, провідники - трубками.

Поблизу островів Чкалова і Байдукова, куди підкинули випадкового пасажера - молодого нівха Віктора Халека, згадали Колумба Далекого Сходу Г. Невельського, вклонившись його обеліску в Амурському лимані.

Колись тут, в густому тумані, знайшовши вузьку затоку, корабель Невельського сховався від переслідування японських суден. І назвали тоді цю рятівну затоку - затокою Щастя. Але щастя не завжди посміхалося тут людям.

Раптові шторми в затоці - явище звичайне. Дзеркальна гладінь її миттєво пиниться і біліє. Не минула неприємність і "Пиню": разом з рефрижераторно-морозильною базою його викинуло на піщано-гальковий берег Петровської коси. Нервова напруга спала тільки після спокійної ночі, яку провели в сучасному готелі Ніколаєвська-на-Амурі. А ще пізніше Янцелевич, Каш і Сметанкін скажуть: "Охотське море - могила для швертбота".

Тільки-но почали амурський похід, як зігнувся гвинт, вдарившись об якусь корягу. Але йшли. Єдина надія на "Пенту". Мотор "Л-6" заглух зовсім.

Дуже насиченою була стоянка в Комсомольську-на-Амурі: прес-конференція, виступи в школі перед юними підводниками, відвідання краєзнавчого музею, другого в країні Будинку молоді, пам'ятні місця висадки перших будівельників з пароплава "Колумб" 10 травня 1932 року.

За Амурськом заглухла і "Пента". Катер, який проходив мимо, взяв яхту на буксир, коли до найближчого селища було рукою подати. В селищі Троїцькому - центрі Нанайського району - зварили якийсь гібрид, з'єднавши підводну частину "Пенты" з колонкою "Л-6". Навіть по Амуру на такому судні пливати було небезпечно. Розбурхані хвилі, сильний вітер змусили екіпаж на кілька діб затриматися в дорозі. А в Сметанкіна вже закінчувалася відпустка (її завжди комусь не вистачало). Треба поспішати.

15 вересня на горизонті з'явився Хабаровськ. Як і в Комсомольську-на-Амурі, зустрічати екіпаж вийшли місцеві міні-флотилії, прикрашені різнокольоровими прапорами. Біля причалу, побачивши на борту назву порту приписки "Мурманськ", прохочі дивувалися: "Вас що, залізницю привезли?".

Плавання по арктичних і далекосхідних морях на цьому завершилося. За визначенням Янцелевича, цей похід, що тривав понад 30 діб (п'ятий етап у його північній одиссеї) був найнебезпечнішим, але й найцікавішим. І ось капітан у Ленінграді, звідки його "Димитрово" йде у Вентспілс, Щецін, Антверпен. У Північному морі він пише звіт про похід Магадан - Хабаровськ, а на шляху в Мексиканську затоку працює над складанням плану нового походу. Про це він повідомив мені вже з Нового Орлеану. Але після наступної першотравневої телеграми: "Шлю Карібського моря тропічний привіт" - Янцелевич відмовчувався. Наступне його поздоровлення прийшло лише напередодні 1974 року, з Азорських островів. Анатолій Савелійович не хотів, видно, затьмарювати радість зустрічі Нового року і промовчав про трагедію, яка спіткала його "Пиню". Лише наступної весни, перед відплиттям у шведський порт Хельсінборг, він розповів мені сумну історію загибелі яхти.

...Швертбот зимував в еллінгу Амурського ДСТ "Водник". Згідно плану майбутнього походу, "Пінгвін" повинен був стартувати в Хабаровську 1 липня 1973 року. Однак через затримку з одержанням відпустки похід (вперше за всі роки) не відбувся. Тринадцята, вимушена, зимівля була для "Пінгвіна" фатальною - 21 вересня знаменитого судна, що пройшло за дванадцять походів майже 32 тисячі кілометрів по голубих артеріях країни, не стало. Воно загинуло безглуздо. Його не могли роздавити льодові тороси, його не розбило об річкові пороги, його не здолали вітри й хвилі. Він став жертвою людської безтурботності. В цей нещасливий день, як розповіли голова басейнової ради ДСТ Т.Ф.Шестакова і тренер І.І.Золотарьов, "через необачну поведінку дітей з вогнем (вони спалювали листя неподалік від приміщення гребного еллінга) раптом загорівся еллінг. Близько місяця в Хабаровську стояла суха, вітряна погода, в цей день було сухо, дув сильний вітер. Еллінг згорів дотла, з усіма гребними і парусними суднами, і навіть пожежні команди, які приїхали вчасно, не змогли нічого вдіяти..." Чи треба писати, яким страшним ударом було це повідомлення для Янцелевича? На "Пине" він прожив цілий рік!... І все-таки він не втрачав надії продовжувати плавання.

Трагедія, що сталася в далекому Хабаровську, глибоко схвилювала трудівників селища Димитрового Кіровоградської області, між колективами промислових підприємств якого та екіпажем теплохода "Димитрово" давно існували шефські зв'язки. Про відродження "Пінгвіна" почали турбуватися почесні члени екіпажу "Димитрово"- головний маркшейдер розрізу С.Рибалко, директор заводу гірського воску Б.Шнапер, голова селищної Ради І.Пронька, директор брикетної фабрики Ф.Лященко, заступник директора ТЕЦ-3 Г.Горобець та інші. Про необхідність продовжувати одну з найвидатніших подорожей ХХ століття писали газети "Известия" і

"Комсомольская правда".

Про Янцелевича говорили не тільки в нашій країні, його знали і за кордоном. З ним хотів зустрітися поляк Барановський.

6 серпня 1972 року Кшиштоф Барановський вийшов на своєму "Полонезі" з Плімута, щоб повернутися сюди через рік. Він кидав якір біля мису Доброї Надії, на острові Тасманія і на Фолклендських островах. За цей подвиг він удостоєний ордена Відродження Польщі, Золотого Знака заслуженого працівника моря, Знака Поморського Грифа, золотої медалі за видатну спортивну перемогу, медалі Польської яхтової спілки. Йому було вручено "Срібний секстант" - приз за найкраще плавання року. Коли К.Барановський приїжджав у Радянський Союз, він спеціально розшукував Янцелевича. Кшиштоф пройшов три океани, але ще не познайомився з четвертим - Льодовитим. І хто ж як не Янцелевич найкраще розкаже про нього? Але зустріч не відбулася: Янцелевич у той час пішов на "Димитрово" за вугіллям на Шпіцберген. Через газету "Водный транспорт" відважний польський мореплавець передав радянському колезі своє щире захоплення його полярним плаванням і попросив надіслати йому у Варшаву фото і репортажі про походи "Пінгвіна". У численних листах шанувальники "Пінгвіна" закликали побудувати "Пінгвін-2". Кожний пропонував свою посильну участь у справі відродження "Пінгвіна". Але хіба міг навіть найпрекрасніший дублікат замінити втрачений оригінал?

КРУГОСВІТКА "ВІТЧИЗНА" ПРОДОВЖУЄТЬСЯ. ВОДНИЙ БАМ.

Ні, напевно чи хтось і коли-небудь зміг би зробити іншого такого "Пиню". Крейсерський спортивний швертбот з бермудським парусним оснащенням, який став уже легендарним, створювався протягом п'ятнадцяти років, а в наступні дванадцять систематично модернізувався. Ніяка наспіх зроблена копія не змогла б повторити достоїнства оригіналу. А що ж робити? Так і оплакувати яхту, не вживаючи ніяких заходів для продовження походу, який міг би стати кращим пам'ятником "Пінгвіну"? Треба було шукати якийсь вихід. Тим паче що Мурманське пароплавання виявило готовність допомогти грошима. З його допомогою в Ленінграді купили крейсерський швертбот класу Т-2, який за своїми даними нагадував колишнє судно. Правда, цей Т-2 потребував певної модернізації, яку передбачалося здійснити прямо на судноверфі, щоб відправити судно в Хабаровськ уже в стані бойової готовності.

Однак швертбот прислали в Мурманськ без будь-якої модернізації. Корпус яхти не був обклеєний склотканиною. Отже, при проходженні гірських річок з численними кам'янистими перекатами і сильними течіями він міг бути значно пошкоджений. До того ж передбачалося здійснити штурм трьох незвичайних перешкод - ангарських плотин, які не мають судноплавних шлюзів. Мурманчани довести судно до необхідної кондиції своїми силами не спромоглися. Головне ж - часу було обмаль, бо швертбот, перш ніж дістатися до Мурманська, довго "блукав" залізницями. Коротше кажучи, похід 1974-го, як і минулого 1973 року, не відбувся. Але наступної весни, тільки-но одержавши у квітні відпустку, Янцелевич активно почав шукати хороший надувний човен з парусним оснащенням і вантажопідйомністю не менше 500 кілограмів. Це були тривалі й досить накладні пошуки: поїздки, міжміські телефонні переговори, візити. Врешті-решт вибрали надувний човен польського виробництва "Пелікан" (довжина - 3,3 м, ширина - 1,4 м), який знайшли в спортивному магазині міста Бабушкіно. За рахунок пароплавання купили і мотор "Ветерок-12". Однак на човні не було парусного оснащення. Уже за свої кошти в Києві Янцелевич купив другий польський човен - розбірний швертбот "Мева", щоб використати з нього паруси (площа 6,3 кв. м), розбірну мачту і гік. Лишилися тільки формальності. Треба було одержати дозвіл відповідних інстанцій. Але в ДСТ "Водник" заперечували: туристські плавання дозволялися лише там, де були наявні спеціальні рятувальні команди, і тільки за типовим затвердженням маршрутом.

Нарешті Янцелевича запросили в ЦК профспілки працівників морського і річкового флоту, де його починання було схвалено. На організацію походу і підготовку до нього було витрачено три місяці. Сюди ввійшли і відгули і повна відпустка. Довелося її продовжити, але без оплати. Треба ж: відпустка закінчилася в день старту в Хабаровську! А перед дальнім спортивним плаванням потрібно й відпочити. Проте іншого виходу не було. Жереб кинуту - в дорогу! Стартували двоє - яхтовий капітан, почесний майстер спорту СРСР А.Янцелевич і моторист-помічник капітана, кандидат у майстри спорту СРСР В.Сметанкін. Було це 18 липня 1975 року. Мета і завдання плавання були ті самі, що й раніше: популяризація спортивного плавання у найвіддаленіші, малообжиті райони Заполяр'я, Сибіру і Далекого Сходу; виконання залікових норм Всесоюзної спортивної класифікації, удосконалення штурманських навичок у різноманітних гідрометеорологічних умовах, в тому числі вміння виконувати волоки. Окрім чисто спортивних, плавання мало на меті й туристські цілі: ознайомлення з місцями революційної, бойової і трудової слави, відвідування місць заслання революціонерів, а також великих новобудов, сибірських міст і підприємств, знайомство з природними багатствами нашої Батьківщини. Нарешті, плавання мало й науково-дослідне значення: спортсмени ніби вдруге відкривали шляхи перших землепрохідців, древніх мореплавців, поповнювали знання про маловивчені водорозділи і несудноплавні річки. Завдання залишилися ті самі, але судно було інше. Проте екіпаж вірив у свій надувний човен. Грудзендзьський завод гумової промисловості в інструкції писав: "... човен "Пелікан" не є гоночним, спортивним човном, але придатний для водного туризму, для швидкого і безпечного переміщення по річках, озерах та інших водних маршрутах... Конструкція човна повністю відповідає сучасним вимогам плавання. Плавальні камери зроблено з міцної етиленової тканини, прогумованої з обох боків. Човен складається з п'яти окремих пневматичних камер. Якщо одна з них буде пошкоджена, човен здатний продовжити плавання".

Що ж являє собою "Пелікан"? Габарити його - мініатюрні, діаметр камер - близько 325 міліметрів. Але технічні дані загалом влаштовували мандрівників. Човен вмщував п'ять пасажирів, повне завантаження його - близько

500 кг, маса без устаткування - 57,4 кг. На ньому можна встановити мотор, максимальна потужність якого 25 кінських сил. Слід відзначити, що поряд з хорошими ходовими та мореплавними якостями човен мав й окремі недоліки, які в умовах далекого плавання в холодних водах могли стати досить відчутними. Як уже згадувалося, на "Пелікані" не було власного парусного оснащення. Крім того, у швертботі був дуже обмежений простір. Теплий одяг, спальні мішки, палатки, провіант - все це ледь вмістилося в човні і заважало керувати парусами. Ночувати доводилося на березі.

Тринадцятий похід був незвичайним уже хоча б через те, що він був чисто річковим. Усі попередні плавання були морські чи змішані. Тепер треба було йти проти течії по Амуру, Шілці та Інгоді, а після волока - за течією Хілка і Селенги. Причому на гірському Хілку велику надію покладали на весла - саме вони повинні були стати головним і найефективнішим рушієм на мілководних перекатах звивистої річки з сильною течією.

Так, тепер було багато незвичного - і судно, і маршрут, і час, витрачений на підготовку. Навіть прибувши в Хабаровськ, Янцелевич змушений був займатися різними організаційними справами: одержати багаж і посилки, в яких були човен, рангоут з парусами і штормові костюми (неоціненний подарунок Мурманського пароплавства), купити два мотори "Москва-М" та інше оснащення, якого не вистачало. Адже треба було пам'ятати про найдрібніші речі - про троси, протимоскітні шляпи, камбузний інвентар тощо.

У розпал цих приготувань до Янцелевича прибула незвичайна делегація - заядлий спортсмен-водник Лазар Борисович Прахін і його товариші. Вони приїхали в Хабаровськ на автомобілі з Дальньогорська Приморського краю, щоб особисто поговорити зі знаменитим капітаном "Пінгвіна". Гости, уже самі бували люди, здійснили водно-моторні плавання і тепер готувалися до походу Анадир - Ленінград. Але все ж таки приїхали за порадою і консультацією. Тоді Янцелевич і не здогадувався, що ця випадкова зустріч, яка відбулася в метушні його хабаровських справ, буде початком великої дружби з Прахіним. Уже через кілька днів із Дальньогорська прийшла від нього посилка з речами, які були так потрібні екіпажу, - з великими міцними поліетиленовими мішками і вакциною для щеплень проти кліщового енцефаліту.

Все оснащення упаковали і склали на дебаркадер на березі Амуру. Не було лише навігаційних карт і посібників, їх одержали в управлінні Амурського річкового пароплавства - цілі томи відкорегованих лоцманських карт і схем суднового плавання по річках Шілці та Іні. Що ж до несудноплавної, невивченої річки Хілок, то тут довелося скористатися звичайними географічними картами, які люб'язно вручили екіпажу вболівальники.

Уже в дорозі, в Читі, кореспондент газети "Забайкальський робочий" Микола Михайлович Дорохов передав Янцелевичу карту Читинської області, а на Хілку, в селі Верхній Маргентуй, співробітник Східно-Сибірського інституту культури Василь Іванович Петров, який тут відпочивав, подарував карту Бурятської АРСР.

Лоцманські карти Амуру Янцелевич одержав ще в 1972 році в Ніколаєвську-на-Амурі. Служба зв'язку і радіонавігації місцевого пароплавства зробила ще одну добру послугу - відремонтувала похідний радіоприймач "Сони". І от дев'ятнадцять напружених днів у Хабаровську позаду. Позаду і заплановане на 1 липня відплиття. Нарешті прилетів Сметанкін, який запізнився через поважні сімейні обставини. Можна вирушати в дорогу. На календарі вже було 18 липня, коли з Хабаровського річкового порту вийшов теплохід "Памир" з незвичайним "пасажиром" на борту. То був "Пелікан" з його екіпажем. Пливти самим не довелося - поряд неспокоїний кордон.

Монголи називають її Хара-Муран (Чорна річка), китайці - Хейлунцзян (річка Чорного дракона). Про ці похмурі назви Амуру не раз згадували Янцелевич і Сметанкін, йдучи вздовж чужих берегів. Наступного дня, пропливаючи повз китайське місто Фуюань, побачили на сопці пам'ятник радянським воїнам, які загинули в 1945 році в боях з японськими самураями. У період так званої культурної революції пам'ятник був зруйнований. Потім нові керівники Китаю, видно, одумалися - відновили обеліск.

Боляче було дивитися на протилежний берег. Кожний населений пункт прибережного Китаю мав великі ворота, прикрашені портретами "великого керманіча", мілітаристськими закличками і плакатами. Здоровенна суворожінка із спотвореним від дикого крику ротом, з войовничим жестом, спрямованим на північ, а поруч - похмурі, розлючені, фанатичні обличчя автоматників. Ціла картинна галерея аналогічних зразків наочної агітації тягнеться вздовж лівого берега. Чи скоро буде кінець цьому плакатному стовпотворінню?

Тим часом яхтсмени розконсервували і спробували завести мотори, зібрали човен, почали генеральне укладання майна всередину "Пелікана". Працювали, час від часу кидаючи тужливий погляд за борт. А там все непогодило. Лили як з відра сильні й часті дощі, розгулювали штормові вітри.

Під час стоянки в Благовещенську приварили пасинок. Час було розлучатися з добрими господарями, з капітаном "Памира" Анатолієм Йосиповичем Северіним. Пересіли в катер-штовхач РТ-291.

Ліворуч добре видно Хейхе - центр китайської легкої промисловості. На околицях міста - добротні червоні будинки, що потопують у зелені. Це колишній пивний завод купця Чуріна, який мав будинки і магазини в Росії та Китаї. А неподалік пам'ятник Федору Миколайовичу Мухіну - керівнику комуністичного підпілля в Благовещенську в роки громадянської війни. Чи випадковість це? Уже пізніше, коли пропливли повз село Мачантунь, хотілося думати - не випадково. Окремі селяни і групки із двох-трьох осіб, попередньо оглянувшись на всі боки, вітали радянський катер. Ні, народ Китаю не втратив добрих почуттів до свого північного сусіда. Потім перед очима пропливли чудесні картини місцевої природи. Ось скеля Монашка. Легенда розповідає: тут жив козак, який любив зустрічати судна на здибленому коні. Одного разу, коли кінь став на диби на краю скелі, пароплав, що йшов по Амуру, подав вітальний гудок. Кінь злякався і впав у воду. Загинув і вершник. Тоді-то скеля й перетворилася в жінку. А ось Жаба-камінь. Скеля й справді дуже схожа на жабу, яка готується до стрибка.

Не менш виразний бескид Єрмаковий бичок. А ось цей високий прямовисний яр, складений із слоїстих пластів вугілля, по праву називають Горючими горами. Вугілля тут часто спалахує від сонячних променів і димить.

Вночі, кажуть, дуже красиве видовище: сиплються іскри, подекуди виростають пишні снопи. А ось цей зелений хрест, встановлений на вершині стрімкої скелі, розповідають, було піднято на честь переселенців, які розбилися на плоті.

РТ-291 поспішає в Ігнашино, де він повинен взяти ра буксирування пліт лісу. В дорозі дізналися про цікаві місцеві прикмети: якщо небо швидко вияснюється - вранці треба чекати туману. Так воно й було. В Ігнашино не було причалів, і судно, виповзаючи на берег, одержало пробоїну. В носову частину ринула вода. Екіпаж "Пелікана" кинувся на допомогу. Незабаром трактором буксир витягли на берег. Під час вимушеної стоянки яхтсмени їздили на тайгове мінеральне джерело. Колись там був будинок відпочинку. Під відкритим небом збереглися ванни. Вода холодна і природно газувана. Тонізуючі властивості цілющого джерела відчувалися відразу. Хотіли взяти воду з собою, але виявляється, що коркові пляшки розриваються.

Від Ігнашино, нарешті, пішли своїм ходом. По дорозі побували в гостях у прикордонників. Бесіда тривала до півночі. Воїни з великим інтересом слухали розповіді про парусне плавання по Радянському Союзу. Пройшовши мальовничу стрілку, де, зливаючись, річки Аргунь і Шілка утворюють Амур, почали заглиблюватися в територію Радянського Союзу. Перед ними була Шілка - найкрасивіша з усіх гірських річок, які їм доводилося бачити за всі роки водних мандрів. Обидва береги тепер були нашими. І хоч, як і раніше, було тісно і незручно (значну частину шляху доводилося сидіти навпочіпки), настрої був піднесений. Його не могли затьмарити ні поломки гвинта, ні несправність мотора, які відразу далися взнаки. Тим паче що мандрівників чекали (вони, звичайно, поки що про це не здогадувалися) зворушливі зустрічі в тайговому зимовищі в невеличкому селі Анікіно. В зимовищі, що складалося із трьох давно залишених хат, в яких все літо жили косарі із станції Могоча, вони відзначили День залізничника, а в оселі одного з анікінських старожилів-пенсіонерів скуштували свіжої козлятини.

Усі мотори "барахлили". Все частіше доводилося налягати на весла, допомагаючи парусам. Ось де знадобилися деталі "Мевы"! І лише теплі, зворушливі прийоми в прибережних поселеннях сприяли доброму настрою. Люди допомагали чим могли - бензином, автолом, безпосередньою участю в ремонті. В Сретенську влаштували справжню забайкальську лазню, організували екскурсію в краєзнавчий музей, відомий своїми матеріалами про декабристів.

В Гнгоду ввійшли зі змішаним почуттям радості й смутку, захвату і досади. Краса тут - скелі, острови, ліси - незвичайна, але вхід у річку по всій ширині перегородили наноси гальки і каміння. То тут, то там нуртували коловороти.

Буквально протягли човен вздовж берегів. І нова перешкода - паромний трос, який нависнув над самою водою. Довелося "рубати мачту". І далі не один раз перетягували свій гумовий парусник через переكاتи.

Перед Читкою зупинилися для традиційного генерального огляду і санабральних робіт.

Зупинилися в читинському готелі "Забайкалье", Це був перепочинок від плавання, але не від справ. Треба спробувати в міському комітеті фізкультури і спорту, в районному управлінні Амурського річкового пароплавання, знайти час для кореспондентів газети "Забайкальський робочий". А головне - підготуватися до волока в річці Хілок. Для цього, погрузивши човен у кузов автомобіля, доїхали в район Арахліївських озер - в Беклемешево, до витоку Хілка. Виявилось, що він пересох і поріс травою. Отже, про волок біля витоку вже не могло бути й мови. Треба виходити на цю річку нижче. Найкращий варіант - добиратися залізницею до станції Могзон, була найближча до берега. Так і зробили. Від Мозгона йшли на веслах, оскільки дуже часто зустрічалися переكاتи. За містом Хілком переночували на затишній поляні в тайзі, поблизу перекаату. Ввечері до вогнища підійшли двоє. Назвались рибалками. Посиділи, поговорили й пішли. А вранці Янцелевич і Сметанкін виявили, що пропав суп. Звичайно, не велика втрата. Шкода було іншого - разом із супом захожі люди забрали п'ятилітровий казанок з кришкою-сковорідкою, який був одночасно і "штурманською" рубкою: в ньому, особливо коли дощило, зручно було зберігати записну книжку, олівці, годинники, бінокль, електричний ліхтарик. Це був єдиний випадок крадіжки за всі походи.

Під час наступної стоянки, в селі Малеті, мандрівників попередили про небезпеку - попереду є місце, де річка всім своїм руслом б'є у стрімчак. Уже не раз там розбивалися плоті і човни, були випадки, коли гинули люди. Застерігали і від можливих зустрічей з ведмедями, які саме в цю літню пору нападають на людей. Але цього разу все обійшлося благополучно. Правда, якщо не рахувати, що в дорозі розбився єдиний термос і вийшов із ладу примус. Тепер варити кашу можна було лише на вогнищі. Але де ж той стрімчак? Екіпаж готувався до зустрічі з ним, довго чекав його і, мабуть, на якусь мить втратив пильність.

За черговим мілководним перекатом, уже на території Бурятії, русло річки різко повернуло ліворуч, вода стрімким потоком понесла човен до правого крутого берега. Перед очима раптово з'явилися підступні "шламбауми" - горизонтально розпластані над водою гілки нахилених дерев. Повертати було нікуди, пригнутися також не можна (в човні не було вільного місця). Ось як згодом капітан описував у судновому журналі цю надзвичайну подію. "...Володя повис на дереві і почав кричати (шум був неймовірний): "Савелійовичу, хапайся за ногу!.." Він хотів допомогти мені, але в цьому не було потреби. Важливо було не втратити наші два прекрасних легких весла - головний рушій на річці Хілок. Я подав Володі обидва весла й коли опустив руку, якою тримався за гілку, мене стрімко понесла течія. Я не відразу зумів зачепитися за кущі, але все ж якось виповз на берег".

Треба було шукати човен. А це було нелегко. Русло Хілка розділялося на кілька рукавів На який із численних островів могло винести "Пелікан"? Холод, відсутність сірників утруднювали пошук. Лише через три години знайшли човен, який потонув біля берега, чимало майна вже не було. Тільки випадок врятував човен - мачта зачепилася за дерево.

Понад добу сушилися, розвеселяючи себе жартами на зразок: "Тепер уже можна найматися плотогонами в Закарпаття" А відпустка, між іншим, закінчувалася. Втрачений час намагалися надолужити на судноплавній

Селензі, коли човен міг перейти на глісування. Ніс піднявся високо, в кормі з'явилася вода. Довелося спішно сушити корпус гарячими ганчірками і наклеювати латки.

Йшли на двох моторах, які, на щастя, працювали на повну потужність.

До Улан-Уде, столиці Бурятії, "Пелікан" підлетів, відшвартувавшись біля відстійного танкера річкового порту. За кормою залишилося 3870 кілометрів. Тут, на складі порту, і визначила місце для зимівлі човна. Плавання-75, присвячене XXV з'їзду КПРС, закінчилося. В результаті походу підтвердився висновок, до якого ще раніше дійшов Янцелевич, - крім залізничного БАМу потрібний ще й водний БАМ. І не тільки потрібний, а й можливий. Ще в 1911 році експедиційний загін інженера Чубинського пройшов на веслах по всьому Хілку і зробив розрахунки поздовжнього профілю можливого сполучення каналами річок водної системи озера Байкал з Амуром. Розрахунки Чубинського і сьогодні викликають захоплення спеціалістів-річковиків.

Можна не сумніватися, що прийде той час, коли Хілок та Інгода за допомогою людини з'єднаються і дадуть Забайкаллю електроенергію, а країні - водний шлях Байкал - Амур.

Про все це Янцелевич пристрасно говорив 18 вересня в Москві, в залі Центрального лекторію Всесоюзного товариства "Знання". Тут, на вечорі Клубу капітанів, присвяченому 100-річчю від дня народження розпитували місцеві річковики і журналісти.

Човен і все спорядження були надійно прилаштовані на зимівлю, і стомлені, але безмежно щасливі учасники походу розлетілися в свої зимові квартири - в Заполяр'я, в Москву, на Україну.

Але й вдома капітану спокій тільки снівся. До бажаного фінішу в столиці було ще далеко, та й не звик він залишатися в боргу. Капітан і його "Пелікан" готувалися до нових стартів.

А в Мурманську Янцелевича вже чекали. І він, як говориться, потрапив з корабля на бал. Керівництво морського пароплавства повідомило йому, що на берегах Неви стоїть готовий до відплиття новий флагман Антарктичного флоту, який замінив "Обь". Керівництво, добре пам'ятало, що саме Янцелевич проклав трасу на найдавший континент, і запропонувало йому піти в рейс на новому судні капітаном-наставником. Рейс мав бути складним, відповідальним. Всі люди нові. П'ятнадцять чоловік взагалі вперше ступили на борт морського корабля.

Красень "Михаил Сомов" - науково-експедиційне судно, оснащене за останнім словом техніки, - чекав його в Ленінградському порту. А напроти, біля стіни судноремонтного заводу, стояла старенька "Обь". Скільки разів ходила вона до берегів шостого континенту, Скільки поколінь полярників доставила в другу частину світу, в край айсбергів і південної полярної ночі! І ось тепер стояла, притиснувшись до причалу пожелобленим, проіржавілим корпусом і, як мати, дивилася на свого одного спадкоємця. Так почалася чергова прем'єра капітана. Посивілий, завжди підтягнений, виходив Янцелевич на капітанський місток. Колись він міг дні і ночі не сходити з нього. Тепер намагався бувати там рідко. Його справа - допомогти молодому капітану Михайлову в першому самостійному рейсі. Нехай зникає, нехай сам командує. А капітан-наставник прийде на виручку тільки в найскладніших ситуаціях.

"Сомов" бився у важких, багаторічних льодах, застрявав, часом проходив за вахту лише на корпус, Тричі довелось пробивати канал, щоб знайти в сорока милях від станції Ленінградської рівне міцне поле, придатне для розвантаження. Дивний збіг обставин: це поле відшукали в затоці Кооперації, яку назвали на честь його, Янцелевича, судна, що першим прийшло в ці краї двадцять років тому. Ось у такі моменти капітан-наставник не сходить з містка дні і ночі.

На Велику Землю він радував: "Сильні вітри, снігопади, темні ночі значно ускладнили розвантаження. Коли пробивали канал у льодовому полі, "Сомова" заклинило. Спроби вийти з місця стиснення протягом трьох годин супроводжувалися небезпекою пастки, створеної підступністю льодових гігантів. Виникла крайня необхідність пройти на схід від Мирного шляхом, що позначений на карті білими плямами. Довелося весь час вимірювати глибину. Вийшли назустріч пасажирському теплоходу "Михаил Калинин"... Вночі "Калинин" зірвало з льодових якорів льодяним полем, яке навалилося на корпус теплохода. Досить близьке розташування суден в умовах штормового вітру і рух льодів не давали змоги швидко і безпечно розійтися, щоб уникнути групового навалу на айсберг, який наближався. На новому місці при вітрі у вісім балів закінчили всі операції. І, навантаживши вертоліт, потемки почали швидко рухатися, щоб встигнути пройти вузькою полоскою води між потужним полем і низкою дрейфуючих айсбергів, які загрожували закрити єдиний прохід".

Один із ленінградських журналістів у своєму нарисі про Янцелевича писав: "Дивлячись на цю строгу і сувору людину в капітанському кітелі, важко собі уявити, що він здатний на маленькій яхті здійснити плавання по арктичних морях чи висіти на дереві біля берега невеличкої далекосхідної річечки, безпорадно дриґаючи ногами. І якби моряки "Сомова" бачили, як замкнутий і непідступний капітан-наставник пливе тайговою порожистою річкою, якою не кожний, хто навіть народився біля її берегів, зважиться пройти на добротному судні, пливе на надувному гумовому човні, чи як несе свій парусник по болоту, то вони, не задумуючись, сказали б, що цей дивак у розірваній бобочці нічим навіть не схожий на почесного працівника морського флоту, капітана-наставника Янцелевича".

Між іншим, протягом того 205-добового плавання на науково-експедиційному судні "Михаил Сомов" Анатолій Савелійович ні на один день не забував про свого "Пелікана". Під час листопадового переходу з Порт-Стенлі (Фолкендські острови) до обсерваторії Молодіжна (Антарктида) він умудрився скласти детальний звіт про свій похід на "Пелікани". І тут, у Південному океані, і після повернення в Заполяр'я продовжував обдумувати минулі й майбутні маршрути.

Зимом він також займався справами. Хоч загальний план плавання від Хабаровська на захід був розроблений, вивчений і складений у трьох варіантах ще в 1973 році, він не давав собі спокою. Звичка все зважувати, перепроверяти, вносити корективи залежно від нових обставин, з урахуванням нових даних, примушувала знову і знову схилитися над картою.

Янцелевич давно облюбував шлях переходу з Єнісейської системи в Обську через Кеть-Каський канал. Збудований на межі двох століть, він складався з чотирнадцяти гідровузлів із шлюзами, греблями і сполучного каналу від річки М. Касу до озера Великого. Всі споруди були дерев'яні. Коли почалася перша світова війна, вся система довжиною 154 кілометри була занедбана і забута. А через п'ять років загін колчаківців, який відступав на схід, зруйнував всі уцілілі споруди.

Яким же шляхом йти до Уралу? Янцелевич радився з єнісейськими старожилами, знавцями тих місць. Єнісейськ - найдревніше місто і перша столиця Східного Сибіру. Він був вихідним пунктом шляху російських землепрохідців "назустріч сонцю". Перший козацький загін, очолюваний боярським сином Петром Адбичевим і стрілецьким сотником Черкасом Рукіним, прийшов сюди із заполярного міста Мангазеї в 1618 році. Уже тоді козаки розвідали зручний сухопутний перехід з Кеті на Кем і проклали доступний волок до берегів, на яких жили племена бродячих лісових мисливців і риболовів-кетів. Щоб надійніше закріпитися на нових землях, тоді ж на початку волока побудували Маковський острог, а через рік трохи вище від гирла Кемі - Єнісейський острог. Маковський волок, який став справжнім вікном у Сибір, майже два століття був важливою ділянкою водного шляху з Обі на Єнісей. Через нього йшов основний торговельний шлях із Росії в Китай. Поглиблене вивчення єнісейської історії дало змогу Янцелевичу краще визначити свої дії на найближче майбутнє. Ніби зумисне перед його черговим походом у газеті "Известия" з'явилася стаття "Сибірська Маріінка". В ній розповідалося про те, як будувався Кеть-Каський канал - "Сибірська Маріінка" - довжиною вісім кілометрів і яку велику роль він відіграв під час будівництва Східно-Сибірської залізниці - по ньому привозили рейки, цемент. Іронія долі: дітище каналу, "чугунка", його ж згубила. Газета запитувала: "А може, все-таки вигідніше прокласти канал по старовинному Маковському волоку? Чи використати Кеть-Каську систему каналів і шлюзів?"

Ця публікація переконала Янцелевича: з Єнісею на річку Кеть слід йти через Маковське. Залишилося тільки уточнити, з ким йти цього разу.

У дорозі знаходиш друзів. Газетні публікації про плавання "Пінгвіна", а потім "Пелікана" зробили ім'я Янцелевича широко відомим у країні. За допомогою газет і відбулося заочне знайомство Анатолія Савелійовича з інженером із Кінгісеппа Л.Б.Прахінім. Учорашній далекосхідник, великий любитель і знавець тайги, полювання і риболовлі, Лазар Борисович мав чималий досвід спортивного плавання по морях і гірських річках. Коли Янцелевич вперше зустрівся з ним у Хабаровську, Прахін був справжнім "доктором" у справі експлуатації підвісних моторів для човнів. Потім, під час їхньої другої зустрічі, вже на Київщині, капітан мав можливість ще раз переконатися, що ця енергійна людина в будь-яких умовах - справжній товариш. І коли постало питання, з ким йти в п'ятнадцятий похід, відповідь була одна - з Прахінім.

Вони зустрілися в Єнісейську, як і домовлялися, 19 червня 1977 року. Чотири дні ґрунтовно вивчали Мадовський волок, схема якого зберігалася в місцевому Краєзнавчому музеї. Говорили з тутешніми мисливцями, дізналися, що всі річки і річечки, які вели до колишнього Маковського острова на річці Кеть, вкриті непрохідними заростями. Та хіба могло їх що-небудь зупинити... І ось позаду лишилися Єнісейськ, село Маковське зі слідами першого острога, пройшли волок. Час налягати на весла. Красуня Кеть - права обська затока - дедалі глибшала, невдовзі можна буде заводити мотор. Півтисячі кілометрів "несудноплавної", як свідчили навігаційні карти, частини річки пройшли з вітерцем, милуючись незайманою тайгою. Спали Янцелевич і Прахін на березі в палатці з протикомарною сіткою. Правда, вона рятувала тільки тоді, коли приміщення попередньо очищали від найпронирливіших і найнахабніших представників надочушливого гнуса. Але це було для бувалих мандрівників звичним. Так само звичним заняттям було навантаження човна, пошуки місця течі, сушіння, ремонт укладання майна. Як і слід було чекати, міцна прогумована тканина після плавання в гірських річках і двох зимівель почала трохи здавати.

Людей у цих місцях дуже мало, навіть у селі Лосинорському. Трапляються лише окремі колгоспні пасіки, біля яких клопочуться один чи кілька бджолярів. З берега махали руками, запрошували до сотів, але "Пелікан" йшов своїм курсом. Було не до меду. Головне завдання - збільшити швидкість, а для цього потрібно по можливості зменшити масу оснащення. Добре, що спекотне літо давало змогу обходитися без теплого одягу, довелося навіть зменшити запас продовольчих товарів, залишити тайговикам свою невеличку бібліотечку. Нарешті після ряду експериментів з гребним гвинтом вдалося навчити "Пелікан" глісувати. У зв'язку з цим зважилися навіть на зупинку. Успіх відзначили дегустацією місцевого меду. А він виявився незвичайним. Гостинний пасічник пояснив, що тут дуже багато рідкісних квітів, які надають нектару особливого смаку, аромату й цілющих властивостей. Невелика кількість пасік дає сотні тонн пахучого, прекрасного меду. Чому б не збільшити кількість пасік? Адже тут важко знайти галузь, більш вигідну в сільському господарстві, ніж бджільництво, - ніяких особливих витрат воно не потребує.

Дивувало й інше: чому по Кеті не ходять судна? Відстані тут майже астрономічні, люди вимірюють водну гладінь не кілометрами, а "пісками", так називають миси-пляжі, які досить часто зустрічаються на шляху. Скільки пройшов таких мисів - стільки буде і "пісків" шляху. На таких "пісках" і ночували з "Пеліканом", палили багаття, варили уху. Випадково зустрівшись з експедицією, поповнили запаси бензину.

Пройшовши траверс гирла річки Єлової, яка впадала в Кеть, почали, нарешті, плавання за лоцманською картою. Завдяки добрим стосункам з річковиками багатьох басейнів країни Янцелевич систематично одержував необхідну документацію, посібники та іншу цінну інформацію. Продовжуючи долати Кеть, на її 715-му кілометрі побачили будиночки на колесах. Невелике селище бригади ліспромгоспу здивувало своїм морським порядком. Охайні, пофарбовані будиночки стояли двома рівними рядами. Всередині зручні меблі, сітчасте обладнання, яке оберігало від комарів і гнуса. їдальня нагадує кают-компанію. Гостинні господарі - лісорозробники - пояснили, що в своєму тайговому "рейсі" вони перебувають двадцять днів, потім вертольотами повернуться додому на десятиденний відпочинок. Ось так і "плавають" ці життєрадісні

трудівники "зеленого моря".

У селищі Катайзі Томськрї області, продовжуючи експерименти по збільшенню швидкості, здали на пошту ще одну посилку з особистими речами. Через вузький, але глибокий прохід увійшли в Лазаревське озеро. Це справді край неляканих качок. Хоч і мало було часу, але не стрималися, витягли фото- і кінокамери і заклацали цією мирною зброєю.

Коли Канеровською протокою вийшли в Обь і побачили крани Колпашівського вантажного порту, здивуванню Прахіна не було меж. Адже всього чотири роки тому він бачив тут лише пустинний мис, а тепер стояли нові залізобетонні причали, з'явилося упорядковане селище. Потім настала черга дивуватися Янцелевичу, коли в порту його гукнув засмаглий красивий молодий чоловік. Дуже знайомим було його обличчя. Коли розговорилися, виявилось, що вони разом ходили на борту "Михайла Сомова" на станцію Беллінсгаузен. Так, тісний, тісний світ, якщо двом особам доводиться зустрічатися то на льодовому континенті, то на південній маківці землі, то в Північній півкулі, в сибірській глушині.

За Колпашевим йшли, як по жвавій річковій магістралі. На палубах суден, які зустрічали й обганяли, пливли будиночки й устаткування для геологів, будівельників, нафтовиків. Трюми повні товарів для багатого краю, розбудженого від багатвікового сну. Захоплений швидшим ритмом цього загального руху, прискорює свій біг по хвилях і "Пелікан". У Нижньовартовську Прахін відсилав ще деякі запасні частини до мотора й окремі металеві предмети. І все для того, щоб ще швидше йти вперед. Надувна моторка почала обганяти майже всі судна, за винятком "ракет" і "метеорів". Звичайно, з крилатими суднами безкрилому "Пелікану" змагатися було не до снаги. Прахін і Янцелевич поспішали слідом за північним літом, втішаючи себе думкою, що рано чи пізно вони знову відвідають цей дивовижний край.

Тут, на Обі, в момент проходження перекаату Фокурського, відзначили важливу подію в історії всього багаторічного плавання Янцелевича - сумарна відстань, пройдена "Пінгвіном" і "Пеліканом", дорівнює довжині екватора. Це було свято - північний варіант свята Нептуна. Подумки оглядаючи пройдений шлях, капітан не переставав дивуватися, яка прекрасна наша неосяжна Батьківщина.

А тим часом йти по Обі ставало все важче. Заважали вітер і крута висока хвиля. Тому вибирали протоки, вишукуючи часом і такі, що не значилися на карті, вірніше, ті, які вважалися висохлими. Це дало змогу скоротити відстань і тримати досить високу швидкість. Звичайно, плавання наосліп, без карт завжди пов'язано з ризиком. Траплялося, наприклад, що, пройшовши п'ятнадцять кілометрів, нашттовхувалися на раптові перешкоди. Доводилося повертатися і йти поряд, по основному руслу.

Коли підходили до Хантимансійська, уже пізнім вечором різко подув північний вітер, і хвиля залила човен. Тут, на березі протоки з дивною назвою Нульовка, влаштували вимушений нічліг. Лише вранці ввійшли в Іртиш. Незважаючи на штормову погоду, "Пелікан" швидко просувався вздовж високих гористих берегів, вкритих лісами. Хвиля кидала його, мабуть, більше, ніж міцний корабель у морі. Біля підніжжя Зеленої гори, в північній частині Хантимансійська, в одному з вантажних районів порту, човен став між дебаркадером і берегом на перепочинок.

А ввечері того ж дня, залишивши зелене місто з пожвавленим портом, різко повернули на південь і пішли по величавому Іртишу проти течії. Білі ночі лишилися за кормою. Уже стемніло, коли пройшли Горно-Правдинськ. У непроглядній темряві, близько другої години ночі, вирішили причалити до берега на відпочинок. Але виявилось, що пришвартувалися до... брандвахти якогось риболовецького бота. Було пізно, будити нікого не зважилися, лягли тут же, на брандвахті, в лазні. Вранці здивовані рибалки щедро частували несподіваних гостей свіжою стерляддю, сойно порізану і посолену, і густою холодною сметаною у великих чашках. Плавання по Іртишу закінчили у Тобольську, древньому дерев'яному російському місті з білим кремлем-музеєм на узвишші. Повернули в Тобол - нешироку притоку Іртиша з досить інтенсивним рухом суден. Велику кількість вантажу перевозять по ній із столиці найбільшої в Радянському Союзі області - Тюменської. Ще більшого мистецтва потребує від судноводіїв вузька звивиста Тура, яка бере початок з Уральських гір. Під час поповнення запасів у селищі Покровському мандрівники побачили двоповерховий будинок, який колись належав уродженцю цього села, пресловутому царському фавориту Григорію Распутіну. Нині в будинку сибірського "пророка" функціонує дитячий садок.

У Тюмені їх чекала неприємність. Річковики попередили, що до Туринська вже не ходять навіть "ракети": рівень води в Турі упав, в окремих місцях до 67 сантиметрів. І все-таки вони пішли, вірні своєму девізу: вперед і тільки вперед. Піднялися по несудноплавній річці Гілу до Нижнього Тагілу, а звідти невеличкими річечками і каналом Європа - Азія, збудованим для цілей водопостачання, потрапили в Чусову. В районі Первоальська не зустрічалися ні катери, ні човни. Вода спала. Суцільні зарості зовсім загальмували рух. Гвинт мотора весь час намотував траву. І тоді пішли на веслах. А потім річка виявила свій гірський норів - почалися кам'янисті перекаати. Човен протікав, а клею вже не було. Воду вичерпували на ходу, поки не зустріли двох байдарників, які поділилися гумовим клеєм.

І тут почалася погоня за сонцем. Справа в тому, що перед тим, як заклеїти пошкоджені місця, їх треба просушити. Сонце ж було уже низько, до того ж дерева кидали довгу тінь. Довелось човен переносити на поляну, час від часу повертати його в бік сонця. Але з'явилася нова перешкода - раптом линув дощ, і всі ремонтні роботи відклали. Красива річка Чусова (на ній знімалися мальовничі епізоди телефільму "Угрюм-ріка") виявилася досить капризною і норовистою. Навіть за містом Чусовим, де русло було ширше і глибина більша, неприємності не закінчилися. Дуже гальмували рух нагородження сплавному лісу. Не встигли опам'ятатися від запаморочливих маневрів проти колодових "торпед", як потрапили в оточення металевих предметів, що стирчали з води і сигналізували про безпосередню близькість заводів.

Потім перед очима виростало зовсім неймовірне - заплава. На протязі двох кілометрів річка повністю була запруджена лісом і перекаата по всій ширині. Що робити? Вирубали два штоки, на одному кінці закріпили

викрутку, на іншому - терпуг і почали розсовувати колоди. За дві години пройшли близько восьмисот метрів. Це спочатку. А потім протягом трьох годин подолали лише кілька метрів: змінився напрям вітру, і деревини ще більше зімкнулися. Стояти ї чекати, доки пробка розсмокчеться, - означає втратити два-три дні. Вихід один - волок. Уже, виходить, четвертий за це плавання, бо третій здійснили через трубний міст біля селища Білімбаю. Але цей був найважчим - нести човен та оснащення довелося близько 1300 метрів.

Річка ніби віддячила за старанність. Почався рух, швидкий, глісуючий. Камське водосховище, яке підпирало річку, зустрівало вітром і збуреними хвилями. Сподівалися, що до вечора погода стане кращою. Але надії не справилися. Пішли в кільватерній струї за швидкохідним катером, але свою швидкість доводилося час від часу зменшувати. Як з'ясувалося пізніше, мотор у катера, що йшов попереду, був не зовсім справний. Ніч була тиха, спати не хотілося, і яхтсмени мчали уже без зупинки до Пермі - місця останньої зимівлі. Там після генерального санавралу "Пелікан" розвантажили, все майно висушили і впакували до наступного, фінального, старту.

Похід був досить результативним. За 34 дні, третина яких випала на Чусову, пройдено понад 4600 кілометрів. До Москви лишалось ще 2400 кілометрів.

Ці останні милі були для екіпажу також нелегкими. Другим на "Пелікані" пішов давній, найщиріший друг Каш, дружба з яким зав'язалася 22 роки тому, в антарктичному Мирному, і міцніла в п'яти спільних походах а з Янцелевичем - тричі на "Пінгвіне" й двічі на "Пелікані". Разом вони стартували в Москві на північ. З ким же фінішувати, якщо не з Олексієм Аркадійовичем? Хоч було в капітана чимало надійних партнерів, прекрасних товаришів, енергійних, сміливих людей, які вміли долати будь-які труднощі і небезпеку, які так само любили свою Батьківщину (чого вартий один лише Сметанкін, який розділяв з Янцелевичем горе і радості чотирьох походів!), але вибір все-таки випав на Каша, прекрасного льотчика і механіка, моряка, чудову людину, вірного супутника.

Завершальне плавання - похід-78 - був би, мабуть, найлегшим із усіх шістнадцяти, якби він здійснювався на швертботі "Пінгвін", оскільки остання ділянка кругосвітки "Вітчизна" проходила по новому глибоководному шляху Європейської території країни, по повноводних річках - Камі, Волзі, Оці, Москві, водосховищах - Воткінському і Куйбишевському. Але надувний човен був дуже малий для великих переходів. Ми вже знали, що він не міг вмістити всього оснащення, необхідного для далекого плавання в малонаселених і холодних краях. Друга його слабінка - корпус. Досить міцний для човнів такої конструкції, він все ж часто-густо не витримував зустрічей з численними кам'янистими перекатами на гірських річках.

Проте "Пелікан" з честю справився з нелегкою, але почесною місією. Він був гідним продовжувачем справи, яку почав "Пінгвін", - довів плавання до переможного фінішу. Йому допомогли численні "вболівальники"-річковики. Камська басейнова рада ДСТ "Водник", наприклад, потурбувалася про ремонт днища і про його оснащення, басейнове управління шляхів забезпечило найновішими лоцманськими картами, товариші з редакції газети "Советская Татария" передали в Казані деякі дефіцитні деталі до мотора. Успішному завершенню походу сприяли спортсмени і річковики Касимова.

Все це підбадьорювало мандрівників, вливало нові сили в трудягу "Пелю", який останні дні йшов, як кажуть, уже на останньому диханні. Водосховища проходили у важких погодних умовах - почалися дощові холодні шторми. Весь час доводилося висаджуватися на берег, розвантажуватися, сушитися, зашивати і заклеювати днище. Навіть на Москові-ріці цю процедуру повторювали двічі на день. Прагнути прибути в столицю достроково, йшли і вночі. Близько 23 години, коли до Південного порту Москви залишилося, як кажуть, рукою подати, під гвинт потрапив шматок дошки. Але "Пеля" все ж йшов вперед, по каналу імені Москви. Диспетчери з рук у руки, від шлюзу до шлюзу передавали дивний гумовий човен.

Навіть вимушена зупинка через поломку гвинта, лязня і нічліг на земснаряді не завадили обігнати час. Екіпаж прийшов у порт майже на день раніше, ніж було заплановано: передбачали бути в Москві 1 серпня ввечері, а прийшли о 10 годині ранку.

Москва вітала героїв тихою жаркою погодою. На причалі їх зустрічали з квітами, з прапорами "Водника". За жвавими розмовами спочатку ніхто не помітив маленький моторний човен, який стрімко перетнув акваторію порту. Але коли він наблизився настільки, що вже можна було прочитати напис "Пелікан", причал буквально вибухнув оплесками. Здивуванню не було меж: на такій крихітці (всього три метри довжиною і півтора - шириною) і стільки пройдено?

А двоє літніх, стомлених чоловіків з обвітреними, засмаглими обличчями ніяково посміхалися, розводячи руками: що ж, мовляв, зробиш, не було більшого...

Всього рік після цього останнього походу зміг усидіти персональний пенсіонер А.С.Янцелевич на березі, в селі Циблях, що під Переяславом-Хмельницьким.

Знову знявся з якоря, очоливши похід трьох крейсерських яхт із Ленінграда через всю Балтику, до норвезьких фіордів. Але це, як і все наступне життя мореплавця-яхтсмена, що не знає спокою, - напевне, уже тема другої книжки.

Схема спортивного плавання яхтсмена А. С. Янцелевича.

Номер походу	Маршрут	Рік	Відстань (у км)	Час у путі (в добах)
На "Пингвіне":				
1	Рига - Ленінград - Беломорськ - Мурманськ	1961	2802	22

2	Мурманськ - Архангельськ - Ростов-на-Дону	1962	5436	50
3	Ростов-на-Дону - Батумі - Севастополь - Одеса	1963	3244	34
4	Одеса - Херсон - Київ	1964	1110	17
5	Київ - Калінінград	1965	1678	18
6	Калінінград - Таллін - Ленінград	1966	1366	14
7	Ленінград - Петрозаводськ - Москва	1967	1669	21
8	Москва - Беломорськ - Архангельськ	1968	1753	23
9	Архангельськ - о. Діксон - Норільськ	1969	3547	42
10	Норільськ - Хатанга - Тіксі	1970	2838	30
11	Тіксі - Зелений Мис - Усть-Середньокан - Магадан	1971	3505	35
12	Магадан - Охотськ - Ніколаєвськ-на-Амурі - Хабаровськ	1972	2885	35
На "Пелікані":				
13	Хабаровськ - Чита - Улан-Уде	1975	3870	45
14	Улан-Уде - Іркутськ - Братськ - Усть-Ілімськ - Єнісейськ	1976	2242	33
15	Єнісейськ - Колпашево - Ханті-Мансійськ - Тюмень - Перм	1977	4569	34
16	Перм - Казань - Горький - Москва	1978	2455	16
Разом пройдено: По Європейській частині Радянського Союзу			17305	177