

# ГЕОРГИИ КАРПЕНКО

## ПОД ПАРУСОМ В АНТАРКТИДУ

### СОДЕРЖАНИЕ

#### ОТ ИЗДАТЕЛЯ

Глава 1. НЕ УПУСТИ СВОЙ ШАНС, «УРАНИЯ-2»!  
Глава 2. ПЕРВЫЕ МИЛИ или КРУГОСВЕТНАЯ НИТОЧКА  
Глава 3. МОСКОВСКИЙ ПОРОЖНЯК  
Глава 4. ПЕРЕЛЕТ В ДРУГОЕ ИЗМЕРЕНИЕ  
Глава 5. ОСТРОВА В ОКЕАНЕ  
Глава 6. НА КРЫЛЬЯХ ПАССАТА  
Глава 7. ЮЖНАЯ АМЕРИКА СПРАВА ПО БОРТУ  
Глава 8. В ЮЖНОЙ АМЕРИКЕ  
Глава 9. ОГНЕННАЯ ЗЕМЛЯ, ПРОЛИВ ДРЕЙКА, АНТАРКТИДА  
Глава 10. ПО ЮЖНОМУ ПОЛЯРНОМУ КРУГУ НА ЗАПАД!  
Небольшое послесловие.

#### От издателя

О дорогах, которые мы выбираем.

Книга Георгия Карпенко — непростая. Еще не успев выйти в свет, она с аккумулировала вокруг себя массу споров и предложений — от самых безумных по исполнению до убийственно равнодушных. Представляя ее читателям, необходимо подчеркнуть, что книга оставлена такой, какой ее выносил автор. Иначе было нельзя.

Нельзя было выкинуть из нее постоянно вылезающий страх, неразделенную ответственность, дикий нервный надрыв и инфаркт, все переживания и ловушки на пути человека, решившего идти к высокой цели.

Зачем? Во имя чего?

Что ему не спалось?

Почему потребовалось строить 70-тонную яхту и идти в моря, выбрав маршрут, по которому до него никто не ходил? И двигаться «против шерсти»? А может, для этого и наделены люди свободой выбора. Захотели попробовать — пожалуйста! Решили по-другому — извольте...

Особо хочу подчеркнуть, что автор предпринял ЭТО при полном отсутствии в России яхтенной среды, которая смогла бы ему поспособствовать и профессионально помочь.

Дорога по океану привела капитана во льды Антарктиды. Он избавился от части страхов, вернул себе то, что ушло в невозвратном детстве или было отобрано условиями жизни среди людей. Он поднялся. Нет, не материально.

Он поднялся на другой уровень сознания, подготовив душу к принятию чего-то очень важного... Так, как умеют это делать, наверное, только люди, вскормленные русской цивилизацией.

«Люди пировали, женились, торгашествовали, а Ной уже строил свой ковчег...»

И, может быть, еще не до конца осознал свое приобретение, но главное — он в дороге, он увидел Путь и еще может что-то исправить, потому что впереди опять ждут нелегкие мили, километры не пройденного пространства, к которым надо успеть...

Чтобы подняться на следующую ступень своего нового сознания. И задать более серьезные вопросы. И опять двигаться дальше, ища ответы. Повидимому, через страхи, надрывы, преграды. Ведь и маленькая птичка никогда не знает, как она перелетит океан. Но «истые пловцы» все равно по-прежнему выходят на охоту за вечными ценностями.

Может быть, их поиски вдохновят кого-то, а написанные строчки избавят или спасут от ошибок и неудач.

Прочтите внимательно эту книгу. Возможно, вам покажется, что вы сильнее... Не обольщайтесь! «Бабочки гибнут, коснувшись крыльями воды» — вот что подсмотрел капитан в океане у берегов Африки. И своими наблюдениями решил поделиться с людьми. С теми, кому он не смог показать и открыть мир. Для них он и создал эту книгу, собрав в ней все, что хотел рассказать... об одном из путей, помогающих стать Человеком.

Иногда для этого надо тонуть в океане, голодать, мерзнуть, учиться отвечать за других и «держаться» удары судьбы, постоянно спрашивая у себя, зачем мне такое. А это всего лишь школа на планете Земля, школа для любимых детей, может быть, на самой любимой Планете...

Спокойно проанализируйте все, что открыл Капитан. Ведь на самом деле эта книга не для всех. И, может быть, не для вас. Она для тех, которых пока еще мало.

#### ПОЛ ПАРУСОМ В АНТАРКТИКУ

Мы обречены на движение...

Эта мысль автора, Г. Карпенко, высказанная им практически в самом начале своего повествования, пожалуй, оправдывает все дальнейшее описание увлекательной, романтической, порой доходящей до трагического звучания, дерзкой попытки совершить «кругосветную экспедицию с прохождением полюсных районов» на парусной яхте.

Подтверждением этому служат и заключительные слова повести: «Мне не дают покоя не пройденные Океаны и застывшая Арктика. Опять пошел навал, и появилось желание — предшественник путешествия, и скоро мы непременно выйдем».

Движение... Оно определяет наше земное состояние: движение мысли, физическое ее воплощение в самых различных проявлениях — от всякого рода «кругосветок» (пешком, на велосипеде, воздушном шаре, комфортабельном лайнере и т. д.) до простой физзарядки каждое утро в тесной квартире (что является хотя и лишенной романтики прозой жизни, но так, увы, трудно выполняемой).

Как возникает сама мысль, вернее ход ее реализации, автором излагается достаточно подробно и со знанием дела, ибо все это он испытал на «собственной шкуре»: бюрократические проволочки, изнуряющий достоинство поиск «презренного металла»; неверность, а порой и предательство «друзей», откровенное равнодушие и советы «доброжелателей» и т. д. и т. п.

А что же взамен, ради чего все это надо было испытывать и переносить? Ответить на это трудно и самому капитану «Ура-нии-2», хотя попытке изложить свою версию такого ответа посвящены многие страницы книги. Однако сначала отметим другие, тоже не менее интересные строки.

К их числу можно отнести, прежде всего, особо завораживающий простого обывателя, полный динамизма фейерверк сочетания таких знакомых с детства каждому человеку магических «заклинаний», как: грот-фал, бизань, стаксель, ванты, галс, дрейф, кабельтовы, кранцы, румпель, трисель... И хотя в тексте иногда встречаются предложения в десять—пятнадцать слов, большая часть которых представлена вышеупомянутыми терминами, все равно возникает почти реальное ощущение того, что читающий продирается не через «частокол» морского сленга, а сам, своими собственными руками все это «ставит», «поднимает», «сбрасывает»...

Много внимания уделено морю, океану. Не известно, владеет ли «кэп» (вот уже и прилепилось морское словечко) кистью, но многие его зарисовки так и просятся на холст.

Есть место в книге и юмору, и метким «общим» замечаниям о человеческой суете, о разных, но, в конечном счете, похожих нравах людей любой точки нашей планеты. Есть и буквально «обнаженные» до самой души строки об отношении к своим родным и близким, к друзьям: «...я совершенно не могу быть без них. Это пытка — и я буквально обливаюсь слезами, когда кручу колесо штурвала и гоно «Уранию-2» в океан... пока мы не упремся в Антарктиду. Ну, а после... мы только и будем делать, что идти к родному дому. И больше ничего! И больше ничего».

По сути своей эти мысли близки тем, которые вспыхивали как озарение Свыше в экстремальных моментах экспедиции, подобные, в частности, ситуации, описанной в дневнике Фаддея Беллинсгаузена, некогда побывавшего примерно в тех же местах Антарктики: «...бояться было стыдно, а самый твердый человек повторял «Боже, спаси!»

Кстати, именно эти страницы, посвященные перипетиям событий, происходивших с экипажем яхты «Урания-2» у берегов Антарктиды, представляется нам, пожалуй, самыми лучшими в книге Г. Карпенко: ему удалось вовлечь читателя в состояние той напряженности, даже отчаяния, которое испытывал каждый участник экспедиции.

И Бог спасал... Как в свое время, когда ученики Иисуса Христа, оказавшиеся в аналогичной обстановке, обратились к Нему: «Господи! спаси нас, погибает». В ответ Он сказал им: «Что вы так боязливы, маловерные!» Потом, встав, запретил ветрам и морю, и сделалась великая тишина. (Евангелие от Матфея. Глава 8, параграф 5).

В этой связи, хочется пожелать автору, чтобы он при подготовке новых маршрутов, вспоминая не только слова Боцмана: «Гера, ты экстремальщик, но ты Человек», которые ему были приятны, но и тот неоспоримый факт, что все и вся — в руках Божиих; и, получив благословение, отправился в путь (на яхте ли, на лыжах, или еще как), и с Божией помощью, завершил бы его успешно.

А. Коцонис

Эта книга писалась для моих друзей, а посвящена двум женщинам — моей маме Галине Ивановне Карпенко и жене Людмиле.

## Глава 1.

### НЕ УПУСТИ СВОЙ ШАНС, УРАНИЯ-2 !

*«В один ненастный день, в тоске нечеловечьей, Не вынося тягот, под скрежет якорей, Мы всходим на корабль и происходит встреча Безмерности мечты с предельностью морей.*

*Кто их толкает в путь? Тех — ненависть к отчизне, Тех — скука очага. Еще иных — в тени Церцеинных очей оставивших полжизни Надежда отстоять оставшиеся дни.*

*Но истые плавцы — те, что плывут без цели, Плывущие чтоб плыть, глотатели широт, Кто каждый день с зарей справляет новоселье, И даже в смертный час еще твердит «Вперед!»*

*Ш. Бодлер*

### ПОЛ ПАРУСОМ В АНТАРКТИЛУ

До сих пор все многочисленные парусные кругосветные экспедиции шли вдоль параллелей. Наша экспедиция, названная «Трансглобальной», предполагала движение на парусной яхте вокруг земного шара в меридиональном направлении. Экспедиция должна была стать первой в истории мореплавания парусной кругосветкой, идущей с севера на юг и с юга на север.

По замыслу, выйдя из Санкт-Петербурга, мы должны были спуститься по Атлантике до Антарктиды и далее идти по Южному Полярному Кругу вдоль антарктических берегов на запад до траверза с Новой Зеландией. После этого подняться по Тихому океану с юга на север к Берингову проливу, от которого Северным морским путем пройти в Атлантику и закончить это путешествие там, где его и начинали — в Питере.

В исходной точке маршрута — на заводе «Северная верфь» — к осени 1994 года была построена яхта с металлическим корпусом длиной 22 метра, получившая название «Урания-2». Для яхты было выбрано парусное вооружение типа кэч.

В течение двух последующих лет мы доделывали ее на плаву и испытывали, выходя в Балтику и Северное море. К этому времени из всей многочисленной команды, участвовавшей в постройке «Урании-2», желание идти дальше осталось только у двоих — у меня и Валеры Тимакова. Этому предшествовало полное «обнуление» средств и невозможность самостоятельно финансировать оставшуюся часть проекта меридиональной кругосветки.

Зима и лето, потраченные на раскрутку экспедиции с помощью рекламного агентства «Аврора», включение ее в перечень экспедиций МОК ЮНЕСКО и в российскую секцию на выставке «Экспо-98» в Лиссабоне были событиями приятными сами по себе, но не принесли средств. Чтобы как-то спасти дело, нужно было срочно выходить в море — на собственном энтузиазме и завершить хотя бы первый этап вокруг Европы: из Питера до Лиссабона. Мы надеялись, что это будет оценено и в дальнейшем привлечет средства для экспедиции.

За два дня до старта в Москве выпал снег по шоколадку. От этого стало светлее по утрам и тревожнее. Валера Тимаков, уехавший три дня назад, сообщил по телефону из Питера, что с фарватера уже сняли «обстановку», и это стало причиной бессонной для меня ночи. Все было плохо, не получалось и по деньгам, но самое страшное — утекал отпущенный на проект резерв времени.

Сергея Рождественский остался еще на сутки — добывать наши Шенгенские визы, а я с двумя рюкзаками снаряжения дневным поездом выехал в северную столицу.

В Питере «уже не рассветало», утренние сумерки почти сразу же переходили в вечернюю темень. «Урания-2» стояла в Галерной Гавани, по соседству с дизельной подводной лодкой. Наша яхта делалась для «экстремальных» морей, поэтому она имела мощный рангоут, густой стоячий такелаж, все было надежно раскреплено и внушало уверенность. Из рубки вела лестница в большую кают-компанию, за стол в которой могли сесть человек пятнадцать. Здесь же, в кают-компании, у правого борта, размещался камбуз с двухкомфорочной плитой.

На яхте было пять двухместных кают, четыре гальюна, два из которых мы переоборудовали в помещения для хранения экспедиционного снаряжения, большая рубка и крохотная, для одного человека, сауна. «Уранию-2» уже две недели обживали члены нашей команды, и когда две приехал, то нашел ситуацию не такой уж критической: в кают-компании было уютно, играла музыка, народ не грустил и, казалось, не считал проблематичным выход на парусной яхте в ноябре месяце в штормовую Балтику. Нам еще предстояло сделать много дел по яхте, в основном подготовить паруса, систему рифления, принять и рассортировать продукты, устранить недоделки по механике... На все это оставался один день. Всю ночь шел снег, гавань покрылась льдом. На палубе в кокпите лежали сугробы, и свой последний день в Питере мы начали с уборки снега.

Вскоре мы стали свидетелями того, как наш общий друг Сергей Кудряшев с блеском выполняет взятые на себя еще в Москве обязательства по снабжению экспедиции спонсорской водкой фирмы «Смирновъ»: новая «Волга», набитая коробками, медленно, со стоном, цепляя брюхом за все неровности дороги, сползала к Галерной Гавани. Команда «Урании-2», побросав лопаты, бросилась перегружать водку в трюмы «Урании-2».

Коробкам не было конца, и меня это уже не радовало, было ясно, что, пока не будет покончено с разгрузкой, другие дела будут стоять.

К 14 часам, к приходу журналистов, мы подняли грот с большими логотипами наших мифических спонсоров: «Аэрофлот», «Глобальная инициатива», «Интурист», «Ингосстрах», а утром перешли к стартовому пирсу морвокзала, где мы с Мишей замерзли на жестком ветру, пока ждали таможенно и пограничников.

Я волновался, опасаясь, что в самый последний момент «погранцы» обязательно что-то придумают, чтоб поломать наши планы. Но пришли две девчонки-прапорщицы и даже проявили интерес к экспедиции, задали несколько вопросов, после чего я понял, что нас выпускают. Эти две девчонки, выпускающие нас в бескрайность, — наши последние провожающие. По асфальту между застывших кранов метет снегом ноябрьский западник, а «Урания-2» тихо отходит от пустынного пирса. Расталкивая и подминая под себя льдины, оставляя за кормой черный след ноябрьской Невы, яхта идет вдоль цепочки уже вставших на зиму кораблей. Созерцание не слишком радостных пейзажей нарушается появлением в кокпите Валерки с большим подносом, на котором рядом стоят рюмки, сало с мясными прожилками, хлеб и торчащая над этим великолепием бутылка «Смирновской». «За выход!» — объявляет он с сияющей мордой и ставит поднос у ног сидящей в кокпите команды.

«Урания-2», урча мотором, уже выходит на простор Маркизовой Лужи. Мы выпиваем по маленькой и приободряемся. Команда, похоже, испытывает одинаковые чувства: с одной стороны, это тревога из-за несвоевременного для парусников позднего выхода в море и неизведанного пути через воды, лежащие за осенним горизонтом, с другой стороны, такое же по силе чувство отваги, коллективное по своей природе и уравновешивающее первое. Распределяемся на три вахты. Я с Сергеем Рождественским, Валера с Сергеем Семеновым, Михаил с сыном Кириллом.

Первая ночь — густой туман, но вдруг вывездит и хлынет на яхту лунный свет и, освещенная кормовым фонарем, в трех метрах от транца повиснет чайка. А потом незаметно исчезнет. За первой ночью — день, тоже хорош, ясно, ветер с юго-юго-запада. Хорошая тяга, скорость до семи узлов. Волны почти нет, и лодка хорошо идет в бейдевинд, можно бросить штурвал и сбегать на камбуз за сухарем — на компасе все та же цифра. Хорошие хода, быстро меняются на штурманском столе карты. Оторвались от берегов, чтоб меньше беспокоили погранцы. Но горький опыт подсказывает, что считать себя в безопасности можно, только уйдя под шведский берег, там наши уже не достанут. Грустно, но это так. Постепенно притираемся друг к другу.

Собственно, на яхте половина экипажа — почти родные люди: с Валерой Тимаковым мы вместе со студенческой скамьи, во всех походах и экспедициях, с Сергеем Рождественским еще безусыми юнцами мы ходили на плотках в Саянах и Алтае, а зимой на лыжах на Кольском и Полярном Урале, потом сделали поворот к парусам для того, чтобы когда-нибудь выйти и пересечь Океан... С Мишей Лупалом мы познакомились год назад, все это время он выхаживал в Питере «Уранию-2». Талантливая голова, умелые руки и английское терпение. Ситуация безденежья пришла к нам примерно в то же время, что и Миша, и все-таки он остался в команде. Работая на заводе-гиганте минудобрений в городе Россошь, Иван Иванович Кузнецов вырастил в себе мечту, никак не относящуюся к химии, — мечту большого путешествия. С юношеских лет Иван профессионально занимался радиолюбительством и здорово преуспел в этом, стал мастером спорта, участвовал во многих радиоэкспедициях. И когда в журнале «Радио» появился наш запрос на радиста, он не задумываясь приехал ко мне в Пушкино на личную встречу. И уже через неделю появился в Питере, где с головой ушел в подготовку яхты, удивляя всех практическими знаниями электрики и механики. Я знаю, что он ни минуты не сомневался, когда покидал свой завод, на котором проработал многие годы, то место, на котором прославился и которое обеспечивало безбедную жизнь. С остальными ребятами мне предстояло еще познакомиться.

Идем по Балтике, которую прежде избородили на маленькой, деревянной «Урании». Тогда ходили еще по счислению, имея компас, путевые карты и секундомер. Имея такой набор, можно было смело пускаться в морское плавание. Сейчас это считается древностью, но реакция на маки осталась та же — мобилизуют, вселяют уверенность, дают опору и некоторое время для спокойных размышлений. Иван Иванович весь в делах — работы по электрике много, он продолжает обустраивать свой радиоугол, приспособился брать у шведов погоду, и теперь каждый вечер мы знаем, что нас ждет завтра. Выход на связь дважды в сутки, а в промежутках — свободная радиосвязь, длающаяся у Ивана уже около тридцати лет. Он живет интересной жизнью, в которой почти нет места для сна, и ни на минуту не прекращает сиять. Игорь по профессии тоже радист, но не обладает такой энергией и опытом, как Иван, поэтому спокойно принял мое предложение быть на этом переходе коком. Кирилл, парень тонкий, весь в отца, а что касается яхтинга, так моментально адаптировал свой прошлый яхтенный опыт на большую лодку и теперь нормально рулит и верно рассуждает о морских процессах.

Над серой Балтикой мрак. Туман, морось. Встречные пароходы, кажется, мечтают только о том, чтобы дотянуть до порта, встать на зимовку и ремонт. Игорь нашел бутылку пива, и мы ее с большим удовольствием выпили всей командой в кокпите. Несколько глотков этого напитка способствовали появлению твердой уверенности: мы спасли экспедицию, хоть и вышли поздно. До следующего года мы бы просто не дотянули..

## Глава 2.

### ПЕРВЫЕ МИЛИ ИЛИ КРУГОСВЕТНАЯ НИТОЧКА

Ночью идем в густом тумане. Видимость нулевая, за кормой в свете фонаря как будто выбеленная известью стена. Временами не видно пролетающей вдоль борта от носа к корме пены. Мы без радара. «Урания-2» на больших ходах летит в тумане. Страх и противоположное ему желание — вот так лететь и дальше. Включена радиостанция УКВ. Где-то рядом, в этом молоке, идут суда. Они видят яхту на радаре, и мы просим по радиации сообщать,

когда нам будет грозить опасность. За эту ночь нам дважды кричали: «Урания», стой!!!» И мы останавливались, до головокружения гудя в туманный горт и до боли стискивая рукоятку ракетницы, слышали, как нарастает шум идущего на нас парохода и потом удаляется. Валерка, схвативший четыре часа езды в слшшном молоке, описишм голосом давал нам советы. А мы с Серегой одели на себя все, что имели, и вывалились в копит, как медведи, рулить. Но через пару часов туман ушел, и появилась луна, загадочная и как будто знающая что-то о нас.

Утром задуло. Взяли два рифа на гроте и один на бизани. Но после того, как яхту стало приводить, зарифили наглухо. Пошли проблемы с рулежкой, и, что характерно, на той же широте, что и в прошлом году, только сейчас мы шли по другую сторону от острова Готланд. На ходу долили масла в гидросистему, и она стала работать лучше. Прошли по трассе, но утечки не обнаружили. Полежали с Мишей на шпангоутах в ахтерпике, глядя, как ходят штоки. Шуршание воды за бортом слышится в нескольких сантиметрах от уха. Было приятно лежать глубоко в корме, наслаждаясь видом работающих толкателей и думать, что уже подходим к створу Варнемюнде, откуда до Килья рукой подать. Но, возвращаясь к рулевой системе, надо сказать, что жизнь «Урании-2» всегда оставалась загадкой для всех без исключения обслуживающих ее механиков.

Ночью давление стало падать, и Иван получил прогноз об усилении ветра. Но мы уже опережали шторм и успевали в Киль раньше него. Всего пять суток нам понадобилось на первый переход. Рано утром 13 ноября, вдоволь нанервничавшись по поводу возможных неожиданностей при швартовке в незнакомого порту и глядя на счастливые и беззаботные лица своего экипажа, я аккуратно вел «Уранию-2» к бетонному пирсу немецкого города Киль. Испытывая необыкновенные ощущения первых шагов по земной тверди, заводим швартовы. «Ба, какая прозрачная вода в Балтике!!!» — даже виден киль «Урании-2». Желтые и красные кленовые листья лежат на тихой воде, в воздухе пряный запах осенней листвы. Двухэтажные дома, аккуратная улочка в графике четких поребриков тротуаров — и ни души! То есть ни одного немца. Делаем дела на яхте и ждем пограничника.

Вообще-то, по установившимся порядкам, их не надо искать, они всегда приезжают сами, а если не приезжают, то мы списываем это на их счет и считаем вопрос закрытым. Вскоре они появились — два полулысых немца, заранее чем-то обиженных на нас. Проверка паспортов проходит молча, никаких посторонних разговоров. Получаем свободу из их рук и идем по улочке, глазами по сторонам. Ворохи кленовых листьев на тротуарах. Дисциплинированные немцы не убирают их, наверное, для того, чтобы продлить ощущение этой легкой и тихой осени.

За полчаса прошли по городу и дважды встретили бывших русских. Иван увидел антенны и готов был бежать знакомиться с местными радиолюбителями, но был остановлен закрытой калиткой. Мы посетили супермаркет и под руководством хорошо разбирающегося в наших кулинарных предпочтениях Валеры набрали какой-то жратвы и пива, конечно, и поспешили к себе устроить праздничный ужин. Вечером в кают-компании ребята смотрят по видеку кругосветные гонки «Уитбрэд», а я сижу в своей каюте, читаю «Хрустальный горизонт» Меснера и думаю о своей меридиональной кругосветке.

Еще год назад я понял, что «Меридиан» можно пройти автономно, то есть сделать Трансарктику и Трансан-тарктику «без поддержки». Позже эта идея окрепла и превратилась в твердое убеждение. Вопрос лишь в деньгах. Я думаю, что достойных этой идеи путешественников могут охладить не трудности самого путешествия, а грандиозность предприятия по добычанию денег. Хотя, на первый взгляд, автономность стоит дешевле. То, чем мы занимались сейчас, это, в терминах альпинистов, подход к горе. Но хорошо то, что саму гору было отчетливо видно, и мы уже примерялись к ней. С этих высот я сползаю к своим проблемам и думаю, как нам дотянуть до Лиссабона. Отношение к нашему предприятию «Авроры»\* и Зобова\*\* придает мне оптимизма.

Весь следующий день проходит в авральных ремонтах и подготовке лодки к следующему этапу. В первую очередь перезаводим проводку системы рифления на гроте и бизани: вывалилось в Балтике. Ремонтируем застезжи латкарманов, подтягиваем сальник дейдвуда, еще раз ныряем в рулежку. Завели дизель-генератор 44 и устроили до полнучи сауну. Утром — ранний подъем. Темень, хоть глаз коли. Ветер навалыный, штормовой. Кое-как открываем «Уранию-2» от пирса и, опаздывая по времени, подходим к шлюзовой камере. Швартуемся у правой стенки к ослизлым бревнам, Валерка падает, поскользнувшись на швартовке, и чудом не улетает с шестиметрового пирса.

Платим за проход канала и заходим в шлюз. Тесно, и нас загоняют под корму сухогруза, по шлюзу гуляют турбулентные потоки, поднятые винтами кораблей, так что «Урания-2» рвется со швартовых и делает броски, подобно необъезженному мустангу, сжатая с трех сторон. Мы вывесили все свои кранцы и пытаемся удержать лодку. Страшно смотреть вверх, где мачты яхты машут, едва не задевая бетонную стенку пирса. Наконец стоящий впереди пароход сбрасывает бортовы, и мы получаем возможность расслабиться. Вылетаем из шлюза и идем по каналу.

Природа унылая, хвойных деревьев и берез нет. Но все уложено и прибрано. Дует крепко с запада, можно предствавить, что творится в Северном море. Мы проскакиваем мимо поселков, паромов, мостов. От столиков ресторанной террасы к флагштоку метнулся человек, и в следующую секунду германский флаг пошел вниз. То, что это сделано в нашу честь, мы понимаем минутой позже, уже проскочив это место. Я знаю, что нормальные немцы, жизнь которых прошла на море, по виду нашей лодки и времени года прекрасно понимают, куда мы собрались и что это не прогулка на пару дней.

Почти целый день идем под мотором по каналу и уже в темноте проходим последний шлюз и вываливаемся в устье Эльбы. Опять туман и сильное течение, где-то рядом гудят невидимые пароходы.

На ощупь возвращаемся к шлюзу, к его спасительным огням. Чалимся к стенке и видим, как вдоль борта с грохотом проносится струя. Подходит катер и предлагает нам зайти в шлюз.

Соглашаемся и заходим в тот же шлюз, откуда вышли сорок минут назад. Здесь тихо, яркое освещение. Втроем поднимаемся по лестнице на восьмиметровую бетонную стенку шлюза, англоязычные Миша и Серга лезут еще выше, на башню управления шлюзом — договариваться о возможности остаться здесь до утра, а я с высоты шлюзовой камеры любуюсь «Уранией-2».

Никогда еще не видел ее сверху, и это необычное впечатление заворожило. Мне открылась картина по-настоящему «боевой» лодки, имеющей совершенные, законченные формы. В ее ожившем организме виделись беспредельные возможности, в ее движениях ощущалась жизнь далеких морей, с которыми она была одной стихией, близкой мне.

Нам разрешают заночевать во внутренней части канала, перед выходным шлюзом. Утром какой-то местный мужик требует с нас денег за ночную стоянку, но мы непреклонны, и он сам видит, что не создает у нас образ человека из власти, поэтому соглашается на отступное в виде бутылки смировской водки.

А мы выходим на простор большой реки и вызываем по рации наших питерских друзей, уже год стоящих на двух яхтах «Алевтина» и «Туя» в портовом городке Кунсхавн. Отвечает Серга Андреев. Договариваемся, что через полчаса он выйдет на мол и покажет, куда швартоваться. Вскоре в бинокль в худом, высоком, с бородой человеке с трудом узнаю Сергу. Он показывает в сторону свободной стенки — швартуемся. Кунсхавн, привет!

Год назад, только что построенная в Петрозаводске бригантна «Алевтина» попала под пароход в нескольких милях от Кунсхавна. Как потом выяснилось следствие, авария произошла в момент переключения рулевого управления на авторежим, вследствие чего корабль вильнул в сторону и буквально насадил на форштевень идущую встречным курсом «Алевтину». Ребяткам повезло: удар был настолько сильным, что яхта влетела между углубленным бульбом и форштевнем корабля и осталась заклиненной в носовой пасти. Иначе из-за полученных пробовин деревянная бригантна не осталась бы на плаву. Надо отдать должное Борису Кришталью — капитану «Алевтины», которому в условиях чужбины удалось выиграть судебный процесс с пароходной компанией и заставить судовладельца оплатить все издержки этой катастрофы.

Ремонт «Алевтины» занимались немцы — частная судоремонтная верфь, и хотя финансовые выплаты проходили вовремя, «Алевтину» уже почти год держали на стапелях внутренней гавани Кунсхавна. Кришталь за это время в совершенстве овладел немецким языком, нашел многочисленных сочувствующих и приблизился к состоянию, позволяющему навсегда остаться на северных берегах сытой и благополучной Германии.

Ведя отчаянную борьбу за справедливое решение суда, Борис стал местным героем, и «хорошие» немцы шли к нему жаловаться на «плохих», делая неожиданные признания о том, что Германия состоит, с одной стороны, из талантливых, а с другой — из тупых и недалеких, которых, к сожалению, большинство.

Серга Андреев в свое время был старпомом на «Урании-2», много сделал для ее оснащения, особенно по такелажной части. Финансовые проблемы вынудили его перейти на «Алевтину» и теперь он вместе с Криштальем и третьим питерским парнем — Володей составил ее экипаж. Мы не стали дожидаться пограничников и пошли на «Алевтину», которая была во внутренней гавани, в трех минутах ходьбы от «Урании-2». Она стояла на высоких стапелях в десяти метрах от кромки воды. Серга-га сказал, что все работы наконец закончены и они готовы спускать ее на воду, благо, что в этот ответственный момент пришла «Урания-2».

По узким, опоясывающим яхту лесам мы поднялись на палубу, где и встретились с Борисом Давидовичем Криштальем. Он был рад нашему приходу и не без гордости показывал свое судно. Нам было что рассказать друг другу — более трех часов мы провели в уютной кают-компании «Алевтины». Зная о нашем приходе, стали подходить знакомые немцы Кришталью, имеющие отношение к морю.

На следующее утро, по договоренности с Борисом Давидовичем о покупке радара для «Урании-2», мы отправились с визитом на «Алевтину». Ночью был мороз, и лужи на пирсе покрылись льдом. Неожиданно сквозь паутину подпорок и стоек лесов увидели, как под яхтой мечется Кришталь. Небольшие предчувствия волной прокатились по телу... Внизу, между металлическими и бетонными остатками конструкции, уткнувшись лицом в землю, в скрюченном и беззащитном состоянии лежал Серга Андреев. То место, куда он упал, поскользнувшись, с высоких лесов, было метров в пяти от того, где он сейчас находился. Лужицы темной крови отмечали путь, который Сергей прополз после падения. Неизвестно, сколько он пролежал, почти раздетый, на морозе.

Мы подняли Сергу в надувном медицинском контейнере фалом с горт-мачты «Алевтины». Он лежал в контейнере, как в коконе, весь в крови и грязи, не приходя в сознание. Контейнер не вошел в проем главного люка «Алевтины», и мы стравили из него часть воздуха, протавив его вниз по крутой лестнице в коридор между каютами. Коридор был узкий, и сбоку к Серге нельзя было подойти. Кришталь убежал вызывать «скорую помощь», наш Рождественский ломал носики ампул, передавая мне вниз один за другим заполненные шприцы, а я колот Сергу. Приходилось в узком длинном проходе стоять почти в шапгате, одной ногой упираясь в подволоку потолка.

Вскоре приехала «скорая помощь», полиция и пожарники. Эта гвардия мгновенно наводнила «Алевтину», и мы стали опасаться за крепость стапельных подпорок. Самыми любопытными оказались пожарники, которые в своих громадных кирзачах и грубых робах старались пролезть в проходы и попасть внутрь яхты. Глядя на татаро-монгольскую бесцеремонность этих людей, я вспомнил ту уничтожительную характеристику, которой награждали таких вот «пожарников» нормальные немцы. Мы «озверели» и вытолкнули наружу все это войско, громыхающее сапогами по палубе и подмосткам. Нечего было и думать протаскать пострадавшего по узким доскам лесов. Полиция вызвала автокран, Сергу переложили в транспортные

носилки, и он «поплыл» над крышами мастерских в сторону дороги, где стояла машина «скорой помощи». После его госпитализации мы переключили на проблему радара. Без него идти дальше в этих насыщенных судостроительством водах, протыкая бушпритом осенний туман, было небезопасно, а повторить «напряг» Балтийского марафона никто не хотел.

Радар «Фуруно» в портовом магазине стоил около трех тысяч марок. Борис Кришталь, озадаченный новыми проблемами, вряд ли мог помочь, хотя еще вчера мы были уверены, что с его помощью продадим часть своих стратегических запасов немцам, — пусть попробуют настоящая водка. Но говорить об этом после утренних событий было неуместно и мы выгребли из казны последние доллары, разжалобив наших имущих — Ивана и Игоря. Вечером сходили в госпиталь, где нам сообщили, что Сергею увезли в Бремен и уже сделали операцию. Она прошла нормально, больно пришел в сознание и через два дня его обещали вернуть назад.

В Кунсхаване, кроме радара, нас больше ничего не держало, мы помогли Кришталью сбросить «Алевтину» на воду, а сами занялись подготовкой «Урании-2» к выходу.

Дует очень крепко уже второй день. Штормовое предупреждение от 18 ноября не снято до сих пор. Даже здесь, в защищенном порту, осенние ветры сотрясают «Уранию-2», стоящую под голым рангоутом, создавая крен. Ночью пришла мысль, а не поставить ли мне закладную доску? Но хорошо спится в шторм в яхте, стоящей у стенки. Два-три раза за ночь до конца не просыпаясь, выскакиваешь на палубу проверить швартовы, быстро возвращаешься и ныряешь в тепло постели.

Первый раз выпсался, «как барбос». Утром побежали с Сергеем Рождественским на пробежку, он мне показал интересный комплекс упражнений, размялись, позавтракали. Купили радар. Пока Миша с Кириллом устанавливали его на бизань-мачте, протанув следом и кабель, мы с Валеркой, прихватив бутылку водки, отправились к рыбакам за рыбой. Но оказалось, что они уже три дня не выходят в море из-за шторма, а в магазинах кило стоит 9 марок.

Иван Иванович, спаяв модем, получил на компьютер первые пожелания «Урании-2». А я размышляю, что, как только вернусь, поведу своих дочек в театр. Надо сказать, что подобные мысли всегда посещают в момент, когда начинаешь пресыщаться романтикой и приходит сожаление об упущенных возможностях обыденной жизни.

В принципе мы уже все сделали на яхте и можно было выходить, если бы не шторм. Иван Иванович весь ушел в радиосвязь и не выныривает из любительского эфира. Валера становится ярким борцом за «возвращение» Ивана, устраивает свару, криком доказывая, что надо заканчивать дела по дизель-генератору, подключению радара и куче мелочей. Серега Семенов, романтик моря, привел все боцманское хозяйство в порядок. Работая с веревками и блоками, он смотрит вдаль, пронизывая взглядом голубых глаз портовые постройки немцев, скрывающие от него простор моря. Я вполне готов рвануть отсюда. Валера предложил идти сразу в Брест, не заходя в Амстердам, на этом можно выиграть упущенное время. А Серега Рождественский и Кирилл настроились на поганую мысль — слинять домой при первой возможности. Всегда, во всех наших походах, присутствовал страх, что кто-то должен нас покинуть. Нафантазированная на берегу морская, до боли желанная, вольная жизнь не такая уж насыщенная и разнообразная... Основа той веры разрушается на глазах усилиями любимых соратников, и ты бессилен что-либо изменить.

Но вот мы отдаем швартовы. Отдав концы с пирсовых рывов, отдаляются одинокие фигуры Кришталь и Володи. Мы выходим из узких ворот гавани и в полной мере ощущаем толчею спрессованной ветром воды. Поднимаем паруса и быстро уходим от опасных берегов.

Фактически «Урания-2» в Северном море. Огибая северо-западный берег Европы, приближаемся к Ла-Маншу. Игорь рассказывает про то, как Володя с «Алевтины», в общем-то нормальный и симпатичный парень, все допытывался у него, сколько ему платят за участие в экспедиции? Игорь убеждал, что не платят ничего, что он сам, по своей доброй воле и желанию участвует в этом деле, потому что сам того хочет... Володя не понимал таких объяснений и через некоторое время заходил с другого бока и опять пытался выяснить про деньги. Узнавался питерский подход, пена, которая расплзалась быстрее Перестройки. Такой массовой постановки на коммерческую ногу сокровенных и святая святых не было даже у «буржуев», насколько я мог судить по «Трансглобальной» того же Файнеса, чья родина вот-вот открылась по правому борту. Странно, что те пятнадцать-двадцать человек, прошедшие чистилище «Урании-2», искали в этом деле также возможность заработка и получали неплохие деньги, пока мы с Валерой были в силе, но уходили тотчас, когда пересыхал ручеек. Идея кругосветки почему-то не держала этих людей, не было мечты. Идем мимо голландских берегов, глядя на них с вожделением. Но бороться за Амстердам нет смысла, поскольку после покупки радара в казне осталось 75 долларов. Тешу себя надеждой, что заглянем сюда на обратном пути, обогнув Землю.

Быстро входим в Ла-Манш и идем в плотном окружении судов. С вечера задуло на подходе к Горлу, хорошо, что галфвинд, и «Урания-2» несется под зарифленными гротом, бизанью и рейковым стакселем так, что порой мы начинаем наступать на пятки впереди идущим судам. Но, тем не менее, двигатель не отключаем, потому что поперек нашему курсу на скорости проскакивают громадные, залитые светом паромы, курсирующие между материком и островом. Всю ночь при усиливающемся ветре разгадываем ребусы судоводжества, сводящиеся к следующему: как держать дистанцию в караване судов, как, не отвернув, пропустить паром или судно, шныряющие поперек Ла-Манша. Волна невысокая, но валает будь здоров! Англия справа по борту, залитая островами света. Рано утром пошел сизый выхлоп, а потом двигатель задымил так, что было ощущение, что мы горим. Мишу, стоящего на руле, не было видно в дыму. Прилетел вертолет и стал кружить над нами, наверное, хотел нам сообщить, что у нас пожар.

Выключаем двигатель и на парусах идем в Портсмут — английский порт, к которому «Урания-2» в данный момент находится ближе всего. Возникают естественные опасения по поводу того, как заходить на парусах, да еще в незнакомый порт. Семидесятитонная «Урания-2» может натворить такое... Эти опасения сжимают меня стальными пальцами до тех пор, пока я не встал за штурвал перед самым входом в порт. А дальше была зверская чалка у металлических свай. Нам удалось погасить инерцию лодки и успеть зацепиться за берег. Через несколько минут после этого к «Урании-2» подскочила моторка, в которой двое мужчин, одетые в чистенькие голубые комбинезончики поверх белоснежных рубашек, предложили свою помощь — перетащить нас к пирсу яхт-клуба, до которого мы не дотянули 75 метров. С удовольствием сдаем в руки наших спасителей и наблюдаем, как по радиации вызывают подкрепление. Подошла еще одна лодка, приняла бусировочные концы, и они в две тяги плавно подвели «Уранию-2» к пирсу. Стоило открывать статистику по благополучным заходам в порты без двигателя. Судя по предыдущей практике, вероятность благополучного исхода невероятно высока, жаль только сгорающих нервов.

Один из наших помощников, Питер, менеджер яхт-клуба, пригласил нас в офис. Мы прошли по плавучим боннам большой яхтенной марины, обитым тиком, и попали в офис. Серега Рождественский, разговаривая \*по телефону с пограничной и таможенной службами, сказал, что мы зашли в Портсмут аварийно, а что касается количества водки в закромах, так кто ее мерил! — так Серега оттачивал свой английский, а я стоял рядом и обмирал, но юмор сработал, и таможня отъездалась.

Потом пришло время главной процедуры — мы не спеша помылись в душе. Он разделяет время на две части: жизнь в море и жизнь на берегу, как бы напоминающая об их несоместности. Приятные моменты имеют продолжение в виде ужина, когда на стол в кают-кампанй без сожаления выкладываются все вкусные запасы. Давно я так не уставал и после ужина просто рухнул в постель. Позднее к нам пришел в гости Питер с женой, но я этого уже не слышал.

Мы, конечно, не можем без того, чтобы, зайдя в какой-то порт, не разобрать половины своего двигателя или дизель-генератора, не раскрутить все панели на яхте в поисках «коротыша» в электропроводке. А двигатель наш размером чуть меньше пианино. Раскрутили, в цилиндрах — забортная вода! Она пришла по выхлопу, когда нас «прикладывало» в Ла-Манше. Выхлоп от двигателя выведен не в корму, а в борт, и какие колена ни предусматривай, вода пройдет через них, даже не сомневайся. Об этом почему-то не знали на верфи, когда делали «Уранию-2». Гоняем стартером двигатель, выбрасываем из цилиндров соленую воду, а форсунки Питер понес в мастерскую на стэнд. Пока ждем приговора от английских механиков, занимаемся другими делами. Серега Семенов, разбирая концы на палубе, потягивая носом воздух, говорит: «Весна!» Действительно, как только он это сказал, мы сразу же почувствовали характерное для весны насыщение атмосферы, в которой уживаются и пришедшее тепло, и не страшная уже прохлада. Пятнадцать градусов тепла, для нас это много. Напротив нас, через залив, дрожит в воздухе огромный старинный фрегат. Я оттираю со шлюпки темные пятна, оставшиеся после швартовки на красных бортах «Урании-2», Миша с Кириллом занимаются двигателем, Иван с Игорем прозванивают электрику, Валерка — везде. Серега Рождественский принял камбуз и готовит обед.

Вечером принесли отшлифованные форсунки и счет на 165 фунтов. Это выше наших финансовых возможностей, но, странное дело, паники нет. Запустили «Сканию». Работает как часы, чистый выхлоп, давление в норме. Хотя на яхте дел по горло, после обеда сходили в город, прошли по улочкам Портсмута. Все здесь связано с морем, морской историей пропитаны старые постройки набережной, портовые сооружения трехсотлетней давности сохранены, но главное, что бросается в глаза в этой стране, — это дети. Мальчики похожи друг на друга, а вместе они похожи на мальчиков из ансамбля «Битлз». Не знаю, как взрослые, но дети-англичане — это особая порода. Дело не только в одинаковой школьной форме: это вполне определенный свод правил, претерпевший значительную эволюцию и впоследствии многократно тиражируемый уже через генетику. Серега Рождественский сказал мне, что он уезжает, он так решил, уезжает завтра. Мне сразу же вспомнился счет, который принесли за форсунки, и наши перспективы. Хотя я и знал, что это рано или поздно произойдет, что Серега полностью не принадлежит себе, что любящая задержка на маршруте заставит его судорожно искать пути быстрого возвращения, почти любой ценой. Отговаривать его было бесполезно, у меня не могло быть иллюзий на этот счет. В принципе я даже был благодарен ему за то, что он своим присутствием на старте сделал реальным почти безнадежное дело. Грустно — с Сергеем всегда было здорово.

Погода портилась на глазах, ночью свистело в вантах. Я слушаю этот свист через звукоизоляцию палубы и думаю о своем. Я смогу идти в Трансарктику и в 52 года. Главное для меня будет не перегрузиться, а равномерно распределить грузокilометры по времени. По моим расчетам, моя Трансарктика пройдет с 15 января по 30 июня — пять с половиной месяцев. Это будет «челнок» по дрейфующим льдам с полным возвратом с 83-го градуса северной широты на мыс Арктический. А сегодня Питер принес счет за стоянку, еще почти двести фунтов. Это не испортило моего настроения, не потому, что я наконец обнаглел, просто есть варианты и, может быть, Петруха (как зовет его Сергей) пойдет на них. Но это утром. Я был настроен выходить немедленно, так как, судя по последнему прогнозу на четыре дня, были неплохие шансы дойти до Ла-Коруньи. Валерка, правда, не разделял мой оптимизм и больше склонялся к заходу в Брест, да это было бы и неплохо, Франция все же. Но сначала нужно решить денежные дела с Питером, и я предложил оставить ему гарантийное письмо о последующей оплате. Питер несколько минут выяснял этот вопрос с руководством марины, вернулся и сообщил, что платить нужно сейчас. Тогда я предложил ему подумать над вопросом, как реализовать водку, хоть не надеялся, что этот прием может сработать в такой стране, как Англия. Питер и ухом не повел, хотя в его взгляде произошло некоторое оживление на

фоне безысходности. С той же индифферентностью он набрал номер по своему мобильному и поговорил, потом сделал еще пару звонков. Трудно было ожидать от англичан такой коммерческой прити: не прошло и двадцати минут после звонков Питера, как в рубку «Урании-2», с опаской отыскивая опору ногам, стали робко спускаться представители свободной торговли, но уже через десять минут они с коробками прекрасной водки «Смирновъ» бегали по лестницам так быстро, как будто провели на «Урании-2» не одну навигацию. Яхта облегложилась на тридцать коробок, зато вахтенный журнал распирала пухлая пачка фунтов. Мы рассчитались с Питером, в наших движениях появилось спокойное английское достоинство, хорошо дополняющее дружеское отношение, и, не теряя времени, мы отдали швартовы. Вектор наших интересов указывал теперь на Францию, она лежала к востоку от нас, за чистой погибелью Ла-Манша.

Пошли дожди, погода испортилась, тучи оставляют след на локаторе, и видно, куда они перемещаются. Получили прогноз, который подтвердил усиление ветра до восьми баллов. Ветер с юга, почти встречный. В рубке музыка — английская станция, но почему-то Битлз почти нет. Но вот песня Джона Леннона, которая сразу же перенесла меня в прошлые зимы и весну, когда по воскресеньям я возил Галку к репетитору, и пока у нее шел урок, я четыре часа, сидя в машине, занимался экспедицией, составлял списки, писал деловые письма и даже успевал заниматься английским. При этом пил из трехлитрового термоса чай с лимоном, ел бутерброды, которые утром готовила Люда, и время от времени ходил в кусты сбросить напряжение. Это было время надежд, приятных грез. Кстати сказать, для многих из нас подготовка экспедиции, особенно в части ее продумывания, стоит во многом самой экспедиции. Это чистое удовольствие, еще не омраченное действительностью.

Хорошо поддувает, волна хаотическая, рядом опять куча судов. Шквалы с дождем. Напряжение на вахтах, в конструкциях, людях. Ночную вахту отстоял на руле бесственно, яхту постоянно приводило. Валерка вслед за мной тоже «схватил шторма», ему досталось даже сильнее, и он запристал в Брест. В темноте мы скрутили оверштаг, а утром, уже при подходе к Бресту, вышли втроем в обявках и скинули грот. Шквалы при этом были никак не меньше 30 метров в секунду, но волна легла — зашли в тень невидимого пока мыса Сен-Матье. Грот был в нескольких местах порван, и пока мы довольно ходко шли на штормовом стакеле и зарифленной бизани. Идти по морю — это теперь твоя жизнь, хоть ты уже и прожил почти целую жизнь на суше, эта твоя жизнь только сейчас и начинается, и ты наблюдаешь, как это происходит. «Люди, — говорил философ древности, — бывают трех видов: те, кто живы, те, кто мертвы, и те, кто плавают в море». Те, кто в море, не относятся ни к живым, ни к мертвым. В море другая жизнь подчиняет нас, и некоторое время мы живем в ней, в этом состоянии, отличном от жизни земной. Нет, мы мыслим так же — четко и цепко — и знаем, что делать, чтобы спасти себя и лодку. Но это происходит с нами уже в реальности. А потом мы приходим в какие-то новые для нас порты. А в портах мы возвращаемся к себе.

Зашли в коммерческий порт, и нам очень долго искала место портовая полиция и наконец-то поставила третьим бортом к таким же бедолагам, двум большим шхунам. Поляк с одной из них приятно порадовал нас длинной тирадой русской речи, сказанной с умеренным акцентом. Он перепрыгнул к нам на палубу, получил взамен рюмку водки и опять не подкачал — тут же выпил. А у нас целый день впереди: занимаемся сушкой вещей, ремонтом грота, чисткой топливной системы. Узнали прогноз — погода будет налаживаться. Нужно завтра рвать в Бискай. Вечером прогулялись по городу. Общее мнение таково: Франция интересная страна, близкая нам больше, чем любая другая.

Утром выходим в 10 часов. Погода — блеск, морда загорает. На выходе из Брестской бухты рыбаки с лодки вытаскивают на веревках какие-то ящики, похожие на наши мор-душки. В эти плетеные ящики, как мы догадались, заползает то ли креветки, то ли крабы. За входным бум ложимся курсом 214, на Ла-Коруню. На DPS 7 узлов, яхту покачивает, мы начинаем Бискай. Погода спокойная, но по морю еще гуляет вчерашняя зыбь. Плавают много мусора. Поговорили с нашим московским радистом Володей Боншиевским. Я мысленно увидел его дом в окружении громадных сосен в подмосковных Заветах Ильича, а над соснами еще на столько же возвышается массив антенн, с помощью которых происходит радиосвязь с яхтой, идущей по Атлантике. Я представляю, что, глядя на это антенное хозяйство, любой западник сказал бы многозначительно: «У русских и не то есть». В «Авроре» оживление по поводу нашего продвижения. Теперь их очередь сделать неординарный ход. Кстати, сегодня начали экономить на хлебе. Желудок недоволен.

С утра были планы, не заходя в Ла-Коруню, идти сразу же на Лиссабон, но к вечеру передали, что в районе Португалии шторм 10 баллов, это сразу отрезвило, и теперь мы рвем в Испанию. Европейские страны небольшие, за день, максимум два, проскакиваешь любую из них.

Бискай сейчас спокоен, но год назад в его северо-восточной части погиб Евгений Смургис. Перевернутую лодку и его самого нашли местные жители — французы. Причины все те же — нерешенные финансовые проблемы и, как следствие, техническая неподготовленность, вынужденная спешка. На что может рассчитывать неумудрый? Только на свою собственную жизнь. Женя около двадцати лет провел в экспедициях, и когда он шел на веселой шлюпке вдоль побережья Северного Ледовитого океана и брал этот океан голыми руками, там свои стены помогали, свои люди. А здесь сразу же потребовались деньги, трудно представить, как он тянул из последних сил и зашел так далеко в чужие страны, борясь со всеми проблемами действительно один.

За 30 миль до Ла-Коруни задуло в морду, но мы мечтаем уже в будущем, и наше настроение от этого очень хорошее. Нам вообще страшно повезло в жизни, потому что мы имеем эту возможность куда-то идти, вплоть до кругосветного путешествия. А могло быть все иначе... Кто провел всю жизнь в Гулаге, или был невезедным, или просто выкалывал сутками, чтобы прокормить семью. Некто запретил моим родителям пуститься вокруг Света, и отец до самой смерти грезил морскими странствиями.

Идем на белый город, сбегаящий с холмов. Воскресенье. Испанцы гуляют по набережной чинно, женщины в дорогих шубах, несмотря на теплую погоду. Город красивый, улицы оформлены по-новогоднему, все подготовлено к Рождеству. Отшвартовались к набережной в центре города. Испанцы идут «на триколор» толпами, долго стоят и смотрят на яхту. Иван Иванович поймал местных радиолюбителей, поговорил с ними и через полчаса шестеро друзей-испанцев приехали на «Уранию-2». Это были молодые люди одного возраста, все примерно тридцати лет, они темпераментно реагировали на яхту, радиоаппаратуру, но энергии Ивана хватало на всех. Эти молодые испанцы сказали нам, что на Земле есть три узловые точки: мыс Горн, мыс Доброй Надежды, а третье место находится в нескольких милях отсюда. Мы с радостью сели в их машины и помчались через весь город, на его северо-западную оконечность. Зеленые роскошные пальмы, растущие посередине разделительной полосы, останавливали взор. Казалось невероятным, что только две недели назад наша яхта расталкивала лед. Мигом забыты все несчастья, постоянные сомнения, самые верные наши попутчики, растаяли, и след их простыл. Мы как будто освободились от тяжести, каждый получил в награду ясную и надежды на светлое будущее. За лобовым стеклом в синем, бесконечном море возник сложенный из гранитных глыб ствол древнего маяка. Маяк «Эркулес» на мысе «Фенистерре» был построен за 200 лет до рождения Иисуса Христа. Древние римляне впервые поднялись на север вдоль берегов Португалии и там, где берег резко уходил на восток, построили этот маяк. Называли это место «Конец Земли».

День шел к вечеру, но было еще достаточно светло. По внутренней узкой лестнице, преодолевая бесконечную спираль, мы начали свой подъем. Все детали маяка — круглый ствол стел, ступени винтовой лестницы, своды промежуточных площадок — был выложен из гранитного светло-коричневого камня. Лестница выводила на верхнюю площадку, откуда открывался вид на Океан. Он лежал далеко внизу и был от этого непривычно огромен, я как будто смотрел на него из Космоса. Гул прибоя, еле доносившийся снизу, — единственный земной звук, прорывавшийся к нам, — лишь фиксировал наше местоположение в данный момент Вечности. И я понял: то, что мы делаем в этом путешествии, это часть существующего, не прекращающегося движения, исходящего из Космоса невидимой рекой, легко скользящей над Океаном в своем бесконечном пути к Горизонту. Движение, на которое мы обречены в силу своего изначального предназначения. За три минуты, которые мы по ступенькам спускались вниз, мы из вечера попали в ночь. «Кто обогнул «Фенистерре», тот может повесить серьгу на ухо» — так говорили испанцы. Возможно, это было актуально в давние времена, у нас другие проблемы — хватило бы картошки да муки.

Яхту на длинных швартовах гоняет вдоль пирса приливом, и здания, которые находятся по ту сторону городской гавани, как бы плывут. Я сижу в коопите и наблюдаю это движение. А внизу, в салоне, идет гульба — у Миши день рождения. Надо же, почти целую жизнь безвыездно прожить в Питере и, прийти на яхте в Испанию, в прекрасный город Ла-Коруню, чтоб отпраздновать свое пятидесятилетие. В кают-компании русские, испанцы, голландцы и один северный американец. Разговор идет уже на пяти языках, и все друг друга понимают. А орут, «так это от осознания и просветления...» Из еды на яхте осталась лишь картошка да водка, и накануне вечером Серега, взяв бутылку водки, пошел к рыбакам и принес от них двух осьминогов. Он прогибался от тяжести, когда тащил их в полиэтиленовом мешке. Увидев осьминогов, один из наших новых друзей позвонил по мобильному и через полчаса к «Урании-2» подлетел «шевроле», из которого выпорхнули жены наших испанских радистов. Этим девочкам было лет по восемнадцать, не больше, и одеты они были точь-в-точь как молодые барышни южноамериканских сериалов. Ослава это ничуть не смутило, он шлепнул по попе свою жену, и вся компания вслед за ним отправилась в сторону камбуза. Девочки попросили у нас молоток, но заведующий киянкой Иван Иванович взялся сам «отбивать» осьминогов, да переусердствовал так, что поломал ручку. Но выход был найден — девочки подавали осьминогов через люк, а мужики били их без устали о металлическую палубу. Потом осьминогов чистили, варили, мелко резали и подавали на стол вместе с вареной картошкой. Дополняли картину разнообразные соусы и темные бутылки прекрасного сухого вина.

Иные моменты в жизни своим гастрономическим планом дотягивают до уровня высоких материй. Это был незабываемый вечер, в котором мы, помимо физического блаженства, получили опору нашему экспедиционному будущему: в течение этого вечера меня не покидал образ «Урании-2», летящей к ледовым берегам Антарктиды... Испания ободрила нас, замерзших и уставших от борьбы еще в России.

Постепенно мы приводили в порядок электрику и механику яхты. Надо отдать должное Мише и Ивану, которые без устали «крутили гайки и затыкали дыры». Миша, казалось, разбирался во всех технических вопросах, остальные «обеспечивали массовость», но работали самоотверженно и дружно. Наконец-то закончился затяжной осенний шторм. На последние копейки покупаем две булки хлеба, три килограмма муки, пяток лимонов и выходим в море. В Атлантике гуляет зыбь, в которую «Урания-2» проваливается по нижней краспичу, но ветра мало. Еще раз видим маяк «Эркулес», и вскоре берега Испании растворяются вдали.

Много раньше на старинных парусных судах орал скот и было много работы. Были примитивный компас, паруса, руль. Не было маяков, хороших портов-убежищ. Эти плавания на простор были опасны сами по себе, хотя люди приспосабливались, их интеллект опережал реальные возможности технической эволюции, заставляя их, в отличие от нас, ходить по морю на грани жизни и смерти. Предполагаю, что тем сильнее были впечатления моряков.

Погода отличная в течение двух дней, пока мы идем в конечный пункт первого этапа экспедиции — порт Лиссабон. Справа вся ширь Атлантики без каких-нибудь двух десятков миль, а слева растворенные в морском пространстве почти не видимые берега Португалии. Входим в устье реки Тежа и

ввиду обозначившихся по левому борту зданий проходим мимо скульптурной группы из белого камня в честь мореплавателей, проходим под высоким мостом и мимо гигантской скульптуры Христа. И все это время, пока мы поднимаемся по реке вдоль Лиссабона, работает дизель-генератор и греется сауна. Мы подходим к свободной стенке городской гавани и швартуемся. В голове две приятные вещи — окончание путешествия и предстоящая баня. Валерка жалуется на боли в сердце.

Находим российское торговое представительство, нас с Мишей принимает торгпред Мельничук Владимир Николаевич. Семь сотрудников живут коммунально на территории торгового представительства, они тянутся к новым людям, отбросив боязнь погрязнуть в больших заботах. Я стараюсь предупредить их опасения и отвести их от забот. Посещаем с Мишей яхт-клубы и пробуем договориться о стоянке «Урании-2». Яхт-клубы забиты маленькими яхтами, и мы сами видим, что места для нас нет. Валерка становится хуже, он лежит на моей нижней койке. К вечеру приехал представитель выставки «Экс-по-98» — молодой португалец, и мы попросили отвезти Валеру в госпиталь. Успели. Валерка стал «уходить», его душу и тело подхватили врачи буквально на пороге госпиталя. «Инфаркт миокарда» — два страшных, не укладывающихся в голове слова были четко переведены с португальского. Валерка остался в реанимации, а мы мыкались на яхте, тупо и медленно осозывая смысл происшедшего. На следующий день лечащий врач сообщил нам, что самое страшное позади и что больной должен пробить в госпитале еще по крайней мере шесть дней. Я дозвонился до брата в Москву и верил ему наши судьбы. Другими словами, Юра должен был занять деньги и купить в Москве шесть авиабилетов для нашего возвращения в Москву. Я очень надеялся на связи Зобова с Аэрофлотом и некоторые обязательства этой организации, чьи логотипы мы несем на гроте. Почему-то я был уверен, что вопрос шести билетов Аэрофлот решит легко.

Кроме ожидания выздоровления Валерки оставался еще один не решенный до сих пор вопрос — условия зимовки яхты. Эта проблема решилась сама собой, когда капитан порта вызвал меня к себе и вместо того, чтобы вынести приговор стоянку, предложил нам стоять в его гавани до лета, притом совершенно бесплатно. Он смог увидеть наши реальные проблемы на фоне общих планов и захотел нам помочь. Я его понимаю. Единственное условие — кто-то должен остаться на яхте. Капитан порта Карлос Саарес был очень хорош собой — в морской форме, с бородой и курил трубку. На следующий день, на который были назначены несколько встреч, наступили Рождественские праздники, и мы уже не могли никого найти. Телефоны не отвечали, в учреждениях никого не было, деятельность замерла. Последний аэрофлотский самолет этого года улетал в Москву через два дня. Валерка лежал в госпитале, билетов мы не имели. За день до вылета в Лиссабонское небо было прорвалось Юрка и сообщил, что купил билеты и пытается вытолкнуть эту информацию в представительство Аэрофлота в Лиссабоне. Получилось. Осталось уговорить врачей отпустить Валерку. Получив от меня копию страховки «Ингосстраха», они легко согласились отпустить его к моменту вылета.

Самолет взлетел в предпоследний день 1997 года, унося в Россию всю команду «Урании-2». На яхте остались наши новые знакомые — англичане, которые согласились смотреть за ней на условиях проживания в ней. Впереди была встреча с родными и любимыми. А в остальном я знал, что в Москве меня ждет жесткая потогонная система подготовки экспедиции, работа, насыщенный, регламентированный день. Я был уверен, что небольшие деньги все же удасть достать.

### ОКЕАНСКАЯ ЯХТА «УРАНИЯ-2»

Спроектирована в ЗАО «Старлит» группой яхтенных конструкторов Александром Каргополовым и Кириллом Терпигоревым под руководством Александра Стружилина. «Старлит» — это опытная, маститая команда российских яхтенных конструкторов, имеющих профессиональные навыки и ясное представление о предмете.

Само строительство осуществлялось на заводе «Северная Верфь», что было в большой степени оправдано, но только при строительстве корпуса. Металлический корпус был действительно выполнен виртуозно, если учитывать толщину корабельной стали, которая под руками мастеров легко повторила округлые обводы яхты.

Рабочие чертежи систем и сами системы выполнялись также военными специалистами этой же верфи — это показательный случай активного применения принципов военного судостроения при многотонной парусной яхты отечественным оборудованием. Хотя в период проектирования никто даже не улыбался по этому поводу, напротив, было много оптимизма и всплесков энергии при скреживании ежа со змеей. Это время, тем не менее, осталось в памяти как грандиозное строительство нашей общей мечты, с постоянным выездом из Москвы в Питер, многочасовыми планерками со строителями на «Северной Верфи» и ночным бдением в поисках Истины на квартире у Леши Старкова.

Длина корпуса — 22 м Длина по ватерлинии — 18 м Ширина в миделе — 5,6 м Водоизмещение — 70 т Площадь парусности — 300 м Корпус — сталь 5—8 мм Пять двухместных кают

«Урания» — так западные соседи русов называли восточные земли, которые, по их мнению, курировала планета Уран. Впоследствии на этих просторах сформировалась Россия.

### Глава 3.

#### Московский ПОРОЖНЯК

*«Мечта тоже нуждается в плетке, ведь наше пребывание здесь быстротечно».*

*С. Пасенюк*

Москва встретила нас ситуацией худшей, чем это можно было предвидеть, рассекая волны Атлантики. У «Авроры» исчез оптимизм по поводу своего же проекта «Глобальной инициативы», зампред Торговой Палаты России Евгений Зобов, с которым мы хорошо начинали год назад, принимал меня с рассеянным безразличием, тольяттинский «ВАЗ» не поддавался усилиям Артура Чубаркина... Нужно было искать новые связи, «копать» в других местах.

В момент осознания бесперспективности наших планов появился улыбчивый, подвижный молодой человек, один из руководителей Молодежной Морской Лиги. Звали его Марфутин Юрий. Он был из самого последнего поколения комсомольских работников верхнего звена, сумевших быстро адаптироваться к современным условиям российского рынка. Молодежной Морской Лиге досталась в наследство комната в десять квадратных метров на Старой площади, но любимым рабочим местом было Министерство морского транспорта, Дом Правительства, Дума. Юра демонстрировал виртуозную работу в стенах этих заведений, где работали связи и незыблемая твердь прошлых порядков. Марфутин водил меня по коридорам этих учреждений, и я серьезно полагал, что еще немного, и возникнет то железобетонное основание, на которое обобретется экспедиция. Но время шло, мы втягивались во все новые и новые мероприятия, которые лишь рикошетом задевали экспедицию. Марфутин готовил в Белом Доме фотовыставку по кругосветке «Круженштерна» и собирал на это мероприятие представительный состав министерских работников и потенциальных спонсоров. Саму выставку должен был открыть вице-премьер Борис Немцов, в присутствии почти всей верхушки.

Схема была следующей: поздними вечерами мы проходили несколько километров по коридорам Белого

Дома, в это время местный народ пребывал в расслабленном состоянии уже закончившего рабочего дня и умиротворенном предвкушении отдыха. В это время Марфутин вылавливал клиентов не ниже начальников отделов, приглашал на выставку и представлял им капитана первой российской яхты, то есть меня, собравшегося в рамках Молодежной Морской Лиги еще раз прославить весь российский флот. Я отчаянно надувал щеки и успевал вставать свои несколько слов, дополняя складную песню Юры Марфутина.

В свои грандиозные планы мы посвящали Степашина, зампреда Сысуева, министра финансов Уринсона и нескольких начальников отделов и могли благополучно ожидать результатов, если бы не мое предчувствие, что из всего этого ничего не получится.

На фотовыставке, которая все же состоялась, был представлен стенд нашей экспедиции, я сделал небольшой доклад, после чего, уже на фуршете, Зобов познакомил меня с Борисом Смирновым — владельцем торговой фирмы «Смирновъ», который пообещал финансовую помощь моей экспедиции. Речь шла о двадцати тысячах, которые могли бы закрыть самые большие дыры в теле «Трансглобальной». Это было первым положительным моментом всей эпопеи, затеянной Марфутиним. Второе — я получил практически бесплатный билет из любого города, обслуживаемого «Аэрофлотом», до Лиссабона с открытой датой возвращения в течение всего года.

Каждый мой день начинался со звонков Зобову, в «Аврору», в Питер, где шла комплектация путевых карт и лоций. И еще порядка пятнадцати установочных звонков. Потом я успевал на одну-две встречи, а часам к шести вечера мы встречались с Марфутиним в Белом Доме. Домой в Пушкино я добирался к ночи, часто злющий как собака, но Люда делала так, что я быстро «откисал» и был готов назавтра повторить все сначала. В воскресенье, пробегаю свой 18-километровый крут по зимнему лесу Клязьминского водохранилища, я придумывал новые ходы и выходы. Мой пес — миттельпнауцер по кличке Шверт — бежал впереди, время от времени падая на лыжню и выгрызая лед между пальцами лап.

Серьезной проблемой, которую еще предстояло решить, была команда яхты. Из старого состава, кроме Ивана, дальше никто не шел. Мои питерские знакомые из яхтенных кругов согласились бы на участие в экспедиции только на условиях оплаты. Мои близкие друзья пошли бы без всяких условий, но свалившаяся на Россию ситуация в виде неожиданного окончания социализма вынудила всех забыть на неопределенное время про вольную жизнь и заняться самоутверждением в новой формации.

Тут я вспомнил про письма, которые присылали нам люди в ответ на наше объявление в журнале «Радио», когда экспедиции требовались радисты.

Кстати, таким же образом попал к нам год назад Иван Иванович.

В письме Валеры Пикулева из Николаевска-на-Амуре были такие слова и объяснения, которые, наверное, использовал бы и я, оказавшись на его месте. Я позвонил в Николаевск-на-Амуре, и мы поговорили. Валера оказался в трудном положении, он не ожидал, что его все-таки пригласят, тем более прошел целый год, и теперь должен был дать ответ в соответствии с духом своего письма. Валера не дрогнул. Мало того, он взял на себя труд «добыть» для экспедиции пять тысяч. Он был уверен, что в Администрации района ему дадут такие деньги. Забегая вперед, хочу сказать, что Валера оказался человеком с хорошей головой, с хорошими навыками классического механика, который имел свое мнение и всегда мог дать реальный ответ в реальной ситуации.

Все это сочеталось с почти бесконечной терпимостью к многочисленным трудностям нашего предприятия. После этого звонка я почувствовал

себя счастливым человеком, но, естественно, не предполагал, что за то, чтобы Валера все-таки попал на яхту, нужно будет побороться, и именно мне. Два года назад в одно из очередных походов по Балтике на «Урании-2» участвовал Дима Шаромов, парень из Владивостока, помешавшийся на путешествиях и ходивший до «Ура-нии-2» на кочах на Аляску. До меня дошли слухи, что в данный момент Дима с женой и десятилетней дочерью собираются выехать на год в Гималаи. Я нашел его по телефону во Владивостоке сидящим буквально на чемоданах. Мне не нужно было доказывать Диме, что морской переход вокруг света по меридиану будет желаннее, чем размышления о смысле жизни в умиротворенных долинах Гималаев. Но тут образовалась одна большая для меня проблема, в которую я уперся как в стену — Диму я мог получить только вместе с его женой. К стати сказать, она также участвовала вместе с ним в походе на кочах и из Америки прилетела во Владивосток рожать Женю, а Дима в это время еще год колесил по Штатам и слал оттуда поздравительные открытки.

Что было делать мне, измученному полным отсутствием средств и команды, какое решение принимать? В этой патовой ситуации можно было выделить два варианта. Если Дима с Леной окажутся на борту «Урании-2», это принесет в команду какие-то деньги (Дима накануне продал свою владивостокскую квартиру и был готов к путешествию) и укрепит команду Димой и коком Леной. Через неделю после этого телефонного разговора Шаромовы всей семьей примчались в Москву — Женя участвовала здесь в шахматных соревнованиях. Надо отдать должное Диме — он продумал весь процесс обработки моего сознания. Он давал информацию порциями. Сначала он объяснил, что может идти только с Леной, и получил мое согласие. Затем, через несколько дней, он «сломав» меня по поводу дочери Жени. Мы договорились, что Лена с Женей по приходу «Урании-2» в Бразилию перелетят в Новую Зеландию и будут там ожидать нас, идущих антарктическим путем.

Дима быстро вошел во все проблемы, и мы носились с ним по Москве, решая и улаживая экспедиционные дела. Чуть позже в Москву из Петрозаводска приехал Димин приятель по плаванию на кочах — Саша Харитонов.

Хватило одного короткого разговора, чтобы он приехал с рюкзаком и сумкой на тележке, полностью готовый к полугодовому путешествию. Саша согласился в течение трех месяцев жить в нашем офисе на Сибирском проезде и готовить экспедицию, а в июле вылететь в Лиссабон за месяц до приезда команды, сменить англичан на «Урании-2», готовить лодку и ждать приезда остальных.

Фотожурналист Аркадий Колыбалов вышел на меня сам. Он приехал ко мне домой в Пушкино и попросился в экспедицию. Я считал, что отсутствие малейшего туристического опыта и опыта плавания на парусной яхте все же не могут являться основанием к отказу в участии в экстремальном путешествии. То, что Аркадий уже многие годы «кистекает» безнадежными мечтаниями о парусной кругосветке, для меня значило больше, чем яхтенный опыт любого другого человека, не имеющего этой глубокой тоски по невозможности обрести предписанную тебе жизнь.

Мы надраивались в попытках «раскрутить» экспедицию. Каждую неделю в центральной прессе выходили заметки и статьи по нашему поводу.

Выступая по радио, я изображал уверенность и не моргнув врал, что все у нас хорошо. Но надо сказать, что настоящий интерес к нам проявляли лишь журналисты, они сами буквально охотились за нами и на основании двух-трех моих фраз делали материал. Дни мелькали, приближая нас к августу, на конец которого был запланирован вылет в Лиссабон, но денег не появлялось. Мы «шерстили» организации, предприятия и банки. На нас работали двое менеджеров, в послужном списке каждого имелись внушительные победы в прошлом, но их проекты также ничего не принесли. Марфутинские варианты явно не срабатывали. Мы находились в какой-то дыре и не могли сместиться за ее край. Валере из Николаевска-на-Амуре в деньгах также отказали, но этим беды не кончились. С каждым нашим телефонным разговором Валера явно «сдыхал» и в конце-концов объявил, что он не сможет даже долететь до Москвы. Экспедиция враз оставалась без механика. Я сказал ему, чтобы он выбросил это из головы, занял деньги на перелет в Москву, а дальше я сам позабочусь о нем. Валера молчал. И тогда я услышал женский голос, это вмешалась его жена, видимо, на параллельной трубке. «Хорошо, он придет», — сказала она. Я ликовал. Но слишком уж часто за последнее время приходилось умирать и снова оживать.

Последний удар, предначиненный, чтобы свалить меня с ног, еще не пришел. Я заметил, что все наши экспедиции больше всего страдали от высокой политики. Дважды наш выход в Атлантику совпадал с выборами Президента России, и поэтому все наши потенциальные спонсоры почти хором заявляли нам, что все свободные средства ушли на выборную кампанию. На этот раз случившийся августовский обвал рубля по цепочке добрался до Торгового Дома «Смирновъ». Налоговая служба нашла дипломат с деньгами на одном из заводов (об этом вопиющем нарушении поведает министр по налогам и сборам Борис Федоров, и это показывали три дня по всем каналам). В итоге, когда я пробился в кабинет Бориса Смирнова на Пятницкой улице, он мне ласково, как своему, сказал такое, от чего сердце мое перестало биться: «Я ничего не забыл, но ты же видишь, Георгий, что творится в стране, мои заводы закрыли, я вынужден терпеть убытки и ничего не могу сделать. Приходи перед Новым годом». Я сказал ему, что в конце декабря яхта будет на подходе к Антарктиде. На что он пожал плечами, а я не смог дальше ломать себя и попросить хотя бы НЕБОЛЬШИЕ деньги, это уже походило бы на милостыню.

За две недели до вылета я просто не знал, что делать и как спасти экспедицию. Мы явно сползли на самофинансирование, что абсолютно недостаточно в варианте больших экспедиций. Но и здесь наши возможности были несоизмеримо низкими, даже с учетом максимальной личной неприязнательности. Что и говорить, трое из команды не могли внести в экспедицию ни копейки. Я написал большое количество смет по предполагаемым расходам, все время урезая первоначальные запросы. Самая последняя (под названием «тюремная») была в 18 раз меньше средней сметы и совершенно не учитывала такие пункты, как оплата за стоянки в портах, а на питание давала не более 70 центов на человека в день, и то денег на нее мы не добрали. Переломным моментом стало то, что за несколько дней до вылета Артур Чубаркин получил-таки небольшую сумму от тольяттинского «ВАЗа», а через день после этого мой друг Витя Савонин нашел для меня тысячу долларов. С учетом взносов самих участников экспедиции «тюремная» смета оказалась перекрытой на 150 долларов.

Итак, итогом московского периода стал полный провал по спонсорству. Мы не добыли то, что должна иметь любая серьезная экспедиция — средств на ее проведение. Ее финансовой базой должны были стать те крохи, которые имели сами участники экспедиции, рядовые люди нищей страны.

Единственным плюсом, вселявшим спокойствие перед стартом, была моя боевая лодка, уверенность, что я смогу ее вести и быстро обучу этому всю команду.

#### Глава 4.

### ПЕРЕЛЕТ В ДРУГОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

*«...Скорее же, скорее в путь!*

*Поэзия дальних странствий исчезает не по дням,*

*а по часам. Мы, может быть, Последние путешественники в смысле аргонавтов: на нас еще по возвращении взглянут с участием и с завистью».*

*И. А. Гончаров*

Кандидат медицинских наук Гайкин Александр Васильевич последний раз «отрихтовал» мой позвоночник, и уже через четыре часа в аэропорту «Шереметьево-2» я прощался с провожающими меня братом Юрой, Валерой, «Полковником» и его женой Ритой.

Я шагнул за ограждение турникета, обозначающего границу страны, и оказался один на один со своей экспедицией, океанами, которые собирался пересечь, и континентами, за которыми лежала заветная Антарктида. Команда экспедиции, состоящая из почти незнакомых мне людей, уже ожидала меня в Лиссабоне, на «Урании-2».

И сразу же, с первых шагов этого самостоятельного пути, стали происходить совершенно непредсказуемые события. В очереди к окошку паспортного контроля я оказался за красивым высоким парнем, лицо которого показалось мне знакомым. Я старался вспомнить, где пересекались наши пути. Как потом выяснилось, он, как и я, старался разрешить тот же вопрос. А через минуту мы вспомнили, что примерно год назад я был в его мастерской, тогда Александр Пономарев, так звали моего знакомого, выиграв конкурс проектов, стал Главным Художником российской секции на «ЭКСПО-98» в Лиссабоне. Он знал про нашу экспедицию и сделал мне комплимент по поводу того, что мы единственная команда из всего проекта «Глобальной Инициативы», оказавшаяся в состоянии начать экспедицию. Общаясь вплоть до последнего дня с Зобовым и «Авророй», он обладал кое-какой информацией по другим экспедициям и их людям. Проект Артура Чилингарова (буксировка айсберга от берегов Гренландии в Лиссабон на «ЭКСПО-98»), на который, раскручивая весь проект «Глобальной Инициативы», сделало ставку рекламное агентство «Аврора», не состоялся. Более того, он по- тянул на дно всю цепочку других

экспедиций. Александр высказал мнение, что все пошло прахом из-за подозрительного исчезновения из Москвы Чилингарова, причем именно в тот момент, когда после почти года усилий «Аврора» нашла ему спонсоров за океаном.

Артур Николаевич ушел за пределы досягаемости на пару недель. Этого было достаточно, чтобы спонсоры, облившись кофе и выслушавая оптимистические планы Володи Филиппова, президента «Авроры», поглядывая на чистый горизонт, развернулись и исчезли. Может быть, здесь были другие причины, но, представляя кухню больших экспедиций, я был согласен, что Артур «ушел», видимо, разумно считая, что он сам не потянет это дело в добавление к своей официальной работе в Думе. Да и времени уже совсем не оставалось, так что в подготовку мог включиться только авантюрист. «Боевые пловцы» из «Ассоциации моржей», которые должны были плыть рядом с айсбергом через всю Атлантику, от Гренландии до Португалии, тоже потеряли шанс войти в историю. Проект «Желтая Подводная Лодка» также лег на дно, хотя ВМФ выделил для этой экспедиции дизельную подводную лодку, и Саша ездил в Мурманск на ее раскраску. Писатели, художники и музыканты получили приглашения на участие в этом мирном плавании от Мурманска и до Лиссабона, с заходом в страны Европы. Но дальше этого дело не пошло. И еще порядка пяти экспедиций закончились, так и не начавшись.

Саша вынул из кобового кармана куртки плоскую бутылку виски, купленную в Шереметьево, и мы, сидя в кормовой части ИЛ-62, регулярно прикладывались к ней. Прекрасный напиток способствовал появлению на свет тем о путешествиях, и, обсуждая их, мы не заметили, как перелетели через всю Европу.

Во время этой беседы произошел второй за этот день интересный случаи, когда мы в карточках, которые раздала стюардесса, в графе «цель приезда» написали — посещение выставки «ЭКСПО-98». Такая формулировка отвечала реальности, так как моя экспедиция была действующим экспонатом российской секции на «ЭКСПО-98», а Саша был официальным сотрудником выставки. Вечерело, когда наш самолет приземлился в столице Португалии. У турникета, обозначающего теперь уже границу Португалии, сначала Сашу, а потом и меня остановили и отвели в сторону. После того, как все пассажиры нашего самолета благополучно прошли мимо нас, пограничники объяснили нам, что для нашего выхода из аэропорта необходимо письменное подтверждение по факсу управляющего «Экспо-98» о необходимости нашего участия в выставке. Если такой факс не придет в офис

пограничник службы, то в пять часов утра мы будем отправлены назад в Москву тем же рейсом Аэрофлота, за свой счет, естественно. Саша нашел свой пропуск, выданный администрацией выставки, и был пропущен через турникет. Он крикнул, что найдет встречающих меня ребят и вместе они что-то попытаются сделать. Я видел Василия Константиновича Агапова — заместителя торгового представителя по Португалии, как он, показывая свои документы, пытался пробиться ко мне, но его развернули на «втором редуте» и отгеснили к первому. Нас разделяли двадцать метров зала, мы видели друг друга и без слов все понимали. Потом пограничник повел меня длинными коридорами, и я печенкой чувствовал, что влип в дикую, непоправимую ситуацию. Все документы у меня были изъяты, и я оказался в большой комнате, заполненной в основном чернокожими молодыми людьми. В комнате сидели, лежали на полу эти люди, их дети, играя в мяч, кричали как на стадионе. По телевизору, включенному на полную громкость, шла мыльная опера. На столах размещалось дикое количество бутылочной воды — представление властей о нуждах арестованных сводилось до элементарных понятий. Ужас моего положения состоял еще и в том, что полицейские, загнавшие меня в эту тюрьму, не знали не только русского, но и английского языка и поэтому не воспринимали мои попытки что-то объяснить им. В конце концов после длинной, с чувством сказанной охранником фразы я понял, что выходит из этой адской комнаты мне не позволено до тех пор, пока не придет факс, а если его не будет, то они про меня не забудут и рано утром отправят назад в Россию. Это были меры, принятые португальской стороной, чтобы поставить заслон многочисленному потоку всякого народа, захлестнувшего Лиссабон под маркой посещения «Экспо-98».

Я понимал, что в этот поздний час офисы выставки закрыты и никто не напишет и не отошлет нужный мне факс. Моя судьба теперь полностью зависела от действий и везения встречающих меня в аэропорту, и в первую очередь Василия Константиновича. Для меня, преодолевшего до этого множество преград на пути экспедиции, возврат в Россию и необходимость повторного поиска денег на авиабилет могла стать последним и уже непреодолимым препятствием. Мысленно встречаю рассвет, я был почти уверен, что это конец, но когда я пошел брать штурмом полицейский офис, мне вдруг отдали мои документы. Я понял, что факс пришел.

Моя злость выразилась лишь в том, что я не благодарил тех, кто вернул мне документы. Дежурный офицер проводил меня до турникета, сказал что-то бойцу, тот движением, заметным только мне, показал, что я могу идти. Я быстро прошел через пустынные залы, на ходу подхватив рюкзак и сумки в багажном отделении, и пулей вылетел на улицу, где увидел совершенно опустошенных ожиданием

Сашку-боцмана и Василия Константиновича. Оказывается, Василий, убедившись в невозможности вытащить меня через «Экспо-98», нашел Посла России, находившегося этой ночью за городом, и через него вызволил меня из заточения. Тут же стояла машина торгпреда, в которой также всю ночь просидела жена Василия — Галя. Мы погрузили вещи в машину и по утренним, еще пустынным улицам Лиссабона понеслись на набережную реки Тежа, где ожидала «Урания-2».

Сопровождая отрешенным взглядом мелькавшие за окном здания, деревья скверов и просторы площадей, я почувствовал, как начинается моя новая жизнь. В этой ситуации нужно было полностью забыть о своем прошлом или просто попытаться на время из него уйти. Если оно тебя не отпустит, ты можешь сломаться — и это будет тихой катастрофой. И еще, надо всегда помнить: это твоя кругосветка, и ты должен испытывать не только тяготы, но и удовольствие (не припомню только, чтобы когда-нибудь я находил его в подобных предприятиях), иначе все это не имеет никакого смысла.

Встреча с яхтой, которую ты покинул на долгое время, — событие трепетное, всегда предполагающее мучительный вопрос: как она тебя встретит? Иля с своей экспедиции, часто напролом, не чувствуя своей и чужой боли, с опаской возвращаясь в мир отношений с яхтой, кажущейся тебе живой. Что бы ты там ни говорил — если она вдруг не примет твою абстрактную идею, то все человеческие усилия превратятся в ничто. Ибо она равный тебе компаньон в этом предприятии. В первые минуты такой встречи ты пролетаешь от кормы до парусной, ошупывая ладонями ее всю, постепенно освобождаясь от страха и, прислонившись к бизани, целуешь ее, прося прощения и возвращая себе ее любовь.

Яхта, где в мое отсутствие шла своя жизнь, встретила меня неожиданными новостями. Дима и Саша устроились работать на местной стройке и теперь, вот уже неделю, вместо того чтобы готовить яхту к выходу, вкалывают с семи утра до восьми вечера и возвращаются на яхту без сил. Валера и Иван работают на яхте, но занимаются только дизель-генератором. Лена освоила камбуз и успевает водить свою десятилетнюю дочь Женю, этого шахматного вундеркинда, на различные шахматные состязания Лиссабона. Прибытие Сергея Инсарова, его друга Миши Рыбочкина и фотожурналиста Аркадия Кольбалова ожидалось на следующий день.

Еще на «Урании-2» жили Владимир Лысенко и художник Виталий Мельничук, совершающие кругосветную экспедицию на автомобиле и приехавшие в Лиссабон из Африки. Они отдыхали на яхте, готовясь к броску через Европу. Им предстояло добраться до Москвы — и дальше через всю Россию до Магадана, Аляски и до Панамы — места старта их кругосветного автопробега. Это было серьезное путешествие, которое наши соотечественники делали без шума, получив загранпаспорта и имея несколько сот долларов на все расходы, включая и бензин, — этого может быть достаточно, чтобы проехать вокруг света. Когда-то мы с Лысенко, зная друг о друге, но не будучи знакомы, одинаково азартно занимались спортивным сплавом по горным рекам России. А потом сменили «коней»: Володя на автомобиль, я на яхту; расширили поле экспедиционной деятельности, чтобы далеко, уже за пределами России, неожиданно встретиться и познакомиться.

Вскоре после моего прибытия Дима с Сашей тихо улизнули на свою стройку, а я взялся составлять список работ по подготовке судна.

Лодка простояла почти год. Все ее системы нужно было опробовать и запустить. Они могли сопротивляться и отвечать сюрпризами, в основном неприятными. Аккумуляторы, которые спасал Сашка в наше отсутствие, возив их на тележке для зарядки на русский корабль, стоящий тогда в километре от «Урании-2», дотянули до нашего приезда, но были слабые. Иван подсчитал, что для того, что бы их зарядить как следует, придется гонять наш маленький дизель-генератор неделю без перерыва. Запуск главного двигателя тоже был проблемным моментом, так как год назад в Ла-Манше в его цилиндры попала забортная вода, и хотя тогда все кончилось благополучно, это могло проявиться сейчас.

Трещал без умолку дизель-генератор, синий дым его выхлопа тек из машинного отделения в рубку, где я из большого 50-килограммового рулона путевых карт отбирал необходимые для Атлантики и складывал их в определенной последовательности в штурманский стол. Предстоял и осмотр обеих мачт сантиметр за сантиметром, проверка рангоута, соединения талрепов, вант, краспиц, вант-путенсов — любая трещина или расклевывшееся соединение могли привести к потере мачты. Паруса, высушенные нами год назад и уложенные в большие мешки-кисы, лежали в парусной, носовом отсеке яхты. Их нужно было вчетвером, протаскивая через люки и двери яхты, выволочь наружу и там, на палубе, стакселя пристегнуть карабинами к штагам, переднюю и нижнюю шкаторины грота и бизани завести на мачты и гики и после этого, не торопясь, со смаком, завести все рифления — эти элементы будут работать во время будущих штормов. Нужно разнести шкоты и проверить, чтобы они не соприкасались с другими снастями, а свободно шли от шкотовых углов стакселей вдоль всей длины борта до шкотовых лебедок в копките. Нужно было ставить радиостанцию, закреплять спасательные плоты, стоящие на корме сади рулевого, наводить порядок в форпике, красить палубу и борта. Кроме того, предстояло залить в танки три с половиной тонны пресной воды, заправить керосином для камбузной плиты, затариться провизией. Нужно было сделать попытку найти продуктового спонсора из местных португальцев, используя связи нашего персонала на «Экспо-98», получить бразильские визы, утрясти все вопросы с миграционными службами и капитаном порта.

То, что происходило на яхте и как шли дела по подготовке, абсолютно меня не устраивало. Работы было много, рук не хватало. Лысенко и Виталий, отдыхая по вечерам от своей кругосветки, выпивали большое количество сухого вина, активно привлекая к этому занятию безвольную и податливую часть команды. Но через пару дней, когда я «накалился» и готов был к тому, чтобы отравить головы, произошли некоторые положительные изменения. Нашелся незнакомый, но, несомненно, добрый человек, который подъехал к стройке, где трудились Дима и Боцман, и сфотографировал их за этим занятием, зафиксировав тем самым факт нарушения законодательства Португалии. Этот факт произвел на них до того сильно впечатление, что они, бросив лопаты, моментально оказались на яхте. В тот же день Лысенко и Виталий, выкупив свою машину, ожидавшую их на штрафной стоянке, и оставив на яхте батарею пустых «гусей», незамедлительно рванули в сторону Парижа, надеясь там разжиться деньгами на бензин и продукты. Третьим положительным моментом стал приезд последних членов экспедиции. У меня был готов список всех дел по яхте, и процесс пошел. Работа кипела и прерывалась лишь криками Лены, звавшей на обед. Она не прекращалась тогда, когда был готов ужин, ее не могла остановить темнота наступившей южной ночи. Каждый вел свое дело и не желал ударить лицом в грязь. Мы с Димой обследовали мачты, отрегулировали талрепы натяжение вант, законтрили все соединения, завели паруса и шкоты. Болтаясь в беседе у топа мачты на 24-метровой высоте, я видел, как команда внизу красит, передвигает, привязывает под азартную музыку, долетавшую из рубки. Лена с Боцманом подвозили продукты на яхту. Коробок и мешков было столько, что Боцман забил ими всю ходовую рубку, и к вечеру мы потеряли возможность пробраться в кают-компанию. Боцман сиял, желаящим он показывал ящик, полный литровых бумажных пакетов «кирпичей» фантастически дешевого сухого красного вина.

День был заполнен работой, а ночь приносила мне страдания по поводу зыбкости нашего предприятия: уже сейчас я упирался в стену, стоящую где-то между Антарктидой и Австралией, откуда предполагалось наше безденежное существование. Я знал, что на том конце земного шара, где-то на полпути кругосветки, уже нечем будет платить за продукты, сольерку, стоянки, возможные ремонты, визы. Приходящий день, наполненный работами, уводил от этих предчувствий, но по ночам я был в их полной власти.

У механиков Ивана и Валеры дело не шло. Вкладыши, которые мы привезли из Москвы, не подошли, и дизель-генератор пришлось собрать не отремонтированным, в надежде, что на Канарах на российской базе мы достанем их. Система аварийного осушения трюмов «Урании-2» была рассчитана на 10-киловаттный дизель-генератор 44, который продолжал оставаться полутонным балластом. «Северная Верфь», впервые создавая парусную яхту, сделала прекрасный корпус, применив лучшие принципы отечественного кораблестроения, насытила ее системы тяжеловесной и ненадежной советской техникой.

В этой лодке было около километра труб разного калибра, больше сотни задвижек и кранов, четыре электросети — 12, 24, 220, 380 вольт!!! Для поддержания всех этих систем предполагался значительный штатный персонал, ничего общего не имеющий с яхтингом. Могучие насосы, призванные откачивать попавшую в корпус забортную воду, работали от 380 вольт, но источник питания этих насосов — знаменитый дизель «44», конечно же, пребывал в своем привычном нерабочем состоянии. Поэтому мы купили яхтенный насос американской фирмы, с приличным расходом и работающий от аккумуляторов. Вопрос безопасности был решен.

Итак, команда собралась. Первым приехал сюда Саша Харитонов — наш боцман, родом из Петрозаводска. Три года назад он участвовал в строительстве парусных кочей и ходил на них от Владивостока на Аляску. Потом путешествовал в свободном состоянии по США и Канаде в течение почти двух лет. Вернувшись в Россию, Сашка понял через некоторое время, что именно эти два года были лучшими из всей его тридцатидвухлетней жизни. И поэтому, когда я через Диму вышел на него с предложением о кругосветке, он тут же оказался на Сибирском проезде в Москве, где среди глобусов, карт и деловых писем все сильнее проглядывала синь Океана. Он безукоризненно знал английский язык, располагал к себе, вдруг



«загорался», обнажая такие утесы и глубины, что удивлял даже своих. Было у Боцмана еще две страсти. Первая — гитара и висающая на шее губная гармошка. Одновременно играть на гитаре и губной гармошке и петь при этом английские песни — это Боцман делал мастерски, к слову сказать, битловские песни в его исполнении можно было слушать. Лет десять назад, занимаясь в Петрозаводске строительством кочей, Боцман умудрился отпилить себе фалангу указательного пальца, работая на циркулярке. Но, по счастью, медики успели палец пришить, и сейчас это было незаметно — остался небольшой шрам. Вторая страсть Боцмана всегда предшествовала первой, так как он не мог взять гитару, не отхлебнув из высокого яхтенного стакана доброго красного вина. В наше отсутствие он сидел в Лиссабоне на самолично придуманной диете — белый хлеб, сухое красное вино и зелень. А его любимая книга «Наука выпивать с пользой для здоровья» Аркадия Спички встретила нас на самом видном месте в кают-компании у портрета крестной матери «Урании-2» Татьяны Савониной. Мы с Сашкой занимали кормовую, по левому борту, каюту.

Было отрадно видеть, как Валера Пикулев тихо, без лишнего шума, делает много полезных дел. Радист по образованию, имеет навыки по электрике и механике. Иван наконец-то получил добровольного и способного помощника, и теперь они везде вместе, и, судя по их воркованию, доносящемуся из машинного отделения, они подружились. Валера занял носовую по правому борту двухместную каюту. Он жил там один и в силу своей природной скромности добровольно занял верхнюю койку. Иван традиционно занимал среднюю каюту. Здесь по-военному не было лишних вещей, и каюта была как будто пустой, не то что бардак у нас с Сашкой. Когда штормило, Иван ложился на пол, между койкой и переборкой, и храпел так, что заглушал рев океана и удары волн. Мне казалось, что это было единственное место на всей яхте, где стоило только прикрыть глаза, как можно было почувствовать тонкий аромат рома.

Дима, его жена Лена и их десятилетняя дочь Женя, именуемые Боцманом коротким словом «семья», квартировали в кормовой каюте по правому борту. Лена приняла на себя обязанности по готовке еды, а посуду мы мыли по очереди. Женька обучалась в школе, где было всего два преподавателя — папа да мама. Папа преподавал точные науки и шахматы (Женя была способной шахматисткой и в свои неполные десять лет стала чемпионкой Дальнего Востока среди детей своего возраста), маме же достались все остальные. Забегая вперед, надо сказать, что школа работала по десять часов в сутки без перерыва на выходные дни. Ребенок переходил с учебниками от преподавателя к преподавателю, и если папа, например, рулил в кокпите, ребенок сидел рядом и отвечал урок или решал очередную шахматную задачу. Причем, как обычно в любой школе, преподаватели постоянно спорили друг с другом, каждый считал, что ему дали меньше учебных часов, чем это необходимо.

Сергей Инсаров, этот лохматый лев, и Миша Рыбочкин — два друга-парашютиста, обслуживающие туристов, прилетающих в апреле на Северный Полюс. Яхта — их новое увлечение, как минимум, на ближайшие месяц-два. Я вижу, как им интересно окунуться в новую для себя среду и как им не терпится быстрее выйти в море. Они поселились в носовой каюте левого борта и получили полный доступ к самым простым работам по подготовке яхты — полная окраска палубы и бортов.

Аркадий Колыбалов еще в Москве интересовался расположением кают на яхте, объясняя это желанием уединиться и творить. В Лиссабон он прилетел с рулоном больших черно-белых фотографий и пишущей машинкой «Москва». Выставка фотографий, сделанных, в основном, в российской глубинке, — это была серьезная работа талантливого фотожурналиста и произвела сильное впечатление. Аркадий эту выставку планировал показывать в портах захода. К тому моменту, когда он появился на «Урании-2», все каюты были заселены, в некоторых еще остались свободные койки. Но Аркадий решительно стал обживать парусную,

находящуюся в самом носу яхты, — узкое помещение, плохо подходящее под жилье. В соседстве с тюками, в которых хранились паруса, он сделал себе место, соорудил стол, на стол поставил пишущую машинку, и с этого момента, я полагаю, началась его долгожданная экспедиционная жизнь, которую он ждал, как он сам говорил, всю свою жизнь. Он так и светится радостью, говорит, что бывает вполне счастлив, если удается сделать хотя бы один хороший кадр. Накачав резиновую лодку и разведшись до плавок, Аркадий взялся очищать шпательом днище яхты, которое за год порядком обросло водорослями и ракушками.

Комиссар российской секции на «Экспо-98» Евгений Зобов и особенно его помощник Игорь все-таки сработали. Их долгие обещания наконец-то увенчались приездом на яхту самого спонсора. Им оказался престарелый владелец группы предприятий по изготовлению пивных бутылок. В кают-компании «Урании-2» усилиями Лены был накрыт стол, мы рассказали про свои планы, и после этого он распахнул багажник своей большой машины, в котором ровными рядами были сложены коробки и банки с едой. Голодная смерть нам больше не грозила, во всяком случае до Огненной Земли. «Экспо-98» была посвящена Году Океана, и мы еще раз перед самым выходом съездили на выставку. Здесь каждая страна, имея свой собственный павильон, демонстрировала свое понимание сущности и истории Океана, от физического многообразия его форм на отрезке в несколько миллионов лет до мистического представления о всеобщем происхождении. Постепенно, проходя из павильона в павильон, мы погружались в мир Океана, истории мореплавания. Многочисленные экспонаты, видеофильмы на больших экранах, музыка, сопровождающая картины моря, весь этот тысячелетний опыт совместной жизни Человека и Океана был предоставлен в наше распоряжение в тот момент, когда нам самим осталось сделать последний шаг, чтобы войти в него физически.

Дела продвигались хорошо, и за пять дней работы из моего списка были вычеркнуты почти все пункты. Яхта приобрела совсем другой вид — свежеекрашенная палуба, паруса, лежащие в лувшаках на гиках. Днем нещадно палило солнце, со стороны города доносился гул проносившихся по шоссе машин. «Урания-2» покачивалась на волне, поднятой многочисленными прогулочными катерами, и была готова к выходу.

Пятого октября, несмотря на то, что это был понедельник, за полтора часа до наступления темноты мы отдали швартовы и отошли от пирса, где «Урания-2» отстояла почти год. Выйдя из гавани порта, «Урания-2» с отливом прошла мимо гигантской фигуры Христа на левом, высоком, берегу реки Тежу, мимо мемориального памятника мореплавателям, светящегося белого камня, и растворилась в просторах ночной Атлантики....

Когда мы под мотором вышли из-под прикрытия северного мыса Сан-Жулиан, сразу же пошла волна. Она подхватила яхту, и та отозвалась ей всем корпусом. Было уже темно, и я включил салинги на грот-мачте. Палуба, освещенная сверху, предстала нам как стартовая площадка: веревки, блоки, конструкции мачт и черная вода океана вокруг освещенной палубы. Выходим на ветер, и пошли вверх паруса: грот, стаксель и бизань. Народу много, это хорошо. Набили фалы, пошли уваливаться, подтравливая шкоты. Паруса «забрали», выключаем двигатель.

Приходит тишина, слышатся мягкие удары волн о борт, журчанье воды за кормой и ровный, едва слышимый, но постоянно присутствующий шум моря. Громادных размеров грот стал

препятствием свободно гуляющему над океаном ветру. Скроенный и сшитый определенным образом парус принял форму большого, упругого крыла. Шкоты натянулись, и яхта, оставляя за кормой яркий широкий след фосфоресцирующих микроорганизмов, полетела вдоль волны. Можно было еще добавив ходов, и я пошел на бак и с удовольствием занялся настройкой парусов, подсвечивая переднюю шкаторину стакселя электрическим фонарем, а Дима в кокпите работал со шкотом на лебедке, и я видел, как тугая погибь паруса движется, нависая над водой, и принимает оптимальную форму. Аркадий, первый раз получив штурвал в руки, пытался держать нужный нам курс 220 на подсвеченном лампочкой компасе. Потом так же настроили грот и бизань. Грот был из толстого дакрона, с длинными латами и хорошо держал форму. Он постоянно притягивал взгляд, было приятно любоваться этим боевым, но вместе с тем, казалось, ранним крылом. Погода стояла хорошая, и не было волнений по поводу того, что яхта несла в первый раз, да еще — ночью, почти полную парусность. Днем при таком же ветре можно будет поставить геную или второй стаксель на внутреннем штате. А сейчас — галфвинд правого галса, яхта покачивается на волне, но идет хорошо. Выключили палубное освещение, и паруса и мачты врезаются в черное звездное небо, волны океана угадываются за бортом, и ровный шум моря говорит о том, что все будет хорошо. Во всяком случае, начало вышло лучше, чем я его себе представлял. По левому борту все еще мерцают огни Португалии. Все. Началось.

Уже поздно, но никто не уходит спать. Все собрались в кокпите, вокруг рулевого, взоры обращены к парусам, небу и морю. Идет приятный, несколько романтический разговор. Наша вахта, Аркадий и Миша, по очереди «крулят». Представляю, что переживают они сейчас. Что может твориться в душе человека, впервые попавшего на большую парусную яхту в красивую ночь и сразу же за штурвал, да в Атлантике? Вероятно, это станет одним из сильнейших впечатлений в их жизни. Я тоже долго не мог уйти с палубы, хотя наша вахта закончилась и нас сменили Дима и Сергей. Все было сделано как надо, паруса настроены под курс и под ветер. Лодка хорошо режет небольшие волны, ветер ровный, и приятно видеть, как «Урания-2» идет по океану. Для нас с Иваном экспедиция продолжается, для остальных она только началась.

По вахтам распределились следующим образом: Гера, Аркадий и Миша с 0 до 4 и с 12 до 16 часов. Дима и Сергей с 4 до 8 и с 16 до 20 часов. Валера и Саша с 8 до 12 и с 20 до 24 часов. Освобождены от вахт были Иван Иванович, который занимался радиосвязью и электромеханическим хозяйством яхты, Лена и Женя, так как за бортом был уже октябрь и занятия в школе шли полным ходом.

Утро встретило нас хорошей погодой, португальский берег исчез, со всех сторон нас окружал океан. Ветер зашел, и нам пришлось поменять галс (перевести грот, бизань и стаксель на противоположную сторону). Эту простую, при среднем ветре, операцию, мы с Димой и Боцманом постарались продемонстрировать образцово-показательно, объясняя последовательность действий и то, что категорически делать не рекомендуется. Потом минут сорок я поработал экскурсоводом, пройдя с командой по всей палубе, от форштага до ахтерштага. Надо было торопиться с обучением, пока стояла спокойная погода и ветер, властитель океана, позволял нам быстро, ценой малых затрат накапливать опыт.

Вялость, связанная с морской болезнью, стала проходить у большинства, и на обед почти все собрались в кокпите — на природе. У Лены грандиозные планы по части меню, и меня это начинает беспокоить, хотя я продолжаю улыбаться, выслушивая ее задумки на ужин. Мы с Боцманом еще в Лиссабоне обсудили продуктовую стратегию, с тем чтобы стартовые продукты хватили до Новой Зеландии, это его вопрос, пусть он и держит руку на пульсе, беззлобно поругиваясь с Леной на камбузе. У них старые отношения, сложившиеся под брезентовой парусиной поморских кочей.

Иван Иванович, оторвавшись от берегов, наконец-то получил возможность выйти на радиосвязь с Россией и пытается найти ближайшие радиостанции Испании и Португалии, передающие прогноз погоды по нашему району. У нас был неплохой японский трансвер и усилитель к нему, собственноручно собранный Иваном дома в Росоции. Пропуская сигнал через модем, Иван получал изображение погодной карты на компьютере и дальше, через принтер, распечатывал карту погоды и отправлял ее на штурманский стол. Все было просто и четко, когда получалось. У меня была своя, достаточно приятная обязанность. Заключалась она, в основном, в определении нашего местоположения на карте, что с появлением GPS стало элементарным делом, выборе генерального курса, затем, учитывая влияние течений, ветровой дрейф яхты, магнитное склонение компаса, я выдавал рулевому компасный курс. Вахтенные, принимая точку в начале своей вахты и ставя в конце вахты свою, измеряли расстояние, пройденное за свои четыре часа. Это был особенный момент каждой вахты, так как все мы нормальные люди, и нам не чужд дух соревнования. Это состязание имело свой бесспорный плюс: заинтересованность в настройке парусов, желание идти быстрее и ближе к генеральному курсу. Сейчас держали курс 220 градусов, на остров Гран Канария, порт Лас Пальмас. До Канарских островов от Лиссабона нам предстояло пройти 720 миль.

С парусами хватает работы. Ставим дополнительные блоки для завалталей обоих гиков, дополнительный вертлюг на реек внутреннего стакселя, блоки для шкотов второго стакселя.

Самый занятый на яхте человек — это Женька. Рано утром, пока папа спал после вахты, Лена занималась с ней русским, а вслед и английским языками. Проснувшийся папа гнал ребенка дальше — по ухабам задач математики, где надо было ехать из пункта А в пункт Б. Не успевал ребенок выйти из-за обеденного стола, как нужно было учить урок по географии, папа при этом имел подозрение, что его опять надули и сейчас самое время заниматься шахматами. Используя эту техническую неувязку, ребенок бежал на палубу, потому что верный дядя Аркадий крикнул, что подошли дельфины. Заканчивался день, но только не в школе. В ход пускался электрический фонарик, так как трудно уже было отличить ферзя от слона. Все сочувствовали Женьке, но никто пока не решался спорить с родителями. Как выход из положения Боцман советовал завести второго ребенка и не мучить первого. Правда, свое предложение он высказал не родителям, а Аркадию. Вечером второго дня стало поддувать, и мы перед ночью взяли на гроте два рифа. А ночью в кормовой части появился какой-то посторонний звук, похожий на скрежет, и вскоре Сашка пожаловался на то, что штурвал стало труднее крутить. Утром радиостанция Португалии передала штормовое предупреждение по нашему району. Ветер с северо-востока набирал силу буквально на глазах, яхту стало приводить, и мы полностью зарифили грот и бизань. После этого сразу же почувствовалось облегчение на руле. В каюту через люк влетело около пары ведер забортной воды, причем в два этапа. Первый раз, когда волна прокатилась по палубе от борта до борта, второй раз, через две секунды, возвращаясь в океан. Я кинулся спасать вещи, бумаги, книги.

Пошли мощные шквалы, волна выросла. Яхту мотаает, долбит, но она хорошо идет. К вечеру за кормой две противоположные картины меняли друг друга: стена воды высотой под первую красплицу бизани накатывалась на яхту, поднимая корму и открывая глубокую, в белых следах пены впадину, куда могли поместиться три яхты, такие как «Урания-2».

Ветер продолжал усиливаться, яхту стало приводить под полностью зарифленным гротом. Чтобы удержать ее на курсе, приходилось интенсивно работать на штурвале, упреждать момент, когда она «пойдет в разгул», подставляя потоку большую площадь пера руля. Ночью, когда «Урания-2» летала по громадным холмам и на руле шла бешеная работа, рулевое управление стало клинить, и в один из моментов мы не смогли повернуть штурвал. К этому времени у нас стоял зарифленный грот и небольшой стаксель. Вчетвером мы убрали паруса. Яхта продолжала идти под голым рангоутом 5-узловым ходом, а мы сидели в кокпите и под рев океана обдумывали, что же могло произойти с рулежкой. Через некоторое время Валера, стоящий у штурвала, сообщил, что «рулежка пошла», стала легче. Мы с Иваном спустились в форпик и наблюдали, как ходит шток гидравлики. Все это сопровождалось тем же хрустом. Пока можно было сказать о том, что перепускной клапан не держит давления и масло беспрепятственно курсирует по трубам, не совершая работы. Гидравлика стала работать лучше после того, как уменьшилось давление на перо руля со стороны океана благодаря тому, что мы сбросили паруса. Было ясно, что к штурвалу нельзя прикладывать чрезмерных усилий, что, по всей вероятности, создавало большое давление, которое не мог держать испорченный клапан, и масло, прорываясь через него, заполняло объем, который в данный момент должен быть пустым.

Под голым рангоутом яхта хорошо слушалась руля, мы сидели в кокпите в непромоканцах и обвязках, приходили в себя и соображали, что делать дальше.

Через некоторое время мы созрели для того, чтобы все-таки поставить стаксель. При штормовом ветре это было непросто. На всю операцию у нас было не более десяти секунд, иначе ветер разнес бы в клочья тяжелый лавсановый парус. Команда хорошо сработала и вслед за фалом мгновенно обтянула шкот. Стаксель замер, забрав всей своей площадью напор ураганного ветра. «Урания-2» сделала прыжок вперед и полетела по водяным холмам, оставляя за кормой пенный след. Восхитительно и страшно было наблюдать этот бег в шторме, и мы еще долго сидели в кокпите, наслаждаясь полетом. Стаксель не создавал на приводе усилий, как грот, и рулить было гораздо легче. Яхта шла нужным курсом почти сама.

Не успели улечься волнения, связанные с рулежкой, поперла из-под пайол вода в кормовой части. Это был, несомненно, более неприятный момент, чем отказ рулевого управления. Быстро сняли пайолы — там гуляла вода и плавали вещи. Пока вскрывали остальные пайолы, в кают-компании и носовых каютах завели шланг насоса в корму и через люк начали откачивать воду. Насос хорошо работал, и вода шла полным сечением шланга. Ее уровень начал понижаться вместе с давлением в височных артериях. Через полтора часа осушили корму и начали осмотр. Прощупали все трубы, фланцы — поступлений нет. Чудеса! Откуда же в течение часа в корму набралось три куба воды? Вчетвером ползаем по яхте, просматриваем подозрительные места. Скорее всего, вода пришла по старой системе осушения яхты, по каналам, которые предназначены для того, чтобы воду гнать в обратном направлении, из яхты в океан. Нечто подобное три года назад случилось во время ходовых испытаний, когда мы чуть не затонули под синим безоблачным небом Балтики. Перекрываем все краны старой системы, еще раз все осматриваем и закрываем пайолами.

А снаружи, под луной, висящей, как лампа, полный разгул стихии. Аркаша рулит, как заправский мореход, рядом сидит Боцман для компании и Аркашиного спокойствия, оба пристегнуты за стойку рулевого и находятся в хорошем расположении духа. В проеме входного люка, одетый в громоздкий непромоканец, замаячил Валера.

— Заткнули дыру-то?! — кричит ему Боцман. Валера осматривает океан, смотрит на небо, не торопясь оценивает обстановку, потом произносит: — А ты попробуй найди ее. Навалил своих банок, к борту не подберешься! — а сам доволен. И Аркадий с Боцманом по Балериной интонации чувствуют — нет дыры!

Специально, чтобы думали умные головы, не отвлекались, держу разговор вокруг этого происшествия. Еще раз перебираем с Иваном и Валерой все возможные и невозможные варианты. Похоже, что это особенность нашей лодки — время от времени ставить нас на уши. Что ж, мы согласны носиться вокруг тебя, Уранюшка, только уж ты не тони по-настоящему!

Пишу текст радиogramмы Юре и Тиме, чтобы связались с Димой Рысиным в Питере, который делал гидравлику на «Урании-2», пусть подумает над причиной и шлет ответ. А запчасти, если они нужны, может привести в Бразилию Артур Чубаркин.

Странно, но страха нет. Идем в шторме с полудействующей рулеж-кой, с невыясненной до конца причиной прихода забортной воды, но я почти спокоен. Через люк в каюте я вижу, как топ бизани беспрерывно чертит по звездному небу, делая моментальные броски из стороны в сторону, метров по пятнадцать. Ситуацию, подобной этой, всегда сопровождала тоска. Я не знаю причин своего спокойствия, но сейчас это очень кстати. Мне также нравится, как держат себя ребята. Я это частично отношу на свой счет, полагая, что веду себя правильно. И это тоже меня поддерживает. Кажется, я нашел в себе того, каким хотел быть, нащупал. И теперь это приобретение за просто так не отдам!

Выхожу на палубу в Димину вахту и чувствую изменения в природе.

— Скидает?

Дима, продолжая крутить баранку и даже не приподняв взгляд над компасом, почти шепчет:

— Тихо, сплгнешь...

Это действительно было получасовым затишьем. Потом шторм возобновился с новой силой и погнал нас вперед, и выдохся только перед самыми Канарами.

13 октября прямо по курсу появился гористый остров. К этому моменту ветер, дувший более трех суток, начал слабеть, и мы наслаждались радужной перспективой. Вообще, окончание шторма, тем более затяжного и тяжелого, воспринимается как заслуженное тобою разрешение на продолжение жизни. Как только ты ощутил, что ветер скидает, тебя, уставшего и измотанного, посещают радостные эмоции, в твое истерзанное штормом и гиподинамией тело вместе с радостью возвращаются силы, вытесняя страхи, которые главенствовали только что, и тебе самому становятся странными настроения, доминировавшие совсем недавно, когда еще крепко дуло. Где-то в момент смены таких настроений мы и увидели на горизонте остров Гран Канария. Эмоциональный подъем сопровождал нашу уборку в лодке: каждый «чистил» свою каюту и кусок общественной территории — кают-компания, рубки, палубы. Волна гуляла все еще приличная, так что рыболовецкий баркас, идущий в море нам навстречу, временами уходил из виду со всеми своими надстройками. За два часа мы поэтапно отдали рифы грота и бизани; подняли большой стаксель!

Первый этап, в котором мы «схватили шторма», подходил к концу. Подознательно я чувствовал — есть попадание! Собралась команда, с большой вероятностью отвечающая этой экспедиции. Действительно, все было не так плохо, как могло показаться в Москве. Но еще тогда я был уверен в своих спутниках, так как видел в них те же дружинки, которые подпирали меня самого. А что до их опыта, то он был ценен тем, что эти люди прошли через многие экстремальные моменты, и в сочетании с глубокой мотивацией каждого из них и с той настойчивостью, с которой они шли к этому, я был уверен за них еще в России.

Дима, Лена и Боцман прошли на кочах на Аляску. Валера чуть не погиб в своем первом яхтенном походе по Охотскому морю и, вместо того чтобы сделать «правильный вывод», он пробился в экспедицию на «Ура-нию-2». Сергей Инсаров и Миша Рыбочкин сделали по полтысячи парашютных прыжков и по десятку экстремальных — на Северный полюс. Объехали полимрия, прыгая с парашютом на вершины гор. Иван Иванович, обкатанный на этапе из Питера до Лиссабона, вел себя так, как будто всю свою жизнь провел в плаваниях на яхте, а не на химическом заводе континентальной Россоши. Аркадий — полный новичок, не замочивший ног ни в одном океане, не дрогнул, когда получил то, о чем мечтал большую часть своей жизни. Занял денег, уволился с работы и в назначенный час в болотных сапогах появился в Лиссабоне на «Урании-2». Что до меня самого, я не был профессиональным яхтсменом, но опыт, который я получил за последние примерно десять лет, форсированным порядком осуществляя свои парусные экспедиции на деревянной «Урании», позволил мне почти спокойно пойти в океан с новичками. Слабым местом для меня оставалось обслуживание двигателя и электрика «Урании-2», но этот пробел позволял все-таки спать здоровым сном, так как вопросы механики и электрики с хорошим запасом компетенции закрывал Иван Иванович. Валера удачно скрасил одиночество Ивана, и теперь они в две головы и четыре руки «окучивали» машинное отделение. Я старался подчеркнуть, с уважением акцентировать внимание на их механической деятельности, и это, думаю, приносило свои результаты, так как Иван, как большинство умных, имеющих золотые руки и удачливых по жизни людей, был нормально честолюбив.

Когда совсем стемнело, уже явно обозначились огни Лас Пальмаса, а позже появились рассыпающиеся одуванчики далеких фейерверков. Кстати, эти праздничные салюты всегда будут встречать нас, в какие бы порты Бразилии и Аргентины мы ни заходили. Ими начинается любая ночь на знаменитых курортах.

Уже ночью «Урания-2» зашла в длинную бухту порта, где слева, в большой гавани, стояли на якорях десятка два яхт. Опасаясь навала на них, мы,

громыхнув цепью, отдали свой якорь мористее этого флота.

Момент прихода в порт — это всегда волнующее событие. Здесь разом уходят последние отрицательные эмоции, связанные с переживаниями в море и спрессованные болтанкой до высокой степени плотности. В этом конгломерате есть любые ощущения и чувства. Но состояние защищенности появляется только по прибытии в порт. К слову сказать, появляется всегда. И сейчас, сидя в кокпите, мы «вперились» глазами в огни города, в 150 метрах от нас по побережью проносились автомобили... Мы смотрели на все это с такой жадностью, как будто целый год провели вдаль от берега. А внизу, в кают-компании, уже был накрыт праздничный ужин. Действительно, первый переход в этом году был завершен благополучно, экспедиция начала осуществляться, во всяком случае, до Канарских островов мы дошли.

Лас-Пальмас — это компактный курортный город, расположенный на узком перешейке острова Гран Канария, в северо-восточной его части, так что если идти по главной улице, то слева, и справа от себя видишь просторы Атлантического океана.

Переправка на берег осуществлялась на нашей красной надувной лодке, оснащенной 4-сильным бензиновым моторчиком. Стоило кому-то из наших появиться на берегу напротив яхты, а для ускорения процесса еще и громко свистнуть, как от яхты к берегу отходила надувнушка.

С Лас-Пальмасом у меня были связаны надежды на решение двух проблем. Предстояло найти российскую организацию, именующую себя «Интерфлотом», и попытаться достать через них вкладыши для нашего дизель-генератора, а также заправиться дизтопливом. Канарские острова — это место, где самая дешевая солярка на планете. Сюда же Василий Агапов должен был прислать наши паспорта с оформленными в Лиссабоне бразильскими визами. Пока нам надлежало делать вид, что у нас все в порядке, и не совершать резких движений, чтобы Канарские власти не заподозрили, что у нас и документов-то нет. Конечно, это была рискованная затея, но потеря недели для меня была более нежелательной, чем даже объяснение с властями. Олоздание по срокам подхода к Антарктиде я начинал уже чувствовать печенкой. А если кто-то хотел испортить мне настроение, то мог смело заводить разговор о сроках наших приходов в порты.

Утром, переправившись на берег, я отправился искать «Интерфлот». Оказалось, что он находился недалеко от нашей стоянки, и через двадцать минут я входил в его офис.

Шеф «Интерфлота» Петр Ротарь оказался напористым, с виду простым, типично советским парнем лет 45—47, казалось, умеющим делать дело и не стесняющимся пересылать свою речь крепкими непечатными выражениями. Я рассказал ему об экспедиции и попросил помочь. Он резко понажимал кнопки на столе, потом крикнул своему заму и в приказной форме, не забывая вставлять в свою речь смачные словечки, переложил на него наши проблемы. Я взял визитку зама, получил заверения, что большая часть вопросов просто не составляет труда и не далее чем завтра мы получим первые ответы.

На яхте меня ожидала первая в этот день плохая весть: якорь, на котором мы встали, самопроизвольно отдался и остался лежать на дне, теперь уже не имея никакой связи с яхтой. Произошло это из-за того, что резьбовое соединение скобы оказалось не законтрено. Надо сказать, что потеря якоря всегда считалась весьма нехорошей приметой...

Глаза Боцмана смотрели вниз, он заявил, что будет нырять и якорь достанет. Его не смущало то, что яхта стояла на глубине десять-одиннадцать метров и портовая вода была безнадежно мутной. Пока мы завели второй якорь, но потерю нужно было восполнить. К сожалению, беды дня этим не закончились. К вечеру у борта «Урании-2» мы не обнаружили своей надувной лодки. Моментамально оказавшись отрезанными, как на острове, в бинюль осмотрели акваторию порта, но лодки не обнаружили. Дул ветер, и можно было определить, в какую сторону ее унесло... Впрочем, если ее тривиальным образом не украли...

Проходящей мимо моторке с французом на руле мы объяснили в чем дело, и поиск начался. К первой моторке присоединилась вторая, и они уже в темноте барражировали по гавани, у берегов. Я был ни жив ни мертв. Уже в темноте все-таки притащили нашу лодку, и состоялось знакомство с нашими спасителями, французами Ирвином и Жаком.

Ирвин владел яхтой, на которой жил с женой и тремя маленькими детьми. Они стояли здесь уже два месяца и ждали ноября, чтобы идти на острова Зеленого Мыса. У Жака тоже была своя яхта, которая стояла в сорока метрах от «Урании-2». Он куда-то собирался, проживая здесь на яхте уже несколько лет. Водка «Смирновъ» понравилась обоим французам, и мы расстались друзьями, получив приглашения на завтра посетить обе яхты.

Утром на своей моторке приехал Ирвин и сообщил, что нашел в яхт-клубе подходящий нам якорь. Мы с Димой сели в его лодку, поехали в яхт-клуб, где за 40 долларов купили отличный 35-килограммовый якорь. Продавец якоря, он же капитан большой и уже неходячей яхты, был, казалось, счастлив не меньше нашего.

Попутно мы прочесали весь яхт-клуб, узнали, где можно заправиться пресной водой, посмотрели подходы. Все в яхт-клубе, начиная от занимаемой им территории и до стоящих в марине яхт, было компактным и экономным. Заходить сюда на нашей лайбе было — как слону в посудную лавку.

Беленький домик отделения морской префектуры мы предусмотрительно обошли стороной. Я полагал, что паспорта экипажа с бразильскими визами должны уже придти на Кана-ры. По телефону, стоящему в живописном месте под пальмами, я позвонил Василию в Лиссабон. Он отправил наши паспорта на «Интерфлот» только вчера, и завтра, по его расчетам, мы должны их получить. Я знал, что Василий со свойственной ему обстоятельностью и заботой, без малейшего пренебрежения к мелочам, аккуратно исполнит всю операцию.

Под пальмами на территории яхт-клуба мы с Димой как бы в первый раз увидели, что нас окружает экзотический южный пейзаж. Теплый ветер Атлантики, пропитанный запахом эвкалипта, шелестит жесткими листьями пальм, вся природа погружена в дремотное состояние тепла и покоя. Это почему-то напоминало Хибины Кольского полуострова, где мы с дочерью Галей совсем недавно по колено в снегу пробивали себе дорогу к перевалу Юкспорлак. Там тоже, как и здесь, нужны были светозащитные очки.

Хорошее начало дня — покупка якоря и информация от Василия — придало нам сил. Вместе с Димой мы поспешили на яхту, чтобы оттуда бежать в «Интерфлот» и добывать вкладыши для дизель-генератора. Ирвин, блестяще исполнивший роль спасителя, был счастлив не меньше нашего.

Позавтракав, команда разошлась по делам: Боцман с Леной — в город, для изучения цен на продукты и поиска оптимальных точек, Иван с Валерой — разбирать дизель-генератор и готовить его к установке новых вкладышей. Женька, в силу того, что на родителей навалились общественные дела и они физически не могли охватить ребенка занятиями, могла идти в город с одним из них; Сергей и Миша укладывали вещи — их яхтенное путешествие заканчивалось на Канарах, и они улетали в Москву. Аркадий оставался печатать на машинке. Когда мы собирались в город, в порт входил большой парусник. Его тащили мимо стоящей на якоре «Урании-2» два крохотных настырных буксирчика. Это был «Крузенштерн», я узнал его сразу же, хотя видел впервые...

## Глава 5.

### Острова в океане

Петр Ротарь в этот раз не предложил нам кофе, и это означало, что пора переключаться на его зама. Вкладыши, как мы поняли, никто не смотрел, и вопрос откладывался на завтра. С дизтопливом тоже были проблемы, так как нужно было оформлять разрешение на проход яхты в ту часть порта, где была заправка у «Интерфлота». Зам не брался решать это, и я вернулся в кабинет Ротаря. Петр вызвал зама, его первые слова и жесты были резки и решительны, но после двух-трех ответных фраз он сник, и я понял, что дела наши плохи. Но все-таки он сказал, что завтра этим вопросом займется агент по имени Антонио.

Сюда на «Интерфлот» пришел факс от Валеры с информацией по гидравлике, который содержал подробнейшие наставления на нескольких листах от Димы Рысина. Из окон «Интерфлота» было видно, как в 300 метрах швартуется «Крузенштерн».

Мы пришли к «Крузенштерну» в разгар пограничных и таможенных проверок и стали прохаживаться по пирсу, к которому привалилась эта черно-белая махина с лесом мачт и снастей. Геннадий Васильевич Коломенский, как все нормальные капитаны, по прибытии в порт находился в приподнятом настроении. Дел у него было много, но он повел нас с Димой к себе в каюту для разговора-знакомства. К капитану постоянно несли на подпись бумаги, связанные с приходом корабля, Геннадий Васильевич, не теряя нити разговора, подписывал их, отдавал распоряжения. «Крузенштерн» тоже зацепил шторм, в который попала «Урания-2». Капитан в разговоре не приуменьшил его силу, и мы с Димой это оценили. Старпом и второй помощник на «Крузенштерне», слышавшие о нашей экспедиции, открыто начали восторгаться идеей, я же заметил, что между идеей и ее реализацией большое пространство. Они это понимали, но, тем не менее, по их оценке, это было смелое решение. Два года назад «Крузенштерн» прошел вокруг света, и они имели представление о Южном Океане, знали, что от мыса Горн на запад можно идти только двумя путями — 30-й широтой, по цепочке тропических островов, или же южнее 60-й широты, вплотную к Антарктиде. Второй путь на яхте еще никто не прошел.

На следующий день, попарившись всей командой в сауне «Крузенштерна», мы на трезвую голову (всего-то две бутылки сухого вина) обсуждали с Геннадием Васильевичем возможность прохода «Крузенштерна» по Севморпути, и глаза капитана излучали решимость воплотить в жизнь эту красивую идею, как говорили при Петре Великом — «на благо Отечества». Мы хорошо, душевно беседовали, потому что, как говорят у нас, были слеплены из одного теста. Валера, возвращаясь на «Уранию-2», восклицал: «Разве я мог мечтать, что попаду на «Крузенштерн» и буду сидеть рядом с капитаном?!» Да, похоже, все экстремальщики и чокнутые встречаются не в городах России, а на трассах планеты. На «Урании-2» в Лиссабоне за две недели до меня побывал Федор Конохов. Потом Владимир Лысенко, о котором я много слышал, а встретился — на своей яхте, и его компаньон по путешествию Виталий.

Виталий интересный художник, с массой картин и состоявшихся выставок в других странах, но сидит в кают-компании «Урании-2» в рваных джинсах и выцветшей футболке и рассказывает Валере о своих похождениях пятилетней давности на валерином же Дальнем Востоке, где, оказывается, они в одно и то же время шли на разных яхтах по одному и тому же Охотскому морю, а встретились почему-то в Лиссабоне на другой яхте!

В тот же день газета Лас-Паль-маса опубликовала две статьи: одну о нашей экспедиции, другую о приходе «Крузенштерна» на Канарские острова. Паспорта все еще не пришли, по вкладышам «Интерфлот» дал свой определенный и категорический отказ, вопрос о солярке сполз на любимую в России полулегальную основу, в соответствии с которой мы должны были подойти к нашему бункеровщику, стоящему на рейде у входа в порт, и прямо там, откровенно и уверенно, заправиться диз-топливом.

Иван и Валера полчасу изучали инструкцию по гидравлике, которую передал Дима Рысин, и потом полезли с гаечными ключами в ахтерпик. Ничего существенного не сделав, но открутив и закрутив достаточное количество соединений, они так и не нашли явной причины отказа рулевого управления. Одно было хорошо — теперь про свою гидравлику мы знали почти все.

Иван, давно мечтавший сделать хорошую антенну, использовав 24-метровую высоту грот-мачты и 18-метровую — бизани, наконец-то преодолел мои пессимистические на этот счет настроения. Радист осуществил свою мечту на Канарах: Дима полдня висел сначала на грот, а потом на бизань-мачтах. Иван хлопотно бегал по палубе, отправляя Диме кабели и инструмент, потев от волнения. В итоге между мачтами, и так достаточно опутанными такелажем, возникла дополнительная сетка из тросов и кабелей, выглядевшая достаточно внушительно. Впоследствии хватило одного выхода в море, чтобы на качке перетерлись резинки, создавшие натяжение всей конструкции. Остатки антенны повисли двумя кусками с мачт... Иван не сдавался, у него уже был план абсолютно жесткой конструкции крепления антенны, и он готовился осуществить его в самое ближайшее время.

Юра передал из Москвы, что «Апостол Андрей», не пройдя Севморпуть, зазимовал в Тикси. Это была хорошая новость, особенно под кружку пива. Но я не позволяя себе мечтать о том, как мы лихо можем их обставить, зная, что все еще десять раз изменится.

Сразу же приходили нерадостные мысли о редуторе, неработающем заднем ходе, о парусах, которым не выжить на 25 тысячах миль, деньгах, которые потребует Новая Зеландия, Австралия и в особенности Владивостокское пароходство за разрешение прохода по Севморпути, о людях, которые к Петропавловску-Камчатскому будут измотаны. Но все равно я попросил нашего московского радиста Володу Бонешевского, чтобы он выяснил возможность аренды Инмарсата на четыре летних месяца Севморпути, и все чаще задумывался над тем, кто пойдет туда механиком. Кроме того, нужно договориться с Ингострахом о продлении страховки и, глубоко вдохнув, чтобы запала хватило на четыре месяца, начать северную часть пути. Но это была перспектива следующего года, а сейчас нужно было сделать все, чтобы не опоздать в Антарктиду.

Здесь, во время вынужденной стоянки на Канарских островах, я думал о том, что самое важное сейчас — это движение по маршруту. Любые заходы в порты вводили нас от цели. Я хотел сократить число портов, но это трудно было сделать, не испортив отношений с командой. Можно было бы сократить время стоянок, что, разумеется, человечнее, чем идти pop-stop, но длительность стоянок во многом зависела от объема ремонтных работ, и тут ничего нельзя было поделаться.

Наш скудный бюджет стонал от невозможности покрыть все расходы. В связи с заходом в порт я, как автомат, извлекл все новые и новые купюры. Но губительность этого почувствовал, когда Боцман объявил, что за четыре дня израсходовано на камбузе пять литров керосина и подошли к концу запасы бобовых, сгущенки и мясных консервов. Сложилось так, что в любое время на камбузе можно было отведать три блюда, из трех больших кастрюль и двух внушительных сковородок. Все это варилось и жарилось Леной, по-моему, из расчета не менее чем на двадцать человек.

Возможно, рулевое управление могло клинить из-за того, что лопнули сварные швы тех усилений, которые мы сделали в доке Питера перед самым выходом экспедиции. Это могло произойти в шторме перед Канарами из-за динамики тяжелого пера руля, в результате чего подпятник, поддерживающий перо снизу, мог сдвинуться вниз, что грозило, в худшем случае, потерей пера руля, в лучшем — его заклинивание. Я надел ласты и маску и нырнул под яхту. Днище оказалось таким же чистым, как тогда в доке, после того как мы его покрыли «необростайкой». Сварные швы выглядели мощно, без признаков трещин. Зеленая слизь на корпусе яхты была лишь в районе ватерлинии.

Женя попала в график шахматных соревнований Лас-Пальмаса, и родители почти каждый вечер водили ее на эти состязания. Соревнования, как правило, проходили у моря, на больших верандах, где были установлены столы, за которыми парами сидели шахматисты, числом иногда до пятидесяти человек, а болельщики располагались в пластиковых креслах по периферии веранды — у них было время, чтобы пройти к столу, налить кофе и взять легкую закуски. Маленькая Евгения играла со взрослыми и иногда выигрывала, а часто сводила партию к ничьей, хотя ее соперники были не случайные на этих верандах люди.

Мы же отдавали дань кофе, шанежкам, активно болели за Женю и были готовы идти дальше, как только придут паспорта. Дима играл в волейбол на пляжных площадках, расположенных напротив стоянки «Урании-2», Иван с Валерой пропадале в городе, Боцман, закупив продукты, перебирал свое боцманское хозяйство и что-то пописывал в своем блокноте. Аркадий «долбил» на машинке тексты романтической прозы, а также по несколько часов в день, занимался подготовкой фотовыставки: подрезал фотографии, вставлял в рамки, делал крепления.

Мы ходили в гости на соседние яхты, где у меня была возможность пустить в ход свой английский, но всякий раз собеседники ускользали из моих рук, предпочитая разговаривать с Димой или Боцманом. Лодки, стоящие на якорях вокруг «Урании-2», в большинстве своем — путешествующие по океанам яхты. Их команда, как правило, — супружеская пара, иногда семья с детьми. Они идеально знали, как, куда, когда можно идти, где хорошие стоянки, где дешевле продукты и так далее. Проведя пару вечеров в коките небольшой яхты Ирвина, мы прослушали серию лекций о рыбалке в Атлантике, о стоянках и рыбалке на Кабо-Верде (острова Зеленого Мыса), получили много практических советов по хождению в этом районе Атлантики. При этом из каюты доносилось то стройное пение его маленьких детей, то смех, иногда на несколько минут наступала полная тишина.

Погода на Канарах была теплая и спокойная. К концу нашего пребывания пошли фронты из грозовых туч, которые несколько раз пролились дождем. Сначала мы разъезжали на нашей шлюпке под мотором, а когда кончился бензин, стали двигаться с помощью весел. Но мне вдруг вернулись ощущения, которые я испытал маленьким мальчиком, когда первый раз увидел плавающую лодку, а немногим позже мог почувствовать вязкое сопротивление весла, прибой, в котором лодка пляшет и надо оттолкнуться ее от берега и успеть заскочить в нее, чтобы быстро-быстро отойти на веслах. Ничего не забылось, все осталось таким, как было в первый раз на Иртыше, почти тридцать лет назад: и босые ноги в мокром песке, и замоченные водой закатанные штанины, и запах воздуха после ливня, и доступность рыбы, лежащей на дне лодки, и пришедшая уже навсегда свобода.

Наша экспедиция была прикована к берегу банальной причиной — отсутствием бразильских виз. Колумба эта проблема вряд ли волновала, и мы могли ему только позавидовать. Наконец, перед тем как мы всерьез принялись искать фирму, занимающуюся пересылкой ценных бумаг, пришли паспорта. Нам более ничего не держало на острове, осталось единственное — зарулить в яхт-клуб и заправиться пресной водой под завязку. Следующая заправка могла быть только по ту сторону Атлантики, в Бразилии. Пока в баки заливалась вода, посчитав, какой час сейчас в Москве, позвонил Люде на работу. Удивительно, я сразу же дозвонился и попал именно на нее.

— Когда ты приедешь? — в ее вопросе было столько нежной настойчивости, что это заставило меня пережить одно из счастливых и трогательных мгновений. Боже мой! Она смотрела на это так, как будто я вышел в булочную и вот-вот вернусь. Я повесил на себя еще одну, но приятную в этот раз задачу: вернуться как можно быстрее. И неважно, что я совершенно не знал, как это сделать.

Мы не исправили наш дизель-генератор 44 в Лиссабоне и отложили ремонт до Канарских островов, где получили еще более худшую ситуацию по запчастям. И с трудом решили вопрос заправки яхты дизтопливом. Не надеясь на 44, мы все-таки купили в Лиссабоне мощный, но достаточно легкий и дешевый яхтенный водяной насос американской фирмы, отказавшись от целого блока тяжеловесной советской техники, рассчитанной на 380(1) вольт, с большим и тяжелым дизель-генератором на основе двигателя 4Ч-а. У нас был маленький, 4-киловаттный японский дизель-генератор весом 35 килограмм, спонсорский подарок, который вырабатывал 220 вольт и легко «набивал» все наши аккумуляторы и мог в паре с новым насосом заменить весь наш старый ненадежный агрегат весом около двух тонн. Японское изделие работало четко и надежно и потребляло удивительно низкое количество топлива. Мы решили больше не переживать по этому вопросу.

На следующий день, распрощавшись с новыми друзьями, подняв якорь, вышли из гавани и легли курсом на острова Зеленого Мыса. Взглянув на обтянутые ветром паруса, настырный ход яхты, я опять задаю себе вопрос: что в этой экспедиции возьмет верх? Страх? Отсутствие сил? Денег? Или вечная, неодолимая тяга к путешествиям, этот знакомый до боли, желанный бег в пространстве? Я смотрю на мужиков, работающих на палубе, и успокаиваюсь. Хотя я не взялся бы пока говорить о наших перспективах определенно, слишком много здесь солнца и тепла — время покажет...

Из десяти нас осталось восемь. В Рио-де-Жанейро к нам должны прилететь ребята из Тольятти — Артур Чубаркин и Сергей Швагирев, а Лене с Женей предстоит перелететь в Новую Зеландию и ждать там нашего прихода.

Непривычно спокойное море напомнило о рыбалке. Все стали вытаскивать свои заначки, крючки и лески. Иван Иванович, долго мечтавший дома о настоящей рыбалке, извлек на свет крючок неимоверных размеров, сваренный из арматурной стали периодического профиля. Привязав к нему разноцветные нитки от капронового каната, он насадил на крючки свиные уши, которые шли как бесплатное добавление к суповому набору, купленному Леной на рынке в Лае-Пальмаса. Эту дикую снасть, мимо которой было опасно проходить по палубе, на толстой бечеве, заканчивающейся проволочкой, Иван выбросил с кормы. Рядом положил «выключатель» — киянку 5 килограммов, и рыбалка началась.

Главный рыбак Дима, порыбачивший до этого на всем Дальнем Востоке, очень обстоятельно и терпеливо готовил свои снасти. Это были настоящие блесны и лески, которые рекомендовал Ирвин и на которые Дима «хунул» в Лае-Пальмаса кучу денег. Он знал, что если бы он поймал сейчас большую рыбу, которой могла полакомиться команда, то из расстратчика мигом превратился бы в героя. Народ «ставил» на Диму и далеко от него не отходил, подгоняя его, но Дима растянул подготовку на полдня. Наконец блесны были заброшены, они тащились за кормой на пятидесятиметровых капроновых бечевках. Море было спокойным, хода были небольшие, но рыба не клевала. Через несколько дней мы уже привыкли к тому, что, вытаскивая блесны, Дима показывал нам разогнутые крючки и глубокие борозды на теле блесны от зубов сошедшей с крючка добычи. Но вот однажды тишина раннего утра огласилась истошными криками: «Есть!!!» Выскочив на палубу, я увидел, как Дима, напрягаясь всеми мышцами, держал бечеву, а за кормой, в пятидесяти метрах, из синих с белой проседью волн вылетал на поверхность большой тунец. Он свечой взмывал метра на три-четыре в небо и возвращался в океан. «Смотри, как борется! Смотри, как борется!» — кричал Дима. Я бросился к парусам и расстравил грот и стакселя, яхта сбавила ход, и мы стали помаленечку выбирать бечеву. Тунец не хотел мириться со своим положением. Он был сильный, но семидесятилетняя стальная машина неумолимо тащила его за собой, и он с каждой минутой терял силы. Проблем поднять тунца на палубу не возникло, благодаря все тем же домашним заготовкам Ивана Ивановича. Мы имели опорный крюк, которым и подцепили рыбину за жабры, подняв на корму. Ажиотаж вокруг поимки тунца длился почти день, пока его чистили, потрошили, а потом жарили и варили уху, вспоминая, как он доблестно бился, желая спастись. Яхта тем временем с настроенными парусами делала по 6—7 узлов, сокращая расстояние до островов Зеленого Мыса.

Считая, что долгое хождение на крейсерской яхте в силу малоподвижного образа жизни является губительным для физического здоровья, были выделены 25 долларов и в Лиссабоне куплен велосипед-тренажер. Установили его на корме, позади спалютов, и теперь, когда пришли погожие дни, я заставлял себя подходить к этому снаряду и крутить педали в течение 5—6 минут, затем шел на бак и прыгал через скакалку сто раз без перерыва. Потом отжимался на руках от палубы. Этим же, не изменяя своим спортивным пристрастиям, занимался и Дима, реже Валера. Боцман если и садился в

седло, так только с сигаретой в зубах и, задумчиво глядя вдаль, уезжал в своих мыслях, казалось, очень далеко. Лена, распевая английские песенки, могла долго крутить педали. Иван и Аркадий вообще обходили это место стороной. Прокрутив пять минут педали, отжавшись три подхода по 25 раз и перепрыгнув сто раз через скакалку, ленивый по натуре, я считал задачу дня выполненной. Покончив с этим мучительным для себя делом, я переключался на другие, более интересные дела, например настройку парусов. Для меня это стало любимым занятием на яхте и отдушиной от экспедиционных проблем. Было приятно работать с каждым парусом, настраивая его на максимальную тягу.

У Ивана была своя страсть. Дело не в том, что он был мастером спорта по радиосвязи. Это был настоящий спорт и самая преданная любовь к радиопередатчику, с которым он не расставался целый день, и если не работал в данный момент в эфире, то ходил вокруг него и мечтал, как он его включит и погрузится в это не сравнимое ни с чем, почти наркотическое, состояние работы в эфире.

Меня часто злило, что при обилии дел на яхте Иван не мог прожить без радиопередатчика и двух часов, и всякий раз ухитрялся возвратиться к нему и трещал ключом в эфире. Его клиентами были радиолобители-радисты со всего мира. Из Южной Америки он доставал Землю Франца Иосифа и вел теплые дружеский разговор с радистом по кличке «Пидерсия» — общим знакомым по прошлым экспедициям в Арктике, а из середины Атлантики общался с Японией, где, по статистике, таких же, как он, радиолобителей-радистов насчитывается аж полтора миллиона. Успешным радиосвязям способствовал мощный усилитель, сделанный в Росоши самим Иваном.

По части приема погоды до Канар все обстояло прекрасно. Каждый день мы имели прогноз от англичан и немцев, а при хорошем прохождении — от кого-нибудь еще. Но после Канар как отрезало, началась южная зона, здесь должны были работать другие станции, со своими позывными. Иван метался в эфире и не мог найти нужные станции, их частоты и время передач, или радиосигнал был слабый и не оставлял на компьютер рисунка и описания. Но, собственно, в этих водах прогноз не особенно требовался. Хорошо по этому поводу сказал радист проходившего мимо корабля: «10 градусов до и 10 градусов после экватора прогноз погоды просто не нужен. Будет жара и штиль». Действительно, море, в котором лежит «Урания-2», спокойное, как вода в ванне. Чуть угадывается волна. Ветерок, как и все вокруг, еле живой. Ему трудно даже приподнять легкий колдунчик, сделанный из красного Анькиного бантика. Включаем двигатель — хватит, надоело стояние, поехали! Хотя бы час. Хорошо делать по восемь узлов в спокойной воде. Тепло. Солнце. Поверхность моря почти зеркальная — и скорость. Свинные уши за кормой начинают глиссировать, путая рыбу.

А ночью тишина. Поскрипывание блоков на верхушках мачт похоже на крик гусей, прорывающийся через шелест моря...

Во сне мы с отцом после вечерней зари на озере устраиваемся на ночлег в кошешке, а поверху тянут и тянут стаи... Я проснулся с хорошим настроением и увидел, что Аркадий рулит рядом. Больше думает, чем рулит, — такие пошлы погоды. Увидев, что я проснулся, говорит, что хорошо бы ему освободиться от «колеса», если в Рио придут Артур и Сергей. Правильные мысли. Художник должен быть, как минимум, свободен.

Как-то незаметно ушла в воду Большая Медведица. Пришел ноябрь, но стало теплее. Со стороны Африки идет мгла и рыжей пылью ложится на паруса. Объявился сверчок и поет, как в родном Пушкино, а днем прячется в копитном рундуке. Ночью луна со звездами такие, что можно читать. На вахтах распевает песни да пьет чай с конфетками. «Урания-2» тихо идет в спокойном океане, мерно переваливаясь с борта на борт, летучие рыбки стайками вспархивают из-под носа яхты, дребезжа своими прозрачными крыльшками.

Как-то нужно приспособиться к этой почти безликой жизни, когда сутками ничего не происходит. Это похоже на ожидание не приходящих событий, и от этого возникает нервное напряжение — нормальная реакция организма на пустоту. Для спасения нужен наркотик. Красное сухое вино возвращает к жизни и заполняет вакуум, но это всего лишь на полчаса-час. Мимолетное спасение для нашей команды (вот вчера выпили за пересечение северного тропика), а в истории мореплавания жизненно необходимая традиция: ром, бренди — вот что гоняло кровь по жилам и поднимало на Олимп или хотя бы до уровня нормальной жизни. Действительно, наши высокие дела на самом деле до смешного обыденны, и каждая их минута проста, как денежная монета.

Погода прекрасная. Солнце. Тепло. Подошли дельфины и маленькие дельфинята, наверное, несколько сотен. Идут вдоль бортов яхты пластами, лапами и выпрыгивают из воды. Но центр притяжения их внимания — то место, где нос яхты режет воду. Они даже стали в очередь, чтобы проскочить перед носом у яхты. Все не вешаются и поэтому идут ярусами, и при этом нужно всплывать, чтобы вдохнуть воздух. Получается некоторая суетола. Ходят они в основном парами, в обнимку, на большой скорости делают синхронные повороты, продолжая касаться друг друга плавниками. Маленькие их дети идут с такой же большой скоростью и тоже умеют делать синхронные повороты. Иногда кто-то из них как бы свистнет — команда и дельфины разом исчезают, и бесполезно всматриваться в пустынное море, сегодня их больше не будет.

У берегов Африки появилось много чаек, в том числе черных, пузатых, не похожих на чаек, но с их повадками. Были и длиннохвостые, как наши сороки, и тяжелье, длинношее, как гуси. Они ныряли с высоты в воду и хватали мелкую, 8—10 сантиметров, рыбешку. Прошел стороной строгий черный плавник, самый кончик. Интересно, как животные контролируют высоту этого перископа, постоянную даже при волне.

Африку мы так и не увидели, даже подойдя к ней на 15 миль. В той стороне висела дымка, да и берега Западной Сахары должны быть низкими. От невидимой земли летели птички, размером чуть больше нашего воробья, некоторые присаживались на яхту и отдыхали. Где-то в этих водах потерял яхту Калахен... начав свой 75-дневный дрейф на крошечном спаслоту через Атлантику, фактически без воды и пищи.

Утром Дима выпрыгнул кусочек Анькиного бантика для очередных своих рыбацких приманок, говорил, что теперь знает, какую снасть делать, обещает наверстать упущенное. Вообще ему явно не везет с рыбалкой. За все время, как мы вышли с Канар, всего несколько раз его снасть атаковывалась рыбой. О размерах ее можно было судить по тому, какой крючок она разогнула и какие шрамы оставила на теле блесны, оказавшейся твердой и причинившей ей боль. Это было на прибрежных Африке банках, куда нас загнал ветер, а потом мы отошли в море на большие глубины, и атаки прекратились.

Проходят дни за днями в ожидании благоприятного ветра, когда можно много пройти за сутки. Это, пожалуй, один из немногих смыслов нашей вялотекущей экспедиционной жизни. И когда действительно приходит ветер, ты спешешь окрылить яхту парусами и видишь, как она пошла, и ты вновь уверен, что жизнь твоя складывается удачно.

Каждое утро заставляю себя идти крутить велосипед и отжиматься.

А сегодня, после велосипеда, искупался, прыгнув в воду Атлантики. Прохладно. Плыл вдоль борта, который обрушился с волны на расстоянии вытянутой руки. Я вспомнил об акульем плавнике и надал вдоль ватерлинии. Вылез с кормы и был встречен как герой.

При утреннем обходе обнаружилась внушительная потертость на нижней шкаторине генуи, там, где она встречалась с металлическим обухом на реллинге. Геную сбросили, и Сашка занялся ее ремонтом. Вообще, у меня не было пока проблем с командой, особенно с Сашкой. Он лежал на бушприте на груди парусины и занимался шитьем. Вокруг были разложены нитки, материя, сигареты, спички. Я вслух заметил ему, что здесь не хватает гитары и гармошки. «И парочки кирпичей», — добавил Боцман с мечтательной улыбкой. Иван с Валерой в рубке ремонтировали радиостанцию и углубили ремонт до такой степени, что превратили ее в большое число не связанных между собой запчастей. Глядя на эту кучу, я понимал, что больше мы не услышим голос Банишевского. Но тут я жестоко ошибался, недооценив изощренность Ивана, — вечером мы услышали, как Банишевский мечется в эфире, вызывая R3AM. «Сейчас я его успокою», — сказал Иван, пуская дымок с кончика паяльника — еще один транзистор остальность». И действительно, через минуту он рассказывал Банишевскому про наши погоды, координаты...

В эти спокойные, с ровным ветром дни хорошо было лежать на площадке бушприта, видеть выгнутый ветром стаксель и слышать, как форштевень в метре под той же разрезает волну, разваливая ее, словно пflug, на две стекловидные составляющие. Отсюда хорошо видна вся яхта, и особенно динамика ее движения. Она, как большая рыба с заостренным носом и широким телом, идет по волне, покачиваясь из стороны в сторону. Принадлежит океану только корпусом, она уходит мачтами в небо, где парусами соединяется с ветром. И, лежа на бушприте, ты видишь это гармоничное соединение двух стихий в яхте, одновременно летящей по небу и морю.

Слева по борту Мавритания и, судя по постоянно висевшей в той стороне дымке, еще продолжается Западная Сахара. Тысячи тонн мелкой пыли, сдуваемой с материка, постоянно висят в атмосфере, и если провести рукой по веревкам, парусам, то на ладони остается рыжеватый след. Раскаленные воздушные потоки поднимают вместе с песком на десятки километров бабочки и даже тяжелых сверчков. Сверчки обжили яхту, стрекочут по ночам и высасывают влагу из летучих рыб, попадающих на палубу, а бабочки порхают над океаном радостно и беззаботно и, нечаянно коснувшись волны, уже не могут вернуться обратно.

Мы держим курс на северо-восточный остров Сал, группы островов Зеленого Мыса. На самом деле Зеленый Мыс — это мыс Африки, далеко уходящий в Атлантический океан и как бы указывающий направление на острова в океане, названные его именем. Они лежат на одной широте с Дакар, в трехстах милях западнее его. Экзюпер открыл это место... Почему-то вспомнилось его знаменитое: «В окопах не бывает атеистов!» Прошло лишь немного времени, а я с ужасом увидел, как быстро изнашиваются веревки и паруса. Гардероб яхты, состоящий из двух комплектов парусов, имел 3—4-летний возраст, а новых запасов у нас почти не было. Гика и бизань-шкоты были уже такими лохматыми, что ворс от них прилетал в открытый входной люк, покрывая пайолы в рубке, что само по себе было недопустимым на боевом корабле.

Занятия в начальной школе шли полным ходом, это заставляло Диму скитаться и божьваться по лодке. Его можно было найти спящим и в рубке, и в кают-компании, и в парусной. Из люка его каюты доносились в это время наступательные реплики учительницы и обидчивые, со слезами в голосе, ученицы. Похрапывая на баке, папа набирался сил, чтобы по пробуждении обрушить на ребенка мощь математики.

Четвертое ноября. Все в предчувствии Земли. После завтрака начали наводить порядок на палубе и внутренних помещениях яхты. Женя, освобожденная особым капитанским указом от занятий в школе, радостно подметает наши ковровины в кают-компании, Иван Иванович наводит порядок в рубке, Боцман сметает все лишнее с камбуза в шкафы и под пайолы, Аркадий, демонстрируя редкое терпение, аккуратно, виток к витку, сматывает в бухты концы шкотов и фалов, Валера на баке готовит брашпиль к отдаче носового якоря, Дима убирает рыболовные снасти. Все при деле, только капитан сачкует за рулем, наслаждаясь милой сердцу картиной уборки.

Вскоре показался и сам остров, гористый, светло-коричневый, без признаков зелени. Мы прошли справа от мыса, за которым открылся большой залив Мадейра. Завернули в него и в северо-западной части в бинокль увидели два крестика мачт. Сам остров являл сиротливо зрелище пустынных холмов и скал коричневого камня, вполне пригодных для съемок марсианского пейзажа, если только в кадры не попадет белая ломаная линия прибоя, рожденного сильным ветром от берега, всплывающего медленную зыбь, беспрепятственно приходящую сюда из просторов Атлантики.

Ребята самостоятельно «срубали» геную, бизань, а потом и грот. Капитану только однажды пришлось открыть рот, когда забыли взять гик на топенант. В трехстах метрах от берега, на глубине восьми метров, в абсолютно прозрачной воде отдали якорь. Но зверский ветер, слетая с

раскаленной сковородки безжизненных пространств, потащил нас назад, да что было хладнокровно отдано еще 15 метров цепи, чтобы заглушить ее тягестую всякое движение. Последняя фраза, сказанная на этот счет, была следующей: «Поползет, отдадим еще 15».

Мгновенно одеты маска и ласты, и вот я уже плыву вдоль якорной цепи, вижу ее и дно в прозрачной воде. Я удивился, что она так полого шла вниз (такой силы был ветер), а потом еще и по дну. И наконец увидел сам якорь. Увидел то, что мы никогда не видели на дне — как тяжелая стальная цепь заканчивается цепкой массой металла. Якорь лежал на боку на глубине около семи метров, зацепившись за камень только левым плугом, и еле терпел. Раньше я бы в панике погреб назад, к яхте, и все закрутилось бы там на палубе... Но что-то изменилось в сознании в череде нескончаемых задач, мероприятий и дел.

Я проплыл вдоль цепи над якорем и, не замедляя ход, направился в сторону берега — на первую в своей жизни подводную охоту. Мое умение «крошить» уток на озерах и болотах Омской области и выбивать из стаи дуплетом по несколько штук кончили в 25 лет твердым решением: не убивать больше птиц и зверей, не проливать ничью кровь, совершая убийство, и я до сих пор держу этот зарок. В заливе я подумал над этим и решил, что на рыб это не распространяется.

Пройдя ближе к берегу, я вдруг очутился в мире, где совсем рядом, не спеша, могла проплыть серо-буро-малиновая с желтыми боками метровой длины рыба. Какие-то рыбоподобные существа шныряли около самого дна, вдруг замирая между камнями. Это был большой красивый аквариум с бесчисленным разнообразием рыб. Я сразу же выбрал группу, на вид отличающуюся особой мясистостью, и стал на них охотиться. Сделав несколько десятков бесполезных выстрелов, я спросил себя, мастера спорта по стендовой стрельбе, — в чем дело, Гера? И уже зарекался: вот эту добычу — и домой! Но следовал очередной промах, гарпун ружья сплоснулся о камень, после каждого промаха как по команде, ногу сводила судорога. Так продолжалось около трех часов, когда я понял, что сейчас начну тонуть, потому что тепла и сил в теле не осталось. Я вынырнул, волны перекачивались через меня, устремляясь на берег. Заметно стемнело. Мелькнули далекие мачты и темный корпус «Урании-2». Но ближе ко мне от берега отходила наша лодка, и я поплыл наперерез, надеясь перехватить ее. При этом молотил ластами, однако почти не продвигался — шел мощный навал из Атлантики. Я кричал и поднял над водой руку с ружьем. Дима каким-то образом услышал мой крик.

В лодку залез сам с кормы. Зубы стучали, меня трясло, морская вода разъела пальцы, глаза. В лодке лежали Димины трофеи: несколько рыб и мурена метровой длины, которая первой атаковала его и за это поплатилась. Дима все еще пребывал в азарте охоты, он оказался предусмотрительнее меня — сидел в штанах полусухого гидрокостюма и футболке. Я же годился только на то, чтобы трястись и молча слушать Димины впечатления. До яхты добрались уже в темноте.

— Ну что, сухенького? — вальяжно спросил Боцман, когда мы с Димой скатились в кают-компанию. Никто из нас даже не удосужился ему ответить. И только коротко взглянув на меня, Боцман понял свою ошибку: его рука, сделав дугу, нырнула в нишу стола и вернулась с бутылкой смирновской. Сначала налили потерпевшему. И себя не забыли.

Выпили за то, что добрались до островов, за Димин улов, за меня, чуть насмерть не замерзшего у самого экватора... И налили снова... Валера сказал, что на яхтах, стоящих рядом с «Уранией-2», появились люди, на каждой яхте по человеку, одиночки-французы: мужчина и женщина. Валера пригласил их в гости на «Ура-нию-2» на вечер.

Пока мы разминались в кают-компанию, приехали гости. Это были морские цыгане, которые в одиночку путешествуют в основном по этому району и западному побережью Африки. Они стоят месяцами на якорях в заливах, подобных этому, потом переходят в другие места. Все деньги, которые удается заработать, катая туристов, идут на продукты. Мужчину звали Мишель, ему было пятьдесят три года, коричневый загар крупного тела, седые волосы и борода. Женщина была средних лет, звали ее Жаклин, и она, как все без исключения француженки, обладала божественной улыбкой. Можно было не знать, что это французы, стоило только взглянуть на женщину — и тени сомнения не оставалось, каких она кровей — так она откликнулась на твой взгляд. Аркадий считает, что шарм француженок начинает образовываться не раньше, чем к сорока годам. Молодых просто не видно. Мы с Иваном согласились с этим, так как могли об этом судить с полной ответственностью, обходя почти всю Европу. Через некоторое время выяснилось, что Мишель и Жаклин путешествуют раздельно, но всегда в определенных местах соединяются на некоторое время, как сейчас в этом заливе. У них были деревянные, метров по 13—14 яхты, с брезентовыми парусами. Не без гордости Мишель сказал, что он моложе своей яхты на один год.

Пока мы принимали французов в respectableм салоне «Урании-2», в кокпите вдруг раздался собачий лай. Француз спокойно опрокинул рюмку водки фирмы «Смирновъ» и также не торопясь объяснил нам, что это, должно быть, его собака, которую он днем отпустил на берег погулять, но только ДО УТРА. Пес прыгнул с яхты (этот момент видел Боцман с борта «Урании-2») и поплыл к берегу, до которого было не менее трехсот метров, по волнам и прибою. Дальше было еще интереснее. Зная, что хозяин отпустил его до утра, пес решил вернуться раньше, может быть, потому, что пришла чужая яхта, и он справедливо посчитал, что вечером должны происходить какие-то интересные события. Поздно вечером он приплыл к своей яхте, сделал круг и понял, что хозяина в яхте нет, — это тоже могло случиться, поэтому не противоречило собачьей логике, и пес поплыл к яхте Жаклин. Но там тоже было темно и безответно. Пес был умный и поплыл на «Уранию-2». Он обладал еще одним замечательным свойством — попусту не лаять. Поэтому, когда Валера, совершенно случайно в разгар веселья вышел на палубу, то увидел, что какая-то собака молча плавает около яхты. И даже когда показался Валера, пес не гавкнул. Валера позвал пса в яхту и показал на трап, опущенный до воды, пес подплыл к трапу и попытался лезть по вертикальной металлической лестнице. Валера втянул его за лапы на высокий борт яхты, пес помогал ему силой двух задних лап, все время СМОТЯ В ГЛАЗА Валере. Только в кокпите, не смея пройти в яхту, он позвал голосом своего хозяина.

Услышав собачий лай, мы выскочили на палубу и увидели крупную дворняжку белого цвета. Несмотря на темноту, чувствовалось, что это очень умный и скромный пес. Хозяин самым последним поднялся на палубу и первым делом отругал пса и запретил ему спускаться во вкусное помещение «Урании-2». Мокрый пес так и остался бы на пороге, если бы мы не упросили его хозяина, а потом и пса, пройти в кают-компанию, где дали ему и колбасы, и рыбы.

Потом подошло время музыкальному отделению. Боцман отработанным движением накинул на шею гармошку, а в руки взял гитару. И попал в точку — Мишель пел не только прекрасно, он доносил всю ностальгию, которую всегда испытывали русские, слушая французские песни военного времени. Мишель, живя в Океане, уцелел от цивилизации и наверняка благодаря этому сохранил песни пятидесятых, когда сам еще жил во Франции. Мы пропели всю ночь. Мишель и Жаклин остались у нас до утра. Это была чудесная, с сильными интуитивными озарениями и многими неожиданными встреча. Встреча на Кабо-Верде, островах Зеленого Мыса.

А перед рассветом, когда вся команда с ответным визитом и неумолкаемым «песняком» погребла на шлюпке к яхте Мишеля, в голове у Аркадия родился очередной сюжет — отнять морских цыган и сделать потом фотовыставку.

Спустившись в кают-компанию, которая являлась единственным помещением на яхте, мы были поражены фантазии человека, обустроившего ее. Как будто весь мир Океана проник сюда и свободно уместился на десяти квадратных метрах площади. Отдельные предметы, картины молчаливо говорили вам о невероятных поворотах Истории, о Времени как реальности прошедших тысячелетий. Аркадий, сожалея, что не хватало освещения, сделал некоторое количество снимков. По его замыслу осталось сделать последнюю серию снимков морской цыганки обнаженной, именно в том виде, в котором мы застали ее на палубе, когда «Урания-2» неожиданно влетела в залив Мардера. Жаклин не стала спорить, и Мишель, вряд ли оттого, что выпил до литра русской водки «Смирновъ», также не стал возражать. Но освещения явно не хватало, и съемки пришлось перенести на следующий день.

А назавтра Аркадий, ныряя со своим подводным фотоаппаратом, фотографировал нас, плавающих всем скопом на коричневом фоне громадной подводной части «Урании-2», потом полез на гору искать ракурсы и вернулся только ночью.

Между тем нужно было подумать, как дозаправиться пресной водой. «Урания-2» имела танки из нержавеющей стали под три с половиной кубометра пресной воды. Это был вполне приличный запас, которого хватало бы более чем на три месяца автономного плавания. Но во время строительства лодки, при сборке трубопроводов, в некоторых местах были поставлены детали из черной стали. Все бы ничего, но вода стала рыжей от ржавчины, и Дима авторитетно заявил, что мы «посадим» почки, если будем пить эту воду. Поэтому еще в Лиссабоне мы купили пластиковые канистры общим объемом в 200 литров, кроме этого имелась мелкая тара из хозяйства Боцмана, многочисленные «гуси» и пластиковые бутылки. Этого было достаточно, чтобы спокойно продержаться две недели. Сейчас, после прихода на острова Зеленого Мыса, канистровый запас был исчерпан, мы с Димой и Женей перевезли пустые канистры на берег, связав их по три, обвешались ими, как елочными игрушками, и побрели по выжженной равнине на восток, туда, где у горизонта угадывались движения машин на дороге. Не прошло и часа, как мы вышли на приличное асфальтированное шоссе, остановили старый джип, побросали в кузов канистры и, сидя на них верхом, полетели в сторону поселка. Появились лагуны, и у шикарной автозаправки, одновременно являющейся центром поселка и единственным местом, где был водопроводный кран, мы высадились. Пока мы наливали воду, к заправочной станции

подъехал наш ЗИЛ-131, в кузове которого стояли пятнадцать черных худых юношей, держащих в руках наши автоматы Калашникова. Это была действующая армия республики Кабо-Верде, 23 года назад завоевавшей независимость и вывернувшейся из ослабшей руки Португалии. Но ничего хорошего из этого не получили, заработки были мизерные, да и самой работы было мало. Солдаты были одеты кто во что — разноцветные майки, шорты. С ними был офицер, единственный, имеющий военную форму. Назад нас и наши канистры довез доброволец к самой лодке.

Здесь все тот же вечный двигатель — ветер, перегретый на гигантской сковородке, срывался с суши и уходил в просторы Атлантики, именно туда, куда лежал наш путь. На меня это действовало вполне определенно, и, предчувствуя возможное сопротивление со стороны команды, я напрягся, когда повесил вопрос-распоряжение, что завтра утром нужно выходить. Этот сильный попутный ветер, видимо, имел такое же действие и на команду, во всяком случае, мне никто не возражал, и я поторопился закрепить это вполне конкретными распоряжениями Ивану, касающимися двигателя, и Боцману, напомнив ему о порванной генуе. Аркадий в своем путешествии на берег, проведенном накануне, лазая по скалам, выбрал ракурсы для съемок яхты сверху, и теперь, перед выходом в Атлантику, нам предстояло походить под парусами под береговыми скалами, подставляя яхту выстрелам из его фотокамер.

Утром, благодаря азарту Аркадия, встали затемно. Дима быстро пожарил рыбу, которую добыл накануне, но вкус ее мяса не соответствовал той экзотической красоте, которой она обладала. Аркадий энергично отчаливает на надувной лодке и, плавая у борта, призывает других последовать своему примеру. Народ, как всегда, не готов, на яхте наблюдается суета сборов, беспорядочных вопросов явно больше, чем этого требует ситуация. Иван подходит, просится на берег — отпускаю. Лена тоже — отпускаю. Дима, обещанный фотоаппаратом и видеокамерами, тоже спускается в лодку. На яхте остаемся троим: Валера, Боцман и я.

В бинокль видно, как Аркадий поднялся на вершину горы. Мы поднимаем грот, бизань и стаксель. Пока яхта в левентике, пробуем выбрать якорную цепь и за восемь приемов, с передышками и ходом вперед под двигателем, это удается. Паруса «забрали» ветер, отключаем двигатель и идем мимо французов к скале. Мишель дует в раковину и басом разносит по заливу знакомую классическую мелодию. Морские странствия — это невероятная обыденность моря, трансформированная твоим же сознанием до категории высокой ценности, это порты и города, говорящие тебе только о том, как ты далек от своего дома, и только в людях, блуждающих по океанам подобно тебе, ты находишь опору своей грустящей душе. Прощаемся взмахами рук и идем к скале. Аркадий снимает. Страшно идти вблизи скал, но чутье подсказывает, что здесь глубоко. Делаем разворот и заходим на второй, потом третий круг. Как мы и договаривались с Аркадием, этого должно хватить для съемок, а пока мы, удерживая яхту на месте, наблюдаем, как от берега отваливает наша оранжевая надувнушка. Ждем, пока она, подпрыгивая на валах и скрываясь из виду, проходит приборную зону, и идем навстречу. Попадаем под очередные фотосъемки. Делаем поворот, гасим скорость и, дрейфуя, выхватываем шлюпочников на палубу и уже с их помощью и саму шлюпку. С ходу, расставив паруса, ложимся на 250 градусов — курс через Атлантику, на Бразилию. Солнце. Чуть прохладный тугой ветер. Галфвинд правого галса. Восемь узлов на лаге. Что может быть лучше?!

Глава 6.

### На крыльях пассата

*Мы на приметы наложили вето, Мы чтим чутье компасов и носов. Упругие, тугие мышцы ветра Натягивают кожу парусов...*

*Изведать то, чего не видел сроду, Глазами, ртом и кожей пить простор... Кто в океане видит только воду, Тот на земле не замечает гор.*

*В. Высоцкий*

Количество пройденных миль за час, за сутки, количество времени, затраченного на переход, — постепенно стали основными цифрами, от которых зависел успех нашей экспедиции. Мы опаздывали, отставая от течения времени, медленно переносящего по поверхности планеты свои времена года. Скорость движения «Урании-2» вокруг Земного шара, с учетом стоянок в портах и других сдерживающих факторов, должна была все-таки обеспечивать нахождение яхты в одном и том же времени года в любой момент экспедиции. Это позволило бы нам проходить экстремальные районы Антарктики и Арктики в лучшее для этого время — конец лета. В южном полушарии делать дела следовало в конце января и весь февраль, в северном — в августе и сентябре. Задержки, которые я относил к издержкам цивилизации, таким как ожидание оформления виз и др., могли быть покрыты только деньгами, которых экспедиция не имела, или скоростью передвижения в океане. Поэтому в каждую ночную вахту я подсчитывал количество пройденных миль за последние сутки и крупно выводил эту цифру в вахтенном журнале. Если удавалось пройти больше — настроение заметно улучшалось.

Но по большому счету все решал ветер — наличие или отсутствие его. Явно начал срабатывать инстинкт самосохранения, притупивший все опасения, связанные с будущим экспедиции, — это тревожные мысли о преодолении 4500 миль южнее Южного

Полярного Круга, отсутствие денег, отсутствие команды на Севморпути, возможность вынужденной зимовки в Северном Ледовитом Океане, если нас «прихватит» на Севморпути и, наконец, возвращение в Россию как «В НИКУДА», так как никаких денег не хватит, чтобы оплачивать стоянку этой громадной океанской лайбы ни в Питере, ни во Владивостоке. Сейчас от этих проблем, слава богу, спасала динамика начавшейся экспедиции, и они уже не угнетали меня так, как это было Лиссабонскими ночами до старта. Постепенно мы втягивались в экспедицию, и она вводила нас все дальше и дальше. Я снова начал верить в свою счастливую звезду и закусил удила.

На третий день после того, как мы покинули остров Сал, пассат взял основательно на буксир нашу яхту. Усилилось волнение, и при среднем по силе ветре «Урания-2» делала до шести узлов. В начале ноября сильных ветров тут не бывает, и мы от самых островов несли полную парусность. Было облезлительно поднять еще и стаксель на внутреннем штаге, но на бакштаге он затенял громадную генуу, 150 квадратных метров которой тугим серпом висели над водой за левым бортом «Урании-2». Очень часто мы могли держать не более 220 градусов, на пределе заполаскивания генуи, но всегда предпочитали не терять скорости, даже в ущерб отклонений по курсу. В целом ветер отличался стабильностью по силе и направлению, волна была в основном не более полутора метров.

Жизнь на яхте, в унисон общему состоянию природы, текла без заметных событий: несколько монотонно и оживлялась только при смене вахт. Экспедиционная жизнь замерла, Антарктида отошла и уже не беспокоила, потому как раскаленный мозг полуспал, когда ты вполглаз, лениво скользишь взглядом по неизменно пустынному, томящемуся в желтоватой мгле горизонту. Эту молчаливую жару шесть раз в сутки нарушал резкий, нетерпеливый, с каплей обиды в голосе выкрик: «Вахта!» Это очумевший на солнце рулевой, не дождавшись прихода сменщиков, напоминал, что время его кончилось и «пора и честь знать».

Коммунистический праздник 7 ноября встретили, как и положено, демонстрацией солидарности трудящихся, держа в руках журналы с фотографиями Зюганова и Лукашенко, какие-то красного цвета предметы. Мы ходили друг за другом по палубе вокруг рубки и дружно кричали «УРА!» каждый раз после того, как Боцман, нацепив на голую шею шарфик и изображая из себя анархиста, выкрикивал здравицы и знакомые с детства приветствия, адресованные толпе с Мавзолея. Это был настоящий праздник свободы на борту российской яхты, можно сказать, и во времени и пространстве, и мы хорошо повеселились. Потом был шикарный праздничный обед, тут же в кокпите, вокруг рулевого. Мы ели вкусные вещи и записали сухим красным вином. А вообще, питание наше постепенно стало скуднее, ушли овощи и фрукты, кончилось печенье — устойчивый символ экспедиционного благополучия. Все чаще стала появляться голая лапша, и Боцман уже недовольно поглядывал в сторону того, кто пробовал исправить безысходно тоскливый вид этого блюда толстым слоем красного кетчупа. Хлеба мы вообще не потребляли по причине его дороговизны. Когда же кто-то и заговаривал на эти темы, я делал вид, что не слышу или это меня не касается.

Благодаря спокойному морю мы несколько дней подряд занимались хозяйственными и прочими работами. Боцман с головой ушел в переборку и перетруску продуктов. Он открывал пайолы, перекладывал там банки и мешки и делал какие-то пометки в своем блокноте, который никогда никому не показывал. Иван нашел в ахтерпике старый, работающий от 12 вольт компрессор и приспособил его качать воду в душ. Компрессор стоял в машинном отделении и работал бесшумно. Все было бы «шито-крыто», если бы не мокрая после душа Иванова голова. Когда он понял, что его засекли, он передал мне секреты включения компрессора. Следующей в нашу помощную компанию попала Лена, потом, когда разом, свалились все остальные, мы сразу же договорились о лимитах на пресную воду. Приятно было раз в три дня помыть голову и принять душ. После компрессора Иван с Валерой засели за ремонт швейной машинки. Мы с Димой занимались мелким ремонтом парусов, заменой шкотов и другими палубными работами. Женька продолжала учиться в школе.

Цвет воды из синего вдруг изменился на зеленый — мы вошли в зону действия какой-то новой ветви течения. Ночью пришла такая чернота слева, что мы со страха убрали ге-нуу, зарифили грот и бизань. Потом пролило — мощно, с ветром. Утром чистое синее небо, но к полудню начало палить, и вскоре появились тучи и очень быстро окружили яхту. Сидим наготове в кокпите всей командой, ждем шквала и дождя. Тучи ходят как-то странно, одновременно поступательно и вращательно. Туча, которая была на траверзе, потом ушла в корму, и мы исключили ее из претендентов, — вдруг пустилась в погоню за яхтой и накрыла ее почти моментально. Потом мы увидели, как в притихшей природе, соединив пространство между океаном и небом, беззвучно приближается к яхте мутная, непрозрачная среда. Это НЕЧТО приблизилось к яхте сначала медленно и, казалось, почти незаметно, но через несколько секунд мы уже ощущали динамику надвигающейся стены, а еще через мгновение мы слышали ее удар по палубе. На нас обрушился ливень. Граница шквала катилась дальше, сплюсывая волны как дорожным катком, а мы на яхте задыхались от плотности пресной воды. Чуть позже пришло понимание, что она ТЕПЛАЯ. Шквал со своей яростной силой ушел дальше, нас теперь обдавал просто сильный ливень, мы скинули с себя мокрые одежды и подставили свои загорелые, покрытые слоем соли тела под сплошной поток пресной воды, несшейся по гроту и водопадом срывающейся с гика.

Большие серебристые карифены-охотники держались недалеко от «Урании-2», которая, переваливаясь с боку на бок, поднимала на поверхность стаи летучих рыб. Некоторые карифены подолгу шли вместе с яхтой в метре от ее борта. Мы относились к этому спокойно, но Дима расценивал это как прямой вызов своему рыбацкому достоинству. В воду, прямо к морде карифены, летели блесны, но рыба вообще на них не реагировала. Потом для установления контакта с рыбой за борт отправлялся наш обеденный запас вкусных летучих рыб. Карифена сжирала их моментально и совершенно незаметно для постороннего глаза. Но Дима был не так прост и уже насаживал на трюйник смачный кусок летучей рыбы и кидал эту снасть прямо в пасть ка-рифене, хищница коротким движением сблизилась на это лакомство, но в самое последнее мгновение все же проскакивала мимо. Дима чуть не плакал от отчаяния, но у него был еще один способ, и он несся в каюту. Оттуда он появлялся с радостной страстью в глазах и с подводным ружьем наперевес. Это был прямой, надежный способ добычи. Дима ложился на палубу и свешивался за борт над рыбой, которая шла в нескольких сантиметрах от поверхности воды. Как правило, в этот момент Иван бежал к ахтерпiku, где хранился его столь необходимый в рыбалке инструмент, большая шестикилограммовая киянка, называемая в обиходе простым словом «ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ». Обычно после нескольких выстрелов Дима все же попадал в карифену, бросал ружье, потому что, по мнению того же Ивана, «такая махина могла и руку оторвать». Рыба, вместе с ружьем и привязанным к нему прочным капроновым линем уходила на глубину, потом мы видели, как она взлетает над волнами в двадцати метрах от яхты, и начинали понемногу подтягивать ее к яхте. У меня в этом процессе был также свой «фронт работ»: я отвязывал яхтенный отпорный крюк, свешивал его с борта и ожидал, когда ко мне подведут карифену. Как правило, она уже не сопротивлялась около борта, я подцеплял ее за жабры, и мы вдвоем выволакивали ее на палубу, прямо к ногам стоящего наготове Ивана. Одна рыба могла кормить восемь человек в течение двух суток «до упада», или до невозможности нормально соображать. Обычно после такой обжираловки все только и могли, что упасть замертво и спать, время от времени отползая в тень.

Идя с пассатом через Атлантику, привыкаешь чувствовать ветер правой щекой. Совершенно непонятно — в порядке экспедиции или нет? Если смотреть на все поломки и нерешенные вопросы спокойно и не отнеситься к этой лавине не нравящихся тебе событий, как к катастрофе, то можно

сказать, что дела экспедиции не так плохи. «Ты все преувеличиваешь!» — говорит мне Дима. «Мужчина не должен идти по пути своего воображения», — говорил мне кардиолог в Москве. Вот и сейчас, когда яхта попала в полнейший штиль и застыла в лучезарном, пронизанном солнцем море, я ходил по палубе, заламывал руки и все время смотрел на «колдунчики», безнадежно обвисшие на вантах. А где, вы думаете, был в этот момент Дима? Он плавал вокруг яхты в маске и ластах и отпускал восклицания, которые задевали меня за живое!

А сегодня, 17 ноября, за две минуты до восхода солнца, в 7:46 по Гринвичу, делая по 7 узлов по взлохмаченному ветром морю, «Урания-2» пересекла экватор. Этой ночью было насыщенное звездами небо и шел мощный метеоритный дождь. Летящие метеориты можно было видеть каждую минуту, иногда по три одновременно. Они оставляли за собой яркую черту света, которая сохранялась еще несколько мгновений после исчезновения самого метеорита. Боишевский не мог пробыть с нам в эфире по причине самого мощного за последние 70 лет метеоритного дождя. Заканчивая свою ночную вахту за 22 мили до экватора, уходя спать, я сказал Диме, что если ЭТО случится на его вахте, чтобы он разбудил меня, если нет — передал бы по вахте. Разбудила меня Женя, когда до экватора осталось 0,2 мили. На востоке солнце готовилось появиться на свет божий. Мы стояли в кокпите и ждали, когда «Урания-2» пересечет эту невидимую линию, и слышали, как Иван в рубке громко считает с GPS количество последних оставшихся до экватора метров. Все было страшно довольны и громко кричали, когда верхняя строчка показателя широты обозначилась шестью нолями, а буква N превратилась в S. Теперь мы оказались в южном полушарии, семеро из нас — впервые. Ближе к обеду, как положено для этих мест, пришла экзотическая троица: Нептун, Русалка и Черт. Русалка была до того хороша, что я все время сбивался с ритма, прочитывая повеление Нептуна, написанное на узком, двухметровом папирусе. В Диму действительно вселился Черт, он перемазал всю команду машинным маслом, заставил всех пить соленую воду

и, ныряя в ведро с морской водой, ловить ртом на его дне ракушки. После этого выпили два кирпича и опять объелись.

Третий день дует в лоб. Давно убрана генуя, стоят два стакселя, грот и бизань. Острый бейдевинд левого галса. И это в самом центре пассата, который должен нас толкать в корму до самой Бразилии. Видимо, мы влетели во встречный отрог южного пассатного течения, которое в этом районе идет с запада на восток. Этот отрог усиливался южным устойчивым ветром и съедал у нас по 2,5 узла. За бортом вода мелькает, как при 7-узловом ходе, но GPS хладнокровно выдает 4 узла. С курсом тоже не все нормально — ветер и течение отжимают нас к северу от Ресифи. Если так пойдет дальше, то через пару дней мы попадем в зону Бразильского течения, которое потянет нас в сторону Карибского моря. Скажу вам, что для истинных полярников это катастрофа.

Ночью тепло, и через открытый люк каюты видна бизань-мачта, крестом устремленная вверх, топ бизани делает резкие броски и чертит по звездам и черному небу. Волнение не отпускает, и ты встаешь и выходишь на палубу и сам убеждаешься, что ветер не так силен, как тебе показалось из темноты каюты, что волны не агрессивные, ночь не так темна и спокойный голос у штурвала совсем не соответствует твоему возбужденному состоянию. И ты еще постоишь в ночи, вдохнешь свежего ветра и успокоишься. Ныряешь вниз в свою каюту, ложишься и быстро засыпаешь.

Утром в каюту ворвалась Женя с криками: «Пожар!»

Я схватил одеяло и выскочил в кают-компанию. На камбузе дым, пламя. Иван огнетушителем заливал плиту. Я не стал лезть туда со своим одеялом. Спросонья, а сообразил. А произошло следующее: конфорка погасла, и Лена, чтобы ее вторично разжечь, подлила туда спирт — так мы делали, но всегда на холодную конфорку. Спирт превратился в белое облако, которое «рвануло» от горящей второй конфорки. Тут же загорелось старое масло, скопившееся на поддоне, да так, что пламя поднялось до потолка.

Аркадий все свободное от вахт время сидит в своей носовой каюте и тюкает на пишущей машинке. Иногда он выскальзывает из-за нее и, приплясывая, восклицает: «Аи да Аркашка, аи да сукин сын!» — и тут же, одним движением, возвращается назад и уже с серьезным лицом продолжает трещать дальше. Иногда он выходил в народ, расpiraемый лукавством, с улыбкой из-под чапаевских усов, и зачитывал какие-то сценки из нашей морской жизни. Это была лирическая, одухотворенная, всегда пронизанная юмором проза. Я тоже начал «новую жизнь» и, в спешном порядке осваивая компьютер, пишу заметки для журналов «Вокруг света», «Катера и яхты», «ГЕО», их нужно будет отправить из Ресифи. Приятно думать, что эти строки добавят Николаю Литву адреналина в кровь, и я думаю, что за зиму он найдет деньги и подготовится, чтобы летом двинуть АПОСТОЛА АНДРЕЯ за мыс Челюскин и закончить за третий год свою кругосветку. Вообще здесь, в экспедиции, как и в Москве, не хватает дня, чтобы делать дела, которые я намечаю. Нужно вести лодку, следить за матчастью, упрядая поломки, думать над тем, что происходит сейчас, где и куда мы можем вляпаться. Нужно писать и печатать, общаться с командой, да и послать в конце концов.

Кажется, что «проткнули» встречное течение — меньше шести узлов GPS не показывает. На своей вахте мы с Аркадием прошли 22 мили, Валера с Боцманом — 24. Но усилился южак, яхта легла на курс 220 и резко пошла. Взяли по рифу на гроте и бизани, закрыли люки. Это был последний шквал, пущенный судьбой в лоб «Урании-2». К вечеру ветер стал отходить и докрутил почти до галфвинда. По морю гулял хаос разнонаправленных волн.

«Урания-2», почувствовав, что вырывается из бейдевинда, и оставляя за собой широкий след из разбитых в пену волн, летела как из пушки. Рулевые подобрались, ушли в торжественное ощущение происходящего. До Ресифи оставалось 280 миль.

Я не знаю, как у других, но наша экспедиция — это постоянное, мучительное состояние ожидания того, что вот-вот произойдет что-то плохое. Думаю, что Скот и Амундсен пребывали в мандраже не меньше, а вот что им помогло бороться с этим? Наверное, великая цель да характер?

И, как подтверждение этих опасений, вечером у нас произошло большое ЧП. Кто-то вбежал ко мне в каюту: «Гера, быстро!»

Выскакиваю в рубку. Из кают-компания бледный, в крови, весь покрытый каким-то бело-серым налетом, в одних плавках поднимается Боцман. Глаза и без того на выкате, а тут еще больше.

«Ожог! Ожог!» — орут. Вывели полуслеплого в кокпит, успели подсунуть простыню, положили и быстро, в два баллончика, обдали пеной все тело. Оказывается, он открывал ножом консервную банку и порезал сильно руку, подошел к камбузной мойке, чтобы смыть кровь, но потерял сознание при виде крови и рухнул на камбузную плиту, на которой в десятилитровой кастрюле кипела вермишель, опрокинул на себя кастрюлю. Ожог, начиная с шеи и кончая пятками, по всей спине. Пока читали вслух умную медицинскую книгу, стемнело. Боцману постелили на моей койке, а я перебрался на его, верхнюю.

Выздоровление Боцмана началось с первой минуты после получения им ожогов, и можно было надеяться, что он скоро встанет на ноги.

А утро началось с обрыва шкота и разрыва задней шкаторины стакселя.

Аврал по замене стакселей плавно перешел в аврал по подготовке лодки к приходу в Бразилию. У Боцмана на заднице сплошной пузырь, еще штук пятнадцать пузырей величиной с кулак разбросаны по спине, шее, ногам. Ничего не ест. Заставляем пить. Пьет. Я пытаюсь «добить» статью для «Вокруг света», сижу в углу каюты и набираю на компьютере текст. В метре от меня, с широко расставленными ногами, держась за верхнюю койку, покрытый безобразными волдырями, с кусками сползающей мертвой кожи, обнажающей живую плоть, стоит голый Сашка и тихо постанывает, кричит. Он уже успел отлежать на койке живот — свое единственное не задеет кипяток место, но лежать на животе из-за обожженных коленок так же мучительно, стоять ему легче. Я поглядываю на него, а перед глазами встают картины подводного мира на островах Зеленого Мыса, две яхты цыган под палящим солнцем, покачивающихся на зеленых волнах, и пытаются из этого что-то «слепить».

Вечером голубым густком над горизонтом показалась земля. Всю ночь провели в напряжении, идя вдоль длинной цепочки огней рыбацких лодок, стоящих на переходе глубин с 3000 до 50 метров. На этом резком поднятии материка извечно хорошо ловилась рыба, и на протяжении сорока миль, которые мы шли вдоль берега на юг, цепочка из рыбацких суденышек не прерывалась. С рассветом мы подошли к створу Ресифи и начали заход. Запустили двигатель, один за другим сняли паруса, втянулись в узкую и длинную гавань. И у первой небольшой компании из парусных яхт отдали якорь. Это произошло ровно в 9 часов по Гринвичу. Мы пересекли Атлантику от островов Зеленого Мыса за 15 суток. Через час после отдачи якоря начался отлив. Опустили лот — под кормой три метра в начале отлива, у носа — три с половиной. Заводимся, выбираем якорь, переходим ближе к фарватеру. Собираемся в город.

## Глава 7.

### Южная Америка справа по борту

*«В наш век лихой нам нужно так немного, Улыбку друга, ветер над травой. Дай Бог, друзья, нам дальнюю дорогу, Зеленую звезду над головой».*

*Вл. Тургенский*

Итак, мы в Бразилии. Накачиваем воздухом надувнушку и чуть ли не все плывем к берегу. Проходим портовые ангары и сразу же попадаем к рынку. Нас окружает толпа продавцов, и каждый из них начинает причитать на непонятном нам языке, приглашая купить что-то у него. Мы блуждаем взглядами по лицам, не отдавая никому предпочтения, нас устраивает эта односторонняя связь, где можно смутно видеть на этих детей природы и наслаждаться их активной реакцией. Но они не так просты, как это кажется с первого взгляда, и мы, уже подпружиненные толпой голосящих по своему бразильцев, входим в ряды, на которых горами лежат дары ИХ природы. Это самый настоящий сельскохозяйственный рынок, только вместо картошки, морковки, свеклы и соленых огурцов здесь лежат фрукты Южной Америки. Малую часть всего этого мы могли видеть на российских рынках. Спрашиваем названия, стараемся запомнить и набираем всего понемногу, но нести тяжело. К Ивану постоянно пристают женщины, а нас с Димой будто не видят. Отвезли фрукты на яхту, где Лена осталась готовить праздничный обед, основу которого должны были составить четыре купленных курицы, обилие экзотических фруктов и «гуси» свежего сухого вина. Потом поехали с лодочником за водой на его длинной и легкой лодке. Пока плыли вдоль илистого берега, видели очень черных и очень худых мужчин неопределенного возраста, которые, стоя по колено в воде, ловко забрасывали на глубину сеть, она летела, раскрываясь еще в воздухе, и падала в воду уже растянутой. Рыбак тянул за веревку и вытягивал сеть на берег. Чаще она возвращалась пустой, но иногда в грязи ила подпрыгивала рыбака величиной с детскую ладошку, и рыбак очень радовался этому. Мы набрали в свои канистры 300 литров пресной воды, но на обратном пути деревянная лодка дала течь, и мы чуть не затонули в ста метрах от «Урании-2», когда рядом прошла моторка и волна от нее заполнила нашу лодку. Я схватил банку и начал вычерпывать воду, а черный лодочник, как только появился борту яхты, буквально взвился ввысь и оказался на высоком борту «Урании-2». Тут-то я и вспомнил о местных пиратах, о которых нас предупреждали еще на Канарах.

На берегу напротив нашей стоянки было большое летнее кафе, куда мы с Иваном отправились в душ, а потом присели за столик, любуясь на «Уранию-2». Не торопясь, принялись пить пиво (первое пиво после того, как пересекли Атлантику). Недалеко от «Урании-2» стояли борт к борту три спортивные английские макси-яхты, также пришедшие накануне, причем стояли на одном якоре, отданном с крайней яхты. Поддувало. Смотрим,



троица пошла. На их палубах ни души. Мы с Иваном напряжились и нервно пьем пиво. Смотрим, и наша «Уранюшка» подалась следом. У нас пиво, а она пошла! Быстро допиваем, не сводя глаз с уходящей яхты, бежим через кафе и прыгаем в лодку, гребем наперерез. На нашей палубе ни души (что же там делать в такую жару), потом появился Валера и, судя по тому, что следом повывискивали остальные, увидел, что «Уранию-2» сорвало с якоря. Видим, что наши отдали еще цепь, и яхта встала. Не останавливаемся и гребем к английским яхтам. Догоняем их одновременно с подлетевшей от берега моторкой, полной англичан. Летят в воду якоря с крайних яхт, и вся троица останавливается. Знакомимся. Яхты находятся в кругосветке, но с претензией на заход в Антарктиду. Вся программа рассчитана на три года, узловой момент — встреча 2000 года на Таити. Капитана одной из яхт зовут Крис. Он обещает завтра утром устроить медицинскую консультацию нашему боцману в яхт-клубе, расположенном в двух километрах в глубине губы — их кругосветка имеет там спонсорскую поддержку, в том числе и медицинское обеспечение.

Утром, в назначенное время, Крис с двумя девицами подъехали на моторке к «Уранию-2». Крис поднялся на борт, чтобы посмотреть на больного перед тем, как везти его в яхт-клуб. Он напористо и быстро прошел в каюту и увидел стоящего во всей красе Боцмана. Англичанин непроизвольно сделал два прыжка назад, не скрывая своего впечатления от увиденного.

Мы погрузились в лодку и поехали в яхт-клуб. Навстречу нам попадались яхты и моторки, наверное, они удивлялись, когда видели картинку со стоящим в шляпке Цезарем, обернутым белой простыней от пят до шеи, с мотушкой, в обрамлении светлых кудрей, лбом. Вокруг Цезаря сидели как бы его ученики, и он опирался на их плечи. В большом медицинском кабинете яхт-клуба, напичканном никелированной аппаратурой, Сашку попросили скинуть его белые одежды — это произвело впечатление даже на дежурных врачей, они сказали нам, что сами делать ничего не будут, вызовут карету «скорой помощи» и отвезут его в госпиталь. Минут через пятнадцать пришла машина, взяли Боцмана и одного сопровождающего. Поехал Дима, знающий английский язык.

Но уже через два часа Сашка вернулся весь упакованный в бинты и прикрытый красивой, в картинках, новой госпитальной простыней. В госпитале ему сказали, что пять дней нужно находиться под наблюдением врачей и ходить на перевязки. У Боцмана начался новый интересный период, что-то вроде путешествия в мир Бразилии с медицинским уклоном. Утомленному долгим одиночным бом-жеванием в Лиссабоне, а потом большим морским переходом, Боцману, я думаю, было соблазнительно на недельку нырнуть в тишину палаты, охлажденной кондиционером, и остановить этот бешеный поток впечатлений, стрессов и не менее губительный всплеск удачи, когда душа даже не успевает насладиться событием. Было странно, что они ничего Сашке так и не сделали, просто обмотали его сухими бинтами и все. А вечером приехала одна из подружек Криса, организовавшая береговые мероприятия их экспедиции, очень энергичная португалка по имени Александра, и сообщила, что русскому Александру нужно наблюдаться здесь не менее десяти дней. Это сообщение меняло все, и я долго не мог заснуть, обмозговывая ситуацию, в которую мы попали. Ночью дуло, и я каждые полчаса вставал и шел смотреть, как держит якорь. Был бы здесь Чубаркин, вылечил бы он Боцмана моментально! Но Артуру появится только в Рио.

Утром Лена повезла Боцмана в госпиталь, а мы занялись подготовкой яхты к дальнейшему плаванию. Наконец-то Иван поговорил с Бони-шевским, и тот сообщил нам еще одну неприятную вещь — его продвинули в звании, теперь он полковник, работы прибавилось, она не позволит ему работать с нами в эфире. Потом Иван полчаса рассыпал морзянку с кем-то другим, и все улыбался, потом объяснил: «Уважаю радистов, которые понимают с полуслова!»

На штурманский стол, освещенный солнцем, какой-то юморист положил наш термометр, и он показывает 42 градуса. Приехала Лена и сообщила, что у Боцмана подозрение на заражение и его положили в госпиталь. Поехали с Димой в госпиталь. Боцман лежал в отдельной просторной палате, в которой, кроме его кровати и холодильника, был еще и диванчик для посетителей. У правой его руки находились пулты, с помощью которых он уже уверенно управлял кондиционером, телевизором и жалюзи на окне. Прикасаюсь к маленьким рычагам, он продемонстрировал нам, как может трансформироваться кровать, на которой он лежит, в кресло, например, или приподнять только головную часть, или ноги — пожалуйста. Видно было, что Боцману страшно нравилось здесь лежать. Пришла сестра и предложила ему совсем уж бред — женщину для успокоения. Мы с Димой смотрели на все это раскрыв рты, и Дима клянется, что не ошибся в переводе. Боцман притворился, что не понимает еще португальской в такой степени, и попросил сестру повторить свое предложение на английском. Сестра по-английски знала только «NO», оказалась настойчивой и в других интерпретациях дважды повторила свой вопрос, от которого Боцман, наверное, дважды вспотел в своих бинтах. Как выяснилось из диагноза, у Сашки было поражено 25 процентов кожи ожогом первой, второй и третьей степени.

С утра «добил» рассказ для «Вокруг Света», распечатал, отдал в печать фотопленки, отснятые на Кабо-Верде, позвонил Юре. Валера зашил стаксель, Аркадий очистил корпус от водорослей в районе ватерлинии. Иван совершенно случайно связался с антарктической станцией «Беллинсгаузен».

Случайно, но, по моему глубочайшему убеждению — совершенно закономерно! Будто бы появился второй человек, который впрягся вместе со мною в лямки, которые, надравываясь в одиночку, я тянул. Теперь призыв идти в Антарктиду будет исходить не только от меня, теперь с той стороны будут тянуть нас к себе, на остров Кинг Джордж. Подпольными разговорами о том, чтобы не идти в Антарктиду, а юркнуть в Магелланов пролив и уйти на Пасху, а потом пройти по экзотическим островам, уже пропитан воздух «Уранию-2»! Договорились о времени связи, частоте. Ребята с «Беллинсгаузена» заинтригованы — к ним идет их, российский яхта!!! Спылутся вопросы, и нам радостно отвечать.

На следующий день Александра прислала за нами лодку, и мы с Димой поехали в яхт-клуб. Она не узнала нас тотчас, и это рассердило даже ее поклонника Диму. Потом мы втроем поехали к Сашке в госпиталь. Накануне ему сделали операцию по пересадке кожи с ягодич на икры. Когда он пробирался от своей суперкровати к окну покурить, было видно, что ему очень больно проделывать этот путь. Нам повезло, что в этом же госпитале лежал австралиец из команды Криса, который по приходу в Ресифи неудачно нырнул в бассейн яхт-клуба, так что сломал шейный позвонок. Теперь австралиец, одетый в могучий гипсовый шейный корсет и насобачившись водить глазами на 180 градусов, лежал в том же госпитале, что и Боцман. Александра развернула кипучую деятельность по излечению двух мужиков, свалившихся на ее плечи, и была готова вывернуть наизнанку весь госпиталь, чтобы улучшить ситуацию. Боцман хоть и шутил, но явно не походил на человека, способного в ближайшее время продолжить плавание на яхте. Александра привела в палату лечащего врача, и мы хорошо поговорили. Врач сказал, что Сашу будут держать здесь еще пять дней, делая ему серьезную терапию, а потом он может выписаться, но оставлять непременно поблизости под присмотром врачей и приходить на перевязки. Александра, обращаясь только ко мне (наверно, у меня было написано на лбу, что яхта должна срочно уходить), сказала, что попробует договориться с яхт-клубом на предмет проживания там нашего Боцмана в течение 5—7 дней. Я тут же высказываю всем свою идею, что яхта идет в Рио-де-Жанейро, ходу ей туда около десяти суток, Боцман за это время полностью излечивается и прилетает к нам в Рио. Я втянул голову в плечи, ожидая камнепад упреков в своей душевной черствости и заботе только о своей экспедиции, которая всех уже достала постоянной гонкой, но Дима молчал, а врач и Александра одобрительно закивали. Оставалось теперь договориться с яхт-клубом.

На яхту возвращались в большом городском автобусе, который летел по узким, забитым машинами улицам с такой бешеной скоростью, что я все время ожидал удара. Но эта летящая машина буквально в последний момент с зазором в несколько сантиметров разъезжалась со столбами, встречными машинами, повозками, пешеходами. Водитель, отгороженный от пассажиров грубо сваренной металлической решеткой, сопровождал свою езду победными криками и не забываясь о том, что не закрыл двери. С ним работал мальчик-напарник, который за 100 метров перед остановкой высовывался из двери и начинал голосить на всю округу, зывая народ в автобус. Резкие дикие крики в твое ухо были характерной деталью бразильской экзотики. Дима был счастлив, а я, как дикая, но европейская корова, шарахалась в сторону и ругалась по-русски.

Здесь, как, впрочем, и в портовой Европе, было много небольших кабачков, где могли найти приют капитаны, только что привезшие свой корабль в этот грязный, но представляющий земную твердь порт, и, набравшись в море опыта и устав, могли выпить здесь крепко и пофилософствовать, говорить или, наоборот, молчать, думая. Матросы знали, где искать своих капитанов, они приходили за ними и пробуждали их от этого сна, и капитаны возвращались к своим кораблям. А потом уходили в море и очищались там от земли.

В Ресифи очень медленно тянулось время. Его скорость была равна скорости зарастания ран на Сашкиной заднице, ногах и плечах. Александра легко договорилась с яхт-клубом насчет жилья, и мало того, к Боцману прикрепили менеджера клуба для преодоления возможных проблем, связанных с долечиванием и перелетом в Рио-де-Жанейро. Мы оставили Сашке деньги на проживание и перелет и сами были готовы выходить.

Ночью, с 27 на 28 ноября, отпраздновали день рождения Димы, и мне казалось, что я провалился в сон всего на полчаса, и уже Валера будит меня, и мы, пачкая серой глиной белое пентафталевое покрытие своей палубы, выбираем якорную цепь, а потом на двигателе, поднимая один за другим паруса, проходим волноломы порта и ложимся курсом на Рио-де-Жанейро.

Уходить от берегов всегда приятно именно потому, что только так осуществляется то, что является для тебя главным. Это особо ощутимо, когда ты, сматывая концы, которыми только что был связан с землей, и поливая палубу из ведра, время от времени посматриваешь на берег и видишь, как между ним и яхтой растет пространство океана, и в какой-то момент ты не находишь берега там, где он был еще недавно, с этого момента начинается твоя жизнь в открытом море.

Димин день рождения уронил боеспособность экипажа, и теперь я сижу четвертый час за баранкой и каждую минуту в ужасе просыпаюсь. Но яхта цепко идет по курсу, это понимается мгновенно, и я опять падаю в сон. Команда спит мертвым сном и, соответственно, с каждым часом улучшает свое состояние! — это единственная утешительная мысль, поддерживающая мои силы, когда я стукаюсь лбом о нержавеющую сталь штурвала. Жара нестерпимая, хотя еще не наступил полдень. Наверняка это будет один из самых жарких дней, проведенных нами на экваторе.

Я вспоминаю стол в кают-компании, когда мы только что за него сели и наполнили фужеры красным вином. Это было непросто сделать из-за возвышавшихся над столом гор из фруктов, дынь, дуриана, коко, колючих ананасов и могучей, фаршированной рисом коричневой индейки на большом блюде посередине стола. Мы чувствовали себя одной семьей, когда сидели за столом. Единственное, что было ненормальным, так это то, что мы не говорили об Антарктиде, эту тему никто не тронул, хотя она витала в воздухе. Я тоже молчал, хотя это было непросто, что-то удерживало слова, готовые в любой момент сорваться с языка. Вообще по жизни я везучий человек, и мне опять очень сильно повезло: Иван совершенно случайно связался с «Беллинсгаузеном», и нам, хочешь не хочешь, придется туда идти — это первое, и второе то, что англичане заявили, что тоже пойдут в Антарктиду. Это, как я понял, сильно задело самолюбие МОИХ, и теперь они молчали. Я наслаждался тем, что, возможно, мне не придется их «ломать», а все решится в их головах естественным образом. Хотя англичане вряд ли пойдут в настоящую Антарктиду, лежащую южнее южного полярного круга, скорее всего, они пойдут на свои любимые Фолкленды, которые кто угодно может называть Антарктидой, только не мы.

С Сашкой было так же решено оптимально и четко, он остался в госпитале под опекой хороших врачей, и экспедиция была какой уже раз спасена и шла дальше, почти не задержавшись в Ресифи. Так думал я, мучаясь за штурвалом в то жаркое утро, чувствуя умиротворение после всех событий,

приключившихся накануне.

Жара, висевшая над морем, к вечеру привела к изменению погоды. На горизонте появилась дымка, которая очень быстро переросла в конкретные тучи, которые, едва не касаясь моря и чернея на глазах, поползли на «Уранию-2». Мы убрали геную и подняли средний стаксель на втором штаге, и тут начался шквал с ливнем. «Урания-2» попала в него, неся полный грот и бизань. Скорость яхты на шквалах доходила до 12 узлов. Такого тяжелая перегруженная экспедиционным снаряжением лодка еще не показывала. Я приготовился к самому худшему... Море моментально стало взбитым до пены, и мы минут двадцать неслись с запредельной скоростью, а потом еще час шквалы сменялись просто крепким дутьем. Волнение сглаживалось ливнем, но ветер брал свое и раздувал волну. На этот раз все обошлось, и мы вышли из этой трепки без потерь, оставив в памяти сильные впечатления, пополнив свои знания о природе довольно-таки сильным эпизодом. Я пошел спать, а вечером чистая полоска заката заметно прибавила оптимизма.

Расстояния на этой лодке покрывались быстро, для этого нужно было единственное — идти, а не сжигать свои силы и время в портах, оставаясь там из-за вроде бы важных дел. Когда яхта была в море, мы покрывали по два градуса за сутки. Это приличное расстояние в масштабах нашей планеты. 30 градусов за две недели. А 12 таких кусков — это и есть вся кругосветка. Находясь в море, «Урания-2» каждую секунду суток шла по маршруту. Это было единственным бесспорным преимуществом морской экспедиции по сравнению с нашими предыдущими арктическими экспедициями, где продвижение на лыжах или парусном снегокате было возможно только несколько часов в сутки. По сравнению с арктическими маршрутами, где неделями при сорокаградусном морозе, не имея других источников тепла для согревания своего организма, кроме продуктов питания да классного снаряжения, ты должен был таскать стокилограммовые нары по торосам и застругам, хождение на яхте сохраняло физические силы, даря в тридцать раз большую скорость передвижения. Достаточно было выйти в море...

Ночью мощные шквалы и ливни продолжали действовать на нервы, но мы неслись под черными тяжелыми тучами почти под всей парусиной. К утру ветер стал скисать, небо очистилось, и к середине дня начался тот знаменитый штиль, который и остановил «Уранию-2». Яхту кидало в пологий оставшейся зыби, мы перекатывались на койках, как при хорошем штиле. Передвигаться по яхте было трудно, и все из-за того, что для сбережения парусов мы их спустили, чтобы они не хлопали и не перетирались без нагрузки. Самочувствие было скверным, а прогноз с ветром до 18 узлов, который поймал Иван, не оправдался. Мы дрейфовали на юг со скоростью 0,5 узла. Какое-то спасение можно было найти в воде, и ребята, надев ласты и маски, купались около яхты.

Вода синяя, просматривается планктон, яхту окружают бесчисленные стайки маленьких рыбок, черноносые, красные, разноцветные, очень похожие на наших гуппи. Женька ловит их простым полиэтиленовым мешком. Подводная часть яхты видна вся. Нырять под перо руля и смотреть электросварку металлических накладок, усиливающих пятаку, на которой висит перо. Все ОК! Не врал тот молодой сварщик с завода «Алмаз», который за полчаса часа работы на ноябрьском ледяном ветру выпил почти полторы бутылки водки. Не зря он говорил, показывая на свою работу: «Что ты волнуешься, такой шов не рвется!» А я ему все подкладывал дополнительные накладки, он был недоволен этим, но варил и не спорил. А под конец работы, вместо того что бы уласть замертво от количества выпитого, он меня зацепил своей колочей фразой: «Ну, теперь давай, чтоб точно не развалилась...», на что я, с глупым выражением лица, тщетно пытаюсь отыскать скрытый смысл, заключенный в его словах, налил за завершение работ... Да, днице в хорошем состоянии, только в оконечности кормы появились небольшие бургорки-ракушки, а так все в норме.

Штиль перешел в ночь. Море кажется спокойным, но яхту мотыляет, она машет и машет мачтами. И вся эта благодать залита лунным светом. Странно, но в середине Бразильского течения нас дрейфует на север, то есть против течения. Наверное, потому, что под нами вершины по 3000 метров высотой и немного не дотягивают до поверхности — на 12 метров, 23, 44. Вершины стоят на пути течения и закручивают его, в некоторых местах этого лабиринта оно идет в обратную сторону.

«Урания-2», поскрипывая блоками, поднимается наверх, на зыби, где мы осматриваемся и спускаемся вниз, в яму. Оттуда опять на волну вверх. Зыбь могучая громоздится, потом уходит вниз, и все это медленно, величаво, по-океански. Странно, но именно в этом спокойном и беззловонном океане опять приходит чувство отчаяния, неверия, моральной усталости. Что с нами будет? Без соларки, без денег на возвращение, и уже кончатся продукты. Если что-то с нами случится, как быть? Все-таки, как же мне не хватает здесь Валерки Тимакова, моего Тимы! Мне нужна была поддержка здесь словом и делом, особенно когда нужно было принимать решение, то, что всегда категорично и несколько эмоционально делал Валерка. Он по узловым моментам высказывал мне свое мнение и при этом очень часто повторял мои собственные мысли, опасения и т. д. Ребята были новые, и, на мою беду, они слишком буквально приняли меня за капитана, оставив себе роль исполнителей.

Почти любое дело начиналось с команды капитана. Через месяц плавания это меня начало раздражать. Изначально я полагал, что Дима, как старпом, возьмет на себя часть проблем. Он был опытнее других, мы с ним ходили до этого по Балтике и даже ни разу не поругались, а в Москве, как мне тогда показалось, здорово понимал мою безоготню с завернутой в пеленки экспедицией. Тогда мое предложение быть старпомом он принял легко и, как потом выяснилось, без обязательств со своей стороны. На яхте он был перегружен семьей и был далек от механики движения яхты по океану и даже нервен, когда, не зная матчасти, ему приходилось участвовать в смене парусов. По незнанию путался в веревках, мог вместо оттяжки гика отдать топенант. Он молчаливо уходил от яхтенных и экспедиционных проблем, оставляя меня один на один с ними. Постепенно набирал силу и становился ключевой фигурой Валера. Он очень быстро усвоил матчасть, понял механизм и последовательность работы с парусами, причем оставался достаточно самостоятельным, не ища для себя выгоды — эта была его основная черта. Кроме этого, он обладал хорошим опытом по части механики и так помогающей в море интуицией. Теперь, когда у нас возникли проблемы, я звал Валеру.

Как ни странно, ночью не чувствуешь такого внутреннего упадка, как днем и под вечер. Сидя ночью за штурвалом, я обдумывал ситуацию и, как правило, находил для себя какие-то варианты решения. Признаюсь, что часто это были лишь какие-то психологические ухищрения с целью успокоить себя самого и взглянуть на старую ситуацию с другой стороны. По ночам, мне казалось, я находил пути решения мучивших меня проблем и высказывал из цепких лап безысходности, и вроде как начинал жить и говорил себе вслух: «Все нормально, Гера. Все хорошо».

А над Атлантическим океаном висело звездное небо уже южного полушария, и по нему метались мачты кэча «Урания-2». К постоянному шелесту моря прибавился более громкий, настойчивый плеск разрезаемой штевнем волны и ритмичные удары барабанивших по корпусу волн.

Трудно представить, что после суток штиля в неподвижном, ртутном море к вечеру «Урания-2» могла лететь под парусами, делая по восемь узлов. Перед самой темнотой пришло усиление ветра, и яхта, надрываясь в безумной парусной тяге, вспарывала волну и, не успевая выровняться, улетала в следующую за очередным валом яму. Вчетвером выскочили на палубу и зарифились на полную катушку. Приятно было, все обдумав еще в рубке, одновременно выйти и разом погасить все страсти на палубе, усмирить громадный, наполненный ветром грот, сбрасывая в ловушку бесконечную его плоть, пока яхта на приводе рубится через волну. И ветер, почти встречный, позволил разом сорвать все 150 метров дакрона, отрывая его от мачты, крапиц и вант, и отправить это в ловушку. Обычно этим занимаемся мы с Валерой, подбадривая друг друга хриплыми нутажными криками, потом одновременно Валера забывает риф-кренгельс на передней шкаторине, я через лебедку обтягиваю заднюю шкаторину, а двое на фаловой лебедке уже набивают остатки грота. Все происходит быстро, от грота остается только одна его третья часть, хорошо растянутая. Почему-то тянет все время смотреть на нее, любоваться. Потом, в таком же темпе, но без лавы человеческой энергии, проходит «подчистка»: подтравливается топенант, гикашот, скапливаются концы. То же самое продевается с бизанью, но бизань после грота — вообще детская забава. Сбросив лишнюю парусину, яхта выпрямляется и, как правило, выдает все те же узлы, только уже без надрыва, идет более элегантно и раскованно, не опасаясь волны и ветра.

Вахтели мы по-прежнему с Аркадием с 0 часов до 4 часов утра и с 12 дня до 16 часов. Нас менял Дима, к которому в отсутствие Боцмана пришел Иван, а в третью вахту, с 8 до 12, и с 20 до 24 часов заступал Валера, и ему помогали добровольцы. Иван всячески старался отпихнуться от вахты, она отрывала его от любимой им радиосвязи, лишая свободы, к которой он успел привыкнуть, будучи единственным человеком на яхте с факультативным посещением вахт. Вахта, наконец, отрывала его от сна, путала планы по изучению английского языка, который он яростно принимался совершенствовать. За рулем он мог посидеть в любое удобное время, когда бы захотел, а тут приходилось рулить конкретно, два раза в сутки по четыре часа. Он, конечно, страшно был этим недоволен и всячески старался изменить ситуацию, подсаживался ко мне, заводил разговоры, жаловался на свою тяжелую жизнь. Времени ему действительно доставалось, когда накладывались сеансы радиосвязи и электроремонты.

Иван подталкивал меня на то, чтобы я находил более щадящие варианты его работы, но я ему предлагал самому подумать и найти выход, зная, что, не увидев кого-то, выхода не найти. На том и кончалось.

Иван с нетерпением ждал прихода в Рио, где должны были появиться сразу три человека: Боцман, Артур Чубаркин и Сергей Швагирев. Но тут радисты передали, что Артур летит один, без Сергея, это было неприятное сообщение. Сергей был яхтенным капитаном с хорошим опытом дальних походов, он прекрасно разбирался в механике и был записным юристом. Простые жизненные ситуации он поворачивал такой стороной, что мы хватались за животы и сползали на пол. Это происходило во время неизбежных посещений Питера, когда мы большой командой готовили «Уранию-2» к старту. Пошел восьмой день пути, а мы еще далеки от Рио. Жаль, что дважды, болтаясь в больших штилях, даже не пытались преодолеть их на двигателе.

Отчасти потому, что на наш запрос о возможности заправки «Ура-ни-2» на «Беллингаузене», нам почти отказали. Действительно, кто же по рации будет обещать нам бесплатную соларку, надо же куда пойти и там, в тихой, задушевной беседе с заледеневшими полярниками, решать вопрос. Но мы на всякий случай решили строжайше экономить последние литры и теряли время, болтаясь в штилях, без ходов. Аркадий, «измученный нарзаном», почти падает в голодные, без пива обмороки. Женька, как может, поддерживает своего любимого дядю Аркадия и, вместо того, чтобы делать уроки, выискует язык, старательно рисует ему кружку пенного пива с рыбой. А потом через час возвращается к нему, стоящему за рулем, и рисует вторую кружку.

Следуя своему же, рожденному еще в ранних походах принципу, я постоянно помнил об опасностях, которые могли нас постигнуть. Я старался предвидеть полный букет неприятностей, которые могли неожиданно выползти из любой щели и предстать перед нашим взором. Самыми крайними я считал смыв человека во время шторма, пожар на яхте и глобальные поломки, такие как потеря мачты, отказ рулевого управления, затопление яхты. Поэтому во время шторма, кроме вахты, никто на палубу не выпускался, вахтенные были в обвязках, которыми пристегивались к ограждению рулевой колонки.

По палубе от кормы до бушприта были натянуты штуртросы, к которым мы пристегивались, когда во время шторма приходилось работать со стакселями на баке. Меры безопасности были соблюдены, но, тем не менее, я объявил всем, что упавшего за борт яхты, идущая в шторме с взятыми за-валталями на обоих гиках, подобрать не сможет. Нравится это кому-то или нет, выпавший не выживает. Конечно же, экипаж лихорадочно, совершая ошибки, будет пытаться развернуть яхту, а один из них с вытанутой рукой в сторону мелькающего среди волн человека до боли в глазах

будет вглядываться туда, пока не потеряет его из виду. Днем есть маленький шанс вернуться и найти, а ночью? Я имел опыт потери грот-мачты на «Урании-2». Этот кошмар произошел на моей вахте четыре года назад, ночью, во время шторма в Балтике, в трех милях к северо-западу от острова Борнхольм. Мы немного не дотянули до шведского берега, под который шли, чтобы спрятаться от ветра и волн, когда 24-метровая мачта, своим грохотом заглушив рев моря, сложилась, и нижняя ее 18-метровая часть улетела за борт, а верхний шестиметровый кусок повис на корнагштаге и летал в темноте сентябрьской ночи, круша все, что лежало на его траектории. С тех пор у меня появилось любимое занятие — неумоимо проверять соединения талрепов, вант, краспицы. Хотя в тот раз мачта улетела из-за конструктивной ошибки крепления основных вант.

После того как взрывом газа сорвало металлическую палубу Николаевской яхты «ИКАР», когда мы чувствовали, как тривит газовый баллон на маленькой «Урании», появление керосиновой плиты на «Урании-2» было воспринято с громадным облегчением — от взрыва нам не тунуть. Но здесь были свои тонкости, например, нельзя было лить спирт на горячую конфорку или поджигать керосин на недостаточно прогретой конфорке — все это так или иначе привело к двум возгораниям, и только бескомпромиссные и решительные действия Ивана Ивановича, живущего около камбуза и оказавшегося, как всегда, в нужном месте, не привели к материальному ущербу. Третий опасный момент — это приход забортной воды внутрь яхты через систему осушения трюмов, которой наградили нас завод «Северная Верфь». Из-за этого замечательного свойства нашей системы осушения мы дважды среди бела дня, в той же Балтике, чуть было не отправились на дно вслед за нашей мачтой.

В яхте было около километра канализационных и прочих труб, которые густой сетью сплошь покрыли машинное отделение и трюм, из-за чего нельзя было показывать иностранцам техническую часть яхты, чтобы окончательно не скомпрометировать отечественное яхтостроение. Что они думали про нас, я не знаю, но смеялись они от души.

Так вот, для прекращения самозатопления имелся единственный кран среди примерно сорока штук таких же, разбросанных по машинному отделению и тесным трюмам яхты. Когда, с помощью уже третьего на яхте механика, я вычислил этот кран, ко мне вернулся сон и ощущение, что жизнь все-таки может быть прекрасной. Теперь, после того как Иван заканчивал откачку трюмов, я незаметно проскальзывал в машину, запускал руку по шее в частокот труб, щупал свой заветный кран и успокаивался.

Четвертым, очень тонким моментом было гидравлическое рулевое устройство, я так думаю, гордость молодой, но уверенной в себе группы яхтсменов-механиков из команды Димы Рысина. Мы натерпелись с ним в те же тревожные годы ходовых испытаний. В походах в Германию и Норвегию это рулевое устройство отказывало в самых тесных для судоходства местах... Во всяком случае, я больше не хотел повторения кошмара, когда чувствуешь, как волосы шевелятся под шапкой.

Сейчас рулежка слушалась нормально, но только пока ветер не усиливался до шести баллов. Дальше, в случае если яхта шла попутными курсами, поток воды возвращал перо руля, но штурвал нужно было постоянно подкручивать в одну сторону. Это было так же удивительно, как если бы шофер постоянно крутил руль в одну сторону, а автомобиль при этом продолжал ехать по прямой.

Если ветер усиливался, рулевое начинало скрипеть и клинить, и тогда нужно было резко уменьшать парусность.

Люк в моей каюте находился в метре от рулевого, который в любой момент мог позвать меня — и через две секунды я уже был на палубе. Слов я не слышал, но интонации улавливал, и порой казалось, что что-то случилось, раз они так кричат, и я выскакивал наружу и лицезрел картину спокойно сидящего и разговаривающего друг с другом народа, только громче обычного, потому что подывает ветер и шумит море. И тут они видели меня, взъерошенного, и в свою очередь вливались в меня глазами, и кто-то говорил: «Что ты? Все нормально, едем».

Я осматривал море, паруса, успокаивался и возвращался в каюту.

Вместо продвинутого по службе Володи Бонешевского в эфире появился Валера Бегунов. Он вел ежедневный круглый стол — радиоперекличку радиостов со всех уголков России по линии МЧС. Это было наподобие селекторного совещания, которым твердой рукой управлял Валера. Радиосвязь была единственным мостиком, связывающим нас с Россией, и, учитывая наши аппетиты и жажду соединиться с родиной и поболтать, можно представить, какая нагрузка лежала на нем.

Он печатал и слал десятки факсов, делал множество телефонных звонков, всегда с точностью знал положение дел и безошибочно разбирался в нашей экспедиционной кухне. Будучи, несомненно, очень занятым человеком, он возился с нами, наверное, из жалости, но его терпение было феноменальным. Команда к этому времени уже достигла предельного одиночия, сбрасывала всю свою информацию и требовала ответной.

Лена и Женя должны будут улететь из Рио в Австралию и дожидаться там прихода «Урании-2» из Антарктиды. Прогнозируя всякие проволочки и нерешительность действий при осуществлении этой идеи, я заранее стал настраивать Диму на быстроту действия в Рио, отмечая тем самым побочные варианты с целью объехать Антарктиду стороной.

Это были тяжелые для меня, но, несомненно, своевременные разговоры, заставляющие отстоять Антарктиду и вспомнить наши московские договоренности, согласно которым женщины и дети в Антарктику не идут. Настраивание у Димы импортлилось окончательно, да и было из-за чего: ему предстояло оформить визы, договориться по телефону со своими друзьями в Австралии, чтобы те приютили его женщин, и вбухать кучу денег в авиабилеты.

Я все больше и больше убеждался в том, что экстремальная экспедиция — это в меньшей степени борьба с суровой природой, но в основном преодоление человеческой психики.

В Рио нам предстояло также получить аргентинские визы. Предчувствие этой операции портит настроение уже мне.

Начало раздувать с утра. К вечеру дуло крепко, опять разболталась рулежка и стала подклинивать. В 20 часов полностью зарифили грот и бизань. Ночью был жесткий ветер, и я боялся, что если что-нибудь отвалится, то в этой динамике моря будет рискованно работать на палубе. До четырех утра дуло как из пушки. Штормовой стаксель с высоким шкотовым углом несколько раз «поймал» волну, но выдержал. Две волны одна за другой пришли в высокий кокпит «Урании-2» и унесли за борт залебедочные шкотовые концы, оставив мне полные сапоги воды и мутную пелену соленой воды в глазах.

Все бы ничего, но настроение портила рулежка, которая неизвестно сколько выдержит.

Я спустился в кают-компанию, где было темно и пустынно, слышались удары волн над головой, по полу катались канистры с водой и какая-то посуда, было сыро и неуютно\*.

Весь следующий день 7 декабря идем с хорошим ветром с 8-узловой скоростью.

Подшла стая животнох. Крупнее дельфинов, тупорылые, темно-коричневые, с отверстием в спине для дыхания. Поиграли с яхтой и исчезли. Ветер скисает на глазах, и мы отдаем рифы и меняем стакселя. До Рио 150 миль. Пишу список ремонтных работ по яхте. В два ночи налетает жуткий шквал, а мы с полной парусиной! Ливень, ничего не видно, кормовой фонарь освещает стену, побеленную известкой! Гик залетел за бакштаг, и грот в этом положении взял ветер. Шквал был минут сорок и разом прекратился, так что «Урания-2» не пошла на поворот, и мы с Аркадием долго мучились с оверштагом, а потом раскрутились через фордевинд.

Утром справа по курсу замаячила земля, это были горы, и судя по всему — не маленькие. Я пошел считать убытки, нанесенные ночным шквалом и насчитал около десятка поломок, обрывов, потертостей в такелаже и парусах. Но ховов не было, и мы до обеда изнывали в ожидании ветра, а потом завелись и пошли под мотором.

Вскоре увидели лодку, которая очень быстро стала догонять «Ура-нию-2». Это заставило нас вспомнить о предупреждении, полученном еще на Канарах.

В кокпит очень быстро вывалилось все мужское население яхты, вооруженное подводным ружьем, монтажкой, топором, тяжелой битой и «выключателем» Иван Ивановича. На лодке тоже, наверное, вовремя сориентировались, пересчитав нас по головам, и вместо пиратских нападений, предложили свежую рыбу. Мы тихо попрытали свои ломы в кокпит под лавку и, не переставая улыбаться, обменяли рыбу на водку. Черные бразильцы, не привыкшие к такой валюте, тем не менее остались довольны. С тем и разошлись в разные стороны.

Тем временем земля придвинулась ближе, это были настоящие горы, и где-то между ними лежала наша бухта, которую мы еще не могли вычислить. Море было тихое, я стоял на бушприте и вглядывался в берега, а когда посмотрел себе под ноги, то сразу же увидел двухметровую меч-рыбу, которая в этот момент проплывала под бушпритом. Это было так неожиданно, очень близко и от этого совершенно невероятно, но я до сих пор отчетливо вижу неторопливые движения ее стремительно вытянутого тела и безупречную геометрию хвоста.

А потом был заход в бухту. Мы как бы протиснулись между двумя скалами, на вершины которых по еле видимым паутинкам бежали крошечные кабинки фуникулеров. Бухта открылась, подпружиненная горами, в ложбинах которых, под защитой развернутых рук громадной статуи Христа, лежал белый город. Это был Рио-де-Жанейро, город светлой мечты Остапа Ибрагимовича, что само по себе было достаточным, чтобы город авансом получил и нашу любовь.

На карте небольшой, но длинный залив Ботафогу, слева от судового хода, с отметкой красного паруса в дальнем конце — яхт-клуб. Подворачиваем в залив, видим в его окончании лес мачт. Метров за двести до входа в яхт-клуб качаются несколько разбросанных по заливу бுவ. Сбрасываем лодку и с ее помощью цепляемся за яркий желтый буй, ответный конец забиваем на утку. Все! Приехали! — наступил момент истины. Расслабляясь, осматриваемся. «Урания-2» затихла у подножия высоченной скалы, которую кто-то из наших сразу же окрестил Огурцом, такую она имеет форму. На самом деле эта лысая скала, совершенно лишенная растительности из-за крутизны своих склонов, называется «Сахарная голова». На ее макушке, куда в далекой синеве ползут кабинки фуникулеров, раскинулся буйный парк. Правее Огурца в глубине бухты господствует более высокая гора Корковадо, на вершине которой застыла гигантская фигура Иисуса Христа. Раскинув руки, Спаситель парит над пятнадцатимиллионным городом, разбросанном по берегу океана среди бухт и лагун.

Не успели толком осмотреться — подскакивает моторка, двое в форме сообщают, что в яхт-клубе нас ждет человек. Боцман! Наш дорогой и горячо любимый Боцман! Мы даже соскучились. А кому же, как не Боцману ждать нас в Рио-де-Жанейро? Одичал уж на больничном сервисе, дошел.

Понимаем.

Едем с бразильцами на их моторке за Боцманом. Обшариваю взглядом пирс — никого. То есть, бразильцев много, а нашего Боцмана нет. Лодочник показывает на какого-то деда в белых штанах и рубашке — вот он. И дед идет к лодке, улыбается.

— Спик инглиш? — спрашивает. И начинает нам рассказывать, как он тоже давно ходил на яхтах, и тут, только нас увидел, сразу же пришел познакомиться. Лучше бы нашего Боцмана привел. Дед спускается в лодку и, не переставая трещать, едет к нам смотреть «Уранию-2». Мне тошно.

Получить это вместо Боцмана! Но едем.

Дед проболтался, что увидел в бинокль из своей квартиры, как мы заходили в бухту. Вспоминаю угодливость перед дедом наших лодочников и странную его навязчивость, не характерную для яхтсменов. Все это звенья одной цепи. Настроение продолжает портиться. Дима чешет по-английски. Дед осматривает яхту, неприлично долго задерживаясь в каждой каюте, позволяя себе зайти вглубь и долго распространяться по любому поводу. Этот дед, работая освещателем, хорошо отработывал свое клиентство в этом элитном яхт-клубе, зато те, кому это было нужно, достоверно знали подноготную, цель прихода и другие интересные для них сведения о приходящих яхтах.

Едем в город, только уже на нашей надувнушке, и наконец-то ступаем на твердую землю. По сравнению с пыльным и грязным Ресифи, Рио совершенно другой город. И дело даже не в том, что здесь много зелени в виде газонов-плантаций или гигантских пальм с древним, экзотическим видом фактуры стволов. Горы. Вот что здесь было самым вкусным. Горы, которые накрыли город. Они постоянно висели над тобой, где бы ты ни находился и под какой пальмой ни сидел, вот как сейчас мы, попивая холодное пиво и спускаясь взглядом по их склонам до моря с яркой линией прибора, легко скользая дальше по синему, замершему до самого горизонта океану, откуда только сегодня пришли... В супермаркете набираем традиционный по прибытию в порт набор: пиво, овощи, фрукты и мясо. Звоним в Ресифи, и выясняем, что Боцман наш еще там, заканчивает курс и через несколько дней, возможно, прилетит в Рио. Не могу понять, почему Боцман так спокойно долечивается, не одичав от долгого лежания. На его месте я был бы уже здесь, в Рио, дрожа от нетерпения плыть дальше. Но вид Рио уводит мысли дальше, туда, где сумерки окрашивают бирюзой небо, а прожекторная подсветка делает фигуру Христа парящей над городом.

Шелестят шины по шоссе, из увеселительных заведений, расположенных около яхт-клуба, доносится барабанный ритм «латины». Мы в копките «Урании-2» управляемся с шикарным ужином, посматриваем по сторонам, наблюдая за происходящими изменениями наступающего вечера. Нам хорошо, нам здесь очень нравится.

Утром отправляемся с Димой в аргентинское посольство, которое оказалось недалеко от нашего залива. Заполняем анкеты, платим деньги за визы, сдаем паспорта. После этого едем на разведку в соседний яхт-клуб, где обнаруживаем флотилию знакомых англичан. В дверях яхт-клуба сталкиваемся с Александрой и со вторым менеджером их экспедиции, новозеландцем Билом. Целуемся, как положено в Латинской Америке, и, как старые знакомые, трещим, «окучивая» общие темы. Новозеландец Бил знает весь персонал в бразильской префектуре. С лицом, как будто только что разжевал свежий лимон, он поведал нам о беспределе, который творится в префектуре при регистрации прибывающих яхт. Якобы если вы не явились к ним в день прихода, да не дай бог если у вас что-то не в порядке с визами или документами, им ничего не стоит для начала засадить вас в тюрьму, а арестовать яхту — так это вообще не вопрос. Мы слушаем бред новозеландца, распалившегося до такой степени, что, на мой взгляд, остановить его может только удар правой в челюсть, тем более, что стоим мы на крыльце яхт-клуба и мне, как стоящему на ступеньку выше, это с руки. Но тут Бил неожиданно предложил нам за 300 баксов решить все наши проблемы, хотя я не понял, в чем они состояли. Мы сказали, что, если у нас будут проблемы, мы обратимся к нему, а пока взяли в офисе яхт-клуба анкеты с подробными схемами, где какое заведение находится. Перед тем как явиться в префектуру, чтобы оформить там приход яхты, мы должны были посетить несколько служб, чтобы получить «добро» на вход. До медицинской службы мы добрались за полтора часа, она располагалась в большом здании, где во внутренних залах стояли длинные очереди, в основном чернокожих. Мы проследили, куда они втекали, там какая-то особа в джинсовом костюме, неутомимо делала всем прививки и выписывала справки, ее пальцы с длинными ногтями были выпачканы чернилами. Дима сказал, что к этой фурии он Женю не поведет, а я хорошо помнил, что никаких прививок нам не полагалось, ведь мы не собирались забираться внутрь страны. Мы, не сговариваясь, направились к дверям, демонстрируя свое отношение к этому заведению. Дима, объездивший полсвета и никогда вслух не употреблявший крепких слов, ругался в голос. Разгоряченные, мы побегали на другой конец города в префектуру, чтобы либо сесть, как нам обещал Бил, либо сказать им, что мы думаем о законах их страны. Центральная префектура занимала шикарное здание с колоннадой на берегу залива. У дежурного полицейского мы спросили, куда нам обратиться, и он показал на коридор, откуда доносились шум и крики. Мы пошли на шум и в большом застекленном помещении увидели, как несколько полицейских, сидя на драном топчане и обезумев от азарта и громкости звука, смотрят по телевизору футбол. Не успели мы войти в помещение, как они заорали так дико и в унисон, что мы с Димой, нервные и возбужденные, приняли это на свой счет и инстинктивно отпрянули.

Потом все-таки подошли к столу, на котором грудой лежали различные печати, и стали ждать. Не выходя из наркотического состояния и не взглянув на судовую роль, которую я подсунул, один из префектурщиков поставил в ней штампы и, ничего не сказав, решительно вернулся к футболу. Мы с Димой переглянулись и с чувством еще не осознанной до конца вдруг свалившейся удачи быстро покинули это пристойное место. Действительно, футбол в этой стране выше закона. Теперь можно было спокойно готовить яхту да просто жить, осмотреть город.

На следующий день мы продолжили околачиваться в районе аргентинского посольства, пытаясь вычислить тот редкий момент, когда там кто-то появится. Но персонал миграционной службы каждый раз скрывался за тяжелой металлической дверью, уходя на чай, мате, обед, которые шли друг за другом на одном дышани, и мы никак не могли приспособиться к их режиму. Нам нужно было вдогонку к анкетам передать фотографии, которые вчера от нас потребовали. Поэтому мы разделились: Дима поехал в аэропорт встречать Артура, а я остался добывать аргентинцев. Через час, когда я возвращался на яхту и уже видел ее, одиноко стоящую на бочке и украшающую гавань, к яхте подъехала моторка, кто-то высадился и, как мне показалось издалека, на яхту что-то загрузили. Я прибавил шаг, удивляясь тому, как мог Чубаркин после прибытия самолета совершенно молниеносно оказаться на «Урании-2». На яхте действительно оказался Артур Чубаркин. После окончания медицинского института Артур, в силу необыкновенной общительности и подpiraемый изнутри способностями, стремительно достиг высот профессии психотерапевта. Он возлюбовал, когда в «Шереметьево—2» увидел полный «Боинг» всяческого народа, отданный в его полное распоряжение на двадцать часов. Ну и, конечно, перелетая через всю Европу и Атлантику в Рио, Артур Чубаркин не тратил время на бессмысленное рассматривание облаков через окошко. Он знакомился со всеми. У него был вполне достаточный, в 20—30 слов, словарный запас, чтобы не мямлить, а вести интересный разговор на английском и держать на привязи любого собеседника. Физическим результатом всего этого явилось то, что бразильцы перевезли его сначала из аэропорта в город, потом пересадили в скоростной катер и повезли, проверяя каждую гавань и яхт-клубы, искать «Ура-нию-2». А те, кто не попал в число счастливых доставить Артура на русскую яхту, дали ему свои телефоны и пригласили в гости. Чубаркин радушно приглашал всех на «Ура-нию-2», сам толком не зная, где она в данный момент находится. Не успели мы обняться и перебраться первыми фразами, как пошли визитеры — кричали с набережной и интересовались, добрался ли Артур на яхту? Приехал со всей своей семьей (жена и пять пацанов) Юра — сын генсека Коммунистической Партии Бразилии, и следом его компаньон по бизнесу, с женой, соответственно. Посидели с нами на «Урании-2», остались довольны и сходу пригласили всю нашу команду в ресторан. Это был очень своевременный шаг, оцененный людьми, сидящими на макаронной диете.

Глава 8.

## В южной Америке

Ожидая возвращения восставшего из пепла Боцмана, мы занимались двумя вещами — подготовкой яхты к дальнейшему плаванию и приемом Чубаркиновских гостей. На палубе были разложены для ремонта паруса, машинное отделение было распахнуто, и через люк были видны фигуры Валеры и Ивана, второй день пытающихся реанимировать дизель-генератор «44». Бразильские дети проходили инструктаж по технике безопасности и выпускались на палубу, где, тут же забыв ненужные инструкции, гоняли и визжали так, что их родители то и дело бегали наверх навести порядок. Дима с семьей пропадал в городе, с ними ходили Артур и Иван. Валера и Аркадий в основном находились на яхте. Такое, наметившееся еще на Канарах, социальное расслоение, продиктованное полным отсутствием карманных денег у последних, делало стоянки в портах невыносимыми. Я видел все это, но в силу своей косности не мог дать деньги из экспедиционной кассы, сам мучился этой ситуацией и ругал Боцмана, застрявшего в Ресифи.

Не решался вопрос отправки Лены и Женки. Дима рассчитывал, что из Рио свободно и за маленькие деньги отправит дам в Австралию. Он был ориентирован на цены по «Аэрофлоту». Но «Аэрофлот» к моменту нашего прихода в Рио по причинам коммерческой конкуренции вынужден был покинуть эту благодатную страну. Дима посетил несколько авиакомпаний и возвращался оттуда в большой задумчивости — мы попали в то время, когда цены на авиаперелеты достигли просто астрономических цифр. И, погоревав с Димой на пару, решили везти дам дальше, спуститься еще на полторы тысячи миль южнее и уже из Буэнос-Айреса отправить их в Австралию. А пока, выискивая дешевые авиакомпании, мы забрели утром на знаменитый во всей Южной Америке пятикилометровый пляж Капакабана. Дима уже был тут днем раньше и поволок меня его показать. И тут я вспомнил Анталию, где мы с Людой два года назад провели прекраснейшие десять дней. Вспомнил я Анталию добрым словом, когда, перебегаю через тройку скоростных шоссе и еле уворачиваясь от пронесившихся вдоль моря машин, мы наконец-то погрузили свои ноги в горячий песок. Это был океанский пляж, с пологой длинной волной и замечательным прибоем, чего просто быть не может на морских пляжах, даже в той же Анталии. Пляж был хорош. Все другое — громадные отели и банки, шагнувшие прямо на песок Капакабаны, и эти шумные скоростные дороги могли быть предметом гордости самих бразильцев и уныния европейцев.

В один прекрасный день мы, сменив шорты на брюки и шлепанцы на более подходящую обувь, погрузились в две машины на набережной напротив «Урании-2» и отправились в ресторан. Это был «мясной» ресторан, которых много в Бразилии и еще больше в Аргентине, в котором тебе предлагается около сорока-пятидесяти различных блюд из мяса высшего качества. Поддача тоже заслуживает внимания, так как вокруг длинного стола, за которым мы сидели, постоянно кружила вереница мужчин-официантов, держа в руках хитроумные приспособления с мясными блюдами, и по твоему желанию отрезали на твою тарелку приглянувшийся тебе кусок. Фоном к этой мясной кухне был шведский стол с таким ассортиментом, что можно было питаться здесь не одну неделю, ни разу не повторяясь. Юра, сын коммуниста, видимо, не разделял светлые идеи своего отца по построению счастливого коммунистического общества в Бразилии. Он несколько по-иному воспринял его уроки и теперь укреплял процветание собственной коммерческой фирмы. Тем не менее он с теплотой говорил о том периоде в несколько лет, когда они всей семьей жили в Москве под крылышком КПСС. Во всяком случае, такой поворот истории вполне устраивал экипаж «Урании-2», в противном случае мы тут так классно не угощались бы. Мы хорошо посидели, и я был рад, что не забыл выпить перед этим две таблетки фесталя, чтобы переварить тот объем мяса, спрессованный пивом и красным сухим вином, который принял желудок. Наши благодетели, Юра и Горацио, были в полном семейном составе, и поэтому за нашим длинным столом сидело не менее двадцати человек. Ребята интересовались нашим плаванием, и мы в короткие промежутки между тостами выдавали им информацию. Вегетарианец и переводчик Дима пожаловался на то, что, переводя туда и обратно, не успевает как следует закусить. Наверное, от

этого он вдруг предложил мне везти дам в Антарктиду, а оттуда попутным кораблем они благополучно сами доберутся до Австралии! Хорошо, что хотя я закусывал, а то точно бы ударили по рукам и отправили наших дам куда подальше.

Стоило приехать Чубаркину, как все стало болеть. Причем это были в основном простудные заболевания, несмотря на дикую жару, от которой даже ночью было трудно заснуть. Артур днями сидел в кают-компании, сортировал лекарства и писал нам инструкции на будущее, чем и как болезни лечить. Он завел «Журнал приема больных» и записывал туда всех, их болезни и что он им прописал. Вообще было приятно поскулить, жалуюсь Чубаркину на какую-нибудь болезнь, пусть пустяковую, и с радостью доверить ему свое тело. Нас можно было понять, мы долгое время были лишены ласки, заботы, и тихого, успокаивающего слова. Артур в полной мере владел всем широким арсеналом врачевания, он был заботлив и мягок. Меня удивляла его ненавязчивая, но упорная забота, с которой он заставлял нас лечиться, и особенно, долечиваться.

Юра договорился, чтобы нас заправили соляжкой в яхт-клубе с хорошей скидкой. В яхт-клубе было очень тесно для такой лодки, как «Урания-2», тем более, что вот уже как три года на ней отсутствовал задний ход. Но мы не подавали виду, что его у нас нет, слушали многочисленных советчиков из числа обслуживающего персонала яхт-клуба и поступали по-своему. Это позволило нам не потопить несколько стоящих рядом пластиковых игрушек, стоимостью как минимум по пятьсот тысяч каждая. Вообще, всегда, когда беда казалась неминуемой, я тут же успокаивался и делал, как оказывалось потом, все четко, ребята чувствовали это и тоже не «мельтешили» — и нас «проносило». После посещения яхт-клуба «Урания-2», к нам начали относиться по-другому, и это было приятно в этой чужой стране.

Вскоре прилетел Боцман, здоровый и сияющий, несколько скованный в движениях, но, как сказал Чубаркин, это всего лишь реакция организма, которая исчезнет со временем. Боцман сходил, с блоком, карандашом и калькулятором, окунулся в свои закрома и уже к вечеру сообщил, что основного продукта, такого как рис, лапша, вермишель, пшено, сахар, мука, у нас около 220 килограммов. Этого должно хватить до Камчатки, а вот таких вкусных вещей, как тушенка, рыбные консервы, сгущенка, осталось на три-четыре недели. Оливки, галеты, печенье кончились, но зная Боцмана, нетрудно было догадаться, что он припрятал кое-что до поры. Наконец-то мы получили аргентинские визы, Боцман не попал в число их обладателей и с этого момента перешел на нелегальное положение, приготовив себе место за расходным танком в машинном отделении, где должен был находиться в момент пересечения границы Бразилии с Аргентиной.

С Валерой и Аркадием мы поднялись напоследок на «Сахарную Голову» и наблюдали за полетом почти бесхвостых орлов, парящих в пространстве под нами в гонке друг за другом. Купили выборочно овощи и фрукты под общим названием «скорпорт», поставили печати в знакомой нам префектуре, и утром 19 декабря отвязались от бочки. Тихим ходом подались на выход из гавани Ботафогу.

Меня ждут: две женщины — моя мама и жена Любочка, мои дети Галка и Анка, брат Юрка и мои друзья. И я иду к ним в своей кругосветке. То, что стало откровением в экспедиции, — я совершенно не могу без них. Это попытка — и я буквально обливаюсь слезами, когда кручу колесо штурвала и гоноу «Уранию-2» в океан, навстречу пологой и могучей зыби.

В середине Атлантики, хорошо продолу, и эта зыбь, в которой сейчас куврякается яхта, пришла оттуда. Но пока я ухожу от своего дома все дальше и дальше, и уходить буду еще около четырех с половиной тысяч миль, до того, пока мы не упррем в Антарктиду. Ну, а после Беллинсгаузена мы только и будем делать, что идти к родному дому. И больше ничего! И больше ничего.

Какие-то дрова под лавкой, тряпки, банки, даже лопата для снега под ногами в кокпите возвращают меня к действительности. Все это крайне нужно Ивану Ивановичу, эти орудия труда буквально роятся вокруг него. И страшно воняет с правого борта из воздушников семейного гальюна. Дима лежит пластом с температурой и зубами — откатать некому. Дамы уедут — закрою гальюн! Зову Ивана и указываю ему на бардак, который он развел в кокпите на боевом корабле. Иван молодец, он не спорит, он такие моменты понимает не хуже меня и быстро все рассовывает по местам. Боцман и Дима в этом случае принялись бы спорить. Боцман больше для проформы, а через некоторое время убрал бы в лучшем виде, а Дима был посерьезнее клиент, он как бы не понимал, почему к нему пристаю, хотя был вроде как профессиональный моряк, который в первом же плавании начинает догадываться, что такое флот и начинает ощущать незыблемость Основных Понятий, действующих на любом корабле и мало измененных, скажем, за двести последних лет. И я опять почти обреченно думаю, что по мере того, как у нас будут таять силы, мы будем все агрессивнее отстаивать свои сиюминутные соображения. И я в состоянии попридерживать свою правоту и не пускаться по каждому случаю в полемику. И еще есть у нас мудрый Чубаркин Артур! Как хорошо, что он все-таки выбрался к нам, во-первых — свеженький, во-вторых до того умный — не на словах, а просто сам по жизни такой. Я видел, что он меня понимает и принимает и поэтому придет со мною до конца. Для меня осознание этого было маленьким духовным праздником здесь, в 30 тысячах километров от дома, без денег, почти без жратвы, в преддверии больших испытаний Южным океаном.

Тем временем мы ушли от берегов и пошли по волне на юго-юго-запад. Пришел ветер, большие волны стелились в направлении нашего пути, «Урания-2» под всеми парусами шла в бакштаг и временами выходила на фордак, подбрасывая рулевому адреналина в кровь, заставляя его молниеносно переключать руль, возвращая ее на более безопасный бакштаг. Волна накатывалась с кормы, задирая ее высоко в небо. «Урания-2» оказывалась сидящей между двух волн, как в люльке, и теперь вал, придя под корму, подхватывал яхту и ускорял ее ход, проходя под корпусом, вспениваясь впереди и выше бушприта. Яхта ныряла носом в образовавшуюся яму и неслась на гребне следующей волны в какой-то несурзадной позе — носом вниз, пока следующая волна не выравнивала ее, и снова проваливала нос и уходила вперед. Мы хорошо бежали, делая по 30 миль за вахту, и вошли с этим ветром в ночь, и я опять остался с Артуром на его вахте, потому что у Димы поднялась температура. К утру ветер зашел, стало поддувать в морду с юга сильнее и сильнее. Пошли в берег.

Сдал вахту, лег, но через 40 минут будит Иван — нужно рифиться. Выхожу, Балерина вахта в непромоканцах, готовая к работе, снимаю штаны и в плавках — в бой. Зарифились, сняли передний стаксель. А чайки сидят стаями на воде! В южном полушарии не так, как у нас в северном. Здесь, когда крепко дует, чайки садятся на воду и пережидают шторм вплавь. Иногда накроет птицу пенным гребнем, она чуть отлетит в сторону и опять садится и пляшет на волне.

Обычно мы стремились уйти от берегов ради собственного спокойствия, а тут после трех дней по воле ветра и большой впадины южноамериканского материка оказались в 200 милях от берега. Я начал думать, как гасить эту составляющую, которая росла каждые сутки. Теперь нам не страшен был южный ветер, его можно было держать про запас, для возвращения к берегу. Он и пришел 22 декабря, даже раньше, чем я на это рассчитывал. В то время как «Урания-2» с двумя стакселями, стоящими друг за другом, зарифленными гротом и бизанью, борясь со встречным ветром и волной, шла в двухстах милях от берегов Южной Америки, Иван, отстукивая радиоключом букву за буквой, втолковывал Валере Тимакову идею, рожденную ночью в моем воспаленном мозгу. В двух словах она выражала следующее: Тима, срочно беги и накрути хвоста Мар-футину, Кудряшова и маленького Инсарова, так как деньгами с их стороны не пахнет до сих пор!

Сложилось впечатление, что аргентинская служба погоды, которую принимал Иван, пользовалась одними и теми же цифрами и совала их в каждый прогноз (хотя в течение последней недели погода менялась по несколько раз кардинально), а скорость ветра давалась в одном и том же диапазоне 28—33 узла. И мы вспоминали, какие точные цифры всегда давали немцы и англичане, они подсказывали даже детали.

Ветер по-прежнему в морду, идем в берег. Яхту бьет волна, рангоут гремит и вибрирует. Ползаю по палубе с пассатижами, затягиваю мочки, проверяю талрепы.

Хуже нет, когда в такую погоду что-нибудь отвалится. Постепенно ветер отходит, позволяет идти уже 270 градусов, а потом и 250. Но тут «поплыл» Аркадий в своей носовой каюте. Пока мы были подводной лодкой, прорывався через волну, через вентиляцию таранного отсека «Урания-2» приняла внутрь около трех тонн воды. Пришлось лечь на курс 300 и идти целый час вдоль волны, пока не откатали все из носового отсека. Аркадий в трансе: все черно-белые фотографии его выставки залиты морской водой, он рвет их и бросает на пол. Еле оторвали его от этого занятия, собрали фотографии и разложили их по каютам на просушку. Аркадий и без того в кризисе — за все время стоянки в Рио не написал ни строчки, пленки не проявлены, фотографии не отпечатаны. Он хочет найти в Буэнос-Айресе баптистов и просить их проявить наши пленки и отпечатать фото. Вот такие экспедиции бывают! Мне приходится только скрипеть зубами и молить Бога, чтобы дал нам ход и сохранил экипаж и лодку.

Мы забирались все дальше и дальше на юг. Валера все реже появлялся на вахте в своих красных трусах — начал надевать штаны. Я-то давно по ночам был в синтетическом анорাকে, штанах и шапочке. Ветер ушел к востоку, и «Урания-2» с потравленными, настроенными на галфинд парусами, легко вспарывая волну, быстро скользила по ночному океану. Это была прекрасная ночь. Хорошо дуло, но ветер еще не разогнал волну. Яхта летела быстро, сопровождаемая настойчивым и непрерывным шуршанием воды, белой пеной проносившейся вдоль борта. Справа по борту на воде лежал след от луны, он шел от горизонта и упирался в борт «Урания-2». И не надо было смотреть на компас, чтобы вести яхту, достаточно было боковым зрением держать дорожку лунного света справа. Так мы и летели в этой гармонии, и Аркадий сказал, что есть моменты в жизни и вот этот — один из них.

Было очень хорошо и спокойно и оттого, что мы зарифили грот, а два стакселя, стоящие друг за другом мы могли сбросить в любую минуту. Небо в небольших тучках и пронизано пронзительными звездами, и я все искал Южный Крест, но ничего похожего на него не находил. Все меняется. Только вчера еще был крепкий встречный ветер и яхта зарывалась по рубку во встречную волну, а мы, набирая в трюма воду, безнадежно шли в берег — казалось, этому не будет конца, что все настолько мерзко, нам просто не везет и мы не прорвемся.

Иван впервые поймал картинку погоды по проливу Дрейка. На фотографии между Огненной Землей и оконечностью Антарктического полуострова мы насчитали пять циклонов. Пролит Дрейка был испещрен изобатами, эклизиями, фронтами, которые были завязаны в тугой клубок страшных ветров. Иван с радостью показывал всем желающим эту картинку. Народ тихо чуemel, но эмоций не высказывал. Мы попробовали разобраться в этой круто заваренной метеокухне, но с первого раза это не удалось. Иван тем временем получал прогноз уже по нашему району, ему явно не хватало своего стола, и он валил карты погоды и погодные справочники уже на штурманский стол. Вся эта картина, с мечущимся между столами Иваном, скудно освещалась двумя тусклыми лампочками.

«Урания-2» шла в ночи своим ходом, совершенно не замечая наших опасений, не приостанавливая бег в задуманной не ею экспедиции. Скользя в ночном океане, она мудро и настойчиво подсказывала нам единственный путь, к которому мы так или иначе, уставшие от излишних волнений и переживаний, все равно пришли бы. И надо было присоединиться к ней, идти в кокпит и рулить.

Дима после болезни первый раз вышел на вахту, надел на голову несурзадную шапку с вырезом для морды и в одних трусах сидит и рулит на морозе. А сам все время смотрит на свою удочку, заброшенную с кормы. Соскучился по рыбалке, мороза не замечает. Днем незаметно раздувало, и только в вечернем полумраке мы зарифили грот, наблюдаю, как растет молодая дерзкая волна с белыми отметинами пены.

Ночью шли бакштагом с хорошей скоростью строго на юг, хотя наш курс должен быть юго-запад. Несколько раз в левую раковину пришла и

приложила яхту хорошая волна, так что посуда внутри «Урании-2» с грохотом улетела. Нок гика то и дело цеплял верхушки волн, что сопровождалось впрыском в кровь адреналина. Аркадий, удерживая яхту от привода, бешено крутил штурвал, заставляя волноваться и помирать от ужасных предчувствий капитана. Только когда гик на треть ушел в волну и, низвергнув себя водопады воды, вышел оттуда целым, я перестал испытывать судьбу, подобрал гикашкот, и мы привелись градусов на пятнадцать.

Яркая половинка луны, перерезанная в двух местах тонкими полосками туч, ушла за горизонт. Высыпал Млечный Путь, коснувшись слабым светом палубы и обозначив яхту, ныряющую среди холмов, идущих беспорядочно с севера на юг. Я вижу, как уходит спать Аркадий, как, проходя мимо штурманского стола, ищет в темноте тумблер включения GPS. Увожу яхту на гафинд, она рвется, как конь, и скорость большая. Вижу, как Аркадий спешно возвращается, пугаясь в тесноте проемов, и сообщает мне восторженно: «Почти десять, Гера!»

Я смеюсь в душе, желаю Аркадию спокойной ночи и возвращаю яхту на прежний курс.

Ветер еще подзашел, мой вахта кончилась, и я разбудил Артура и Диму, и мы, включив салинговые огни на гроте и бизани, сменили галс через фордевинд. На руле стоял Артур, мы с Димой занимались с парусами и веревками. Наблюдая, как яхта переходит линию ветра, и гики один за другим перелетают на подветренный борт, я кричу Артуру, сколько ему сейчас держать на компасе, а сам пробираюсь на нос к стакселям, и, когда подсвечиваю их фонарем, Артур громко считывает градусы с компаса и приводит наконец дикого мустанга на курс. Тут Дима, работая на лебедках в кокпите, начинает подбирать шкоты, и я вижу, как паруса забирают ветер, и они, задыхаясь на сильном ветру, встают как вкопанные. И я тут же останавливаю Диму. Потом мы немного сидим все вместе в кокпите, отдыхая, а больше любясь своей работой, довольные тем, что мы сделали ЭТО, на что было трудно решиться. Нам приятно сидеть вместе, когда все уже позади.

Пришло неизвестное доселе чувство спокойствия и уверенности за яхту в море. Это пришел опыт, он как-то резко заявил о себе, и только после прошлогоднего этапа до Лиссабона. Меня не пугало теперь то, что раньше вызывало просто панический страх, например, при виде резкого падения давления на барографе, или штормовое предупреждение для района, в котором шла «Ура-ния-2». Сейчас внутри тебя спокойствие, ты веришь в свою лодку и знаешь, что делать, чтобы помочь ей. Именно только после этой эволюции хождение на яхте превратилось в удовольствие. И это удовольствие было здесь как бы прощальным, так как я не собирался больше осуществлять морские проекты, а все больше думал об Арктике, о Северном Полюсе, о Трансарктике, которую можно было осуществлять только на лыжах. А сейчас, стоило только остаться одному, я опять видел знакомые, но еще не осуществленные картинки: как надрыгается «Урания-2», больше похожая на подводную лодку, когда, всплывая и сбрасывая с себя тонны воды, идет вдоль айсбергов по штормовому Южному океану, и только голые мачты да штормовой стаксель временами торчат из холодного моря. Конечно же, это был больше психологический барьер — идти с востока на запад, это было нарушением веками сложившихся традиций, которым подчинялись даже большие суда, которые шли по ветрам и никогда не спускались ниже пятидесятой широты. Мы собирались идти против шерсти и примерно на 1000 миль южнее судходных трасс.

Среди многоголосья, слившегося в ровный гул, дружно отговаривающих меня от этого людей, я слышу отчетливую реплику Саши Стружилина: «Ну, раз решил, значит, нужно идти». И капитана дизель-электрохода, ходившего несколько навигаций в антарктических водах, который, увидев «Уранию-2», стоявшую ясным осенним днем в спокойной гавани яхт-клуба БМП, сказал мне всего два слова: «Вы пройдете».

А сейчас нужно было сделать все, чтобы «Урания-2» действительно стала подводной лодкой, важно было знать, что все надежно закрыто и никакой люк не может быть сорван Океаном — этим предстояло в течение двух-трех дней заняться в Ушуае. Мы с Валерой уже придумали, как намертво задрать большой люк парусной и металлические крышки люков ахтерпика. Вторая проблема, которой я боюсь больше, чем первой, — это недостаток моральных сил у экипажа, особенно у тех из них, кто вот уже несколько месяцев находится в сложном положении. У Боцмана, Валеры, Аркадия да и Ивана вот уже полгода за душой ни цента, и им, как и мне, невыносимо трудно даются стоянки в портах, которые должны приносить отдых, а приносят страдания, причем желание человека посмотреть новую страну зависит от количества денег и времени. Времени тоже нет, и не потому, что я гоню экспедицию вперед и не делаю остановок. Его просто уже хронически не хватает, мы не успеваем за летом, в котором должны смещаться вокруг света. В другое время года нам просто не пройти по маршруту экспедиции из-за ледовой обстановки. Поэтому приходится «гнать», с чем уже все смирились. Все, кроме Димы.

Другое дело — насколько это нужно каждому. Но об этом необходимо было думать раньше. Они выбрали экспедицию в меридиональном направлении и теперь понимают, что если кто и виноват в их мучениях, то в первую очередь они сами. В таких же условиях нахожусь и я, но мне должно быть легче, так как это моя кругосветка, я ее сам придумал. Но, слава Богу, у всех здравый смысл, и они могут в этом разобраться и не высказывать недовольства, и мужественно переносить лишения, и идти по маршруту, и делать яхтенную работу: паруса, ремонты, жизнь впроголодь, под постоянным давлением сомнительной перспективы, имя которой — «X». Но где-то в конце Атлантического гонки, когда мы спустились южнее и Антарктида, хоть еще в мыслях, как бы появилась на горизонте, я почувствовал, что ребята приняли вынужденность этой гонки и несколько успокоились.

Завели наконец-то после множества ремонтов и попыток «4С-а». Он проработал минут десять, за которые выяснилось, что не работает водяная помпа в системе охлаждения двигателя. Водяная помпа из-за систематических поломок стала для всех главным элементом двигателя.

Иван усмехнулся, узнав про помпу, и вот они с Валерой уже прут из машинного отделения наверх громадные и тяжеленные тиски величиной с маленький токарный станок. Располагаются в кокпите, загнав рулевого на лавку, и начинают издеваться над зажатой в тисках помпой. Оба в мягких домашних тапочках и черных комбинезонах. На спинах большими синими буквами выведено: «Урания-2». Кстати, продолжая вынырять в глубь загадочной жизни «механических» людей, я сам поразились своему невежеству, когда приехал в Лиссабон и, обнаружив эти старые и стоптанные тапочки, по-хамски, как мне тогда показалось, лежащие на самых видных местах кают-компании, я незамедлительно отправил их в мусорное ведро. Дело в том, что Ивану и Валере всегда было необходимо надевать их перед тем, как они отправлялись в машину поползать по горячему главному двигателю, обслуживая различные системы, которыми щедро наградила яхту «Северная верфь».

26 декабря прошли «границу наибольшего распространения айсбергов». Что означает возможность наличия в этом районе остатков люда из Антарктики, заброшенного Фолклендским течением. Женя с Леной украсили кают-компанию бумажными снежинками, развесили флажки. У Артура нашлись привезенные из дома сушеные грибы, нанизанные на нитку, и они, как гилянды, были повешены на переборках и источали приятный пряный запах.

Наши наблюдения убеждают нас в том, что юг суровее соответствующих северных широт. Здесь дует практически постоянно. На широте 30 градусов временами прохладно.

Вечером 28 декабря получили штормовое предупреждение: ветер 9 баллов от норд-оста. Как раз то, что нам нужно, чтобы влететь в Мар-дель-Плату и не опоздать к Новому году.

Ночная вахта прошла тихо, ползли по три узла. Утром в кокпите Аркадий и Артур пели: «Мордоплатинск городок, беспокойная я...» И тут вдруг ударило с юга. Да так, что разлетелся по задней шкаторине рейковый стаксель, пошитый из тяжелого дакрона. Пока майнали бизань, видели, как от вибрации она рвется в районе фалового угла. Грот успели спасти.

Ставим штормовой стаксель, помогаем мотором, но GPS показывает, что нас отбрасывает на север. Волна растет на глазах, выламывает дубовую решетку на бушприте, осколки от которой рвут передний стаксель, принайтованный к релингу. Глушим двигатель, снимаем штормовой стаксель и дрейфуем под голым рангоутом. Яхта хорошо слушается руля, компасный курс 50 градусов, что позволяет уходить от берега, но тогда волна идет в раковину и прикладывает яхту. Средняя скорость дрейфа 4,3 узла, нас все-таки сносит к берегу, до которого около ста миль.

В океане появились тюлени, много чаек, причем сидят на воде, несмотря на волны. Показывая свои строго 40 сантиметров плавника, ходит вокруг акула. Давление, сильно упавшее накануне, стабилизировалось и четет по горизонтали. Ветер рвет, так что нужно цепко держаться за штурвал. Аргентинцы прогноз больше не дают, молчат. С тоской думаю о необходимости капитального ремонта парусов.

Ночная вахта — очень сильное дутье, все также идем под рангоутом. До рулевого долетают брызги, и по полу кокпита прокатывается вода. Стрелка барометра помаленьку лезет вверх. Утром ветер такой же, волна больше. Прислал радиogramму Тима. Поздравляет с наступающим Новым Годом. Вот так всегда бывает, когда опережаешь события и пакуешь победу в карман. Кто ж знал, что Новый Год застанет нас в море, это даже после того, как 29 декабря мы были в восьмидесяти милях от Мар-дель-Платы и хода до нее оставалось в худшем случае 20 часов.

Пошли вторые сутки, как нас швыряет и несет назад по воле стихий. Ветер зашел с 210 на 240 градусов и стал вытаскивать яхту в океан из громадного залива Ла-Плата. Стараемся держать 50 градусов, но «Урания-2» гуляет в секторе от 30 до 90 градусов. Вал идет могучий и лодку не заливаем. Изредка приходит стена и обрушивается на рубку. Рулевого поливает душем один раз в десять минут. Душ теплый.

К вечеру ветер подскис, волнение заметно уменьшилось. Мы в сорока милях от уругвайских берегов, и самый ближний нам порт Пунта-дель-Эсте.

По иронии судьбы, или во исполнение высшей справедливости, «Урания-2» все-таки набрела в своих странствиях на город, известный как место трагедии, случившейся семь лет назад. Здесь ушел из жизни капитан первой советской яхты, участвовавшей в кругосветной гонке «Уитбрэд», Алексей Грищенко. Последний раз мы встречались с Лешей у меня в Пушкино, когда он был в Москве по делам кругосветки. Я угорюл его съездить в Хотьково, где под навесом в огороде друга моего Вити Савонина, поражая местное население своими линиями, выткнулся речный корпус нашего первенца — «Урании». Она была сделана по технологии, которую Леша уместил в несколько писем и которые я храню до сих пор. Через год Леша ушел на «Фа-зиси» в Атлантику, а мы в это же время — на «Урании» в Балтику.

Ветер повернул и теперь дует со стороны Уругвая. Естественно, «ихних» виз у нас нет. Дома праздник, Новый Год. А у нас тоска. Что-то дошли мы до ручки, и жрать особо нечего.

Утром 31 декабря опять зашка-лило. Это было уж совершенно непонятно. Но дрейфовать по ветру в сторону Рио уже надоело. Один за другим ставим паруса и подворачиваем к берегу. Надеемся успеть до Нового года в Пунта-дель-Эсте. Но начался отлив из залива Ла-Плата, «Урания-2» уперлась в этот поток и делает по 2,5 узла. Запускаем двигатель и вводим скорость до 4-узлов. Но этого явно мало, Новый Год идет быстрее яхты, и в 14 часов, вдали от берегов, мы скатываемся в кают-компанию, откуда нетерпеливо зовет Боцман с налитыми рюмками, и выпиваем вместе с Владивостоком, поздравляем Валеру и всех Шаромовых. Новый Год быстро катит по России. «Урания-2» почти стоит, борясь с отливным потоком, разгоняемым ветром. В заливе Ла-Плата скорость приливно-отливных течений достигает 8 узлов. Сожгли 70 литров солярия и добрались до Нового Года по Москве. Пробка летит в открытый люк, на столе ничего нет, кроме испеченных мучных шариков, яхту кидает на волне, вкус шампанского узнается, но не бодрит. Ночью вижу зарево над Пунта и высокие, густые, шикарные фейерверки — Новый Год добрался до Южной Америки.

Утром, в розовом свете зари, в бинокль рассматриваем красивый курортный город. Заходим в защищенную бетонными молами гавань и долго крутимся около множества шикарных яхт, стоящих на буях. Свободные буи есть, но они очень близко от яхт, и свертхтяжелая, большая «Урания-2», не имеющая заднего хода, представляет для них большую опасность. Мужики мои, рассыпавшись по палубе и стоя наготове, глухо молчат. Как уж повелось у нас, решать мне. Обычно в таких ситуациях, по старой стендовской привычке, приходит спокойствие. Иду на ветер метров 150, команда — «на нейтраль» и через пять секунд — «отдать носовой». Валера с Боцманом грохочет цепью, и длительность этого звука снижает общий «напряг» и означает только одно, что цепь выходит свободно и не клинит в лебедке. Все. Стоим.

Хочется выпить.

Но надуваем свою лодку и едем с Димой сдаваться властям. Идем вдоль множества яхт в сторону здания яхт-клуба. Народ гуляет по набережной под пальмами, и никому мы не нужны. Находим околотов, но флегматичные полицейские не понимают нас, и мы оставляем за собой право больше не заниматься собственной легализацией, а, с их молчаливого согласия и к своему глубокому удовольствию, попросту на нее наплевать. Идем в магазин по безлюдной улице, обозначенной декорацией домов. Дорога, тропинки, ступеньки, деревья — все, что нас здесь окружает, — кажется нам ненастоящим. В магазине как могу держиваю натиск «семьи», тем не менее набираем много чего и, воодушевленные покупками, возвращаемся на яхту. А здесь народ, организованный в ремонтные бригады по своей инициативе, просто пашет. Полным ходом идет ремонт рейкового стакселя и бизани. Подобная картина для меня лучше любой другой, даже самой прекрасной.

Но что это, налетевший вдруг ветер уже ревет в вантах, и нас начинает тащить в сторону белого, шикарного катамарана высотой с двухэтажный дом. Для «Урании-2» это не помеха, она бы мигом пустила его на дно, но мы не дали — заводимся и пытаемся сняться с якоря. Тяжело крутится штурвал, ветер навалыный, «Урания-2» почти не слушается руля и с хоршими ходами прет в гущу красивейших яхт. Подскакивает Боцман, и мы вдвоем еле крутим штурвал и выводим яхту из гавани. Идем к зеленому острову, что находится в миле от входа в Пунта-дель-Эсте и бросаем якорь с подветра, в 100 метрах от берега, под защитой высоких хвойных деревьев. Опять грохочет цепь, а я бегу вниз и делаю три больших глотка вина. Такого стресса я не получал со времен, когда мы потеряли в Балтике грот-мачту.

Пока Лена готовит праздничный обед, продолжаем работы по яхте. Раскидываем на составляющие рулевую колонку со злющим настроением разобрать с ней раз и навсегда. А вечером едем шестером в лодке на остров Горити. Дует боковой ветер, и нас несет на рифы. Стоит подналечь на весла, как они вылетают из пластмассовых уключин. С каким-то обреченным интересом смотрим на приближающееся месиво, состоящее из пены и блестящих черных камней, и понимаем, что не выгребаем. Но за последние трое суток мы, наверное, полностью растратили свою способность удивляться и бояться, и теперь все сидят смиренно, молча отдавшись судьбе. За 40 метров до скал лодку подхватывает вал, и почти по воздуху она летит к берегу. Иван с Артуром молотят веслами по воздуху и пене, и лодку выбрасывает на песчаный берег буквально в полтора метра от скал. Интересно, что уставший народ вообще никак не прореагировал на эти события, никто даже и слова не сказал, а только молча вытянули лодку волоком в глубь берега, разогнули спины и огляделись. Остров великолепен!

Могучие деревья стоят стеной, они похожи на наши сосны, только хвоя длиннее и ствол коричневого цвета. Мы заходим в лес по чистой лесной дорожке и упираемся в стену эвкалиптового запаха. Что-то светлое мелькает между деревьями то тут, то там. Сердце защемило от знакомого образа. Приглядываюсь. Точно, зайцы. Они белые, серые и желтовато-рыжие. Мы неторопливо идем по острову, и все время с левой стороны море и крики сотен чаек, клубящихся над белой пеной и перекрикивающих рокот прибора, а с правой — лес.

Дорожка, по которой мы идем, — с короткой, упругой травой, очень сильно пахнет хвоей и эвкалиптом. Мы наслаждаемся прогулкой по лесу после трехмесячной жизни в море. И на какую бы лужайку ни вышли — всегда видим зайца — он удирает от нас в кусты и долго шуршит ветками совсем рядом.

Выходим к берегу и натываемся на старый испанский форт, выложенный из гранитных плит, и шесть коричневых от ржавчины пушек, наполовину скрытых травой.

Эти пушки стреляли по кораблям Дрейка, когда его люди, очумевшие от моря, протухшей солонины, с рассудком, помутневшим от возможной близости женщин, отвечая невпопад из своих пушек, лезли напролом и брали город. Гигантская лягушка запрыгнула в дуло пушки, я нагнулся и увидел ее снова, притаившуюся в жерле, и она сделала еще один прыжок от меня.

Стало быстро темнеть, и мы повернули назад, к тому месту, где оставили лодку. Очень сильно пахло эвкалиптом, было хорошо и тревожно. Лена сказала, что хорошо бы здесь построить ферму и жить. Я ответил, что да, хорошо. Но здесь нет наших друзей и нет многострадальной Родины, а следовательно, это невозможно.

В темноте увидели свет и вышли к какой-то постройке. Это оказалась настоящая телефонная будка, стоящая в лесу, из которой настоящий лесничий с русским именем Владимир звонил кому-то и, увидев нас, испугался, долго не мог справиться со своим страхом и не верил своим глазам. Если днем остров и посещали люди, то на ночь тут никто почему-то не оставался.

Володя повел нас в сарай, в котором он жил, где у него была керосиновая плита, стол, кровать и холодильник (из него было извлечено несколько банок пива). Он содержал остров в чистоте, считал зайцев и обустроил места отдыха для редких посетителей. В его комнате было уютно, через распахнутую настежь дверь лился живой звук цикад и была видна темная ломаная линия леса на фоне звездного неба.

Прогноз — по-прежнему юго-западный ветер, и мы, оставаясь около острова, штурмуем первоочередные дела на яхте. Я дважды за день поднимался на обе мачты. Переставили паруса, Валера с Иваном отремонтировали рулевое. К вечеру почти все дела завершили. Волна из Океана прет от 180 градусов — это уже хорошо, давление поднимается. Намечая отход на следующее утро.

Выходим на попутном дыхании бриза, который успокоился через семь миль, где нас снова приветствовал встречный южный ветер. Залив Ла-Плата, раскинув во все стороны свои водные пространства, приглашал к унылой лавировке.

Ночь беспрерывно впереди и справа сверкали молнии, освещающая черноту глобальной тучи. Луна слева по борту в борьбе с тучками, запутавшись в них, пропала. Бизань мы убрали еще вечером, а грот и стаксель оставили для ходов.

Мы терпели с Аркадием до конца, пока туча не наполнила на яхту, удивляясь нашей наглости. Аркадий скользнул вниз будить Валеру и Артура. Туча была такой внушительной и черной в ночи, что мы для успокоения нервной системы просто сбросили грот в ловушку. Только успели набросить непромоканцы — прилетел шквал с дождем.

«Я думал, что оторвет гик» — так Аркадий оценил напор стихии. Бушевало минут пятнадцать, в течение которых мы неслись под одним рейко-вым стакселем, как под всеми парусами в хороший ветер. Если бы еще в нужную сторону!

Туча переползла через «Уранию-2», расстреливая молниями побережье Уругвая. Мы подняли верхнюю часть грота и, принимая волну правой скулой, понеслись в тоскливом бейдевинде. Яхта делала по 8 узлов, окатывая себя по самую рубку, и через некоторое время Аркадий опять потек. Таранный отсек наполнился по неизвестным каналам, и в парусной по пайолам гуляла маленькая волна. Я спустился в логово Аркадия с фонарем и сидел там под грохот волны, ощущая вибрацию, броски корпуса и воду, которая гуляла от переборки к переборке, наводя на тоскливые мысли.

Ветровая ситуация у южной оконечности континента, наряду с подавляющим господством ветров с южных направлений, именно для нас осложнилась наличием трех циклонов, поднимающихся из Антарктиды на север, вдоль побережья Южной Америки. Именно эти циклоны делают погоду и создают сильные юго-западные ветра, в которые мы уперлись, как в стену.

Первый раз они остановили «Ура-нию-2» в 80 милях перед Мар-дель-Платой и отбросили ее на 180 миль на северо-восток. Сейчас «Урания-2» опять летит в облаке брызг, прорываясь через волны, которые снова идут с юга. Мы могли уже здесь поломать экспедицию, затратив дополнительную неделю на преодоление этого простого участка. Похоже, что весь оставшийся участок до Ушуаи пройдет под знаком встречных ветров, которыми моя любимая «Урания-2» просто не ходит. Так что в любом случае плакали мои намерения на январский проход вдоль Антарктиды.

До конца января дай нам Бог добраться до «Беллинсгаузена».

Черная волна, гуляющая в яхте, вызывала тоску и была крайне несвоевременной в нашей ситуации. Спасительная идея, способная увести от гнусных мыслей, пока не приходила, хотя я лихорадочно соображал, что нам делать и какие курсы предпочесть. Но, как всегда, когда безысходность, кажется, уже победила, приходит то, что дает новую, полную радостного блеска жизнь: пришел Иван с прогнозом и сообщил, что ветер должен отойти к юго-востоку уже к 18 часам следующего дня.

Весь следующий день мы биллись со встречным ветром, меняя галсы и отвоевывая мили у океана. В какой-то момент через водяную пыль, которой окатывала себя уставшая «Урания-2», мы различили берег, а через несколько часов уже видели постройки Мар-дель-Платы.

Двигатель, поставленный на пуск, не запустился, и большая волна, в которую попала яхта, и близость берега изменили лицо Ивана. Не было нужды его подгонять. Выигрывая время, я увел яхту на разворот, пока Иван с Валерою пытались завести движок...

По звуку работающего стартера было ясно, что аккумуляторы, сдыхающие на глазах, уже никогда не запустят двигатель. Ужасная, совершенно фантастическая мысль пришла как приговор: нам предстояло на 70-тонном паруснике в условиях шторма зайти в незнакомый порт только под парусами. Мозг почти моментально «выдал» три одинаково реальных варианта: навал яхты на бетонные волноломы, которые мощно встречали разогнавшуюся в океане шестиметровую волну. В случае, если мы не промажем и все-таки удачно минем их, а потом еще и бетонный коридор, не начнем ли мы топить стоящие на бочках яхты? И только третий вариант обещал победу, если нас выведет Господь. План был максимально прост. Необходимо было на хорошей скорости войти в акваторию порта и, увидев яхтенные стоянки, тянуть в их сторону, вовремя рубить паруса и отдавать якорь.

Возможной неприятностью на последнем участке мог оказаться курс в фордевинд, при котором грот мы наверняка быстро не сбросим. Страшно представить, что может в таком случае натворить «Урания-2» в яхт-клубе при этом ветре. Потом, как отстанет и заберет ли сразу якорь? Какой там грунт? Но это уже были мелочи. Меня все-таки больше всего волновал грот, как бы он не закапризничал в самую главную минуту. Боцман, Дима и Артур должны были свалить грот «кровь из носа». Валера при поддержке Аркадия — отдать носовой якорь, Иван, в случае, когда совсем уж кранты, — отдать кормовой якорь. Я оставался на руле. Яркое перед закатом солнце било в глаза. «Урания-2» с наполненными ветром парусами и проваливаясь в шестиметровые ямы, пошла к бетонной стене, туда, где угадывался узкий проход.

Лодка шла с каким-то надрывом, ее очень сильно водили волны, она рыскала. Я направлял ее, потом она нырнула в яму между волн, и я несколько секунд ничего не видел перед собой, кроме водяной стены серого цвета, но явно чувствовал, как яхту корежит, а когда яхту поднимал над океаном очередной вал, я с ужасом видел, что она успевала уходить в сторону. В зоне навала действовали различного направления струи, которые таскали тяжелую лодку как щепку. Но паруса, особенно грот, делали свое дело. «Урания-2» перебарывала и, широко гуляя, все же шла куда нужно. В тот

момент я определенно знал, что лодка тоже хочет жить и в сочетании с усилиями людей это становится непреодолимым для стихии. Мы влетели в дырку по самому ее центру, и вредно в этот момент было смотреть по сторонам и видеть, что творится в десятках метрах от обоих бортов яхты, да и никто, я думаю, не смотрел, не было времени. Мы сразу же увидели в дальнейшем правом углу за вторым бетонным молом несколько яхтенных мачт. И почти тотчас услышали крики, да не с нашей яхты, посторонние, но русские крики людей, плотно стоящих на корме большого транспорта землесоса. Это были русские моряки, увидевшие яхту с российским флагом на корме. Мы, поняв это, тоже заорали как дикие и пролетели мимо, к яхтенным мачтам. Нам повезло, когда мы прошли вдоль внутреннего волнолома и повернули к яхтам, ветер на этом участке был встречный, и мы легко «срубали» грот, и «Урания-2» еще шла некоторое время по инерции, сокращая расстояние до большой, стоящей на якорах яхте. Наш якорь лег на грунт тогда, когда, растратив свой запал, «Урания-2» остановилась и уже без парусов пошла назад. Валера спускался по ветру, подравливая цепь, и в какой то момент закрутил штурвал тормоза якорного брашпиля. Яхта замерла. От большой яхты, очень знакомой, отделилась подторка и понеслась к «Уранию-2». В ней сидел Крис, капитан яхты «Футуро».

Мы были НИКАКИЕ, когда к «Уранию-2» подлетел Крис на моторке. Если бы я не был вместе со своими мужиками, а встречал их, вывалившихся из моря, я наверное увидел бы серых от усталости людей, в оковах громоздких, одеревеневших непромоканцев, с проволокой немывтых волос и черной, бесформенной щетиной. Через все это пробивалась радость. Движения были гибки и грациозны, мы обнимали друг друга, мы были близки друг другу, и каждый был спасителем. Мы выхватили Крису из лодки на высокую палубу «Урания-2», он казался нам пришельцем из другого мира в своей гражданской одежде и с аккуратной формой бороды, оставленной только на подбородке. Мы были возбуждены, мысленно еще продолжая сражаться с океаном и ветром. Без лишних слов, хотя все говорили взахлеб, скатились в кают-компанию. Откупили бутылку. Рюмки вместе с простой закуской появлялись на столе автоматически. Видно было, что к Крису перешло наше возбуждение, он даже не отказался от русской водки и выпил ее, как и мы, — залпом, хотя я до сих пор не видел иностранца, который бы пил водку так, как русские.

«Футуро» попала в тот же шторм, который отбросил «Уранию-2» к Уругваю. Обе яхты испытали силу «памперо» — это местный, совершенно бешеный ветер юго-западного направления, срывающийся с Анд. Крис сказал, что после того, как у них оборвался штаг, они дрейфовали под рангоутом со скоростью 12 узлов! Это звучало неправдоподобно, но мне было ясно, что Крис не врет и что они, плюс к этому, попали в сильное попутное течение в прибрежной зоне Уругвая, которое «Урания-2» обошла мористее. Они пришли в Мар-дель-Плату на моторе сутки назад и уже связались с домом, откуда теперь ожидали новый грот, штаг и новый обтекатель стакселя.

Мы стояли в защищенной со всех сторон бухте, сам яхт-клуб начался через сто метров и находился за третьим бетонным молом. Мы вышли на палубу под потоки свежего ветра, который звенел в сотнях мачт и пел знакомую мелодию надежных яхтенных стоянок. Крис уехал на свою яхту, а мы остались своей семьей, свалив с плеч тяжкий груз последнего перехода и наполненные чувством защищенности.

В темной рубке под музыку «Криденса», включенную на полную громкость, трое мужиков в непромоканцах — Иван, Валера и я — выдавали такую отчаянную пляску, на какую ни один из нас не способен был раньше. Так вышло из нас море, мы открыли все свои клапаны полностью, но поток изнутри не иссякал, и успокоились мы только к утру.

Утром ветер еще усилился. «Уранию-2», как нам показалось, понемногу стаскивало к молу, до которого оставалось метров семьдесят. Вытравливать цепь было уже поздно, мы по рации связались с яхт-клубом и попросили их отбуксировать яхту под подводенный берег, ближе к яхт-клубу. Через несколько минут подошел небольшой катер, который принял швартов и, взревев мотором, потянул нас в сторону яхт-клуба. Точнее, мы остались стоять на месте и только еле-еле выволокли свой носовой якорь с глыбой безобразной донной грязи. Катер упирался, взбивая винтами воду, его носовая часть повисла над водой, напрягаясь до оцепенения, но «Урания-2», сдуваемая ветром, продолжала оставаться на том же месте. Самое время было приподняться из-за руля старику-капитану, развести руками и отдать швартов. Я страшно боялся этого момента, но тут же подскочил еще такой же буксир, мы быстро выдали ему второй конец, и, уже в две тяги, «Уранию-2» медленно потянули к яхт-клубу. Ее потянули к «Футуро», и, пока сдерживали от дрейфа, мы спустили на воду свою шлюпку и завели длинный носовой за большой береговой камень. Потом завели кормовой якорь на случай перехода ветра. К этому моменту ветер уже свистел, деревья на берегу вытянулись по горизонтальной прямой; опрокинулись и полетели, как бумажные, несколько пластиковых столов прибрежного кабачка.

Катера ушли, мы сняли кормовой швартов и только завезли его к берегу (этим занимались Валера с Артуром), как большой камень на берегу, к которому была привязана «Урания-2», перевернулся и с трехметровой высоты скатился по откосу в воду. «Урания-2», освободившись от веревок, котормывавших ее к берегу, тут же навалилась бортом на пластиковую «Футуро» и, пока мы их разнимали, оставила ту с помятым реллингом. Кто знает щепетильность яхтсменов в плане внешнего вида своих яхт, может понять состояние жуткой, непоправимой беды, которая обрушилась на нас и Крису. Мы перезавели концы, связали все шкоты и зацепились ими за боковой мол, куда стал вроде бы отходить ветер. Веревки могли перетереться о камни, и мы переложили их тряпками и плавником. Теперь с берега к яхте шли три конца, ветер подвернул и уперся в борт яхты, натянув связанные друг с другом шкоты до звона. Над «Футуро» опять нависла опасность, теперь уже более серьезная: стоило лопнуть нашему кормовому концу, стоящая на якорах и привязанная к деревянным сваям «Футуро» была бы, как куриное яйцо раздавлена «Уранией-2». Мы вывесили все крапцы с левого борта и пошли с повинной к Крису. Надо сказать, что Крис мужественно перенес этот инцидент, он сходу отверг мое предложение переставить реллинговые стойки с «Уранией-2» на «Футуро», он даже не хотел слушать мои предложения по оплате ремонта реллинга. «Футуро» была посажена на мель, и пока мы горевали и разговаривали с Крисом, яхту очень жестко било килем о дно. Эти удары могли разбить килевую балку или расщепить пластик в нижней части корпуса, но других вариантов у Крису не было, он сказал, что якоря здесь просто не держат и что у него есть только этот вариант и надежда, что ветер утихнет раньше, чем его яхта размолотит киль. «Футуро» была макси-яхтой, хорошо упакованной оборудованием, находилась в самом начале интересной кругосветки, и я мог предвратить состояние Крису. Я считал, что инцидент с поломанным реллингом не мог закончиться без моего участия, и успокоил себя тем, что все равно придумаю, как выйти из этого положения с честью. А пока нам предстояло выяснить, что случилось с нашим двигателем, и хотя бы начать втягиваться в ремонт, отправить девчонок в Австралию да умотать отсюда побыстрее.

Законы Испании, применяемые в отношении иностранных судов, существенно не изменились с тех пор, как Колумб завез их в Южную Америку. Поэтому перед тем, как отправиться в префектуру для оформления прихода, я подробно и въедливо перепоручил мужикам дела по лодке, как будто надолго покидал их. Я действительно не ошибся: приход «Уранией-2» я оформлял трое суток и несколько раз уже был готов послать их, но, видно, терпение, не присущее мне на гражданке и приобретенное лишь за последние месяцы, вытаскивало меня из этого болота, я глотал комки злости и продвигался дальше. Персонал префектуры, работающий с капитанами-иностранцами, как правило, не знал английского языка, странным было то, что их не заставляли его учить, зато весь персонал этого мирного по своей сути заведения был с ног до головы обвешан оружием и всяким железом — наручниками, дубинками. На рабочем столе капитана были горой навалены различные печати, и я разгребал их, чтобы освободить место для заполнения очередного бланка. Капитан префектуры, вторые сутки заполняющий компьютерную форму, вскакивал из-за стола и, буквально заламывая руки, очумевал и начинал бегать в полутораметровом пространстве между двух столов. И все, как я понимал, из-за того, что Дима с Леной и Женской уехали в Буэнос-Айрес покупать билеты на самолет и увезли с собою свои паспорта. Вечером я рассказал о своих приключениях в префектуре менеджеру яхт-клуба, аргентинцу Хорхе, на что он, скривив лицо, сообщил, что они сами мучаются со своей префектурой. Вообще, с другим коллективом, персоналом яхт-клуба, сложились диаметрально противоположные отношения. Чтобы отремонтировать «Уранию-2», нам потребовалась вся потенциальная яхт-клуба «Наутико», который был передан нам без всяких ограничений. Круглые сутки мы заряжали все свои аккумуляторы, перевоза их на лодке и таская в мастерскую. Сам Хорхе накручивал телефон и вылавливал парусного мастера, моториста, искал дешевую солярку. Но на фоне множества мелких удач, как бы рассыпанных под наши ноги, грянула беда: в цилиндрах главного двигателя была обнаружена забортная вода.

Упитанный, килограммов на 120, владелец механической мастерской, рыжеволосый немец Адольф Кюнг, обмакнув палец в мутную маслянистую жидкость, выброшенную из коллектора, и смело облизнувший его, неторопливо распробовав, произнес: «Соль». Сердце мое остановилось на время, пока я пытался понять, сколько для нас это может стоить. Но в любом случае нужно было, как минимум, спасать форсунки, и Кюнг унес их в нашей замасленной тряпочке, а на следующий день вернул, блестящими и запакрованными в полиэтилен. Он сказал, что форсунки не успели выйти из строя, и я оценил его порядочность. Опросовку форсунок и замену некоторых запчастей к ним он оценил очень даже недорого и еще раз подарил мне радость сознания, что экспедиция продолжается. Подошли наши механики с «ненашего» уже землесос и провели несколько часов, реанимируя двигатель, это походило на процедуры по излечению тяжелобольного, когда родственники молятся на силу химии и руки врача, подглядывая за происходящим из-за его плеча.

Парусный мастер погрузил три тюка наших парусов на задний бампер своего фольксвагена и, прихватив их веревкой, поехал за ворота яхт-клуба, открывая перекос своей машины, облегчив нас только на 150 долларов. Я уже готов был полюбить Аргентину, как Россию. Осталось закончить с долгами по «Футуро». «Урания-2» тем временем уже стояла в отдалении на бочке, которую выпросил для нее у хозяина местной судовой верфи все тот же неутомимый Хорхе.

Ничего лучшего, как презентовать Крису русскую водку, не пришло в мою голову, и мы, погрузив в свою надувную ящик «Смирновской», поплыли с Аркадием к англичанам. Аркадий греб и, икоса посматривая на «Футуро», на корме которой развевался германский флаг (эта яхта была немецкой прописки), сказал, опустив голову и как бы сосредоточившись на гребле: «Отец мой подбил четыре немецких танка, а сам весьма уважительно относился к немцам. Он говорил, что это нормальные люди. За то, что мы немножко помjali их реллинг, надо, конечно же, дать им водки...» Это была неожиданная для меня, но приятная точка зрения на ситуацию, и я готов был на нее переползти и потушить свои, возможно, чрезмерные переживания. Во всяком случае, пока я буду в состоянии платить по своим счетам, мне нечего волноваться.

«Когда яхта находится в море, она идет. Когда в порту, то движения не происходит» — это был ломовой тезис, придуманный мною в основном для Димы. Поэтому, к нашему обоюдному согласию, Дима оставался в Буэносе и не спеша, полностью в соответствии со своим темпераментом, отправлял девчонок в Австралию, а сам после того перелетел в Ушуаю, куда должна была прийти «Урания-2». К издержкам такого плана относилось то, что Аркадию опять не удастся выпорхнуть на фотосвободу, а Ивану придется регулярно крутить штурвал и сменить радиоволны на серые волны Атлантики.



Мы не могли пройти мимо соблазнительного предложения моряков из Одессы пополнить наши продовольственные запасы. Я не забыл мудрую заповедь, что просто неприлично отказываться от того, что тебе предлагают такие же, как и ты, странствующие по морям люди. Тем более что к этому моменту мне уже пришлось поднять руку на святое — уменьшить сахарную норму — с чем не мог согласиться даже изверг народа — Боцман. Все движения в акватории порта без согласования с префектурой были запрещены, поэтому, когда землесос, который работал по углублению порта, ночью проходил мимо «Урании-2», в воду полетел полиэтиленовый мешок для рыбят с «Урании-2». Это сообщение по 72-му каналу нам передали для конспирации на русском языке. «Посылка», освещенная прожектором с землесоса, кувыркалась в волнах в 300 метрах от яхты. Мы сбросили шлюпку, и Боцман погреб пополнить запасы жратвы. Ветер для лодки был встречный, и она почти не продвигалась хотя Сашка молотил веслами, и несколько раз они выскакивали из уключин. Мы оставались на связи с землесосом, комментируя происходящее на 72-м канале, зная, что морские власти по определению не могли знать русского языка. Наконец-то посылка подплыла к лодке с Боцманом, он долго не мог втянуть ее в лодку, а сделал это, с попутным ветром моментом добрался назад, до «Урании-2». В мешок попало некоторое количество воды, и мы втроем еле втащили его на палубу. Морская вода проникает всюду, даже в то, что хорошо закрыто. Это знает каждый, кто хоть немного жил в море.

Пришло время поднимать якоря, которые мы отдали к югу от «Урании-2», оберегая «Футуро» на тот случай, если подует с юга. Мы попробовали поднять якоря со своей надувнушки, но не хватило сил у двоих человек, которые могли это сделать, а троих на одном борту или корме, пытающихся вытянуть якорь, просто не выдержала бы лодка и зачерпнула бы воды. Мы попросили катер из яхт-клуба и втроем поехали к якорям. За рулем сидел веселый аргентинец, работающий в яхт-клубе, который хорошо к нам относился. Когда мы втроем попытались вырвать якорь из ила и надрылись под этой тяжестью, свободный конец, который соединял якорь с буйрепом, наматался на винт катера. Двигатель сразу заглох, и нас начало подтаскивать к тем же волноломам, к которым «наладилась» «Урания-2» по приходу в порт. Недолго думая, я вывалился за борт и, ныряя под катер, стал распутывать веревку. Но винт намертво затянул ее на себе, и от натяжения она словно окаменела. Мне передали нож, и я принялся ее резать. Пока я занимался этим, катер сдрейфовало вплотную к волнолому, он вошел в прибойную зону и летал уже в пяти метрах от береговых камней. Аргентинец вызвал по радию второй катер, но тот явно опаздывал к кульминации. Когда катер подтянуло вплотную к камням, Аркадий и Артур вывалились из него и, болтаясь в воде между бортом и камнями, стали отталкивать катер. Это продолжалось минут семь, и риск, что кто-то попадет между бортом и камнем, был велик, но все обошлось, подскочил катер и оттащил нас от берега. Он потянул нас на буксире к входу в яхт-клуб, мы сидели по бортам мокрые и отдувались. На Аркадия, когда он боролся с катером, надели сотни каких-то мелких пиявок. Он был в футболке и плавках. И когда мы проплывали мимо «Урании-2», он сказал, что «куда я такой поеду», бросился в воду и поплыл к яхте. Мы продолжали плыть к берегу, а он плыл, как морж, здоровый и большой, отмываясь от этих пиявок.

Все как говорились, и каждый считал своим долгом отговаривать нас от Антарктиды. Тем-то и отличались моряки-профессионалы от нас, парусников. Меня выводило из себя их непонимание того, что мы сами этого хотим. Они считали, что мы должны хорошенько подумать и вместо Дрейка идти Магеллановым проливом. Меня бесила их профессиональная слепота, они не понимали того, что я не пошел бы сюда никогда, если бы мне запрещено было бы сунуть свою башку в пролив Фрейка. Конечно, нужно было понять этих людей, утомленных морем и тяжелой работой по зарабатыванию денег. Они утратили любую романтику и, разговаривая с нами, подходили к плаванию с точки зрения абсолютной безопасности. Других мотивов в их рассуждениях не существовало.

Теперь я стал догадываться, почему профессиональные моряки реже людей любых других профессий делают под парусами какие-то серьезные дела на море.

Пока мы прохладжались в Мар-дель-Плате, сюда пришло несколько наших кораблей, работающих уже под чужими флагами. Они поднимались с юга, очень этим довольные, и говорили нам: «Ребята, куда же вы идете? Мы же только отсюда! Не ходите туда!»

Подходило к концу наше пребывание в Мар-дель-Плате. Мы смогли реанимировать двигатель, сделали все дела по ремонту яхты, немного пополнили запас продуктов. На всю команду у нас осталось триста долларов, но мы с надеждой смотрели в будущее. Казалось, мы втягиваемся в какой-то качественно новый этап своей жизни, лежащий за пределами того, что было с нами раньше, в нашей прежней и, в общем-то, счастливой жизни. Кстати, самое яркое впечатление от Мар-дель-Платы было то, что я позвонил домой.

После долгого стояния в порту, как правило, трудно заставить себя выходить. Все твоё существо вдруг начинает сопротивляться этому выходу именно в момент, когда становится ясным, что уже можно идти. Мне очень часто приходилось буквально выталкивать себя из порта, мозг же хватался за любой предлог, чтобы не выходить сейчас, а переночевать последнюю ночь. Это начинает работать твой страх, накопленный за годы плаваний и оставшиеся в тебе отрицательные эмоции твоих взаимоотношений с морем. В этой связи хочу привести откровения Рейнхольда Меснера из его книги «Хрустальный горизонт»: «Моим злейшим врагом на пути к цели является страх. Я очень трусливый человек и, как все трусливые люди, стремлюсь победить свой страх. Победа над страхом делает меня счастливым. Я трижды в одиночку выходил на Нангапарбат, трижды из-за страха поворачивал назад, пока не набрался сил преодолеть себя и дойти до вершины. Я хочу быть сильнее собственного страха, ради этого я снова и снова ищущ опасность». Зато какое удовольствие вознаграждение за свою «отвагу», часто — просто звездное. Так было и при выходе из Мар-дель-Платы. Волнения по поводу возможной трещины с префектурой при выходе, а также по причине встречного ветра начали корезить мое существо, как при сильном гриппе. Часть опасений оправдалась, когда мы вышли к выходу в море и сообщили об этом по радию префектуре. Она предложила нам явиться к ней еще раз. Им даже не пришла в голову элементарная мысль извиниться перед нами, когда они второй раз за последние сутки просмотрели нашу судовую роль и, как ни в чем не бывало, подтвердили выход. Их бюрократизм стоил нам четырех часов нервного ожидания, я рвал и метал, вспоминая лояльные порядки Европы, и клялся себе, что больше никогда не зайду в Латинскую Америку. Зато встречный ветер не стал нас долго терзать и через час после выхода отошел к востоку и дал нам дорогу. Русская иммиграция в Аргентине продолжала обливаться слезами, слушая песни Константина Нильского, а мы покидали эту страну и уходили на юг.

Теперь нас шестеро. По вахтам разделились так: мы с Иваном, Боцман с Артуром, Валера с Аркадием. Вечером прекрасный ало-зеленый закат. «Урания-2», под всеми парусами, соскальзывая с ветрового потока, делает по семь узлов и радуется таким ходом. Аркадий сидит за рулем, и я помахал ему из рубки. Он заулыбался и помахал мне. Такое ощущение, что изменилось что-то в природе и мы после Мар-дель-Платы вошли в другую климатическую зону, чем-то напоминающую наш север.

До Ушуаи 1300 миль, и надо просто додаться эти мили. Ушуая — это поворотный момент экспедиции. От Ушуаи будет проще, после нее противовесом всех трудностей будет высокая мотивация. Но если мы сейчас, не дай Бог, сломаемся, разругаемся и т. д., это почти конец. Нужно найти силы протянуть вдоль этих пустынных берегов на юг, под страхом юго-западных ветров. В Антарктиде мне будет проще. Потому что там будут скалы, льды и айсберги — все то, из-за чего мы, собственно, затеяли экспедицию. Я знал по опыту, что там появятся силы.

Артур Чубаркин сказал, что мужики уже оказывают мне невольное сопротивление, в основном из-за усталости, и дальше оно будет больше — это объективно. Сам я пока ничего не чувствовал, но не мог не верить психотерапевту, который, помимо своих, чисто теоретических соображений, мог видеть всю закулисную кухню, невидимую мне. Спасибо Артуру, что, как говорится, предупредил, но мне ничего не оставалось делать, как, не разбирая дороги, гнать весь обоз вперед, другого выхода просто не было. Я же, наоборот, считал, что после Мар-дель-Платы произошло некоторое потепление наших отношений: это могло произойти по двум причинам: во-первых, нас не остановили поломки, безденежье и другие проблемы, «Урания-2» не застряла на маршруте, а продолжала резво резать волну, в своем беспечном движении спустившись уже к Огненной Земле. Это было определенным и немаловажным достижением команды. Во-вторых, из Мар-дель-Платы мы вышли чисто мужским экипажем. Отпала необходимость обижаться, не показывая этого, и облекать обиду в какую-то сложную словесную форму, мучиться и терпеть. И еще Артур сказал, что эта экспедиция нужна только мне, никому другому она не нужна. Я уже слышал раньше подобные утверждения, это было три года назад, тогда экипаж «Урании-2» почти полностью состоял из людей, утверждавших, что экспедиция — это работа, которая, помимо всего прочего, должна принести им средства существования. Среди них не нашлось ни одного, кто бы мог выступить добровольно. Это для меня до сих пор является неприятной загадкой, объяснение которой я не могу найти по сей день.

В то время, когда «Урания-2» успешно пересекла свои параллели в южном полушарии, сын Аркадия, пользуясь отсутствием отца, взял да и женился, за что отец, не имея возможности как-то воздействовать на ситуацию, поскольку находился в противоположном от дома полушарии, по радию обругал его всяко разное. Но поздно — свадьба в Москве угасала, а у нас тут вставал новый день. Но депрессия Аркадия была вызвана, в основном, невозможностью напечатать фото в Мар-дель-Плате, свадьба просто была последней каплей. Но вскоре после того, как он сделал несколько, на его взгляд, удачных снимков природы, закатов, он воспрял духом, заулыбался и начал шутить и вроде бы сам выбрался из этой тяжелой ситуации. Он без лишних слов приготовил несколько обедов за нас с Иваном, что мы, несомненно, высоко оценили. Конечно же, мы с Иваном были по горло заняты, Иван оставался по совместительству радистом и электриком, а я, кроме своей вахты, курировал все остальное. Это было так. Но в действительности и я, и Иван больше всего на свете не любили готовить, хотя, в отличие от меня, Иван в этом деле мог утереть нос даже Макаревичу.

Действительно, океан менялся по мере того, как мы спускались к югу. У нас почти не было других составляющих курса, кроме южной. Резкое «взросление» команды произошло у Мар-дель-Платы, того места, где Южный океан дважды показал нам зубы, и мы увидели, что может быть с нами, когда первый раз за 40 секунд были серьезно порваны два паруса, а через час и третий, и за сутки нас отбросило назад на 180 миль. Во второй раз, примерно тот же, натерлись не меньше. Да и сама стоянка в Мар-дель-Плате была достаточно суровой по погодным условиям. Дальше мы пошли, учитывая этот печальный опыт, и нам это, конечно же, помогло: мы легче стали решать вопросы выживания в штормах, и настал тот день, когда в крепком встречном дутье, поставив штормовой стаксель и привязав аварийный румпель накоротко к кнехту, мы ВСЕ ушли вниз в кают-компанию, обедели там, даже выпили вина, в то время как «Урания-2» удачно сопротивлялась ветру, не дрейфуя бездарно, как раньше, и не теряла высоты. Мы пели под гитару и время от времени выглядывали наружу посмотреть на буйство стихии. Причем, когда ветер стал отходить, «Урания-2» сама пошла за ним, тем самым приближаясь к наилучшему курсу.

Как всегда, когда на улице тихая погода, мы получили штормовое предупреждение от юго-запада. На траверсе в пятидесяти милях был залив Сан-Хосе, и я полез в Люцию и вычитал, что там скорость приливно-отливных течений до восьми узлов, а глубины якорных стоянок за 20 метров. Уж лучше болтаться в море, тем более что аргентинцы могли ошибиться с ветром градусов на тридцать в любую сторону, а нам, наглым, этого бы хватило, чтобы лететь почти по курсу.

Пятнадцатичасовое ожидание юго-западного ветра сменялось предчувствием, что все будет хорошо. Когда молнии громыхали справа и слева и «Урания-2» два часа неслась, протыкая все эти тучи, и вырвалась из этого района, Аркадий стоял на руле, я время от времени высовывался, и мы

перекивались с ним. Так вот, хорошее предчувствие кончилось тем, что Иван принял новый прогноз, в котором от юго-западного ветра даже и запаха не было! Новый прогноз обещал северо-восток докрутить до юго-востока. Я не мог надеяться даже на южный, а юго-восток в нашей ситуации был действительно царским подарком. В это время наступила ночь, а ветер пошел к шторму, и мы летели через ливневое пространство, освещаемое паутинами молний. Иван ругался в рубке, где электрические разряды стирали картинку погоды на компьютере. Гремело и выло уже так, как грохочет пролетающий над головой истребитель, я даже задрал голову в поисках самолета, а потом понял, что это ветер прорвался в трубу гика бизани и гудел над головой. А моря такого я сроду не видел: белые барашки фосфоресцируют так, что отбрасывают свет на паруса, нижняя часть их буквально горит. Белые черточки пены видны в ночи до горизонта, а сама вода мутная, бурая.

Утреннее солнце освещает посеревшее, осунувшееся лицо Валеры. Ветер лютует, яхта летит под одним штормовым стакселем и зарифленной бизанью. Волна неправдоподобно могучая, в белых гребнях и водяной дымке от ветра.

Этой ночью я первый раз увидел Южный Крест. Две пронзительно яркие звезды показывали направление на него, а он сам был выразительным, даже магическим; стоило только увидеть его, как ты переносился во времена тьмы, штормов и клиперов, и над тобой было то же небо и море, которое хотело тебя погубить. Валера подползает к вантам и пытается справиться малую нужду. Я с сомнением смотрю на это, потому как знаю, что при таком ветре ни одна капля не достигнет воды, а, едва возникнув, сразу же превратится в невидимую пыль и улетит в небо. Валера, похоже, убедился в этом сам и усталым движением руки проводит по мокрому лицу.

К Океану привыкаешь, в Океан втягиваешься. Тоскливо и плохо первые два дня, когда волнение и страх не дают тебе жить радостно. Но потом это уходит, тем более если нет больших поломов и яхта идет хорошо, и ты уже начинаешь наслаждаться сделанным и рвешься увеличить успех. Это новое чувство вытесняет все волнения, и ты спокоен в любом шторме, пока не приходит штиль, в котором всегда возвращается страх по будущему шторму. Похоже, опять подкатывается проблема питания, судя по тому, какие рационы пошли от Боцмана. Завтрак: каша рисовая на сухом молоке, чай с сахаром и долькой лимона. Обед: суп-лапша с бульонным кубиком, капуста квашенная, чеснок, чай с сахаром. Ужин: вермишель, две банки рыбных консервов на всех, чай с сахаром. Меня удивляло то, что не было ни одного упрека. Обычно Дима выколачивал из Боцмана жратву, но сейчас Дима был в Ушуае и мог сам распорядиться, какой едой себя порадовать.

Справа по борту невидимая бухта Сан-Хулиан, где зимовали корабли Магеллана, где был бунт команды, за который он убил двух руководителей мятежа. Два других, и это было еще ужаснее, оставлены в Патагонии. Пролив, который искал Магеллан, находился уже близко, в двух градусах к югу. Начиная с пятидесятой широты мы еще более оторвались от берега, который, кстати, не видели от Мар-дель-Платы, и срезая по прямой изгиб Южной Америки, легли курсом на пролив Ле-Мер. Я с удовольствием увел «Ура-нию-2» от соблазна нырнуть в Магелланов Пролив, не оставив тем самым шанса иссковеркать экспедицию, отказавшись от Антарктиды. Я с оптимизмом достал карты по проливу Бигл, в котором притаился самый южный из городов Планеты — Ушуая. Лоций на этот район у нас не было.

Похоже, что в этом районе штили редки, ветер меняет свои направления, наваливается то с одной, то с другой стороны и почти не дает передышки. Это хорошо видно на погодных картах, которые принимает Иван. Район покрывает почти все циклоны, идущие через пролив Дрейка. Повинуясь неизменным законам Антарктики, они идут здесь друг за другом в узком коридоре Пролива, и скорость их высока. Небольшие передышки мы используем, чтобы прийти в себя, отоспаться, отремонтировать. День стал заметно длиннее, ночь — всего пять часов.

К вечеру по курсу и справа пришли мощные тучи с молниями и кровавым закатом между ними. Торжественная тишина. Мы убрали паруса, запустили двигатель и пошли компасным курсом 230. Стемнело быстро, молнии сверкали, но давление не падало. Тучи расползались по всему небу и постепенно пошли в корму, освобождая по курсу такое же черное, но усыпанное звездами небо. Тут движок на секунду заглох, потом опять заработал. Иван на это среагировал и выключил двигатель: давление масла вместо четырех атмосфер было меньше единицы! Практически все масло выгнало. Куда?

Никаких масляных следов на двигателе не нашли. Тем временем нас дрейфовало на северо-запад со скоростью два узла. Поставили стаксель и грот. Но долго не могли поймать ветер и настроить паруса — что-то расстроилось этой ночью в наших головах. Потом помаленьку поехали. Утро встретило сильным ветром с юга. Когда я вышел на палубу, то понял, что вот-вот произойдет поломка в такelage — «Урания-2» буквально надрывалась под всеми парусами. Поднял Валеру, и мы зарифили грот и бизань. Яхта, до того зарытая в воду всем правым бортом и делающая по четыре узла, выпрямилась и понеслась, показывая шесть-семь. Когда проснулся второй раз, Иван занимается с компьютером, двигателем — никто! Я резко с ним поговорил, потом собрал остальных и объявил, что мы четвером должны обеспечить все вахты, дав возможность Ивану и Валере заниматься двигателем. Яхта тем временем неслась по восьми узлов. Механики, получив новое назначение, положительным моментом которого был уход от надоевшей рулежки, переодевшись в черные комбинезоны и домашние тапочки, погрузились в машину. Они привыкли работать вместе и уже перестали работать по одиночке. Сначала это меня задевало по причине хронического обилия ремонтных работ на «Урании-2», но вскоре я убедил себя, что это исключение из разумных действий может иметь право на существование — я чувствовал, что так они уходят от экспедиционной безысходности. В этой голой пустыне, состоящей из соленой воды, они нашли отдушину друг в друге. Когда я говорил Валере, чтобы он что-то сделал по механической части, он с грустью смотрел в сторону Ивана, который был занят какими-то другими делами, и понуро шел выполнять мои поручения в одиночестве. Но, по возможности, они были всегда неразлучны и даже закрутить какой-то болт шли вместе. Здесь Валера, конечно, отдавал лидерство Ивану, а Иван, казалось, не церемонился в выражениях, но Валера ему все прощал, так как между ними это все-таки была игра. Занимаясь ремонтом, они постоянно подтрунивали друг над другом или рассказывали друг другу бесконечное количество своих жизненных историй. Это был неиссякаемый диалог на протяжении всех бесконечных ремонтов нашей экспедиции.

Просидев четыре часа в машине, причины исчезновения масла не нашли. У мужиков объяснения такие: либо яхта лежала на боку, либо не долили до нормы в Мар-дель-Плате! Это меня немного успокаивает, хотя по-прежнему подозрительно то, что давление резко упало. Заводим двигатель — давление нормальное. Но ремонтная лихорадка продолжается: делается отвод охлаждающей воды от выхлопа, ставится паронитовая отсечка, на то время, когда двигатель не работает.

И вдруг навстречу яхте, потом вдоль борта, в метре от него, проплывает большое темное пятно. Я выхватил фонарь, стал светить на воду, но было поздно. А утром мимо яхты поплыли острова из водорослей и сидящих рядом с ними крупных белых чаек. Также появились неизвестные звери, которые лежат под водой, а наружу высовывают ласты.

Чайки сидят рядом и не боятся. Появились нырковые птицы. Все, как у нас в северном полушарии: ближе к холоду — больше жизни. Иван полез в машину и не обнаружил масла на шупе двигателя. Опять заламываю руки, прощаюсь с экспедицией. Без двойки мы действительно нигде не только не пройдем, но и к людям вернуться будет непросто. Спускаюсь в машину, вытаскиваю шуп. Есть масло!! У Ивана оно отсутствовало по причине переутомления.

При подходе к проливу Ле-Мер встречный ветер отжал нас к западу, и мы увидели далекие горы Огненной Земли. Скорость была приличная, так что мы видели, как на глазах растут розовые в закате горы. Нечего было надеяться, мы с одним галсом въедем в Ле-Мер, в эти ворота между островом Эстадос и восточным мысом Огненной Земли. Уже в темноте мы поменяли галс и полетели назад, набирать высоту перед последним поворотом в пролив. Теперь, ориентируясь только по DPS, мы выехали восточнее пролива, где скрутили последний поворот и пошли в пролив. Небо было затянато тучами, и поэтому берегов Эстадоса и Огненной Земли мы не видели. Хотя я по старой нашей Балтийской привычке, когда мы ходили по числению, посчитал и передал в кокпит Боцману, что через столько-то минут по курсу справа 30 забьет маяк, и сообщил его характеристики. Было очень приятно, когда в ожидаемое время мы услышали возглас Боцмана, который сообщил, что видит маяк.

Нам предстояло пройти пролив и не вляпаться в сулои, которые шли со стороны пролива Дрейк со скоростью до восьми узлов и создавали стоячие волны, о которых очень даже уважительно рассказывала Лоция. Ветер был достаточно сильный и благоприятный по направлению, мы шли полный бейдевинд. В какой-то момент наша скорость с семи узлов упала до двух, хотя мы не уловили никаких изменений по ходам яхты. Мы поставили почти всю парусину и «Ура-ния-2», как мустанг, на волнах пошла преодолевать мощное течение, валившее в Ле-Мер из пролива Дрейка. Дальше положение ухудшилось, и мы стали передвигаться со скоростью полтора узла, но только НАЗАД. Иван так и сидел на стуле за штурвалом, крутил его и смотрел вперед и думал, что он быстро едет вперед. Действительно, стоял грохот волн и снастей, на корму накатывались волны метров по пять, и «Урания-2», как утка, резко и часто ныряла и вскидывалась в этих действительно мощных стояках.

И когда я вылез наружу и уставился на это зрелище, Иван крикнул: — Что, Гера?! — Как ты?! — прокричал я Ивану.

— Я нормально! — ответил Иван, продолжая быстро крутить во все стороны штурвал, предполагая, что он так же быстро едет вперед. — Ты знаешь, что мы едем на север! — проорал я ему в ухо. — Все нормально! — крикнул Иван.

Хорошо, что еще не было встречного ветра, вполне вероятного. Так мы «простояли» два с половиной часа, пока Ивана не сменил Артур, и к пяти утра DPS показал небольшую положительную скорость. Исчезли суло-евские крутые волны за кормой, стало светать, «Урания-2» прибавляла ходов, уходя от заколдованного места, жизнь налаживалась.

Преодолев с рассветом Ле-Мер, мы вывалились в пролив Дрейка, и как будто угодная нам, он был спокоен, позволяя идти на «Беллинсгаузен». А нам еще нужно зайти в Ушуаю за Димой. Прохождение радиоволн было хорошее, и мы говорили с Валерой Тимакимовым голосом, без Ивановой морзянки. Тима «порадовал», что мама волнуется и ждет моего возвращения к своему дню рождения. И еще он сообщил, что, по прогнозам нашего Гидрометеоцентра, погода в Антарктиде испортится с 31 января, это значит — через два дня, и уже не вернется в лето. Поворачиваем на запад и идем Дрейком в пролив Бигл. Опять ощущаем сильное встречное течение при почти полном отсутствии ветра. Рубимся под двигателем, но продвигаемся — не более трех узлов. Уходим под берег, и скорость возрастает. Слева по борту спокойный пролив Дрейка, за ним — Антарктида. Входим в пролив Бигл. Солнечная погода резко прекращается — в ущелье пролива свалились тучи и хлынул холодный встречный ветер. Это было совсем как у нас на Таймыре, куда в середине лета могла заглянуть зима. Пошел холодный дождь, и выпал град. Низкие косматые тучи, прорывая вершины гор, делали их белыми. «Урания-2», преодолевая встречный ветер, бежала под мотором в узком проливе. Рано утром впереди у подножия трех гор, опоясывавших небольшой залив, мы увидели город. Хотя городом этот населенный пункт можно назвать с натяжкой — самые большие дома здесь были двух-этажными. В правом углу гавани у небольшого пирса стояли ледокол красного цвета и сверкающий белозной «научник» — «Профессор Мультиановский», в левой части — десятка полтора яхт на якорях и бочках. Мы сделали круг, смело, по-хозяйски выискивая свободные бочки, и после

некоторых маневров отдали якорь между ледоколом и яхтами. Первый раз за всю экспедицию я пришел в порт, как к себе домой, в свою стихию. Уверенность прямо перла из меня, и я наслаждался этим прекрасным состоянием души, которое появлялось всегда, при каждом приезде в Арктику. Надуваем лодку и едем на берег. Высаживаемся и вытаскиваем лодку по песчаной косе в глубь берега, опасаясь прилива.

— Надо бы еще подальше, — слышим совет на чисто русском языке.

Над нами, на верхней террасе берега, стоит одетый в какие-то цивильные штотки Дима.

Эмоции — словно не виделись целый год. Поднимаемся на террасу и попадаем в город. Дима здесь уже все знает и ведет нас по улицам и рассказывает про свои приключения. Семью он благополучно отправил, перелетел сюда и теперь живет в компании очень интересных людей за городом в палатке. За двадцать минут проходим город Ушуаю насквозь. Здесь три параллельные улицы, идущие вдоль берега, и около десятка — поперек, вот и вся Ушуа. Но это особый городок. Здесь, у этих ворот Антарктики, собираются сотни туристов, желая соприкоснуться в этой жизни с ледовым континентом. Авантюризм этих людей мечется в узких улочках Ушуаи, этого большого индейского поселка на территории Патагонии, лежащего в плотном кольце островных, белых от снега и ледников скал. В глазах прохожих восторг — они едут в Антарктиду! Прогуливаясь по главной улочке города, мы почти отовсюду видим «Ура-нию-2», ожидающую своего часа и получающую в свой красный борт заряды дождя и снега. Дима говорит, что его новые друзья сегодня устраивают что-то вроде нашей пьянки, и мы безо всяких раздумий соглашаемся ехать к ним, наверное, впервые с такой легкостью оставляем дела по яхте и бросаемся в новые приключения. Дима сказал, что они бы хотели нам их показать. Акробатика с восторгом от этой идеи и остаются на яхте. А мы четвером, прихватив спальники и «Смирновскую», ведомые Димой, выходим на окраину поселка, останавливаем попутный джип и едем в горы. Сначала дорога идет вдоль моря, а потом сворачивает в долину веселого ручья и следует вдоль двух заснеженных хребтов еще километров пять. Глядя на заснеженные горы, тянущиеся вдоль ручья, я постепенно понимаю, что надо было брать двойные спальники. Но странно, что везде, кроме России, зеленая трава, зеленые листья на деревьях могут вполне ужиться со снегом, и когда мы в сумерках вылезли из машины, то обоняние с вождением откликнулось на запахах трав. Мы оказались на чистой травянистой террасе, поросшей отдельными деревьями, рядом журчала быстрая речка, и было удивительно тепло. Под прикрытием больших деревьев стояли две палатки, одна Димины, другая его новых друзей. Ими оказалась очаровательная молодая пара Пит и Джулия. Ребятам было по двадцать лет, они сбежали от родителей из Штатов, потому что родители Джулии запретили ей встречаться с Питом. И теперь они путешествуют по Южной Америке, деньги на пропитание зарабатывают на улицах маленьких городов, демонстрируя свои акробатические номера. Дима сказал, что они бы хотели нам их показать. Акробатика с жонглированием острыми кинжалами. И еще Дима сказал, что Пит раньше ходил на яхтах и очень хотел бы отправиться в Антарктиду на «Урании-2». Я отметил про себя заслуги Димы, годаясь, что он отговорил Джулию от путешествия с нами в Антарктиду. Хорошо было бы влить свежие силы в команду, и Пит, кем бы он ни был, явно вписывался в эту ситуацию, и я сказал Диме, что возражений нет. Пока мы разговаривали, стоя у палаток, выяснилось, что осадок будет в другом месте, в ста метрах, у других друзей. Стало темнеть, только снежные вершины гор оставались освещенными розовым светом, я жадно вдыхал настоящий на травах воздух и радовался ощущению, что мы находимся в родных Саянах, где много точно таких мест: террасы с одиноко стоящими елями, горы и шум порогов...

Осадо — это традиционное и популярное аргентинское блюдо: жаренная на углях говядина без добавления каких-либо специй. Первый раз мы пробовали осадо в Мар-дель-Плате, мне до сих пор непонятно, каким образом не одурманенное никакими специями и приготовленное на углях мясо может быть таким вкусным. Я не думаю, что наше осознание сильно изменилось от недооценки, но мясо было просто фантастическим на вкус. Аргентинцы были несколько встревожены положением в своей стране, все говорили о кризисе. Самым убийственным для них был тот факт, что из трех коров, приходящихся раньше на душу населения, сейчас осталось только две. Это было большим ударом для страны, где жаренная на углях говядина, являясь самой историей, была возведена в ранг духовной ценности. Вторым идолом были матэ, третий — футбол.

Наконец-то мы пошли навещать знакомых. Ими оказались невероятно толстый полицейский, его жена и четверо детей. Сидя на низком стуле, полицейский переворачивал на большой решетке шипящие жиром куски мяса. Мяса было столько, что им можно было накормить целый взвод полицейских. Меня знобило и трясло от холода, хотя я видел, что остальные комфортно и хорошо.

Осадо в Патагонии на Огненной Земле, по определению, были первозданным актом. Но красота гор, которые нас сейчас окружали, ничего не говорила этому аборигену-полицейскому, который переворачивал куски мяса на решетке. Только один раз, когда он поинтересовался, когда мы последний раз ели осадо и Валера ответил, что мы его не ели никогда, рука полицейского повисла без движения, и он целую минуту размышлял, относиться ли к этому факту как к шутке или как-то по-другому. Осадо мы запивали сухим красным вином, и я все никак не мог согреться и, наконец, покинул эту компанию и ушел к палаткам спать. Я расстелил под деревом спальник и влез в него весь, с головой, и, не успев погоревать, что не согреюсь, быстро заснул.

Утром мы, не сговариваясь, встали разом и, пройдя к реке по заиндевевшей траве, сбросив с себя все, окунулись в холодные струи горной реки, чем превели в изумление второй раз вышедшего в этот момент из теплого джипа полицейского. Он посмотрел на наше купание, потом вернулся в джип и оттуда досматривал это интересное кино.

В городской префектуре офицер, ставя штампы в наши паспорта, сказал, что в Ушуае российских яхт еще не было, во всяком случае последние восемнадцать лет, которые он отслужил на этом месте.

За последние сутки, пока на природе мы ели мясо и пили вино, в порт Ушуаю пришел из Антарктиды еще один бывший наш научный корабль, арендованный канадцами для совершения круизов на Антарктический полуостров, «Профессор Шулейкин». Мы с Димой пошли на него с визитом. Сразу же бросился в глаза новый облик, который получило судно. Помещения сверкали. Десятки стюардов, разодетые в оранжевую форму, наводили последний лоск, пылесосили ковровые дорожки и протирая панели стен. Девушки-менеджеры, от которых невозможно было отвести взгляд, готовились к приему клиентов. В коридорах, по которым беспрепятственно перетекали запахи парфюма, пульсировала английская речь. Экипаж судна был российским. Нас провели к капитану, который перепоручил нас своему первому помощнику, с которым мы поговорили. Интерес был энергичный и обоюдный. Нас интересовало все, что было связано с Антарктидой: маршрут, погода, шторма. Относительно прогноза погоды старпом отреагировал так: «У нас график, и мы ходим без прогнозов. Да и какой смысл? Там все равно прихватит где-то. Выйдем по хорошей погоде, а через день будет шторм, потом он кончится. Главное пересечь Дрейк, на это у нас уходит около тридцати часов. Когда крепко дует, то стараемся идти по волне». На «Шулейкина», по его коврам, стали проходить первые пассажиры. В основном это были одинокие люди, и почти все в возрасте за шестьдесят. Они с робким любопытством оглядывали помещения и проходили по каютам, куда их вели стюарды. Каждый из них заплатил десять-двенадцать тысяч долларов за две недели настоящих впечатлений, лежащих на бескомпромиссной основе мучений от морской болезни, которую приготовил каждому пролив Дрейка.

Рядом с «Профессором Мульта-новским» стояла большая польская яхта «Фредерик Шопен». Они совершали круиз вокруг Южной Америки и пришли в Ушуаю после того, как посетили остров Пасхи и Вальпара-ис. Капитан и старпом были в возрасте, но это были уже совершенно другие люди, без ориентации на прошлую общность Польши и России. Впрочем, у яхтсменов, встречающихся ниже пятидесятого градуса южной широты, была своя общность, особая национальность, и мы могли не утомляясь часами болтать о своем морском житье-бытье, выпивая несметное количество вина или кофе. Утром «Фредерик Шопен» уходил из Ушуаи и мы долго слышали, как его настойчиво и безрезультатно вызывал по 12-му каналу чилийский порт «Уильямс», мимо которого он проходил. И только минут через пятнадцать, когда яхта вышла за пределы порта, «Фредерик Шопен» бодро и вежливо откликнулся, заваливая чилийцев уверенным и красивым переливом английской речи, но было поздно: поляки проскочили, не заплатив. По минимуму, нам предстоял мелкий ремонт парусов, заправка пресной водой, купить кое-какие продукты и бежать быстрее на юг. При этом я стал серьезно подумывать над тем, а не зайти ли нам, черт побери, на остров Горн?! Остров Горн — это территория Чили, и, чтобы хотя бы высадиться на нем, нужно получить официальное разрешение в чилийскому порту «Уильямс», мимо которого нам, так или иначе, предстояло идти, направляясь в пролив Дрейка.

Я сказал Питу, что если он хочет, то мы его возьмем в Антарктиду, и теперь они с Джулией понуро сидели на кормовой банке «Урании-2» и пытались договориться. Джулия, как я понимал, боялась за Питу и за себя, она была уверена, что если они сейчас разлучатся, то это станет роковым событием. Пит рвался с нами, но видел состояние своей подруги и не мог через это перешагнуть. Они плакали, глядя друг на друга, и через полчаса часа такого общения Пит объявил, что он не идет с нами. Я, честно говоря, с облегчением воспринял эту весть и поспешил объявить им, что это правильное и мужественное решение и что у ребят все еще впереди. Мы все собрались за столом в кают-компании и под грустные песни Боцмана отпраздновали и прошлые и видимые отсюда будущие события.

Отстояв двое суток в Ушуае, кое-что сделав по яхте, мы были готовы выходить в Океан, в свой последний этап перед Антарктидой. Перед самым отходом к нам пришел парень и поговорил с нами до порта Уильямса. Он представился сотрудником местного туристического агентства и все время «съезжал» на тему громадных, 25-метровых, волн в проливе Дрейка. Мои ребята насторожились, но я сказал, что даже волны в пятнадцать метров — большая редкость в это время. Парня же мы не взяли потому, что сами еще не знали, зайдём в порт или нет. Но зато он сообщил нам, что на любой вопрос по этому региону может ответить капитан яхты «Валхала», который занимается чартером здесь уже несколько лет. Яхта «Валхала» с французским флагом на корме стояла у пирса в двухстах метрах от «Урании-2». Это был большой серьезный кэч с ярко-желтыми мачтами и металлическим корпусом. Капитана с лицом индейца и длинными волосами звали Паскаль. Он понял все с первого слова, пригласил нас к себе и быстро и по-деловому ответил на все наши вопросы. Он рекомендовал нам идти в Дрейк на хвосте циклона, только в этом случае есть вероятность не попасть в зону идущего за ним второго шторма. Еще он сказал, что, скорее всего южнее, шестидесятой широты будут восточные ветра. Такие сведения я мог помнить с удовольствием всю свою оставшуюся жизнь. Эта встреча подтолкнула меня на быстрые действия, и через пару часов, сопровождаемые Питом и Джулией, под грустную музыку губной гармошки Боцмана, стоящего на корме у флага, «Ура-ния-2» отдала швартовы, сделала круг и пошла в сторону пролива Дрейка.

Пока мы выходили из лабиринтов островов Патагонии все тем же проливом Бигл, мы решили, что если в районе порта Уильямса нас заставят зайти, мы зайдём, хотя презирали, как и «Фредерик Шопен», поборы чилийцев, но за это возьмем у них разрешение на посещение острова Горн, так как он лежал на нашем пути в Антарктиду.

Три часа ходов, и справа по борту появлялись одноэтажные дома порта Уильямса. Чуда не произошло, они вызывают «Ура-ния-2» и обязывают зайти. Заходим в узкую бухту, где стоят у деревянного пирса четыре яхты. Вокруг мели, подсаживаемся на одну из них, но не снимаемся, и я ничего не предпринимаю, хочу, чтобы чилийцы потрудились поставить нас на место, тем более если решили повоевать с парусной яхтой. Вскоре они

приплывают целой командой на большой надувной шлюпке, все в форме, с пистолетами, но в итоге начинают трудные маневры по швартовке «Урании-2», которая никак не идет в узость. Темнота застает полицейских за трудной работой, но наконец яхта согласилась уместиться в узкой бухте. Взяв документы, идем в префектуру. На стене большая карта Антарктиды, где жирной прерывистой линией обозначен сектор собственности Чили. Ни много ни мало, но это почти весь Антарктический полуостров, где задолго до появления Чилийской станции существовала уже наша станция «Беллинсгаузен». Дежурный офицер повторяет выученную наизусть фразу, что для того, чтобы нам выйти из порта, они должны получить разрешение из Вальпараисо, своей центральной префектуры, находящегося, по крайней мере, в двух тысячах миль к северу от порта Уильямса. Хотелся сказать им: «Расслабьтесь, ребята, на свете так много действительно приятных занятий, таких как наше путешествие, или ваши оса-до, матэ, футбол, наконец!» Ох и молодцы поляки с «Фредерика Шопена!» Мы тут же забиваем заявку на посещение мыса Горн, которую они отправляют по факсу в тот же Вальпараисо. И уходим на «Уранию-2». На яхте я сделал замечание команде по поводу рассыпанной на пол вермишели и, видимо, дольше, чем нужно, объяснял, что на яхте должна быть идеальная чистота. И тут всегда тихий, и обходительный Аркадий взорвался. Он кидал в меня ужасно обидные и несправедливые, на мой взгляд, фразы, что я изверг, что я ничего не понимаю в порядке, что у нас все нормально, но я канючу. Я, ошарашенный, оставался сидеть на ступеньках кают-компании, продолжая молча выслушивать крики Аркадия. Остальные молчали. Интуиция подсказывала, что в данный момент ничего страшного вовсе не происходит, хотя я, естественно, не привык к тому, чтобы кто-то на меня так орал. Но совершенно не хотелось «давать Аркадию достойный отпор» и тем более доказывать, что я хороший. Я чувствовал, что это усталость Аркадия. А устал он больше других. Он первый раз попал в такую переделку. Все остальные, кто больше, кто меньше, бывали уже в экстремальных ситуациях. А тут экстрим был по всем статьям: море, погода, сроки, страх перед стихией, безденежье, жрать нечего, а самое главное, что убивало, — это нереализованные до сих пор надежды на фото, что для Аркадия было самой большой бедой. А тут еще кэп пристал с лапшой, думал бы лучше, где деньги взять! Это был крик души Аркадия, и кое в чем я чувствовал свою вину.

К вечеру следующего дня нам пришло разрешение покинуть гостеприимную страну Чили. Мы заплатили пятьдесят долларов, и офицер выписал нам разрешение на посещение острова Горн. В этом был явный беспредел чилийцев, и сразу же вспомнились те счастливые времена, когда мы вместе, еще не с СЭРом, но с Дрейком, ходили этими пустынными водами, считая их своими.

## Глава 9.

### ОГНЕННАЯ ЗЕМЛЯ, ПРОЛИВ ДРЕЙКА, АНТАРКТИДА

*«...Ничто на свете не дает такого волнующего ощущения, как плавание под парусом. Только на парусной лодке — да еще пожалуй, во сне — человеку дано испытать чувство полета».*

*Джером. К. Джером*

Утром выходим из порта Уильямса. Тихо. Ветра нет, идем под мотором. Огибаем большой остров Наварино и спускаемся на юг между ним и островом Пиктон. До Горна не более пятидесяти миль. Погода спокойная, видим остров Леннокс, после которого должна открыться группа островов Эрмите, включающих в себя остров Горн. Не стоило нам преждевременно радоваться по поводу еще не свершившегося и планировать, что мы будем делать на острове... В общем, нам не суждено было высадиться на этот остров, потому что вдруг, без всякой подготовки, откуда-то, как нам показалось, сверху, ударил шквал — в Дрейк пришел очередной циклон. В считанные минуты море из синего стало белым от пены, через которую из глубины прорывались на поверхность могучие пласты зеленой воды. Примерно в этом же месте два года назад, оставив пацанов внизу, боцманы мачт резали на верхних реях шкоты, спасая «Крузенштерн».

Краем глаза наблюдая картины этого натиска, окутываемые прозрачными валами на баке, застегиваем массивные карабины штормового стакселя за стальную тетиву штага. В этой ситуации неуместно было сожалеть о том, что мы не высадимся на острове Горн. Можно было развернуться и лететь попутным в Ушуаю. Или же искать якорные стоянки, которые отметил на наших картах Паскаль. Но мы были готовы к ужасам пролива, достаточно начитаны, слышаны и приняли этот ветер относительно спокойно. Уваливаясь и постепенно освобождаясь от плена островов, которые проплывали один за другим у нас по бортам оставляя позади последние бухты с якорными стоянками, вылетаем на простор пролива Дрейка. «Урания-2» ложиться курсом на Антарктиду. Можно потерять многое. Нельзя терять главного.

Был полный бейдевинд правого галса, когда «Урания-2» под одним штормовым стакселем начала отсчитывать первые мили пролива. Вскоре волна стала захлестывать яхту вместе с рубкой. Через неплотное прикрытый главный люк влетело несколько ведер воды, которая вывела из строя аппаратуру у приготовившегося принимать погоду Иван Ивановича. Яхту било.

Полная луна освещала черные волны, медленно перекатывающиеся и валяющие яхту с борта на борт. И глядя на эту мощную динамику, подумалось, что ветер стихает. Утром величественная картина: Дрейк катит свои могучие валы зыби. Поднимаешься на один из них — и видишь вспаханный штормом океан. Стало понятным, что пролив Дрейка — это действительно особый район. Он не похож ни на один район, в котором ходили обе «Урании». В отличие от арктических морей северного полушария, здесь все было более непредсказуемо, и когда миллибары обещали отсутствие ветра, он вдруг приходил с такой яростной силой, к которой трудно было привыкнуть, и быстро разводил волну, которая уже через час кидала яхту, как щепку, и никто определенно не мог знать, откуда он мог навалиться в следующий момент. Нужно было постоянно быть «на стреме», потому что прибавилось работы по замене парусов на штормовые и наоборот, отчего в голове застрял страх, как бы кто-то не улетел за борт на этих операциях. Я, как «попка», постоянно твердил об осторожности, фразы были одни и те же и мне самому надоело — единственное, что я мог сделать в этой ситуации. «Урания-2» как утка нырала в могучих волнах Дрейка, обдавая себя водой, и когда шипела волна, я, как по команде, пригнулся к штурвалу, сжимал его сильнее, и волна обдавала меня. Такие «поливальные» волны я определял по звуку, они шипели и вопреки всему поднимались сбоку над яхтой и обрушивались на рубку. Эту почти вертикальную стену, вырастающую в один момент у борта яхты, можно было видеть краем глаза, потом на две секунды все погружалось во мрак, когда стихия встречалась с металлическими надстройками судна и на какой-то момент поглощала их. Это был короткий момент смерти, который всегда заканчивался всплыванием, очень похожим на всплытие подводной лодки: выталкиваемая вверх страшным усилием, о котором говорил конструктор «Урании-2» Саша Стружилин, и сбрасывая с себя десятки тонн ледяной воды, яхта вылетала на поверхность и сход, как ни в чем не бывало, очень легко взлетала на очередную гору.

Я не мог нарадоваться на команду — единственный минус, который имели мои мужики, это недостаточная яхтенная опытность. Зато в вопросах стойкости, отсутствия неприязни друг к другу, не говоря об открытой ненависти, даже по прошествии почти полугода совместного плавания, — это было прекрасное попадание.

Стул из коплита убрали, потому что народ падал с него. Теперь приходилось рулить стоя, широко расставив ноги. Дождь сменился градом, и это было лучше, теплее. Подскисло буквально на час, и вот пошли новые шквалы. Чем-то, значит, Боцман провинился. Действительно, сегодня 7 февраля, у Сашки день рождения. 33 года. Рюмка водки, принесенная Боцманом с помидорчиком и куском лепешки, вынула меня из пессимистических дум. Первая рюмка опьянила, а вторая отрезвила. Я выпил и мне подумалось: пьяного мужика, стоящего на руле в проливе Дрейка, нужно пристегнуть, а на компасе помадой или фломастером прочертить линию, чтобы вел нормально яхту. Вышел именинник, одетый по-боевому, меняет меня, а сам доволен, что выпало ему родиться в Дрейке. И сразу же приходит волна и окатывает его с ног до головы. Боцман, вытирая лицо рукавицей, страшно этому рад. Он действительно на большом подъеме. Сегодня Иван организовал радиосвязь с Петрозаводском, и Саша очень корректно и по-военному четко поговорил со своей мамой — Риммой Борисовной. Мог бы для порядка слезу пустить. Совсем одичал.

В яхте беспорядок, в рубке навалены мокрые непромоканцы, сапоги, теплые, но уже мокрые вещи. Сейчас не до борьбы за порядок. Все мы просто выжидали, закусили удиле и шли напролом в Антарктиду, в свою и к своим, почти как к себе домой. Надо было держать цель, а на другое сил не было, да и все это было второстепенным. Давили, объединившись, холод и сырость. Каюты, конечно, не отапливались. Ноги не успевали отогреться за несколько часов сна, и я с блаженством вспоминал наши зимние ночевки на Таймыре, в капроновой палатке при минус сорока пяти градусах. Там действительно было теплее.

Какая-то странная закономерность: до нас не могли достать самые мощные радиостанции и лучшие радиолюбители России. Но сосед Валеры в Николаевске-на-Амуре при помощи хитроумной аппаратуры (я думаю — утюгов и каких-то запчастей собственного изготовления) постоянно сидел в эфире. И Валера с ним разговаривал неторопливо, потом сосед стучал в стенку Людмиле, Балериной жене, и те очень спокойно общались друг с другом, обсуждали все новости чуть ли не каждый день на расстоянии в пятнадцать тысяч миль по диагонали через весь Тихий океан.

Откуда берется ветер? Мы находимся в центре циклона, давление выравнилось, а дует как из пушки! Вторые сутки волна и ветер в правый борт, от полного бейдевинда до бакштага. Но прав был Паскаль, говоря нам, что самые серьезные ветра вблизи Горна, южнее они ослабевают. Так оно и есть. Психологический контакт с Аркадием, казалось, оборвавшийся на Огненной Земле, существовал и мало того, мы оба шли на восстановление отношений. Аркадий помог мне застегнуть обвязку и даже пошутил по этому поводу. До острова Кинг Джорж осталось 120 миль. Небо синее, и море синее. Волны. Дельфины пришли и резвятся около яхты. Они идут по краю поверхности и что-то им помогает повторить мгновенное очертание волны. И видно насквозь волну и в ней дельфина, его вид сбоку. Волна высокая и синяя, синяя и прозрачная. Иногда задираешь голову, чтобы видеть, как в прозрачной воде над тобой мчится дельфин. Они летают в воде, и поэтому их можно назвать морскими птицами. Птиц тоже стало больше. Кроме крупных чаек, появились нырковые, похожие на уток.

Последние сутки перед Антарктидой «Урания-2» идет в окружении тысяч пингвинов Адели, плывущих, как и мы, к ледовым берегам из Океана. Большими стаями они целеустремленно и настойчиво движутся в сторону ледового материка. При этом процентов 80 этого движения происходит в воде, остальное время они летят по воздуху над волнами. Насколько можно видеть с обоих бортов «Урания-2», море пестрит от черточек их тел. И вот белым низким облаком ледников приподнялся из моря остров Кинг-Джорж. Вышли на связь со станцией «Беллинсгаузен». Они ждут нас. Сказали им, что нас разделяет два часа хода. Неужели мы достигли того, к чему стремились с таким напряжением? Пролетом Нельсон обходим остров с запада и попадаем в пролив Брансфилд, доворачиваем еще градусов 60 налево и входим в залив Максвелл. «Урания-2» режет спокойную воду залива, устремляясь в его дальний угол — бухту Ардли, место размещения российской станции «Беллинсгаузен» — конечного пункта первого этапа нашей экспедиции, куда мы без усталости шли последние четыре месяца. На берегу, у красных домиков, человек пятнадцать встречающих, и примерно столько же пингвинов Адели метрах в десяти от людей, приветственно расправляя крылья, терпеливо ожидающих, пока мы высадимся на берег. Оставляя яхту на бочке в 150 метрах от берега, мы сбрасываем в воду свою надувнушку и погружаемся в нее все семеро. В небо, в сторону станции, с

резким шумом уходит ракета. Земля ответила небольшой паузой, достаточной, чтобы сбегать в вагончик и выхватить из сейфа ракетницы и ракеты. Над Ардли повисают колкие россыпи разноцветных огней. Это уже в нашу честь. На берегу в ожидании, под тихий шелест юморных замечаний, стоят полярники Антарктической станции «Беллинсгаузен». В лодке — притихшая, но полностью расслабленная команда яхты, впервые пришедшей в Антарктиду (каждый держит свой полиэтиленовый мешок с принадлежностями для бани). Осталось несколько метров этого 22000-мильного пути. Незнакомые люди, русская речь, но как мы едины, в этих суровых и торжественных местах. И вот две команды перемешиваются, мы обнимаемся, хлопывая друг друга по теплым, толстым курткам. Начальник станции, как он сам представлялся, доктор Константин, обрывает ритуал братания и ведет нас в основную постройку — столовую, которая находится в семидесяти метрах от места нашей высадки, где объявляет программу этого вечера — торжественный ужин и баня. Мы меняем последовательность этих событий и на полтора часа отправляемся в баню, которая благополучно затоплена для нас и уже набрала 110 градусов. Бежим в баню, нетерпеливо сбрасываем одежду и погружаемся в не сравнимое ни с чем состояние удовольствия от русской парилки. И каждый безмолвно погружен в магию главного ощущения — своего прихода в Антарктиду. Мы наслаждаемся этим в жаркой парилке и не торопимся, смакуя это состояние свершившегося, невероятного события. Мы горды собой, мы — семья, мы молодцы, мы это сделали! Но полно! Нас ждет пир горой и жаркие объятия стремящихся друг к другу душ! Мы высказываем из тепла пропитанный жаром бани и, поглядывая на растворенные далеко и сумерками белые горы, бежим в сторону домика парной, на ее веселые огоньки. А на столе горы хлеба и кубики масла. Конечно же, солянка, плов, горки котлет, жареная рыба, картошка. Но только хлеб останавливает легко скользкий по длинному столу взгляд. Наливаются крепкие напитки, и Константин Константинович начинает свою проникновенную речь, он говорит нам очень приятные слова, и мы узнаем, как витал дух «Урания-2» в этих стенах после того, как они узнали, что мы к ним идем. Он представляет нам весь персонал станции, около двадцати человек, сидящих рядом с нами. До этого мы много читали о наших станциях в Антарктиде. Теперь мы сидим рядом с элитой этой гвардии. Тут есть несколько человек, ходивших на «Восток» и зимовавших на «Востоке». Некоторые из наших друзей имели десяток сезонов в Антарктиде. Экономическая ситуация закрыла многие станции, и часть полярников перектела в этом году на «Беллинсгаузен». В результате отбора получилась семья, самодостаточная и умеющая бережно относиться к каждому в ней. Доброта и непритязательность сквозили во всем. Раз нарушивших какие-то полярные законы сюда просто не брали. Здесь не было паузы на привыкание к незнакомым людям, мы сразу же вошли друг в друга. Прекрасный для каждого из нас вечер сопровождался взрывами хохота, тостами и нескончаемым потоком слов. Мы ели, пили, говорили с таким удовольствием, как никогда до сих пор. Далеко полночь нас повели в общежитие на горе, это был теплый модуль, включающий в себя несколько комнат, небольшую кухню и туалет. Белоснежные простыни. Перед тем как лечь спать, я вышел на крыльцо. Природа застыла. Лунный свет, поблескивая на ледниках, тронул склоны гор. И какая тут стоит тишина! И тепло. На противоположной стороне бухты огоньки корейской, или китайской, станции. Как же здесь хорошо, наверное, когда метет! Когда ревет ветер и можно прийти в теплый дом! В этом, я уверен, есть прелесть полярных зимовок.

Утром, выпавшись вволю, идем в столовую и обращаем внимание на распорядок дня, вывешенный на сегодняшний день, где одним из пунктов значится «техническая помощь экипажу первой российской яхты, посетившей Антарктиду». Рядом второй листок — с днями рождения сотрудников. Родившихся в конце марта и в апреле раза в два больше остальных. Понятно, какой народ может собираться в Антарктиде. Не терпится быстрее оказаться на первой российской яхте и принимать техническую помощь. Поэтому быстро, но плотно едим и плывем на «Уранию-2». Начинаем снимать для зарядки аккумуляторы, готовим емкости для пресной воды. Видим, как с берега к воде подвезли лодку, бочки и везут на «Уранию-2» дизтопливо. Перекачиваем солярку в танки и соглашаемся с предложением поставить на трансваере еще три бочки с топливом. Операция поражает своими государственными масштабами. Оказывается, это настолько приятно, что из горла рвется песня, срывающаяся в дикий победный рык. Тем временем «Беллинсгаузен» принимает очередную дружественную делегацию. На этот раз приехали китайцы. Делегация из трех человек делает традиционный осмотр помещений, оборудования, а потом пьет чай с печеньем в кабинете начальника станции. И наконец, садятся в моторку и едут на «Уранию-2». Что действительно может удивить китайцев в Антарктиде? Конечно же, парусная яхта! Начальник китайской антарктической станции, общительный, улыбочивый человек, которого все зовут Профессором, резвится на яхте, как ребенок, фотографируется везде: у штурвала, в ходовой рубке, на камбузе и даже прилегли на койку Артура. Константин Константинович рассказывает ему о нашей экспедиции, и Профессор приглашает нашу команду к себе на станцию отужинать.

Тем временем на лобном месте станции, где врыт столб с указателем направлений на города и расстояний до них, Артур развернул рекламную кампанию завода ВАЗ, который помог экспедиции. С высокого футштока был спущен китайский флаг и заменен на флаг ВАЗа. К столбу Артур подогнал Ниву, единственную легковую машину на «Беллинсгаузен», поставил ее так, чтобы в экспозицию вошли все эти составляющие, да и еще и «Урания-2», стоящая в гавани на бочке. Он азартно извлек уже вторую пленку, когда подошел Аркадий и сказал ему, что машина грязная и это будет видно на фото. Недолго думая, они, раздобыв ведро и щетку, стали мыть машину, что повергло в изумление вернувшегося с «Урании-2» Константина Константиновича.

От станции «Беллинсгаузен» мы намерены были идти на запад, в сторону Новой Зеландии, но не против известных западных ветров, дующих в «ревущих сороковых» и «неистовых пятидесятых», а южнее, ближе к Антарктиде. Моя подкрепленная какими-то знаниями интуиция подсказывала: чтобы избежать встречного ветра, нужно идти по крайней мере южнее 60-го градуса южной широты, то есть в непосредственной близости от материка Антарктиды. Там, где идущие с запада на восток циклоны в своей южной половине создают восточный ветер. Бесспорно, этим маршрутом парусные яхты еще не ходили, и когда я делился этой идеей с яхтсменами, большинство из них не поддерживали ее и предрекали мне к ужасам по силе встречных ветрам еще проблемы с дрейфующим льдом, айсбергами и обледенением яхты при низких температурах. В официальных логиях я находил больше поддержки, чем опровержения.

Так вот, на второй день после нашего прихода вся ученая общность станции, во главе с полюбившимся нам Николаем Александровичем Телешенком взялась решать проблему оптимизации дальнейшего маршрута экспедиции и после нескольких часов дебатов и споров решили: 65-66-й градус южной широты. Я был доволен, что сама идея получила такое мощное научное подтверждение. Я с удовольствием стряхнул с себя часть ответственности, чтоб по праву поделить ее со специалистами. Как будто чувствуя важность момента, Гидрометцентр России, его морской отдел во главе с Сергеем Тимофеевичем Соколовым, прислал на «Беллинсгаузен» свои рекомендации — 68-й градус южной широты!

А вечером на той же Ниве за две ездки мы переехали на китайскую станцию, которая находилась в 11 километрах к западу от «Беллинсгаузена». Дорога была пробита по сыпучим из черного камня склонам, через ручьи от тающих ледников и пробки из почерневшей, пропитанной водой снега. Холмистый и несомненно однообразный пейзаж острова легко ложился под колеса машины. И вот нас встретили у вестибюля китайской станции «Грейт-Уол», переобули в домашние тапочки, подошел сияющий Профессор и повел нас по помещениям станции. На главной стене в кабинете приемов висел большой ковер с изображением Великой китайской стены. Я был поражен точному сходству пейзажа с тем, что застрял у меня в голове еще с допионерского периода. Я сказал Профессору, что эта картина нам хорошо знакома, потому что раньше она была во всех школьных учебниках. И еще высказал предположение, что до недавнего времени на ее месте висел портрет Великого Кормчего. Возвращение истинных ценностей было приятным и для Профессора, и я уверен, что прочитал это подтверждение на его лице. С этим радостным предположением мы переступили порог столовой. А здесь была простая китайская кухня, и то, что она уверенно завоевывает мир, мы узнали через полчаса. Порядка пятнадцати наименований блюд были предложены слегка проголодавшимся путешественникам. Сами китайцы были как на подбор молоды, улыбочивы, энергичны. Все, кроме китайского боцмана, который вальяжно, расслабленно улыбался и, казалось, ничего не делал для улучшения китайско-русской дружбы. Это был коллектив, сплоченный не только работой и зарабатыванием денег, эта команда носила отпечаток прошлой дисциплины и большой внутренней энергии. Мы обменялись приветственными тостами, потом было еще полтора десятка тостов, и поздно ночью, пригласив на «Уранию-2» всю команду китайской станции, с громким исполнением русских песен отбыли к себе на «Беллинсгаузен».

Вечером кто-то на бегу сказал, что завтра придет циклон. В то, что погода изменится, трудно было поверить, потому что светило солнце, блестели ледники, обрываясь в ярко-синее море. И действительно, проснувшись утром, увидели белые пейзажи — за окном была пурга и валил снег. «Урания-2» протупала сквозь туман и маячила на том же самом месте, что и вчера вечером. Автоматически отменялась наша поездка на остров Ардли, где была большая колония пингвинов. Но изменения в природе не испугали китайцев, и они почти всем составом приехали на «Уранию 2». Китайцы потрясенным видом яхты и радуются тому, что можно все потрогать руками и попытаться представить себя в плавании по океану. Их, похоже, дольше, чем нас, держали в ежовых рукавицах.

На «Беллинсгаузен» мы погрузились в пучину обоюдно заинтересованных, даже нежных отношений. Мало того, что сам по себе коллектив станции, на удивление и вопреки законам психологии, был сплочен, демонстрировал ровные отношения. Резкие выпады и хмурые лица остались на многострадальной родине, полярники же больше походили на отдыхающих закрытого от чужих санатория. Было видно, что они были связаны между собой многолетней и не испорченной ничем дружбой. Здесь я видел действительно то, о чем читал раньше в книгах и что не требовало перевода с советского на человеческий язык. А над всем этим ненавязчиво и совершенно естественно парил образ Константина Константиновича. Он был свой среди этих крутых полярников, потому что обладал не меньшим опытом, чем они сами. Кроме этого, доктор Константин был руководителем, которому полярная этика не позволяла его таланту уйти в сторону и погубить дело. Вот и сейчас мы забрели в его кабинет, где уже сидели люди и доктор Константин кипятил и разливал чай, подсыпал печенье в тарелку, хлопотал вокруг собравшихся и регулярно предлагал что-нибудь выпить, но получал отказ, и это почему-то не было удивительно.

Мои ребята буквально купались в этой ауре. День переходил в ночь, ребята мигрировали из комнаты в комнату и не выходили из состояния круглосуточного общения. Артур Чу-баркин захлебывался от счастья, а Иван переселился в радиорубку и не выходил оттуда вторые сутки. Боцман, до того как начал по-серьезному ходить под парусом за моря, может быть, еще с большим рвением лазал в пещере. Моторист «Беллинсгаузена», на мою беду, был в прошлом таким же крутым спелеологом, как и наш Боцман. Так что «Урания-2» отдыхала, временно потеряв своего покровителя. Валера расплылся. Сам я его почти не видел, но мне говорили, что область его интересов лежала между дизельной и радиорубкой. Мне же доставляло большое удовольствие беседовать с Николаем Александровичем Телешенком. Это не только потому, что у нас были интересы в Арктике и много общих там мест. Николай Александрович был натуралистом жизни и фиксировал все события, которыми была полна жизнь арктического ученого. У него был свой подход к описанию событий, это была интересная летопись, которая содержала и сухие факты и прелести жизни. Он вел оригинальные дневники, которые содержали научные идеи, простой хронометраж, сцены из простой жизни, тут же были вклеены фотографии. Он мне доверительно сказал: «Идите по 65-й широте — и все будет хорошо». Мне также было интересно общаться с Олегом Сахаровым и Валерой Федоровым.

— Нужно ли еще что-нибудь? — задавал один и тот же вопрос Константин Константинович, когда видел меня. Он в постоянных заботах по приему различных иностранных делегаций, которые приезжают на зодиаках, прилетают на вертолетах, и всем нужно показать станцию, выпить чаю, ну и закутить. Но он компанейский мужик, обнимает гостей, выкрикивает английские слова, все при этом страшно довольны.

Все ждут прихода бывших наших пароходов «Академик Шулейкин» и «Академик Мультановский», которые везут в Антарктиду кучу иностранного народа, который будет участвовать в марафонском забеге на острове Кинг Джорж. Этот марафон, оказывается, устраивается в Антарктиде ежегодно, в конце сезона, и несмотря на то, что поездка сюда для каждого из них стоит по меньшей мере 10 тысяч, от желающих «пробежать 42 километра по ледникам Антарктиды или умереть» отбоя нет. Уже приехали трое англичан, организаторы этого мероприятия, которые на легких вездеходах маркируют трассу. При этом они никак не могут обойтись без нашей станции, и Константин Константинович, становится и здесь главной действующей фигурой. В его же голове рождается прекрасная, на мой взгляд, идея: «Мы попробуем через организаторов марафона собрать какие-то деньги для вашей экспедиции!» — говорит Константин Константинович, и сердце мое обмирает от предчувствия счастливого события в нашей жизни. Мы в этом случае, конечно же, должны поучаствовать в марафоне как команда яхты. И мы согласны бежать, несмотря на все неполадки организма, которые подарил нам любимый наш парусный спорт.

Наконец-то погода прояснилась, и мы с Артуром и Димой отправились на северный берег острова к лежбищу морских слонов. Час ходьбы — и мы опять видим пролив Дрейка. В пределах трех миль от берега он седой. Можно было видеть множество мелких островов и догадываться о большом количестве подводных камней. Ветер был от юго-запада, и море в зоне пяти миль фонтанировало гейзерами, там где волны, идущие с Дрейка, натыкались на твердь. В миле от берега на мели сидел пирамидальный айсберг, и через него летела вода волн. Зрелище было грандиозным, по эмоциям то же, что и водопад «Ха-иши» на Ингури, которые мы собирались, по молодости, проходить на плоту. Морские слоны лежали под нами на песчаном пляже, мы спустились к ним по забитой снегом мульде. Здоровенный слон-самец длиной не меньше пяти метров и штук семь самок вокруг него источали резкий, неприятный запах. Самки при нашем приближении поднимали головы и начинали реветь, показывая мелкие зубы. В тридцати метрах от гарема лежали два котика, один из них был агрессивный и делал выпады в нашу сторону. Стая пингвинов Адели в десятки метрах от нас лезла на крутой снежный склон и, увидев, что мы приближаемся, стала резко поносить, а я вспомнил инструкцию, которой вооружил нас Валера, что если вздумаете схватить пингвина руками, его следует сразу же резко повернуть задом от себя, быстрее, чем он метко обдаст вас поносной струей. Живности было много, было ощущение торопливости жизни. Действительно, до того, как все здесь скует мороз, остались считанные дни. Вот и мы, вернувшись на базу, попали под Балерину затею порыбачить — то, что до сих пор откладывалось из-за непогоды. Мы сели на моторный катер и поехали в южную часть бухты Ардли, бросив якорь в тридцати метрах от черной громады мыса Саффилд. Наверное, убегаю от прошлой изоляции и придерживая будущую, мы напивались разговорами, которые текли обильно и безо всякого задержек. Валера рассказывал про свою жизнь, начиная с учебы в арктическом училище, которое закончил в 1978 году, и о всех ведущих экспедициях в Арктике и Антарктике, в которых с тех пор побывал. Нототения бесперывно и флегматично брала, мы ее подсекали и таскали из темной глубины, вытягивая длинную лесу, и при этом не прерывали разговор, который затронул все интересное, от полюсов до того, как прокормить семью после возвращения. Мы опять никуда не торопились и спокойно рыбачили и замерзли, при этом к открытой бутылке спирта никто особенно не прикладывался. Рядом с лодкой, выныривая с рыбой в клюве, азартно рыбачили пингвины, летали поморники, с интересом склонив головы в нашу сторону и наблюдая за рыбалкой. Мы непрерывно таскали из воды коричнево-золотистую, головастую нототению, отцепляли и бросали ее, разъяренную, в холщовый мешок.

А утром мы сели в ГТТ и поехали на «Артигас» — уругвайскую станцию, откуда должен был начаться марафон. Сюда же от «Шулейкина» и «Мультановского», стоящих на якорях в миле от берега, большие надувные лодки-зодиаки» возят пестро одетых иностранцев. Они, ступив на землю Антарктиды, бурно проявляют свои чувства, обнимаются, целуются и идут в большую кают-компанию станции. В теплом помещении столпотворение, люди перевозбуждены, идут последние приготовления к долгожданному кроссу. Народ покрывает лица толстым слоем крема, одеваются беговые костюмы, прикалываются номера, при этом бесперывно выпивается невероятное количество кофе. Команда «Урании-2» тоже здесь и уже готова начинать. И вот наконец дан старт, и человек двести, постепенно вытягиваясь в линию, бегут вверх по леднику. Слева с гор резко дует, попадают трещины сантиметров по двадцать шириной, которые заметны только вблизи, по льду течет талая вода, и ноги тонут в жиже из воды и снега. Над нами носится вертолет, в котором Аркадий целкает затвором фотоаппарата. Постепенно организм вытягивается, прислушиваясь к диалогу мышцы и сознания. В конце концов тело поднимается. Дима впереди, я второй среди своих и время от времени поглядываю назад и почему-то не хочу, чтобы меня «достал» Боцман. Я хочу, чтобы в этом поединке победила моя, трезвая система жизни. Но, пробежав до станции «Беллинггаузен», это восемь километров, со свистом тормозим у любимой столовой. Дима же настроен по-боевому и бежит дальше. Впервые я отказываюсь от своего пути и вместо естественного — бежать до конца — принимаюсь исследовать этот сбой, объясняя себе, что нужно сконцентрироваться на прохождении Антарктики, — это железные для меня доводы, но горечь остается.

Вечером нам сообщили, что мара-фончики собрали для «Урании-2» 900 долларов. Народ хотел посмотреть на яхту, и вечером мы принимали гостей и рассказывали про экспедицию. Было видно по реакции посетителей, что после привычных шикарных апартаментов «Шулейкина» и «Мультановского», «Урании-2» больше соответствовала образу Антарктики. Бродя по палубе среди вант и мачт и поглядывая на горы и ледники сквозь такелаж, народ получал удовольствие от своей причастности к истинным приключениям и не жалел слов, высказывая свои чувства. Для нас же это был последний вечер на «Беллинггаузене», на следующее утро был намечен отход. Было действительно грустно прерывать праздник, это чувствовалось и на прощальном вечере.

А утром, несмотря на то, что мы условились выходить сразу же после завтрака, пошли неучтенки и сбой в системе — мы за четыре дня пребывания на станции вросли в коллектив настолько, что оторваться враз так и не смогли. Во-первых, все вдруг вспомнили о том, что нужно отослать открытки домой с чилийской станции. Дальше выяснилось, что Боцман оставил вчера в сауне сушить свои кроссовки и теперь не мог их оттуда выволочь, так как там с утра парилась женский персонал станции Чили и парилку по этой причине почему-то нужно было обходить стороной. Меня не смутило то, что там парилась внучка Пиночета, и я попросил Олега выволочь из бани боцмановские кроссовки. Олег, как хороший знакомый дам и знающий в необходимом объеме испанский язык, вернулся из бани, невозмутимо держа в руках кроссовки. Все было готово к отходу. В торжественной обстановке при огромном количестве полярного народа Константин Константинович произнес жаркое напутствие и вручил нам в красивой коробке бутылку водки. Она выскользнула из коробки, которую я держал, упала на камни и не разбилась!!! Пока мы плыли к яхте и мучились с отдачей швартовых с буя, полярный народ стоял кучкой на берегу и никуда не расходился. Наконец, когда мы под-няли паруса, с берега долетела отчетливая команда Константина: «Оружие... заряджай!» — и после отчаянной пальбы в небо до нас долетела следующая резкая команда: «Сдать оружие!» Мы сделали прощальный круг под возгласы провожающих и пошли на выход из залива. С берега нам долго махали наши друзья, а наши сердца уже предвкушали одиночество. Отвечая им, мы все больше и больше ощущали рубеж, где кончалась беззаботная жизнь и начиналась новая, полная неизвестности, длиной в несколько тысяч миль в Южном Океане. Над Антарктидой белым молчанием нависла осень, и мы уже крепко опаздывали. Опять знакомый шелест, с каким «Урания-2» режет воду. Мы идем широким проливом Брандсфилд, справа по борту белыми шапками застыла цепочка Шетландских островов, и пока яхта идет, они разворачиваются, открывая нам свои спрятанные бока. Собственно, до выхода в море Беллинггаузена нам предстояло пройти на юго-юго-запад вдоль всего Антарктического полуострова через многочисленные острова и проливы, там где лежала настоящая Антарктида, с ледниками, айсбергами и дрейфующим льдом. Это был Архипелаг Палмер, куда мы и направили свою яхту.

На нашем пути, в шестидесяти милях от Кинг-Джоржа, лежал остров Десепшен, и вскоре он появился черным углем на белых пространствах Антарктики. Остров Десепшен — это большой вулкан, восемь миль в диаметре, внутри которого в самом кратере плескалось море. Зайти на яхте в кратер можно было через узкий пролом в скалах шириной в несколько десятков метров. Внутри кратера глубины были более чем достаточные, и мы туда сунулись. Мы осторожно пробирались вдоль красаво-коричневых, переходивших в синеву скалистых склонов, которыми обрывался внутрь сам кратер. В некоторых местах, там, где магма задержалась на пологих склонах, она была представлена невероятной расцветкой, здесь были намешаны в основном красные, синие и черные цвета. Крутые склоны были черны, там расплавленную породу поглотило море. Сам вулкан молчал уже не одну тысячу лет, но горячие гейзеры до сих пор били по периметру кратера, море парило, и скалы едва проступали через белесую муть пара. Мы делали круги внутри кратера и соображали, как бы нам приспособиться и искупаться в горячей воде. Дело усугублялось резким ветром с северо-запада, который обрушивался со склонов, сметая с них снег и швыряя его в наши паруса. «Урания-2» под небольшой парусностью металась между скал, не оставляя времени для раздумий. Не хотелось отказываться от задуманного, но осуществить это было невозможно. Мы развернули лодку и пошли на выход. Выскочив из кратера, мы увидели «Профессора Шулейкина», который подвез туристов к острову. Мы переговорили с капитаном на 72-м канале связи и разошлись от Десепшена в противоположных направлениях, он — через пролив Дрейка в Ушуаю, а мы — дальше на юг. Еще долго мы видели его. Корабль уходил, потом превратился в айсберг на горизонте, а через несколько минут, когда я снова взглянул в ту сторону, корабля уже не было. А нам еще нужно было градусов на пять спуститься к югу и оттуда выходить на запад. Пошли легкие склоны между экипажем и Боцманом. Инициатор — Дима. Когда он говорит, то берет продукты какие вздумается и в любых количествах, без ограничения. Хуже этого для Боцмана придумать нельзя. Он начинает ругать Диму, тот грубо огрызается, добавляется еще пара посторонних возгласов в этом споре, что доводит Боцмана, сидящего на мешках продуктов, до истерики. Он втягивается в общий спор и начинает ругаться с мужиками, которые в отношении к жратве и так большие молодцы. Видя, что не на шутку распалились обе половины, я поговорил отдельно с Димой и отдельно с Боцманом. Диме внул наши новые правила, появившиеся на перегоне до Ушуаи, состоящие в том, что жратву нужно растянуть до Австралии, как минимум, потому что даже там ее покупать будет не на что. Сашку попробовал говорить относительно к этой проблеме хотя бы мало-мальски философски, стараться терпеть чужие мнения и лишний раз не нервничать. Уставшие, лишенные прежней прыти, мы, тем не менее, шли дальше и вступили в тяжелый период, где самыми неприятными могли оказаться даже не внешние трудности, а психологические неувязки.

Стали чаще встречаться айсберги и отдельные льдины. Айсберги менее опасны, потому что они видны постоянно и даже ночью, и мы в силах избежать столкновения. Льдины тоже неплохо видны, но только днем, ночи же проходили в напряжении, в постоянном предчувствии удара. Полная темнота в конце февраля на этой широте была четыре с половиной часа, и мы восстановили прожектор, который подарили нам наши моряки в Мар-дель-Плате, и теперь держали его в копилке под рукой у рулевого.

Против Брансфилд кончился вскоре после Десепшена, и теперь мы шли между островами Архипелага Палмер более узким проливом Крокер. Это были скалистые, покрытые ледниками острова, лежащие по обоим бортам «Урании-2». Горы были серьезные, некоторые доходили до трех тысяч метров, их

вершины были у нас над головой, остальные пики возвышались до полутора тысяч метров и были настолько отвесны, что не держали снега. Их в основном черный цвет доминировал в небе, а ниже господствовали лед и снег, у подошвы же в темно-синем море застыли голубые айсберги. Пролет Крекер был намного уже Брансфилда. В нем лежали айсберги, и яхта шла между ними. Мы долго не могли приспособиться в оценках высот, и далекий осколок льда, когда мы подходили к нему вплотную, оказывался айсбергом высотой в пять наших грот-мачт. Ветер был с кормы и не доставлял нам особых хлопот, и мы могли наслаждаться незнакомой нам природой. Капитан «Мультиановского» после того самого кросса сказал нам следующее: «Там настоящая Антарктида. Она не похожа на это», — и махнул рукой в сторону острова Кинг Джордж. Теперь, лавируя между островами и отыскивая пути среди айсбергов, я вспомнил эти слова, сказанные всего-то три дня назад, а казалось, уже прошло гораздо больше времени. Сейчас мы обходили остров Винке по проходу Неймайер и шли к его северо-западной бухте, где на наших картах крестом отмечена якорная стоянка. Особенность этого плавания заключалась в том, что на этот район, куда мы забрели, нормальных карт у нас не было. Были отдельные выкаперовки с карт «Шулейкина» и то без сетки координат по периметру карты. Объяснялось это тем, что по первоначальному плану мы намеревались с «Беллинсгаузена» выходить в море и там по чистой воде валить дальше на юг, держа все острова Антарктического полуострова слева по борту. Это был безопасный, но менее интересный вариант. Но в последний день на Беллинсгаузене под впечатлением рассказов капитана с «Шулейкина» мы решили идти вплотную к полуострову, между островами, внутренними проливами. Начиная темнеть, хода были хорошие при галфвинде, и мы гнали по приливу и торопились. Уже в сумерках мы проскочили мимо захода в узкий, на две трети засыпанный лавиной ледяной фьорд и проследовали дальше, будучи в больших сомнениях, что это был наш вход в гавань. В итоге мы заблудились в рукавах и проливах, и ночь поймала нас в самом неудобном месте: яхта оказалась запертой с севера островом Винке, а с юга — тремя айсбергами, дрейфующими в проливе, каждый величиной с Красную Площадь. Можно было ломануться резко вправо, на выход в море Беллинсгаузена, но до его спасительного чистого пространства было не менее тридцати пяти миль, густо усеянных каменистыми островами и айсбергами. Ночью через это идти не хотелось. Уже в темноте мы скинули паруса и легли в дрейф. Мы не были уверены, что в нужный момент сможем запустить двигатель, поэтому завелись и оставили работать его на низких оборотах. Бочман, с которым мы разделяли ночную вахту, заверил меня, что он «все просек», и остался смотреть в оба и чуть что обещал «корать дурниной», если айсберг вдруг задумает нас давить или, что хуже, нас понесет на скалы. И я задремал на диване в рубке. Мне опять приснился сон, что я выпрашиваю погоду на ночь без ветра и течений, причем вижу, что еще чуть-чуть — и я договорюсь. Действующих лиц не было видно, но сам торг очень походил на разборки в аргентинской префектуре. Что может быть хуже болтанки вблизи земли в кромешной тьме? И даже когда не было ветра, яхту носили вблизи скал приливно-отливные течения, и мы не знали, сколько там под килем. Как же по сравнению с этим было хорошо в открытом море. Во всяком случае, по ночам. Когда я проснулся и выполз наружу и увидел силуэты гор и айсбергов, я понял, что обстановка изменилась и нас снесло, или айсберги снесло. Сашка бодро доложил обстановку, и я понял, что он приспособился определяться в темноте и знал, кого куда дрейфует. Он предлагал убежать от айсбергов, к которым нас вынесло, теперь мы видели над головой их неровные верха и совсем рядом белую полосу прибоа и слышали грохот волн, разбивающихся о лед. Мы дали ход и «потяпали» вдоль айсбергов в черную дыру пролива. Прошло минут двадцать пять, прежде чем мы вернулись к тому месту, от которого начался дрейф, и Сашка, стоя на носу, вглядываясь в темь, пока я рулил. От айсбергов ушли, зато приблизились береговые скалы, но Сашка и тут каким-то чутьем мерил расстояние до них и говорил, что все нормально, и я верил ему. Кое-как перекачтовались ночью, а когда рассвело, увидели совсем рядом тот узкий и длинный залив под защитой высоких берегов, который проскочили вчера в темноте.

Мы зашли в этот мало подходящий для спокойной стоянки узкий проход, заканчивающийся почти круглой большой бухтой, защищенной со всех сторон скалами. С их подножия стекал ледник, обрывающийся в море стометровым сбросом. Наверху, по поверхности ледника, мела пурга. Ветер гнал стену снега высотой в несколько сот метров, оставляя невидимой подошву гор. Вид был грандиозный, такого до сих пор я не видел в жизни. На наших глазах произошел обвал льда от барьера в море. А через секунду раздался взрыв, и чуть позже «Уранию-2» качнула волна.

Мы спустили лодку, и Аркадий с Димой, обвешанные фотоаппаратами и сгорая от нетерпения, поехали на берег к каменистому выступу, а мы продолжили лавировку. После фотосъемки мы забрали лодочный десант и вернулись к тому месту, где провели в дрейфе ночь, и сейчас можно было выходить в море. Был прекрасный солнечный день, редкий для этих мест, айсберги сверкали под солнцем, черные скалы и розовые ледники висели над синим морем. Мы подняли паруса и пошли дальше на юг, пронизывая это веселое пространство. Идя на юг, мы шли к ледяной горе, которая выдвинулась среди других айсбергов своими размерами, и пройдя больше часа, мы совершенно к ней не приблизились, зато слева угадывался вход в пролив Ле-Мейр, а перед входом мы увидели два черных пика с белыми шапками снега на их вершущах и узнали в них «Груды Юнески». Спутать их с чем-то другим было просто невозможно. Тем более китобоям, бедствовавшим в этих водах в середине века и любовавшимся на эту увеличенную природой копию прелестей их общей подружки Юнески, ожидающей их всех в порту Стенли на Фолклендах. Я был уверен, что вид этих двух скал тоже что-то повернул в душах каждого из нас и добавил прыти перед решением идти или не идти в пролив. Дело в том, что за проливом на одном из островов была английская антарктическая станция «Фарадей», которую вот уже второй год арендовала Украина, назвав эту станцию «Вернадский». Зайти на нее перед выходом в океан хотелось даже мне, хотя я скрывал это желание как мог. Но, скорее всего, вид узкого, забитого дрейфующим льдом Ле-Мейра и еще тот факт, что мы оказались вдруг перед входом в него, решили проблему в пользу попытки... проткнуться. И с мыслями «будь что будет» мы начали лавировку среди льдин. Это оказалось азартным занятием — плавание во льдах. Яхта была тяжелой, и рассчитывать на легкую лавировку не приходилось, хотя было приятно на хорошей скорости идти между льдин и быстро определяться, куда рулить в данный момент.

Маленькие льдины, габаритами до полутора метров, в расчет не принимались, «Урания-2» легко справлялась с ними, просто поднимая их под себя, но иногда, объезжая одну за другой большие льдины, мы с «Уранией-2» все-таки не вписывались в траекторию, тогда яхта получала удар в форштевень, и через секунду в проеме главного входа появлялось с немим вопросом лицо Ивана, а еще через секунду из-под кормы вылетал большой обломок льдины с красной отметкой. Лед дрейфовал отдельными, ярко выраженными полями, внутри которых лед был сплочен, и мы оценили его балльность в семь баллов. Между полями было больше открытой воды, и эти участки мы проходили без особых сложностей. На отдельных льдинах спали тюлени, они поднимали головы, когда яхта подходила к ним метров на пять, долго смотрели недоуменно на красный аппарат, медленно возвращаясь из сна, некоторые отпоздали на пару метров, и если близости оказывался край льдины, то грациозно, без всплеска, соскальзывали с нее в море. А в основном они провозжали взглядом красное чудовище и роняли голову на лед, продолжая лежать на том же месте. Подводная часть льдин и айсбергов была голубой и просвечивала через поверхностный слой воды. Вода была прозрачной, и подводные массы льда, уходя в пучину, темнели с каждым метром глубины и полностью растворялись в густой синеве через пятнадцать метров. Некоторые айсберги горели голубиной, как будто подсвеченные изнутри, и мы наслаждались этой магией. По кромкам ледяных полей резвились киты, они ходили по два-три, показывая свои спины, но невысокие фонтанчики и облачка пара можно было видеть в любой момент. Мы их всегда определяли по глубоким шумным вдохам, когда они выныривали за воздухом на поверхность. Иногда кит вылетал почти полностью из воды и как-то непутево, раскинув свои пупырчатые плавники-крылья, как бы замирал и падал назад в воду. Потом они заинтересовались яхтой и стали ходить рядом, с шумом выдыхая из себя, так что мы, стоящие на палубе, ощущали запах и влагу их дыхания. Артур залез на бизань, снимал оттуда и кричал нам: «Кит проходит под яхтой и сейчас вынырнет справа по борту!» Машина не меньше «Ура-нии-2» обозначалась справа, показывалась полоска спины, кит с удовольствием фырчал, обдавая нас водяным облагом, и исчезал в пучине. Артур, наверное, от крайнего возбуждения уронил аккумулятор, составленный из нескольких батарей от Диминной кинокамеры, он пролетел восемнадцать метров (всю высоту бизань-мачты), ударился о палубу и отскочил за борт. У Димы начался траур, а у меня вторая жизнь, потому что этот самый аккумулятор пролетел в нескольких сантиметрах от моей головы.

Сам пролив был великолепен. С обеих сторон сжат высокими скалами, между которых висели ледники с неровными скалами оторвавшихся в море массивов льда. И все это было очень высоко над нашими головами. Одинокая птица, тянущая свой путь высоко в проливе и не достигая даже подошвы ледника, подчеркивала грандиозность пейзажа, казалась маленькой и далекой на фоне этой молчаливо нависшей громады. Мы готовились увидеть необыкновенное, но сейчас были ошеломлены картинами дикой природы. Сам пролив длиною в восемь миль, к середине он очистился ото льда, поэтому Иван Иванович уже не выскакивал наружу с шевелящимися волосами на голове, и наше плавание проходило спокойно. Согласно нашим картам, через десять миль за проливом находилась украинская станция «Вернадского». Я позвал ее по радию, не рассчитывая, что из каменного мешка, в который мы заплыли, уйдет сигнал, но рубка «Урании-2» вдруг наполнилась русской речью — «Вернадский» ответил, мало того, пригласил посетить станцию и на мой наглый вопрос о бране сказал, что уже включена. В этот момент с нами произошло маленькое головокружение от счастья по поводу того, что такой шикарный день обещал закончиться вовсе не гнусной ночью, а якорной стоянкой, обещанием опоры ноге, баней и встречей с людьми. Все происходило опять вовремя, и через пару часов, уже в сумерках, мы ломились через лед на свет мощного прожектора, включенного заботливой рукой братьев славян.

Станция «Вернадского» находилась на небольшом, низеньком, каменистом островке Галиндес. По узким проходам мы обогнули несколько островков, пока не попали каменистый заливчик, в котором вместе с маленьким айсбергом, каким-то чудом попавшим сюда, еле поместилась «Урания-2». Было очень тихо и уже окончательно темно когда мы громыхнув якорной цепью, остановились. Яхту со всех сторон подпирали скалки, место оказалось суперзаслуженное, как будто мы выехали на берег. Так же, как и на «Беллинсгаузене», сбрасываем шлюпку в воду и греем в сторону станции. Сама станция, собранная под одной крышей, была компактна и занимала почти весь каменистый островок. На небольшом деревянном причале нас ожидало несколько человек, которые поочередно заключили нас в свои объятия и после этого без задержки повели в дом. Станция оказалась прекрасным офисом, как будто чудом перенесенным сюда из Англии, находясь в котором никогда не догадаться, что за порогом Антарктида. Здесь состоялось знакомство со всей командой украинской антарктической станции «Вернадский». Народ был разных возрастов: старики занимались обслуживанием станции, молодые творили научную программу. Старые были с огромными бородами, некоторые молодые — лысые, с хохолком волос, как у Тараса Бульбы. С нами они говорили по-русски. Сама станция представляла собой блок отдельных офисов (около двадцати лабораторий), блок кухни (столовой и культурного отдыха) и блок спален. На станции строго соблюдались порядки, заведенные англичанами и продиктованные в основном мотивами пожарной безопасности. Для строгого соблюдения этих мер украинцам нужно было стать немножечко англичанами, в чем они, на наше удивление, преуспели. Была у них живучая хозяйская жилка, благодаря которой станция была как с иголочки, и круглосуточные дежурства шли по строгой очередности и выполнялись как святой долг. Осталось загадкой, каким образом англичане могли за несколько сеансов передачи станции внушить славянам свой дух, да еще так крепко! Пока обменивались приветствиями и выстреливали друг в друга перекрестными вопросами, я краем глаза пытался определить, в какой стороне находится баня, и после приглашения к столу мы достаточно твердо заявили, что это может произойти только после бани. Баня — единственное отдельно стоящее сооружение, которое появилось здесь с приходом братьев славян, представители

туманного Альбиона не нуждались в ней. В двадцати метрах от станции в каменном ложе покоилось небольшое озеро, из которого англичане спокон веков качали пресную воду. Украинцы первым делом следили на берегу озера баньку — и ну давай мыться. Но вскоре случилось то, чего не ожидали. Может быть, из-за бани, а наверняка из-за всеобщего потепления, ледяная плотина, державшая воду в озере на одну тысячу лет, вдруг дала течь, и озеро в считанные часы опорожнилось в море. Теперь приходилось заготавливать снег и лед, возить его на санках и превращать в воду. В остальном жизнь на станции была предельно цивилизованной. Мы быстро схватили пару, и не прошло и часа, как предстали в баре для дальнейшего прохождения приятных мероприятий. К этому времени здесь был уже весь народ станции и два парня, которые дошли сюда неделю назад на маленькой яхте: норвежец — очень молодой капитан яхты — и его друг, кинорежиссер-американец, чье 33-летие да и наш приход в полном составе собрались праздновать хозяева станции. Этот бар был единственный на всю Антарктиду, и за его появление давным-давно были уволены с работы два плотника-англичанина, которые соорудили его по собственному желанию за долгу полярную зиму, что не было положительно оценено приехавшим летом с проверкой представителем английских налогоплательщиков. Уволенные плотники отбыли на родину, а творение их рук осталось и вскоре, быстрее, чем пионерские открытия на «Фарадее» озоновой дыры, антарктический народ прозвал про бар. Женщины, попадающие сюда, обязаны были оставлять здесь свой бюстгальтер, его вывешивали на мачты стоящей в баре модели парусника. Экземпляров женского белья набралось уже столько, что парусника не было видно, а рядом наш Боцман вместе с барменом примеряли на две свои головы самый большой предмет из этой коллекции. На стойке была разложена закуска, конечно же, прекрасное сало с неизменным, как знак качества, полосками розового мяса, красная икра с самодовольно торчащей из нее деревянной ложкой, свежее испеченный хлеб, добрый, килограммов на семь, кусок окорока. Все это максимально соответствовало тому, чтобы народ, не стесняйся, мог крепко выпить и закусь. Напитки были тоже в большом ассортименте, но, попробовав некоторые, народ совершенно добровольно пожелал выпить горилки и дальше весь вечер не менял фирму. Самогон был сотворен Мастером. Было сказано много крепких тостов: в честь именинника, в честь экипажа «Урании-2», в честь дружной команды, отзимовавшей здесь, и еще куча эксклюзивных, но подчеркнуто уважающих суверенитет двух славянских народов. Утром, увидев из окна станции яркий солнечный свет, мы отправились на прогулку, озерачка и не уставая удивляться изумительным видам, окружающим нас со всех сторон. Времени от времени тишину белого безмолвия разрывали неожиданные оглушительные взрывы, означающие рождение нового айсберга. Много лет назад волной, поднятой на тридцатиметровую высоту в результате отколовшегося от ледника и упавшего в море гигантского куска льда, смыло первую Английскую станцию. Англичане залодозрили в теракте своих старых противников — аргентинцев, но потом склонились все же к стихийному бедствию. С утра поплыли на яхту, и еще по виду торчащих из-за скал мачт я почувствовал, что что-то произошло. Мы налегли на весла, и когда шлюпка вышла из-за поворота, стало видно, что корма «Урании-2» приподнялась на полметра. Вблизи было видно подводную плиту, на которую оперся корпус во время отлива. Это был стресс. Ребята скинули в лодку два кормовых конца, и я погреб на берег, чтобы завести их там, но как только я ступил на берег, меня яростно атаковали два поморника, они заходили «на бомбежку» друг за другом и пытались добраться до моей головы, когда я обвязывал концы вокруг камней. Потом я увидел их гнездо с птенцами и понял причину крайней смелости этих птиц. Мы набили лебедками концы, но яхта даже не шевельнулась. Шел прилив, и она должна была сойти с мели самостоятельно, а пока мы принялись счищать лопатой ракушки с подводной части, впервые выступающие на всеобщее рассмотрение безобразной черной полосой. На «Урании-2» накопилось немало дел по ремонту, и мы, к великому счастью экипажа, отложили свой выход до следующего утра, подарив себе чудесную возможность еще раз переночевать на земле. Здесь нам была предоставлена возможность отоспаться, но так же, как и на «Беллинггаузене», мы и эту ночь допоздна засиделись за разговорами и добровольно упустили этот шанс.

Утром перед отходом мы с украинцами поехали на «Уранию-2». Туда же на маленьком, почти круглом, пластиковом тузике приплыли норвежский капитан Ярли Андхой и его единственный матрос Давид. Лодка была настолько мала, что, казалось, одно неосторожное движение — и она перевернется. На самом деле в проливе Ле-Мейр, забитом льдом, в безветренную погоду с помощью этого тузика они умудрились буксировать свою яхту и дотянуть до «Вернадского». Они были, как викинги, одеты в громоздкие одежды, сработанные из грубых кусков шкур, сами были длинноволосые и бородастые. Вид этих парней вызвал смех украинской команды, стоявшей на палубе «Урании-2». Я не мог оторвать жадного взгляда от приближающихся мореходов и боялся спугнуть картину, которая наверняка могла иметь место тысячу лет назад. Они осмотрели «Уранию-2», и хотя на яхте в этот момент было около двадцати человек, для меня существовали только эти двое. Им очень понравилась яхта, мы выпили в кают-компании по рюмке, и ребята быстро покинули нас. Мы расставались и знали, что наверняка уже больше никогда не увидимся — норвежец через неделю уходил Дрейком на Кейптаун на своей семиметровой пластиковой яхточке. Уходил, чтобы там, посередине серого, вздыбленного штормом Южного океана, после двух переворотов все-таки опять выскользнуть от холодной, серой смерти Пролива. Мы обнялись на прощание, и мой разум оставлял ему только 70 процентов на то, что он уцелеет. У остальных 30 был достаточно серьезный шанс осуществиться. Мы были похожи — оба загнаны в угол; это не было заметно, но мы-то с ним безошибочно догадывались, что произошло в каждом из нас. Украинцы, сфотографировавшись на корме, трижды зычно грянули свое «Будьмо гзть!» — и вскоре тоже уплыли. И вот тут произошло — второй каприз, нежелание «Урании-2» начинать очередной этап: в безобидном месте, в этой невероятно прозрачной бухточке, я дважды умудрился посадить ее на мель. Второй раз она села основательно: шел отлив, и нос ее на полметра поднялся. Мы завели на берег два каната и шкотовыми лебедками набили их до звона. Но это, конечно, не помогло. Тогда мы качнули ее с берега за топ-мачты фалом. Двигатель работал на больших оборотах, а мы втягивали бегали по береговой плите, раскачивая яхту фалом все больше и больше, попадая в резонанс ее собственных колебаний, и в какой-то момент она снялась с мели и пошла. Мы аккуратно вышли узким проходом между низенькими, каменными островами Галиндес, потом между айсбергами, сидящими на мели, за которыми свободным ото льдов и островов пространством синело море Беллинггаузена. И еще долго, оглядываясь назад, мы видели скалы и ледники Антарктического полуострова и сверкающие на солнце айсберги и посматривали даже тогда, когда рифили грот из-за пришедшего первого шквала с северо-востока.

## Глава 10.

### По ЮЖНОМУ ПОЛЯРНОМУ КРУГУ

*«...Кто даст нам хронику путей Простых людей, ночей и дней, Средь бурных волн, в снегах, где худо, И путников, пришедших ниоткуда?»*

*«От моря до моря» Р. Киплинг*

Итак, 19 февраля мы оттолкнулись от материка и пустились в незнакомый, нехоженный яхтами район Антарктики. Ни французы, ни англичане, считающие район Антарктического полуострова частью своей яхтенной судьбы, не делали попытки прорваться отсюда по широте Южного полярного круга на запад через моря Беллинггаузена и Амундсена и прийти в Новую Зеландию с юго-востока. Ледяные горы Антарктического полуострова еще долго горели розовым закатным светом по левому борту и потом медленно погасли, пока не растворились в темноте ночи, а утром в той стороне лежало лишь безбрежное, не встречающее сопротивления море, в котором застыли обломки айсбергов. После ночной вахты, лежа под тремя одеялами в сырой, холодной каюте, я подумывал, чем бы заняться, пока позволяет погода и пока я не буду втянут в работу по замене парусов или в проблемы, возникающие при плавании на яхте в полярном море. Был позыв написать рассказ для журнала «Вокруг Света» на основе впечатлений нескольких последних дней, я даже взялся наговаривать предложения на диктофон. Тем временем «Урания-2», подгоняемая свежим ветром с юго-востока, хорошо бежала в самом начале своего южного пробега. Фактически она стояла на месте, если бы взглянуть на нее из космоса и охватить взглядом ту гигантскую безлюдную область, наполненную айсбергами и циклонами, в которую сейчас входила яхта. Мы держим курс на юго-запад и намерены спускаться так до 68-го градуса южной широты, после чего идти на запад. Чувства, которые мы испытывали на первых милях этого пути, были также экзотичны, как и само только начинающееся путешествие в полярных морях, в котором, кроме обычного любопытства, уже пульсировала новая жила, всегда сопровождающая ощущения сопричастности Первопрохождению, этому долгожданному событию, которое, подталкиваемое нашим упорством, начинало наконец проступать и образовываться. В остальном — все то же постоянное состояние хронического напряжения, отступающего лишь перед классным юмором, который все реже врывается в наше времятечение, и тогда мы «ржали», и в эти короткие минуты мы были близки и дороги друг другу. Я заметил, что чаще юмор прорывался там, где были Боцман и Дима. Казалось, они не оставляют друг от друга камня на камне, но стоит пуститься в воспоминания — и Боцман почти с нежностью вспоминает свои экспедиции и оставляет в них почетное место любимому Диме. Последний также не страдал короткой памятью и любил вспомнить былое, выставляя Боцмана если не в хорошем, то, как минимум, в нейтральном свете. После того как на «Вернадского» пополнились наши продовольственные запасы, на «Урании-2» несколько поутихли разногласия и разговоры о жратве. Боцман успокоился, пообяк и, как сытый кот, почти равнодушно посматривал в сторону мышей. Народ в основном молча переживал суть нашего положения. Я отнесил это на счет мной же заведенных порядков\* — при открытости глобальной идеи решать все вопросы единолично. Поэтому никто особо не высказывался по поводу происходящего, и это было как нельзя кстати. Артур Чубаркин, как настоящий психотерапевт и в необходимой степени интриган, держал меня в курсе корабельных настроений, которые я, в силу своего полного погружения в идею экспедиции, часто не улавливал. Я сам бросал несколько наивных вопросов, которые вынуждали Артура реагировать и открывать мне глаза. Часто это был холодный душ моему толстокожему и эгоистическому началу, которым в то время я был наделен сполна. Мы рулили и упорно вели яхту в «терра инкогнита», полагаясь на удачу, от усталости несколько утратив остроту восприятия. Это была уже гонка, проходящая в усилении молчания, и каждый все глубже и глубже уходил в себя. Как только начался шторм, тут же появились айсберги. Они маячили внушительными горами сквозь снежную пургу и уже обступили «Уранию-2» с четырех сторон. Яхту кидало с волны на волну, она резко взлетала, и тогда мы на короткий миг видели массивы ледовых исполинов, уже втявших нас в окружение, но в следующий момент она падала вниз между темных водяных стен, в которых умирал снежный вихрь разыгравшейся пурги. Но когда неожиданно появились ледяные обломки и один из них, величиной с грузовик, кувыркаясь и исчезая, прошел в пяти метрах от борта — это был последний удар по нашей психике. Все новые и новые льдины выплывали из тумана пурги, и мы летели сквозь них. К этому времени у нас был порван и убран грот, и убран стаксель, потому что такой ветер он уже не держал, и мы шли на одном триселе. Хода были семь-восемь узлов, лодку приводило и она тяжело управлялась. Впервые за всю экспедицию почувствовалось, что возникла принципиально новая ситуация, приближающая нас к пониманию того, что это конец. Команда как подменили. Теперь это была тоже достаточно грозная стена, собравшаяся в рубке с грозным, настойчивым требованием идти на север. «Мы не хотим погибать во имя твоих идей, нужно сворачивать и идти на север!» — требования Ивана, подкрепленные молчаливой, хмурой угрозой стоящих за ним мужиков, не терпели возражений. Я тоже выкрикнул им что-то про север, что там встречный ветер, и ринулся в кокпит. Странно, но на душе было спокойно, может быть, потому, что в запасе был двигатель и работала



ру-лежка. Я рулил и успевал отслеживать и объезжать льдины, находящиеся в ста метрах от яхты. Боцман стоял рядом, высматривал более дальние льдины, вел их и метров за сто передавал мне. Я видел, как плоскую льдину несло по волне и она летела вниз с волны, переворачиваясь через голову и уходя в пучину. Основная трудность состояла в том, что льдины шли под углом к тому курсу, которым могла идти «Урания-2» под триселем, и пойманная глазом льдина пропадала между волнами и вдруг появлялась вопреки своей траектории на пересечении с яхтой. Она уходила в воду, и никто не мог знать, где она вынырнет в следующий раз.

Этот дикий слалом продолжался около двух с половиной часов, и вдруг все кончилось. Я рыскал взглядом по волнам в поисках льдин, но их не было. Они исчезли вместе с айсбергами разом и окончательно. И тут до меня дошло, что мы нарвались на гигантское поле ледяных обломков, оно кончилось и больше его не будет. Я бросил руль и крикнул в люк, что все кончилось и больше НИКОГДА этого не будет!!! Валера даже рассмеялся, радостно и с облегчением, он поверил мне безоглядно. И теперь еще на протяжении нескольких дней, когда народ появлялся после сна в рубке и по привычке бросался к радару, я кричал, что больше не будет на нем айсбергов, и демонстративно включал его на самый дальний режим с радиусом в 16 миль — море было чистым. Мужики успокоились, и мы, как и прежде, шли на запад. Шторм продолжался еще почти сутки, яхту швыряло и даже под одним штормовым стакселем она часто уходила на привод и разворачивалась лагом. Мы ремонтировали в это время грот в рубке, сняв его только по передней шкаторине и протянув в люк. К вечеру мы стали опасаться за сохранность яхты, потому что волна шла через палубу и потоки воды через главный люк, забитый гротом, обрушивались в рубку. Мы свернули грот и выволокли его в кокпит, где привязали его накрепко к рулевой стойке и свободным лебедкам. Закрыли люк изнутри — последняя опасность была устранена. Рулевые с серыми лицами были в обвязках, кроме них, наружу никто не лез, да и не хотел — там ревел океан, стремительным горизонтальным пластом летел снег, было сыро, холодно и сумрачно.

Утром получили от Юры и Гидрометцентра телефоновграмму, что 22 и 23 февраля нам рекомендуют зайти в убежище потому что идет шторм. Интересно, как может яхта зайти в убежище, находясь в двух тысячах миль от ближайших берегов? Антарктида была не в счет, потому что искать спасения среди летающих по морю льдин было опаснее любого шторма в чистом море. На картах погоды, полученных накануне, был вполне безобидный циклон с двумя изобатами, не предвещающий исключительных изменений погоды. Но следующий прогноз, принятый Иваном через шесть часов, резко изменил картинку — на месте прошлого маленького циклона сидел крупный паук и уже входил в район, где шла «Урания-2». Давление падало двое суток подряд, так что стрелка барографа на отметке в 837 миллибар уперлась в металлический обод барабана, обозначая свой нижний предел. Народ был мрачный, шутки прекратились, началось тяжелое, медленное ожидание. Океан был безбрежен, безлюден и был опять готов к шторму. Мощная, ленивая в движении зыбь, оставшаяся от вчерашнего ветра, теперь медленно переваливалась. Яхта шла по этой зыби, то проваливаясь метров на восемь, то поднимаясь по волне, откуда можно было видеть туман, туман, туман. Даже птицы исчезли. Все было мертво, безжизненно, готово к зиме.

Где-то в этих же местах почти 180 лет назад Фаддей Беллинсгаузен записал в своем дневнике: «Неведение о льдах, буря, море, изрытое глубокими ямами, величайшие поднимающиеся волны, густая мрачность и такой же снег, которые скрывали все от глаз наших, и в сие время наступила ночь, бояться было стыдно, а самый твердый человек внутренне повторял: «Боже, спаси!» Кому как не экипажу «Урании-2» было знакомо это чувство страха, соединенное с усталостью и психическим истощением. В такие моменты, возможно, смерть была не самым страшным итогом. Продолжать терпеть и жить было труднее. О том, как трудно мужикам, я мог судить по тому, как нелегко приходилось мне самому. Люди давно замкнулись в себе и действуют уже больше по интуиции, которая ведет и подсказывает, как сберечь последние силы. Любое движение рассчитано только на обслуживание яхты, ее выживание в этих гигантских просторах. У Аркадия были самые ужасающие условия: на полу вода, одеяла мокрые, но он до сих пор не хотел переселяться поближе к корме и продолжал ценить свободу выше физических удобств. Валера ходил как тень и молчал целыми сутками. В кают-компании даже днем было сумрачно и неуютно, как в помещениях уже затонувшего корабля, и спускаться туда лишний раз не хотелось. Самым большим моим желанием было продержаться на широте 67-68 хотя бы еще полторы тысячи миль и при этом не свернуть на север. Первая опасность ретирования просветила мимо, но после моих пламенных заверений (в которые я сам беззаветно верил), что айсбергов больше не будет, и демонстрации включения радара на 16 миль мужики вроде бы успокоились. «Урания-2» шла на запад с небольшим давлением к югу, и рулевые подчинялись этому. Правда, после Балериной с Аркашей вахты линия, оставленная на карте, как заколдованная лезла вверх. Боцман высказал предположение, что Аркаша под покровом басурманской ночи подкладывает топор под главный компас. На третьей ночной вахте яхта

явно уходила на северо-запад, в этой ситуации единственное, что я мог сделать, так это попросить Валеру держать курс. Валера объяснял мне что-то, что заставило его увалиться, но это было неубедительно. Здесь, в океане, вблизи антарктического берега, постоянным было одно — изменчивость погоды. Очень часто над морем лежал туман, но могло развеяться, и тогда открывался горизонт. Но еще реже выходило солнце, такое могло быть всего раз за неделю. Море не успокаивалось до конца, приходил ветер, мгла, и шла снежная пурга. В таких случаях, оставив снаружи одного рулевого, команда собиралась в рубке разговаривать разговоры. Но в целом на погоду грех было жаловаться, потому что температура пока не опускалась ниже минус пяти градусов. Солнечная радиация была еще достаточно активной, судя по тому, что сугробы в кокпите после пурги таяли. Бочки на корме, которые привязал Боцман на «Беллинсгаузене», разболтались и ходят ходуном. Похоже мы оба копим силы перед тем, как перевязать их. Нас уже не подгоняют воображения, что если будет сильный шторм, то бочки уйдут.

Циклоны шли один за другим с запада на восток, и на картах погоды, которые получал Иван, было видно, как в районе моря Беллинсгаузена они смежаются к югу. Дело в том, что в этот момент в юго-восточной части Тихого океана встал большой антициклон с эпицентром в районе острова Пасхи. Его южный край достиг пятидесятих широт и оттеснил проходящие циклоны к югу. Свирепые циклоны, стиснутые с двух сторон, рикошетом отскакивали от антициклона и даже напозлали на материк Антарктиды. Для нас это означало лишь то, что мы вместо желанной южной, стали попадать в северную их часть, при этом получая встречный ветер. Ухудшение ситуации произошло во вторую неделю нашего плавания вдоль Антарктиды, когда мы прошли 88-й градус западной долготы. Ветер, до сих пор в основном полных курсов, все чаще и настойчивее стал поддувать от юго-запада-запада. Обилие отличной погоды вдоль всей западной части Южной Америки автоматически означало для нас ветер в лоб, и с этим, похоже, ничего нельзя было поделать. Пытаемся идти под углом к волне, и яхту постоянно окатывает сверху. Из задраенных люков течет вода в кают-компанию, температура внутри около пяти градусов. Сырой холод стал нашим попутчиком в плавании вдоль Антарктиды.

Когда приходил ветер с запада, мы закрепляли руль и тихим ходом шли на юг, в сторону Антарктиды. Это давало нам возможность набрать высоту и заниматься ремонтными и хозяйственными делами. За день мы ремонтировали грот, откачали трюма, перевязали бочки на трансваере, заменили потерянные шкоты, долили масла в гидравлику. Народ разработался и повеселел, что позволило принять некоторое количество спиртного. Этим день и закончился. Но, надо заметить, исчез был азарт и потускнел сам процесс выпивки. Мы выжаты и опустошены. Даже (в это невозможно поверить) водка отвергается. Теперь мы знаем, что и для нее нужна энергия, хорошая стимуляция и поддержка.

Весь следующий день мы шли на юг, 3-узловым ходом, обстоятельство полной изоляции от всего мира отошло в сторону. После бани я приготовился стоять на руле всю нашу вахту, пока Сашка мылся. Но он вышел и со словами «надо беречь друг друга» сменил меня. Праздник вскоре пошел на убыль: за ночь ветер вернулся к западу и заставил Диму с Артуром вместо запада идти на юг. Похоже, что в промежутках между циклонами здесь всегда дует с запада-юго-запада. В десятый раз с Иваном выжимаем информацию с погодных факсов, в надежде отыскать хоть слабое обещание любого другого, но не западного ветра. Но циклоны идут строго по одному и тому же коридору, их нижние, полуптанные нам вихри метут снег над материком и прибрежными льдами. «Урания-2» — не воздушный шар и попасть туда не может. До 130-го меридиана, от которого лучше всего можно было бы повернуть на Новую Зеландию, осталось около тысячи миль. Сделать это раньше — значит принять все встречные шторма и удлинить себе путь вдвое. Даже Аркадию, стороннику тропических вариантов, понятно, что нам нужно как можно дальше идти вплотную к Антарктиде, а потом уж рубануть поперек «неистовых и ревущих» и вывалиться к Новой Зеландии с юга. Так и двигаемся вдоль Южного Полярного Круга, как бы держась за эту невидимую нить, постоянно пересекая его в ту или другую сторону.

Чтобы хоть как-то изменить ситуацию, запускаем двигатель и идем на волну. На средних оборотах выходит около трех узлов, это очень мало с учетом того, сколько мы теряем диз-топлива. Но, тем не менее, мы проверяем эту идею и расходуем всю солярку из расходного бака. Во второй половине дня при попытке завести двигатель задымил стартер — старое больное место. С этого момента пошла сплошная «чернота», она уже неудержимо валилась без задержки, как падает в море отколовшийся от ледника кусок льда, превращаясь в айсберг. Стартер сняли, просмотрели. Подгорела катушка, но сам стартер пока еще живой. 1 марта штиль, первый штиль у берегов Антарктиды. «Урания-2» валает зыбь с борта на борт. Волна пологая и гладкая, без ветровых зазубрин. Завели двигатель, шли почти целый день на запад. А вечером был праздничный обед в честь дня рождения моей жены Людочки и отца Димы. Дима долго колдовал у плиты и сделал очень приличный омлет из яичного порошка. Мы произнесли фундаментальные тосты, обращаясь к именинникам, и выпили за их здоровье и скорейшую встречу с ними.

Очень часто шли в тумане. Видимость ограничивалась милей, иногда метров двести, остальное было за занавесом. Все наши страны и острова, и 130-й меридиан, после которого мы должны были повернуть направо, — все это было где-то впереди и лежало за туманом. Мы не включали ходовые огни, знали, что здесь никого нет. А если этот пустынный район и проскакивал какой-либо корабль, идя из антарктической станции домой на север, то вероятность встречи с ним была равна нулю. Мы шли вторую неделю в пустынном океане, и все равно почти каждую ночь я продолжал выпрашивать у кого-то снаху на ночь. Мне снилось, что яхту таскает течениями между островами и мелями и я жду удара в темноте... Ночные кошмары живут в ночных снах, а днем — никаких островов и мелей, глубины вполне приличные — пять тысяч метров, в общем-то все спокойно. Стакселя зацепились за встречный ветер и гребут, стараются, грот тоже прижал как бы уши, впрягся. Долбим по четыре узла, это хорошая скорость. Но в целом, за редким исключением, дует с запада и юго-запада. Я десятки раз переменяю оставшееся расстояние. Я ничего не могу делать, кроме этого. Мир состоит из трех параметров: расстояние, скорость, усталость. При одинаковой возможности идти на север или юг всегда выбираем южное направление. Утром очередной натиск: Валера опять заводит разговор о том, чтобы идти на север. Аркадий подхватывает, настойчиво предлагает подняться на север и

после этого идти по цепочке тропических островов на запад, к Новой Зеландии. Это крюк в шесть тысяч миль, увозящий «Уранию-2» от маршрута. Я не могу этого принять по принципиальным соображениям и говорю минут десять без перерыва, в полной тишине. Пар изо рта. Народ полупнапряжен, значит, основные разговоры еще впереди. А пока топим сливочное масло, подаренное украинцами, Иван ремонтирует выхлоп дизель-генератора. По-прежнему идем на юг, юго-запад. Окна рубки забиты снегом, и, чтобы видеть стаксель и грот, я протираю запотевание ладонью изнутри, и в белой мути проступают паруса, напряженные от работы.

5 марта. Сегодня пошли третьи сутки, как мы заперты западным ветром. Ветер и волна слишком сильны, чтобы их «проткнуть» на моторе. Иван, Валера, Аркадий чуть ли не требуют смены курса на север. Как назло, появилось много айсбергов, теперь они охраняют «Уранию-2» со всех сторон. Это плохой психологический фактор. До 130-го меридиана осталось всего-то 600 миль, но как их пройти? Мы фактически стоим на одном месте, циклоны посылают нам только встречные ветры. Когда же в наши паруса дунет хоть что-то, кроме западника?!

Я держал вариант ухода на север с пересечением Южного Океана как крайний. Когда нам станет вообще невмоготу, мы им воспользуемся. Мы всегда можем рвануть наверх и вскоре получить глоток теплого, прогретого солнцем воздуха. Конечно, перед этим нужно будет пролечь через 800-мильную полосу западных штормов. Но не в этом состояла проблема. Повернув сейчас на север, мы сходили с дистанции и получали какой угодно статус, но не меридиональной кругосветки. Это было главным. Второстепенных, но достаточно серьезных причин было несколько: например, отсутствие карт на тот, забытый островами район, удлинение маршрута, что выбило бы нас из времен года, что означало бы удлинение кругосветки на целый год с вытекающими из этого последствиями.

Конечно, соблазнительно было распрощаться с Антарктидой, с этим неотступным холодом, и рвануть на север, где с каждым градусом будет теплее и солнечнее. Но эти мысли не занимали меня даже в последние дни путешествия.

7 марта в 5 часов утра, когда забрезжил рассвет и стало видно цепочку айсбергов, протянувшихся вдоль левого борта, и более-менее спокойное море, Иван Иванович, пробуя завести двигатель, «налетел» на заклиненный редуктор. Двигатель не пророчивался, хотя стартер включался. Вывод был безжалостным: что-то поломалось внутри редуктора — подшипники, шестерни, вал. Без берега отремонтировать редуктор невозможно. Все. Приехали.

На ДРС 67 градусов южной широты 107 градусов западной долготы, мы в середине моря Амундсена. Я вспомнил, как три года назад, стоя в Питере, мы меняли электрокаатушки редуктора, для этого потребовалось вытащить его наверх из машинного отделения. Но здесь, на волне, эта 300-килограммовая железка обязательно начнет летать по яхте. Тут же мне вспомнилось упрямо «Уранию-2», когда мы уходили с «Фарадея» и она дважды села на мель. Она, конечно, все знала тогда, не хотела идти сюда и сопротивлялась. Но полно сокрушаться. Для этого есть всего несколько минут, а потом пошло дело. Иван, Валера и Боцман, пока мы по очереди рулим, за сутки снимают редуктор с креплений, отвинчивают крышку и смотрят внутрь. Иван зачерпывает горсть черных от масла металлических обломков подшипников и шестерен. Все это происходит в гробовой тишине, без каких-либо комментариев. Это приговор. Экспедиции и всем нам, склонившимся над железкой в начале зимы, в середине моря Амундсена, в трехстах милях от Антарктиды. И так, единственной движущей силой остались паруса. От Антарктического полуострова мы прошли на запад около полутора тысяч миль, где уперлись, как в стену, в западные ветра. За последние шесть дней мы практически не продвинулись в сторону Новой Зеландии и продолжаем топтаться на месте. Все больше и больше подсыпает снегу, мы забрались слишком далеко на юг, и я боюсь, что в любой день в этот район придет зима. Ждать попутных ветров уже опасно — море как вымерло, ушли птицы и звери, освободив место зиме. Отсюда до Мар-дель-Плата по прямой около двух с половиной тысяч миль. Примерно столько же и до Новой Зеландии, только в другую сторону. Можно было подняться на север, что предлагал Аркадий с Валерой, а потом идти на запад на Новую Зеландию, но этот вариант, не принимаемый до сих пор, стал вовсе невозможным после того, как мы лишились моторного хода. Был еще один вариант, который собрал наибольшее число поклонников, это, оставаясь в Тихом Океане, подняться на север вдоль западного побережья Южной Америки и где-то там, возможно, в Вальпараисо, отремонтировать, а дальше идти куда угодно: хоть на запад, хоть на север, либо через год опять в Антарктиду. Но этот вариант не был подкреплен нашими возможностями: мы не имели чилийских виз, карт на этот район, денег на ремонт, времени на перерождение экспедиции — четверо из семерых намеревались вернуться в Россию из первого же порта. В Мар-дель-Плате же стояли российские суда, с их помощью мы могли решить наши технические и продовольственные проблемы.

8 марта я решаю возвращаться в Мар-дель-Плату. Опять через пролив Дрейка и мыс Горн. 9 марта в ветреное, хмурое утро в достигнутых координатах 108 градусов 30 минут западной долготы и 66 градусов 44 минуты южной широты мы с Сашкой подняли стаксель и бизань и повели «Уранию-2» на выход из Антарктической западины. Перед нами лежал путь на северо-восток из середины моря Амундсена до пролива Дрейка, длиной полторы тысячи миль. Нам предстояло первый тысячемильный кусок пройти среди айсбергов без двигателя, на уставших, потрепанных парусах, и уже после этого еще полторы тысячи без льдов, до первой цивилизации, где сделав глоток ремонта, начать путь к дому длиной в 11 тысяч миль.

9 марта утром резко подул с запада. Ставим с Боцманом штормовой стаксель, бизань-трисель, крутим поворот и уходим отсюда навсегда. Начинается шторм, который длится двое суток. Уходим через айсберговье поля в неубывающей надежде, что они должны кончиться. Подтверждается закономерность, что лед появляется тогда, когда начинается штормить. Аркадий сообщает мне, что уезжает из Мар-дель-Платы вместе с Валерой. Это удар ниже пояса. Говорю с Валерой, чтобы он шел дальше, возможно, до Питера. Отказывается, говорит, что устал. То, что устал, видно невооруженным глазом, но все-таки! Артур уже давно должен был вернуться на работу. Иван, всегда надежный в деле, оставался себе на уме, кроме того, у него те же проблемы с работой. Дима думает над проблемой, как попасть к семье в Австралию.

Остаемся на «Уранию-2» мы с Боцманом вдвоем. Тихо схожу с ума. Команда собирается кучками, разрабатывает варианты. Дальнейшие работы с редуктором из-за шторма приостановлены. Зима, долго раздумывающая, пришла в тот момент, когда мы повернули на северо-восток. Утром в коките сугробы снега, кое-как очистил компас. Не смогли поставить грот — замерзли лебедки. Идем на двух стакселях и бизани. Шквалит, волна хаотическая, редуктором не дает заниматься, да никто особо и не рвется. Разговариваем фундаментально еще раз. Совместно вырабатывается новый вариант: если до пролива Дрейка отремонтируем редуктор, то поднимемся до Вальпараисо (Чили) и после посещения островов Пасха и Хуан Фернандес (Робинзона Крузо) пройдем через Панамский канал на Бермуды, далее через Атлантику в Питер. Но этот вариант может начаться при наличии исправного редуктора. На том и порешили и даже приободрились, потому что опять замаячили новые земли и новые моря, не то что возвращение в Мар-дель-Плату. Я окрылен и доволен разговором: команда сохранена. А еще вчера обмирал от мысли, что нам с Сашкой придется гнать «Уранию-2» в Питер вдвоем.

«А круг-то не смыло!» — с тихой, ядовитой радостью констатировал Боцман, выбираясь на вахту и видя болтающийся в гнезде креплений единственный спасательный круг. Он должен был уйти в море, так как волны, гуляющие по палубе, «причесали» все, что можно, достали из всех закутков веревки, вымыли все, что пряталось еще год назад. Только медные трубы систем, снятые из машинного отделения при демонтаже редуктора, лежали в коките там, где мы их привязали. Прошли сутки после серьезного разговора, и, похоже, народ особо не сдвинулся идти на яхте в Россию.

Разобрали редуктор. Выяснили, что поломаны 9 подшипников из 12 и покрошились зубья на шестерне главного вала. Все из-за того, что отделились статорные пластины, удерживающие подшипники в гнездах (часть болтов открутилась, остальные срезало). Пошел перекос осей, как следствие — полетели подшипники. Пластины, а потом уже и сами подшипники, попали между вращающихся шестерней и были раздроблены на куски. Эта мясорубка с мощным приводом от «Скании» хорошо поработала на самоучительство. Небольшая вероятность вернуть редуктору жизнь все-таки осталась, если удастся найти девять новых подшипников и несколько шестерней. На борту таких запчастей мы не имели, и теперь были вынуждены идти на парусах в Мар-дель-Плату. Радость сменилась беспросветной тоской и унынием. «Боже, дай мне силы все это вынести и привести «Уранию-2» в Россию!»

С утра 13 марта задудло с юго-запада. Убрали рейковый стаксель, но даже на штормовом стакселе и триселе яхту приводило, и она шла вдоль волны. До Горна осталось около тысячи миль. Много! Далеко мы забрались. На 64-м градусе южной широты появились альбатросы. Каждый день снег, снег, снег. Ветер и волны. Я попытался реанимировать фаловую лебедку на гроте, ничего из этого не получилось, зато приморозил кончики пальцев. Тима передал, что 16-17 марта в нашем районе ожидается шторм 10 баллов. Куда еще больше?! Холод. Организм не потребляет воду и выталкивает ее из себя, приходится постоянно посещать гальюн. По этой волне приходится идти на восток, но при первой же возможности будем подворачивать на север, уже пора. Я должен доехать до своих дочерей. И тут я вижу мужиков вокруг себя и начинаю думать, что мне нужно вывести их из этого кошмара живыми.

16 марта ветер скис. До Горна 400 миль. Поставили грот, но упустили ловушку, и Артур лазил до первой краспицы. Законрили новые мочки, причесали немного палубу, все в ожидании завтрашнего шторма. Поддувает с N-NW, при усилении может сдуть до Беллинсгаузена. Ночь началась с усиления ветра. С Валерой поменяли галс, но пришлось резануть ножом веревку, которая захлестнула щкот стакселя. На новом галсе поехали на северо-запад, это лучше, чем в острова Антарктического полуострова. Но за ночь ветер зашел, и мы стали идти 250-260 градусов, теряя за час миль по широте. Несколько раз приложило очень сильно, и я думал, что разобьюсь, когда летел с дивана рубки в дальний угол. Но циклон так и не собрался в кучу, ждем основного циклона. Давление за ночь упало, теперь идет по прямой, но будет большое падение. Погода явно не балует нас попутняком. Идем в бейдевинд под одним штормовым стакселем и триселем на бизани. Яхту сильно кидает. Закрепили румпель, а сами лежим на полу рубки и поем песни под Артурову гитару.

Вчера вечером разлетелся в клочья штормовой стаксель. Для тяжелой погоды у нас остался только небольшой, латанный-перелатанный рейковый стаксель — и все. Я в панике — «Урания-2» без двигателя и без парусов! Впереди пролив Дрейка. Северные ветра отжимают нас к Антарктиде. Я вспоминаю слова Криса, на которые я тогда не обратил внимание, что в Антарктиду попасть просто, а вот вернуться назад — тяжело. Ветер давит от 350 градусов, оттуда, куда нам нужно идти, это в пику Соколову, который говорит, что здесь всегда западные ветра. Иван серый, худой, не говорит ни с кем, лежит в своей каюте. Валера тоже уже за пределом. Аркаша, весь укутанный какими-то тряпками, не кажет лица, наверное, не напрасно. У меня внутри все обрывается — это состояние уже хроническое — при мысли, что до и после Ле-Мера ветра северных румбов, и самим нам отсюда не выбраться на рваных парусах, не успеть до того момента, пока мы не начнем один за другим сходить с ума. Опять очень холодно, идет бортовая качка, некуда пристроить свое тело, его терзают броски. В каюту свою не могу заходить, там одиноко, холодно, безнадежно и серо. Стараясь торчать на людях. К вечеру начинает раздуть с севера. Волны с белым налетом пены вокруг, вой ветра за палубой, иногда шарахнет в стекло рубки.

Рано утром пошел ветер с юга. Поставили грот, бизань, рейковый стаксель, пошли. Вскоре несколько раз предупредительно шквальнуло, и ветер пошел на усиление. Начало приводить. Но шли на NSN, очень хорошо. Успели снять грот и рейковый стаксель. Рейковый стаксель был уже подорван — заволкли в рубку ремонтировать. Шли на одной бизани, и то яхту стало приводить и вытаскивать на волну. Сбросили бизань и пошли под

рангоутом, ветер еще прибавил, начался просто ураган, который терзал море, «Уранию-2» уже сбрасывало с попутняка. Мы бешено крутили штурвал и меняли друг друга, оставляя без рук. Сквозь задранные люки прорывалась вой ветра, который заглушал даже удары волн, когда она обрушивалась на палубу и накрывала яхту. В голову лезли мысли о слабых местах проводки шкотов, крепления аккумуляторов которых могли вылететь из гнезд с последствием пожара. Сидя в рубке, мы из лавсанового триселя пытались сделать стаксель, поставив карабины по передней шкаторине. Ночью полегчало, и лодка под рангоутом стала держать попутник. Утром мы с Валерой на место стакселя поставили трисель. Его шкотовый угол — необыкновенно узкий, начал возмущаться, пока мы его не обтянули. Мы сами не ожидали, что из этой идеи что-то получится, теперь место отсутствующего шкотового стакселя занял трисель, который был из той же породы парусов для тяжелой погоды, шит он был из толстого лавсана, и то, что его хватит на несколько штормов, радовало, это как будто продлеvalo нам жизнь. Получили телефонограмму от Юры: «Сегодня будет плохо, завтра будет лучше, и в обозримом будущем циклонов не будет!» Хорошо бы, конечно, но не верится, что так просто можно остановить процесс. Полтора часа гравцел на палубе, настраивая стаксель-трисель, и делал перепроводку шкотов. Волна идет боковая, окатывает, и никуда не спрячешься, принимаешь ее во весь ее рост. К вечеру скорость под штормовыми парусами упала до пяти узлов, но тянем с поднятием грота, идет волна с гребнями, правда, пены стало меньше. Почти одновременно поломались две конфорки на камбузной плите, осталась последняя. Но Дима активно готовит воскресный обед, народ ходит невадалеке от него в предвкушении воскресной чарки. И вдруг вышло солнце, первый раз за последние пять дней, и мы ставим грот (вернее, его верхнюю часть до третьего рифа) и резво несемся к мысу Горн. Идут тучи, сыплют снежную крупку, но грот вроде бы терпит. Поели Димин плов (рис и китайская тушенка), выпили по рюмке. Хорошо! Самое главное, что яхта при этом идет по восемь узлов, притом напрямик к Горну.

До мыса Горн 90 миль. Мы пилим в берег, и ночью я дергался сменить галс, даже поднял Диму с Артуром, но решили еще протянуть до утра, потому что ломать мачты и рвать паруса лучше при дневном свете. К утру ветер ослабел, сменили галс, поставили второй стаксель на внутренний штаг. Шкоты наши все потяты, разлохматились, наружная оплетка местами слетела, вид жалкий. Наконец-то завершился четырехдневный ремонт рейкового стакселя, но его решили не ставить, а свернули и отнесли в парусную, на черный день. В рубке сразу же стало просторно.

В Дрейке появились чайки цветом, как наши теретки (рябенько-коричнево-серые). Чайки — самые равнодушные к человеку создания. Но у чаек, обитающих в пятидесятых широтах, самые красивые по форме крылья: узкие, гигантские, с изломом. В 15 часов, выскочив в очередной раз на палубу, увидел далекую землю — горы Огненной Земли. Тучи, тучи, пасмурная, но довольно-таки сносная погода. На четырехметровой зыби метровая волна. То, что произошло дальше, трудно было предвидеть. Убегая от Антарктиды на север и принимая на этом пути в основном встречные ветра, мы вышли к Огненной Земле в пределах видимости в тот момент, когда ветер исчез, и мы ощутили достаточно сильное приливное течение, которое понесло нас на скалы со скоростью 5—6 узлов. Еще ночью мы поняли, что попадаем в западню, отслеживая по радару, как нас буквально засасывает в громадный залив, набитый островами-скалами, между которыми текут быстрые реки приливно-отливных течений. Залив был заперт навалом могучего течения западных ветров. Интуиция подсказывала, что выбраться из этого мешка, в который мы, меняя галсы все больше погружались, можно единственным способом: поставить полный грот, легкий стаксель и на этом полном вооружении пробовать выскрестись из западни. Стояла крошечная тьма, когда вся команда понеслась ставить грот. Но при поднятии его один из ползунов перекосило, и мы подорвали у люверса переднюю шкаторину, грот заклинило. Влекомая течением, «Урания-2» быстро шла в глубь залива, и то, что мы увидели в серой дымке рассвета, было сильным потрясением: не только спереди и с боков, но уже и сзади

из моря торчали черные обломки скал. Хотя еще вечером я видел их далеко на горизонте, возвышающимися в легкой прозрачной дымке. А сейчас они были совсем рядом, и мы приближались к ним с каждой минутой. Мы обсудили на бегу с Валерой частоты, на которых работала служба SOS, и сделали вторую попытку поставить полный грот, для этого мне пришлось подняться на мачту до первой краспицы и пропустить через проблемное место люверсы. Эта попытка удалась, и грот встал во весь свой 22-метровый рост. Потом так же быстро мы выкатили из Аркашиной каюты большой тую «угребистого» стакселя и подняли его на переднем штаге. Команда работала быстро, четко и предусмотрительно. Мы набили шкоты, и «Урания-2» с полным гротом и большим стакселем, таким нехарактерным для этих стремных мест, пошла. Пошла на волну нахраписто и резко, и тут я в очередной раз убедился, что это живой организм, которому, как и всем нам, умирать не хочется. Я стоял за штурвалом и шел на тонкой, между обветриванием парусов и максимально возможно к югу, и чувствовал, что это мне удается. Потом, отдав штурвал Аркадию, спустился в рубку и увидел мрачные, значительные лица мужиков, но сияющие изнутри. Валера сказал, что идем 120. Это было невероятно. Я впился глазами в меняющиеся кабельтовы широтной координаты — они росли, отшелкивая единицы, как таксофон в такси. «Урания-2» вырвалась из западни. Я вернулся в кокпит и встал за штурвал. Я наслаждался ходом, я видел, как уходят за корму два обломка скал, а черные скалы островов постепенно синеют. Ветер то ослабевал — и тогда паруса заполаскивали на волне, то раздувал — и тогда «Урания-2», отбрасывая стеклянную волну, уходила прочь от этого проклятого места. Днем совершенно случайно обратил внимание на черточки на вант-путенсах основных вант грот-мачты.

Я долго и тупо глядел на них, очень медленно начиная понимать, что эти черточки — не что иное, как сквозные трещины в могучих пластинах нержавеющей стали и что грот-мачта, улетающая за борт в Балтике пять лет назад, может сделать сейчас то же самое в этом забытом Богом месте. Я живо представил нашу перспективу — без двигателя и парусов. В авральном порядке сбросили грот и стаксель. Пока мужики сбрасывали паруса, мы с Иваном и Валерой склонили свои головы над поломкой и соображали, как отремонтировать эти места. Можно было растравить талреп и выбросить переходник вант-путенса, соединив накоротку вант-путенс и талреп. Но предстояло выяснить, есть ли у Боцмана в наличии болты диаметром 32 миллиметра? Боцману очень хотелось найти такие болты в своем хозяйстве, но, судя по выражению его лица, таких болтов у него не было. Вспоминаю распределение усилий по вантам, я сказал Ивану, что нагрузка, приходящаяся на одну основную ванту, равна 70 процентам всего водоизмещения, в нашем случае это почти 50 тонн. Подобные болты стояли на сергах наших якорей, и мы бросились их раскручивать. Дрейк к тому времени уже прорусился, ветер стал усиливаться, и через час, когда мы закручивали последний болт и набивали талрепы, нас с частотой в несколько секунд уже накрывали волны. Мы подняли грот на последнем рифе, свой любимый трисель на место стакселя и понеслись в сторону мыса Горн, до которого оставалось около сорока миль. Ветер усиливался с каждой минутой, и к вечеру пролив Дрейка уже терзал предельный шторм. Уже давно был убран грот; на внутреннем штаге, обтянутый двумя шкотами, стоял наш новый стаксель-трисель. Скорость зашкаливала за десять узлов. Бакштаг правого галса не позволял нам идти к Горну, и мы неслись чисто на восток, и уже в сумерках, милях в 12 к северу, увидели далекие, смытые непогодой очертания острова Горн. Боцман, получивший задание достать бутылку по этому случаю, уже несколько раз орал дурниной, подтверждая свою готовность и борясь с бросками. Мы упали в кают-компанию, где Боцман и Иван, каким-то чудом избежав расплескивания водки, наливали ее в рюмки и отдавали нам. Со словами: «За тебя, Горн!» — мы выпили, и в следующий момент яхта получила могучий удар в правый борт, и мы с Валерой, сидящие за столом, улетели вместе с диваном в сторону камбужной стойки. Диван, сорвавшийся с креплений, завис, а мы с Валерой, пролетев не менее трех метров, очутились на камбужном пространстве. Конечно же, я нарушил основной закон — прежде, чем самому выпить за мыс Горн, нужно было угостить Нептуна и попросить его пропустить нас через Дрейк. Схватив недопитую бутылку, я пулей вылетел на палубу и исправил оплошность, прыснув водкой по обе стороны от бортов. Надо было сменить галс, и я боялся за бизань. У нас оставалось почти полчаса до наступления темноты, мы сидели в рубке и собирались с силами для того, чтобы сделать поворот. Мы с Боцманом выпустили за корму 50 метров шкотовой веревки с буйрепом на конце на тот случай, если кто-то вылетит за борт. Мы с ним ползали по палубе и краем глаза видели, что творится по обеим сторонам от бортов. Но при таких бросках и качке было непростительно отправить за борт нашу страховочную снасть, не рискуя быть сдернутым ею за корму. Потом, при последнем свете, мы сделали поворот через фордевинд благодаря тому, что трисель был небольших размеров. Мы сохранили бизань, и, принимая ветер уже с левого борта, яхта понеслась, нацеленная на северо-восток.

На этот раз Дрейк решил встретить нас не так, как мы надеялись, пройдя его два месяца назад. Трудно было ожидать от Южного Океана в этом месте такой неистовости, исключаящей любое наличие жизни на границе воды и неба. Ночью дуло страшно. Каждые полторы минуты яхта шла на привод, что заканчивалось мощной вибрацией мачт, от рулежки шел дым. «Урания-2» прорывалась в каком-то хаосе, состоящем из ветра и воды. Ночь была длинной, черной, и соседство со скалами не давало расслабиться. Хотя все вокруг гремело, я явно улавливал те критические моменты, когда трисель на бизани при обтянутых завалтах перелетал на правую сторону, и этот удар полотнища в четыре квадратных метра был ощутим и сотрясал тяжелую 70-тонную лодку. Штурвал уже несколько секунд до этого работал в другую сторону, но лодка, взмывая вверх и обрушиваясь вниз, словно не слышала этого. Наверное, в спазмилетах, пристегнутые к ограждению штурвальной стойки, постоянно были двое. Один крутил колесо, а второй сидел рядом на подхвате. Время от времени они переключались. Луна, вылетая из окон неба освещала их блестящие от воды непромоканцы, белую, видимую в ночи палубу, которая ухлила под волну, на ее месте оставались силуэты двух мачт с клочками маленьких парусов. Те, что были внутри яхты, застыли в нервном оцепенении, которое трудно было побороть. Это был последний, неистовый натиск стихии, и то, что он последний, понимал каждый из нас, и чем он кончится, я думаю, вряд ли кто-то мог ответить. Уставшие и безмолвные, расперевшись ногами и руками, мы ждали рассвета. Когда солнечный свет растворил темноту терзавшей нас ночи, мы уже были в пяти милях от южной части пролива Ля Мер. По времени все складывалось удачно — потому что ночью лезть в дырку пролива, где великий разгон волны натывается на донные скалы и взлетает гигантской волной, было опасно даже для больших судов. Вскоре впереди по левому борту мы разглядели седые от тумана скалы Огненной Земли и через несколько минут по правому борту увидели еще более высокие скалы острова Эстадос. Океан летел к земле, неся нас на своей спине, кидая «Уранию-2» за один миг на десятки метров, но, несмотря на это, мы уже прицелились и взяли курс на центр пролива. Как нам показало, шторм выдыхался, но вид грозных скал в белой вате океана подарил нам напоследок грандиозное зрелище. Нас подхватило течение пролива, и мы уже летели между берегами со скоростью 14 узлов. Где-то здесь мы пересекли свой старый след, проложенный два месяца назад. Между берегами мы уже видели простор Атлантики и из середины пролива взяли курс 350. В эти минуты заканчивался наш антарктический период, это было невероятно и в чем-то нелогично, но мы явно высказывали из этого мира, который теперь навсегда оставляли.

Вышли из пролива. И через несколько часов от восьмиметровой волны почти ничего не осталось, здесь были совсем другие погоды. Солнце на чистом синем небе, темно-синее море в белых штрихах и свежий ветер в корму. Хотя температура лишь плюс пять, но кажется, что еще немного, и введем в Карибы — какая благодать здесь, в Атлантике. Пора подумать о гроте, и мы с Артуром лезем на гик в ловушку и пытаемся на ходу отремонтировать парусину. Но все равно кидает так, что вот-вот вылетитесь. Отстаиваем фал и втаскиваем фаловый угол грота в рубку и всей командой, с прибаутками и весельем беремся за шитье. Боцман, по особому разрешению, несет сюда «что положено» в особо торжественных случаях, да еще и какую-то закуску, и мы выпиваем по рюмке за Великий Южный Океан, который покинули, и прекрасную Атлантику, которая уже привычно раскинулась по

курсу. Первый раз не закрываем основной люк. Людям и лодке нужен порт. Все начинает сыпаться. К двигателю и вантпутенсам прибавляются проблемы с камбузной плитой, пресная вода на исходе. До Мар-дель-Платы 700 миль. Все чаще думаю о том, как будем входить в порт без двигателя. Хороший ветер, но мы не можем «врубить» всю парусину — вантпу-тенсы. Вот и приходится тащиться по пять узлов. Да и сама лодка уже не та, на которой мы вышли из Питера. Она прилично обросла и уже «не идет».

Нет такой яхты, которая не могла бы преодолеть Океан, и нет такого шторма, который не мог бы пустить на дно эту яхту. Старые паруса надрывались, они тащили обросший ракушками корпус через южные моря домой. С того момента, когда мы последний раз видели людей, уже прошло 42 дня. У Боцмана реакция на это проявилась в том, что он стал спать по 12 часов в сутки, я не бужу его, когда застаю на вахту, — погода в целом хорошая, а возвращаться домой тоже неплохо. Глажу и люблю Людочкиной заплаткой на моих синтипоновых штанах, которые она сама же и сшила. Как я соскучился! Можно сойти с ума без моих детей, жены, мамы, Юрки. Как долго это длится. Я совсем не думал об этой проблеме с самого начала. У меня дома мой пес, он растолстел и захирел оттого, что я уже год, как не гоняю его по лыжне! Мы уже полгода под Южным Крестом. Пора возвращаться. А сейчас следовало бы отбросить все тяжелые мысли и помнить хотя бы о двух крайне важных вещах — чистить зубы перед сном и делать по 100 приседаний в день.

Вчера мы пробежали 160 миль, а сегодня слабый ветер с севера, почти штиль, и мы практически стоим. Вокруг плавают пингвины и чайки. Пингвины пугливые, они боятся даже чаек. Утром, чтобы сбросить хандру, искупался в море! Назад вылетел пробкой, но настрой моментально изменился. Радиостанция передала, что у Валерки Тимакова родился сын. Это второй сын после Лешки. «А, вот, оказывается, чем он там занимается!» — кричал Иван Иванович, не снимая наушников, продолжая записывать следующие сообщения. Гидрометео-центр предупреждал о глубоком циклоне. Но после того, что было, эта информация, воспринялась легко.

Подуло с севера, именно оттуда, куда нам нужно идти. Второй день топчемся на месте. Погода хорошая. Ночью был ореол вокруг луны, я решил, что это из ряда плохих примет, но утро встретило спокойным морем и ровным, по горизонтали, давлением. Включили «Хонду», и я, сидя в каюте, почти допечтала антарктическую часть для «Вокруг света».

Следующий день — копия предыдущего, дует с севера. Но понимаем, что долго это продолжаться не может, ветер скоро повернет, и мы поедем. И точно, к ночи ветер стих и через некоторое время потянул с юга. Мы уже в темноте настроили паруса и пошли на север. Яхта сама идет на последнем издыхании — каждый день выходит из строя по одной лебедке. Чтобы набить паруса, приходится приводиться, но все это не сложно, главное — не ломались бы фаловые лебедки: стакселя мы сможем набить вручную, а вот грот, пожалуй, нет. Утром 7 апреля получил от Артура инструкцию «по нормальной человеческой жизни на всю оставшуюся жизнь». Поговорили, понимая, как будем заходить в порт на парусах. Присел 100 раз за два приема. Прочитал Артуровские наставления с комментариями самого автора, жить стало веселее. Днем слабый ветер с 210—220 градусов, бакштаг левого галса. Первый раз просто тепло. Слева по борту голубыми прозрачными шапками уже маячат берега Аргентины. Представляя порт Мар-дель-Плату, я знал, что нам для захода нужны ветры восточных румбов.

Рано утром 8 апреля мы подошли к входу в порт. Ветер был переменный, и наши паруса время от времени обзаветривали, и течения, которые были в этот момент, оказывали на яхту действие не меньше, чем паруса. Стараясь держаться подальше от волноломов, мы описывали круги и соображали, что нам предпринять дальше. Сама ситуация была безобидной, спокойная погода позволяла крутить повороты и держаться недалеко от входа и видеть тех, кто выходит из порта. Не волнуясь о погоде, стоило подумать о том, как бы не нарваться на вездливую префектуру, на ее навязчивый сервис по проводке судна, от которого нам следовало держаться подальше. Ждать пришлось недолго, вскоре в море вышла яхта и, увидев нас, проявила к нам законный интерес и пошла на сближение. Мы объяснили аргентинской команде, что нам нужен катер и не нужен шум по поводу нашего прихода. Яхтсмены всегда понимают друг друга, и вскоре пришел катер, принял наши концы и потащил нас в порт. Мы рассекали спокойную воду порта и видели уже мачты стоявших в клубе яхт, мы связались по радию с катером, и он подтянул нас именно к той бочке, от которой отвалила «Урания-2» 86 дней назад. В гавани было тихо и тепло, и было странно, что мы пришли к такому итогу. Боцман отработанным движением пристегнулся к бочке и сообщил об этом капитану.

#### **ПОД ПАРУСОМ В АНТАРКТИДУ НЕБОЛЬШОЕ ПОСЛЕСЛОВИЕ**

Мы сделали то, что могли сделать, рассчитывая только на свои силы, — достичь Антарктиды и вернуться. Но кругосветная экспедиция с прохождением полюсных районов может стать реальным делом, если будет подпитана второй силой — финансами спонсоров. Возможно, именно так и сложится судьба наших следующих экспедиций. Но не эта мысль является основной, это лишь технический вывод.

Когда идешь под парусом вокруг света, то проживаешь еще одну, как бы параллельную жизнь. Это похоже на временный уход из нашей реальной жизни, невольное посещение нами Первородного Мира. Движение в безбрежном Океане и мимо лежащих в нем островов — это лишь внешняя сторона. Ценность продолжительных океанских скитаний в том, что ты вдруг оказываешься в состоянии задолго до своего рождения и видишь себя со стороны своими же глазами. На это стоит решиться, уверяю вас.

И, конечно, пролетая ночью на самолете над залитым огнями 25-миллионным Сан Пауло — ощущаешь естественное чувство разочарования, обреченности и уже осязаемого конца. Человек наступает и уничтожает то, что было создано до него, и степень этого усилия уже не требует доказательств.

Но стоит вернуться к нашей экспедиции, где на всем ее протяжении почти постоянно меня мучил один и тот же вопрос: насколько я сам выпадаю из этического и морального поля отношений в команде. И в самом конце нашего пути, уже в Мар-дель-Плате, Боцман завершил этот этап моих моральных сомнений, сказав: «Гера, ты экстремальщик, но ты Человек». Может быть, про «Человека» он малость загнул, но, тем не менее, мне были приятны такие откровения. Я до сих пор помню эту фразу Боцмана так же отчетливо, как остров Десепшен в Антарктиде.

А сам Боцман, вернувшись на Землю, сразу же записался в очередную морскую экспедицию, рожденную в благодатной онежской атмосфере. Валера Пикулев в своем Николаевске-на-Амуре стал Человеком Года. Дима добрался до Австралии, благополучно соединился с семьей и получил вид на жительство. Лена нашла работу в фармакологической фирме, а Женька учится в австралийской школе и, как и прежде, выигрывает на шахматных полях. Дима звонит мне оттуда и неторопливо, с паузами, рассказывает про свою настоящую жизнь, обходя экспедицию кричащим молчанием. Я слушаю его и «чумею» от той цифры, которую ему придется заплатить за телефонный разговор, но здесь, наверное, я не дотягиваю до первородных ценностей, а надо бы смотреть в корень и наконец-то перестать суесться. Валера Тимаков купил ружье и теперь дважды в год вместе с Юрой ездит на охоту в Костромскую область, а в промежутках между охотами они любят на чучела глухарей и косачей и считают дни до отъезда. Аркадий как фотограф попал на ледакол и прошел-таки кусок Севморпути. Иван Иванович бомбит меня звонками и требует продолжения. Артур Чубаркин задумал строить дом, у него есть на это немного времени — скоро, я думаю, опять отвлечу его от этой идеи. Мне самому уже не дают покоя непройденные Океаны и застывшая Арктика. Опять пошел накал и появилось желание — предвестник большого путешествия, и скоро мы непременно выйдем. Но об этом в следующий раз.