

Двенадцать тысяч миль под парусами

Оглавление

Глава I. Немного истории
Глава II. "Товарищ"
Глава III. Идем на регату
Глава IV. Операция Парус началась
Глава V. Через океан к "островам дьявола"
Глава VI. Старый "Новый порт"
Глава VII. На берегах Гудзона
Глава VIII. Курс на Геркулесовы столпы
Глава IX. К финишу
Послесловие
Глава I

Немного истории

Кажется, французам принадлежит афоризм, что есть на свете три самых прекрасных зрелища: танцующая женщина, скачущая лошадь и корабль, идущий под всеми парусами.

Поклонники первого — заполняют вечерами танцевальные залы, второго — выплескивают свои страсти на трибунах ипподромов, а третьего — пересекают моря и океаны на яхтах, шхунах, бригантинах и прочих судах парусного флота.

Человечество многим обязано парусу. Именно он позволил людям узнать мир и, хотя отошел в прошлое, оставил в человеческих душах волнующие мечты о романтических походах под парусами Древний мореплаватель, за несколько тысячелетий до нашей эры впервые подняв на мачте своего суденышка парус из шкуры или циновки, не думал, что дает людям крылья, способные пронести их по всей планете.

Как транспортное средство парусное судно давно потеряло свое былое значение. К середине XX в. во всем мире сохранилось немногим более двухсот больших парусников. Некоторые из них уже не плавают и используются как музеи, казармы морских училищ, молодежные клубы, туристские базы или рестораны В Гетеборге, например, стоит парусник "Викинг", принадлежавший Густаву Эрикссону, некогда могущественному в скандинавских странах королю парусного флота, владевшему четырнадцатью десятками подобных судов.

Плавающие парусники иногда еще применяют для научных исследований, особенно связанных с изучением земного магнетизма, а также для путешествий, но чаще всего парусные суда служат для учебных целей. Более чем в двадцати странах на них проходят практику учащиеся морских учебных заведений. Таких судов сейчас насчитывается около 50, из них почти половина плавают под военно-морскими флагами.

Часто заходит речь о том, нужны ли вообще в наши дни учебные парусные суда? Противники прежде всего говорят об архаичности таких судов. Действительно, в век атомомобилей кажется совершенно неразумным готовить инженеров и техников на судах прошлого. Но нельзя забывать о том, что море и сегодня остается грозной стихией. Поэтому, вероятно, чем раньше молодые люди проверят себя в море по-настоящему, тем меньше будет у них разочарований в будущем.

Верхние реи на таком паруснике, как "Товарищ", возвышаются над водой почти на сорок метров. Для того чтобы отдать и закрепить паруса на такой высоте, да еще во время качки, на ветру, нужны смелость, воля, физическая сила. Работа с парусами невольно способствует развитию ловкости и главное — коллективизма и товарищества. Это имеет неоценимое значение для формирования характера будущих командиров флота.

Постепенно курсанты начинают ориентироваться среди многочисленных снастей, появляется быстрота действий. Например, на учебном парусном судне "Товарищ" команда строится на верхней палубе днем за одну минуту, ночью — за две. За это время нужно успеть одеться, добежать до места построения вахты и надеть страховочные пояса. Интересно наблюдать, как ребята делают первые робкие шаги по вантам в начале плавания. А через три-четыре месяца они уже свободно и непринужденно работают на рангоуте. Заметно изменяется даже внешний вид курсантов. Они крепнут физически, становятся увереннее в себе.

Сами курсанты по-разному относятся к парусной практике. Во время плавания "Товарища" вокруг Европы в 1974 г. была распространена анкета, содержащая этот вопрос. Больше половины учащихся ответили, что практика им нравится, 26% признались, что она им не нравится, но они считают ее все-таки полезной, и около 17% назвали ее ненужной. Многие высказали желание еще раз пойти в плавание на паруснике.

Парусная практика помогает ребятам убедиться в том, верно ли они выбрали свою специальность. Так, курсант Б. сразу после рейса на "Товарище" в 1974 г. перешел в другое учебное заведение — морская служба оказалась ему не под силу. Предыдущую практику он проходил на судне с механическим двигателем и считал после нее себя вполне пригодным для работы на море.

Не следует забывать и о тех чувствах, которые испытывают молодые люди, впервые ступая на борт парусного судна. Они читали множество рассказов и романов, слышали стихи и песни о море и парусниках. И вот теперь им самим предстоит встретиться один на один с океаном, совсем как их предкам. А толпы зрителей на причалах, а всеобщий интерес к парусникам и уважение к их отважным экипажам! Все это невольно вызывает у молодого человека гордость за выбранную специальность, рождает чувство удовлетворения и самоуважения.

В России подготовка будущих моряков на учебных парусных судах велась давно. В составе учебной эскадры Морского кадетского корпуса в середине XIX в. находились фрегаты "Надежда", "Верность", "Отважность" и "Постоянство". На них учащиеся младших курсов выполняли матросские обязанности, а старшеступенники осваивали штурманские. Имели учебные парусники и морские учебные заведения торгового флота.

В 1832 г. Санкт-Петербургское морское училище приобрело учебный парусник "Граф Канкрин". В 1846 г. шкиперские курсы в Архангельске и Кеми стали хозяевами учебного парусника "Ломоносов".

На юге России одним из первых учебных судов стал "Архангел Михаил", принадлежавший Таганрогским мореходным классам. Позже его заменило судно "Св. Ипполит", построенное на частные пожертвования. Это было небольшое по теперешним масштабам судно — его водоизмещение составляло 168 т.

В 1899 г. из английского порта Кардифф вышло учебное парусное судно "Великая кн. Мария Николаевна", приобретенное за 9000 фунт, стерл. для Одесских мореходных классов. В английском флоте оно плавало под названием "Хесперус". Судно по своему парусному вооружению представляло

вначале корабль, позже оно было переделано в барк и считалось быстроходным- переход от Англии до Австралии оно совершало за 70 суток, покрывая при хорошем попутном ветре в сутки до 360 миль.

Судно было довольно значительных размеров: его длина равнялась 79,31 м, ширина 12,1 м, валовая вместимость 1859 рег. т. Кроме экипажа, на нем находилось 120 практикантов, всего 200 человек *. С 1908 г. парусником командовал известный капитан и писатель Д. А. Лухманов. Старшим помощником был М. В. Васильев — капитан, педагог, автор учебника по морской практике

Это было хорошее по всем показателям судно, но старое и ветхое. Поэтому скоро его заменили новым: "Великая кн. Ксения Александровна". Это трехмачтовое парусное судно водоизмещением 700 т построили на Сормовском заводе в 1904 г. для Бакинского мореходного училища. Оно могло принимать 100 практикантов.

Парусник оказался неудачным. Недостаточная остойчивость делала его валким, поэтому большую часть времени он проводил не в море, а в порту. Были у него и другие недостатки: маленький паровой котел, мощности которого не хватало, например, для одновременного поднятия якоря и электрического освещения. Паровая машина мощностью 200 л. с. оказалась слишком слабой для судна такого размера.

Впоследствии этот парусник был переоборудован в Турку (Финляндия) после чего его передали в Одессу. Во время переоборудования удалось даже устранить чрезмерную валкость судна, и оно стало более мореходным.

Имело учебное судно и Александровское мореходное училище во Владивостоке.

Учебным парусником довоенных лет была баркентина Ростовского политехникума "Вега". В послевоенные годы Ростовское мореходное училище имело баркентину "Альфа", а на Балтике плавали однотипные учебные парусники "Кодор" и "Сириус". Эти суда уже давно выведены из эксплуатации и списаны. Только "Сириус" сейчас можно увидеть пришвартованным у набережной Невы в Ленинграде, где он выполняет роль плавучего ресторана.

Сегодня в нашей стране несколько учебных парусных судов, в том числе и самые крупные в мире: четырехмачтовые барки "Седов" и "Крузенштерн".

Почти все учебные суда в мире довольно старые, их средний возраст — около 30 лет. Большинство значительных по размерам парусников построено еще до второй мировой войны. Первое парусное судно послевоенной постройки — бригантина "Вильгельм Пик" принадлежит ГДР. Она была спущена на воду 2 августа 1951 г. в Варнемюнде. Несмотря на свои небольшие размеры (водоизмещение 290 т, площадь парусов 500 кв. м), она совершает дальние плавания. В 1957 г., например, бригантина побывала на Черном море.

В 1958 г. вступил в строй один из наиболее быстроходных парусников мира — западногерманский барк "Горх Фок". При его строительстве был учтен опыт эксплуатации предыдущих однотипных судов. У него сварной корпус с острыми обводами и небольшим коэффициентом полноты. Судно специально проектировали в качестве учебного. Оно, разумеется, приспособлено и для гонок. Барк "Горх Фок" успешно выступал на прошлых регатах и регулярно завоевывал призовые места.

В 1960 г. построен трехмачтовый корабль "Либертад", принадлежащий Аргентине, водоизмещением 3765 т, с площадью парусов 2643 кв. м, а в 1968 г. — барк "Глория", плавающий под флагом Колумбии. Площадь его парусов — 1400 кв. м.

В последние годы, особенно в связи с энергетическим кризисом в капиталистических странах, в печати стали появляться сообщения о проектах грузовых парусников с автоматизированными системами управления парусами. В Англии, в частности, объявлено о создании судоходной компании "Виндрод", которая намерена построить серию парусных барков дедвейтом по 12 000 т для перевозки контейнеров, насыпных и генеральных грузов.

О возрождении парусного судна заговорили и в связи с проблемой охраны окружающей среды от загрязнения.

По исследованиям Д. Винна, парусное вооружение на шести мачтах высотой 75 м с реями длиной 40 м на танкере дедвейтом 22 000 т обеспечивает скорость при попутном ветре до 8 уз. На линии Европа — Персидский залив экономическая эффективность такого танкера по сравнению с обычным судном будет на 20% выше.

В новых проектах парусное вооружение судов предусматривается в основном традиционное, косое. Однако разработано много других проектов: с жесткими парусами, вертикально стоящими жесткими и полужесткими крыльями, ветроколесами, роторами Флетнера и т. п.

Одним из наиболее обоснованных проектов новых транспортных парусников является проект "Динашиф", созданный В. Пролсом совместно с учеными Института судостроения Гамбургского университета. Исследования, проведенные в США, показали, что такое судно дедвейтом до 45 000 т с экипажем 24 человека при эксплуатации в бассейне Тихого океана может конкурировать с теплоходом, даже если 15% ходового времени оно будет идти под двигателем. Средняя скорость парусного судна этого проекта 12 уз, а наибольшая (при попутном штормовом ветре) превысит 20 уз.

Большой интерес вызывают предложения о создании пассажирских круизных судов с парусным вооружением, однокорпусных или типа катамаранов. Для туристических целей уже построена шхуна "Ганс Христиан Андерсен".

Несомненно, былого величия парусным судам не вернуть, но постройка их, и прежде всего учебных, будет продолжаться. А пока большинство учебных парусников составляют старые суда.

Нынешний "Товарищ" — второе судно под таким названием.

Прежний парусник "Товарищ" историю свою ведет с конца XIX в. 17 октября 1892 г. на английской судостроительной верфи компании "Воркмен и Кларк" в Белфасте был спущен парусник "Лауристон". Его дедвейт 3600 т, наибольшая длина 88 м, ширина 12,8 м, площадь парусов 4000 кв. м. По своему парусному вооружению это был корабль, но в 1909 г. его переделали в барк.

Сначала его приобрела лондонская судовладельческая компания "Голбрейт и Тирхед" для работы на Восточной линии, в 1905 г. "Лауристон" перешел в собственность другой лондонской фирмы — "Джордж Дижан и компания", а в 1914 г. куплен вместе с другим парусником — "Катанга" — русским правительством для перевозок военных грузов из Англии о Мурманск и Архангельск. Фактически парусники использовали в качестве барж, буксировавшихся судами с механическим двигателем.

После войны оба парусника несколько лет стояли на приколе в Петрограде. В 1925 г. "Лауристон" капитально отремонтировали в Киле и переоборудовали в учебное судно, дав новое имя — "Товарищ".

Жизнь судна под советским флагом начиналась трудно; отремонтировали его в Германии плохо, опытных моряков-парусников было мало. Первый учебный рейс запланировали в Южную Америку. С грузом гранита судно вышло из шведского порта Лизекиль в аргентинский порт Росарио, лежащий

на р. Паране в 600 милях от океана. Из-за неправильной загрузки барк получил чрезмерную остойчивость и, как результат, очень резкую качку. Неопытный капитан повел его не через Ла-Манш, а вокруг северных берегов Англии, навстречу жестоким зимним штормам, изрядно его потрепавшим. Едва избежав гибели, судно 16 января 1926 г. укрылось в норвежском порту Варде, недалеко от русской границы, откуда ледокол “Седов” отвел его на ремонт и зимовку в Мурманск.

Из Мурманска для продолжения плавания “Товарищ” вышел 29 июля 1926 г. уже под командованием известного парусного капитана Д. А. Лухманова. В первом порту захода — Саутгемптоне — барк простоял с 1 августа до 18 сентября, пройдя ремонт и основательно подготовившись к океанскому плаванию. Затем судно заходило в порт Фуншал на о. Мадейра и в уругвайский порт Монтевидео. Только 6 января 1927 г. “Товарищ” прибыл к месту назначения — Росарио, где простоял 65 дней. Здесь Д. А. Лухманов передал командование старшему помощнику Э. И. Фрейману, а сам вернулся пароходом в Ленинград.

Приняв груз квебрахового дерева, “Товарищ” 20 апреля 1927 г. вышел в обратный путь. Сделав остановку ненадолго в Дувре, “Товарищ” прибыл 12 августа 1927 г. в Ленинград. Рейс длился 408 суток, из них 242 дня судно провело в море и 166 — на стоянках. Протяженность маршрута составила 19 733 мили.

В 1928 г. “Товарищ” пришел на Черное море, где и служил делу подготовки моряков советского торгового флота вплоть до Великой Отечественной войны. В оккупированном Мариуполе (теперь Жданов) судно захватили фашисты, которые использовали его в военных целях. Судно было затоплено.

В 1950 г. я еще видел его проржавевший полузатопленный корпус с рухнувшим рангоутом. Сейчас от старого “Товарищ?” сохранился только якорь. Он установлен на постаменте в городском парке Жданова.

На этом жизнь старого судна “Товарищ” завершилась, но имя его унаследовал другой парусник, поднятый советскими специалистами со дна моря в районе Штральзунда. Это был “Горх Фок”, который фашисты затопили в последние дни войны. Около 30 пробоин зияло в его бортах. Над водой торчали только мачты и часть бака. Пришлось отремонтировать судно. Построен был парусник в 1933 г. на верфи “Блом и Фосс” в Гамбурге взамен погибшей “Ниобеи”.

Германский учебный парусник “Ниобея” погиб 2 июля 1932 г. Судно шло в районе Балтийских проливов в хорошую погоду. Была полночь, и все, кроме вахты, спали. Кадеты, изнуренные летним зноем, самовольно открыли иллюминаторы в подпалубных кубриках с наветренного борта. Внезапно налетевший сильный шквал сильно накренил судно, вода хлынула внутрь сквозь иллюминаторы, и через несколько мгновений “Ниобея” опрокинулась, но осталась на плаву. Утром 2 июля этот “плавающий гроб” для 68 человек прибуksировали в Кильскую бухту.

Помня о недавней трагедии, строители постарались придать судну наилучшие мореходные качества. Назвали его “Горх Фок” в честь популярного немецкого писателя-мариниста Ганса Кинау, погибшего в 1916 г. в проливе Скагеррак (Горх Фок — его псевдоним).

Судно стало первым в серии из четырех однотипных барков, построенных на этой верфи. В настоящее время все они плавают в качестве учебных судов под флагами разных стран. Следующим в серии был спущенный на воду в июне 1936 г. барк “Хорст Вессель”. Ныне это “Игл”, плавающий под флагом США как учебное судно береговой охраны. В октябре 1937 г. начало свою жизнь третье судно этой серии “Альберт Лео Шлагетер”, которое сейчас под именем “Сагриш” входит в состав португальского военно-морского флота. Последний барк в серии вступил в строй в сентябре 1938 г. Под названием “Мирча” он плавает сейчас в составе румынского флота. Под советским флагом новый парусник “Товарищ” начал плавать в 1950 г. После ремонта в Висмаре судно перевели в Лиепая и стали готовить к перегону на Черное море. Я оказался в числе первых 20 практикантов, присланных сюда. В начале сентября 1950 г. мы приехали в Лиепая и начали готовить “Товарища” к дальнему переходу. В то время оснащение барка отличалось от теперешнего. Так, якоря поднимали вручную. Несколько десятков человек, налегая на толстые деревянные вымбовки, ходили на баке по кругу, вращая шпиль. Впоследствии на судне установили шпиль с электрическим приводом, а тогда подъем якоря представлял собой длительную и трудоемкую операцию.

Дважды мы выходили в море, осваивая парусное дело. Во время второго выхода в последних числах сентября судно испытало жестокий шторм — крен достигал 48°. Эти пробные выходы в море показали, что перегон в 1950 г. состояться не сможет из-за малочисленности экипажа, а прислать дополнительно курсантов из морских училищ было уже нельзя — начался учебный год и срок плавательных практик закончился. Пришлось нам возвращаться в Одессу сухим путем.

Ошибки, допущенные при подготовке судна к перегону в 1950 г., были учтены, и 8 июля 1951 г. “Товарищ” вышел из Ленинграда под командованием Ивана Васильевича Трескина, а 28 августа ошвартовался у пассажирского причала в Одессе. По пути парусник посетил Плимут, Гибралтар и Стамбул. Так началась активная жизнь учебного парусного судна “Товарищ”. Уже 6 сентября 1951 г. с новой группой практикантов оно снялось в очередной рейс, на этот раз по Черному морю. С тех пор за кормой барка остались сотни тысяч морских миль, он посетил десятки иностранных портов, от Индонезии до США и от Балтики до Южной Африки.

Одним из наиболее значительных плаваний был многомесячный рейс вокруг Африки в 1957—1958 гг. В 1972 г. “Товарищ” по приглашению американских властей посетил Балтимор для участия в праздновании 175-й годовщины спуска на воду фрегата “Констелейшн” — ветерана парусного флота. “Товарищ” оказался первым советским судном, посетившим США после длительного периода “холодной войны”. Об этом, походе хорошо рассказал М. И. Григор в своей книге “Товарищ” идет в Балтимор”, выпущенной издательством “Маяк” в 1973 г.

Участие в таких походах подвергает серьезной проверке как техническое состояние судна, так и выучку экипажа. Море не прощает пренебрежительного к себе отношения и за допущенные ошибки иногда жестоко наказывает. Это справедливо и для современных океанских лайнеров и тем более для парусников.

Так, в 1928 г. во время перехода из южноамериканского порта Монтевидео в австралийский порт Мельбурн пропал без вести датский учебный пятимачтовый барк “Копенгаген”. Причина гибели судна осталась невыясненной. Могло сыграть драматическую роль и увольнение перед самым выходом в море опытного капитана, профессионального моряка-парусника, который поссорился с руководством фирмы. Вместо него в рейс пошел старший помощник, менее опытный в парусном деле человек. Судно шло с опасным грузом — зерном. Последний сеанс радиосвязи с судном состоялся 22 декабря, когда оно находилось в 900 милях к западу от о-вов Тристан-да-Кунья.

Такая же судьба постигла немецкий учебный четырехмачтовый барк “Адмирал Карпфангер”— он пропал без вести и 1938 г. во время рейса с грузом зерна из Австралии в Англию.

Сравнительно недавно, 21 сентября 1957 г., в Атлантическом океане погиб четырехмачтовый западногерманский барк “Памир”. Его построили в 1905 г. на Гамбургской верфи известной судостроительной фирмы “Блом и Фосс”. Это крупное судно: его длина без бушприта составляла 96 м, ширина 14 м > высота борта 8 м, валовая вместимость 3103 рег. т. Барк шел из Южной Америки в Европу с 3780 т ячменя в четырех трюмах и в диптанке. Кстати, по правилам в диптанке должно было находиться 750 т балластной воды.

На “Памир” обрушился ураган “Кэри” (по традиции ураганам раньше присваивались женские имена). Избежать встречи с “Кэри” не удалось, потому что на судне из-за отсутствия регулярных радиовахт предупреждение об изменении обычного пути движения урагана осталось непринятым.

Неожиданно налетел сильный ветер — его скорость достигала 40 м/с. Барк нес слишком много парусов, которые вовремя не убрали, а потом это уже было невозможно сделать. Крен судна достиг 35—40°. Через плохо закрытые отверстия на верхней палубе вода проникла во внутренние

помещения, в частности, в каюты офицеров. Под действием крена, вероятно, произошло смещение груза зерна — и судно затонуло. Из 86 членов экипажа погиб 81, в том числе капитан, кстати, давно не плававший до этого рейса на парусниках. Прежний опытный капитан остался на берегу по болезни.

В ноябре 1957 г. судьбу “Памира” чуть было не разделил другой, западногерманский парусник “Пассат”. Он шел из Буэнос-Айреса в Гамбург с грузом ячменя и попал в северной части Атлантического океана в сильный шторм. Возникший значительный крен удалось несколько уменьшить, заполнив забортной водой диптанк. Судно укрылось в Лиссабоне.

Плавание на парусных судах связано, разумеется, с повышенной опасностью, но ее не надо преувеличивать. Ни в одной из описанных выше аварий не было непреодолимых обстоятельств. Катастрофы произошли в результате допущенных ошибок в управлении судном, его загрузке, организации службы и т. д. Наш “Товарищ”, например, не раз в прошлом выдерживал жесточайшие штормы, а более крупные суда с механическим двигателем терпели бедствие.

* Приведенные здесь и далее паспортные данные судов могут отличаться от ранее опубликованных в других работах, так как их авторы используют справочники разных лет. Кроме того, со временем характеристики судов меняются, особенно после ремонта и модернизации. — *Прим авт.*

Глава II

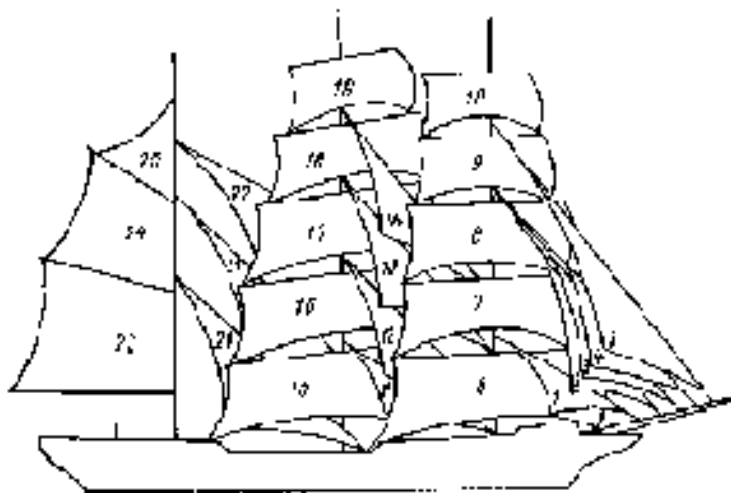
„ Товарищ”

Новый парусник “Товарищ” по своему парусному вооружению — барк, т. е. трехмачтовое судно, у которого на первых двух мачтах имеются реи и прямые паруса, а на третьей мачте паруса косые. Это учебное судно, поэтому из 176 членов экипажа 134 — практиканты.

Наибольшая, длина судна вместе с бушпритом 73,6 м, а длина по ватерлинии 62,0 м. Ширина корпуса 12,0 м, высота борта от киля до верхней палубы 7,3 м. Осадка (без киля) 4,6 м, а с килем 4,85 м. Корпус судна стальной, с баком и ютом. Мачты и реи (кроме двух самых верхних) тоже стальные. На судне всего 25 парусов общей площадью около 1800 кв. м. Топ самой высокой мачты возвышается над водой на 42 м.

Схема парусов барка “Товарищ”.

1 — фор-стаксель; 2 — фор-стен-стаксель; 3 — средний кливер; 4 — кливер; 5 — бом кливер; 6 — фок; 7 — фор-марсель нижний; 8 — фор-марсель верхний; 9 — фор-брамсель нижний; 10 — фор-брамсель верхний; 11 — грот-стаксель; 12 — грот-стен-стаксель; 13 — грот-брам-стен-стаксель; 14 — грот-бом-брам-стен-стаксель; 15 — грот; 16 — грот-марсель нижний; 17 — грот-марсель верхний; 18 — грот-брамсель нижний; 19 — грот-брамсель верхний; 20 — апсель; 21 — крьюйс-стен-стаксель; 22 — крьюйс-брам-стен-стаксель; 23 — бизань нижний; 24 — бизань верхний; 25 — бизань-гаф-топсель.



В ходе многовековой истории парусного судостроения были выработаны определенные пропорции различных элементов судна. Так, высота борта парусника должна составлять приблизительно 0,6 его ширины (у парусника “Товарищ” — 0,608).. Кроме того, рекомендуется выдерживать определенное отношение ширины судна к его длине. Например, если длина судна 20 м, то ширина должна быть в 3,5 раза меньше ее, при длине от 20 до 40 м — в 4 раза, и т. д.

Эти пропорции при постройке “Товарища” не были выдержаны: у него отношение ширины к длине равно приблизительно 1:5, т. е. судно относительно широкое. Вероятно, это сделано с целью придать ему наибольшую остойчивость, чтобы уберечь от повторения трагедии “Ниобеи”.

Площадь парусов определяют в зависимости от полного водоизмещения судна:

Водоизмещение судна, т	Площадь основных парусов (без стакселей между мачтами и прочих легких парусов), кв. м
500	700
1000	1160
1500	1500
2000	1800
2500	2050
3000	2300
3500	2550
4000	2800

Существует и другой способ определения необходимой площади парусов. Измеренную площадь мидель-шпангоута, т. е. площадь поперечного сечения корпуса судна на середине длины корпуса, умножают на коэффициент, зависящий от отношения длины судна к его ширине таким образом:

Отношение длины к ширине	Коэффициент
3	30
3,5	32,5
4	35
4,5	37
5	39
5,5	40,5
6	42
6,5	43
7	44

В соответствии с этими традициями и выбрана площадь парусов на барке "Товарищ":
Площадь основных парусов, кв. м

Бом-кливер	46,3
Кливер	45,2
Средний кливер	49,0
Фор-стень-стаксель	33,4
Фок	147,0
Фор-марсель нижний	90,5
Фор-марсель верхний	94,4
Фор-брамсель нижний	93,8
Фор-брамсель верхний	65,1
Грот	164,0
Грот-марсель нижний	90,5
Грот-марсель верхний	94,4
Грот-брамсель нижний	93,8
Грот-брамсель верхний	65,1
Бизань нижний	113,6
Бизань верхний	63,7
Бизань-граф-топсель	72,5

Очень важным для парусника является и правильное расположение по высоте и длине центра парусности. От его положения по высоте зависят кренящие моменты от ветра, т. е. вероятность опрокидывания судна, а от положения по длине зависит управляемость. Рекомендуется, чтобы возвышение центра парусности над центром подводной части диаметральной плоскости для небольших судов составляло от 1,4 до 1,7, а для крупных — от 1,5 до 2,0 ширины судна.

На нашем барке центр парусности возвышается над нижней кромкой киля на 24,36 м, а от центра подводной части диаметральной плоскости приблизительно на 22 м. Значит возвышение составляет 1,8 ширины судна.

Кроме того, центр парусности должен находиться на 0,01 — 0,02 длины ватерлинии ближе к носу, чем центр подводной части диаметральной плоскости. На паруснике "Товарищ" центр парусности располагается при положении парусов в дрейфе на 0,03 длины ватерлинии, а при других вариантах постановки парусов — на 0,06 и даже 0,07. Благодаря этому судно хорошо управляется при попутных ветрах.

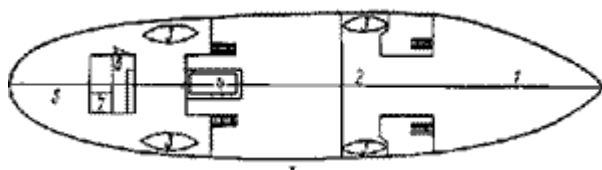


Схема палубы бака и юта барка "Товарищ".

1 — палуба бака; 2— ростры; 3—спасательные шлюпки; 4 — световой люк машинного отделения, 5—палуба юта; 6—штурманская рубка, 7 — радиорубка.

Мачты на "Товарище", как принято на всех парусниках, имеют некоторый наклон к корме. У каждой мачты наклон свой: у передней он незначителен, а чем ближе мачта к корме, тем наклон больше. Угол наклона мачт назад равен 2—4°. При таком положении мачт под действием ветра на паруса несколько уменьшаются килевая качка и напряжение в стоячем такелаже. Кроме того, при уборке верхних парусов центр парусности перемещается вперед, снижается рыскливость судна, оно становится стремительным и внешне эффектно выглядит.

Помня о судьбе "Ниобеи", судостроители придали судну хорошую остойчивость, т. е. способность возвращаться в вертикальное положение после накренения. В дальнейшем, в 1960 г., в его днищевую часть дополнительно уложили 20 т твердого балласта, что способствовало повышению запаса остойчивости. В результате судно способно безопасно крениться под действием внешних сил до 57°. Бортовые иллюминаторы—снабжены такими закрытиями, которые можно открыть только с помощью специального ключа, хранящегося в штурманской рубке.

"Товарищ" — двухостровное судно, с ютом и баком. Бак с расположенными на нем якорными и швартовными устройствами простирается до фок-мачты. За фок-мачтой он переходит в росГтры, на которых стоят две спасательные шлюпки.

Ют занимает почти треть длины судна. В середине его — бизань-мачта, позади нее находится небольшая рубка, в которой разместились штурманская рубка, радиорубка и небольшое помещение для отдыха капитана, который иногда подолгу не спускается с мостика. Рулевой рубки на судне нет, штурвал для управления рулем установлен на открытой палубе юта, перед бизань-мачтой. Над ним сделано лишь легкое брезентовое закрытие. На юте расположены еще две спасательные шлюпки, а пятая шлюпка, рабочая, висит на телях за кормой.

На верхней, главной, палубе в носовой надстройке находятся каюты команды, душевые и другие служебные помещения.

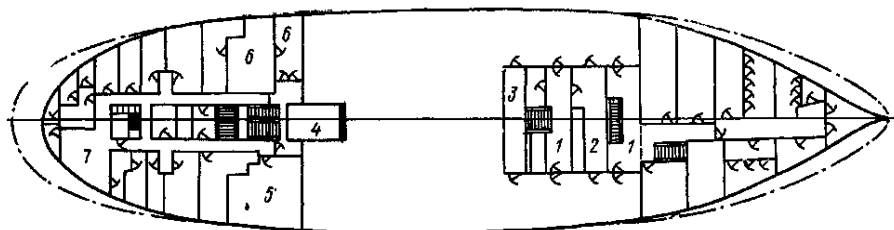


Схема расположения помещений на верхней палубе барка "Товарищ".

- 1—вестибюль; 2—камбуз; 3—учебная штурманская рубка; 4—световой люк машинного отделения; 5—кают-компания; 6—помещения санитарной части; 7—каюта капитана.

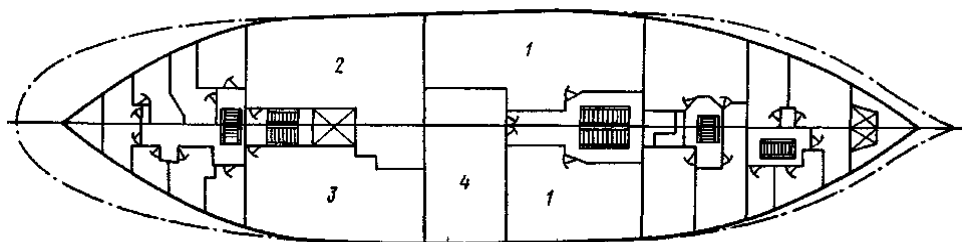
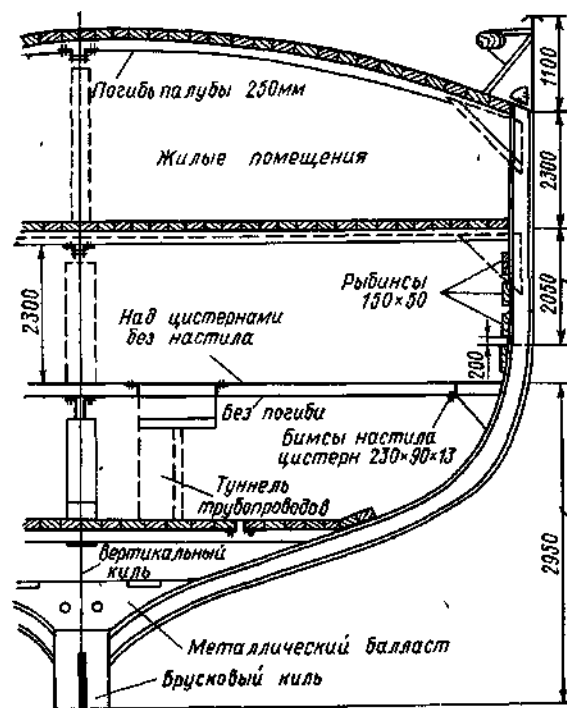


Схема расположения -помещений на верхнем твиндеке барка "Товарищ".

- 1—Кубрик курсантов 1-6 вахты; 2—кубрик курсантов 2-й вахты; 3—кубрик курсантов 3-й вахты; 4—учебная аудитория.



Барк "Товарищ" (разрез по миделю)

Под рострами расположены камбуз и учебная штурманская рубка. В середине открытой части верхней палубы стоит грот-мачта. В корму от нее — шахта машинного отделения со световым люком. В кормовой надстройке по правому борту размещена кают-компания, а по левому — лазарет. Остальную часть надстройки занимают каюты комсостава.

На палубе верхнего твиндека в носовой части — столовая и каюты команды; в средней части — два кубрика курсантов и учебная аудитория; в кормовой части — еще два курсантских кубрика и каюты руководителей практики.

На палубе нижнего твиндека в средней части судна находится столовая курсантов, в кормовой — машинное отделение, а носовая отведена для служебных помещений.

"Товарищ" — надежное судно. Он обладает хорошими мореходными качествами: легко всходит на волну, палуба почти не заливается, большой запас остойчивости позволяет выдерживать значительные кренящие моменты. Пожалуй, судно плохо ходит лишь в крутой бейдевинд и при ветре с носовых курсовых углов сильно теряет в скорости. Слабоват и главный двигатель, что может сказаться на безопасности плавания.

Бытовые условия на "Товарище" нельзя, конечно, сравнить с условиями на современных морских транспортных судах, но они намного лучше, чем на известных мне иностранных парусниках, где кадеты спят в подвесных койках, а кубрики одновременно служат столовой.

В целом "Товарищ" может быть принят за основу при проектировании новых парусных судов.

Глава III

Идем на регату

Субботный день 20 марта 1976 г. не сулил сенсаций. Утро началось, как обычно. Вызов к начальнику училища тоже не был большой неожиданностью. Сюрприз ждал меня за дверьми его кабинета — я узнал, что назначен главным руководителем практики курсантов на парусное судно "Товарищ". Предстояло не только совершить учебный рейс, но и принять участие в серьезном спортивном испытании — трансатлантической регате. Летели кувырком все планы. Повисали в воздухе многие неотложные дела.

Рейс предполагался интересным, но трудным и долгим. Судно находилось на ремонте в Швеции и должно было принять нас на борту в Риге или Вентспилсе, в зависимости от ледовой обстановки на Балтике.

Первый заход планировался в Гетеборг за комплектом новых дакроновых парусов. Затем "Товарищу" предстояло идти в английский порт Плимут, где 2 мая должна была стартовать трансатлантическая международная парусная регата. Ее маршрут: Канарские острова — Бермудские острова — порты США и финиш в Плимуте. Мы предполагали завершить гонки в Нью-Йорке и оттуда вернуться в Одессу, зайдя по пути для пополнения запасов на Азорские острова, в Сеуту и Пирей. Командовал судном Олег Павлович Ванденко, начавший плавать на нем в должности 4-го помощника еще в 1955 г.

Общая протяженность маршрута плавания "Товарища" должна была составить около двенадцати тысяч миль, а продолжительность — почти пять месяцев. Подобный рейс не "вписывался" в наш учебный план. Поэтому пришлось перекраивать и менять программы, расписания занятий, часть предметов было решено изучать на судне.

Перед нами встало много учебных и хозяйственных головоломок, и разрешить их нужно было срочно.

Вечером 30 марта 130 человек оказалось на одесском вокзале с чемоданами, сумками, гитарами, барабанами и прочим скарбом, для перевозки которого потребовалось несколько грузовиков. И все это предстояло довести до Вентспилса.

В дороге, несмотря на суматошные пересадки в Киеве и Риге, мы, как это ни странно, ничего не потеряли и не поломали.

Через два дня поздно вечером мы вступили (кто впервые, а кто и не впервые) на палубу барка "Товарищ". Сухопутная часть нашего "вояжа" завершилась, а судовая — началась 1 апреля (!) — в день юмора и смеха. Но уже 2 апреля о шутках все забыли — нам надо было приводить судно в порядок: подвязывать новые паруса, принимать снабжение и запасы, мыть и красить.

До выхода в море следовало отработать действия экипажа по тревогам: пожарной, шлюпочной, водяной. Новичкам, незнакомым с парусным делом, предстояло научиться подниматься на сорокаметровые мачты барка. В начале они осваивали подъем по вантам до марсовой площадки, переход через нее и спуск на другой борт, затем — тот же путь, но уже через салинг, который расположен выше марсовой площадки. И, наконец, на заключительном этапе парусных учений во время стоянки они отработывали расхождение по реям.

Но сколько не было бы дел, они все равно когда-нибудь кончаются. Накануне отхода все же удалось побродить по улицам Вентспилса, посидеть под старыми деревьями городского бульвара, подумать. Каким бы интересным и желанным не казалось предстоящее плавание, уходят в него обычно с чувством грусти, ведь человек — существо все-таки "земное". Недаром, еще древнегреческий философ Анахарсис, живший в шестом веке до нашей эры, разделял людей на тех, кто жив, тех, кто уже мертв, и тех, кто сейчас в море.

Утром 14 апреля барк "Товарищ" отошел от причала Вентспилского порта. Было тепло, но пасмурно. Когда парусник проходил ворота порта, вдруг заморосил мелкий дождик — хорошая примета по старым поверьям.

На рейде мы задержались, для того чтобы выполнить последний пункт программы подготовки к плаванию — уничтожить девиацию магнитного компаса и радиодевиацию. После этого "Товарищ" лег на курс к шведским берегам.

Весной на Балтике преобладают ветры западных направлений, но нам повезло: несильный, но ровный восточный ветер подгонял судно к Датским проливам.

Расстояние до шведского порта Гетеборг не велико — всего 488 миль. Там мы должны были взять новые дакроновые паруса, под которыми предстояло судну выступать в регате. Опыта плавания под такими парусами ни у кого на судне не было. Дело в том, что дакрон делится по номерам на марки в зависимости от толщины и, следовательно, массы квадратного метра. Какую марку лучше всего выбрать? Какие ветры нас ожидают? Ответы на эти вопросы надо было находить интуитивно, советоваться было не с кем. Для слабых ветров, очевидно, лучше использовать паруса потоньше и полегче, для сильных — потолще и потяжелее.

Переход до Гетеборга не был трудным, если не считать изрядно мешавших нам туманов. На подходе к Зундекому проливу густой туман уменьшил видимость до двух кабельтовых и вынудил утром 16 апреля даже стать на якорь в 2,5 мили к юго-западу от маяка Дрогден, недалеко от того места, откуда 14 июля 1974 г. "Товарищ" стартовал в Балтийской регате.

Сейчас здесь клубилась седая мгла, уныло звучали сигналы маяка и гудки проходящих судов. Только после обеда видимость улучшилась и появилось солнце. Нескольких ясных часов оказалось достаточно, чтобы проскочить самую узкую и оживленную, а поэтому и опасную, часть пролива вблизи Копенгагена.

Выйдя вечером из Зунда в пролив Каттегат, вновь пришлось стать на якорь, так как нас окутал почти непроницаемый туман. В такую погоду узким фарватером с очень оживленным судоходством идти слишком рискованно. Стояли всю ночь, ожидая улучшения видимости. Наконец подул сильный ветер и разогнал туман. Правда, этот же ветер затруднял окраску рангоута и надстроек, разносил брызги краски по всему судну.

Но если не обращать внимание на такие мелочи, можно сказать, что Балтийское море радовало нас хорошей погодой. Шли даже с опережением графика, хотя спешить было некуда: появляться в Гетеборге раньше 19 апреля не имело смысла, так как шведы праздновали пасху, и заниматься нами все равно бы никто не стал. Поэтому мы еще одну ночь провели на якоре, укрывшись от ветра у южного берега о. Анхольт. Его низкие и пустынные берега со скудной зеленью и одинокой башней маяка настолько унылы, что задерживаться около него дольше необходимого срока не хотелось.

Ветер, свежий с утра, быстро стих. "Товарищ", стуча своим 500-сильным мотором, резво бежал вперед, оставляя за кормой последние мили до Гетеборга. После обеда на горизонте появился шведский берег, по-своему живописный: серый гранит с еще не зазеленевшим кустарником между скалами кое-где расцвечен красными черепичными крышами одиноких домов.

У нас снова якорная стоянка, на этот раз среди скалистых шхер, на внешнем рейде Гетеборга.

К причалу Гетеборга мы подошли на следующий день в 9 ч утра. Судно оказалось в самом "сердце" города. В нескольких шагах от борта судна, в голове причала, возвышалась позеленевшая от времени бронзовая колонна, на вершине которой застыл взметнувшийся на гребне волны парусник, обращенный носом к морю. Со всех сторон четырехгранная колонна покрыта барельефами, изображающими сцены из жизни шведских переселенцев в Америку, которые отправились туда с этого места в 1638 г. Памятник поставлен в их честь 300 лет спустя. Отсюда и нам предстоит начать свой путь через океан к берегам теперь уже не Нового Света.

Гётеборг — наиболее значительный порт Швеции. Его грузооборот достигает 25 млн. т в .год. Ежедневно в порт приходит около 100 больших и малых судов, среди которых встречаются и танкеры грузоподъемностью более 200 000 т, и контейнеровозы. Для их приема Гётеборг одним из первых в Европе портов был оборудован специализированными причалами, которые сейчас числятся среди крупнейших. Весь правый берег р. Гёты, от самого устья, занят грузовыми причалами, доками и верфями известных судостроительных фирм: "Гётаверкен", "Эрике-берг" и "Линдхолмен", а на левом берегу располагается собственно город.

Официально Гётеборг ведет свою историю с 1621 г., но и раньше на этом месте существовали поселения. В городе сохранилось много старинных жилых и служебных зданий, церквей и других памятников средневековья.

Наиболее значительные здания имеют собственные имена. Обраставшие жирком честолюбивые торговые магнаты увековечивали свои имена, присваивая их музеям, больницам и другим сооружениям, построенным на их пожертвования.

Улицы чаще всего вымощены камнем, а там где есть асфальт, в него вкраплен мелкий белый гравий, отчего дорога кажется покрытой изморозью. Делается это не для красоты: смесь асфальта с мелким светлым гравием увеличивает сцепление с автомобильными покрышками, а саму дорогу делает долговечнее и лучше видимой в сумерки.

Не знаю, в какой степени в Швеции знакомы с творчеством наших земляков И. Ильфа и Е. Петрова, но их слова о том, что пешеходов надо любить, местные жители воплотили в жизнь. Для пешеходов со слабым зрением или дальтоников обычные светофоры дублируются звуковыми сигналами. Специальная трещотка мерно отстукивает удары при красном свете, когда надо терпеливо пропускать транспорт, и резко учащает звуки при зеленом, как бы приглашая пешеходов быстрее двигать ногами. Для очень спешащих пешеходов на столбе светофора есть кнопка, нажав которую можно ускорить включение красного света для транспорта и спокойно перейти дорогу, не лавируя в потоке машин.

Стоит сказать и о почтительном отношении шоферов к “зебре”. Человек, стоящий на этой полосе, становится проста священным для водителей, и транспорт мгновенно замирает, пока пешеход не окажется на тротуаре. Не знаю, что думают водители автомашин о пешеходах, нажимающих кнопки на светофорах и переходящих улицу по “зебре”, но их волю они выполняют беспрекословно. Может быть, такая доброжелательность водителей автомашин возможна потому, что улицы необыкновенно безлюдны:

Гулять по улицам без дела не принято. Даже в центре города на протяжении целого квартала иногда встретишь всего двух-трех человек.

Вся история Гетеборга связана с морем. Он рос и развивался благодаря морской торговле лесом и железом, рыболовству. В 1731 г. здесь начала свою деятельность знаменитая Ост-Индская компания.

Существует в городе и морская школа, в которой готовят судоводителей, судомехаников и радистов. Для поступления в нее необходимо иметь среднее образование в объеме восьми классов. Обучение длится всего один год, так что по уровню подготовки оно ниже наших средних мореходных училищ. Мы посетили эту морскую школу.

Маленькое, но очень чистое и аккуратное здание расположено на скалистом холме над портом. Форма для учащихся не установлена, и среди морского оборудования кабинетов и аудиторий непривычно выглядят ребята в потрепанных джинсах и вылинявших, свитерах. Непривычно для нас было и выделение лифтов в здании школы только для преподавателей.

Учащиеся лифтом не пользуются, в их распоряжении — лестницы.

Со смотровой площадки на крыше школы открывается прекрасный вид на город и реку. С одной стороны до самого горизонта — живописное море черепичных крыш с островками соборных шпилей, с другой — уходящая вдаль лента Гёты. У ее берега, как раз напротив школы, белеет корпус четырехмачтового парусника “Викинг” на вечной стоянке. Вдоль противоположного берега Гёты расположились здания судостроительных и судоремонтных заводов, почти скрытые корпусами стоящих у заводских причалов океанских судов. Этим обзором с высоты птичьего полета и закончился наш визит в морскую школу.

Стоянка наша в Гетеборге, во время которой срочно отремонтировали рангоут и такелаж, была короткой. Уже 22 апреля в 10 ч утра “Товарищ” отошел от причала. Еще в реке судно подхватил сильный попутный ветер, принесший с собой неожиданный снежный заряд. Но ненастье оказалось недолгим, и к моменту выхода из шхер над нашими головами уже сияло солнце.

В этот день в районе мыса Скаген мы впервые поставили паруса. Пролив Скагеррак пенится от свежего ветра, и судно, переваливаясь с борта на борт на крутых волнах, начало почти восьмисотмильный путь к месту нашего старта — старинному английскому порту Плимут.

Свежая погода сопровождала нас почти весь переход через Северное море. С выходом из пролива волны стали крупнее, и иногда вода через штормовые портики заливала палубу. Иллюминаторы в каюте почти все время находились под водой. Казалось, мы плывем, как в аквариуме. Для полноты иллюзии не хватало только рыб вокруг. Дул попутный шестибалльный ветер, который вызвал безжалостную качку. Эта качка, неприятная в любое время суток, особенно надоедала ночью: казалось, незримая рука моря безостановочно катает тебя по койке и не дает заснуть. Утром встаешь измученный и не можешь понять толком, спал ты или нет. Правда, этот же ветер в три дня донес нас до Ла-Манша, и рано утром 25 апреля “Товарищ” миновал Дувр. В 16 ч 17 мин этого же дня произошло знаменательное событие — судно пересекло нулевой меридиан и оказалось в западном полушарии.

По мере приближения к Плимуту “Товарищ” становился все наряднее. Заблестел свежей краской корпус, солнечные зайчики забегали по начищенной меди и покрытым лаком планширям и кофель-нагельным планкам, обновлено желтела тиковая палуба, истертая за долгие годы службы тысячами курсантских ботинок.

Весь этот блеск давался ценой большого труда. Все три вахты в сутки курсанты терли, скребли, мыли и красили. Времени все равно не хватало, и на “комсомольском собрании” ребята решили дополнительно работать по два часа ежедневно, чтобы закончить подготовку судна к 28 апреля.

Ветеран нашего училища, давно плавающий на паруснике, боцман Павел Иванович Бусалаев целые дни проводил на верхней палубе под рострами со своими подручными — курсантами. Они приводили в порядок новые дакроновые паруса, чтобы не подвели на гонке. Некоторые из них приходилось срочно перекраивать и подгонять, потому что сшиты они оказались не совсем удачно. Сделать это непросто. В это же время надо было “обкатать” такелаж, обновленный в Гетеборге, прежде чем эксплуатировать его с полной нагрузкой, не опасаясь аварий, нужно приладиться к нему. Снасти должны обтянуться, блоки приработаться. Кроме того, экипаж должен привыкнуть к работе с дакроном, который труднее держать в руках при уборке парусов, чем обычную парусину. Да все это обычно уходит два-три месяца, мы же располагали несколькими днями.

Новый, неиспытанный рангоут и такелаж скоро напомнил о себе. Мы ночевали на якорной стоянке в заливе Лайм, у южного берега Англии, заканчивали последние приготовления к приходу в Плимут. В 11 ч 28 апреля снялись с якоря и подгоняемые попутным ветром силой около 4 баллов пошли к Плимуту. Одновременно проводились парусные учения. И вот тут-то при постановке грот-бом-брамселя внезапно обломилась левая часть рея. На палубу полетел оборванный драйреп. Над нашими головами повис в воздухе кусок рея, удерживаемый от падения снастями, и пузырем бился на ветру парует К счастью, при аварии рея никто не получил травм.

На мачту поднялись второй помощник капитала Константин Трепалин и боцман Сергей Зайченко с тремя матросами. Демонстрируя все свое акробатическое искусство, они срезали и спустили на палубу парус с поврежденного рея, подтянули и закрепили обломившуюся часть. Позже, уже в порту, грот-бом-брам-рей спустили на палубу и подняли вместо него запасной. Если бы его не оказалось, то наше участие в регате на этом и закончилось бы, так как состязаться в скорости с лучшими гонщиками мира без верхнего паруса бессмысленно. Но все хорошо, что хорошо кончается, и в 18 ч 28 апреля “Товарищ” пришвартовался в закрытом доке Плимута.

Здесь собралось уже много парусников, прибывших для участия в Операции Парус-76, в том числе и некоторые на наших непосредственных соперников класса А. Перед “Товарищем” у стенки причала стоял самый маленький участник, гонки класса А — бригантину “Феникс” под ирландским флагом. Построена она в 1929 г. Первоначально это была шхуна, типичное судно балтийских купцов конца прошлого века. Позже парусное вооружение фок-мачты сделали прямым, и

“Феникс” превратился в бригантину. Корпус судна деревянный, с полными обводами, выкрашенный в черный цвет. На корме — маленькая рубка и навесной руль, как на шлюпке. Нигде ни малейшего признака техники XX в. Сходство с судами прошлого не ограничивается внешним видом. На “Фениксе” нет рефрижераторной установки. Вместо нее на палубе установлены клетки с живыми курами — источник свежих яиц и мяса для команды. Экипаж из 26 человек интернациональный. Чуть позже, перед началом регаты, члены экипажа заявят корреспондентам, что “Феникс” не представляет никого, “кроме самого себя”. У бригантин были минимальные шансы на призовое место, так как гонщик она явно плохой.

А вот стоящий у противоположной стенки дока белоснежный норвежский парусник “Христиан Радиш” — соперник опасный. Судно названо именем человека, субсидировавшего строительство этого трехмачтового корабля. Год его постройки 1937. При максимальной длине 72,5 м, ширине 9,7 м и осадке 4,5 м, он несет 1234 кв. м парусов. В Операциях Парус 1956 и 1964 гг. парусник оказался победителем.

В 1940 г. “Христиан Радиш” попал в руки немецких захватчиков и до конца войны служил базой подводных лодок.

Теперь на нем молодые норвежцы знакомятся с азами морской профессии.

В соседнем доке виднелся один из наиболее опасных соперников — трехмачтовый корабль ПНР “Дар Поможе” (Дар Поморья). Его наибольшая длина 91 м, ширина 12,6 м, осадка 5,7 м, площадь парусов 1900 кв. м. Он оказался самым старым по возрасту среди участников регаты — построен в 1909 г. в Гамбурге на верфи “Блом и Фосс”. Плавал он до первой мировой войны под названием “Принцесса Эйтель Фридрих”, затем после поражения Германии корабль по репарации был передан Франции. Он получил имя “Кольберт” и без применения стоял в порту Сен-Назер. В 1929 г. его купила Польша на средства, собранные жителями Поморья (отсюда и произошло его название). После ремонта в Дании 30 июля 1930 г. на нем был поднят польский флаг.

С тех пор “Дар Поможе” совершил несколько дальних плаваний: в Нью-Йорк, на о-ва Карибского моря, в Бразилию и Южную Африку. В 1934—1935 гг. корабль совершил кругосветное плавание. В 1936—1937 гг. “Дар Поможе” прошел через Панамский канал в Тихий океан и вернулся на родину вокруг Южной Америки, став первым польским судном, обогнувшим мыс Горн.

В 1938 г. “Дар Поможе” участвовал в первом слете парусников в Стокгольме. Во время второй мировой войны корабль оказался в Швеции и был возвращен на родину только в 1945 г. Впервые “Дар Поможе” принял участие в Операции Парус в 1972 г. и сразу завоевал первое место.

Более двадцати лет кораблем командовал Казимеж Юркевич, старый моряк, имя которого очень популярно в ПНР. Регата 1976 г. для старого капитана была последней, после нее Казимеж Юркевич ушел на пенсию.

На следующий день после нашего прихода в Плимут на рейде мы увидели другое советское парусное судно “Крузенштерн”. Его внушительный черный корпус украшали белые квадраты, обозначающие места традиционного расположения пушечных портов на старинных кораблях. (В док его не могли поставить из-за значительных габаритов.)

“Крузенштерн” — немолодое судно. Его жизнь началась в Гамбурге в 1926 г. на судостроительной верфи в Везермюнде (г. Бремерхафен). Это было последнее судно из серии крупных барков, построенных известной судоходной компанией “Пи-лайн” Фердинанда Лаеша: “Памир”, “Привал”, “Пассат”, “Пекин” и “Падуя”. Последний и носит теперь имя “Крузенштерн”.

Валовая вместимость четырехмачтового барка “Крузенштерн” 3257 рег. т. Максимальная длина с бушпритом 114,5 м; корпус длиной 95,5 м, шириной 14,05 м, осадка 7,18 м. На нем 31 парус общей площадью 3632 кв. м. Из плавающих парусников

“Крузенштерн” — самый крупный. Но еще больше четырех-¹мачтовый барк “Седов” (раньше назывался “Магдалена Вин-нен”). Его валовая вместимость 3709 рег. т; максимальная длина с бушпритом 117,5 м; корпус длиной 97,9 м, шириной 14,66 м, осадка 7,52 м; несет 32 паруса общей площадью 4192 кв. м. В Операциях Парус-74 и Парус-76 “Седов” не участвовал, так как стоял в длительном ремонте.

Барк “Падуя” совершал рейсы как грузовое судно за селитрой в Чили, вокруг мыса Горн, за пшеницей в Австралию. Он мог принимать 4300 тыс. т груза. Но уже и тогда на нем в каждый рейс уходило до 40 практикантов. “Падуя” считалась быстроходным судном: в 1930 г. оно поставило рекорд скорости для парусников, пройдя путь от Гамбурга до Порт-Линкольна на южном берегу Австралии за 67 дней.

В 1946 г. судно по репарации было передано Советскому Союзу, и его переименовали в честь капитан-лейтенанта Ивана Федоровича Крузенштерна, командира первой русской кругосветной экспедиции в 1803—1806 гг. на судах “Надежда” и “Нева”. Судно переоборудовано в учебное и принадлежит Министерству рыбного хозяйства.

Во время гонок именно “Крузенштерн” может доставить много хлопот своим соперникам, особенно в штормовую погоду, так как при сильных ветрах его тяжелые паруса работают в полную силу.

Плимут имеет богатую парусную историю. Здесь начинаются гонки через Атлантику яхтсменов-одиночек, которые проводятся с 1960 г. регулярно каждые четыре года. Из Плимута 18 мая 1952 г. стартовала на яхте “Фелисити Энн” английская журналистка Энн Дэвисон, первая из женщин, совершившая в одиночку плавание через Атлантический океан. Из этого же города 27 августа 1966 г. ушел в свой знаменитый кругосветный рейс на яхте “Джипси мот IV” знаменитый Френсис Чичестер. 29 630 миль он прошел за рекордно короткое время — 226 дней — всего с одной остановкой в Сиднее. В Плимуте вот уже второй раз стартует Операция Парус.

Гордится Плимут и своей историей. Из порта 6 сентября 1620 г. вышло в море парусное судно “Мэйфлауер”. На его Зорту 102 человека отправились к берегам Нового Света. Капитан Кристофер Джонс более двух месяцев вел судно на запад против тяжелых штормовых ветров. Наконец, 16 декабря путешественники высадились на американский берег, пройдя за 67 суток 3500 миль. Теперь их стало уже 104 — за время перехода родилось двое детей. Это были первые поселенцы, доторые основали на безлюдном берегу поселок, названный в честь порта отплытия. Так “Мэйфлауер” вошел в историю мореплавания как “корабль, основавший нацию”. В Англии “Мэйфлауер” не забывают. Его именем называют отели, кинотеатры, повсюду можно купить сувениры с изображением этого парусника XVII в.

Через три столетия после рейса “Мэйфлауера” возникла идея создать точную копию исторического судна и повторить его. путь. С большим трудом удалось воссоздать конструкцию старого барка и 4 июля 1955 г. в английском порту Бриксхэм на верфи “Упхэм” был заложен киль двойника. Судно строили по старому образцу, из тех же материалов, с помощью старинного инструмента.

Новый “Мэйфлауер” имел длину с бушпритом 27 м, ширину 7,5 м, осадку 3,6 м. Лишь бытовые условия XVII в. решено было не копировать. Капитаном необычного судна стал Алан-Виллерс, более сорока лет плававший на парусниках. 20 апреля 1957 г. Плимут проводил новый “Мэйфлауер” с 33 членами экипажа в долгий путь черв океан, где его поджидали тяжелые испытания штормами и затяжными штителями. Только на пятьдесят четвертые сутки была достигнута цель перехода: 13 июня “Мэйфлауер” вошел в Плимут на американском берегу.

В самой старой части английского Плимута, которая называется Барбикан, есть причал, от которого три столетия назад “Мэйфлауер” взял курс к берегам Нового Света. Здесь установлена каменная плита с надписью, повествующей об этом** событии. Около нее несколько более скромных плит с надписями в честь первых колонистов, уехавших на Бермудские острова и в Новую Зеландию.

Рядом с причалом — узенькая улочка, ныне одна из самых старых в городе, названная почему-то “Новая улица”. Может быть так проявляется английский юмор? На Новой улице сохранился унылый и невзрачный средневековый дом, в котором королева Елизавета принимала Черного Принца — знаменитого, мореплавателя и корсара Френсиса Дрейка, которым гордится, вся Англия и в первую очередь Плимут.

Точная дата рождения Дрейка неизвестна — где-то между 1540 и 1545 гг. Знают только, что он появился на свет в семье судового священника и был старшим из 12 сыновей. Почти все они связали свою судьбу с морем и почти все в море погибли.

Свою морскую карьеру Ф. Дрейк начал юнгой на каботажном судне и так понравился хозяину, что тот, умирая, завещал судно ему. До 1567 г. Дрейк был капитаном небольшого торгового судна, пока его родственник Джон Гаукис не пригласил его в экспедицию к берегам Африки за черными рабами. Экспедиция едва не завершилась трагично — при распродаже рабов в Америке на нее напали испанцы, и Дрейк с Гаукиса чудом спаслись. Из пяти судов осталось два.

Неудача не остановила пирата. Он выдвигает новый план—напасть на испанские колонии на западном побережье Южной Америки.

15 ноября 1577 г. из Плимута под его командованием вышла эскадра из пяти судов: “Пеликан”, “Елизавета”, “Златоцвет”, “Лебедь” и “Христофор”. Самым большим было флагманское судно “Пеликан” водоизмещением 100 т, длиной 30,5 м, шириной 6 м, площадь его парусов 386 кв. м; самым маленьким—галера “Христофор” водоизмещением 15 т. Общая численность экипажей на всех судах—164 человека.

За долгие месяцы плавания одни суда погибли, другие за ветхостью были уничтожены самими пиратами, и лишь “Золотая лань” (так теперь назывался “Пеликан”), обогнув Америку с юга, вышла через Магелланов пролив в Тихий океан. Дрейк шел на север, по пути совершая дерзкие налеты на суда и города. И все они неизменно заканчивались успехом.

Были разграблены города Вальпараисо и Лима, богатая добыча наполнила трюмы “Золотой лани”, настало время - поворачивать к берегам Англии, но возвращаться тем же путем было опасно, так как Дрейка поджидали испанские корабли. “Золотая лань” направилась к Молуккским островам и обогнул мыс Доброй Надежды, 26 сентября 1580 г. возвратилась в Плимут, проведя почти три года в плавании. Так завершилось это необычное плавание, второе в истории после экспедиции Магеллана кругосветное путешествие.

В Англии Дрейка ждали и слава и богатство. Королева Елизавета возвела корсара в рыцари и дала право без свидетелей “привести в порядок” сокровища, прежде чем их опишет государственный казначей, и взять себе 20 000 фунтов. Награбленные сокровища были приняты государственной казной якобы на временное хранение до тех пор, пока между Англией и Испанией не будут сведены счета по взаимным претензиям.

Через несколько лет Френсис Дрейк снаряжает экспедицию к берегам Вест-Индии уже на 25 судах с экипажем из 2300 человек. Эскадра вышла из Плимута 12 сентября 1585 г. Путь пролегал к берегам Испании, на Канарские острова и острова Зеленого мыса. “Путешественники” захватывали встречные суда, высаживали разбойничьи десанты, грабили города, в том числе Сан-Доминго и Картагену. С богатой добычей экспедиция вернулась 28 июля 1586 г. в родной город.

На следующий год знаменитый пират совершает еще один поход к испанским и португальским берегам, нападает на Ка-дис, на подступах к которому сжигает 33 испанских корабля, а город опустошает. После этого корабли корсаров в районе мыса Сан-Висенти блокируют испанские суда и город Лиссабон. Так был сорван выход испанской “Непобедимой армады” к берегам Англии в 1587 г.

Корабли дерзкого Дрейка приняли участие и в многодневном сражении с “Непобедимой армадой” в 1588 г. Часть испанских кораблей была потоплена, часть взята на абордаж, часть погибла во время шторма. Из 130 испанских кораблей уцелело 55, а из 30000 человек.— менее 10000. Так была сокрушена морская мощь Испании.

Последующие “предприятия” Ф. Дрейка оказались неудачными. В последнем походе в Вест-Индию он заболел тропической лихорадкой и умер 28 января 1596 г. на подходе к Порто-Белью. Его похоронили в море.

Любопытно, что прямой потомок знаменитого пирата Томми Дрейк в возрасте 66 лет совершил в начале XX в. на яхте “Пилигрим” в одиночку более чем трехлетнее плавание по Атлантическому океану. Он посетил 117 портов и прошел около 30 000 миль.

Именем Френсиса Дрейка назван небольшой островок в середине залива, на берегах которого и раскинулся город Плимут. А в центре парка Хо установлен памятник знаменитому земляку. Там же находятся обелиск, поставленный в память погибших в первую и вторую мировые войны, и памятник, воздвигнутый в 1888 г. в честь 300-летия разгрома “Непобедимой армады”.

Парк Хо лишь называется парком. По существу это просто живописный район города на берегу залива, застроенный своеобразными старинными. и современными зданиями. Там же стоит старый маяк, так называемая Смитонская башня.

Центральная часть города была во время второй мировой войны полностью разрушена немецкой авиацией. Старых зданий сохранилось немного: несколько церквей, городская ратуша. Торговый центр с крупными универмагами и скромными магазинами — все построено после войны. В восточной части парка Хо возвышаются стены Роял-цитадели — крепости XVII в. От ее подножья дальше к востоку по берегам бухточки с прихотливо изрезанными берегами расположена уже упоминавшаяся старая часть города — Барбикан. В бухточке теперь могут стоять лишь небольшие рыболовные суденышки.

В целом Плимут производит впечатление провинциального города. Достаточно свернуть немного в сторону от торгового центра, и вы попадете на чистые узкие улицы, застроенные разноцветными двух- и трехэтажными домами, часто из дикого тесаного камня. В окнах многих домов, особенно в районах, прилегающих к морю, видны лаконичные надписи, сообщающие о сдаваемой комнате и даже о “комнате с завтраком”. Только эти объявления да телевизионные антенны, торчащие на крышах, напоминают о XX веке. Глядя на тихие улочки, трудно представить, что отсюда некогда выходили в море “джентльмены удачи”.

Во время стоянки в Плимуте нам пришлось встречать Пер-вомай. В этот день на “Товарище” состоялась церемония торжественного подъема Государственного флага. Во второй половине дня для участников регаты Парусная ассоциация организовала автобусную экскурсию по окрестностям Плимута. Она оказалась неожиданным приятным дополнением к нашему празднику.

Впервые мне, да и моим товарищам, пришлось ехать в двухэтажном автобусе. Все, конечно, старались забраться на второй этаж, который имеет неоспоримые преимущества для туристов, благо места можно было выбирать по своему вкусу. Очень непривычно принятое в Англии левостороннее движение: все время кажется, что водитель нарушил правила, и мы вот-вот с кем-нибудь столкнемся. В роли пешехода тоже испытываешь на английских улицах чувство неуверенности. Твердо усвоенное правило: переходя улицу — посмотри налево, а дойдя до её середины — направо, нам явно мешало. Не задумываясь, автоматически, мы смотрели налево, вступая на проезжую часть, и тут же раздавался справа визг тормозов. Водители резко затормозивших машин вежливо молчали, но это можно было объяснить только английской сдержанностью.

Левостороннее движение — отголосок времен гужевого транспорта: кучер, двигаясь по левой стороне улицы и держа кнут в правой руке, не задевал им прохожего на тротуаре. Кроме того, садясь на лошадь верхом, всадник сначала вставлял в стремя левую ногу, а это удобнее делать, если лошадь стоит на левой стороне улицы, т. е. если голова ее “смотрит” в сторону предстоящего движения. Времена эти давно прошли, но традиция есть традиция!

Во время поездки мы посетили родину Френсиса Дрейка — небольшой городок Тависток, расположенный в округе Крон-“ дейл. Сам Тависток интереса не представляет. Единственными его достопримечательностями являются памятник Дрейку, копия памятника в Плимуте, и очень живописный средневековый собор, весь увитый плющом. Экскурсия всем понравилась — она позволила посмотреть на Англию, так сказать, изнутри: увидеть поля, пустоши, все то, что обычно недоступно во время кратковременных стоянок.

Дорога в Тависток пролегла среди бесконечных овечьих пастбищ, разгороженных стенами из густого кустарника или дикого камня. Изредка вдоль дороги попадались одинокие домики или маленькие поселки. Местность тут холмистая, и иногда с какой-нибудь вершины перед нами открывались уходящие вдаль зеленые долины, бесконечные неправильные квадратики пастбищ с вкрапленными между ними красными черепичными крышами ферм и шпилями церквей. Почва везде очень каменистая, и для земледелия, вероятно, мало пригодная. Поэтому распространено разведение

овец, которые бродили всюду: на пастбищах, пустырях, вдоль дороги. Разноцветные пятна и полосы украшали в разных местах их шерсть. Так хозяева метят свою собственность, прежде чем отпустить ее на вольный выпас.

Обратный путь пролегал по совершенно безлюдным склонам холмов, усыпанных валунами, с редкими кустиками каких-то трав.

Шофер, выполнявший одновременно роль гида, как достопримечательность округа показал нам местную тюрьму, построенную в средние века. С пригорка отлично были видны светло-серые тюремные корпуса, такого же цвета каменный забор и пустынный двор с футбольным полем. Любопытно, что одним из первых узников был ее строитель, попавший туда при очередной смене власти. Кажется, изобретатель гильотины тоже на собственной шее испытал эффективность работы своего детища?

День завершился приемом у мэра Плимута в городской ратуше. В назначенное время мы поднялись по парадной лестнице. У входа в зал стояли, пожимая руки гостям и расточая улыбки, мэр Плимута лорд Томсон с супругой. Гости беседовали, стоя группами по несколько человек. Среди них сновали официанты с подносами, разнося напитки и микроскопические бутерброды. Группы беседующих непрерывно менялись, одни распадались, другие возникали.

В конце приема величественный дворецкий в украшенном позолоченными шнурами и пуговицами одеянии, застегнутом до подбородка, поставил микрофон и торжественно объявил, что будет говорить мэр. Мэр в своей речи выражал удовольствие, поздравлял, желал и надеялся. Его сменил один из руководителей парусной регаты лорд Бернхейм, с которым мы еще не раз встречались потом во время регаты. У него добрая улыбка, за толстыми стеклами очков веселье, чуть ироничные глаза. По-видимому, это добродушный и благожелательный человек. Несколько небрежный костюм и старая, сильно помятая морская фуражка делали лорда похожим на старого шкипера, которому годы не позволяют плавать, но не в силах помешать в хорошей компании пропустить стаканчик-другой.

Когда наступило время окончания приема, кстати, указанное в пригласительных билетах, мэр с супругой снова встали у входа, всем своим видом давая понять, что прием завершился.

На судно мы возвращались катером, потому что за время нашего отсутствия «Товарищ» вместе с другими большими парусниками вышел в полную воду из дока и ждал на внешнем рейде, в районе предстоящего старта.

Глава IV

Операция Парус началась

Идея организации периодических встреч парусных- судов разных стран принадлежит шведскому капитану Арнольду Шумбургу. Еще перед второй мировой войной он организовал союз североευропейских парусных судов, в который вошли Швеция, Дания, Норвегия, Финляндия, Германия, Эстония и Польша. В мае 1938 г. в Стокгольме состоялся первый сбор парусников стран — участниц союза.

В военные и в первые послевоенные годы было не до романтики парусных плаваний. Однако идея популяризации плавания под парусами не умерла, и в 1955 г. в Англии возникает союз учебных парусников «Сейл тренинг ассошиейшн» или сокращенно СТА, задача которого — пропагандировать парусный спорт. Одним из основных способов такой пропаганды стали парусные регаты под названием Операция Парус, проводимые раз в два года. Особый интерес эти регаты вызывают благодаря участию в них больших парусников, Первая Операция Парус состоялась в 1956 г. На нее собралось 20 судов, в том числе пять крупных. Регата проходила на дистанции 760 миль, от бухты Тор, на южном берегу Англии, до Лиссабона. Победителем среди больших парусников стал «Христиан Радиш».

Вторая регата в 1958 г. стартовала из Бреста (Франция) и финишировала в Лае-Пальмесе (Канарские острова). В ней участвовало 17 судов, три из них — крупные. Победителем стал португальский барк «Сагриш».

В 1960 г. Операция Парус происходила одновременно в двух районах. Часть судов пошла на гонку по 600-мильной трассе от Осло до Остенде (Бельгия). Здесь победил норвежский барк «Статсраад Лемкуль». Другие парусники участвовали в гонке на Средиземном море между Каннами и Неаполем. На этой трассе победил западногерманский барк «Горх Фок» постройки 1958 г.

В 1962 г. бухта Тор снова стала местом старта парусных судов. Финишировали гонки в Роттердаме. Победителем среди крупных парусников вновь стал «Горх Фок».

Район плавания в Операциях Парус расширяется и протяженность гонок возрастает. Так, в 1964 г. регата проходила уже через океан по маршруту Плимут — Лиссабон — Бермудские острова — Нью-Йорк, с протяженностью трассы 3600 миль. Среди больших судов в ней победил «Христиан Радиш».

Следующая гонка парусников в 1966 г. проходила на дистанции 800 миль от Фалмута до маяка Скаген. Победителем был норвежский корабль «Сорландет». Вручение призов состоялось в Копенгагене.

Операция Парус-68 вновь проводилась по двум маршрутам. Старт на первой трассе был дан в Гетеборге, на второй трассе — в Нарвике. Финишировали обе гонки в норвежском порту Кристиансе. Победителем гонок 1968 г. стал «Горх Фок». В 1970 г. состоялись гонки из Ярмута (Канада), в Шербур (Франция), в которых первым оказался норвежский парусник «Статсраад Лемкуль».

Операция Парус-72 совпала с XX Олимпийскими играми, парусные соревнования которых проводились в Кильской бухте. Это обстоятельство учли организаторы регаты.

Как в прошлом, гонки проходили по двум маршрутам: первый, протяженностью 650 миль — от о. Уайт, у южного берега Англии, до маяка Скаген, второй, длиной 450 миль — от Хельсинки до маяка Фальстербурев, у входа в Зундский пролив со стороны Балтийского моря. После окончания гонок участники встретились в шведском порту Мальме, где частично обменялись экипажами судов. Подробнее о подобном обмене будет рассказано ниже, так как нам тоже пришлось участвовать в такой операции. Из Мальме парусники пошли в Травемюнде, Любек и Киль, где приход больших парусников стал как бы праздничным дополнением олимпийской программы.

В Операции Парус-72 участвовало более 60 парусных судов из 18 стран, общая численность экипажей составила около 15000 человек. Это были очень представительные соревнования. Знаменательны они еще и тем, что в них впервые участвовали суда социалистической страны: польские парусники «Дар Поможе» и «Завиша Чарны», первый из которых стал победителем гонки среди больших парусных судов.

Польская Народная Республика как победитель регаты по* лучила право организации Операции Парус-74. Эта регата совпала сразу с несколькими знаменательными событиями: 30-летием образования ПНР, 50-летием города Гдыни и 50-летием польского парусного союза.

Юбилейная, десятая по счету, Операция Парус-74 проходила одновременно в двух районах: на Балтике и в Атлантике. Балтийская регата * проходила на 300-мильной дистанции от маяка Дрогден (в районе Копенгагена) до Гданьского залива (финишировали суда вблизи порта Гдыня).

Атлантическая регата оказалась значительно менее представительной по числу участников вообще и числу больших парусных судов в частности (всего одно судно). Она проходила между испанским портом Ла-Корунья и Портсмутом.

В регате 1974 г. впервые участвовали советские суда «Товарищ» и «Крузенштерн». Наш «Товарищ» дебютировал в Операции Парус очень успешно — он завоевал первое место в своем классе судов и абсолютное первое место среди всех участников. На торжественной церемонии в Гдыне, на которой присутствовал Председатель Государственного Совета ПНР доктор Генрик Яблонски, перед строем всех участников регаты экипажу *барка* «Товарищ» вручили переходящие призы.

Победа в классе больших парусников (класс А) отмечается «Звездой морского содружества» — так называется приз в виде гранитного камня на деревянном постаменте. Гранит доставлен со снискавшего известность своими грозными бурями мыса Горн, где он взят 12 ноября 1968 г. в точке 55°58'37",5 ю. ш. и 67°15'27" з. д. (об этом свидетельствует надпись на призе). К его постаменту прикреплена пластинка, на которой выбивают названия судов-призеров и годы их побед.

Обогнуть мыс Горн под парусами считается верхом мастерства среди моряков всего мира. Именно поэтому и решено было в качестве награды за победу в Операции Парус вручать такой своеобразный приз. До «Товарища» его получали в 1968 г. «Горх Фок», в 1970 г. «Статсраад Лемкуль» и в 1972 г. — «Дар Поможе». —

За абсолютное первое место награждают большим флорентийским кубком. На нем выгравированы названия судов, завоевавших кубок. Как следует из надписей, «Товарищ» — первое судно класса А, получившее такой приз.

Операция Парус-76 совпала с 200-летием провозглашения независимости США, поэтому руководство СТА программу регаты составило таким образом, чтобы в юбилейные дни парусники достигли Нью-Йорка. В связи с этим трасса гонок оказалась необычайно длинной — 7318 миль. Делилась она на четыре этапа. Первый этап протяженностью 1424 мили проходил от Плимута до порта Санта-Крус-де-Тенерифе; второй длиной 2517 миль — от Санта-Крус-де-Тенерифе до-Бермудских островов; третий, самый короткий, протяженностью 632 мили, — от Бермудских островов до Ньюпорта (США). Здесь участники регаты должны были прервать соревнования для того, чтобы принять участие в парусном параде на р. Гудзон в Нью-Йорке, из него они переходили в Бостон, откуда начинался четвертый этап гонки длиной 2745 миль, завершавшийся в исходной точке трассы — Плимуте.

Вот в такой регате нам предстояло участвовать. Победителей на этапах определяли отдельно, и каждое судно могло принимать участие в соревнованиях на любом этапе, выбранном по своему усмотрению. «Товарищ» по плану должен был пройти первые три этапа и завершить регату в США. Курсантам надо было успеть вернуться в училище к началу следующего учебного года, поэтому мы не могли стартовать на четвертом этапе. Старт регаты был назначен на воскресенье 2 мая. Тысячи зрителей задолго до начала соревнований расположились на обрывистых берегах залива, как на трибунах огромного стадиона. Около 10 ч стали сниматься с якоря ночевавшие на рейде суда класса А, старт которых был назначен на 12 ч. За ними из гавани вышли яхты класса В.

Все суда, участвующие в Операции Парус, делятся на классы А и В. В класс А входят крупные суда. Класс В, в свою очередь, делится на два дивизиона. В дивизион I входят яхты без спинакера, в дивизион II — со спинакером.

Порядок старта на всех этапах одинаков: первыми стартуют суда класса А, через тридцать минут после них — суда класса В дивизиона I и еще через -пятнадцать минут — суда класса В дивизиона II. Правила регаты позволяют менять экипаж.

Конечно, на больших парусниках такое правило не использовали, а на некоторых яхтах класса В экипажи менялись на каждом этапе.

На старт вышло 32 судна класса В и 5 — класса А: «Крузенштерн», «Товарищ», «Дар По-може», «Христиан Радиш» и «Феникс».

Сотни всевозможных яхт и катеров любителей спорта вышли на рейд Плимута проводить участников регаты. Море на добрый десяток миль от берега пестрело парусами. Линию старта определили военные корабли. По решению организаторов регаты парусники должны были стартовать в полветра, чтобы иметь достаточную скорость. Такое условие оказалось весьма кстати, потому что дул самый неблагоприятный юго-западный ветер, встречный генеральному направлению гонки.

В результате 37 судов-гонщиков, красиво стартовав, пошли туда, куда им совершенно не надо было идти, — к берегам Франции. Тысячи непосвященных в тонкости парусного дела зрителей на берегу так и не поняли, что произошло, и лишь с удивлением отметили, что «Товарищ», не торопясь, пересек линию старта последним.

Вот уже отстали провожающие суда, и через некоторое время в море остались только гонщики. Парад участников регаты кончился, началась работа. Как бы подчеркивая наступление будней, скрылось за низкими облаками солнце и пошел мелкий дождь.

Меня галсы и держась как можно круче к ветру, стараемся выбраться к мысу Лизард на простор океана, оторваться от берегов Ла-Манша. Сделать это не так просто, особенно на нашем судне. Часто приходится делать повороты. Для этого по авралу вызываем на палубу весь экипаж, который вручную проворачивает реи с борта на борт (брасопит). Делать это надо быстро, чтобы судно не «потеряло» ветер.

Существует два вида поворота: оверштаг и фордевинд. Оверштаг — это такой поворот, когда судно приводится все более круче к ветру, а затем пересекает носом линию ветра и начинает уваливаться под ветер до нужного курса. В какой-то момент судно будет находиться носом против ветра, и надо сообщить ему достаточную скорость, чтобы оно смогло по инерции пересечь линию ветра, иначе поворот не получится.

Поворот фордевинд выполняется путем уваливания под ветер, пока судно не пересечет линию ветра кормой и не перейдет на другой галс. Этот поворот проще, чем оверштаг, но в любом случае команде приходится изрядно поработать руками, а капитану — головой, чтобы поворот удался и судно потеряло минимум скорости.

Только к концу ночи нам удалось выйти из пролива, и следующее утро «Товарищ» встретил вблизи обрывистых однообразных берегов мыса Лизард. Зыбь стала заметно крупнее, а качка сильнее. Всю ночь где-то хлопали двери, что-то падало и гремело. Океан выискивал слабые места в креплениях. Обнаружилась слабина в снастях стоячего такелажа — следствие выхода на регату сразу после ремонта. Нужно было тянуть такелаж, что обычно делают на стоянке. Но до о. Тенерифе почти полторы тысячи миль, поэтому пришлось изловчиться и сделать обтяжку на ходу при океанской волне. Зыбь оказалась настолько тяжелой, что один из участников гонки — яхта «Грейт Бритн» — подала сигнал бедствия: расшатавшаяся мачта повредила кильсон, и вода затопила внутренние помещения, испортив запас продовольствия.

Качку дополняла унылая погода, пасмурная, с дождем и туманом, в котором, как призраки, периодически появлялись и исчезали наши соперники.

Из-за слабого ветра в первые дни гонки «Товарищу» не удавалось проявить свои ходовые качества. Лидерство в гонке среди больших парусников сразу захватил «Дар Поможе» и долго его удерживал. Каждый день мы, как и все участники гонки, передавали свои координаты на марсельную шхуну «Сэр Уинстон Черчилль», а потом с волнением ждали ответного сообщения о том, как мы идем. Шхуна «Сэр Уинстон Черчилль» участвовала в гонке сама, одновременно выполняла роль штабного судна и несла службу информации.

Только 7 мая засвежел попутный ветер, и "Товарищ" рванул вперед по вспенившимся волнам, валясь с борта на борт с креном до 20°. Соперники тоже заметно прибавили скорость. Уже в самом конце дистанции, 11 мая, мы получили сообщение о том, что обошли "Дар Поможё". Это произошло накануне прихода на о. Тенерифе. Его гористые берега показались солнечным утром 12 мая, а в полдень мы первыми пересекли линию финиша на рейде порта Санта-Крус-де-Тенерифе.

Однако нашу радость по поводу успешного финиша омрачило сообщение, что после корректировки времени у нас мало шансов занять первое место. Все предполагали, что победителем станет "Крузенштерн". Дело в том, что в Операции Парус участвуют очень разные суда по размерам, площади парусов, конструкции. Чтобы уравнивать их технические возможности и поставить результат гонки в зависимость прежде всего от мастерства экипажей, для каждого судна рассчитывается по специальной методике коэффициент, так называемый "тайм коррекшн фактор" — корректор времени. Фактическое время перехода умножают на этот коэффициент — это и есть окончательный результат. У подавляющего большинства судов коэффициент несколько меньше единицы, у некоторых — немного больше. Таким образом, имея большой коэффициент, можно прийти первым, а оказаться на последнем месте, и, наоборот, имея маленький коэффициент, прийти последним и стать победителем.

У наших соперников — судов "Крузенштерн" и "Дар Поможё" — корректор времени меньше, чем у "Товарища". Кроме того, "Крузенштерн" из-за неточности определения своих координат считал, что находится дальше от финиша, чем был на деле. Поэтому, хотя мы стояли уже в порту, а соперники еще только подходили к берегам Тенерифе, они могли рассчитывать на победу.

Вечером этого дня почти весь экипаж "Товарища" собрался на палубе. Самые нетерпеливые даже забрались повыше, все вглядывались в горизонт в ожидании появления парусов. Время шло. Уже стемнело, а горизонт оставался пустым. Зрители были вознаграждены лишь частичным лунным затмением.

"Крузенштерн" и "Дар Поможё" пришли поздно ночью, и ям не удалось нас догнать. Ветер ослаб почти до штиля, и последние мили дистанции проглотили весь имевшийся у них запас времени. На сей раз спортивное счастье оказалось на стороне "Товарища".

На следующий день участники гонок знакомились с островом. Тенерифе входит в группу Канарских островов, известных еще древним грекам. Впервые их описал Плутарх, а затем Птоломей и Плиний. В древности их называли Пурпурными островами, так как здесь добывали из раковин пурпур. Современное название — Канарские — происходит от латинского слова "ка-нис" — собака. В свое время Плиний Старший писал, что здесь живут дикоинно большие собаки. Существует несколько легенд, объясняющих происхождение названия островов. По одной из них, здесь некогда обитали люди с собачьими головами.

Канарские острова принадлежат Испании. В архипелаге 13 островов, из которых только семь заселены. Административно архипелаг разбит на две провинции: 49-ю, куда входят острова Гран-Канария, Фуэртевентура и Лансароте, и 50-ю, включающую острова Гомера, Иерро, или Ферро, и Тенерифе.

Колонизация островов началась в 1386 г., когда шторм пригнал испанские корабли к берегам о. Гомера. Пришельцы натолкнулись на отчаянное сопротивление местного населения — гуанчей. Так, завоевание о. Тенерифе площадью всего немногим более 2000 кв. км продолжалось с мая 1493 г. до сентября 1496 г. Завоевание островов длилось 92 года и закончилось полным истреблением аборигенов.

Попытки английского флота в 1585 г. под командованием Ф. Дрейка и в 1797 г. под командованием Г. Нельсона потеснить испанцев оказались безуспешными.

Остров Тенерифе посещали многие известные путешественники. В 1519 г. у его берегов стояли на якорях корабли Магеллана во время первого кругосветного плавания. В 1776 г. здесь побывал Джеймс Кук на своих судах "Резолюшн" и "Дискавери". Здесь же останавливались И. Ф. Крузенштерн на корабле "Надежда" во время кругосветного плавания, а в 1832 г. Чарльз Дарвин во время своего знаменитого путешествия на корабле "Бигл".

Остров вулканического происхождения. У него гористый рельеф с высокими и крутыми берегами, особенно в северной части. На южном берегу есть низкие участки, где пляжи перемежаются со скалистыми склонами. Благодаря горному рельефу отдельные части острова резко отличаются по климату и растительности, в чем мы убедились сами во время поездки по нему.

Прекрасный климат в сочетании с великолепными пейзажами создал ему славу международного туристического центра. На Тенерифе, как и на других Канарских островах, которые называют островами вечной весны, практически не бывает холодов и круглый год цветение. Средняя температура в январе

16—18 °С, а в августе 22—24 °С. Редко идут дожди. Вследствие этого, а также географических особенностей на острове отсутствуют источники пресной воды — нет ни рек, ни озер, ни родников. Единственным источником воды служат осадки из облаков, конденсирующиеся на склонах горы Тейда, которая возвышается на 3718 м над уровнем моря. Это самая высокая гора на всей испанской территории и действующий вулкан. Последнее извержение было в 1909 г.

Крупнейший город о. Тенерифе — столица 50-й провинции — Санта-Крус-де-Тенерифе. В нем живет около 200 000 человек, или почти половина населения острова. Город расположился по склонам гор, поднимаясь амфитеатром от порта. Улицы, за исключением нескольких широких современных проспектов, узкие, беспорядочно расположенные, особенно в припортовой, старой части города. Высокие прямоугольные современных зданий из стекла и бетона чередуются с двух-, трехэтажными особняками испанской архитектуры, которые прячутся среди сочной субтропической зелени.

Особенно живописен центральный парк. В середине его — традиционный фонтан, от которого расходятся лучами аллеи, причем каждая из них оформлена по-своему: одна, как тропа в бамбуковой роще, вторая — в старофранцузском стиле, третья — в японском, и т. д. В тени деревьев прячутся каменные скамейки. Иногда тишину парка нарушает крик павлина из вольера для птиц, расположенного здесь же.

Самым оживленным местом в городе в эти дни был, конечно, порт. Вдоль всего мола стоял частокол мачт больших парусников. Места не хватало, и суда пришлось ставить, как го-ворят моряки, лагом, т. е. борт к борту, в два-три ряда. Парусники "смотрели" на город, и город смотрел на них. Весь день до позднего вечера вдоль причалов текла пестрая людская река. Побывать на палубе большого парусного судна в наши дни доводится немногим, а наблюдать такое количество парусников одновременно — событие совсем уж редкое. Щелкали фото-и киноаппараты. Самые общительные останавливались у трапов, завязывали разговоры, обменивались сувенирами.

Официальная программа пребывания участников регаты на Тенерифе началась после закрытия гонок 14 мая. В штабе регаты, расположенном в местном яхт-клубе, на демонстрационной доске мы прочитали итоги первого этапа гонки: "Товарищ" завоевал первое место, "Крузенштерн" — второе, "Христиан Радиш" — третье и "Дар Поможё" — четвертое. Малыш "Феникс" пришел после закрытия гонок вне зачета.

В 14 ч 15 мая начались спортивные соревнования между командами судов по плаванию, перетягиванию каната, баскетболу, бросанию выброски и хождению на парусной яхте. Они закончились только на следующий день. Это были неофициальные, товарищеские встречи, доставившие всем участникам большое удовольствие, тем более, что проходили они на отличной спортивной базе яхт-клуба.

Местный яхт-клуб заслуживает того, чтобы сказать о нем несколько слов. Кроме превосходных стоянок для яхт и подъема для их ремонта, имеются три плавательных бассейна, душевые, ресторан, бары, библиотека, несколько холлов с мягкой кожаной мебелью и т. п. В клубе есть все, даже

международный телефон, и его члены могут проводить время в условиях полного комфорта. Двор клуба вымощен красивой каменной плиткой. Вдоль одной из его сторон идет изящная смотровая терраса. Вот только вступительный взнос для желающих стать членами яхт-клуба в пересчете на наши деньги равен приблизительно 2000 рублей. Посторонние на территории яхт-клуба не допускаются. Исключение было сделано лишь для участников регаты, потому что яхт-клуб был одним из организаторов Операции Парус-76. У членов клуба хватило средств и на выпуск специальных медалей, врученных всем участникам первого этапа.

После завершения спортивных соревнований, в которых наша команда заняла первые места по плаванию, перетягиванию каната и второе место по баскетболу, состоялся так называемый «круиз-компани» — двухдневный поход парусников в не большой пор г Лос-Кристианос, расположенный примерно в 50 милях от Санта-Крус, на этом же острове.

В этом походе происходил «интерчейндж» — частичный обмен членами экипажей. Пять курсантов с «Товарища» перешло на норвежский корабль «Христиан Радиш», португальский барк «Сагриш» и три яхты: голландскую «Эндрехт», польскую «Зев Може» и шведскую «Гладан». Взамен мы приняли 35 человек с иностранных судов: англичан (среди них две девушки), поляков, норвежцев, западных немцев, голландцев, шведов, швейцарцев и португальцев, а также итальянца, француза и датчанина.

Какжется, организаторы «интерчейнджа» думали, что мы откажемся от обмена экипажами, и мечтали позлословить по поводу отсутствия свободы на советских судах. Это чувствовалось по наращиванию требований: сначала нам предложили выделить группу для перехода на иностранное судно, потом — разбить ее на маленькие группки и послать на разные суда, а какие именно, об этом мы узнали только в момент обмена. Готовность, с какой наш капитан принял все эти постепенно усложнявшиеся условия, несколько удивила представителей СТА, они ушли обескураженные, так и не обнаружив «железного занавеса» вокруг советских моряков.

Готовя группу курсантов для перехода на иностранные суда, мы, естественно, отобрали самых лучших, и они восприняли свое участие в обмене экипажами, как поощрение и проявление к ним доверий. Правда, поощрения не получилось, так как условия жизни и работы на иностранных парусниках оказались значительно хуже, чем на «Товарище». Ребята, побывавшие на судне «Христиан Радиш», например, назвали его «плавучей каторгой». Но все это выяснилось позже, а утром 18 мая сразу после подъема флага мы попрощались с уходящими товарищами и тут же приняли гостей, вернее, новых членов экипажа, которыми по условию «интерчейнджа» временно становились прибывшие. Как только обмен произошел, суда стали выходить в море.

Погода заметно свежела, и скоро сила ветра достигла 7 баллов. Потемневший океан до самого горизонта покрывали пенные гребни волн и разноцветные купола парусов. «Товарищ» под всеми парусами шел на попутном ветре со скоростью почти 12 уз и в 16 ч уже отдал якорь на внешнем рейде Лос-Кристианоса.

По нашим сведениям, «Товарищ» и «Крузенштерн» оказались первыми советскими судами, посетившими этот порт, поэтому все с особым интересом готовились съехать на берег.

Берег, залитый слепящим глаза солнечным светом, выглядел диким. Прямо к морю спускались лишенные растительности угрюмые склоны гор. Пейзаж был выдержан в коричневых красках, только вдоль самой воды белела полоска домов. Вдали за городом виднелся конус вулкана Тейда с белыми языками ледников по склонам. Если бы не они, то можно подумать, что извержение вулкана закончилось полчаса назад. Этой горной вершине остров обязан своим названием: на языке аборигенов «тенир» означает снег, а «иф» — гора.

Лос-Кристианос — городок очень маленький. В любом направлении его можно пересечь неторопливым шагом меньше чем за полчаса. В прошлом тут жили одни рыбаки, и кроме их суденышек только паромы, или ферри, заходили сюда с соседних островов. Но волна «индустрии туризма» докатилась и до этого глухого уголка. Грядой поднялись многоэтажные отели вдоль новой набережной. Одни уже приняли немногочисленных гостей города, другие еще строятся. Не знаю, чем реклама может привлечь сюда туристов, разве лишь гарантированной тишиной и безлюдьем.

В самом фешенебельном отеле города «Принцесса Дакиль» вечером 18 мая состоялся прием в честь участников регаты. Программа приема обычная: примерно в течение часа вы бродите среди гостей и столов с напитками и закусками, потом слушаете чью-нибудь короткую речь и уходите. Уходить надо вовремя, иначе окажетесь в неловком положении гостя, которому хозяева дадут понять, что у них есть и другие дела.

Впечатление от вечера было изрядно подпорчено из-за отсутствия обещанного местными властями катера, на котором мы должны были вернуться на судно. «Товарищ», как и все большие парусники, стоял довольно далеко на внешнем рейде и, если бы «крузенштерновцы» не выручили, выслан за нами свой мотобот, пришлось бы ночевать на причале.

По плану «круиз-компани» всем судам следовало вернуться в Санта-Крус-де-Тенерифе на следующий день к вечеру, но погода нарушила эти планы. Возвращаться парусникам пришлось против свежего встречного ветра, который с каждым часом все усиливался. Одни суда пытались идти против ветра и волнения под мотором, другие шли под парусами в лавировку. Рано утром 19 мая мы снялись с якоря и весь день провели в борьбе со стихией. За сутки судно не прошло и половины пути. Проснувшись на следующее утро, мы увидели, что почти так же далеки от цели, как и накануне вечером. Гости нервничали (некоторые опаздывали на самолет, на котором должны были возвратиться после первого этапа гонки домой), и мы развлекали их, как могли. Лишь к середине следующего дня ветер немного стих, и после полудня «Товарищ», наконец, вошел в гавань Санта-Крус.

Утром 21 мая на причале выстроились экскурсионные автобусы, на которых мы отправились осматривать остров. Мне довелось посетить Тенерифе восемь лет назад, но только совершив эту поездку в глубь острова, я понял, что не знал его.

Широкая автострада привела нас в прежнюю столицу острова Ля-Лагуну. В ней почти вдвое меньше населения, чем в Санта-Крус, но именно здесь находится культурный центр Тенерифе и единственный на Канарских островах университет. Недалеко за городом расположен аэропорт Лос-Родос. Международная авиатранспортная ассоциация по условиям взлета и посадки относит его к числу пяти наиболее опасных в мире. Уже после завершения нашего плавания в печати появилось сообщение о самой крупной в истории гражданской авиации катастрофе, произошедшей здесь 27 марта 1977 г. На взлетной полосе Лос-Родос в условиях плохой видимости столкнулись два самолета «Боинг-747», принадлежавшие американской и голландской авиакомпаниям. Погибло 560 человек.

Проехав мимо взлетных полос аэродрома, автобус свернул на боковую дорогу, ведущую мимо сафари-парка. Так называют зоопарк, в котором звери находятся на свободе, а посетители — в машинах. Наш гид долго перечислял виды диких животных, обитающих в этом парке, но ни одного из них мы так и не увидели. Наверно, люди и машины животным изрядно надоели, и они предпочитают держаться подальше от дороги. На самом острове диких животных нет. Из млекопитающих можно встретить только летучих мышей.

Несмотря на относительно небольшие размеры острова, за время поездки мы сменили несколько климатических зон. Сначала автобус ехал по солнечным склонам южной части острова. По мере подъема в гору на глазах менялась растительность, и вот вместо придорожных кактусов перед нами уже густые хвойные леса. Среди могучих стволов Канарской сосны синее море, и далеко у горизонта среди редких облаков видны гористые вершины соседних островов.

Один из них — о. Гомера — стал местом последней остановки Колумба перед его знаменитым плаванием. Здесь, в церкви Св. Антония маленького городка Сан-Себастьян, отслужил тогда мало кому известный мореплавателю прощальную мессу, прежде чем покинуть Канарские острова, которые считались тогда краем света. Что стоило человеку шагнуть через этот край!

Лес становился реже и реже и, наконец, закончился. Теперь дорога серпантином шла среди скал, мимо повисших над головами пластов застывшей лавы. Черно-красная почва была совершенно лишена растительности, и мрачное однообразие красок нарушали только сугробы сверкающего снега, лежащего в расщелинах скал и среди придорожных камней.

Несколько километров мы ехали внутри кратера потухшего вулкана. Редко где можно увидеть такой фантастический пейзаж. Кипящая масса камней и земли, вздыбленная, как в котле, застыла, образовав хаос скал самых причудливых форм. Временами казалось, что находишься на другой планете.

Дорога стала совсем узкой и шла вдоль высокого и крутого обрыва. С одной стороны дороги, в глубине кратера, виднелись искореженные автомашины, а на обочинах стояли кресты, отмечавшие места автокатастроф с человеческими жертвами. С другой стороны уходил к небу увенчанный снегами склон Тейды, по которому до самой вершины тянулась вереница столбов подвесной канатной дороги.

В глубине кратера мы сделали остановку, полазили по скалам, пощелкали фотоаппаратами. Выбравшись из кратера, автобус остановился около небольшого придорожного ресторанчика, где мы перекусили. Вспомнив добрым словом организаторов экскурсии, мы двинулись дальше уже другим путем на северный берег острова.

Северная часть о. Тенерифе, по словам нашего гида, почти все время закрыта облаками. Когда мы поднимались по склонам Тейды, облака лежали пуховым слоем далеко под нашими ногами, а сейчас автобус пробил этот слой, подобно самолету, и после нескольких минут езды в густом тумане мы оказались уже в субтропиках.

Теплый и влажный климат северной части острова благо* приятен для бананов, плантации которых встречаются тут на каждом шагу. Для многих из нас оказалось неожиданным, что представшие перед нами банановые деревья — на самом деле огромные многолетние травы с толстыми корневищами. Раскидистые листья украшают ложный ствол, высотой иногда в несколько метров. Плоды созревают непрерывно, но на каждом стебле только один раз, после чего он отмирает. Поэтому стебли после сбора урожая срубают, а из оставшегося корневища снова начинает расти молодой побег, приносящий примерно через 10 месяцев новую гроздь плодов весом иногда до 30 кг.

В северной части острова находится старинный испанский город Ля-Оратова с населением около 25 000 жителей. В нем сохранились средневековые здания и узкие извилистые улицы. Наш автобус выглядел на них совершенно нелепо, и ему было явно тесно в местных закоулках. Каждый поворот приходилось выполнять в несколько приемов, давая поочередно то задний, то передний ход. Тем не менее шоферу удалось, ничего вокруг не поломав и не ободрав бока машины, добраться до самого старого в Ля-Оратове здания. Его фасад украшали деревянные балконы, а со стороны патио — квадратного двора внутри здания, характерного для испанской архитектуры, — была расположена крытая галерея. Когда-то это был жилой дом, но сейчас в нем разместились вышивальня мастерская, продукция которой тут же продается, в основном туристам.

Следующую остановку мы сделали в прибрежном городке Пуэрто-де-ла-Крус. Если на острове 20% населения занято в промышленности, 40% — в сельском хозяйстве, и 40% обслуживает туристов, то в Пуэрто-де-ла-Крус все население занято сегодня обслуживанием примерно 50000 туристов. Некогда небольшой рыбацкий поселок сейчас стал наиболее важным туристическим центром Канарских островов, своего рода мировой знаменитостью. Центр и прибрежная часть города полностью застроены дорогими отелями, магазинами и увеселительными заведениями. Вдоль шеренги многоэтажных современных зданий — живописная пальмовая аллея, вымощенная мраморными плитками. Берег здесь скалистый и неудобный для купания. Есть только один небольшой пляж, покрытый черным песком, да и тот полупустой: на нем купаются только местные мальчишки, так как в открытом океане купаться, не принято. Для этой цели во всех отелях предусмотрены плавательные бассейны с морской и пресной водой.

Подавляющее большинство туристов приезжает отдыхать на Канарские острова по путевкам, стоимость которых значительна и колеблется в широких пределах в зависимости от уровня комфорта и сезона. Самые дорогие путевки зимой. Только очень состоятельные люди могут позволить себе приехать без путевки или, говоря по-нашему, "дикарем". Такой отдых обходится значительно дороже, но считается более приятным.

Это была у нас последняя остановка, и по отличной автостраде, рассчитанной на движение со скоростью до 130 км/ч, через 30 минут мы уже въезжали в Пуэрто-де-ла-Крус.

На следующий день в 6 ч вечера состоялся церемониал награждения победителей. Призы вручались вблизи набережной на главной и самой красивой площади города — площади Испании.

По плану регаты предполагалось, что награды будет вручать король Испании, но по неизвестной причине он отсутствовал. От королевского имени нам вручили кубок за абсолютное первое место, а от морского министерства Испании — кубок за первое место среди судов класса А. Наград¹ вручалось много: за абсолютные места, за места в классах, в дивизионах, за лучшее не откорректированное время, максимальную суточную скорость и т. п., но, несмотря на это, церемония длилась не более часа. Представители экипажей сидели перед памятником, капитаны подходили за призами вместе с несколькими членами экипажа. Так выглядел финал полуторатысячельной гонки. На утро был назначен старт следующего этапа, теперь уже на 2500 миль, через океан к Бермудским островам.

* Подробно о ней можно прочитать в журнале "Катера и яхты", 1975, № 1. — *Прим. авт.*

Глава V

Через океан к „островам дьявола“

Все старты регаты назначались на воскресенье, вероятно, чтобы их могло наблюдать побольше людей. Зрителям приятно, но зато участникам трудно лавировать среди множества беспорядочно двигающихся разнокалиберных посудин, от больших катеров до надувных лодок. Из-за этого 23 мая едва не сорвался наш старт. Когда "Товарищ" уже шел, ставя паруса к линии старта, какая-то голландская яхта, неосторожно маневрируя вблизи судна, запуталась своей мачтой у нас в фока-брасах с левого борта. К счастью, снасти "Товарища" не получили повреждений, и нам удалось своевременно освободиться от неожиданных "объятий".

Толчя в районе старта, наверное, помешала капитану "Крузенштерна" своевременно увидеть знак на конце стартовой линии, и он прошел справа от него, а надо было слева. В результате фальстарт. "Крузенштерну" пришлось возвратиться и стартовать повторно, на что ушло часа два.

На трассу второго этапа вышли 42 судна, из них 8 класса А. На о. Тенерифе в регату включились еще три больших парусника: испанская четырехмачтовая марсельная шхуна "Хуан Себастьян де Элькано", португальский барк "Сагриш" и баркентина США "Регина Марис".

Шхуна "Хуан Себастьян де Элькано" названа в честь сподвижника Магеллана, совершившего первую кругосветную экспедицию. Флотилия Магеллана в составе пяти кораблей с экипажем из 265 человек в сентябре 1519 г. вышла из испанского порта Сан-Лукар и направилась к берегам Бразилии искать западный путь к Молуккским островам. Несмотря на тяготы и бедствия экспедиции, Ф. Магеллан уверенно продвигался на запад, теряя людей и корабли. В мае 1520 г. погиб посланный на разведку корабль "Сантьяго"; в октябре, будучи в проливе, названном впоследствии Магеллановым, повернул назад, в Испанию, другой корабль — "Сан-Антонио". Только в марте 1521 г. экспедиция подошла к Филиппинским островам, где 27 апреля в стычке с местными жителями погиб Магеллан.

На Филиппинах пришлось распрощаться еще с одним кораблем — “Консепсьоном”, который сожгли из-за ветхости. Оставшиеся два — “Тринидад” и “Виктория” продолжили путь и в ноябре 1521 г. достигли первоначальной цели — Молуккских островов. Здесь корабли разделились: “Тринидад” пытался вернуться в Испанию через Тихий океан и был захвачен португальцами, “Виктория” под командованием Элькано пересекла Индийский океан и вернулась в сентябре 1522 г. в Сан-Лукар е 18 членами экипажа на борту. Это было первое судно, обогнувшее земной шар. На вымпеле шхуны “Хуан Себастьян де Элькано” изображена Земля с надписью “Первому обогнувшему меня”.

Несмотря на тяготы кругосветного плавания, страсть к дальним странствиям не угасла у Элькано. В дальнейшем его назначили помощником командора в экспедиции Гарсиа Хофре де Лоайса, отправившегося на четырех кораблях через Магелланов пролив в Тихий океан, к сказочным берегам Ост-Индии. Каравелла “Сан-Лесмес” под командованием капитана Франсиско де Осеса, на которой находился Элькано, пропала без вести. Последний раз ее видели 1 июня 1526 г. Есть предположения, что она разбилась на рифах архипелага Туамоту в юго-восточной части Тихого океана.

Возраст шхуны, названной именем Элькано, уже изрядный; она построена в 1928 г. в Кадисе. Это крупный парусник: его длина 106,8 м, ширина 13,1 м, осадка 6,9 м, водоизмещение 3697 т, площадь парусов 2467 кв. м. Парусное оснащение дополняется довольно мощной машиной (1500 л. с.).

О португальском барке “Сагриш” уже упоминалось. Начал он свою жизнь в Германии под именем “Альберт Лео Шлагетер”. В 1946 г. по репарации барк был передан США, где его переименовали в “Гуанабара”. В 1948 г. судно продали Бразилии, и оно под именем “Сайта Андре” выполняло функции учебного судна военно-морского флота. В 1962 г. его купила Португалия для тех же целей. Барк получил имя “Сагриш” в честь португальского города, расположенного в районе мыса Сан-Висенти.

В шести километрах от маяка Сан-Висенти в крепости Сагриш в начале XV в. португальский принц Энрике, больше известный под именем Генрих Мореплаватель, основал старейшую мореходную школу. Здание школы не сохранилось до наших дней. Известно только, что она находилась на территории крепости вблизи огромной “розы ветров”, существующей и сейчас. По своим главным размерениям и внешнему виду “Сагриш” напоминает парусник “Товарищ”, а значит, имеет почти такие же ходовые качества. Из новых участников регаты этот соперник вызывал наибольшие опасения.

“Хуан Себастьян де Элькано” получал преимущество только при встречных ветрах. В этом случае он, как всякое судно с косым парусным вооружением, может идти к ветру круче, чем “Товарищ”. Но вероятность такой ситуации в зоне пассатов при движении с востока на запад очень мала.

Баркентины “Регина Марис” мы не опасались. Это небольшое старое судно, с тяжелым деревянным корпусом довольно полных обводов едва могло быть хорошим гонщиком.

В день старта дул умеренный попутный ветер, поэтому гонка началась живо и интересно. “Товарищ” и на этот раз пересек линию старта последним, но скоро занял лидирующее положение. Очень долго мы не могли оторваться от барка “Сагриш”, чьи паруса с мальтийскими крестами в течение нескольких часов виднелись у нас по корме с левого борта. Наши предположения о его ходовых качествах оправдались.

Только на следующий день разрыв между судами увеличился, и X концу понедельника его паруса скрылись за горизонтом. Остальные соперники исчезли с горизонта еще раньше. Кто севернее, а кто южнее отправился искать попутного ветра посильнее.

Справа в дымке синели гористые берега о. Иерро. Он известен тем, что меридиан, проходящий через мыс Орчилья на его западной оконечности, долгие годы считался картографами некоторых стран начальным, пока окончательно не утвердился в этом качестве Гринвичский.

Через пару дней мы вошли в зону пассатных ветров. Слово “пассат” происходит, вероятно, от испанского выражения: “ви-енто де пассада”, что означает ветер, благоприятствующий переезду. Пассаты недаром по-английски называют “трейд уинд” — торговыми ветрами. Постоянно дует в одном и том же направлении с умеренной скоростью, они помогают торговым парусным судам пересекать океан. При планировании Операции Парус-76 маршрут выбрали с учетом использования попутных ветров, но пассаты на этот раз “капризничали”, их непостоянная граница сместилась к югу, и все участники регаты страдали от штиля, который иногда причиняет парусникам не меньше неприятностей, чем шторм.

Трасса гонок пролегла через пустынные районы океана. Проходил день за днем, а вокруг — ни души. Пологая океанская зыбь мерно покачивала судно. Вода до самого горизонта и белые судовые надстройки в солнечных бликах — все вокруг слепило глаза отраженным, как в рефлекторе, жарким светом. Забортная вода в палубном душе настолько теплая, что почти не освежает. До самого горизонта глазу не на чем остановиться, кроме бурых пятен водорослей, которых по мере приближения к Саргассово морю становится все больше. Сначала — одинокие пучки, затем — вытянутые по ветру и течению длинные ленты и, наконец, — целые плавучие островки. В доколумбовы времена среди моряков ходили легенды о море, покрытом плавучей травой, в которой застревали корабли, навеки становясь его пленниками.

Часто мимо борта проплывают сизые пузыри. Это физалии — моллюски из класса сифонофор. Их щупальцы, начиненные одним из сильных и быстродействующих ядов, опущены в воду и похожи на корни вырванного растения. На поверхности воды виден только продолговатый пузырь, напоминающий парус, да и по назначению это действительно парус. Недаром у физалии есть другое имя — “португальский кораблик”. Самого слабого ветра достаточно, чтобы физалии двигались по океанским просторам, прочесывая в поисках пищи их воды своими щупальцами.

Иногда попадались киты. Черные лоснящиеся спины неторопливо всплывали и снова погружались в воду, почти не нарушая ее покоя. Иногда киты лежали неподвижно, как бы принимая солнечные ванны.

Значительно чаще, чем живые существа, в океане в наши дни встречаются, даже на тысячемильном расстоянии от берегов следы человека: рыбацкие полавки, бочки, пластмассовые бутылки, доски, куски мебели и т. п. Не проходило дня без такого напоминания о многочисленном племени мусорящих. Своеобразный рекорд был зарегистрирован нами в Северном море за день до подхода к Па-де-Кале, когда только с одного борта судна за 30 минут проплыло 35 предметов. В океане чище, чем в Северном море, но все-таки мусора много. Во всяком случае, плавающая бутылка ни у кого уже не вызывает желания остановиться и выловить ее. Вероятно поэтому старый способ отправки корреспонденции в бутылках, о котором так много писали в приключенческих романах прошлых лет, исчез навсегда.

Уныние штиля скрашивали закаты. На обычно безоблачном днем небе к вечеру появлялись облака затейливых форм. Они то выстраивались в ряд, то громоздились горными хребтами, то вдруг их вершины расплывались, превращаясь в гигантские подобия зловещего ядерного “гриба”. Освещенные желто-красным и лучами заходящего солнца, облака постепенно тонули в ночной темноте и вокруг них зажигались гириланды звезд. Звезды здесь кажутся особенно крупными и яркими, даже “сочными”, если уместен такой эпитет. Капитан Дмитрий Афанасьевич Лухманов в свое время так написал об океане:

“Я видал бирюзовую гладь Дарданелл
И сапфирные волны в пассатах,
Я видал, как кровавым рубином горел
Океан при полярных закатах
Я видал изумрудный Калькуттский лиман
И агат черной бездны у Горна,
И опаловый полупрозрачный туман
Над лиловым заливом Ливорно
Я видал океан, истомленный жарой
И охваченный сонною негой,
Я видал его хмуро холодным, порой

Засыпаемым хлопьями снега
Я видал его в страшные бури и в штиль
Днем и ночью, зимою и летом,
Нас связали с ним сказки исплыванных миль,
Океан меня сделал поэтом”

Но из-под красивых облаков может иногда налететь сильный шквал, поэтому, любуясь ими, нельзя забывать, что находишься не в картинной галерее.

Больше всего в океане действует на человека огромное водное пространство, среди которого судно кажется ничтожной песчинкой! По подсчетам специалистов, гигантскую чашу Мирового океана все реки Земли смогли бы заполнить только за 40 тысяч лет. Такие масштабы трудно осознать, и невольно начинаешь с благоговением относиться к его величеству Океану.

Созерцание громадного океана вызывает воспоминания, из глубин памяти поднимается уже как будто совсем забытое, ты настраиваешься на философский лад и многое переосмысливаешь. “В океане и нигде больше, разве что кроме тюрьмы, человека преследуют так неотступно чуждые ему тени, свои бывшие ошибки и людская .неверность, подлинная или мнимая”,— сказал Юхан Смуул.

Мы проходили воды знаменитого Бермудского треугольника и, конечно, были полны внимания ко всему происходящему вокруг. Но ничего таинственного не случилось. Правда, когда до Бермудских островов оставалось около двух дней пути, мы получили с проходившего в нашем районе либерийского судна сообщение о том, что с него видели сигнал бедствия — красную ракету. Судно направилось к тому месту, откуда она была запущена, но ничего не обнаружило. По нашей просьбе, находившееся поблизости советское учебное судно “Профессор Щеголев”- тоже ходило в район, откуда взлетела ракета, но и оно ничего не выяснило.

Об этом случае я рассказываю не для того, чтобы увеличить число “тайн” Бермудского треугольника. Они, по-моему, не заслуживают серьезного внимания. По “достоверным” сообщениям последних лет, воды Бермудского треугольника поглощают суда и самолеты, как пылесос мусор. Кстати, в недалеком прошлом находились люди” клятвенно уверявшие, что видели чертей и ведьм и даже общались с ними. По столь же “достоверным” сведениям, некоторым довелось увидеть снежного человека и даже инопланетян и их “летающие тарелки”.

Не хочется отнимать у читателя время перечислением подобных историй. Скажу только, что суда пропадают бесследно во всех районах Мирового океана, даже в таких близких для нас и обжитых, как Черное и Каспийское моря. Пропадают без вести люди и при дневном свете в центре больших городов. Но все это происходит вследствие несчастных случаев или преступлений, и мистика здесь ни при чем. Вот и в описанном случае, вероятнее всего, ракету запустили с какой-нибудь яхты из баловства или случайно, а найти маленькое суденышко в ночном океане — далеко не просто.

Дни океанского перехода тянулись мучительно долго. Скорость судна чаще всего находилась в пределах 2—4 уз. Иногда она снижалась до предела, так что “Товарищ” терял управление и его разворачивало течением.

Все скучали. Когда скорость становилась совсем малой и паруса обвисали, на корме появлялись наши любители-рыболовы. Однако им тоже не везло. Изредка появившиеся в глубине океана рыбы не реагировали на “соблазны”, развешанные на крючках. Только у капитана один раз крючок дернулся — это была небольшая акула, которая, продемонстрировав кульбит в воздухе, тут же порвала леску и ушла с нею в океан.

Потеряв надежду успеть до закрытия финиша прийти на Бермуды, прекратил гонку и включил мотор “Феникс”. Его примеру последовали “Регина Марис”, затем “Сагриш” и некоторые

•суда класса В. Лишь в самом конце перехода через океан засвежел ветер по-настоящему. В ночь на 13 июня он достиг 15 м/с, и “Товарищ” пошел со скоростью сначала 7, потом 10 и наконец 12 уз, но слишком поздно!

Несмотря на лидерство в гонке, “Товарищ” не успел достичь финиша до момента ее закрытия. 13 июня в 12 ч дня истекло время, отведенное на переход до Бермудских островов, а мы были от финишной линии на расстоянии около 12 миль. Однако “наши соперники находились еще дальше”, поэтому результаты оказались такими же, как и на предыдущем этапе: “Товарищ” занял первое место (абсолютное и в своем классе), “Крузенштерн” — второе.

В 15 ч 25 мин этого же дня “Товарищ” отдал якорь на внешнем рейде прежней столицы Бермудских островов Сент-Джорджес-Туан. Застрекотал над головой вертолет с нацеленными на нас фото- и киноаппаратами. Трехнедельный переход был позади, Бермудский треугольник тоже. Но ведь должен же он был чем-то нас удивить? Сюрприз, правда из области человеческих нравов, а не чудес природы, ждал нас в “углу” этого треугольника, на рейде порта.

Не успели отгрохотать последние звенья якорной цепи, как около судна закружилась яхта под весьма символическим названием: “Темптейшн”, которое в переводе значит “Соблазн”. Когда яхта подошла ближе, мы увидели в ней несколько довольно милых девушек, демонстрировавших нам то поочередно, то все вместе свои обнаженные бюсты. Сопровождавшие их мужчины в это время продолжали совершенно невозмутимо управлять парусами. Сделав несколько галсов на расстоянии 10—12 м от нашего борта, яхта с бермудскими “сиренами” удалилась.

Бермудские острова названы в честь испанского капитана Хуана де Бермудеса, открывшего их в 1503 г. Испанцы, однако, не заселили острова, и через некоторое время о них забыли.

Вторичное открытие Бермудских островов произошло в 1609г. Из Англии в Новый Свет отправилась эскадра из девяти судов под командованием адмирала Георга Сомерса. Во время тяжелого шторма флагманский корабль “Си Вентче”, оторванный от остальных, сел 28 июля на рифы. (Обилие рифов вокруг островов и частые ураганы стали причиной многих кораблекрушений в этих местах. Мореплаватели избегали появляться в районе Бермуд, заслуживших недоброе имя “островов дьявола”).

Потерпевшим крушение удалось на шлюпках достичь видневшейся вдали земли. Адмирал Сомерс и его люди были приятно удивлены, попав на прекрасные острова, заросшие высокими кедрами и пальмами, изобилующие птицами, черепаками и дикими свиньями, завезенными сюда в свое время испанцами. В прибрежных водах было много рыбы, а в лесах росло вдоволь съедобных плодов. На месте высадки Сомерса находится теперешний город Сент-Джорджес, который с 1612 по 1815 гг. был столицей островов, а на берегу, где когда-то пристали шлюпки, разбит сад — “Сомерс Гарден”.

Потерпевшие кораблекрушение прожили на островах почти год. За это время они построили из стволов деревьев и остатков “Си Вентче” два судна с символическими названиями -“Освобождение” и “Настойчивость”, на которых отплыли в Вирджинию, оставив на островах трех человек. Через два года Сомерс вернулся на Бермуды.

Официальное заселение Бермудских островов началось в 1612 г., когда прибывшие на судне “Плаф” поселенцы во главе с Ричардом Моором заложили город и первую столицу островов Сент-Джорджес. В 1615 г. появился первый губернатор колонии Даниель Такер, а в 1620 г. начал работать местный парламент, который существует до настоящего времени и считается, если верить местной печати, самым старым в западном полушарии и третьим “по возрасту” в мире, после британского и исландского. В 1970 г. Бермуды торжественно отмечали 550-летие своего парламента.

Бермудский архипелаг состоит из 140 больших и малых островов, общей площадью около 53 кв. км. Примерно 10% всей территории архипелага арендовано после второй мировой войны на 99 лет США под военно-воздушную базу. Семь островов соединены между собой мостами и представляют собой теперь единую сушу — «Мейн-Айленд».

Архипелаг вулканического происхождения и находится на основании из лавы, кораллов и известняка. Последний служит на островах главным строительным материалом. Камень этот мягкий, но после пребывания на открытом воздухе твердеет и с течением времени становится все более прочным.

На островах нет ни рек, ни других источников пресной воды. Для питья используют дождевую воду. Поэтому каждый дом имеет в подвальном помещении резервуар, куда вода стекает с крыши, снабженной специальными желобами и покрытой белым известковым составом. Белые крыши домов — характерная особенность местного пейзажа. Для больших отелей дождевой воды недостаточно, поэтому их оборудуют опреснительными установками.

Климат на островах субтропический, почва плодородная, покрыта пышной растительностью. Однако бермудцы не занимались раньше и не занимаются теперь сельским хозяйством. В XVII—XVIII вв. основным их делом было мореплавание. Один из видов парусного вооружения яхт даже получил название «бермудского». Не брезговали местные жители и пиратством. Многие сегодняшние состоятельные и уважаемые граждане островов — потомки «джентльменов удачи». Как уже говорилось, район архипелага изобилует рифами. Устанавливая на берегу ложные сигнальные огни, пираты заманивали проходящие корабли на рифы и потом грабили.

Гражданская война в Америке вызвала экономический спад на Бермудах и затруднила снабжение островов продовольствием. Местным жителям поневоле пришлось заняться огородничеством, которое особенно начало развиваться с появлением новых поселенцев — португальских крестьян, эмигрировавших с Азорских островов.

Сейчас основной источник доходов местных жителей — туризм, который зародился здесь еще во времена английской королевы Виктории. Для обеспечения чистоты воздуха и покоя туристов на островах долгое время даже не заводили автомашин. Запрет на пользование автотранспортом снят только в 1946 г., но сохранились ограничения мощности моторов, размеров и общего числа автомашин. Единственная в прошлом на Бермудах узкоколейная железная дорога сейчас ликвидирована.

Острова принадлежат Великобритании, и официальным представителем английской королевы является губернатор, назначаемый сроком на три — пять лет. Несмотря на принадлежность к английской короне, на островах своя денежная единица — бермудский доллар, по золотому эквиваленту равный американскому.

В Сент-Джорджес «Товарищ» заходить не предполагал, но надо было перегрузить с судна «Профессор Щеголев» предназначавшиеся для нас продукты. Поэтому в 17 ч на борт поднялся лоцман, и через узкий проход Туан-Кат мы вошли в уютную, защищенную от всех ветров бухту и стали на якорь.

Вначале Сент-Джорджес разочаровал нас. Мы слышали о Бермудских островах, как о фешенебельном курорте, поэтому удивились, увидев небольшой провинциальный городок с пустынными улицами, застроенный беспорядочно разбросанными, в основном двухэтажными домами. Он выглядел смертельно скучным. О популярности островов свидетельствовали только пронесившиеся один за другим реактивные воздушные лайнеры — неподалеку был расположен аэродром Кайндли.

В порту уже стояли большие и маленькие парусные суда, собравшиеся для участия в третьем этапе Операции Парус-76. Среди них бросался в глаза стоящий у причала белоснежный датский трехмачтовый корабль «Данмарк». Он почти ровесник «Товарища» — построен в 1932 г. Его длина 77 м, ширина 10 м, осадка 4,2 м, площадь парусов 1636 кв. м. Вторая мировая война застала корабль в Нью-Йорке, и он до конца войны выполнял роль американского учебного судна. За эти годы на его борту прошли морскую подготовку около 5000 человек.

Недалеко от «Товарища» стояла на бочке трехмачтовая баркентина «Барба Негра» («Черная борода») под канадским флагом. Судно старое — ему 78 лет. Кроме того, баркентина специально стилизована под пиратское судно: на бортах нарисованы пушечные порты, а из-за фальшборта выглядывают стволы старинных орудий. Позже мы узнали, что принадлежит это экзотическое судно канадскому художнику и яхтсмену Альберту Сейди и названо прозвищем пирата Эдварда Тиха.

На следующее утро бухта оживилась — отмечался день рождения английской королевы. Появились многочисленные моторные лодки и яхты. С нескольких больших переполненных катеров гремели негритянские джазы. В 12 ч с официальным визитом на «Товарищ» прибыл губернатор Бермудских островов.

Приятным сюрпризом для нас стала встреча с земляками. В Сент-Джорджесе стоял в это время черноморский пассажирский лайнер «Одесса», совершавший регулярные круизные рейсы между Нью-Йорком и Бермудскими островами. Как гостеприимный хозяин, нас встретил капитан теплохода Вадим Николаевич Никитин. Он сам когда-то плавал практикантом на «Товарище» и сохранил к нему добрые чувства.

Встреча с земляками вдали от Родины всегда волнует. На «Товарищ» отправили мотобот с желающими познакомиться с парусным судном и его экипажем, а мы, несколько человек весь вечер провели в гостях у Вадима Николаевича. Осмотрели судно, побеседовали, поужинали и даже попарились в финской бане, что после трехнедельного перехода на судне со строгим водяным режимом было особенно приятно.

Часы бежали незаметно, и только далеко за полночь мы вернулись на судно в самом благодушном настроении, одним махом сняв с себя все напряжение трехнедельного плавания через океан.

На следующий день «Товарищ» переходил в современную столицу Бермудских островов — порт Гамильтон. Переход до него недолог: под мотором нам потребовалось всего четыре часа, но путь туда сложен. Фарватер проходит среди многочисленных рифов, и идти по нему нужно с осторожностью. Иногда совсем близко под водой темнели скалы, а кое-где их отполированные волнами верхушки торчали над поверхностью океана.

Погода стояла тихая и знойная. Океан казался заснувшим в душном мареве. С левого борта тянулся невысокий, однообразный берег, почти сплошь застроенный небольшими домиками. Только серые стены старого форта Сент-Катерин на самой северной оконечности одного из Бермудских островов не вписывались в общую картину.

Когда «Товарищ» пришел на рейд Гамильтона, там уже стояли почти все участники регаты. Здесь мы увидели самый новый парусник в мировом флоте — барк «Глория», который принадлежит Колумбии. Построен он в 1968 г. на испанской верфи города Бильбао. Его длина 75,6 м, ширина 10,6 м, осадка 4,8 м, площадь парусов 1400 кв. м. Тут же находился второй «по молодости» аргентинский трехмачтовый корабль «Ли-бертад» постройки 1960 г. Он крупнее: длина 103 м, ширина 13,5 м, осадка — 6,5 м, площадь парусов 2643 кв. м, водоизмещение 3765 т. У него самая мощная машина из всех парусных судов — 2400 л. с. (на большинстве других мощность равна 500—800 л. с. и лишь на некоторых достигает 1500 л. с.).

В порту Гамильтон причалов Мало, и они все время заняты круизными судами под флагами разных стран. Поэтому даже не всем яхтам хватило места у причалов, большие парусники стояли на рейде. Исключение сделали только одному судну: к причалу поставили «Крузенштерн», который в Плимуте, единственный из участников регаты, стоял на рейде.

Гамильтон понравился нам больше, чем Сент-Джорджес, четкой планировкой улиц и красивой архитектурой. Больших зданий здесь тоже немного, но в целом город живописнее прежней столицы.

В среду 16 июня на главной улице города Фронт-стрит состоялось награждение победителей. Чтобы избежать изнуряющего дневного зноя, начало церемонии назначили на 19 ч. К этому времени перед небольшой деревянной трибуной на Фронт-стрит, у самых причалов, выстроились экипажи судов в окружении многочисленных зрителей, запрудивших улицу и прилегающие переулки. Официальная часть прошла очень быстро — речи были короткие, а призы за второй этап гонки настолько скромные, что вручение их заняло немного времени. За первое место в классе А нам вернули камень с мыса Горн, а за абсолютное первое место вручили приз от принца Филиппа — маленький стеклянный графин с соответствующей надписью. Остальные призы были награждены небольшими картинками, наборами марок, открыток и т. п.

Церемония закончилась парадом военного оркестра, который, если верить прессе, составляет четвертую часть вооруженных сил Бермудских островов. Надо отдать должное оркестру: он выглядел очень нарядно, даже эффектно. Мундиры красного цвета, леопардовые шкуры на плечах, высокие черные меховые шапки с султанами, вычурная маршировка — все это представляет яркое зрелище. Пройдя по улице с различными перестроениями, оркестр удалился. После этого участники церемонии и зрители стали расходиться.

На следующий день экипаж “Товарища” на двух автобусах отправился осматривать остров. До обеда мы успели не только его объехать, но и сделать несколько остановок.

Первая остановка на туристической карте называлась “Аквариум”. Здесь же размещен небольшой зоопарк и краеведческий музей. Аквариум, вытянутый в длину, хорошо просматривается с двух сторон. Пояснения в любую минуту вам может дать электронный экскурсовод. Такие устройства используют в музеях многих европейских стран.

Зоопарк довольно скромный: главные его обитатели — птицы и обезьяны, очень любопытен вольер с фламинго. Краеведческий музей небольшой, в нем выставлены в основном пушки, ядра и якоря.

Следующая остановка — сталактитовая пещера. Ее совершенно случайно обнаружили относительно недавно местные мальчишки. Теперь она стала одной из достопримечательностей острова. Пещера уступает по размерам пещере Сан-Микаэля в Гибралтаре, которую мне приходилось видеть раньше, но превосходит ее по красоте. Причудливые по форме сталактиты и сталагмиты в полумраке пещеры напоминают сказочные подземные храмы, которые лучше всего смотреть в одиночестве, чтобы насладиться зрелищем по-настоящему.

Последнюю остановку мы сделали среди густых зарослей субтропических растений, около живописной лужайки, в центре которой росло огромное дерево с ветвями, свисающими шатром до земли, все усыпанное ярко-красными цветами. Кажется, это бермудская мимоза. Вдоволь налюбовавшись экзотическим пейзажем, мы стали садиться в автобус, но в этот момент к нам торопливо подошла пожилая женщина и пригласила всю группу, а нас было сорок человек, к своему дому, расположенному неподалеку. Из дома она вынесла целое ведро холодного и очень вкусного напитка, который назвала пуншем, и мы провели несколько приятных минут в тени, слушая рассказ женщины о ее детях и внуках. Одарив хозяйку, чем могли, мы поехали дальше и долго еще спорили: гостеприимство ли это доброй души или развлечение, предусмотренное туристической программой.

После дневного зноя и долгой поездки хотелось в наступившей вечерней прохладе посидеть на палубе, но мне вместе с Александром Анатольевичем Чечулиным, нашим, если можно так выразиться, “запасным капитаном”, надо было ехать на прием к американскому консулу.

Прием проходил на даче, довольно далеко за городом. После его окончания, уже в сумерках, мы отправились побродить по вечернему Гамильтону. Удивляла тишина и пустыньность улиц, хотя было еще не поздно. Невольно вспоминалось вечернее оживление наших южных городов, особенно таких, как Ялта или Сочи.

Много народа было только у причала, где стоял “Крузенштерн”. Советские курсанты, приспособив вместо эстрады помост, оставшийся от вчерашней церемонии, давали концерт. Он, судя по числу зрителей и их поведению, явно нравился.

Следующий день тоже оказался расписанным по часам и не оставлял надежды на отдых. С утра группа курсантов отправилась на пешеходную экскурсию по городу. Прогулка оказалась утомительной. Днем улицы Гамильтона залиты испепеляющим солнцем, от которого не так просто укрыться. Когда смотришь на город с моря, кажется, что он утопает в зелени. И это действительно так, но вся зелень — за заборами частных домов. Попытка найти какой-нибудь парк или сквер, где можно было бы посидеть в тени, оказалась безуспешной. И мы, увы, вынуждены были периодически укрываться в магазинах с кондиционированием воздуха, чтобы немного перевести дух.

Вечером для участников регаты в самой фешенебельной гостинице города “Принцесс-отель” устраивалось “барбекю”, как говорилось в приглашении. Точного значения этого слова никто из нас не знал, но догадывались, что так называется какая-то разновидность ужина.

“Принцесс-отель” находится на самом берегу, и его розовые стены видны с залива. На вид отель очень прост, внутри он оказался комфортабельным.

Во дворе отеля, около плавательного бассейна, были расставлены сервированные столы. Буквально в нескольких метрах от них стояли ошвартованные кормой к причалу яхты. Дальше за ними, на рейде, виднелись огни больших парусников; Лучшее место для такого вечернего отдыха трудно, пожалуй, было придумать.

Прелесть южной ночи на берегу залива, искрящегося от огней судов и фонарей на набережной, хороший ужин, простая и непринужденная обстановка — все вместе создало отличное настроение.

Официальных церемоний не было. Играл небольшой оркестр. Присутствующие могли принять участие в нехитрых состязаниях. Одно из них запомнилось: надо было, откинувшись назад и не касаясь земли руками, пройти под перекладной. Перекладная после каждого тура соревнований опускалась ниже, приходилось откидываться на спину так, что туловище оказывалось параллельным земле, и в таком положении буквально проползать под планкой, возвышавшейся над землей на несколько десятков сантиметров. Незнакомое состязание на ловкость не смутило наших ребят, и один из них — Виктор Каралийский — даже завоевал первый приз. Его превзошел затем только профессиональный артист, прошедший под горячей планкой, установленной на высоте, на мой взгляд, не более 40 см. “Барбекю” закончилось танцами.

Отдых на Бермудских островах быстро кончился. Впереди — следующий этап гонок, и надолго расслабляться нельзя.

Третий этап самый короткий, но в нем участвует максимальное число судов, среди которых есть очень опасные соперники.

Утром в воскресенье 20 июня суда стали выходить из порта. Первым покинул свою стоянку “Крузенштерн”. Он возглавил колонну парусников, идущих к месту старта. “Товарищ” шел в колонне судов восьмым. Впереди нас — “Дар Поможет”, позади — “Глория”. Кильватерная колонна участников регаты в окружении многочисленных катеров и яхт с “большичками” растянулась вдоль всего северо-западного берега Бермудских островов. Когда голова колонны уже подходила к рейду Сент-Джорджеса, хвост еще только вытягивался из Гамильтон-харбор.

Старт третьего этапа гонки располагался в пределах видимости Сент-Джорджеса. Стартовая линия протяженностью менее двух миль обозначалась стоявшими на якоре кораблями. Участники гонки сами выбирали себе место вдоль стартовой линии. Каждый капитан, разумеется, стремился занять наиболее выгодную позицию с наветренной стороны, поэтому обстановка здесь сложилась очень сложная. Всего на третьем этапе стартовало 107 судов из 19 стран, в том числе 18 больших парусников. Здесь же сновали суда "болельщиков". Можно представить, какая тут происходила толча, если всего в районе старта находилось около 500 судов. По мере приближения момента старта росло нервное напряжение. Парусники, как рысаки, рвались вперед.

В 15 ч раздался долгожданный стартовый сигнал для судов класса А, и... сразу столкнулись пять больших парусников: "Хуан Себастьян де Элькано" (Испания), "Газела Примейро" (США), "Либертад" (Аргентина), "Христиан Радиш" (Норвегия) и "Мирча" (Румыния). Особенно тяжелые повреждения рангоута получили первые два судна, которым пришлось вернуться в порт для ремонта. На испанском судне, по сообщению бермудского радио, 19 человек получили ранения, в том числе и тяжелые.

На трехмачтовой баркентине "Газела Примейро" раненых не было. Серьезно были повреждены реи и такелаж. Судно это старое — постройки 1883 г. с деревянным корпусом. Его длина 54,2 м, ширина 8,2 м, осадка 5,3 м, площадь парусов 828 кв. м. Построили его в Португалии из дерева, срубленного на национальных лесных плантациях, заложенных еще в 1460 г. принцем Генрихом Мореплавателем специально для нужд судостроения. В прошлом оно использовалось для рыбного промысла в районе Ньюфаундлендской банки и выдержало суровые штормовые испытания в Северной Атлантике. Сейчас "Газела Примейро" — собственность морского музея в Филадельфии.

Виновником столкновения, как выяснилось позже, оказалась панамская баркентина "Эраван". Это не такое уж старое судно: его жизнь началась в 1947 г. на шведских верфях, но строилось оно, очевидно, по прототипу купеческих судов прошлого века. Грузный с полными обводами корпус, невысокий рангоут с небольшими по площади парусами сразу выдавали плохого гонщика. Если уж кто и мог надеяться на победу, то только не капитан "Эравана". Однако он одним из первых рванул к стартовой линии и поспешил поставить все паруса. Опасаясь фальстарта, капитан "Эравана" повернул баркентину вдоль стартовой линии, пересекая курс других судов, что и вызвало столкновение. Сам "Эраван" столкновения избежал.

Все это мы узнали потом, а в то время видели, только как, ставя на ходу паруса и убыстряя ход на попутном пятибалльном ветре, гонщики устремлялись к старту, стараясь пройти как можно ближе к английскому военному фрегату "Эскимо", стоявшему на якоре у наветренного конца стартовой линии. Потом вдруг началось беспорядочное маневрирование, частокол мачт угрожающе сгустился, а затем вниз полетели стены и реи.

"Товарищ" находился далеко от места столкновения, потому что Олег Павлович, верный своей тактике, так же, как и два прошлых раза, стартовал последним. Опытный капитан, он понимал, что выигрывать в 10—15 минут не имеет значения для многосуточных океанских гонок. В Плимуте и на Тенерифе такие задержки на старте вызывали удивление зрителей и даже иронию. После случая на Бермудах нам больше не задавали недоуменных вопросов, а разумность тактики нашего капитана на старте получила заслуженную оценку.

Глава VI

Старый „Новый порт“

Бурно начавшаяся гонка очень скоро превратилась в дрейф. Следующий день мы еще шли довольно резво в бакштаг правого галса со скоростью почти 6 уз, но уже к вечеру ветер стал заметно слабеть. Парусники понемногу разбрелись в надежде поймать ветер. Одни пошли севернее, другие южнее, но все постигла одинаковая судьба. Утром 22 июня во всем районе гонок стало маловетренно. Наша скорость сначала снизилась до 2 уз, а затем до 0,2 уз. Судно порой переставало управляться и выходило из ветра.

Регулярно появлялись суда береговой охраны США и обес печивающие гонку военно-транспортные суда "Бей Стейт" и "Стейт оф Мэйн"; вероятно, проверяли, не работает ли кто-нибудь машиной.

В эти дни нам впервые довелось видеть отдыхающих дельфинов. Они лежали неподвижно, с высоко поднятыми над водой мордами. Дельфины расположились с правого борта в нескольких десятках метров от судна и внимательно нас разглядывали. Мы их тоже.

Время шло, не принося почти никаких изменений в положение судов. Парусники перемещались только за счет попутного течения. Через три дня стало очевидным, что если продолжать ждать ветра, то будет сорвана программа пребывания в Ньюпорте, а может быть, даже и в Нью-Йорке. Это никак не устраивало американцев: 200-летний юбилей США нельзя передвинуть по погодным условиям. И вот решением СТА в связи с гидрометеорологической обстановкой гонка судов класса А была прекращена в 18 ч 24 июня вместо 24 ч 26 июня. Призовые места определили по позициям судов на этот момент. Гонку судов класса В прерывать не имело смысла: на многих яхтах не было моторов, и они все равно не могли двигаться без ветра.

Сразу после получения решения СТА о прекращении гонки на "Товарище" объявили аврал по уборке парусов. Курсанты удивлены — они еще ничего не знают и поэтому не понимают, что происходит, но вопросов не задают. Наконец паруса убраны. Команда повахтенно построена на палубе, первый помощник капитана Виктор Иванович Коренной сообщает о решении СТА и поздравляет экипаж с окончанием регаты.

В такой обстановке подобное сообщение вызвало смешанные чувства. С одной стороны, все рады ее окончанию, так как устали от гонки на протяжении более четырех тысяч миль, с другой, — не заверченный по-настоящему третий этап вызывает чувство неудовлетворенности. У всех один и тот же вопрос: на каком же мы месте? Пока на него никто ответить не может, так как нам не известны позиции всех судов.

Не успели прекратить гонку, как на следующий день посвежел ветер, но уже поздно!

В полдень нас догнала "Одесса", возвращавшаяся с Бермудских островов в Нью-Йорк. Уменьшив ход, минут 20 она шла рядом, обмениваясь с нами приветствиями, а потом стремительно умчалась за горизонт. За время недолгой встречи на Бермудах мы все подружились со славным экипажем этого судна, поэтому новая встреча в океане стала маленьким праздником.

Ночью ветер усилился. Сильная килевая качка сотрясала корпус "Товарища", но к утру вновь все стихло. Наступил безоблачный солнечный день, однако довольно прохладный: от океанской воды веяло холодом, как из погреба. Чувствовалось, что теплые воды Гольфстрима остались позади и мы пересекли холодное Лабрадорское течение.

Зародившись в районе Флориды, мощный поток теплой воды с температурой около 26° С, устремляется на тысячи миль, вплоть до арктических районов. Название "Гольфстрим" введено в употребление английским полярным исследователем Дж. Франклином. На русский язык оно может быть переведено, как "течение из залива", имеется в виду, что оно зарождается в Мексиканском заливе вследствие сильного нагона воды экваториальными течениями и пассатами через Юкатанский пролив. Эти избыточные воды из залива устремляются в океан через Флоридский пролив, неся в секунду 25 млн. куб. м. Для сравнения можно указать, что этот объем воды в 20 раз превышает расход воды всех рек земного шара.

В том районе, где мы проходили, Гольфстрим встречается с холодным Лабрадорским течением. Разность температур в этих потоках достигает 15° С. Резкие перепады температуры воды и воздуха создают в этих местах условия для частых и густых туманов, затрудняющих мореплавание и послуживших причиной не одной аварии.

С каждым часом все больше появлялось признаков приближения земли: стали попадаться буйки рыбацких сетей и катера, заработал в кают-компании телевизор. Около 17 ч 27 июня слева по носу появилась на горизонте земля — берега Соединенных Штатов Америки. Вскоре нас встретил катер береговой охраны, и в его сопровождении “Товарищ” через пролив Ист-Пассидж вошел в порт. Мимо проплывали стены одного из старейших в США архитектурных памятников — крепости Форт-Адаме.

Самые крупные парусники поставили на внешнем рейде. “Товарищ” стал на бочки в отведенном для него месте на внутреннем рейде, между польским судном “Дар Поможее” и румынским “Мирча”.

Выше уже говорилось о том, что “Мирча” и “Товарищ” однотипные суда, построенные на одной верфи, “Мирча” несколько “моложе” — его построили в 1938 г. В 1966 г. судно прошло модернизацию на той же верфи. Мирча — имя князя, освободившего район Добруджи от турок в XIV в. Его изображение украшает форштвень барка.

Кроме этих судов, на внутреннем рейде стоял западно-германский “Горх Фок”, а у причала “Игл” — учебное судно американской береговой охраны. Вся акваторию порта заполняли стоящие на бочках бесчисленные яхты и катера — участники регаты, хозяева и гости Ньюпорта.

Ньюпорт, т. е. новый порт, некогда действительно был таким. Ныне — это один из старейших городов Северной Америки. Расположен он на о. Акуиднек, купленном в марте 1638 г. Вильямом Коддингтоном у индейцев за 40 саженой ткани стоимостью 200 шиллингов. Сделкой была предусмотрена доплата из 10 пальто и 20 мотыг в том случае, если индейцы покинут остров до следующей зимы. Видимо, индейцы точно выполнили условия договора, потому что уже в мае 1638 г. 13 семей из Бостона двинулись на новые земли — основывать город в северо-восточной части острова. Город назвали Покасет, но чем-то он не понравился новоселам. В 1639 г. часть жителей из него ушла и основала в юго-западном районе острова другой город — Ньюпорт. Таким образом, в год нашего посещения Ньюпорту исполнилось 337 лет. Возраст почтенный! Не удивительно, что в городе, как утверждают рекламные проспекты, самые старые в США епископальная церковь, таверна, синагога и библиотека.

На углу улиц Мемориал-бульвард и Спринг-стрит находится самый старый в штате Род-Айленд католический собор Св. Марии, приобретший известность тем, что в нем в 1953 г. венчались Джон Кеннеди и Жаклин Бовьер.

Город рос и богател благодаря морякам, торговцам и контрабандистам. Не гнушались его жители заниматься и пиратством. Долгое время Ньюпорт по своему экономическому значению считался вторым после Филадельфии. Генеральная ассамблея Род-Айленда 4 мая 1776 г. объявила об отделении штата от Великобритании и независимости, т. е. на два месяца раньше остальных колониальных территорий в Северной Америке. Ньюпорт стал на много лет столицей первого независимого штата.

Однако со временем город потерял свое промышленное а экономическое значение и превратился в модный курорт. Богатые жители Нью-Йорка, Филадельфии и южных штатов строили здесь свои дачи. Роскошные особняки, расположенные вдоль Бельвю-авеню, проектировали известные американские архитекторы. Сейчас некоторые из зданий превращены в музеи, открытые для посещения.

Хозяева домов на Бельвю-авеню оградил свой район от неимущих посетителей. Сделано это очень просто: сюда не ходит никакой общественный транспорт, поэтому добраться до этой части города могут только владельцы собственных машин или имеющие деньги на такси.

Ньюпорт не соответствует тому представлению об американских городах, которое сложилось у многих из нас. В нем нет ни одного высотного здания. Над кронами деревьев возвышаются только шпили церквей. Улицы неширокие, с довольно беспорядочной планировкой. Много домов весьма унылого вида.

Обращает на себя внимание огромный, длиной более трех километров, мост, соединяющий Ньюпорт с соседним о. Конаникет. Его огромные фермы видны отовсюду и кажутся единственным современным инженерным сооружением во всей округе. В старом порту нет ни одного крана для проведения грузовых операций. В нем стоят только прогулочные суда, а транспортные идут мимо, под мост, в порт Провиденция.

В Ньюпорте 65 000 населения, но на время проведения Операции Парус-76 оно возросло до 400 000. Сил местной полиции оказалось недостаточно для обеспечения порядка, и поэтому в город прибыли еще национальные гвардейцы и военные. В информационных листках, полученных на судне, мы прочли недвусмысленное предупреждение, которое я цитирую дословно: “Ночью, пожалуйста, идите только с другом вдоль улиц, на которых зажгут огни”. Короче — один по темным улицам не ходи! Наверно, хозяева знали, что советовать.

Не знаю, какие сюрпризы могли нас ожидать на темных улицах, но американцы встречали участников регаты, в том числе и советских моряков, хорошо. Вокруг больших парусников на внешнем и внутреннем рейдах весь день с раннего утра и до наступления темноты шли бесконечной вереницей лодки и лодочки, катера и яхты, иногда совершенно нелепые плавучие сооружения — плод фантазии владельцев, которые нельзя причислить к какой-либо определенной категории судов. И со всех них неслись приветствия. Иногда это был просто сдержанный взмах рукой, иногда бурные аплодисменты и восторженные крики. Ни одно приветствие, конечно, не осталось с нашей стороны без ответа.

Только около одного судна, стоявшего на внешнем рейде, не было никого, кроме дежурящего рядом катера береговой охраны. Отшельником стояла четырехмачтовая баркентина чилийского военно-морского флота “Эсмеральда”. Это судно однотипно с судном “Хуан Себастьян де Элькано”, но несколько отличается по своему парусному вооружению: нет косога паруса на фок-мачте. Построили его в 1952 г. Первоначально судно принадлежало Испании и плавало под именем “Хуан Д’Аустриа”. Впоследствии его приобрело государство Чили и использовало как учебное судно военно-морского флота. Название дано в честь чилийского военного корабля, отличившегося во время войны против Перу и Боливии. Водоизмещение “Эсмеральды” 3730 т, длина 92,6 м, ширина 13,1 м, осадка 7 м, площадь парусов 2400 кв. м. “Эсмеральда” приобрела печальную известность как плавучая тюрьма во время военного переворота в Чили. С тех пор ее плавания сопровождаются демонстрациями протеста во многих портах захода. Рассказывают, что до нашего прихода в Ньюпорте тоже состоялась такая демонстрация.

Официальная программа нашего пребывания в Ньюпорте началась в понедельник 28 июня. В 12 ч дня вице-адмирал Джульен Лебурке, президент военно-морского колледжа, устроил прием для капитанов судов. По случаю регаты занятия в колледже были прекращены на неделю раньше. Колледж пустовал. “Осмотреть его вы не сможете”, — так сказали хозяева гостям, не дожидаясь на этот счет вопросов. Прием проходил в двухэтажном коттедже президента, рядом с колледжем.

Интереснее прошел вечер этого дня, когда мне пришлось побывать на ужине в Белкорт Касл. Так называется летняя резиденция Оливера Бельмонта, представителя банка Ротшильда в Америке. Здание в виде французского замка времен Людовика XIII обошлось своему хозяину в 3 млн. долл. Расположено оно на уже упоминавшейся Бельвю-авеню. Проектировал его знаменитый американский архитектор Ричард Морис Гонт, а лучшие мастера Европы оформили 60 комнат замка в различных стилях. Особое внимание привлекала парадная лестница замка — точная копия лестницы Франциска I в музее Клуни в Париже. В замке хранятся различные коллекции из 32 европейских и азиатских стран, например, самая большая в США частная коллекция цветного стекла.

В этом замке и состоялся ужин в честь участников Операции Парус-76. У ворот замка гостей встречали слуги в мундирах солдат XVIII в. В 7 ч вечера начался коктейль. Приглашенных оказалось много, и было тесно. У стоков с напитками толпились яхтсмены и гости.

В зале второго этажа бил фонтан из шампанского, демонстрируя щедрость американской души. Необычность такого зрелища поражает. Оно и рассчитано на внешний эффект, а убытка хозяевам не приносит.

После коктейля гостей пригласили во двор, где под огромным брезентовым навесом состоялся ужин, на котором присутствовало около тысячи человек. Участники регаты составляли меньшинство (с каждого судна приглашали по 2—3 человека), большинство — местные поклонники парусного спорта, администрация города и штата Род-Айленд во главе с губернатором. Вероятно, для экзотики пригласили даже одного индейца в национальном костюме. Индеец был в очках с толстыми стеклами и явно не годился для охоты на бизонов.

На ужине присутствовал Тур Хейердал. Мне впервые пришлось видеть знаменитого норвежца. Среднего роста, худощавый, с голубыми спокойными глазами и гладко зачесанными назад волосами, Тур Хейердал сразу располагал к себе. Он говорил негромко, без ораторских эффектов, с легким юмором о серьезных вещах — об океане и влиянии на него человека. Встреча с ним оказалась очень впечатляющей и запомнилась навсегда.

За время стоянки нас дважды возили на автобусные экскурсии по городу. Собственно, по городу мы только проезжали, но основными объектами осмотра были “Элмс” — замок угольного магната из Филадельфии Эдвина Бервайнда, достроенный в французском стиле, и “Брейкере” — летняя резиденция К. Вандербильда, построенная в виде итальянского дворца XVI в.

К. Вандербильд — один из самых могущественных финансовых магнатов США — основал династию миллиардеров. Разбогател он на строительстве железных дорог и оставил своим наследникам после смерти в 1877 г. огромное состояние, многократно преумноженное потомками.

Оба дворца поражают своей роскошью и образцово ухоженными парками вокруг них. По существу, это — музеи быта американских миллионеров. Здания снаружи и внутри оформлены в европейском стиле. Мебель, картины, ковры, посуда и и т. п. — все привезено из Франции, Италии, Китая и других стран. В “Брейкере” мы видели, например, великолепные гобелены, сделанные руками русских мастеров. А вот своего, национального, во дворцах ничего нет.

В одной из экскурсий нас сопровождали две русские девушки из эмигрантских семей: Лариса и Галя. Внешне они совсем разные. Лариса — темная шатенка с красивыми тонкими чертами, Галя попроще — курносая, с распущенными по плечам волосами цвета спелой пшеницы. А вот судьбы их до удивления похожи.

Обе девушки родились в Венесуэле, у обеих родители попали за границу во время Великой Отечественной войны, обе стали преподавателями испанского языка. Сейчас они переехали в США в поисках постоянной работы. Американского подданства они до сих пор не имеют и работы не нашли тоже. Сейчас их привлекли временно для экскурсионного обслуживания русских моряков. Дело это оказалось для них не таким уж простым: обе с трудом говорили по-русски, часто не справлялись с переводом объяснений экскурсоводов, и нам приходилось общими усилиями им помогать. Девушкам было стыдно перед нами за то, что забыли родной язык. Никто из нас не задавал не деликатных вопросов, не относящихся к экскурсии, не лез в душу с расспросами о причинах, заставивших родителей покинуть СССР, о личной жизни. Все что мы о них узнали — девушки рассказали сами. Прощаясь с нами, Галя как бы подвела итог всему: “Тяжело чувствовать себя человеком без родины”. Слова эти не напрасно взяты в кавычки. Цитата точная, только убран нерусский акцент из речи русского человека.

По традиции, все участники Операции Парус устраивали приемы на борту своих судов. Вечером 29 июня пришел и наш черед принимать гостей. Надо развезти приглашения на суда и на берег, приготовить торжественный обед и накрыть столы на верхней палубе, так как во внутренних помещениях тесно.

Погода выдалась совсем не для таких приемов: после обеда на порт опустился густейший туман. В его толще исчез не только берег, но даже стоящие рядом с нами яхты. Движение катеров в порту по погодным условиям прекратили. Пришлось срочно натянуть над палубой тент, а чтобы хоть немного защитить гостей от оседающей из тумана влаги, вывесить вдоль бортов флаги расцвечивания вместо стен. После этого на верхней палубе сразу стало уютнее.

Мобилизовали курсантов для прохождения ускоренного курса подготовки гарсонов и барменов. Волнений было много, но они оказались напрасными. Ровно в назначенное время из тумана поочередно стали выныривать катера разных размеров и даже гребные шлюпки с гостями. Погода не испортила настроение морякам-парусникам, привычным ко всяким невзгодам, и прием прошел хорошо, судя по тому, что гости не спешили разъезжаться.

Вторую половину последнего дня пашей стоянки в Ньюпорте заняли официальные церемонии. В 15 ч парусники объезжали на яхте “Америка” почетные гости штата Род-Айленд вместе с губернатором. Это был так называемый “парад на якорях”, когда участники парада стоят, а принимающие парад движутся. Как принято на парусных парадах, курсанты разошлись по реям, а командиры выстроились на юте.

Вечером состоялась церемония награждения победителей. Происходила она в крепости Форт-Адаме.

В 17 ч за нами зашла самоходная десантная баржа, доставившая представителей команды в Форт-Адаме. Мы приехали одними из первых и поэтому долго ждали начала. Наконец, из крепости вышли мальчики лет по 14—15 с государственными флагами стран — участниц регаты. Экипажи судов выстроились около своих флагов, после чего колонну долго переставляли и перестраивали. Из крепости тем временем стали доноситься какие-то звуки, пушечные выстрелы, музыка. Там явно что-то происходило. Так в неизвестности прошло часа два. Наконец мы вошли внутрь, выстроились на отведенных местах, получили призы и промаршировали опять наружу, только через другие ворота.

Уже после мы узнали, что в Форт-Адамсе состоялась развлекательная программа, в которой участникам регаты отвели роль артистов, исполнивших один из номеров. Это награждение победителей регаты оказалось первым в моей практике, на котором заработали деньги и так бесцеремонно отнеслись к самим участникам гонок. Но, как видно, бизнес есть бизнес!

Результатами регаты мы остались довольны. Места на третьем этапе распределились среди судов класса А так: на первом месте — “Горх Фок” (ФРГ), на втором — “Дар Поможье” (ПНР), на третьем — “Христиан Радиш” (Норвегия). “Товарищ” занял четвертое место, но по сумме всех трех этапов — первое место в своем классе и абсолютное первое место. Приз за абсолютное первое место представлял собой большой поднос, за первое место в классе А — модель парусника, за четвертое место на третьем этапе — барометр. Абсолютное второе место занял “Христиан Радиш” и абсолютное третье место — “Дар Поможье”.

Теперь несколько слов о спортивной программе Операции Парус-76, состоявшейся в Ньюпорте. Готовились мы к ней давно и на судне были укомплектованы довольно сильные команды по футболу, баскетболу, плаванию, перетягиванию каната, хождению на шлюпке и киданию выброски. Неофициальные соревнования на о. Тенерифе показали их “боеготовность”, а официальные начались с сюрприза.

28 июня наши футболисты отправились на свой первый матч, который, как оказалось, они должны провести... с женской футбольной командой английской марсельской шхуны “Сэр Уинстон Черчилль” (на третьем этапе гонок шхуна шла с женским экипажем; кроме капитана и нескольких командиров, остальные 39 членов команды были девушки). Победа в таком матче не приносит славы, а поражение делает смешным. На стадионе сидели корреспонденты газет и телевидения, готовилось зрелище, в котором независимо от результатов игры нашей команде отводилась нелепая роль. Наши спортсмены отказались выйти на поле, за что их исключили из соревнований. Девушки на нас не обиделись и не восприняли отказ играть с ними в футбол, как демонстрацию мужского пренебрежения. На следующий день экипаж английской шхуны побывал на нашем судне.

По завершении спортивных соревнований планировался выход парусников 1 июля из Ньюпорта и парад на его внешнем рейде. Затем колонной, возглавляемой американским барком “Игл”, они должны были идти в Нью-Йорк. Однако утром в день выхода снова опустился густой туман. Выход отложили до 12 ч дня. К этому времени видимость улучшилась, и около 11 ч стали выходить из порта яхты, а за ними и большие парусники. Число

судов на рейде все увеличивалось, пришел не участвовавший в гонках японский четырехмачтовый барк “Нип-пон Мару”. Он построен в 1930 г. в Кобе. Его длина 97 м, ширина 13 м, осадка 6,9 м, водоизмещение 4043 т, площадь парусов 2397 кв. м.

Весь внешний рейд буквально кишел беспорядочно двигавшимися яхтами, катерами и всевозможными моторными лодками. Дул свежий ветер с океана. Над заливом висела дымка.

По радио сообщили, что в районе Нью-Йорка вчера дул ветер” ураганной силы, и сейчас из океана на нас шла крупная зыбь. Все это делало рискованной затею с парусным парадом в условиях ограниченной акватории, и наш капитан решил не участвовать в параде, а сразу идти в Нью-Йорк. Вероятно, разумность такого решения оценили и руководители Операции Парус, так как через некоторое время “Игл” передал всем судам указание следовать в Нью-Йорк без ордера, т. е. произвольно. Когда снова на Ньюпорт опустился туман, “Товарищ” уже вышел из залива в океан.

Глава VII

На берегах Гудзона

До Нью-Йорка мы шли под мотором. Ночью туман рассеялся, а встречная зыбь замедлила ход. Наступило ясное утро. “Товарищ” все-таки пришел раньше назначенного срока и, чтобы не беспокоить хозяев своим преждевременным прибытием, стал на якорь вблизи берегов о. Лонг-Айленд. Здесь же дожидалось своего времени для входа в порт другое советское судно “Сальвадор Альенде”.

Вслед за нами в течение нескольких часов шло чилийское судно “Эсмеральда”, но затем почему-то резко изменило курс и ушло за пределы видимости. Мы в это время приближались к месту якорной стоянки, где уже находился “Сальвадор Альенде”. Может быть, это и заставило капитана “Эсмеральды” изменить курс?

Около 4 ч утра 3 июля “Товарищ” снялся с якоря и к 8 ч 30 мин вошел в устье реки Гудзон, где нас встретил лоцман. Ветер совершенно стих. В утренней дымке виднелись стоящие на якорах парусники. В Гудзон входила растянувшаяся на несколько миль колонна военных кораблей под разными флагами. Они прибыли на празднование 200-летия независимости США.

Якорную стоянку нам отвели в бухте Грейвзэнд, почти у самого огромного моста Верразано-Нарроуз-Бридж, переброшенного через Гудзон между Бруклином и Стейтс-Айленд. Недалеко от нас немного выше по течению стоял “Крузенштерн”, а вокруг — много судов, которым завтра предстояло участвовать в парусном параде.

Среди них находилась уже виденная нами в Ньюпорте заслуживающая особого внимания четырехмачтовая шхуна “Клуб Медитерииен”. Ее водоизмещение 250 т, длина 71,9 м. Благодаря автоматизированной системе управления парусами эта крупная яхта управляется одним человеком. Шхуна принадлежит французцу Айлану Коласу, победителю регаты яхтсменов-одиночек в 1972 г. Обошлась она своему хозяину в 1,5 млн. долл. Ее спустили на воду 15 февраля 1976 г. в Тулоне. Алайн Колас в мае повредил ногу якорной цепью, и поэтому не смог сам привести яхту в Америку.

На рейде Нью-Йорка мы увидели итальянский трехмачтовый корабль военно-морского флота, носящий имя знаменитого флорентийского мореплавателя Америго Веспуччи. Корабль вступил в строй в 1931 г. и с тех пор дважды проходил модернизацию: в 1951 и 1958 гг. Это очень внушительное судно с черным высокобортным корпусом, вдоль которого тянутся две белые полосы. Длина корабля 101,4 м, ширина 15,5 м, осадка 6,6 м, водоизмещение 4146 т, площадь парусов 2100 кв. м. Ходок он, видимо, неважный и на регатах присутствует только как гость.

Снова вокруг нас вращается непрерывный хоровод разнокалиберных “посудин”, битком набитых зрителями.

Отношение американцев к советским морякам было явно дружественное, и, мне кажется, интерес наши суда вызывали больший, чем парусники других стран.

Буквально все местные жители откликнулись на приход участников Операции Парус: покупали посвященные регате сувениры, посещали суда, без устали их фотографировали и т. п.

Были и более оригинальные проявления внимания к Операции Парус-76: рулевой на одном из подходивших к нам буксиров,, угрюмый парень с атлетической фигурой и мрачным лицом выразил, например, свое отношение к регате тем, что постригся наголо, оставив на темени часть волос в виде цифры 76.

Телевидение подробно и регулярно освещало ход регаты. Смотрели телевизионные передачи и мы, хотя это занятие оказалось для нас очень тяжелым: каждые 10—15 минут фильм прерывается на 3—4 минуты для показа торговой рекламы. В результате вы узнаете, к примеру, о новых средствах мойки машины, а общего впечатления о картине не получаете. Перерывы для рекламы делаются обычно в самых интригующих местах фильма. Впечатление такое, что тебе периодически насильно разжимают зубы и кормят борщом в то время, когда ты ешь мороженое.

200-летие провозглашения независимости американских колоний от Великобритании и образования США приходится на 4 июля. На этот же день был намечен парад парусных судов, которому отводилась в праздничной программе главная роль. Он проводился в присутствии президента страны Джеральда Форда и дипломатического корпуса, аккредитованного в Америке.

К параду мы готовились с подъемом еще и потому, что именно 4 июля в Советском Союзе впервые отмечался День работников морского и речного транспорта.

В 10 ч к нам на борт поднялся лоцман, но случилось непредвиденное. Дело в том, что при постановке на якорь место его отдачи по рекомендации лоцмана обозначили буйком. По-видимому, в результате действия переменных течений трос, на котором крепился буюк, запутался вокруг якорной цепи. Обнаружилось это только при съемке с якоря.

Мимо “Товарища” проходила колонна парусников, идущих на парад, приближался момент, когда и мы должны были занять свое место в строю, а свернувшийся в клубок трос зажал якорную цепь, не позволяя якорю подняться до клюза. С большим трудом удалось все-таки втянуть его на место, а окончательно якорную цепь освободили от троса уже потом. Пришлось изрядно понервничать, но все обошлось благополучно.

В 14 ч американский барк “Игл” открыл парад. “Товарищ” шел в колонне парусников четырнадцатым. Впереди нас — “Мирча”, позади — “Крузенштерн”. Замыкал парадную колонну американский парусник “Газела Примейро”, успевший сделать ремонт после столкновения на Бермудах.

На время торжественного церемониала прохождения члены экипажей парусников разошлись по реям и выстроились вдоль левого борта.

Программа предусматривала проход парусников вдоль Манхэттана до Георг-Вашингтон-Бридж — второго моста через Гудзон, а затем возвращение вниз по течению к отведенным местам стоянок.

Каждый парусник красив по-своему. У одного впечатление производит могучий корпус, у другого — высокий и стройный рангоут, у третьего — удачная окраска. У “Товарища” красивы классические пропорции корпуса и рангоута. Ни о каком элементе судна нельзя сказать, что он слишком мал или слишком велик. Все в меру, все изящно, все соразмерно и соответствует своему назначению, нигде нет ничего лишнего. Эта рациональность форм подчеркивается одноцветной белой окраской корпуса и рангоута. Можно смело утверждать, что “Товарищ” — один из красивейших парусников мира, и даже на таком представительном параде парусников он выглядел отлично.

На нас были обращены миллионы глаз, ошибиться никто не должен был, ни один промах не остался бы незамеченным. Действительно, как позже подсчитали корреспонденты, парад смотрело не менее 6 млн. человек. Берега Гудзона на всей многомильной трассе парада были заполнены толпами зрителей, а сама река кишела большими и малыми катерами. В воздухе стрекотали вертолеты, медленно и бесшумно плыли серебристые туши дирижаблей, украшенные всевозможной рекламой, на сей раз, кажется, фирмы, выпускающей автомобильные покрывала. На бортах дирижаблей был нарисован яркой краской огромный силуэт ботинка, по-моему, знак этой фирмы.

Выше моста Верразано-Нарроуз-Бридж у берега Стейтс-Айленда стоял авианосец “Форрестол”, на котором находились президент США и почетные гости. Как потом стало известно, на нем присутствовало 3000 гостей и около 2000 команды корабля. Вверх по течению р. Гудзон, вплоть до о. Бедлоу, на котором находится знаменитая статуя Свободы, на якорях и бочках стояли военные корабли — гости США.

В прошлом мне не раз приходилось участвовать в парадах парусных судов, и всегда они странно волнуют. В чем прелесть парусного парада — трудно понять и еще труднее описать. Его надо увидеть хотя бы раз.

Вечер “Товарищ” и “Крузенштерн” встретили на якорной стоянке напротив 57-й улицы Манхэттана. День закончился праздничным ужином на “Крузенштерне”, устроенным для работников советских представительств, на котором присутствовал посол СССР в США А. Ф. Добрынин.

На следующее утро на “Товарище” состоялся торжественный подъем флага. Анатолий Федорович Добрынин поздравил экипаж с победой в регате и поблагодарил за хорошее прохождение парада, которое он наблюдал с борта авианосца “Форрестол”. Потом гости осмотрели судно.

На другой день началось наше знакомство с Нью-Йорком.

Сердце теперешнего Нью-Йорка — остров Манхаттан. Открыл его в 1524 г. флорентийский мореплаватель Джованни Верразано. Его именем назван огромный мост через р. Гудзон, который уже упоминался. Река носит имя английского капитана Генри Гудзона, исследовавшего эти места. Он предпринял несколько плаваний с целью отыскать северный проход из Атлантического океана в Тихий. Первые два плавания он совершил в восточном направлении, пытаясь найти этот проход сначала между Гренландией и Шпицбергом, потом между Шпицбергом и Новой Землей. Оба плавания закончились неудачно, и в 1609 г. Гудзон отправляется к берегам Америки для поисков прохода в северо-западном направлении. Во время этого плавания и была открыта неизвестная ранее большая река — ныне река Гудзон. Четвертое плавание стало для Г. Гудзона роковым: после тяжелой зимовки корабля у берегов Канады команда взбунтовалась, не желая продолжать поход в северных водах. Гудзона с сыном и несколькими оставшимися ему верными членами экипажа высадили на шлюпку и оставили на произвол судьбы. Все они пропали без вести.

В 1626 г. губернатор голландской колонии в этих краях Питер Минуит выменял остров у индейцев на товары общей стоимостью около 24 долл. и основал на Манхаттане поселение, названное Новым Амстердамом. В 1653 г. Новый Амстердам с населением 800 человек получает статус города с муниципальным управлением. В 1664 г. английские войска занимают город и переименовывают его в Нью-Йорк, в честь герцога Йоркского, брата короля Англии. Впоследствии голландцы еще раз возвращались в город и переименовывали в Новый Оранж, но продержались там недолго. В 1674 г. англичане вновь отвоевывают город и вновь называют Нью-Йорком.

Слово Нью-Йорк в моем представлении всегда олицетворяло что-то ультраамериканское, было как бы визитной карточкой этой страны. Насколько справедливо такое представление, трудно сказать, потому что я не видел всей страны, но сам Нью-Йорк меня разочаровал.

Огромный город, вытянувшийся с севера на юг на 56 км, в основном расположен на островах. Только один из пяти его административных районов — Бронкс — находится на материке. Центр Нью-Йорка — о. Манхаттан — лежит между двух рек: Гудзон и Ист-Ривер, сливающихся ниже Манхэттана. Несмотря на свои размеры и экономическое значение, Нью-Йорк — не столица одноименного штата. Столица штата Нью-Йорк — город Олбани.

В Нью-Йорке сосредоточено около 25% всех оптовых торговых фирм, через него проходит почти 30% всей внешней торговли США. Нью-йоркский порт считается по величине третьим в мире после Роттердама и Иокогамы. Его годовой грузооборот составляет 181 млн. т. Ежегодно он обслуживает около 25 000 судов и 750 000 пассажиров.

Нью-Йорк — признанная финансовая столица США: в нем; 78 коммерческих и сберегательных банков с общей суммой, вкладов около 150 млрд. долл.

Остров Манхаттан относительно узок — ширина его в среднем около 3 км, но в длину он вытянулся на 26 км. Его планировка проста: вдоль острова тянутся авеню, поперек — улицы. Большинство первых имеют названия, вторые — только, номера. Эту систему нарушают лишь Центральный парк в середине острова, между 59-й и 110-й улицами, да Бродвей,, тянущийся наискось через Манхаттан, повторяя изгибы старой индийской тропы, на месте которой он был проложен.

Нью-Йорк — многонациональный город с восьмимиллионным населением. Самыми крупными национальными группами, являются евреи (2 млн.), негры (1,4 млн.) и пуэрториканцы (1 млн.). Жители расселены по национальным или социальным признакам. Так, негры живут в Гарлеме и Бруклине, пуэрториканцы — в западных частях Верхнего Манхэттана, Гарлеме и, Челси, поляки — на Седьмой и Восьмой улицах к востоку от Третьей авеню, немцы и австрийцы — в Йорквилле, французы — на Девятой авеню и 50-й улице и т. д.

Есть особые кварталы, где живут наркоманы, алкоголики и пр.

Мне Нью-Йорк представлялся городом небоскребов. Оказалось, что это не совсем так. Небоскребы расположены только на Манхаттане: в юго-западной части острова и в районе, примыкающем с юга к Центральному парку. Обширные же районы города застроены двух- и четырехэтажными домами.

В Нью-Йорке нет трамваев и троллейбусов. Единственным видом городского транспорта являются такси, автобусы и метро. Система оплаты проезда в метро иная, чем в советских метрополитенах: проезд по разным линиям оплачивается каждый раз заново.

Хорошо познакомиться со всем городом за несколько дней мы не смогли, несмотря на то, что не ходили по нему, а ездили. Побывали мы в так называемом Рокфеллер-центре, который, представляет собой комплекс из 18 небоскребов. С севера на юг его пересекает частная улица под названием Рокфеллер-плаза. Ее раз в год закрывают для движения на один день,, так как по американским законам улица перестает быть частной собственностью, если она в течение года постоянно открыта для транспорта и пешеходов.

В Рокфеллер-центре размещены в основном различные учреждения с общей численностью служащих более 40 000. Достопримечательностью комплекса является Лоуэр-плаза, площадка, расположенная ниже уровня улиц и украшенная позолоченной бронзовой фигурой Прометея. Отсюда через Чэн-нел-гарденс можно выйти на одну из самых фешенебельных улиц Нью-Йорка — Пятую авеню. Здесь находится изумительной

архитектуры собор св. Патрика, построенный из светлого мрамора, с двумя изящными шпилями, взметнувшимися на более чем стометровую высоту. Несмотря на свои внушительные размеры, собор почти теряется рядом с окружающими его небоскребами.

Мы побывали и в здании ООН на берегу Ист-Ривер между 42-й и 48-й улицами, осмотрели зал заседаний. В главном вестибюле здания выставлен в стеклянной витрине камень, доставленный американскими космонавтами с Луны. Мысль о том, что видишь кусочек другой планеты, волнует, но сам камень не производит впечатления, настолько он невзрачный: примерно с кулак величиной, серый, немного ноздреватый. Попадись он на пути, не поднял бы с дороги.

Над Гудзоном возвышаются на 412 м два близнеца-небоскреба Всемирного торгового центра, начавшего функционировать в 1970 г. В расположенные на его 110 этажах конторы торговых фирм приходит ежедневно на работу 50 000 человек. По возвышению верхнего этажа над землей эти здания самые высокие в мире, но по абсолютной высоте пальму первенства удерживает 102-этажный “Эмпайр стейт билдинг”, высота которого вместе со шпилем 442 м. Масса этого небоскреба достигает 365 000 т, из которых 60 000 т приходится на стальную арматуру. Здание построено в 1931 г., а в июне 1945 г. оно подверглось серьезному испытанию на прочность, когда в него на уровне 78—79-го этажей врезался бомбардировщик.

Было интересно побывать на улице, название которой стало олицетворением мира бизнеса: на Уолл-стрит. Наш автобус сперва проехал почти к самому началу Бродвея, в юго-западную часть Манхэттана, к Тринитичерч (церкви св. Троицы). Во дворе ее похоронен строитель первых пароходов Роберт Фултон. Затем автобус с трудом протиснулся в узкую улочку, идущую перпендикулярно к Бродвею, и шофер сказал: “Мы — на Уолл-стрит”. Это, пожалуй одна из самых малолюдных и тихих улиц Нью-Йорка. Людей почти нет. Стоит несколько прижатых к пустым тротуарам машин. Сумрачно от заслоняющих свет серых громад зданий.

В 1663 г. по приказу голландского губернатора была сооружена стена из толстых досок от Гудзона до Ист-Ривер для защиты от индейцев. Однако большой надобности в стене жители не испытывали, и поэтому все время растаскивали доски, из которых она была построена, на сооружение домов и отопление. Наконец, в 1699 г. стену разобрали окончательно и на ее месте проложили улицу Уолл-стрит, что в переводе на русский язык означает “улица-стена”.

Расскажу и о такой достопримечательности города, как статуя Свободы. Иногда приходится читать о том, что путешественник, приближающийся к Нью-Йорку со стороны океана, прежде всего видит статую Свободы, а затем уже ему открывается сам город. Вероятно, авторы таких описаний в Нью-Йорке никогда не бывали. Во-первых, от океана до Нью-Йорка надо пройти не один километр по Гудзону. Во-вторых, здания на Манхэттане намного выше статуи и хорошо видны тогда, когда ее можно различить только в бинокль.

Идея подарить американскому народу статую в память союза Франции и Соединенных Штатов во время войны за независимость, родилась во Франции в 1865 г. Был создан специальный комитет по сбору средств, проектированию и постройке монумента. Автором статуи стал скульптор Фредерик-Огюст Бартольди, приступивший к работе над ней в 1874 г. Моделью для статуи служила его мать. Каркас статуи проектировал Гюстав Эйфель, будущий конструктор Эйфелевой башни в Париже. Памятник создавался совместно: французы собирали деньги на статую, американцы — на пьедестал. Последние, видно, без большого энтузиазма, так как начавшееся строительство пьедестала вскоре пришлось прервать из-за нехватки средств. Лишь после развернутой в печати большой кампании удалось изыскать необходимые деньги, и пьедестал был закончен в 1885 г. В том же году статую в разобранном виде привезли в Нью-Йорк, и 28 октября 1886 г. состоялось открытие памятника.

Статуя расположена на маленьком островке Бедлоу, в старом форте. Внутри статуи есть лифт и винтовая лестница, ведущая на смотровую площадку, расположенную на уровне короны. Высота статуи около 45 м.

К достопримечательностям Нью-Йорка относится и Линкольн-центр, находящийся близ Центрального парка, между 62 и 66-й улицами, на пересечении Бродвея и авеню Колумба. Это архитектурный ансамбль из шести зданий. В него входит концертный зал “Эвери Фишер-холл”, театр оперы и балета “Метрополитен-опера” (в нем в те дни гастролировал ансамбль Моисеева), театр “Вивьен Бомонт”, библиотека и музей театрального искусства, “Джулиард билдинг” — известная музыкальная, театральная и балетная школа. Весь комплекс рассчитан приблизительно на 14000 зрителей. Линкольн-центр построен в строгом стиле: плоские крыши, прямоугольные основания, колоннада и сводчатые галереи, фасады, облицованные белым итальянским мрамором,— все напоминает памятники античности.

Во время экскурсий по городу нам несколько раз пришлось со всех сторон проезжать мимо Центрального парка и хотелось проникнуть в его заманчивую глубину, но всегда мнение наших сопровождающих было категоричным и одинаковым: в парк ходить небезопасно. После 6 ч вечера полиция вообще не отвечает за безопасность посетителей.

Не рекомендуется появляться белым туристам и в негритянских кварталах Гарлема, однако туда мне с несколькими товарищами проникнуть все-таки удалось. Название этого района Нью-Йорка известно всему миру. Когда-то это была деревушка Новый Хаарлем, основанная голландским губернатором Питером Стайвесантом и названная в честь голландского города Хаарлема.

В начале XX в. резко увеличился приток “цветного” населения с юга в поисках более высоких заработков и сносных условий существования. Так появились первые негритянские кварталы у северной границы Центрального парка, которые, постепенно разрастаясь, превратились в сегодняшний Гарлем. Автобусы с туристами сюда не заезжают, потому что местные жители встречают гостей недружелюбно и даже забрасывают машины камнями.

В Гарлеме много заброшенных и совершенно пустых многоэтажных домов с выломанными дверями, выбитыми окнами, часто со следами пожаров. Они встречаются тут в каждом квартале и удручающе действуют на зрителя: отсюда хочется убраться, как можно быстрее. Улицы усыпаны обрывками бумаги, не говоря уже об окурках (на таких улицах их и за мусор не считаешь), заставлены разнообразной жестяной и пластиковой тарой и прочим хламом. Прямо на улицах стоят брошенные старые автомашины, проржавевшие и ободанные.

Сказать, что многие люди одеты бедно — значит ничего не сказать. Зачастую их одежду можно назвать просто лохмотьями.

Мешки с мусором на тротуарах и еще не убраный мусор под ногами — характерная картина не только для Гарлема, но и многих других районов Нью-Йорка. Я могу смело утверждать, что не видел в своей жизни города более грязного, чем Нью-Йорк. Мусор на его улицах поражает не меньше, чем небоскребы.

Нью-Йорк показался уютным городом, и расставались мы с ним без сожаления.

Перед отплытием нам предстояло принять участие в последнем мероприятии, предусмотренном программой Операции Парус-76 — в сухопутном параде экипажей парусных судов. Он состоялся в 12 ч дня 6 июля на Бродвее, на участке от Баттери-парк до Сити-холл. Объединенная колонна экипажей парусников “Товарищ” и “Крузенштерн”, наверно, впервые в истории пронесла советский флаг по знаменитому Бродвее.

Так завершилось наше пребывание в Нью-Йорке.

7 июля в 16 ч 40 мин “Товарищ” снялся с якоря. Снова поплыли мимо берега Гудзона, но уже в обратном направлении. На судне царило понятное всем морякам оживление: ведь мы идем домой! Впереди еще не одна тысяча миль, тяжелый путь через океан, но все это будет преодолено.

Глава VIII

Курс на Геркулесовы столпы

Океан встретил нас крупной зыбью. Ветер дул умеренный, но небо затянуло тучами, в сумерках за кормой далеко на горизонте вспыхивали зарницы. Через несколько дней волнение усилилось. Судно испытывало настолько сильную бортовую качку, что на палубе пришлось натянуть штормовые леера. В каюте стало снова, как в аквариуме: иллюминаторы почти непрерывно находятся под водой. Волны через штормовые портики лижут палубу и периодически щедро обдают фонтанами брызг поверх фальшборта. Ходить по палубе надо с оглядкой и не зевать по сторонам, чтобы остаться сухим.

В такую погоду всем не сладко, но, наверное, хуже всех нашей буфетчице Лиде Калитюк. Четыре раза в день она должна пройти по танцующей палубе от камбуза, расположенного около полубака, до кают-компания, находящейся на корме, держа в руках ведро или кастрюлю.

Есть в таких условиях — сущее наказание. Тарелки все время скользят по столу, хотя скатерти смочены водой, и содержимое из них все равно выплескивается.

Сейчас, когда кончилась регата, снова начались занятия. Проводить их тяжело, несмотря на то, что на “Товарище” есть специально оборудованная аудитория. Стоишь у доски — не забудь одной рукой взяться за что-нибудь, сидишь — упрись ногой в стол.

Хорошо, что ветер постоянный и уже несколько дней мы идем не меняя галса, поэтому мало авралов. “Товарищ” без верхних и нижних бомбрамселей идет со скоростью 10 уз. Каждый день в 17 ч по судовой трансляции передается штурманская сводка: где находимся, сколько прошли и самое главное — сколько осталось.

По воде вновь плывут островки саргассовых водорослей. Летучие рыбы — символ океанского простора — поодиночке и стайками вычерчивают в воздухе свои трассы. Английские моряки дальнего плавания раньше называли себя, в отличие от каботажников, “морскими летучей рыбой”. Почти все время встречаются сухопутные птицы. Интересно, где и как они отдыхают вдали от земли?

Мы шли к Азорским островам, до которых осталось еще около 600 миль. Океан в этом районе пустынен. На всем переходе только однажды вдали показался силуэт небольшого судна. Поэтому все обрадовались, когда увидели несколько огромных черепах, уверенно следовавших куда-то своим, только им известным курсом, а нежащийся в воде кит произвел настоящую сенсацию.

К 14 июля ветер ослаб, но зыбь осталась, и бортовая качка не становилась меньше. Скорость ко всеобщему огорчению снизилась до 7 уз. Через несколько дней океан успокоился и ветер стал встречным. Он был несильным, но все равно мешал: ведь мы — не современный лайнер.

Наконец, 18 июля во второй половине дня вдали появились очертания о. Сан-Мигель. “Товарищ” медленно шел вдоль гористых, покрытых сочной зеленью берегов. Склоны гор от вершин до самого берега расчерчены неровными заплатками полей, среди которых белели одинокие домики. Уже после захода солнца подошли к самому крупному на Азорских островах порту Понта-Делгада.

Об Азорских островах знали еще карфагенские мореплаватели. В средние века сюда приходили суда норманнов и арабов. В 1427 г. на островах появились португальцы, которые по приказу короля Алонсо V в 1439 г. начали их интенсивную колонизацию под руководством Гонсало Кабрала. Азорские — в переводе с португальского “ястребинные”. Так назвали острова потому, что когда-то здесь водилось много ястребов. Острова продолжительное время оставались необитаемыми, так как существовало мнение о невозможности жизни на них. Чтобы проверить пригодность островов для заселения, португальцы отправили сюда специальную экспедицию.

Острова находятся в средней части Атлантического океана. Направление господствующих ветров делало их удобными для захода парусных судов, идущих из Америки в Европу. По этой же причине острова подвергались частым набегам пиратов.

Значение Азорских островов несколько уменьшилось после появления пароходов, маршруты которых оказались в стороне от них. Во время второй мировой войны Великобритания получила от Португалии право на создание здесь военно-морской и военно-воздушной баз для борьбы с германскими подводными лодками. После войны право пользования этими базами США и Великобритания получили от правительства Салазара на неопределенное время. Острова имеют важное стратегическое значение.

Самый большой и экономически важный остров архипелага — Сан-Мигел. Он привлекает туристов сочной субтропической растительностью, горячими гейзерами и озерами в кратерах потухших вулканов. Если все девять островов архипелага занимают площадь, равную приблизительно 2300 кв. км, то на долю о. Сан-Мигел приходится почти 750 кв. км. Он вытянулся на 62 км, наибольшая ширина его 16 км. По данным переписи населения 1970 г., на Азорах жило более 290000 человек, из них почти 150000 — на этом острове. Население Понта-Делгада — столицы острова и округа — составляет 35 000 человек.

Внешний облик острова определяют два горных массива. Самая высокая гора Пико-де-Вара достигает 1105 м.

Сильное землетрясение разрушило в 1522 г. первую столицу острова Вила-Франко-да-Кампа, и сегодня это небольшая деревушка. Климат Азорских островов мягкий, средняя температура летом 21 °С, зимой 14,5 °С.

Мы зашли на острова, чтобы пополнить запасы пресной воды и немного отдохнуть после океанского перехода. Но надолго задерживаться никому не хотелось. Все спешили домой, и на стоянку поэтому было отведено только два дня, ровно столько, сколько надо, чтобы каждый мог побывать на берегу.

На следующий день после прихода мы решили осмотреть остров, и в 12 ч к трапу подъехал автобус. Погода, правда, не благоприятствовала поездке: над островом висели низкие облака, вершины гор прятались в тумане, почти непрерывно шел мелкий дождь. Но это никого не испугало — экскурсия состоялась.

Уже через несколько минут автобус добрался до окраины города. Здесь — первая остановка для осмотра парникового хозяйства, где выращивают рассаду ананасов. Из всех Азорских островов ананасы растут только на Сан-Мигеле. Технология их разведения непростая. Сначала надо получить рассаду. Для этого в землю сажают кусочки корней ананасов, и через десять месяцев рассада готова. Вот этим и занимаются в хозяйстве, куда нас привезли. Готовую рассаду затем пересаживают на плантации, и еще через одиннадцать месяцев созревают плоды.

Пока мы бродили среди парников и пробовали ананасный ликер (процедура дегустации входила, в программу экскурсии), около автобуса собрались дети с протянутыми руками. Португальских денег у нас не было, и курсанты дали ребятишкам несколько плиток шоколада из наших дорожных запасов, после чего число просящих стало быстро расти, и только скорый отъезд позволил нам избежать опасности остаться голодными.

Дорога петляла среди полей, разбитых на небольшие участки, окруженные диким камнем. Эти заборы не только ограждают частную собственность от чьих-либо посягательств, но и защищают поля от частых в этих местах ураганов, которые могут унести верхний плодородный слой почвы. Неиспользуемой земли почти нет, и за каждым забором — огород или выгон, на котором пасутся черно-белые коровы голландской, очень продуктивной породы. Вдоль дороги стоят небольшие аккуратные домики — молокопоимные пункты.

На Сан-Мигеле 85% населения острова занято в сельском хозяйстве, в основном в животноводстве. По статистике здесь столько же коров, сколько и людей.

Промышленных предприятий мало, и все они преимущественно мелкие. С одним из них — небольшой чайной фабрикой мы ознакомились. Во дворе фабрики и внутри здания царили безлюдье и тишина. Старое оборудование в нескольких небольших цехах бездействовало, так как сейчас, нам объяснили, не чайный сезон. Только в одной из маленьких комнат сидела группа женщин, вручную перебирая сушеные листочки, очищая их от мусора. Нам показали 70-летнюю женщину, которая провела за этим занятием 50 лет. Услышав разговор о себе* женщина лишь подняла на нас темные невеселые глаза, улыбнулась, ни на секунду не прерывая челночных движений рук.

В глубине острова встречались небольшие поселки, казавшиеся заснувшими. Неторопливо беседуют за стаканом вина мужчины в придорожных кабачках. Затих среди своего нехитрого товара лавочник. Редкие фигуры прохожих беззвучно появляются и исчезают на узких улочках.

Мы проехали по острову не один десяток километров и почти все время дорога шла вдоль бесконечных голубых стен из крупных гортензий. Если бы мне нужно было дать название острову, я, не задумываясь, назвал бы его “островом гортензий”. Очень крупные цветы, размером иногда в две ладони, сопровождали нас везде и всюду. Мы подумали, что гортензии — предмет страсти местных садоводов, но оказалось, что это сорняки, с которыми борются на полях и которые оставляют лишь на обочине дорог, где они никому не мешают.

Через некоторое время автобус преодолел перевал на высоте около 600 м. Недалеко от перевала, около крутого обрыва, стоял невысокий памятник, сложенный из нескольких больших камней. По преданию, он сооружен в честь местной жительницы, которая спасла остров от завоевания испанцами. Старая больная женщина, увидев поднимающихся горной тропой солдат испанского десанта, толкнула вниз небольшой кусок гранита. Камень покатился по склону, увлекая за собой другие, и образовавшаяся лавина уничтожила весь вражеский отряд.

После перевала дорога круто пошла вниз, и перед нами во всей своей красе открылась в сырой дымке долина гейзеров. Со всех сторон, ее окружала сочная буйная зелень, в которой потонули уютные коттеджи. Вблизи самих гейзеров — лишь голые камни, окутанные облаками пара. Из расщелин доносится бульканье кипящей воды, а воздух пахнет сероводородом. К каждому гейзеру ведет тропинка, проложенная для удобства туристов. Около гейзеров поджидает туристов детвора, но попрошайничество тут выглядит как меновая торговля. В протянутых ладонях лежит “товар” — камешки, которые валяются под ногами. С ними мальчишки уже выглядят бизнесменами, правда, начинающими и, вероятно, не очень удачливыми.

В завершение поездки мы искупались в открытом бассейне с термальными водами. Бассейн находится в глубине живописного парка, рядом с тихим отелем. Вода в нем бурая от примесей железа и очень теплая, а в той стороне, где в бассейн впадает источник, — даже горячая. На маленьком островке посредине бассейна — вышка для прыжков в воду. Шел морозящий дождь и, наверно, поэтому купание доставляло особенное удовольствие. Из воды не хотелось вылезать.

Обратная дорога почти все время шла вдоль берега моря среди живописных ущельев, ручьев и обрывов. Вернулись мы на судно под вечер, нагруженные охапками гортензий и переполненные впечатлениями.

Следующий день стоянки был посвящен знакомству с самим Понта-Делгада. Город начинается со средневекового форта. Сразу за ним расположена самая парадная часть города — набережная Авенида Инфанта Д. Генрике. Единственные в городе многоэтажные здания современной архитектуры стоят вдоль этой набережной. Остальной город не поднимается выше третьего этажа. Обращает на себя внимание распространенная здесь раскраска зданий — белые стены, окаймленные черными полосами. Дома кажутся холодными, неуютными и “траурными”. Так окрашивают жилые дома, учреждения, церкви.

Город живет тихо и размеренно. На узких улицах немногочисленно. Тротуары выложены орнаментом из светлого и темного камня и выглядят живописно, но они необычайно узкие, рассчитаны на проход одного человека. На таком тротуаре разойтись со встречным можно только, ступив на мостовую.

В городе несколько парков, в которых тоже немногочисленно. В одном из них есть обезьянник, вольеры для птиц, искусственные гроты, озерцо с водоплавающей птицей. Разнообразные деревья раскинули над всем этим свои могучие кроны. Но местным жителям явно не до прогулок. Вероятно, днем все заняты добыванием себе “хлеба насущного”. Кроме нас, в парке бродило лишь несколько мальчишек, да пара влюбленных.

Вот и все посетители. В другом парке такое же безлюдье. Мы встретили в нем только двух мужчин, один из которых оказался туристом из ФРГ, а другой — сопровождавшим его местным жителем.

Иностранцев на Азорах значительно меньше, чем на Канарских или Бермудских островах. Не видно фешенебельных отелей и магазинов. С наступлением темноты город не расцветивается огнями реклам, а улицы не заполняют толпы гуляющих.

Понта-Делгада скоро надоедает. Через пару часов, которых оказывается достаточно для удовлетворения любопытства, становится скучно и не знаешь, куда себя деть. К счастью, в конце нашей прогулки мы набрали на местный краеведческий музей, расположенный в здании бывшего монастыря. В нем собраны неплохие коллекции предметов быта, картины и скульптуры местных мастеров. Особенно хороши залы, посвященные птицам, животным, рыбам и ракушкам.

Случайно в музее одновременно собрались почти все члены нашего экипажа, которые в это время пошли в город. Поэтому во всех залах и даже дворе царил редкое для тихого города оживление. Кроме нас, других посетителей не было, и после нашего ухода в залах опять, вероятно, надолго наступила монастырская тишина.

Долго задерживаться в Понта-Делгада не имело смысла, и 20 июля в 16 ч 30 мин “Товарищ” вышел из порта снова в океан. На этот раз нам предстоял переход покороче. По сравнению с 2246 мильями пути от Нью-Йорка до Понта-Делгада переход до следующего порта захода — Сеуты — относительно невелик — 990 миль. Да и гроза парусников — ураганы — восточнее Азорских островов проходят реже. Однако первые дни плавания погода испортила нам настроение. Дули устойчивые встречные ветры, началась килевая качка и скорость сразу упала почти до 4 уз. Бесперывная болтанка мешала ночью спать, а днем работать. Самое же главное — появились опасения за сроки наших очередных заходов, а следовательно, и возвращения в Одессу. Только на четвертый день ветер начал стихать, стало возможным добавить парусов и судно пошло быстрее. Все повеселели.

В субботу 24 июля на судне произошло два знаменательных события. Во-первых, в 12 ч 30 мин мы пересекли свой прежний курс на первом этапе гонок и замкнули таким образом круг по Атлантике. Во-вторых, исполнился ровно год с тех пор, как “Товарищ-” покинул Черное море. За это время он совершил учебное плавание вокруг Европы, побывал в Швеции на ремонте, принял участие в Операции Парус-76.

25 июля — день Военно-Морского Флота — мы отметили общесудовой спартакиадой, благо настала, наконец, хорошая погода. Веч верхняя палуба превратилась в спортивную арену. Под рострами проходили соревнования по настольному теннису; у грот-мачты с левого борта — по тяжелой атлетике, с правого борта — по гимнастике. Шахматисты начали состязание накануне. Иногда можно услышать шутку, что после шахмат следующая по интеллекту игра — перетягивание каната. А вот по азарту и получаемой участниками и болельщиками нервной разрядке эта игра явно превосходит шахматы.

Судовой микростадион бурлил и клокотал, спортивные страсти выплескивались через борт, отовсюду неслись возгласы разгоряченных зрителей. Дальнее плавание приносит тяжелые физические и нервные нагрузки, и спортивные соревнования, как ничто другое, позволяют расслабить мышцы и нервы.

Около 17 ч на горизонте в дымке появились смутные очертания мыса Сан-Висенти. Ура! Достигнут восточный берег Атлантического океана, мы снова видим Европу!

Океан простился с нами чудесной погодой. Светило щедрое солнце и было на редкость тихо. В Гибралтарском проливе резвилось большое стадо косаток. Несколько десятков животных медленно переваливалось в воде, демонстрируя свои черные лоснящиеся тела с квадратными мордами и почти полуметровыми толстыми тугими плавниками на спине, серпом загнутыми назад. Они не обращали никакого внимания на проходящие суда и иногда появлялись в нескольких метрах от борта.

Испанский берег почти исчез в густом мареве. Только верхушка Гибралтарской скалы торчала над туманной пеленой, прижавшейся к воде. Африканский берег лежал, как на ладони, и мы, стоя на юте, долго спорили, какие именно горы называются Геркулесовыми столпами.

На северном берегу пролива более чем на 400 м возвышается Гибралтарская скала, на южном (африканском) — гора Джебель-Муса. Они-то и были в древности известны как Геркулесовы столпы.

Название “Гибралтар” произошло от сильно искаженного арабского выражения Джебель-ат-Тарик, что означает “гора Тарика”. В начале VIII в. арабы построили здесь крепость, основателем которой был Тарик-бен-Саид.

С 1704 г. база Гибралтар принадлежит Великобритании и неоднократные попытки Испании вернуть себе этот важнейший стратегический пункт не увенчались успехом.

В Гибралтарском проливе интенсивное судоходство, уступающее разве только Босфору и Ла-Маншу. Поэтому здесь приходится быть внимательным, особенно если находишься на парусном судне, ограниченном в свободе маневрирования.

В 14 ч 30 мин “Товарищ” пересек меридиан мыса Европа и вошел в воды Средиземного моря. Мы почувствовали себя уже дома, хотя до него еще больше 2000 миль. На рейде Сеуты не пришлось долго ждать лоцмана, и в 16 ч “Товарищ” уже стоял ошвартованный правым бортом у мола Де-Пониенте.

Сеута расположена на мысу, далеко вдающемся в Средиземное море. С материком мае соединен узким перешейком, который перерезан еще в средние века рвом Фосо-де-Сан-Филиппе, превратившим полуостров как бы в остров. Ров облицован камнем. Около него сохранились остатки крепостной стены Муралла Риал, некогда защищавшей город со стороны суши. В крайней, восточной части полуострова над городом возвышается гора Хачо, увенчанная старым фортом.

Туристические справочники уверяют, что Сеута, подобно Риму, Карфагену и Парижу, стоит на семи холмах. От трансформированного слова “семь” и произошло название Сеута. Ее история уходит в глубокую древность. Предполагается, что город основали финикийцы, а карфагеняне впоследствии укре пили и расширили его.

После крушения Карфагена Сеута пришла в упадок, а во время нашествия варваров в IV в. н. э. город был совершенно разрушен.

Сеута возродилась при византийском императоре Юстиниане. Но Византия тоже пала, и Сеутой завладели мавры. Отвоєванный португальцами у мавров в 1415 г., город стал частью португальского королевства. В 1578 г. при испанском короле Филиппе II Португалия и Испания объединились в одно государство, а в 1640 г., когда оно вновь распалось, Сеута осталась у Испании.

В XIX в. и начале XX в. Сеута превратилась в важный центр торговли. После создания независимого Марокко Сеута осталась единственным портом на южном берегу Средиземного моря, принадлежащим Испании. Граница с Марокко проходит в нескольких километрах от города. Спор между Испанией и Марокко о дальнейшей судьбе Сеуты еще не окончен, и это сказывается на жизни города и порта.

Сегодня Сеута — “свободный порт”, но деловая активность в нем невысока. Порт по существу пуст. Транспортные суда заходят сюда в основном только за топливом, так как Сеута, благодаря своему географическому положению, удобная бункерная база. Портальные краны видны лишь на одном причале Муэле-д’Эспана, да и те бездействуют. За три дня стоянки в порту мы не видели ни одного судна, проводящего грузовые операции. Только автопассажирские паромы, связывающие Сеуту с испанскими портами, заходили в порт по несколько раз в день.

У причалов портового холодильника частые гости — рыболовные суда. Через подвесные желоба они заполняют битым льдом свои трюмы перед выходом на промысел. Под вечер рыбаки уходят в море, а утром возвращаются, и тогда на берег выгружаются ящики с рыбой, а иногда грузовая стрела переправляет и акулю тушу.

Население Сеуты растет, и в ней сейчас 75 000 человек.

В Сеуте, нет крупных промышленных предприятий, -а вот магазинов, особенно мелких, много. Кажется, что все население делится на две части: одни — продают, другие — покупают. Покупать здесь сложно, так как в каждом магазине цена на один и тот же товар своя. В одном и том же магазине цена может меняться в течение дня и даже в зависимости от внешнего вида покупателя. Для человека, привыкшего к твердым государственным ценам, процесс покупки выглядит, как решение ребуса.

Чувствуется массовое внедрение японских товаров, вытесняющих европейские и американские. Но торговое оживление создается искусственно, путем предоставления льгот иностранным фирмам на территории Сеуты.

Рядом с портом начинаются городские пляжи. Это единственное место, где можно отдохнуть от сутолоки улиц и причалов, раскаленных африканским солнцем. Июль — самый жаркий месяц в Сеуте и самый сухой: за последние 15 лет в июле здесь не отмечено ни одного дня с дождем. Но, несмотря на зной, вода в море оказалась холодной.

Песка на пляже нет. Под ногами — мелкие камни, больно впивающиеся в подошвы; такие же камни покрывают дно. Мы решили искупаться, так как за все лето нам впервые представилась возможность окунуться в соленую воду.

К вечеру на пляже стали появляться купальщики, но нам пора было собираться.

Ложман пришел на судно “Товарищ” с опозданием почти на час. Несмотря на задержку, нам засветло удалось выйти в море. Сразу за воротами порта зазвучал сигнал аврала: дул попутный ветер, упускать его было нельзя, и на мачтах один за другим стали вырастать белые облака парусов.

Глава IX

К финишу

Следующий день мы встретили у южного берега Испании. Погода стояла как по заказу: было солнечно, дул легкий попутный ветер, слегка покачивало, “Товарищ” под всеми парусами шел со скоростью до 5 уз. После долгого океанского безлюдья приятно видеть встречные и попутные суда — дорога тут бойкая.

Под вечер слева на горизонте появился гористый мыс Гата, и вскоре “Товарищ” ушел в сторону от оживленного морского пути. Ночью парусники узнают по двум вертикально расположенным цветным огням: верхнему красному и нижнему зеленому, и уступают им дорогу, но все-таки лучше свернуть подальше от пароходных линий.

Несколько дней подряд после захода солнца выпадала обильная роса. От нее судно становилось мокрым, будто облитым из шланга. Особенно заметна влага на деревянном планшире, на лакированной поверхности которого вода собирается крупными каплями. Усиливающийся ветер с северо-востока гнал нам навстречу низкие тяжелые облака. Волны росли, а скорость постепенно падала. На факсимильной карте ясно обозначен шторм в Лионском заливе, но до нас доходили только его отголоски.

Между тем судовая жизнь шла своим чередом. Рейс приближался к концу. В дальних и долгих плаваниях очень важно создать на судне хороший психологический микроклимат. Лучшее средство для этого — занять людей интересным делом. Поэтому на “Товарище” проводились спартакиады, конкурсы, выпускались радио- и фотогазеты.

Теперь наступило время подводить итоги и определять победителей конкурсов, объявленных еще в начале плавания: на лучший рассказ, стихотворение и поделку, посвященные регате. Конкурсы проводились по всем правилам — под девизами, результаты определяло жюри. Ребята подготовили немало интересных работ.

Среди поделок первое место занял силуэт парусника, сделанный из ниток. Среди картин — гуашь, изображающая столкновение на старте близ Бермудских островов. Автором лучших поделок и рисунка оказался один человек — курсант четвертого курса Сергей Молчан. Признание как поэт получил Виктор Лаврека.

Прозой рассказывать о рейсе оказалось труднее, чем стихами. Лишь Олег Должиков отважился описать поход “Товарища”. Его очерк всех взволновал, и он по заслугам получил приз. Впоследствии Олег начал сотрудничать с газетой “Морьяк” и много писал о походе судна.

Слева по курсу виднелись скалистые берега маленького островка Маритимо у северо-западной оконечности Сицилии. Неожиданно по трансляции объявили о том, что началась операция по поводу аппендицита у старшины второй вахты Сергея Рохманко. К счастью, погода стояла тихая, настоящая средиземноморская. Оперировали хирург Виктор Иосифович Василенко и помогали ему второй врач Александр Алексеевич Семинов и курсант Алексей Кирячек.

Виктор Иосифович весь преобразился. Я подозреваю, что это был его самый счастливый день за весь рейс. Хороший хирург, привыкший к серьезной работе, он чувствовал себя на судне как-то не в своей тарелке. Шли дни, будничная работа судового врача удовлетворения не давала, а болеть по-настоящему никто не хотел.

Через пару дней Сергей, осторожно ступая, уже появился на палубе, а позднее ему даже разрешили съездить в Афины на экскурсию. Значит, все в порядке!

Мальтийский пролив и западную часть Ионического моря “Товарищ” прошел спокойно. Слабые попутные ветры почти не волновали море. Все вокруг — и вода и воздух — в голубых и синих тонах, пронизано солнечными лучами. “Если бы море всегда было таким,— говорил боцман Павел Иванович Бусалаев,— все стали бы моряками”. Но оно не всегда такое. Уже 6 августа стало свежеть. Спешить было не к чему — в Одессе нас ждали только 21 августа. Поэтому убавили парусов, но чаще под одними марселями мы шли со скоростью 6 уз. Приближались греческие берега и пролив Элафонисос, в который при шторме паруснику лучше не входить, особенно ночной порой. Почти совсем убрали паруса, оставив для управления только фока-стаксель, но восьмибалльный ветер нес “Товарищ” со скоростью до двух узлов. Волны забрызгивали палубу и залетали даже на мостик. В такую погоду уже не все хотят быть моряками!

Для безопасности парусного судна очень важно правильно определить, какие паруса можно нести при ветре той или иной силы. В штурманской рубке “Товарища” висит таблица, в которой указан вариант несения парусов при ветрах различной силы, обеспечивающий безопасное плавание.

При ветре 6—7 баллов из косых парусов на бушприте поднимают три паруса, один на грот-мачте и бизани. На фок-мачте оставляют фок и оба марселя; на грот-мачте — грот и нижний марсель. При ветре 7—8 баллов рекомендуется на бушприте оставить два косых паруса, на фок-мачте нести только фок и нижний марсель, а на грот-мачте — грот и нижний марсель.

Если ветер усиливается до 8—10 баллов, то следует оставить по одному косому парусу на бушприте и грот-мачте, а из прямых парусов — только фок и грот. Если ветер превысит 10 баллов, то фок и грот убирают.

Конечно, в условиях гонки приходится иногда рисковать и нести повышенную парусность. Так, на регате 1974 г. “Товарищ” стартовал в районе маяка Дрогден при ветре более 7 баллов под всеми парусами, но это — исключение.

Сейчас мы ни с кем не состязались в скорости и лишняя парусность была ни к чему. С наступлением темноты подошли к мысу Тенерон, где ветер стал слабеть. В течение получаса море успокоилось, и пролив мы прошли спокойно.

На другой день к вечеру “Товарищ” вошел в залив Сароникое и в 19 ч 30 мин отдал якорь на рейде порта Пирей.

Еще на подходе к Пирею чувствовалось приближение большого порта и транспортного узла. На рейде вокруг нас стояло более двух десятков больших и малых судов, ожидающих своей очереди для постановки к причалам.

“Товарищ” ночевал на рейде, и весь вечер любители развлекались на юте ловлей рыбы на свет спущенной за борт люстры/ Добыча не ахти какая, но для рыбака сам процесс ловли не менее интересен, чем результат. Неудовлетворенные вечерним ловом судовые рыбаки взялись за снасти на следующий день спозаранку, но их занятие прервал поднявшийся на борт уже в 7 ч лоцман, который провел нас в порт.

Порт Пирей состоит из трех гаваней: Пролемин, Кендрикос и Алион. “Товарищ” поставили в средней, Кендрикос, кормой в угол между двумя причалами. В таком положении “Товарищ” занимал минимальное место, очень дефицитное в порту, и мы могли стоять сколько угодно. Связь с берегом наладили при помощи импровизированной паромной переправы, для которой приспособили судовую шлюпку.

Пирей — порт Афин, столицы Греции, сросшийся с ней в единое целое. Границу между этими городами нелегко обнаружить неопытным глазом ни с моря, ни с суши, хотя по справочникам расстояние между ними 8 км. Автобусы и метро делают этот путь недалгим.

На улицах Пирея, особенно в припортовом районе, шумно и многолюдно. Туристические суда под разными флагами швартуются иногда в самом центре города.

Пирей существовал уже в V в. до н. э. И здесь много интересных памятников, хотя цель нашего захода, конечно, Афины. Все вопросы, связанные с поездкой в Афины, решились быстро и просто благодаря помощи советских представителей, и в первый же день стоянки мы совершили автобусную экскурсию по городу.

Сначала мы осмотрели современные Афины: беломраморный олимпийский стадион, дом премьер-министра, университет, ака-демию наук, здание парламента. Не миновали непременно объект внимания всех туристов — королевский дворец. Короля в Греции уже давно нет, но его дворец по-прежнему охраняется часовыми. Замысловатая церемония смены часовых, с пританцовыванием и притоптыванием, рассчитана на зрителей, так же как и сами часовые несуществующего короля.

Побывали и около памятника Байрону. Поэт, воспевший эту страну и нашедший в ней свою смерть, изображен вместе с молодой прекрасной женщиной, символизирующей Грецию. Недалеко от памятника видны ворота древних Афин.

Еще несколько минут езды — и мы достигли своей основной цели — Акрополя. Акрополь по древнегречески означает “верхний город”. Действительно, он расположен на холме с плоской вершиной, господствующей над окрестностями и в свое время являвшейся внутренней цитаделью города. У подножия холма — автостоянка. Отсюда по каменным ступеням пестрая разноязыкая толпа туристов из всех, стран мира поднимается к. Пропилеям — входу в Акрополь.

Самое крупное и впечатляющее здание внутри Акрополя — Парфенон. Название Парфенон происходит от древнегреческого слова и означает “дева”. Построен он в 447—432 гг. до н. э. как храм богини Афины-Парфенос (Афины-девы). Одновременно он служил и сокровищницей, в одном из его залов хранилась государственная казна. Афина — богиня войны, олицетворявшая собой ум и изобретательность, покровительница знаний, искусств и ремесел, обучившая, как гласит мифология, греков ткачеству, прядению и врачеванию. Парфенон пострадал в 1687 г. при осаде Акрополя венецианцами во время войны с турками. Не менее тяжелый урон нанесли ему в начале XIX в. англичане, вывезя многие статуи и барельефы. Кроме Парфенона в Акрополе есть еще небольшой храм богини Ники Аптерос, расположенный, рядом с Пропилеями, и развалины некоторых других зданий.

Днем в Акрополе чувствуешь себя, как на сковородке. Солнце прямо над головой. Тень — только от собственного тела, где-то в районе пяток. Вокруг — стены и колонны из белого слепящего глаза мрамора. И в довершение ко всему бесконечное людское море. Но уходить со “сковородки” не хочется. Наверно, хорошо здесь побродить одному в лунную ночь!

Внизу, под самым Акрополем, видны руины древнего театра Диониса: фасадная стена, сцена, амфитеатр.

Вокруг Акрополя до самого горизонта — море афинских крыш. Неподалеку — остатки храма Зевса, подкова олимпийского стадиона, около которого мы только что были, взметнувшаяся вверх церковь Св. Георгия — самая высокая точка Афин (154 м). Акрополь — второй по высоте (152 м). Все хочется запечатлеть в своей памяти и на фото пленке, запасы которой уже — увы! — на исходе.

На другой день в 10 ч утра судно посетили советский посол И. И. Удальцов и группа работников министерства морского транспорта Греции, в тот же день вечером состоялся визит дипломатов социалистических стран.

Судовые фотолюбители снимали гостей, поднимавшихся на борт, а при прощании вручали им готовые фотографии. Секрет ускоренного производства снимков прост: пленки и фотобумага обрабатывались спиртом. Снимки были непрофессиональные, конечно, но оперативность производила впечатление, а руководил этим “экспериментом” курсант Александр Жилев.

Вообще курсанты — молодцы, и среди них можно найти мастеров на все руки: музыкантов, танцоров, фотографов и даже пекарей. Когда понадобился в рейсе пекарь, за это дело взялся Олег Караин. Хлеб выпекал — не стыдно на любой стол подать. С учебой у Олега не заладилось, и, он попросил освободить его от хлопотных пекарских дел. Тут же нашелся другой доброволец — Владимир Рыбкин. Пекарь другой, а хлеб — лучше прежнего, на берегу редко такой попробуешь.

Отход назначили на 9 ч утра 12 августа.

До Черноморских проливов путь показался коротким. К Дарданеллам “Товарищ” подошел поздно вечером 13 августа. Следующий день шли Мраморным морем, а поздно вечером, наконец, показался Босфор.

Босфор — одно из красивейших мест мира, и всем интересно увидеть его днем, но Босфор — это и очень оживленная морская: дорога, отчего проходить его ночью небезопасно. Поэтому решено было стать на якорь и идти в пролив утром.

Погода 15 августа выдалась отличная. Стамбул предстал перед нами под лучами утреннего солнца. С левого борта совсем близко виднелись стены древнего султанского дворца, желтая громада знаменитой мечети Айя-София и шесть минаретов-не менее известной Голубой мечети, или мечети Султан-Ахмет. На середине пролива белела Леандрова башня на маленьком: островке, где по преданию останавливался юноша Леандр, прежде чем переправляться вплавь через Босфор на свидание к своей возлюбленной.

Стамбул — самый большой город Турции, до 1923 г. был столицей государства. Столицу перенесли в Анкару, но деловая жизнь Стамбула не утихла. Почти вдоль всего пролива стоят на якорях суда. Их особенно много в бухте Золотой Рог, вдающейся в сушу на 10 км.

Недавно через Босфор в самой узкой части, составляющей: все же 750 м, переброшен мост без опор высотой 60 м. После постройки моста движение паромов между азиатским и европейским берегами поуменьшилось.

В Босфоре левостороннее движение, и судно, идущее в Черное море, проходит близко от европейского, более заселенного и живописного берега. Чем дальше от Стамбула, тем чаще оазисы зеленых дворов около богатых особняков. Каждый метр земли вдоль Босфора дорог, и двор у дома — роскошь. Некоторые здания фасадной частью вынесены на сваи, а под ними устроены стоянки для моторных лодок, которых здесь множество. Теснятся у самой воды небольшие старые домики, пестреют зонты и навесы кофеен и ресторанчиков.

Особенно красив Босфор в районе старинной крепости Румели-Хиссары, стоящей на европейском берегу, а том месте, где пролив делает поворот. Через несколько минут после прохода судна мимо Румели-Хиссары появляются минареты последнего на берегу Босфора городка Бююкдере, за которым уже виднеется море. Около 13 ч “Товарищ” оставил за кормой маяки северной части Босфора — Румели и Анадолу — и вышел в Черное море.

Экипаж построен на палубе, приспускается флаг, трижды раздается судовой гудок—мы здороваемся с Черным морем.

Ранним утром 16 августа “Товарищ” стал на якорь в районе болгарского порта Бургаса за мысом Емине. После дальнего похода надо привести себя в порядок, пока погода не мешает Наш верный “Товарищ”, прошедший такой долгий и трудный путь через все непогоды, должен выглядеть так, как заслуживает!

Тихо и солнечно. Вокруг ни души, только изредка проносятся катера на подводных крыльях, оглашая воздух гудками приветствий.

Время у нас еще есть, но стоять не хочется. У всех одна мысль: а вдруг погода испортится и помешает своевременному приходу, ведь море есть море. Проведя весь день в интенсивных судовых работах, которые нельзя делать на ходу, вечером снимаемся с якоря и идем в район Тендровской косы, откуда до Одессы рукой подать. В 17 ч 16 мин 17 августа “Товарищ” пересекает государственную границу и входит в территориальные воды СССР. Из штурманской рубки по трансляции звучит сообщение об этом событии, и на палубе раздаются аплодисменты.

Всю стоянку у Тендровской косы, куда “Товарищ” пришел утром 18 августа, заполнила подготовка к приходу в Одессу. Завершается оформление документов по экзаменам и зачетам, отчетов, справок о плавательном цензе и т. п. Определяются лучшая вахта и лучшие курсанты вахт, выпускаются последние фото- и радиогазеты. В торжественной обстановке вручаются сувениры всем участникам похода.

Весь резерв времени был использован с максимальной интенсивностью, и туманным утром 20 августа “Товарищ” пришел, наконец, на дальний одесский рейд. Города не видно — расстояние изрядное, да и видимость плохая.

Как только закончилось оформление портовыми властями прихода, на палубу поднялись встречавшие нас руководители Управления учебных заведений Министерства Морского флота и училища, корреспонденты. На верхней палубе состоялось награждение участников похода. День закончился пресс-конференцией для корреспондентов газет и телевидения. К вечеру гости уехали, а мы остались на рейде. В 10 ч следующего дня “Товарищ” должен встать к причалу № 17 у нового морского вокзала — к традиционному месту встреч.

Позже, когда мне пришлось выступать по телевидению, и ведущий передачу задал вопрос: “Какой момент во время рейса оказался самым запоминающимся и произвел наиболее сильное впечатление?” Я ответил: “Встреча в Одессе”. Это было действительно так.

21 августа “Товарищ” приближался к порту в сопровождении многочисленных яхт, вышедших в море встретить своего “большого брата”. Когда судно под парусами проходило ворота порта, пожарные катера с обоих бортов взметнули вверх струи воды из брандспойтов, загудели приветственно суда.

Вдоль причала катер провёл на буксире целую вереницу маленьких яхт с юными моряками. С причала неслись звуки военного оркестра. Мы видели толпы встречающих, заполнивших всю площадь перед морским вокзалом, и неожиданно спазм сжал горло.

Раздалась команда с мостика, и курсанты кинулись бегом по вантам убирать паруса. Швартовые группы на баке и юте застыли на местах, на главной палубе готовили парадный трап к спуску. Все делалось быстро и четко. Не успели еще швартовые концы лечь на кнехты, как курсанты уже спускались с рей, закончив уборку парусов. И вот на причале вдоль берега судна выстраивается экипаж, звучит доклад капитана об окончании рейса.

Короткий митинг, и встречающие наконец могут подняться на судно. Рукопожатия, объятия, поцелуи...

Мы все в эти минуты были, наверно, немного сумасшедшие, но нас понимали — ведь позади остались двенадцать тысяч миль под парусами!

Послесловие

Давно закончилась Операция Парус-76, отправлена в издательство рукопись книги, и так же давно автора терзают сомнения: обо всем ли и хорошо ли рассказано. Чем больше размышляешь над этими вопросами, тем больше хочется добавить и изменить. Наверно, такое желание появляется у большинства взявшихся за перо. Поэтому автор обрадовался, когда незадолго до выхода книги в свет ему неожиданно представилась возможность написать это послесловие.

Прежде всего, очевидно, многим захочется узнать о плаваниях “Товарища” после 1976 г. В последние годы барк занимался своим обычным делом — ходил в дальние плавания с курсантами Одесского высшего инженерного морского училища имени Ленинского комсомола.

В 1977 г. “Товарищ” совершил интересный поход по маршруту Одесса — Сеута — Рент — Осло — Лиссабон — Марсель — Неаполь — Одесса. Заход в бельгийский порт Гент парусник совершил по официальному приглашению городских властей на празднование 150-летия открытия канала Тернёзен — Гент, соединившего Гент с устьем реки Шельды и сделавшего его морским портом.

Организаторы празднеств в Генте пригласили и ряд других крупных парусников, появление которых само по себе уже создает обстановку праздничности, необычности. Это была дружественная встреча парусных кораблей в одном из старейших европейских портов, жители которого относятся с любовью к парусу— символу истории и романтики.

“Товарищ” первый откликнулся на приглашение и был отлично принят. Интерес к знаменитому паруснику был большим, достаточно сказать, что судно посетило около 12000 человек.

Принимая гостей, экипаж и сам знакомился со страной. Состоялись также экскурсии в Брюссель, Антверпен и другие города.

После тяжелого штормового перехода Северным морем "Товарищ" достиг конечной точки своего маршрута Осло, где курсантам представилась возможность осмотреть два норвежских морских училища и морской музей. Среди экспонатов музея находятся знаменитые суда Ф. Нансена ("Фрам") и Р. Амундсена ("Иоа").

На обратном пути "Товарищ" зашел в Лиссабон. Этот заход стал особенно интересен, благодаря тому, что удалось посетить самое старое в мире морское учебное заведение, созданное в средние века португальским принцем Генрихом Мореплавателем. Средиземное море — традиционный район учебных рейсов "Товарища", и в портах его встречали как давнего и хорошего знакомого.

Несмотря на то, что рейс проходил в благоприятное время года (с 15 июля по 26 октября), погода не баловала, штормовые ветры преследовали парусник не только в Северном море и Бискайском заливе, но и на всем переходе.

Плавание 1978 г. по маршруту Одесса—Марсель—Сеута—Генуя—Пирей—Одесса посвящалось 60-летию Ленинского комсомола.

В том же Средиземном море плавал "Товарищ" и в 1979 г. Судно посетило Альхесирас, Сеуту, Геную, Ларнаку и Пирей.

Заграничные рейсы "Товарища" чередовались с плаваниями по Черному морю с курсантами мореходных училищ, которые проходили вместе с ним свои первые морские мили. В этот же период барк участвовал в киносъемках художественного фильма "Мятежный "Орион".

Однако время идет. Скоро "Товарищ" будет справлять свой пятидесятилетний юбилей. В таком возрасте трудно "гоняться" по морям и океанам, оспаривая призы у своих более молодых соперников. Не стоит забывать и о безопасности почти двухсот человек, находящихся обычно на борту парусника. Вот почему в регатах 1978 и 1980 гг. "Товарищ" уже не участвовал.

В 1980 г. он прошел серьезный ремонт в Югославии, после которого вновь появились планы возможных дальних океанских рейсов. Например, есть намерение совершить поход в Южную Америку примерно по тому же маршруту, что и в 1926 г. Тогда свое дальнейшее плавание советский учебный парусник под командованием Д. А. Лухманова начал в Мурманске и закончил в Ленинграде; продолжалось оно более года. Подобный поход, конечно, "не вписывается" в учебные планы ни одного из современных высших или средних морских учебных заведений страны, а вот достижение конечных пунктов плавания старого "Товарища" — Монтевидео, Росарио и Буэнос-Айреса — задача более реальная, хотя и не простая вследствие большой продолжительности рейса.

В последующих Операциях Парус участвовали другие советские суда.

В 1978 г. Операция Парус состоялась в Северном море, между берегами Скандинавии и Великобритании. Гонки проводились в два этапа. Трасса первого этапа протяженностью 854 мили начиналась в шведском порту Гетеборге, проходила через Оркнейские острова и заканчивалась в Хортене (Норвегия). Отсюда суда направились в Осло, где состоялся парусный парад, который принимал король Норвегии Олаф V.

После торжественных церемоний награждения победителей и небольшого отдыха вновь был дан старт гонкам по трассе второго этапа от Осло до Хариджа — английского порта в устье Темзы. Протяженность второго этапа — 570 миль.

Советский Союз в классе А представлял парусник "Крузенштерн", занявший четвертое место, в классе В (со спинакером) — дебютант Операции Парус — яхта "Рица" Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова.

"Рица", если можно так выразиться, — коренная ленинградка: построена она в 1976 г. в Ленинграде по проекту ленинградского судостроителя В. В. Чайкина и в гонках участвовала с ленинградским экипажем под командованием А. А. Чечулина (участника Операции Парус-76, о котором упоминалось в книге). Выступала "Рица" в дивизионе II и завоевала на первом этапе второе место, а на втором этапе — третье.

В Операции Парус-80 разыгрывался приз "Катти Сарк" — модель знаменитого английского клипера прошлого века, славившегося своей быстротой. Гонки проводились в два этапа: балтийский протяженностью 548 миль по маршруту Киль — Карлсруна и североморский протяженностью 436 миль по маршруту Фридрихсхафен—Амстердам.

На первом этапе выступало 83 парусника из 17 стран, на втором — 73 парусника из 16 стран.

Девять крупных судов класса А участвовало в гонках на Балтике. Трудности вследствие ограниченности акватории усугубляли слабые ветры. Успеха добился уже известный читателю польский корабль "Дар Поможе".

Хорошо выступили на этом этапе советские яхты "Рица" и "Спарта", принадлежащая Латвийскому пароходству. Они заняли первое и третье места в дивизионе III класса В соответственно.

В Северном море погода оказалась иной: сильный западный ветер и крутая волна не позволили пройти дистанцию в установленное время большинству парусников. Финишную линию у Эймейдена, на входе в Амстердамский канал, до закрытия гонок смогли пересечь только четыре яхты.

Победителем в классе А здесь стал тот же "Дар Поможе", который и получил главный приз — серебряную модель клипера "Катти Сарк". Вторым стал "Горх Фок", один из сильнейших гонщиков современного парусного флота.

Удачно дебютировала в Операции Парус-80 недавно построенная на Гданьской верфи польская трехмачтовая бригантина "Погория" водоизмещением 342 т. Она выступала в классе А и завоевала призовое третье место. "Погория" обладает большой парусностью, так как строилась не только для учебных целей, но и для участия в гонках.

Четвертым оказался норвежский парусник "Сорландет".

Советский барк "Крузенштерн" стал седьмым. Яхты "Рица" и "Спарта" на этот раз заняли 7-е и 10-е места, хотя и не призовые, но почетные, если учесть высокий спортивный класс многочисленных участников международных соревнований.

Победа "Дар Поможе" в Операции Парус-80 была блестящей, так как возраст корабля весьма почтенный. В недалеком будущем его, вероятно, выведут из эксплуатации и, как сообщалось в печати, поставят на вечную стоянку. Вместо него предполагается построить новый парусник "Дар Младежи".

В июне 1978 г. молодежь Польской Народной Республики выступила с призывом собрать средства на постройку этого корабля. Журнал "Може" в сентябре того же года опубликовал его проект, разработанный коллективом инженеров. Проектированием руководил конструктор Зигмунд Чорена, яхтсмен, участник кругосветного плавания на польской яхте "Отаго". Консультировал — известный капитан Казимеж Юркевич.

“Дар Младежи” по своему парусному вооружению будет трехмачтовым кораблем. Судно гладкопалубное, со сплошной верхней палубой без полубака и полюта и без фальшборта. Такая конструкция позволит существенно увеличить объем внутренних и жилых помещений в соответствии с современными нормами.

Корабль будет несколько крупнее парусника “Дар Поможе”: длина с бушпритом— 105 м, “Ширина— 14 м, габаритная высота— 49 м, осадка — 6 м, площадь основных парусов 3000 кв. м, водоизмещение 2950 т, количество мест для экипажа и практикантов — 242.

Чтобы гребной винт во время плавания под парусами не создавал дополнительного сопротивления, его лопасти будут разворачиваться параллельно диаметральной плоскости судна. Для обеспечения швартовых операций в порту предусмотрено подруливающее устройство.

Пока указанный проект еще не реализован, но можно надеяться, что в недалеком будущем мы увидим новый парусник.

Может быть не все читатели знают, что построить в наши дни крупный парусник — сложнее, чем любое современное судно.

В значительной степени утрачен опыт проектирования и технологии такого судостроения, почти не осталось мастеров по изготовлению деталей рангоута и такелажа, шитью парусов и т. п. Да и строительная стоимость такого несерийного судна будет значительной.

С конца 70-х годов нашего столетия вновь возрастает интерес к идее возрождения парусных транспортных судов. Острый энергетический кризис, охвативший мир, перспектива близкого истощения топливных ресурсов заставили вспомнить о ветре — этом непостоянном, но зато никогда не оскудевающем источнике энергии.

Ряд крупных судостроительных фирм уже давно заняты про* работкой вопроса о создании парусных судов для перевозки грузов, не требующих высокой скорости доставки. Конечно, речь идет не о строительстве судов с традиционным парусным вооружением. Современная техника позволяет создать более простую и безопасную систему работы с парусами, не требующую большого ручного труда, посылки людей на мачты и прочих тяжелых и небезопасных операций. Например, постановка парусов на четырехмачтовом паруснике водоизмещением 17000 т проекта “Динашиф”, займет всего 20 секунд.

Определять свое местонахождение в океане штурман такого парусника будет с помощью спутниковой навигационной системы. Оптимальное положение парусов при данной погоде ему подскажет ЭВМ.

Японская фирма “Ниппон кокаи кайма” в 1977 г. начала серию испытаний по применению парусов на транспортных судах, в частности, в аэродинамической трубе испытывались 20 различных моделей парусов, из которых отобрали три наилучших. Ими было вооружено судно-модель “Дайо” для дальнейших испытаний в натуральных условиях.

Испытания этого судна были проведены в море летом 1979 г, и подтвердили результаты экспериментов. Судно при ветре скоростью 10 м/с хорошо держало курс и под одними парусами развивало скорость не меньшую, чем под двигателем.

Дальнейшим шагом, намеченным японскими специалистами, была постройка опытного парусного коммерческого судна небольшой грузоподъемности, репортаж о спуске которого на воду могли видеть телезрители.

Английский ежемесячный журнал “Си трейд” опубликовал разбор проекта крупнотоннажного пятимачтового парусно-моторного *барка*, предназначенного для рейсов между Европой и Австралией, т. е. по пути известных “шерстяных” клиперов. Согласно расчетам, несмотря на удлинение пути парусника на 15% и времени рейса на 12%, эксплуатационные расходы составят примерно 86% расходов для теплохода такого же размера, Советский Союз не стоит в стороне от подобных исследований. В Николаеве состоялся первый Всесоюзный научный симпозиум на тему: “Исследование, проектирование и постройка современных парусных судов”, на котором было зачитано 41 сообщение. Его участникам был представлен проект грузового парусника, выполненного на базе судна для перевозки насыпных грузов отечественной постройки типа “Зоя Космодемьянская”. Водоизмещение такого парусника — более 60 000 т. На нем планируется установить семь мачт высотой по 70 м, которые будут нести паруса общей площадью 14000 кв. м. Работу с парусами предполагается автоматизировать, поэтому численность экипажа парусника не превысит обычной для судов с механическим двигателем.

Дизель мощностью 6100 л. с. обеспечит скорость около 11 уз во время штиля или при плавании в прибрежной акватории. Под парусами при штормовых ветрах он сможет развивать скорость до 23 уз.

Если эти проекты будут осуществлены, то океан увидит парусных исполинов.

(Самые крупные парусные суда прошлого—“Пруссия” и “Томас У. Лаусон” — были построены в 1902 г. Первый — был пятимачтовым кораблем с прямым парусным вооружением, длиной 133,5 м, шириной 16,4 м, осадкой 8 м, водоизмещением 11 500 т, площадью парусов 5500 кв. м., а второй — семимачтовой шхуной длиной 122,6 м, шириной 15,2 м, осадкой 8,6 м, площадью парусов 3770 кв. м.

“Пруссия” делала рейсы между Германией и Южной Америкой, перевоза в одном направлении уголь, а в обратном — селитру. В ноябре 1910 г. корабль погиб при столкновении с другим судном.

“Томас У. Лаусон” перевозил нефть из портов Мексиканского-залива в северо-восточные порты США, и в ноябре 1907 г. разбился на рифах.)

Если же все перечисленные проекты останутся на бумаге, а на море будет царствовать дизель, то паруса все равно останутся, только для романтиков, любителей парусного спорта, которые стремятся испытать морем крепость своего духа и тела.

Так, в 1975 г. в мире насчитывалось около миллиона гоночных яхт и 950 различных классов яхт. Число их продолжает расти. Значит парус будет жить вечно, значит пока существует море, будут уходить за горизонт корабли и барки, бригантины и шхуны с большими и малыми экипажами. Пожелаем им попутных ветров на трудных морских дорогах!