

Б. Немаров. М.Терновский

**Под парусами
"Икар"**
**в Америку
и обратно**



Б.С. Немиров, М.В. Терновский

ПОД ПАРУСАМИ «ИКАРА»
В АМЕРИКУ И ОБРАТНО

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ИРИНЫ ГУДЫМ
НИКОЛАЕВ - 2005

ББК 75.717.8

Н 50

Н 50 Б.С.Немиров М.В.Терновский. Под парусами
«Икара» в Америку и обратно. — Николаев: Издательство
Ирины Гудым, 2005. — 148 с., ил.

ISBN 966-8592-16-6

Книга рассказывает о путешествии яхты «Икар» по
маршруту Николаев - Бостон - Николаев в 2000 году.

ББК 75.717.8

ISBN 966-8592-16-6

© Б.С. Немиров,
М.В.Терновский, 2005

© Издательство
Ирины Гудым, 2005

Икар — это трепетный Зов высоты,

Не имя, а свойство души и мечты.

Нельзя в этой жизни гореть **вполнакала!**

Любить **вполнакала!**

Мечтать **вполнакала!**



«Икар» в РЕЙСе-2000

Б.С.Немиров, М.В.Терновский



2000-й год — год перехода человечества в 3-е тысячелетие. ISTA (International Sail Training Assotiation — Международная Парусная Учебная Ассоциация) готовит в связи с этим событием новую Гранд Регату, названную РЕЙС-2000. Приглашение нам прислано заблаговременно. В Комитете Ассоциации люди порядочные и в гости, т.е. к участию, приглашают загодя. Маршрут заманчивой, ради которого стоит биться. Трансатлантика два раза. Туда и обратно. Сначала Генуя (Италия), потом Кадис (Испания) — Бермуды — Бостон (США) — Галифакс (Канада). Финиш РЕЙСа в Амстердаме (Голландия). Маршрут близкий к пройденному "Икаром" ранее в Гранд Регате «Колумбус-92». Но для нас прежде всего решался принципиальный вопрос — нужно ли Украине и Николаеву быть представленными на этом Вселенском празднике, который готовился как самое крупное международное мероприятие в связи с миллениумом. В Киеве на заседании в высоких кругах Федерации парусного спорта было высказано, что это ни к чему, есть дела значительно важнее. Ну а наш город, его горисполком, городской голова А.А.Олейник рассуждали иначе. Николаев — город судостроителей и моряков, там представить надо. РЕЙС-2000 — мероприятие морское, пройдёт по большим судостроительным и портовым городам мира, нужно, чтобы имя НИКОЛАЕВ там прозвучало.

Вступительный взнос около 900 у.е. (почему это у нас принято применять этот термин "у.е.", а не напрямую — доллары США?), успели оплатить в сентябре 1999 г. С 1 октября он бы возрос в 1,5 раза. Потом всю осень и зиму занимались оформлением и переоформлением многочисленных бумаг. Для участия в РЕЙСе все документы должны быть выправлены надлежащим образом. В этом сомнения не было. Пришлось "ложиться" под все требования Положения о рейсах этой Международной Ассоциации, ежегодно проводящей морские и океанские гонки и плавания, и требования нашего украинского Регистра и прочих органов, которые парусных гонок не проводят, но требования предъявляют значительно более суровые, чем ISTA...Прошли и это.

Регаты ISTA по сути своей направлены не на достижение спортивных результатов, а на установление и упрочение дружеских связей между людьми, между молодыми людьми разных стран и континентов, к взаимопониманию и подготовке молодых кадров к морским профессиям. Это счастливая возможность встретиться на морях и океанах, показать себя, представить свой город и страну, посмотреть на других. РЕЙС-2000 давал для этого колоссальные возможности.

Отход планировался на 25 марта, чтобы прийти в Геную до середины апреля и стартовать в предварительном этапе на Кадис. Но зимой тяжело заболел мэр города, а 28 февраля его уже хоронили. Городским деятелям было не до "Икара". Хотя из городского бюджета на плавание не бралось ни копейки, но и без личного участия руководителей города от спонсоров средств на такого рода дело не получишь. Во всяком случае, я бы не сумел. И до середины апреля уже при готовом судне и скомплектованной команде висел всё тот же вопрос: идём или нет? Он разрешился только с подключением в дело Николаевского морского порта, выделившего необходимую сумму на расходы непосредственно в плавании. Все подготовительные работы по судну и приобретению оборудования были сделаны ранее за счет порта Октябрьский, морских агентств NBS, Pacific,



Credo и Общественного Фонда "Николаев-2000". За две недели свершили все подготовительные предотходные дела. Это монтаж теперь довольно сложного и многочисленного спас- и радиооборудования, продукты, одежда, отходные документы и многое другое, что и не упомнишь.

Официальный отход 2 мая от бульвара имени адмирала Макарова. Это центр города. Много людей, оркестр, флаги. Речи и батюшка с проповедью, обращающейся о содействии всем, по водам на корабле "Икар" странствующим. Залп старинной пушки с зарядом дымным порохом. Тоже красиво. Потом разводка мостов. Это теперь сложная и дорогая операция. Но город организовал и её, так посчитали нужным.

Ушли в яхт-клуб. Оттуда уже 7 мая без большого официоза, провожаемые друзьями и близкими, руководителями городской администрации и спорта и нашего кораблестроительного института, ушли с таможенниками и пограничниками на борту. Потом их высадили на сопровождающий катер. На этот раз никаких претензий не было.

Но это было 7 мая! Флот РЕЙСа в этот день стартовал из Кадиса, это Испания, на Бермуды. Нам до них, до этого флота, 2300 миль. Нашей целью теперь было их догнать. Положение о РЕЙСе позволяло присоединиться и участвовать на любом этапе и даже только в празднованиях в портах захода РЕЙСа. Кроме того, следующий этап Бермуды — Бостон проводился не в режиме гонки. Это был RACE-in-COMPANY, и на него отводился целый месяц, в который можно было свободно заходить во многие порты США, где организовывались празднования Парусов. А следующий старт гонки в РЕЙСе был назначен на 16 июля из Бостона на Галифакс. Вот в Бостон и надо было успеть.

Успели. Без каких-либо заходов по штилевому в мае Средиземному морю дошли до порта Сеута, что в Гибралтарском проливе на африканской стороне. Там нужно было пополнить запасы соляра и пресной воды. Пришли туда в пятницу 2 июня в конце дня. А это Испания. Тут активно действует принцип "маньяна", т.е. "потом",

"не сейчас", "позже". Соляр смогли купить только на следующий день. И в воскресенье утром пошли в море, точнее, в океан. Пошли прямо на запад в широте 36 северная. Свежим ветром на правом галсе за несколько дней добежали до о. Святая Мария. Это самый южный в Азорской группе. А далее уже штилями маялись до той стороны океана. Только на расстоянии около 1000 миль от материка стали получать ветер порезвее, но переменных направлений. Пришлось однажды и через центр циклона пройти, через его "глаз", т.к. уж очень не хотелось поворачивать на другой, ведущий в обратную сторону, галс. Риск, конечно, был в этом.

При отходе команда яхты состояла из 8 человек, или, как мы иногда, шутя (может быть, не умно шутя), говорили: 7 человек и одного одессита. Согласно Судовой Роли состав был следующий:

Капитан — всё тот же Б.С.Немиров;

Старший помощник — Юрий Борисович Жирадков, год рождения 1949, яхтенный капитан, любитель одиночных плаваний, мечтает в одиночку ну очень далеко сходить (не могу выдавать его личные планы), подполковник в отставке, в прошлом заместитель облвоенкома в г.Николаеве;

Помощник — Михаил Владимирович Терновский, ему тоже под 50, яхтсмен со стажем, но в большие дали на яхтах не ходил;

Помощник — Сергей Васильевич Лукьяненко, человек тоже под 50, с ним живем и работаем на яхте уже несколько лет, яхтенный капитан;

Помощник — Александр Власович Фомин, и опять 51 год, один из давних яхтсменов в нашем яхт-клубе, с хорошим опытом ближних, но многодневных плаваний, по профессии электрик и радист. Последнее было главным, что привело его в наш экипаж. Кстати, его участие планировалось ещё в Гранд Регате «500-летие» в 1992 году. Но тогда (о проза нашей жизни!) за неделю до выхода яхты, ещё на заводе, где она была на зимней стоянке, украли радиостанцию, и надобность в радисте на судне, идущем в океан, отпала. Так просто.



Механик — Константин Викторович Михайленко. Ну этот помоложе, ему только 33, яхтсмен, опытный матрос и моторист, много плавал и работал на рыбопромысловых и других судах;

Денис Николаевич Макаров. 1981 год рождения. Студент УГМТУ, яхтсмен, имеет довольно большой опыт участия в гонках на швертботах олимпийских классов, в экипаже он матрос;

Борис Рафаилович Богомольный, опять под 50. Это тот самый одессит. Он судовой врач, и матрос, конечно. У нас при малочисленной команде без совмещения профессий быть не может. Мы все и матросы, и рулевые, и коки тоже. Наш доктор кандидат медицинских наук, доцент кафедры экстремальной и военной медицины в Одесском медицинском университете, ведёт курс «Медицина катастроф», он действующий полковник медицинской службы.

Итак, на борту 8 человек. А на берегу остаются дублёры и запасные члены команды: Д. Яценко, А. Бондаренко, В. Васильев. Это всё молодёжь. Я не случайно, характеризуя членов команды, обращал внимание на возраст каждого. Дело



Спуск «Икара» на воду на заводе им. 61 Коммунара.

в том, что Положение о РЕЙСе требовало, чтобы половина команды была молодёжной. Я к этому стремился, собирая команду. Но из-за задержки с отходом предстоял двухмесячный переход на 6000 миль до США фактически без заходов. Идти на такое с молодёжной командой, не обкатанной жизнью, на маленьком судне я не мог. Но рассчитывал, что сможем провести частичную замену в команде на каком-то этапе плавания. В Регате 1992 года такое же требование относительно возраста членов команд тоже декларировалось, но на практике его не придерживались, участвовали все, кто пришел.

О плавании "Икара" в РЕЙСе-2000 несколько раз сообщалось в местной, николаевской, печати до и после нашего возвращения домой. Но по-серьёзному я ничего не писал. В этот раз я даже дневник не вёл, как это обычно делал в предыдущих плаваниях. На это мне виделись свои причины, вообще-то говоря, причины в самом нашем коллективе, заставившие меня прекратить вести личный дневник.

Но предложения что-то написать были настойчивыми. Наконец я обратил внимание на то, что мой помощник М.В.Терновский уже много раз говорил, что пишет книгу о плавании. Он сам предложил мне посмотреть, что же у него получилось, и, как человек самоотверженный, отдал своё писание мне "на суд": " Как вы скажете, так я с ним и поступлю". К его словам я относился доброжелательно, так как известно, что он знает очень многое, умеет увлекательно рассказывать, а устроить на палубе "трёп за жизнь" ему ничего не стоит, и проведет его увлекательно. У него всегда найдётся что поведать миру. И вот, получив рукопись и прочитав её один раз, я просто пришёл в восторг от его описаний сцен из нашего быта, от его оценок событий и обстановки, его смелости и одновременно деликатности в высказываниях в адрес своих товарищей по кубрику. Ведь вся наша яхта и её команда — один маленький изолированный судовой кубрик, здесь все вместе днём и ночью, непрерывно неделями и месяцами. Читаются его очерки, мне кажется, что именно так следует назвать его материал, легко, интересно. Уже после опуб-



ликования его очерков под названием "Под парусами "Икара" — в Америку" о начальном этапе плавания увиделась явная необходимость продолжить описание до окончания плавания. Дело в том, что М.Терновский на "Икаре" дошел только до Бостона, дела требовали его возвращения домой в Николаев. Так было условлено с ним еще до выхода в плавание. И вот такое продолжение об обратном плавании из Америки в Николаев пришлось писать уже мне на основе личных впечатлений и сведений из ходового вахтенного журнала. Так что предлагаемая книга состоит из двух частей: плавание ТУДА — автор М.В. Терновский, и плавание ОБРАТНО — автор Б.С.Немиров. Причем часть "Туда" ранее была издана небольшим тиражом, который с помощью её автора быстро разошелся в качестве подарков друзьям-товарищам, и в этом издании она идет с небольшими поправками, внесенными автором.

М.В. ТЕРНОВСКИЙ



ПОД ПАРУСАМИ "ИКАРА" В
АМЕРИКУ

НИКОЛАЕВ—БОСТОН



Действующие лица:

1. Немиров Борис Степанович — Капитан. Смертный, который держит в горсти безмерность расстояний.
2. Жирадков Юрий Борисович — Старший помощник. Полковник. Он же Товарищ Полковник.
3. Лукьяненко Сергей Васильевич — Художник. Он весь в этом слове.
4. Фомин Александр Власович — окончательно сформировал отношение к икаровскому камбузу — "горнило".
5. Богомольный Борис Рафаилович — Доктор. В душе и по прописке — одессит.
6. Михайленко Костя — Николаевский моряк. О нем мы ещё услышим.
7. Макаров Денис — Настройщик парусов.
8. Терновский Михаил Владимирович — Водолаз.



СРЕДИЗЕМНЫЕ МОРЯ

7 мая 2000 г. в 13.30, сделав прощальный круг, вышли из Николаева. Всю ночь сильное волнение. Я на вахте вместе с Фоминым и Макаровым. Перед глазами яхт-клубовский причал и кучка провожающих. Печальные лица мелькнули и скрылись. Домашние мысли ещё не покинули, а яхтеннопоходные заботы вызывают лёгкое недоумение.

Отходные сто грамм уже не кружат голову, качающаяся палуба, ночная вахта и серое утро усиливают недоумение. Некому пожалеть нас за бессонную ночь — все в одной упряжке, и если сегодня наша вахта с 00 часов до 4 утра, то завтра в это время не спят наши сменщики.

Ещё не налажен походный быт. Серое небо не имеет ничего общего с яркими обложками книг наших предшественников. Их имена можно перечислять до бесконечности: Жюль Верн, Джек Лондон, Рокуэлл Кент, Юрий Сенкевич... И, к сожалению, или, к счастью, все они владели пером. Так что к 2000 году выросло и возмужало огромное количество поклонников этого замечательного вида спорта, воспитанных на книгах горячо уважаемых нами пишущих яхтсменов.

Наш николаевский "Икар", получив приглашение Международной ассоциации учебных парусных судов, по многим причинам, как это зачастую бывает, к началу РЕЙСа-2000 в порт Генуя не попал. Не видели мы и перехода эскадры в испанский порт Кадис. А из Кадиса была гонка в самый центр Бермудского треугольника в порт Гамильтон и из Гамильтона в Ньюпорт. Все эти гонки, встречи, парады мы, к величайшему сожалению, не видели. Но зато нам предстоял солидный переход в целых 6000 морских миль. Это, конечно, не может сравниться с насто-



ящим спортивным подвигом наших земляков, которые на этой же яхте в течение 11 месяцев обогнули земной шар впервые в истории отечественного парусного спорта. Так что название и сама яхта, на которой мы имели счастье и неосторожность отправиться в увлекательный вояж, как и задранный нос ко многому обязывали.

Первым нашим желанием и потребностью было доброжелательное отношение к соплавателям и точнейшее выполнение своих вахтенных и морских обязанностей. Позже это сотрётся и поблекнет, но придут опыт и терпимость. А сегодня, 8 мая 2000 года, "Икар" бежит 6-узловым ходом по привычным местам. Где-то за горизонтом остров Змеиный. Всю весну следили за развитием событий у этого ставшего спорным кусочка суши. Все эти румыно-турецкие претензии вызывали чувство раздражения и легкой ностальгии по былой мощи Черноморского флота, который делал недопустимыми подобные поползновения. Турецких браконьеров мы не встретили, а полное отсутствие судов в море напоминало о периоде колонизации Причерноморья древними греческими мореходами. Единственное напоминание о "развитой" цивилизации по берегам нашего родного Черного моря — это огромное количество полиэтиленовых пакетов. Они повсюду на поверхности, в толще голубой воды, а основная масса уже возлежит на грунте.

Удобно расположившись в кокпите, вахта несла службу, приятно общаясь и рассказывая друг другу истории, которые через неделю прискучат, а впоследствии смогут стать причиной глупой ненависти, способной довести до убийства.

И вдруг с неба опустилась ласточка. Она посидела в ветровой тени рубки, а потом совершенно безмятежно перелетела мне на голову. В этом событии было что-то настолько неожиданное и возвращающее в детство, что все наши мореходы опешили. Наша гостья тихонько потопталась по лысине (ласточки не ходят, они перелетают, ведь ноги у них только для взлёта и посадки). Доктор радостно бросился в кубрик и вытащил оттуда огромный кусок голландского сыра: "Будем кормить птичку". Через кратчайшее

время появилась бутылка водки, и праздник "майской ласточки" продлил наше фестивальное настроение ещё на некоторое время. Маленькие сырные крошки птица брала из рук и, насытившись, улетела в сторону нашей удаляющейся Родины.

Ночь с 8 на 9 мая ласкала глаза видом карты, на которой по правому борту проплывали первые зарубежные названия. В 2000 году только старые совдеповские волки могут прийти в умиление от того, что где-то за горизонтом Румыния. Количество миль за кормой росло, а впереди, по носу, уже начало уменьшаться.

9 мая.

Наш первый кок Сергей Лукьяненко приготовил праздничный ужин. К счастью, коком на первую неделю был назначен именно он, художник по профессии и по призванию. Серёга посеял в рядах нашего экипажа желание готовить и накрывать на стол не как в заводской столовке, а с любовью и фантазией. В день, предшествующий нашему приходу в Америку (я не пишу — в США, чтобы не нарушать торжественности момента), это было два месяца спустя, когда у нас оставалась одна луковица и две картофелины (круп и консервов было достаточно), Серега сварил кашу, съев которую, все обомлели. Вкус необыкновенный, аромат персика и ещё чего-то. Народ ест с вопросом в глазах: "Что это?" Оказывается, наш художник где-то на дне ящика нашел завалявшийся пакетик кофе "Капучино" и бросил его в пшенку. А теперь подумайте, ведь дома этого даже не заметили бы! Это о монотонности и однообразии жизни на борту крейсерской яхты в длительном плавании.

В этот ужин 9 мая капитан сказал хорошие слова о нас, наших отцах, дедах и нашей Победе в 1945 году. После ужина посидели под майским небом уже в 15 милях от Босфора. Появились суда. Ночная вахта постоянно кого-то встречает и с облегчением провожает.

Очень слабый ветер и выключенные ходовые огни (старая традиция, экономим аккумуляторы). И вдруг в ночной тишине лёгкий плеск воды за бортом и выдох. Выдох какой-то дереве-



нский, он звучит как дыхание теленка, только чуть резче. Не сговариваясь, бежим к носовому релингу. Сидящий на руле перестаёт сидеть, он тоже хочет видеть "это". А видеть есть что. Светящиеся брызги и уходящая под воду фосфоресцирующая комета. Нереальность и стереоизображение летящего под водой дельфиньего тела вызывают восторг, ни с чем не сравнимый. Общее мнение — ради этого стоит нести ночные вахты и переносить все тяготы и лишения яхтенных странствий.

Далее наши устремления направлены к Босфору. Его приближение чувствуется по количеству судов на горизонте, по голубизне воды и по увеличению размеров дельфинов. Вода, вливающаяся в Черное море, теплее и солонее, в ней больше планктона и



Босфор близок. Готовится к подъему флаг Турции.

она более насыщена жизнью. Поэтому всё живое здесь крупнее и радостнее.

Приближение первого капиталистического порта. Долгие годы это было под большим запретом. Я проходил Босфор в конце шестидесятых на танкерах Новороссийского пароходства. Были инструкции — "Там шпионки с крепким телом...". Но во время прохождения Босфора самые яростные помполиты приходили в чувство сопливого умиления. Наиболее популярной была история о танкере, на котором заклинило руль, и в результате этой метаморфозы танкерюга въехал прямо в дом, в котором в этот момент была свадьба. Рухнувшей стеной или балкой прихлопнуло невесту. По этому поводу было высказано множество мнений и вариантов. Но более всего нас интересовало, какую сумму отвалили наши власти горестно рвавшему черные турецкие волосы жениху. Говорили, что он построил огромный дом с гаражом, автомобилем и шикарным катером.

Следующая запомнившаяся история была о курсантах, которые в Гибралтаре продали судовые часы из столовой команды, и помполит пообещал посадить их в тюрьму по приходу в Союз. При прохождении пролива Дарданеллы в самом узком месте, где 3 мая 1810 года лорд Байрон переплыл пролив за 1 час 10 минут, наши курсанты попрыгали за борт и, выбравшись на берег, пошли прямо в Советское консульство в Стамбуле и попросились домой, невзирая на тюремную угрозу. К общему морскому удовольствию, помполита, инициатора всего произошедшего, списали на берег, или, по общеизвестному выражению того времени, "завязали мешок" (это о закрытии визы). Подобные истории слышал многократно. Думаю, они были на самом деле. А в это время наш "Икар" проходил вблизи маяка Румели. Это уже вход в Босфор. Весь экипаж, сидя на палубе, поедал глазами окружающее.

Привычка к ежевечерним телепрограммам, огням города и другим проявлениям цивилизации отрицательно влияет на психику яхтсмена в дальних плаваниях. Хочется света, музыки или хотя бы почитать перед сном. В этом плане античным морякам



было проще. Они обо всём этом просто не знали. Солнце, Луна и звёзды были основными источниками света. Ну а мы из своей темноты с восторгом смотрели на ярко освещенные стены крепостей, дворцов, мечетей и на уютные стоянки для катеров и яхт.

Огоньки береговых кафе развивали фантазию до верхних пределов. Но суровая фигура капитана, управляющего яхтой в этой сложной обстановке, придерживала наш пыл. Глядя по сторонам, мы наперебой кричали: "Судно справа!", "Огни слева" и т.д. Появился маленький катерок, окрашенный в красный цвет. На баке группа людей. Они направлялись в нашу сторону. И тут я четко заметил разницу между матросом и капитаном. Он думает о судоходной обстановке, иммиграционной службе Турции и ещё о массе вещей в то время, когда мы с восторгом взираем на зарубежные красоты. Когда до катера оставалось метров 15, Борис Степанович тихо произнёс: "Если они меня возьмут с собой, идите в яхт-клуб и связывайтесь с нашим консульством". Но, к нашей большой радости, индифферентно помахав руками, турки прошли рядом с наши бортом и лихо ошвартовались с каким-то ярко освещенным "пассажиром".

Прохождение Босфора достигло апогея, когда мы увидели Софию (турки говорят: "Ай Софья") и Голубую мечеть. Это произошло на траверзе Каракёя — длиннющего причала с огромным количеством магазинов, переделанных из старых портовых складов и приспособленных для нужд граждан бывшего СССР. Тут можно, не выходя из порта, купить всё — от жвачки до автомобиля.

Проходя Босфор, мы прощались на длительное время с землёй, и кроме восторга от зрелищ ночного Стамбула появилась печаль. Весна была в разгаре и, проходя участок, предшествующий выходу в Мраморное море, даже сквозь шум двигателя мы в один поистине прекрасный момент услышали песню соловья. На такой высокой и замечательной ноте Черное море прощалось с нами.

Выйдя в Мраморное море, мы заглушили двигатель, подняли паруса. Слабейшее дыхание ветерка совершенно стихло, и нам ничего другого не оставалось как устроить праздничный ужин.

Ужин удался на славу, но, привыкнув к чистому морскому воздуху, мы с печалью заметили, что Стамбул с его многомиллионным населением отрицательно влияет на чистоту прибрежных вод. Запах стоял ужасный. Кстати, читал у кого-то из наших журналистов, прошедшего много лет в Турции, что Стамбул сливает свои основные канализационные воды в придонную часть Босфора, где течение направлено в сторону Черного моря.

До самого утра ветра не было. За 8 часов прошли 3,5 мили. Утро в сереньком и невзрачном Мраморном море. Весь день со слабыми ветрами приближались к Дарданеллам. Среди продовольственных запасов огромный ящик с куриными яйцами. Доктор его осмотрел и сказал, что содержимое ящика нужно съесть за 10 дней. Иначе за наше здоровье он не отвечает. Каждый завтрак, обед и ужин мы едим яйца, проклиная доктора, кока и всю эту "разблюдовку". Хлеб ещё есть. Но не далек тот день, когда нам предстоит перейти на сухари. Капитан посматривает на них с якобы энтузиазмом и заранее называет их "сникерсами". Такова капитанская доля, он должен быть во всём примером. В книге А. Плякина о кругосветном плавании "Икара" есть момент, где экипаж негодует по поводу кофейного напитка, икаровским народом прозванного "кукарелла". Там капитан, жмурясь от наслаждения и возвышая дух над плотью, пил эту мерзость. А что ему было делать, если впереди без малого год в море, а там, как известно, и "кукареллу" не подают.

На подходе к Дарданеллам устроили большую стрижку. Меня и Серёгу Костя постриг наголо. Это такой вид кокетства, когда состригают три последние волосинки и говорят: "А я постригся наголо", — будто бы до этого у тебя была шевелюра. Доктор в этот очень разный по своим настроениям день предал идею бороды и побрился до синевы. Мы же ходим с небритыми физиономиями и мечтаем о том времени, когда бороды станут большими и пушистыми до чрезвычайности.

После стрижки сели ужинать, и тут началось — резкий ветер от норд-веста, молнии, дождь. Вечерняя яичница была проглочена моментально. В 20.00 заступили на вахту, надев рыбацкие штор-



мовые костюмы (рыбаки такие костюмы называют "роканы"). Но через полчаса полный штиль с полутораметровой зыбью. Гики летают с борта на борт, яхта на курсе не стоит... И так до 24.00. Сменились с вахты и только легли спать, Костя запустил двигатель. Сон в грохочущем стальном кубрике после яичницы — это сильное впечатление. Грохот, запах соляра и керосина от наших примусов, ворс с наших одеял существует как бы сам по себе, и во время сна покрываешься им как шерстью. Ворс отскакивает от одеяла из-за вибрации нашего дизеля.

Чудесное утро 13 мая. Идём под двигателем. По правому борту проплывают возделанные поля. После синевы моря и неба трудно оторвать взгляд от молодой зелени. Дениса на "беседке" подняли на грот-мачту, завели топенант спинакергика. Пока хорошая погода, Борис Степанович пытается нас немного потренировать, чтобы потом было меньше проблем с постановкой спинакергиков. Где-то читал, что основным условием нормального морального и физического состояния экипажа есть наличие мачт и парусов. Ежедневные парусные учения не позволяют экипажу расслабиться. Отсюда флотская смелость, сила и бодрость духа. Мы к этому идеалу ещё не пришли, потихоньку приближаемся. Европейский берег пролива выглядит как берега в низовьях Южного Буга, но на вспаханных полях часто растут деревья. Наши трактористы этого не допускают — атеисты. А у мусульман Аллах позволяет им расти, значит, никто дерево не тронет. Городок Гелиболу. На склоне надпись с названием городка и турецкий флаг. Очень красивые домики, на крышах солнечные батареи. Фордевинд, скорость 7 узлов.

14 мая с сильным попутным ветром выскочили из Дарданелл и окунулись в невероятной синевы воду Эгейского моря. Очень свежий ветер и волна в корму, летящие мимо острова цвета гречневой каши. Когда наш доктор заступит на камбуз, он будет вещать: "На завтрак любимая пища советского народа — гречка с паштетом". Хихикать по этому поводу мы хихикали, но, невзирая на размеры кастрюли, съедаем кашу без остатка.

Наступил вечер, и по мере нашего продвижения на юг усиливался ветер и подрастали волны. На порывах скорость яхты достигала 10 узлов. Ночная вахта в такую погоду вызывала беспокойство, и наш необъезженный экипаж задавал капитану глупые вопросы: "А это уже шторм?"

Плавание по Эгейскому морю было комфортным и стремительным. Названия Троя, Лесбос, Лемнос, Эвбея, Матапан вызывали кучу всяких чувств и эмоций, но управление яхтой отнимало много времени.

Эгейское море было пройдено за двое суток. Острова цвета львиной шкуры с огромным количеством ветряков на склонах. На подходах к мысу Матапан попутный ветер стал шквалистым, и управление яхтой капитан взял на себя. С высоких скалистых берегов у мыса Малея ветер обрушивался на яхту воздухом. Но, пройдя мыс и удалившись от берега мили на полторы, мы пошли легким галфвиндом со скоростью 5 узлов. Таким образом плавание за три моря уже закончилось. Впереди было море Ионическое.

Героическое продвижение по Ионическому морю обошлось почти без меня. В воскресенье вечером Серёга подробно растолковал мне устройство примусов и технологию приготовления пищи на камбузе "Икара". Позднее одним из моих камбузных последователей это пыточное устройство было названо "горнило". Приготовление пищи на примусе и в скороварке таит в себе массу сюрпризов и неожиданностей. Работа эта предполагает наличие спецодежды, лучше разовой, типа передничек из рубоида. Первый мой завтрак (пока батарейки не "сели") проходил под концерт "Митьковских песен". Любимая нами — "Товарищ, я вахту не в силах стоять, сказал кочегар кочегару". Я и представлял себя кочегаром. Антураж в виде закопченной кастрюли-скороварки и керосинового аромата придавал "митьковскому" исполнению подлинную реальность (под шум волн за бортом).

Приготовление обеда внесло в привычную жизнь на борту "Икара" свежую струю в виде борщевого фонтана. На скороварке сработал предохранительный клапан, и угрюмое чрево наше-



го камбуза было залито добротной борщевой струёй, в состав которой вошел тушеночный навар и овощной бульон. После этого камбуз стал похож на сельскую кузницу, скрещенную с закопченной майской лужайкой. Капустные висюльки и энергичные обрубки свёклы напоминали нам о недавнем береговом прошлом. Капитан, не ведавший о камбузной трагедии, посетовал: "Борщ вкусный, но густоват". На что я радостно и подхалимски заметил: "Мы Вам со дна. Погуще".

Романтику плавания перемежевываем с жалкой прозой. Проходя самый южный мыс Европы, проиграл доктору две партии в шеш-беш. Причем истинное горе испытывал не оттого что просмотрел сам мыс, а печалился и сокрушался по поводу проигрыша. Во время стенаний самая южная точка благополучно скрылась в дымке. Вечером в честь перехода в Ионическое море лёгкий банкет. Все успели выпить и сказать самые трепетные слова. Вечерняя вахта, красивейший закат, поёт Окуджава. Товарищ Полковник внимает песне и вдруг, печально вздыхая, замечает: "А у меня стихи не получаются. Только проза". Потом несколько минут помолчал, сокрушаясь по поводу отсутствия поэтического дара, и продолжил вечернюю беседу об армейском литобъединении на Камчатке, название типа "Стой, кто идёт". Таким образом, мы видим, что разговоры во время несения вахты касаются самых различных тем, как в данном случае, даже очень высоких.

Безмятежность плавания прерывалась нашими санитарно-гигиеническими походами на релинг. В повседневной, не героической, береговой жизни малоэстетические дела скромно производятся за дверью с надписью "00". На "Икаре" туалет во время перехода использовался как кладовая, сохранив своё собственное имя "гальюн". В течение нескольких первых дней мы легко свыклились с мыслью, что наиболее деликатесные и желанные шпиг, ветчина и колбаса и должны храниться именно в этом помещении. Платой за нецелевое использование объекта были именно эти походы на релинг. Релингов два: носовой и кормовой, и, выражаясь высоким слогом, у нас всегда был выбор. Но это в тихую

погоду. Если нашим курсом был фордевинд (это когда ветер дует в корму), мы гордо шли на носовой релинг. И тогда наш прекрасной формы форштвень (который первым в истории отечественного яхтинга пересёк линию между Тихим и Атлантическим океанами) украшался на некоторое время задумчивой фигурой. К счастью, угол стакселя всегда кокетливо прикрывал наши физиологические потуги. Доктор объяснил, что у них в Одессе это называется "вдобства на калидоре". Почти во всех книгах о море и морях особое внимание уделяется именно врачам. Это классические литературные герои в маринистике. Наш доктор не был исключением. Боб относится к категории людей, которые могут всё. Они могут вырезать аппендицит и выпить бутылку водки, спокойно выкурить шалфей, который я хранил на случай зубной боли, сварить отличный обед и часами забрасывать в море железку (он её называет блесной) на длинной леске в надежде поймать рыбку. Когда я задумал примитивно засолить экзотическую рыбу спинорога, Боб в течение получаса изготовил из неё прекрасное чучело. Однажды он сказал, что ему надоела форма его курительной трубки. Я думал, он будет обдумывать форму, а потом с пиратским видом точить скальпель, с которым никогда не расставался. Но уже через два часа Боб радостно напихивал в обновленную трубку шалфей с недопитым чаем, сладостно жмурясь. Диагнозы у нашего Боба не отличались особенным разнообразием, их было два: "Укачался" и "К бабам хочешь".

Ровно неделю продолжалась моя камбузная вахта, главное преимущество которой — возможность спать всю ночь. После ужина помыл посуду и до 06.30 утра можно спать. А при определенной сноровке и днем много свободного времени. Отличительной от береговых технологий чертой при приготовлении пищи является то, что все ингредиенты запикиваются в скороварку одновременно. И на этом кулинарное искусство заканчивается. Все остальные силы уходят на борьбу с примусом. К концу недели о возвращении на палубную вахту мечтаешь, как о манне небесной.



А тем временем мы подходили к Сицилии, и перед капитаном возник вопрос — идти дальше на запад Мальтийским или же Мессинским проливом. Но на парусном судне предварительно можно решать как угодно, а море и погода в своё время подскажут, как идти и что делать дальше. Так и случилось.

17 мая.

Восход солнца. Оказывается, с момента появления его кромки до момента отрыва от горизонта проходит ровно три минуты. К сегодняшнему утру прошли 1000 миль. В среднем 100 миль в сутки. Дует свежий норд-ост, у форштевня два десятка дельфинов. Идут на разных глубинах. Те, которые глубже, плывут лёжа на боку и косят глазом в сторону яхты, мол, как мы вам нравимся.

К сожалению, я своевременно не сказал о том, что после выхода из Дарданелл по судну было объявлено (доктором), что мы входим в зону, полную тунцов и прочих плавающих деликатесов. За борт была торжественно вытравлена снасть с блесной диких размеров. Четвертые сутки рыбы не было, и наши взгляды вопрошали Костю: "Когда же?" Потом появилось мнение, что нам нужен береговой шельф и там уже мы их всех выловим. Причем капитан сказал, что надо бы побеспокоиться и о воспроизводстве.

Каждое утро просыпаюсь полный надежд, но к вечеру настроение становится похуже, появляется потребность уйти куда-нибудь. Лучше всего было бы хоть полчаса прогуляться, но наши возможности исчерпываются длиной и шириной яхты 16х4. И это в том случае, если погода позволяет.

Вечером пил чай перед вахтой, тут все начали меня куда-то звать. Совершенно неожиданно в руках оказалась трубка нашей радиостанции, и я услышал Лоркин голос. От неожиданности не знал, что говорить, и после двух-трёх общих фраз положил трубку. Тут сердечко моё заёкало, и так стало скучно и жаль себя. Не заметил, как соскучился по дому.

Перед ужином за бортом проплыл какой-то деревянный щит. В абсолютно прозрачной воде под досками, размочален-

ными волнами, тихонько жила своей рыбьей жизнью одинокая кефаль. Под килем у нас в тот момент было 4 тысячи метров.

18 мая.

Всю ночь дул свежий норд-вест. Бейдевинд, скорость от 5 до 7 узлов. Направление ветра делает более предпочтительным курс к Мессинскому проливу. Во время сеанса связи николаевский радист вскользь заметил, что николаевскую яхту "Рейнбоу" слышно чуть похуже, чем нас. Слава Черкес в это время подходил к Мальте.

Всю ночь "брали" Мессинский пролив. Ветер "в зубы", т.е. встречный. До 24.00 просидел на руле. Только уснул, к борту подошел катер с итальянскими карабинерами. Паспортный контроль, иностранные голоса. Крики: "Бандера, бандера". Оказывается, для убедительности, кроме наших украинских паспортов (ведь это "бумажки"), требуют показать им и наличие украинского флага. Мы вспомнили песню "Бандера роса". Итальянцы — ребята бдительные и аккуратные. Яхта, ночью на подходе к городу, без огней, и размеры достаточные, чтобы из Африки привезти кучу нелегалов. Один карабинер с автоматом наготове остался на итальянском катере. Второй, в такой же степени готовности, в нашем кокпите, а третий — с фонарём в сопровождении Бориса Степановича спустился в кубрик. Мы от неожиданности забыли включить свет. Ознакомившись с мрачным нутром неосвещенного "Икара", карабинер спросил: "Русия?". На что мы радостно загалдели: "Украина". Итальянец облегченно вздохнул, вот тут он потребовал показать наш флаг, «бандера» то есть по-итальянски, и, радостно вереща на итальянском, ушел на свой катер, оповещая своих коллег о том, что это ненормальные русские на этом малокомфортабельном судне плывут аж в Америку.

Рассвело. Пролив, очень симпатичные паромы, абсолютно симметричные нос и корма. Тыкаются носом в итальянский сапог, разгружаются. Капитан в рубке разворачивается на 180 градусов, и корма судна становится носом. И так до бесконечности. В проливе огромное количество рыбацких лодок. Одна из них



была принята нами за яхту. Но оказалось, что это какая-то промысловая лодка. Длина корпуса метров 12, а бушприт не менее 15 и мачта метров 15, в "вороньем гнезде" сидит человек.

Дельфины огромных размеров, причем их можно считать жителями Мессины. Они плавают в черте города. Сильное встречное течение, беспорядочная толчея волн, вертикальные всплески. Совершенно чётко видны водовороты. Это знаменитые Сцилла и Харибда, многократно описываемые ещё со времен Одиссея.

К обеду вышли в Тирренское море. Оно на нашем пути уже пятое. Тут уже поистине "пути пройденного никто у нас не отнимет".

В три часа ночи громкие голоса на палубе. Вышел наверх и увидел огнедышащую Этну. Когда среди ночи вместо традиционного похода в туалет вы видите вулкан и при нормально развитой фантазии вообразите себя Одиссеем или, как минимум, Александром Городницким, то плавание на яхте "Икар" становится абсолютно оправданным и скептики (куда ты прешься на старости лет?) кажутся глубоко несчастными в своём практицизме людьми. Кстати, в Мессине русские моряки проявили себя во время известного землетрясения 1908 года.

20 мая.

Сегодня в Николаеве в яхт-клубе сбор ветеранов-яхтсменов. Себя к таковым не отношу, но николаевские яхтенные традиции достойны глубочайшего уважения.

Далее комфортное плавание вдоль сицилийских берегов. Маяк Милаццо, сад старых олив, а на диком склоне огромная пальма. Вечером банкет, посвященный 111-й годовщине николаевского яхт-клуба. Нажарили картошки, выпили по стопочке и сфотографировались у флага города Николаева. Надо отметить, что фотоаппарат был в руках у нашего одессита.

Вокруг острова. Они вулканического происхождения и напоминают о.Валаам Николая Рериха. Собственно, где-то недалеко за горизонтом находится и островок Вулькано, от которого и пошло общее название всем вулканам.

После заката появились облака, очень резко очерченные и вытянутые вдоль горизонта. Это уже как на картинах старого яхтенного бродяги Рокуэлла Кента. И становится понятным, что он не придумывал, а рисовал свои пейзажи на основании твёрдых знаний метеорологии.

21 мая.

Первый по-настоящему тёплый день. Юрий Борисович радостно ловит всякие пластмассовые штуки, среди них бутылка, обросшая моллюсками. Я как главный эколог с умным видом "запечатлелся" на фото, якобы изучая, а потом мы все пришли к выводу: чем больше насядет на неё моллюсков, тем быстрее она утонет и послужит фундаментом для новой устричной банки.

Вечером настроение меняется в худшую сторону. Я думаю, это не только у меня. Высматриваем в небе всякие метеознаменья. Это, наверное, ещё от питекантропов — вечером залезть в пещеру и тихо переваривать убитую накануне козу. Мы такой возможности лишены. Поход — это постоянно меняющаяся



20 мая. Сегодня в яхт-клубе в Николаеве встреча ветеранов парусного спорта, а у нас за спиной берега острова Сицилия.



обстановка. Наши пращуры за тысячи миль от дому не ходили. Вечерний уют делился с семьёй.

Подошли дельфины. Они тут солидные, и их игры носят потребительский характер — стремительное движение в погоне за рыбкой; иногда радостный прыжок при поимке её. Они смело могут сказать о себе: "И рыбку съесть, и хорошо выглядеть".

Тирренское море. 9 часов утра. Лёгкое невысыпание, кашно-чайный завтрак булькает в животе невнятным аквариумом. Плюс пролитый шампунь и штиль с болтанкой, дополняемые утробным дырканием нашего дизеля. Искупаться нельзя, потому что винт вращается. Солнце светит в лысину и т.д. Если так продолжать, то можно тихонько "съехать". Нужно так.

Плотно позавтракав ячневой кашей и выпив чайку, мы с Саней смайнали стаксель. В это время Костя запустил двигатель, и яхта, плавно скользя по "маслянистой синеве", двинулась вперёд, приближая нас к Испании, Сеуте и другим экзотическим местам. Усталые, но довольные, мы занимались управлением яхтой. Обидно, что Италия, страна столь пышных и звучных названий, прощальным приветом отвесила нам Эгадские острова. Идёт рассвет третьей недели, по психологическим прогнозам первые нервные срывы происходят именно в эти дни.

Поставили стаксель на спинакергик, причем снасть, которой выбираем шкотовый угол, осталась без названия. Существуют две версии. Серега эту снасть называл ниралом, Борис Степанович — бык-горденем. Вторая мне нравится больше.

25 мая.

Остаток дня проспал. Перед ужином пытался размяться у грот-мачты. Доктор с печальным лицом, Юрий Борисович тоже — это небольшой конфликт. Третья неделя в апогее. Идём 5 узлов. Рулил Серёга, по его словам, "врулился". Не хотелось дергать яхту под себя. Перед сдачей вахты в 23.50 в небе вспышка ярко-зеленого цвета. Поднял голову: в зените плотное облако, из-за его краёв разлился свет, и вдруг из-за края облака вылетел изумрудный шар, осветив до горизонта море и небо.

Это длилось около минуты. Потом кометовый хвост догорел с красноватыми искрами. В эту же ночь, но в утреннюю вахту, в 04.20, одновременно с Серёгой увидели под нижней краспицей звезду, которая быстро увеличивалась в размерах, а секунд через 30 погасла совсем — "распухающая звезда".

В 7.30 вошли в плотное облако. Зрелище было угрожающим. Смайнали геную, убрали спинакергик. Но шквала не последовало. В момент начала дождя, судорожно сдёргивая стаксель (геную) со штага, неожиданно у самого форштевня увидел десяток дельфинов. Дождь. Набрали два ведра дождевой воды. Частично опреснили полотенца. Юрий Борисович со всей вахтой в кокпите героически мокнут. По словам Кости, товарищ Полковник свои шесть часов дневной вахты должен отдать Родине. Спать можно спокойно: у руля два полковника и Костя. Вышел поуренировать. На баке ставят спинакергик. Пришлось идти к кормовому релингу. Начал задуманное, опустив мечтательный взгляд к воде, неожиданно увидел манту. Костя хохочет, говорит, что у нашей вахты зрительные галлюцинации.

Барометр падает. Информация в общем-то невинная, но резко меняются настроение и ход мыслей.

Приближаемся к нулевому меридиану. Никогда не задумывался о том, что половина Англии, Франции и Испания, не говоря уж о Португалии и здоровом куске Африки, находятся в западном полушарии. "Гринвич — пригород Лондона, Госпиталь инвалидов флота в здании бывшего королевского дворца. Позднее в этом здании картинная галерея, большой морской музей, морская академия матросов, госпиталь для моряков всех стран. В парке, окружающем это здание, на высоте 97 метров над уровнем моря знаменитая обсерватория с богатейшим набором астрономических, метеорологических и магнитных инструментов. Отсюда дважды в день, в 10.00 и 01.00, сообщается по телеграфу во все части Англии "Гринвичское время". На основании международного соглашения, Гринвичский меридиан постановлено считать первым во всех международных вопросах, касающихся долготы места". Так о



Гринвиче написано в Большой энциклопедии под редакцией нашего земляка Южакова в 1900 году.

Впоследствии этот город был украшен самым известным в мире чайным клипером "Катти Сарк". Человека, по заказу которого был построен этот чудесный парусник, звали Джон Уиллис. Он был потомственный судовладелец, поэтому его ещё мальчишкой отправили в море, где Джон понял толк в парусах. Название "Катти Сарк" в дословном переводе означает "короткая рубашка". Это из поэмы Роберта Бернса "Тэм О'Шентер".

...В последний раз собравшись с силой,
Рванулась добрая кобыла,
Взлетела на скрипучий мост,
Чертям оставив серый хвост.
Ах, после этой страшной ночи
Во много раз он стал короче!

На этом кончу я рассказ.
Но если кто-нибудь из вас
Прельстится полною баклажкой
Или Короткою Рубашкой,-
Пусть вспомнит ночь, и дождь, и снег,
И старую кобылу Мэг.

Там же, в Гринвиче, рядом с "Катти Сарк" поставлена на вечную стоянку и яхта Ф.Чичестера "Джипси Мот" после его кругосветного плавания в 1966-67 гг.

30 мая.

Прекрасная ночь, звездное небо. Поперек нашего курса Млечный Путь, он же "Батыева дорога", он же "Чумацкий шлях". Серёга принес в кокпит карту звёздного неба. Всё свободное от рулёжки время отыскивали созвездия Кассиопея, Близнецы. Оказывается, Полярная звезда входит в созвездие Малой Медведицы. А Месяц, о котором я думал, что он новый, оказался старым. Он выглядит как буква "С". Новым он станет,

когда тень сместится и Луна примет вид буквы Э без язычка. Когда я дома обдумывал гардероб для предстоящего плавания, то изобрёл пончо из простыни. Предполагалось, что в жаркие солнечные дни я буду сидеть на руле, надев на себя простыню с дыркой для головы, таким образом буду защищен от палящих лучей Солнца. На деле же до самых Азорских островов был дикий холод. По июльским меркам, конечно. Доктор даже утверждал, что на Азорах проходят акклиматизацию чукчи и эскимосы. Несмотря на холод, купаюсь каждый день, вода около 20 градусов. Стали часто встречаться черепахи. Решили поймать хотя бы одну для фото на память. Идея такова: к кормовому релингу привязываем бросательный конец, обносим его вокруг вант, и с бухтой верёвки в руках я сажусь на "санитарно-гигиеническую" доску носового релинга и жду проплывающую мимо черепаху. Увидев, прыгаю в воду и плыву к ней. Далее надеваю на лапу верёвочную петлю и быстро плыву назад. Мысль, в общем-то, козья, но чем бы дети не тешились...

По последней Костиной версии, черепахи должны кусаться, как крокодил.

Капитан спустился "к себе", и тут было решено испытать черепаховое устройство и самого ловца. С бросательным в руке прыгнул за борт, отплыл метров на 20, почувствовал тягу. "Икар" шел. Поднял голову и увидел удаляющуюся яхту. Чувство не очень приятное, несмотря на "дамскую" погоду, тем более что в лоции этих мест присутствуют и акулы, и мурены. К счастью, Боб с Серёгой дружно потянули за верёвку, и после непродолжительного отсутствия я вернулся домой.

На горизонте прямо по курсу появился флот неведомой державы. Один из кораблей был явно авианосец. Мы дружно решили его не трогать. После чего они врубили полный ход и исчезли в предзакатной дымке.

Вырвало шкотовый угол у нашей любимой генуи. Это новый, самый большой, 80 кв. метров, передний парус. Костя зашивает её ручным способом. Этот парень умеет всё.



К северу от нас Испания, скалистые горы и названия уже с лёгким арабским звучанием — Картахена, залив Вера и городок Лорка.

Оказывается, 30 мая открывшаяся Испания была первой землёй после Сицилии, и плавание без видимости земли длилось 8 суток. Я этого даже не заметил. Вечером Костя рассказывает душераздирающую историю о Сеуте. Там пиво делают с хинином (от малярии). Водка стоит 10\$ США. Экипаж в ужасе.

Где-то вычитал фразу: "Печаль побережий", — всегда был с ней согласен. Наши низменно болотистые берега у Тендры и Ягорлыцкого залива, действительно, вызывают печаль. Берега всех пройденных нами средиземноморских морей имеют оптимистический вид.

После обеда (суп с сухарями и чаем) чинили с доктором подводное ружьё. Только закончили — Костин крик: "Под килем рыба!". Прыгнул в воду и с третьего раза попал в не очень крупного мерроу. Но выстрел был неудачным, и рыба сорвалась. Кстати, мерроу, по анализу Жака Ив-Кусто, единственная рыба, которая могла проглотить целиком библейского Иону. Кит и акула не могли этого сделать. Начал за ней гоняться, увлёкся, а когда поднял голову, увидел корму медленно уходящего "Икара". Бросил рыбу и что было мочи достаточно быстро догнал яхту. Только поднялся в кокпит, как с левого борта метрах в 15 появилась черепаха. Схватил бросательный конец и за ней. Очень симпатичное зрелище. Симбиоз – над шоколадного цвета панцирем стайка мальков, а в тени три небольшие темнубурые рыбки. Все их движения зависят от черепаховой прихоти, но тут верёвка натянулась, и «тортилла» с мудрым, каким-то женским, выражением физиономии, сопровождаемая своим кортежем, скрылась в глубине. После этого к нам подошла стая очень крупных дельфинов. Они не подходили близко, но всё окружающее нас пространство было покрыто тёмными телами и мощными фонтанами.

После вахты долго не мог уснуть. Перед глазами стоял оставленный подранок (можно было не стрелять, но тушёнка надоела и всем хотелось свежей рыбки).

Месячная борода и усы постоянно зудят, и сидеть, подперев щечку ладонью, затруднительно. Но идейный вдохновитель — авторитетный бородач со стажем Серёга говорит, что это пройдёт.

Плавание наше проходит вдоль Андалузского побережья. На горах снег, а внизу тысячи гектаров каменистой пустыни, покрытой теплицами. Иногда жилые дома, а рядом огромные драцены и заросли опунции. Костя говорит, что здесь их используют для изгородей.

Южный ветер, сухой и тёплый. На правом траверзе Гренада, она в предгории Сьерра-Невада.

14.00. Сдаю вахту в виду городка Костель-де-Ферра. До Сеуты 100 миль.

15.00. Ряд шквалов с полным комплектом мероприятий. Ветер с попутного «махнулся» на встречный.

Волна набегаёт на встречное течение, и возникают всплески воды высотой до полуметра.

04.00. Заступил на вахту. По правому борту Малага – миллион огней. Это выглядит как новогодняя ёлка.

Малага примечательна тем, что здесь делают одно из лучших в мире десертных вин. Лучшим сортом считается красновато-золотистый сладкий сорт из мелкого винограда «Педро Хименес», который перед выжимкой некоторое время вялят на солнце. При этом виноградный сок становится более сладким, а при брожении в вине остаётся больше сахара. По истечении нескольких лет «Малага» достигает полной спелости и больше не изменяется. Каким нужно обладать мужеством, чтобы пройти мимо такого места!

Далее наш путь лежал к Сеуте. В дымке проплыла Гибралтарская скала. Это единственное место в Европе, где свободно живут обезьяны.

Вход в Сеуту вдоль железобетонного мола. Шикарная марина, вахтенный матрос в фирменном комбинезоне. Борис Степанович ушёл ненадолго и принёс ключ от душа. Где-то вычитал фразу: «Лучшее украшение мужчины – грязь странствий».



После душа, приятно покачиваясь на ногах, ставших за месяц «морскими» ногами, пошли за продуктами. Купили 8 кусков мяса, зелёный лук и литровую бутылку «Баккарди».

Праздничный ужин. Потом прогулка по ночной Сеуте. Следующий день суббота. Утром опять душ. Стоящие рядом с нами яхты не были очень шикарными, а «Икар» выглядел достаточно солидно. Глядя с курортной набережной, сразу видно, что ему по плечу великие дела. Лёгкая ржавчина на бортах подчеркивала, что небольшая часть пути была уже пройдена.

Бухта заполнена судами самых различных конструкций. На причалах небольшие контейнеры превращены в дайвинг-клубы. В воде у причалов огромное количество кефали. Но её тут не ловят, это считается дурным тоном. У «Икара» под носом на глубине 4 метров тихонько живут две каракатицы. Их тут все знают, и яхтенные дети с причала за ними наблюдают абсолютно не агрессивно. На местном рынке продаются рапаны и ещё несколько видов съедобных моллюсков. К сожалению, ни денег, ни времени не хватало. Купил несколько открыток и продегустировал местное пиво «San Migel».

В Сеуте арабы ходят в штанах с большой мотней. Это называется «бубу». Где-то читал, что новый Магомет должен родиться у мужчины, и, чтобы он не выпал на землю, штаны имеют такой фасон.

Сеута в 1900 году была местом ссылки, расположенным на месте древней Абиллы (Южный Геркулесов столб). Здесь в период арабского государства появилась первая на Западе писчебумажная фабрика, основанная арабом, который изучил это дело в Китае.



В АТЛАНТИКЕ



4 июня в 08.00 отдали швартовы и, покинув воскресную Сеуту, приступили к трансатлантическому переходу. Сначала Гибралтарский пролив. Штиль, водовороты и всплески волн. По левому борту живописное Марокканское побережье: мягко очерченные отроги Атласских гор, склоны, поросшие вечнозелёными кустарниками, пробковым дубом. Очень живописные поселения по берегам. Видны мечети, но форма минаретов отличается от турецких. Прозрачная вода, тёплая погода, все на палубе. Настроение весёлое, но неведомая Атлантика вызывает лёгкую тревогу. Большое количество судов. Вокруг яхты плавают крупная акула. Рассмотреть себя не даёт. Покажет высокий хищно очерченный плавник и скрывается. Через некоторое время повторяет маневр. Наша блесна её не заинтересовала. Уже почти месяц она тянется за кормой, вызывая двойственные чувства. Рыбки свеженькой всем хочется, но всё чаще



возникают мысли о тормозящем свойстве рыболовной снасти. Вытащил на палубу, сложил леску в ведро в аккуратную бухточку. У борта плеснула рыбина. Тут же снасть летит в воду, и всё сначала. Во второй половине дня подул слабый норд-вест. Подняли паруса, заглушили двигатель и под усиливающийся ветер и волну двинулись на вест. Большинство яхт, пересекающих Атлантику, после Гибралтара идут к зюйду, где в районе Канарских островов попадают в зону пассатов, и эти постоянно дующие ветры способствуют плаванию в вестовом направлении. «Икар» в своём предыдущем плавании 1992 года шёл именно тем маршрутом.

Прошрое плавание было посвящено 500-летию со дня открытия Америки Колумбом. И старт через Атлантику был дан у острова Гомера, входящего в архипелаг Канарских островов. Именно отсюда Колумб начинал своё плавание на запад, чтобы прийти в Индию.

В нашем рейсе капитаном было принято решение отказаться от плавания в теплой пассатной зоне, а идти к Азорским островам и далее на вест. Этот маршрут не пользуется популярностью у яхтсменов ни Нового, ни Старого Света. Первым из известных его прошел Ален Жербо в 1923 году. Его плавание из Гибралтара до Нью-Йорка длилось 101 день. Следующим был Эдвард Олкард на яхте «Искусительница» в 1949 году, плавание длилось 80 дней. По его словам, самым неприятным событием рейса был удар гиком по голове. Наше плавание через Атлантику проходило против преобладающих ветров и течений. Но капитан рассчитывал на лавировочные качества «Икара».

5 июня.

С утра штормило, высокие волны. «Икар» идёт 7, 8-узловым ходом. Сегодня у Саши Фомина день рождения. Он в эту неделю на камбузе, и само празднование под вопросом по причине плохой погоды. В ужин поздравили именинника, на восьмерых выпили бутылку шампанского. Сегодня ночью прошли мыс Трафальгар — триумф и потеря британского флота. Существует версия, что Нельсон был признан снайпером по медали и выстрел

прервал жизнь выдающегося моряка. Уже на подходе к американскому порту Онсет мы встретили британское учебное судно барк «Лорд Нельсон». Он в один день с нами пришел в Бостон.

Вечером с 20.00 до 24.00 вахта, рассуждаем, как долго может продлиться норд-вест. «Час после захода солнца» — таким было общее мнение. К 24 часам мы уже мчались со скоростью 9 узлов на курсе бейдевинд. А волна была выше среднестатистического сельсовета. Ночью всё падало, летало и грохотало; отовсюду текла вода. Когда в 04.00 нужно было брать у Кости руль, пару минут держались за румпель вдвоём, привыкая. А уж только потом традиционное: «Вахту принял».

Утренняя вахта, мощная волна всё утро, орал песни. Заботиться о том, что мешаю экипажу спать, не приходилось. Ветер, волны и наш «Икар» были очень громогласным трио, и мой одинокий голос, хоть орал во всё горло, был слышен только мне. Зато вспомнил очень старые песни.

Позавтракали «геркулесом» и все свободные легли спать. До обеда спал, потом попала в руки книга о городе Николаеве. Воспоминания не то очевидца, не то участника событий 38-го года. Уничтожение памятника Фалееву. Приводятся фамилии участников.

Самое приятное время вахты, когда в кокпите один. Всё воспринимается острее. Волна, ветер, паруса, положение гиков, форма облаков постоянно напоминают иллюстрации Р.Кента. Отрулил свои два часа и отдал руль Сергею. Сразу наваливается морская тоска. Юхан Смуул это состояние называет «Большим Хаалем». Совершенно непонятно, откуда это берётся. «Икар» – надёжное судно, нормальный экипаж, капитан один из самых опытных в СНГ. В этом рейсе Борис Степанович разменял свои 100 тысяч миль на яхтах под парусами в морских плаваниях. Приятные дружеские отношения с доктором и Сергеем. Общения происходят, в основном, во время вахт и приёмов пищи. Да, каши пока ещё не надоели. Какая-то нездоровая тяга к сахару. На кружку чая кладём по 5-6 ложек. Я специально замечал – это делают все. Лук и чеснок в сыром виде уничтожа-



ются в огромных количествах. Дома уже июнь, и время редиски, щавля и другой первой зелени прошло. У нас была мысль закупить в Сеуте зелени, но цены наш энтузиазм урезонили. Ограничились картошкой (через неделю она начала портиться, а купленная в Николаеве сохранила вид и вкус почти до Америки), капустой и луком. Выяснилось, что апельсины выгоднее покупать также в Николаеве, а не здесь, у Марокко под боком. Идём быстро, к волнам привыкли, но перемещаться по яхте затруднительно. При любых судовых работах нужна третья рука или хотя бы хвост, как у обезьяны. Ночью смыло за борт ведро. Это потеря. Оно нам заменяло всё — и умывальник, и душ. При необходимости в нём стирали и т.д. Обычно его привязывали к примачтовому релингу, тихим постукиванием ведро давало о себе знать, и вдруг тишина. Все шумы сохранились: свист ветра в вантах, звяканье посуды на камбузе и шипение уходящего за корму гребня волны... А ведра нет. Заменяли пластмассовым.

На небе желтенькие тучки. Чувствуется, что они несут какую-то перемену в погоде. Сегодня месяц как вышли из дому.

8 июня.

Желтенькие тучки превратились в огромные черные тучи, которые сплошными накладывающимися друг на друга полосами покрывают небо. Барометр на это не реагировал. Но картина была зловещей.

За ужином аппетита ни у кого не было. В кубрике хуже реагируешь на качку. На палубе видишь подходящую волну и успеваешь встретить её должным образом. Накатывается раздражение, хочется заорать, чтобы кто-то неведомый прекратил затянувшуюся шутку, чтобы там включил что-то для успокоения волны. Ночью летели со скоростью 7 узлов. Чудесное руление по лунной дорожке. С наступлением темноты тучи таинственным образом исчезли.

Утром сдали вахту и улеглись. Спать мешали борода и ворс с одеяла. В восемь утра подъём и очередная вахта. Трёхметровая волна и сплошная облачность. Никак не мог врулиться в свои

260—270 градусов, то приводился, то уваливался. Саня Фомин выглянул из камбуза и сразу же до каждой буквы повторил слова, которые мы только что говорили между собой об обстановке, о погоде. Таких облаков даже в море не увидишь, только в океане.

Заставил себя съесть завтрак. Пшённая кашка сухая (именно такую любят мои цыплята). Перед сном полистал «Русскую литературу» – Есенина, Маяковского...

Приближаемся к Азорским островам. Звучит сильно, но это не более чем географические названия проплывающих по правому борту незнакомых мест. Я думаю, что одно из основных достоинств такого плавания – это пробуждение любопытства и, как результат, расширение кругозора. Доктор вылил на себя несколько ведер забортной воды и, находясь в восторге от героического поступка, надевая штаны, дернулся на волне, потянул мышцу спины. Мне было поручено массировать ему мышцу и вправлять позвонок. Укрыли его одеялом, и Боб радостно хихикает, в десятый раз перечитывая «Антологию анекдотов». Перед вечерней вахтой перебрали картошку. Юрий Борисович разделил роканы. Они старые с надписями «Черкес», «Плякин», «Терняк» и т.д. Это имена участников прежнего, кругосветного, плавания «Икара». Мне досталась штормовка Терняка. Распределили крючки в шкафу для того, чтобы ночью можно было брать на ощупь свой штормовой костюм. Вечером усилился ветер, и волны подросли. Поступление адреналина в кровь чувствую, но динамика туч, волн и движение яхты держат в напряжении, граничащем со страхом. Целую ночь рулил по лунной дорожке. Перед закатом солнца в кабельтове от борта увидел огромную касатку, которая выпрыгивала из воды несколько раз с интервалом в полторы-две минуты. Зрелище сильное – волны, покрытые пеной, и лоснящаяся черно-белая туша на фоне заката. Одевание на вахту требует очень серьёзного отношения. Сначала х/б футболка и брюки, потом старый трикотажный спортивный костюм, сверху водолазный свитер, потом ветроза-



щитный рокан. При всём при этом я не могу сказать, что мне тепло.

Что мы едим? Утром каша (любая) с маслом и сахаром, чай с лимонной кислотой, в обед какой-нибудь суп с тушенкой и чай с сухарями. В ужин каша и чай. Невзирая на кашное меню, все чуть похудели.

9 июня.

Ночью спал плохо, снились кошмары. Яхта потихоньку штилела и на крупной зыби её бросало во все стороны. Отсюда и кошмары. Проснулся. Солнце, лёгкий ветерок и волна, как на Черном море. Перебрал свои тряпки, посушил их. Это очень неблагоприятное занятие — сушить просоленные морем спортивные костюмы. Они всё равно остаются влажными, только появляется белый налёт. Попытался на палубе заполнить дневник, но через несколько минут набежала тучка и пришлось уйти вниз.

Костя с очередной серией мерзостей (якобы со слов капитана): Саргассово море у нас остаётся к зюйду, или по левому борту, зато с правого борта вплотную к нам зона распространения айсбергов.

Эти океанские масштабы! Азорские острова по лоции относятся к Африке так же, как и Канарские, а холодище, как в Баренцевом море. В районе «секретной» части кормового релинга Костя приделал ручкомойник из пластиковой бутылки. Выглядит очень пикантно. Родилась мысль о сливном бачке на топе бизань-мачты.

Ночная вахта. Легкий галфвинд. Утром чудесная погода. Слышу разговор на палубе о том, что уже открылся остров Санта Мария. Но вставать ещё рано, мы не на самолете, и Мария, хоть она и святая, от нашего взора никуда не денется. Первое впечатление – невзрачная полоска суши на горизонте. Подойдя ближе, увидели величественный с темными скалами суровый и прекрасный мир. Вдоль южного берега в небольшой излучине ряд белых домов под красной черепицей. Вверх по склону ползут виноградники. На высоком мысу маяк Кантелу. Смени-

ли паруса, поставили геную и стаксель №2 на спинакергики. Тянет нас вдоль острова, но по GPS (это прибор спутниковой навигации) скорость 4,5 узла. Лоции этих мест у нас нет, и мы предполагаем сильное встречное течение. За 7 дней в Атлантике прошли 1000 миль. Идем вдоль южного берега острова. Возделанные террасы, виноградники, ветроэлектростанции. Вычитал у Дшошуа Слокума: «О как прекрасна зелень полей! Только люди, видевшие Азорские острова с палубы парусного судна, могут понять истинную красоту срединноокеанского пейзажа». Чистейший воздух. Ровная весь год температура. Видны оливы, хвойные деревья. Есть пальмы, а на западной оконечности острова огромные заросли кактусов-опунций. Ветер свежий попутный, но холодный.

Подошла группа дельфинов, три пары и все с детенышами. Вот это синхронное плавание! Вынырнув секунда в секунду с мамой, делает выдох и, в точности повторяя все движения, уходит в голубую пучину. Трогательное зрелище. В детстве в каком-то журнале прочёл статью, которая называлась «Тайна «Марии Целесты». История такова. В океане встретили шхуну без экипажа. Когда поднялись на борт, увидели дымящиеся ещё курительные трубки, котел с теплой тряпнёй и много примет того, что люди совсем недавно были на борту. Масса предположений, куда делся экипаж. Уже после плавания на «Икаре» я выяснил, что «Мария Целеста» была обнаружена в 6 милях к зюйд-весту от острова Санта Мария. Примерно с того места сфотографировал остров с нашими прекрасной формы стакселями.

Ночь с 11 на 12 июня выглядит как непрерывный кошмар. Волна, ветра нет, курс 270 градусов. Всю ночь пытались поймать малейшие дуновения. Гики летают во все стороны, паруса хлопают, «Икар» стоит. В результате 8-часового руления прошли 30 миль.

12 июня.

Полдень. Немного поспал после вахты. Серенький денёк, утыканное тучами небо, небольшая, но достающая в борт волна и трёхбалльный ветер. Юрий Борисович после вахты, лёжа в своей койке, читает. А устройство кокпита таково, что



иллюминатор над его головой находится под попками у застывшей вахты. И частенько, дергая шкоты и выполняя прочие вахтенные обязанности, забываем об иллюминаторе и садимся прямо на него, и тогда раздаётся очередной горестный вопль Юрия Борисовича. Приняли решение на задницах у матросов нарисовать цветочки, восходящее солнце и прочие радостные картинки, дабы не предавать печали эстетические чувства дорогого товарища Полковника.

Вечером совершенно чётко видели Зелёный луч. В момент исчезновения Солнца за горизонтом яркая изумрудная вспышка с вертикальным лучом. Где-то в этих местах я видел такую же картину в 1970 году. Тридцать лет прошло.

13 июня.

С утра Костя, неосторожно открыв клапан на скороварке, ошпарился. Довольно серьёзно обварил руку. Мы же, чудесно позавтракав, заступили на вахту. Серые тучи, которые пугают нас уже который день, опять покрывают небо. Причем плотность и чернота поистине ужасающие. Нигде и никогда такого количества дождевых туч я не видел. Хотя тучи есть, а дождя нет. Черная нижняя часть буквально волочится по гребням волн, и зазора между морем и небом не видно. Обычно наш курс лежит так, что в сплошной чёрной стене метеорологических ужасов есть маленькая дырочка с чуть приподнятыми над горизонтом облаками, и, так как мы идём на восток, предзакатные лучи солнца очень ярко и обнадеживающе светят нам.

Ночью попали между двух огромных туч. Одна было по носу, другая по корме, а над нами звёздное небо. На протяжении нескольких часов мы неслись со скоростью 7 узлов, не догоняя одну и не уходя от другой. Луна у горизонта в фазе, близкой к полной, и, выскакивая в очередную дыру, освещала небо, море и несущуюся яхту. Зрелище обалденное. После вахты спал как убитый. Когда я говорю, что спал, это значит, минут сорок спустя после одной и перед другой вахтой удалось выключиться. Сегодня это продолжалось три часа ночью и два часа днём. Путь наш лежит в 36-ом градусе северной широты.

Позже мы предполагаем подняться до 40-го градуса северной широты. Окружающие нас тучи мы считаем собственностью Украины и ассоциативно связываем их с Русланой Писанкой. Наш национальный секс-символ навеивает мысли о плодородии украинских полей, поливают которые дожди, родившиеся над Атлантикой и сумевшие сохранить божественную влагу во время перемещения через всю Западную Европу.

По поводу пересечения 40-го меридиана решено провести матчевую встречу. Шеш-беш является мощной отдушиной, отвлекающей нас от парусов, ветров и прочей романтики. Как это ни странно, но победителем стал я. После этой победы игровой фарт меня покинул, и я стал проигрывать чаще обычного. Звёздная болезнь.

Поймал физалию, она же – «португальский кораблик». Основу её составляет плавательный пузырь. Обычно он окрашен в ярко-голубой или красноватый цвет. В верхней части пузыря складка, которая служит парусом, а снизу длинные ловчие щупальца (арканчики), снабженные мощными батареями стрекательных желез. В результате соприкосновения с физалией — общие «ожоги», повышение температуры тела, затрудненное дыхание, рвота и т.д. Известны смертельные случаи. Пойманную физалию аккуратно из сачка пересадил в ведро. Доктор внимательно её разглядывал и вдруг неожиданно потрогал плавательный пузырь, который к этому моменту сморщился, но продолжал играть на солнце ядовито-яркими цветами.

Со слов Бориса, — резкая проникающая боль. Обработали нашатырём. На пальцах остались полосы белой омертвелой кожи. У меня контакт с физалией окончился похуже. Это было в 1970 году в Сьенфуэгосе. Мы устанавливали швартовные бочки, и нужно было осмотреть якорную цепь, которая за что-то зацепилась. Я, не посмотрев вниз, прыгнул в воду. На мне были ласты, маска и акваланг. И вдруг жжение вдоль всего правого бока. Успел выскочить на палубу. Кубинские водолазы помогли. Местное средство – моча. Боль длилась часа два, но компресс и дружеское участие кубинских водолазов помогли в тяжелой



минуту. Вывод — физалия плавает по поверхности, поэтому при купании нужно внимательно осматриваться. На движущейся яхте это сложно. Когда купаешься на кормовом трапе, то в набегающих потоках воды может оказаться что угодно. Но мы, в основном, опасались акул, которых, кстати, почти не было, а о физалиях и не думали. Уж очень безобидно они выглядят.

Сытно поужинав, плывем в очередной вечерний кошмар. Чернющие тучи и средненький бейдевинд. За сутки прошли 71 милю. В море стал попадаться разный хлам. Было несколько рыбацких буёв, явно со снастями, но замечали мы их позже чем нужно и поворачивать не стали. Находимся где-то посредине Атлантики. Карты нет и используем кусок карты района западнее Азорских островов как карту-сетку. Уже два раза по ней прошли. Наверное, пройдем ещё третий.

Каждый день разминаюсь. На качке трудно удержаться на ногах, поэтому сажусь верхом на штормовой леер. Придумал кучу упражнений. Потом обливаюсь забортной водой из ведра. Если позволяют погода и капитан, купаюсь за бортом. Потом смотрю «телевизор». Их два: один на санитарно-гигиенической доске носового релинга, но программа одна и та же, как у Айвазовского – «Среди волн», второй «телевизор» – зеркало. В нем — ужасная собственная физиономия с растущей бородой и мерзкими усами.

После обеда на корме работает изостудия – Серёга пишет свои пейзажи, а Боб вырезает что-то из дерева. Идеалистическая картина.

15 июня.

За вахту прошли 21 милю. Потом весь день по штилям. Зато утро было суровым. Вахта в роканах, смайнали стаксель №2, поставили меньший, №3. Но тут заступили мы, и всё стихло. Опять начали менять стакселя, но в обратном порядке. Я был на баке, весь в парусах, и вдруг тревожные крики. Оказывается, пока я копался со стаксельной стропкой, стаксель-фал отвязался от релинга, и капитан, увидев болтающийся фал, естественно, заинтересовался, кого, мягко выражаясь, раскостылять

следует. А его нет (я же в парусах укутан). Все начали бегать и смотреть в воду, подумав, что я упал за борт. Но я не знал, что меня ищут, и спокойно делал своё дело. В кокпит сознательно не торопился. Поймав пару взглядов товарища капитана, пропустил вперёд себя Серёгу, который по простоте душевной и по свойственной людям искусства наивности пошёл туда первым, мечтая о предстоящем завтраке. Ну и получил мой друг Серёга всё, что было положено мне.

Единственное отступление от морских традиций — Борис Степанович даже в такие минуты не пользуется матом. Поэтому, тщательно изучив советскую маринистическую литературу, мы в подобных ситуациях испытывали дискомфорт и не чувствовали себя стопроцентными морскими волками. Под вечер тучи и дождь. Вахта с 20.00, скорость 7 узлов. За ночь нужно пройти 30 миль до очередной сотни. Мы прошли 31 и таким образом преодолели ещё 500 атлантических миль. Несмотря на трёп, шутки, анекдоты, сама жизнь на яхте в дальних плаваниях лишена многих жизненных удобств, привычек и является, в сущности своей, противоестественной. Вчера работал у мачты и пяткой босой ноги коснулся чего-то мягкого. Сердце ёкнуло. Это как в деревне, когда Рекс подойдёт сзади и прижмётся к ноге. Это многого стоит.

Капитан постоянно наблюдает за нами. И если смотреть на это с пристрастием, то можно подумать, что он «соглядатай». Это неверно, все его мысли об «Икаре» и о нормальном духовном и физическом состоянии экипажа. Сегодня он поинтересовался: «Ну что, Михаил Владимирович, устал?». Это дружеская поддержка и не более.

16 июня.

Вахта с нуля. Ночь была прекрасной, полнолуние и легкий галфвинд. Сидел один на руле, «вахту» будить не хотелось скорее из эгоистических побуждений. Позавтракали гречкой с паштетом — «любимой пищей советского народа». Очередной парикмахерский салон. После бритья головы благообразная физиономия художника приобретает пиратское выражение с



лёгким чеченским оттенком. Океан как в Сочи или того хуже: в Гаграх бархатный сезон. Идём под мотором. Навстречу нам плыла бочка, под бочкой рыба. Изобрёл способ подводной охоты. Подходим к бочке, вынимаем её из воды, рыба тут же прячется нам под киль. Дальше дело техники. К сожалению, всё это чистая теория. За две недели в Атлантике только один суточный переход был менее 100 миль. Заглушили двигатель. Плавали вокруг яхты. Приятное времяпрепровождение.

17 июня.

С рассветом тучи показали такой парад, что смотреть было страшно. Изнутри мощная подсветка с багровым оттенком как в кузнечном горне.

Денис с подсаккой, выполняя команду товарища Полковника, не смог поймать очередной буй, и вместо этого неожиданно в подсаке забилась рыба. Первый реальный улов за полтора месяца. Она была весом граммов 200, и, сфотографировав, её выпустили. Но стало понятно, что все плавающие в океане предметы обязательно являются пристанищем рыб. Причем самых разных размеров. И при определенной сноровке их можно ловить.

Костя сдаёт свою недельную камбузную вахту. Он сделал пиццу – в кокпите банкет. А Юрий Борисович с завтрашнего дня наш кок. Он ходит за Костей и пишет для себя инструкции по приготовлению рисовой каши. Слышны вопросы: «А рисовая каша это рис?» Доктор высказывает мысли о благотворном влиянии товарища Полковника на состояние наших талий: «Неделю вас кормит Полковник, и вы как Ален Делон».

18 июня.

Ночь шли под двигателем. В 8.00 заглушили его и недоверчиво приступили к завтраку. Ничего страшного не произошло. Каша как каша. Чай с сухарями – даже лучше обычного.

Погода тихая, я на носовом релинге с четкой задачей поймать рыбу. Стали попадаться бурые пучки водорослей – саргассы. Попробовал на вкус. Напоминают морскую капусту. Поймал шикарный крапец. Он был первым приветом из-за

океана. Изготовлен в США. После этого мы увидели три буйка с какими-то верёвками. Подошли. Под ближайшим стоял приличных размеров мерроу (каменный окунь). Наивная рыба, не ведавшая о людском коварстве, влетела в мою подсаку окончательно и бесповоротно. На ужин всем досталось по приличному куску свежей жареной рыбы. Косточки были отполированы нашими трудолюбивыми языками. Перед заходом солнца закрепил рыболовный фурор. На поверхности океана плавал смотанный волнами в беспорядочный ком обросший моллюсками кусок верёвки. Протянул вдоль неё подсаку и вытащил на палубу ещё четырех спинорогов граммов по 200. Решили завялить. Сегодня видел каких-то странных дельфинов, белых, с селедочным блеском. Метрах в 600 от борта несколько раз выпрыгнул кит. Погода солнечная, слабый ветер. Появился новый термин «Куда стоим?» Юрий Борисович сварил очень приличный суп. Джошуа Слокум по этому поводу говорит: «Главным достоинством морской стряпни является морской аппетит».

19 июня.

Целый день тихонько движемся, но сближение с североамериканским материком не происходит. Ветер и течение «по зубам». Слабый зюйд-вест ничего с ними поделать не может. Нас сопровождают четыре тунца. Изобретаем и изготавливаем снасти. Но всё безрезультатно. Зато очень красиво, в аквариуме такого не увидишь. Они реагируют на малейшее движение. Стремительность и грация просто поражают. На пере руля поселилась рыба-лоцман. Я нырнул к ней. Очень красиво, на матово-золотистом фоне три черные вертикальные полосы. К себе не подпускает, с пера руля при моём появлении перебралась ближе к киллю и тихонько с нами плывёт. Думает, мы кит или акула.

21 июня.

Ветер свистит, волна, как сельсовет. Барометр падает. Это всё для того, чтобы народ понимал, мы не в Гаграх. Было встречное судно, и русский штурман сказал (мы с ними на связь выходили), что имеем устойчивый циклон. До Бостона 1500 миль.



22 июня.

Вечерняя вахта, бейдевинд, очень крупная волна. Солнце скрылось в черных тучах, и по всему горизонту грозовые облака и сверкающие молнии. Скорость 7 узлов, в зените дыра в тучах и мерцающая звезда. Идём в абсолютной темноте, но впереди что-то ещё более черное. Серёга на руле, я на шкотах. С гребней волн срываются огромные (размером в пионерскую голову) капли и, фосфоресцируя, перелетают через палубу. При ударе о паруса, рубку и прочие яхтенные конструкции разлетаются на светящиеся брызги. Яхта летит в черной трубе из штормового океана и грозовых туч. Гребни валов интенсивно фосфоресцируют. Мрачную красоту этой ночи ни с чем виденным ранее не могу сравнить. И, несмотря на страх, это было несколько часов настоящего счастья.

Всё меняется в окружающем нашу яхту мире непрестанно и стремительно. Наступило относительно тихое утро. Поставили геную, и я поймал себя на том, что получаю удовольствие от самой этой операции и не поглядываю в сторону своих более опытных товарищей — так ли у меня всё. Всё так, хотя постоянно нужно подвергать это сомнению. Излишняя уверенность бережёт нервы, но чревата последствиями. Примеров тому куча. Вчера выясняли, кто всё время пялится в зеркало. Оказывается, это я. Постоянная потребность видеть растительность на физиономии. Наверное, это комплекс всех лысых. Нищее детство без велосипеда, и вдруг «мерседес».

Понесли огромные потери. Прямо по курсу два бую с бухтой сизалья. Костя взял подсаку, я стоял рядом и каркал ему под руку о рыбе. Пока растерявшийся Костя выбирал между багром и подсакой, буи, сизаль и рыба под горестные вопли Юрия Борисовича проплыли мимо, ещё раз подтверждая мудрость о двух зайцах. Далее товарищ Полковник сделал нам выговор, забрал подсаку и всё остальное время был в повышенной готовности. На попавшуюся на нашем дальнейшем пути канистру он пошёл, как на амбразуру. На этот раз моё карканье под руку было более результативным. Под ещё более горестные стенания

канистра проплыла мимо, но оставила в старпомовском сачке двух спинорогов. Доктор философски заметил: «Этих в ведро. К вечеру ещё наловим». Прогнозы не оправдались. Это были последние атлантические рыбы в этом рейсе.

Включили спутниковый навигатор, оказалось, что наше положение в Атлантике в настолько уединенном месте, что навигационный прибор ловил спутник целых 20 минут. На протяжении полутора месяцев это происходило в считанные секунды. Наличие спутникового навигатора работу штурмана ограничивало нажиманием кнопок и считыванием результатов. Огромные удобства, но, к сожалению, звёздное небо выпало из повседневной жизни на борту «Икара». Такие приборы способствуют деградации моряков, хотя об этом спорить можно до бесконечности.

Прилетели две белые птицы. Очень изящные, с длинным хвостовым пером. После возвращения домой пересмотрел много книжек и ни в одной из них не нашел их названия. Совершенно случайно встретил у Р.Киплига: «Белоснежное и ангелоподобное тело с длинным копьеобразным пером, торчащим позади. Это весёлый воодушевляющий шантеклер океана – прекрасная птица, прозванная за свой энергичный музыкальный и призывной посвист помощником боцмана». Названия её пока не узнал, но слово «воодушевляющий» соответствует действительности. Постоянно в волнах мелькают летучие рыбки. Издали они напоминают стрекоз. Хвостик у них имеет удлинённый плавник, и в полёте, теряя высоту, чуть макнув плавничок в гребень волны, несколькими резкими движениями рыбка продолжает свой полёт до следующего гребня. Особенно отчетливо это видно, когда за стайкой летучек гоняются голодные макрели.

24 июня.

Чудесная утренняя тишина с журчанием воды и 7-узловым ходом. Оптимистические прогнозы. Доктор с точностью до получаса вычисляет время прихода в США. Всё это длится до 15 часов. Яхта въехала под грядку облаков, и идиллия закончилась. Ветер стих, низкие облака, и в душе осень.



Час хода под дизелем. Прошли гряды облаков, опять солнце, ветер. Но уже 6-узловый ход, к сожалению, до очередной гряды. После чего закат солнца в море без единого облачка, зато на востоке громадьё туч. После ночной вахты спал на палубе в стакселе. До 6.00 шли под дизелем.

25 июня.

Поймали очень красивый спасательный круг. находка радует. Но спасательный круг в океане наводит на размышления. Сегодня мы 21 день в океане, — три семёрки и до Нантакета (маяк) 777 миль. Очень звучное название – Нантакет, сразу вспоминается замечательная книга Германа Мелвила «Моби Дик». В подобных плаваниях необходимо иметь библиотеку о местах, которые яхта проходит. Прочитанное ранее расходится с реальностью, и нарушается целостность восприятия окружающего.

Под вечер вдоль борта проплыла не очень крупная черепаха. При попытке поймать её сломал подсаку. С удовольствием починил.

В океане много масляных пятен. Оказывается, это не дело рук человеческих. Это явление называется «апвелинг», что означает выброс на поверхность глубинных потоков, которые являются питательной средой для всех, тут обитающих. Кроме того апвелинг способствует понижению температуры воздуха и образованию тумана. По левому борту проплыл кит. Далее день проходил в жаре, лени и перебирании сухарей, половину которых пришлось выбросить за борт. Кстати, о выбрасывании за борт мусора: полиэтилены и всякие пластики мы складывали в мешок. Первый такой мешок оставили в мусорном ящике в Сеуте, а второй довели до Бостона.

Огромное разнообразие вносит в нашу жизнь мусоросбирательная деятельность. Плавают обрывки рыбацких снастей, кранцы, буи, бочки, ящики, пляжные мячи. И мячик, обросший ракушками (неизвестно: приплыл ли он с французского побережья или с пляжей Южной Америки), и каждый проплывающий мимо предмет вызывают дикое любопытство. Обычно

это длится до вытягивания его на палубу. Но в момент, предшествующий его поимке, все неспящие находятся на палубе, а человек с подсакой является центральной фигурой, все взирают на него с надеждой, кроме товарища Полковника. Он заранее подвергает критике действия ловца.

Нас сопровождают несколько рыб-лоцманов и мелкие кефали. Доктор решил из лоцмана сделать чучело. Перепробовав все заранее изготовленные снасти, но без результата, Боб как-то затаился и исчез с палубы. Через несколько часов отсутствия нашего доктора опускаюсь вниз и вижу незабываемую картину. Мрачное нутро «Икара», Боб сидит на рундуке правого борта и держит в руках... удочку. Леска через половину каюты, обогнув камбузный дверной проём, уходит внутрь камбуза. Причем улыбка какая-то не совсем докторская, а, скорее, наоборот. На вопрос: «Что ты делаешь?» — вежливо отвечает: «Ловлю рыбу». Ну, думаю, приплыли! Но, являясь членом того же экипажа, что и Боб, иду по леске и вижу, что ловчий конец снасти уходит в сливную трубу моечной раковины. Задаю провокационный вопрос: «Схватит рыба крючок, как ты её вытащишь?». На что доктор не задумываясь отвечает: «Кто у нас водолаз? Нырнёшь и вытащишь». И потом ещё долго ворчит: «Я и поймай рыбу, и чучело сделай. А кто доставать будет?». Капитан написал письмо в украинскую диаспору в надежде на помощь в организации нашего пребывания в США.

Все в ожидании прихода, нервы взвинчены, и как результат – серия мелких конфликтов. Во время ночной вахты обращаюсь к доктору со своими обидами (надо с кем-то поделиться). Наш мудрый доктор говорит буквально следующее: «Зачем второй раз переживать конфликт?» Посидел, подумал. На самом деле: как мы портим себе кровь и нервы, описывая окружающим свои обиды и болезни.

Сегодня 28 июня – парад и начало праздника в Ньюпорте. День несбывшейся надежды. Мы не успели ещё на один парад. Сушили сухари, меняли паруса, шли под мотором, то есть было какое-то разнообразие.



Во второй половине дня небо затянулось тучами, явно просматривались так называемые «когти». У художника начало «крутить» ногу.

29 июня.

Утро, грибной дождичек, яхта входит в радугу. «Геркулес» и чай. Мытьё посуды представляет из себя сложную процедуру. Тряпка для мытья быстро становится жирной, в морской воде её выстирать невозможно, так как мыло не мылится, а пресная вода подлежит экономии. Ветошь в течение двух месяцев была израсходована, поэтому ловим саргассы, сушим их, и они отлично заменяют посудомоечную машину. Море имеет буровато-зелёный оттенок из-за огромного количества саргассов. Сажу с подсакой на носовом релинге и отлавливаю наиболее крупные кусты. В них живут креветки, крабы и мелкие рыбёшки. Всё это передаётся доктору. Креветки идут на наживку, из рыбок изготавливаются чучела, интересные экземпляры спиртуются в водке, а остальное за борт.

Сегодня видел сидящих на воде четырёх птиц. Полёт как у кулика, похожи на ласточку-береговушку, размером с горлицу. Они нам встречаются каждый день, но сидящими на воде увидел впервые.

На обед рыбный суп. Рецепт прежний: три картошки, одна луковица, ложка борщевой заправки, три банки скумбрии в масле и кружка пшена.

30 июня.

Прогнозы сбылись, дует до одури. Крупная волна. Бейдевинд. Убрали грот. «Икар» под штормовым стакселем и бизанью мчится в очередной тучный кошмар со скоростью 7 узлов.

1 июля.

Угрюмый рассвет, но без ветра. Стоим. Волна, лишившись ветровой поддержки, роняет гребни и как-то беспорядочно забегает со всех сторон. Утро, камбуз в саже, в жиру, стоять нельзя, сидеть тоже. Мыл кружку из-под сухого молока – как асфальт.

Неожиданно для самого себя почувствовал к несчастной кружке такую ненависть, что резким движением выбросил её за борт. Полегчало. И сразу же задул ветерок.

Ход хороший, нас уже подхватил Гольфстрим. Согретая в Мексиканском заливе необыкновенной голубизны вода движется со скоростью 45-50 миль в сутки. С этим благодатным течением в североευропейские моря вливается огромная масса теплой, насыщенной кислородом и богатой фауной воды. Ветер дует с веста, поэтому мы вынуждены идти в лавировку. Наш правый галс, ведущий к зюйду, делает продвижение вперёд минимальным, 4,5 узла, а к норду, на левом галсе, мы идём вместе с течением, поэтому скорость 7,5 узла.

Гольфстрим рекомендую любителям морских купаний, температура идеальная — 27 градусов, цвет красивее, чем на открытках о райском наслаждении, а прозрачность — просто поражает.

Подошла стая дельфинов. Большие, маленькие и подростки. Они здесь бурые, как саргассы, и очень пугливые. Погода неустойчивая, шел очень сильный дождь. К вечеру барометр в течение часа упал с отметки 1027 до 1010. Тут уже не до веселья. Заштило, стоим, волна 5–6 метров. Гики — с борта на борт. Волна, лишившись ветровой поддержки, стала обваливаться. И всё море выглядело как один сплошной всплеск, растянутый до горизонта. Предшествующий всем этим событиям ветер был зюйд-вест, соответственно и волна. После получасового штиля ударил мощный порыв от норд-веста. Направление ветра и волн в течение какого-то времени стало встречным. Но, к счастью, ветер «зашел», и ужасный неуют немного скрасился направлением на Бостон. Барометр пополз вверх. Место с падающими валами и минимальным давлением было «глазом бури».

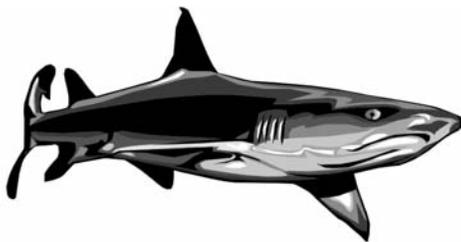
4 июля.

Ночь в болтанке. Встал в 6 часов утра, сварил «геркулес» и чай. Помыл посуду. Сижу грязный, небритый, злой. Доктор подобрал мне бороду и усы. Сегодня сдаю камбуз Серёге. Ответственность настаивает на банкете. Банкет – это печёное тесто,



а печеное что-нибудь считается деликатесом. Доктор советует напечь колобков. В четыре руки налепили их больше ведра. Ужин удался наславу. Резко похолодало. Гольфстрим мы уже пересекли и находимся в прохладной зеленоватой воде Лабрадорского течения. Искупался, но без удовольствия. Скорее, как коллекционер. Во всех пройденных морях и течениях купался, а чем Лабрадорское хуже?

Ночная вахта с дождём и отвратительной видимостью. Угрюмое утро, но в 12 часов увидели маяк Баззардс. Таким образом, Трансатлантический переход закончен! Далее открылась большущая акватория с огромным количеством яхт. Попутный ветер, большая приборка. На связь вышел какой-то поляк по имени Казимир. Он шёл на яхте чуть впереди нас и предложил следовать за ним для ночёвки в уютной марине. Ветер усилился до штормового, и с попутняком мы влетели в Код канал. Несмотря на силу ветра, движение было 5,5 узла. Когда подошли к бую на фарватере, всё стало понятно. Огромной силы отливное течение толкало нас назад. По кромке канала множество ярко окрашенных буйков. Раздумывать об их назначении было некогда. Якорь к отдаче. Уютная бухточка. До берега 200 метров. Казимир подошел на моторном тузике, забрал капитана, с которым удалился в американские пенаты. Чуть позднее сбылась мечта – пресный душ. Вышел после душа: сосна, под ней лавочка. Только присел, тут капитан с Казимиром. Сел в лодку, и на яхту. А на берегу было так хорошо. Капитан принёс свежие продукты: хлеб, масло, мясо, три кабачка соусных и 1 килограмм картошки. Всё это стоит 50 долларов. Праздничный ужин, постелили чистые простынки и рухнули спать.



БОСТОНСКИЕ ВСПРЕЧИ



5 июля.

Ошвартовались к причалу, залили соляр, воду. После судовых работ прогулка по городу. Посещение пивного бара «Венеция». Пивбар в порту – это традиционно. Городок курортный, очень зелёный. На берегу огромное дерево и надпись: «Этот памятник не вернувшимся со Второй мировой войны жителям Онсета». Хозяин «Венеции» догадался, что мы моряки, и с радостными криками притащил нам пиво, отказавшись от денег. Потом водил по бару и показывал фото и чучела рыб, которых он отловил лично. Очень симпатичный итальянец.

По дороге к причалу почему-то проявилась суровая потребность посетить ещё один бар. Очень симпатичная барменша. Дружно начали выяснять её национальность. Для наглядности я стал тыкать себя и своих друзей пальцем и произносил: «Русский, немец, негр...». После слова «негр» наша собеседница буквально рухнула под прилавок. Вокруг стола образовалась пустота, улыбающиеся физиономии посетителей стали строги-



ми, как на плакатах по гражданской обороне. Первым опомнился доктор. Внимательно посмотрев, допиты ли наши стопки, он вытолкал нас на улицу и, подозрительно озираясь, повёл к причалу.

Диалога с доктором не получилось. Был громкий монолог. Из которого следовало, что мы дураки, а негров в США называют афроамериканцами, и если этого не делать, то вместо голубого простора мы угодим в местную кутузку. Во время беседы с доктором единственной моей радостью было то, что взбучку вместе со мной получал художник, который на протяжении последнего часа только лупал глазами на американские красоты и мечтал о будущих шедеврах.

Теплый вечер. Причал. Яхта на рейде. И, как сразу выяснилось, ни шлюпки, ни катера для нашей дальнейшей транспортировки не оказалось. Собравшись с духом и подготовив просящую рожу и кажущуюся нам безупречной фразу, подошли к огромному катеру, на котором работал двигатель, на мостике стоял капитан, а дама-матрос готовилась отдать швартовы. Нас разместили на корме, и за время перехода к «Икару» выяснилось, что это семейная пара на собственном «пароходе» совершает плавание вдоль Атлантического побережья. Живут они в Майами, идут в Галифакс, на борту, кроме хозяев, живёт кот – раскормленное чудовище (в США считается хорошим тоном котов кастрировать). В огромном салоне куча фото детей и внуков. Наше разглядывание настоящей капиталистической жизни закончилось швартовкой к «Икару». Наш капитан демонстрировал главные морские качества – выдержку и глазомер. В момент выхода «оплота капитализма» из зоны прослушивания необходимость в морских качествах отпала, и мы получили всё, что и было нам положено за опоздание. Во время капитанского разноса наши лица светились неподдельной радостью оттого, что всё это происходит на родном языке, на куске родной территории, а не в ужасной американской кутузке из-за расово-филологических недоразумений.

Выбрали якорь и, предварительно сев на мель, вновь вышли в Код-канал. Нас обогнал английский барк «Лорд Нельсон».

Проспали до утренней вахты. Свежий ветерок, пятиузловый ход. Рождение Бостона из вод морских. Голубизна моря и торчащие небоскрёбы — классический американский пейзаж.

Ошвартовались к причалу роскошной марины. Деревянные причалы надеты на сваи, которые во время отлива возвышаются над водой метров на восемь. Это и есть высота здешнего максимального прилива. Роскошные яхты и катера, повинуюсь дыханию моря, вместе с причалом плавают вверх и вниз. Поражительная чистота. Рядом с нами стояла яхта, которая называлась «Меркантильная Кэт». Хозяйка делала приборку. На палубу была вынесена из салона живая голубая ель. Вдоль корпуса яхты, ошвартованной бортом к причалу, вазоны с цветами, а трап покрыт синтетическим ковром, имитирующим зелёную травку. Когда мы увидели всё это, нам ещё больше захотелось в баню. Капитан отправился на поиски организаторов регаты. Мы подкрасили борта яхты, которые после шести тысяч миль были покрыты благородной морской ржавчиной. На противоположном берегу бухты стояли десятка два буксиров. Размеры самые разные, но конструктивно выполнены в одном стиле. От причала стал отходить военный корабль «Портленд». Пара портовых буксиров помогала производить швартовные операции. Всё как и у нас. Но два моряка повесили на нос буксира большущий белый фартук, дабы чёрными резиновыми кранцами не запачкать безупречно чистый серый борт «Портленда». Я думаю, что наши портофлотовские капитаны были бы удивлены, увидев этакое. Борис Степанович пришёл с каким-то парнем, и, запустив двигатель, мы пошли к указанному им месту стоянки. Это было в старинной части города Бостона. Небольшая яхтенная марина, разместившаяся между двумя рядом расположенными мостами. По новому мосту мчатся машины, а второй — пешеходный, ему лет двести. На берегах с одной стороны пивбар, с другой – на высоких пахнущих дегтем сваях огромный сарай из почерневших от времени досок. На нём надпись «Джеймс



Хук-Лобстер». Из-под сарая текут мощные струи воды. Когда на следующий день я зашел в него, то оказался в современно оформленном помещении с огромным количеством аквариумов. В них дожидалось своей участи то, что французы называют «морские фрукты». Лобстеры ползали в аквариумах с перевязанными красными бантиками клешнями. Оказывается, живут они до 50 лет, максимальный вес 15 кг, а длина 65 см. Огромные крабы и различные моллюски. Всё это тут же запаковывают в красочные пакеты. Один килограмм лобстера стоит около 20\$. Нам дали ключи от душа, которым пользуются работники пивбара. Так что в Бостоне традиционного похода в бар не было. Всё было рядом, но очень дорого. Баночка пива 4\$. Мы это себе позволить не могли, но зато с удовольствием по два раза в день купались в душе. Тем более что морские ванны тут были невозможны из-за не очень чистой воды у причала.

Весь день судовые работы: закончили покраску бортов, нанесли ватерлинию, приняли воду в цистерны. Костя занимается двигателем. Всё выглядит вовсе не так, как я представлял. Пришел иммиграционный чиновник, оформил визы. Мы можем находиться на территории США до 5 августа, один месяц. Приехал брат нашего доктора и увёз Боба в Нью-Йорк. Капитан принёс значки «Sail Boston» — «Парусный Бостон». Они выдаются всем членам экипажей приглашенных в Бостон судов и являются пропуском на суда, причалы, в городской муниципальный транспорт и даже в знаменитый Бостонский аквариум, куда билет стоит 13\$.

Аквариум представляет из себя чашу высотой метров 12 и диаметром около 20 метров. Он очень живописно оформлен, в нём кораллы, гроты и огромное количество морской живности: тунцы, каменные окуни, черепахи и пара акул метра по 2,5 длины. Акулы выдержаны в хороших американских традициях – безгливое выражение на перекормленной физиономии. Тут же девушка в акваланге с длинной алюминиевой палкой, на конце которой шип с насаженным кальмаром. Общее впечатление от акулы в точности как от кота в известном мультике. Вокруг

чаши аквариума по нижней его кромке бассейн с пингвинами. Самые маленькие, галапагосские, до 40 см высотой, а императорские – 120 см. Они ныряют в глубину до 200 метров, скорость под водой 36 км в час. На крылышках бирки с именами каждого. Девушки в гидрокостюмах бродят по колено в воде и кормят пингвинов кальмарами, а результат записывают на пластиковой табличке только после того, как их питомец проглотит угощение. Но самое удивительное, что эти неуклюжие увалыни – самые близкие родственники буревестников, птиц стремительных и в чем-то даже зловещих.

Вдоль стен встроены аквариумы, оформленные по географическому принципу. Есть аквариум тропического леса с характерным цветом очень прозрачной, но с буроватым оттенком воды, есть с коралловыми рыбами всех цветов радуги. Причем кораллы живут и нормально развиваются благодаря имитации морских течений и сбалансированному питанию. На самом видном месте аквариум, в котором воспроизведено дно прибрежных вод г. Бостона. Иловые отложения, полиэтиленовые пакеты, пустые бутылки. Обрывки рыбацких сетей... Несколько невзрачных рыбок и креветок, жизнь в которых едва теплится. Этот аквариум – предостережение. Он в экологическом просвещении зрителей имеет самое большое значение. Очень интересные аквариумы приливно-отливной зоны с рыбами-ползунами и обсыхающими моллюсками. Вечером пошел искать аэрокассу. По договоренности с Борисом Степановичем моё пребывание на «Икаре» только до Бостона, потом – домой самолетом. В 19.00 Бостонский деловой центр «вымер». Огромные 50-этажные небоскрёбы. Напрасно я всматривался в стеклянные двери: ни одной живой души. Иногда проедет машина. Полуторачасовое пребывание в такой обстановке действует очень угнетающе, и, выйдя к порту, я облегчённо вздохнул.

Выяснилось, что стоянка в марине «Нептун» стоит около 250\$ в сутки. Поэтому нас вежливо попросили перейти к старой барже, которая будет служить причалом для уже начавших приходить мелких судов Регаты. Рядом с нами ошвартовалась



десятиметровая яхточка, порт приписки Прага, на борту 5 человек. Своё плавание они начали в Генуе. Хозяин яхты, он же и капитан, яхтингом занимается профессионально. Только нам не было понятно, каким образом он зарабатывает деньги.

8 июля.

Полдня втроем ходили по городу и искали настенную тарелку с надписью «Бостон». Наконец в итальянском квартале в сувенирном магазине прямо за спиной афроамериканца увидел искомое. Голубенькие картинки из истории славного города Бостон. Это главный город североамериканского штата Массачусетс, один из старейших городов США. Старое название Тремонт от трёх холмов – three mountains, на которых он располагается. Основан в 1630 г. В 1891 году морем в Бостон переселились 31 тысяча человек. Из них 21 тыс. англичан, 5 тыс. скандинавов, 4 тыс. выходцев из России и всего 262 немца. В порту стоит старейший корабль ВМФ США «Constitution». Построен в Бостоне в 1797 году по решению Конгресса для защиты судоходных путей в Средиземном море от пиратов африканского побережья. Корпус сделан из белого очень твердого дуба, выдерживающего попадание ядер. В 1844—1846 годах совершил кругосветное плавание, пройдя за 495 дней 52 тысячи морских миль. Сейчас на борту корабля экспозиция, посвященная истории фрегата. Он на три года старше нашего «Святого Николая», с которого начиналось судостроение в Николаеве, и, несмотря на более чем почтенный возраст, участвовал в параде судов 11 июля 2000 года! Как и положено «по закону подлости», плёнка с этим замечательным кораблём оказалась засвеченной.

На яхту приезжают гости, в основном это украинцы. 9 июля приехал Юра, он бывший военный переводчик, работает таксистом. Усадил нас в свой автомобиль и повозил по городу. Учитывая нашу слабую финансовую подготовку, привёз в магазин распродажи. Американцы ходят туда как на охоту или рыбалку. Кучами навалены самые неожиданные вещи. Прогуливался по магазину вроде бы из любопытства, но всё-таки купил настенную игру «Дартс». Для сравнения, в Стамбуле, где цены

всегда считаются низкими, такая же стоит около 30 долларов, здесь всего 5. Вернулись на яхту, и тут за нами приехали четыре машины с новыми друзьями. Главной была Таня Михайлик, по мужу Д'Авиньон. Она родилась во Львове, но наш Борис Степанович, который знал её еще по визиту «Икара» в Бостон в 1992 г., почему-то всегда подчёркивал её полтавское происхождение. Следующим был Юрко Киричек с очаровательной Оксаной, за которой трижды ездил в Украину и, наконец, обрёл семейное счастье. Он родился в США в 1948 году, говорит на достаточно хорошем украинском. Воевал во Вьетнаме, был серьёзно ранен. После чего 18 месяцев пролежал в госпитале. Сейчас работает архитектором, причем дома строит стеклянные. Мы, к сожалению, этого не увидели. Следующим был Зенон Касараба и его жена Ольга.

Муж Татьяны Джо отличался гренадерской выправкой, улыбочивостью, абсолютной трезвостью и молчаливостью. Из украинского языка знает только «Добрый день», причем совершенно без акцента. Услышав эту фразу, бросаешься к нему с разговорами, на что он, никак не реагируя, уходит по своим американским делам, унося в правой руке огромный стеклянный бокал, наполненный льдом и чаем. Для этого напитка Джо имеет персональный холодильник. Прожив у них в доме 10 дней, я практически не слышал его голоса.

Заехали в цветочный магазин и купили хозяйке вазон с огромным кустом хризантем. Живет семья в дорогом районе Ньютона, дому более ста лет. Три этажа и подвал. Двор от улицы отгорожен домом, широкий въезд для автомобилей, которых на четырех жильцов 5 штук. Двор покрыт газонной травкой и растут огромные клёны.

После трёх видов каш в течение двух месяцев ужин поистине божественный. Американские соседи скромно стояли чуть в стороне и демонстрировали пуританскую сдержанность. Украинская сторона общалась, как говорил Бабель, «...выпивая и закусывая». Через некоторое время пуритане поставили на стол нетронутые бокалы с сухим вином и скромно удалились. Таня



сделала нам по подарку – шикарный фотоальбом «SYMPPLY UKRAINE» — «ПРОСТО УКРАИНА». Фотографии, сделанные нашей хозяйкой по ту сторону океана, привели нас в состояние патриотического умиления. Первым, как и положено, опомнился капитан (тем более, что дно у наших бокалов уже показалось). Автомобили были поданы к парадному входу. В данном случае, к выходу. И с объятиями и радостными надеждами на взаимное общение мы отбыли на яхту. Шёл проливной дождь, и Марко, сын Тани и Джо, пытался от машины до яхты сопровождать нас с зонтиком. Но просоленные мореходы были выше этого.

10 июля.

Пришел корреспондент местной газеты «Глобал Бостон». Я с умным видом поддакивал капитану во время интервью. К борту подошёл катер, на нём наш онсетовский друг Казимир. Пошли в город, отправили почту. Вход в почтовое отделение оборудован, как в аэропорту, «рамкой». Заблудились среди небоскрёбов. Вернувшись на яхту, увидели огромное количество гостей. Из Нью-Йорка вернулся Боб в сопровождении своих друзей. Застолье. Юрко Киричек произнёс тост на украинском языке. Он говорил волнуясь, а слова: «Мы з вами один кров», — сделали его глаза влажными. Замечательный вечер. Было видно, какое наслаждение испытывают американские украинцы, общаясь с нами на родном языке. К стыду нашему, язык они знают лучше нас.

11 июля.

В шесть утра отдали швартовы и пошли на внешний рейд в заранее заданную нам точку, где должен был формироваться наш дивизион для построения к участию в параде судов. У нас на борту гости из Нью-Йорка, Бостона, а один украинец аж из Буэнос-Айреса.

Эскадра, идущая из Ньюпорта, не заходила в Бостон, а осталась на внешнем рейде. Наш дивизион был 17-ым, и наш

флагман – один из красивейших, с роскошно украшенными золотистым орнаментом бортами, громадный итальянский фрегат «Америго Веспуччи». На нём проходят плавпрактику курсанты военно-морской академии из Ливорно. Судно построено в 1931 году. Постоянный экипаж 80 человек, максимальный – 450. Позднее Лариса, дочь Тани Д'Авиньон, нас сильно удивила. Оказывается, она познакомилась в Бостоне с курсантом, проходящем практику на «итальянце», и он оказался нашим земляком из Николаева. Неисповедимы пути господни. Весь рейд был утыкан мачтами. Зрелище, достойное богов. Почти весь мировой парусный флот. Тут они называются «Tall ships» – «Высокие, или стройные, корабли». Слово «высокие» имеет как буквальное, так и поэтическое значение. Наш «Америго Веспуччи» ночь провёл в море на переходе к Бостону и на рейде ещё не показался. С российского фрегата «Мир» нас по радио успокоили, сообщив, что итальянец на



Парад судов в Бостоне.



подходе и в парад вступит вовремя. А у нас было время, чтобы сделать несколько кругов по огромной акватории внешнего рейда порта Бостон, где происходило построение судов по дивизионам до входа в порт. Это позволило рассмотреть всё подробнее и вблизи. Глостерские шхуны, стилизованные под старину, канадская шхуна с «весёлым роджерсом» на мачте, экипаж одет пиратами. Стройный корпус «Крузенштерна» под российским флагом, а рядом с ним красавица «Погория» под польским. Она в 1988 году со школьниками из Польши, СССР и США на борту отправилась из Гданьска через Атлантику вокруг мыса Горн. Капитан на ней известный в парусном мире Кшиштоф Барановский. Тот поход «Погории» больно ударил по клубу «Кейпгорновцы». Их стало сразу на 60 человек больше, причем все ещё мальчишки; словом, звание несколько девальвировалось.

Далее мимо нас прошла испанская шхуна «Хуан Себастьян де Элькано». Обычно, когда задают вопрос: «Кто первым совершил кругосветное плавание», - называют, не задумываясь, имя Магеллана. Но фактически первым капитаном, кто привёл судно из кругосветного плавания, был Хуан-Себастьян Эль-Кано. По возвращении ему был пожалован испанским королём фамильный герб, на котором изображен земной шар и надпись: «Первому меня обошедшему». На параде было 17 больших парусников, по их количеству дивизионы, и по очереди: флагманы впереди, а позади более мелкие суда, - входили в порт. На берегах было выставлено более миллиона кресел для зрителей. Огромное количество катеров, яхт, были даже байдарки. У причала стоял главным на рейде авианосец США «Джон Кеннеди». Огромная взлётная палуба уставлена креслами.

Кроме нас, за «Америго Веспуччи» шли ещё 4 яхты: одна итальянская, 2 американские и одна канадская. Ветер был встречным и, к сожалению, все шли под двигателями, но какой-то минимум парусов несли.

На причале нас встретили проспавшие ранний отход украинцы. Таня всех сфотографировала. Очередная порция гостей, среди которых очень заметной и колоритной фигурой был некто Часнык. Очень громкий голос, на голове какой-то военный берет и манеры общительного захватчика. Я заметил, что в разговоре с американцами украинское Часнык превращалось в Чейз. Но тем не менее корни у него украинопольские, и всё свободное время он проводит на славянских судах, а самое его любимое занятие – выпить пару бутылок водки, причем всё это с радостными возгласами и кряканьем. Потом гробовая тишина и поглощение судовых запасов с аппетитом североамериканского гризли после долгой полярной ночи. После этого строгий взгляд и глубокий сон. Проснувшись, наш гость начинал радостно шуметь в ожидании завтрака. Причем время суток для него не имело значения. Могучий организм и схема проста: выпил – поел – поспал. В руках носит книжку о плавании российской яхты. Там есть слова о нём. Воюя во Вьетнаме, попал в плен и, будучи связанным, подвергся нападению анаконды (откуда во Вьетнаме анаконда?), так наш лихой Часнык её перегрыз. Глядя на него, в это верится.



Соотечественники в Бостоне.



Однажды Часнык привёл свою жену. Несчастливая пуританка обкладывалась продуктами и сидела, молча вращая глазами. Часнык пил из трёх стаканов сразу и ел со всех тарелок. В заключение проглотил все запасы и уgomонился. У Ильфа есть фраза: «Я не буду жить у вас. Я буду стоять постоем»,- так это про нашего Часныка.

В последний день он прибежал на «Икар» и, не увидев ничего на столе, начал крушить могучими челюстями ржаные сухари и с горестным лицом жаловался на старпома с «Крузе-штерна», который его выставил на причал. К счастью, это был совершенно не типичный земляк.

Постоянно приходят люди, увидев украинский флаг. «Икар» стал местом, где собирались украинцы. Среди них был чудесный парень Игорь Чабан. Он скульптор. Работает на стройке и копит деньги на собственную студию. Однажды пришла супружеская пара, они специалисты по витражам. И в тот же день они с Игорем начали совместное дело. Я поскромничал и домой к ним не поехал. Игорь говорит, что это маленькая Украина с вербами и небольшим огородом. Через несколько дней они начали реставрировать витражи соседнего дома, в котором живёт французская семья. Витражу более 100 лет.



«Икар» у причала в Бостоне.

Киричок и Оксана по выходным дням сотрудничают в воскресной школе. Там собираются дети не только украинцев. Юрко говорит, что есть даже китайцы, они изучают наш язык, историю Украины.

Чудесное общение с Зеноном Касарабой. Он с женой живёт между Ньютоном и Глостером. Несмотря на свои 70 лет, очень спортивен. Мальчишкой увезли в Германию, оттуда попал в США. В тяжёлые послевоенные годы работал электриком, позднее инженером. Жена Ольга очень красивая женщина, которой нельзя дать её семьдесят лет. В семьях общаются на украинском. Наша форма вызвала недоумение — почему слово «Николаев» написано на русском.

Таня Михайлик-Д'Авиньон вышла замуж за техасского парня по имени Джо и, родив ему прекрасную дочь Ларису и сына Марко, объявила мужу ультиматум: «Ніколи не розмовляти зі своїми дітьми англійською мовою». Дети уже взрослые и легко говорят на нескольких языках, но дома общаются только на украинском. Максимальный дискомфорт испытывает Джо, которому содержание наших бесед Таня переводит на английский.

На яхту постоянно привозят какие-то продукты. Это всё организует украинская диаспора. В одно прекрасное утро приехал огромный рефрижератор от магазина «Non Stop». Всё – от минеральной воды до огромных палок сервелата. Экспедитор, симпатичная афроамериканочка, радостно улыбаясь, надела на наши головы фирменные фуражки.

У соседнего причала стоит большой противолодочный корабль под индийским флагом. Сразу же узнал в нём корабль, построенный на родном заводе имени 61 Коммунара. Во время строительства его называли «Индира Ганди».

14 июля.

Пеший парад экипажей судов по городу. На площади вавилонское столпотворение: шотландские оркестры в клетчатых юбках и с волынками в руках, испанские моряки чуть ли не во фраках с длинными кортиками, военные моряки с турецкого



современного военного фрегата, бостонские студенты, распеваящие свои гимны. Подвезли машину-оркестр. Играет старинные вальсы, причем тромбоны, тарелки и барабанные палочки двигаются как бы сами по себе.

Нас на параде было семеро. Костя Михайленко остался на вахте. Наш вид более чем скромный, но, учитывая размеры океана и нашего судна, жители Бостона встречали нас очень тепло. Когда проходит экипаж «Крузенштерна», в строю 200 человек. И вдруг «Икар» — 7 человек, из них четверо пенсионеров и три предпенсионного возраста. Люди просто подходили, чтобы пожать руки. Вечером опять гости. Самым почётным был старший боцман с «Крузенштерна». Он киевлянин и зовут его Сергей Забобон. Как и подобает боцману, он появился откуда-то сбоку, в руках бутылка «Пшеничной» и скромно поинтересовался: «А где Кеша?». Кеша – это яхт-клубовская кличка старшего помощника капитана Немирова в Регате Колумбус-92. Узнав, что Володи Киреева в этом рейсе нет, Серёга скромненько представился. У нас был замечательный вечер. Боцман с барка «Крузенштерн» много повидал и умеет рассказывать. Чуть позднее пришли курсанты Санкт-Петербургской Морской Академии имени Макарова. На вопрос: «Где родился Степан Осипович?», — дружно ответили, что в Николаевске-на-Амуре. Позднее я этот вопрос задавал всем гостям с чудесного парусника «Мир». Ответ был тем же. Обидно, что очередные идеологи даже на таком уровне врут.

16 июля.

Моё пребывание на «Икаре» закончилось. Очень печальный день. После короткого прощания сошел на причал. Из бухты выходили белоснежные красавцы. Последним борт в борт с «Икаром» выходил «Ниппон Мару». Билетов на самолёт пока нет. Я воспользовался любезным приглашением Тани пожить у них до отъезда. Стоимость билета до конца не выяснена. Известно, что до начала сентября цена максимальная. И, как мне стало ясно, американцы такие перелёты планируют заранее, так как за полгода до полёта билет в Европу и назад стоит 300\$. В

Бостонском аэроагентстве билет из Нью-Йорка до Москвы был мне предложен за 970\$. Поэтому будущее было не понятным, но лёгкий авантюризм, врождённая любовь к приключениям и, главное, необходимость высадили меня на Бостонскую набережную. А удаляющийся под белоснежными парусами «Икар» был дорог до слёз. Сели в машины и поехали в Ньютон (Бостон является мегаполисом и состоит из нескольких сросшихся городков: Кембридж, Ньютон...). Еще в Николаеве капитан сказал, что на билет из США в судовой кассе денег нет. Взятая из дому сумма оказалась недостаточной. И хотелось увидеть Америку ещё с одной стороны. Итак, завтра на работу. Будем строить капитализм.

Подъём в 5.30. Игорь, не говоря ни слова, готовится к трудовому дню. На столе две пиалы с кукурузными хлопьями, залитыми молоком, в термос заливается кипяток, остаток – в пластиковые стаканы с растворимым кофе. За всё утро одно слово: «Смотри». С завтрашнего дня я буду участвовать в сборах на работу на равных. Инструменты в машину, кофе в специальные кронштейны. Поехали. Совершенно пустынная улица, вся состоящая из двух- и трёхэтажных особняков, минимум моих ровесников. Зелёный рай. Двух одинаковых домов на нашей улице нет. Ворота отсутствуют. Участки засажены самыми различными декоративными растениями. Предпочтение отдаётся хвойным, хотя присутствуют и субтропические кустарники. Очень много птиц и белок. Оставив это великолепие позади, выезжаем на трассу. Мчащиеся автомобили, почти в каждом только водитель. Это американцы едут строить свой капитализм. По дороге допил кофе. С детства его не люблю, но, чтобы не отличаться от, как дома говорят, «бугра», послушно выпиваю.

Приехали. Тот же зелёный рай, но в зачаточном состоянии. В лесу старая ферма, рядом пластмассовый клозет и огромный особняк. Игорь со мной не нянчился. Открыли сундук, достали инструмент. На меня был надет пояс-передник, в кармашках которого находились карандаш, рулетка, три молотка, один



из них обычный и два пневматических, обрезной нож. Из сундука извлечен компрессор, циркулярная пила, которая может всё. Это отныне моё хозяйство. Думал, что меня будут водить и рассказывать, что и как делать, и хвастаться, как это у них ловко получается. Отнюдь. Розетка – удлинитель – компрессор – шланги – молотки. Розетка – удлинитель – пила. Игорь вскользь заметил, что нужно быстро сделать стол для пилы. Сам вылез на немыслимую высоту по алюминиевой лестнице (у них алюминий не крадут). Это как в Лесковском «Левше»: «У них ружья кирпичом не чистят». Дальше смекалка и капитализм, схвативший за горло. К собственному удивлению, всё сделал нормально.

Через минуту был приглашен на рядом стоящую лестницу и полез вверх придерживать доску, которую Игорь прибавал большим пневмомолотком. Героизм наверху был проявлен мною только благодаря имени города и корабля, на котором и откуда я приплыл. «Морские» ноги покачивались, и, учитывая 12-метровую высоту, на мягкое приземление рассчитывать не приходилось. Доска была прибита, и я радостно полез вниз. Оказалось, что таких досок много, и я зря поспешил. Весь день перемещаясь от пилы к лестнице с очередной доской, я не заметил конец рабочего дня. Далее совсем непонятно. Ни на секунду не останавливаясь, всё было уложено в сундук и в багажник машины. Я думал, мы посидим на солнышке, полюбуемся сделанной работой, но, обгоняя друг друга, машины, содержащие в себе одиноких водителей, мчались домой. Рабочий день окончен. Дома душ и роскошь общения.

Ночью приехал гость Игорь Гулявый из «Голоса Америки» из Вашингтона. Игорь нумизмат и большой любитель кактусов. Разговаривает на украинском с польским и английским акцентом. Я же на украинском с николаевским. В наших отношениях лёгкая ироничная подозрительность. Я для него вариант домашнего, но всё-таки «москальского шпигуна», он же по выработанному стереотипу – «заокеанский злопыхатель». После ужина на лужайке при огромном количестве свечей и даже факелов

(в плетёные из лозы подставки ставится баночка из-под колы, наполненная разновидностью приятно пахнущего керосина). Сидим с Игорем за столом, рассматривая последние монеты, приобретенные в Бостоне сегодня. Танин голос с крыльца: «Дивіться!». Отрываемся от пива и монет и видим чинно идущую по дорожке семейку енотов-полоскунов. Мама и четыре малыша. Игорь очень громко восхищался зрелищем и несколько раз повторял: «Які ж вони гарні». Енотовая мама повернула назад и подошла к старому в два обхвата клёну. Самый маленький решил, что это для его развлечения, и спокойно стал карабкаться по шершавой коре. Я тихо подошёл и смотрел на него с расстояния вытянутой руки. Трогательное зрелище. Радует отношение людей и животных, никто не бросился их ловить, все пытались только наблюдать.

В этот же день по дороге на работу в 50 метрах от машины видели спокойно идущего оленя, рядом с дорогой сидела лиса. А гордый белоголовый орлан полдня просидел на крыше старой фермы, не обращая никакого внимания на моё заигрывание и просьбу пролететься немного, чтобы показать себя в полёте. Возле строящегося дома я постоянно встречался с бурундуком. Очень интересные скворцы с рыжевато-красной грудью. Сложно выяснить название животного, не являясь специалистом. Енота-полоскуна они называют «Ракун». Чтобы избежать недоразумений, хозяева подарили мне замечательную книжку, на страницах которой весь живой мир Новой Англии, звёздное небо, растительный и животный мир, ландшафты и даже морские течения.

Посреди лужайки стоит стеклянный домик, у входа изготовленная Игорем статуя Свободы. Это подарок Тане к 50-летию её жизни в США. В стеклянном домике живу я. Это даёт мне возможность наблюдать сквозь прозрачные стены за птичьей жизнью во дворе. Куст рододендрона, в ветвях гнездо кардинала: ярко-красный самец и рыжая с красноватым оттенком самка. У них кладка яиц, и это является заботой всех в доме живущих. Жирная кошка с колокольчиком на шее — «Щоб пташку не з'їла», на двор не выпускается. Все двери закрыты, и



обитатели дома постоянно задают друг другу вопрос: «Где Чечня?». Так зовут домашнего хищника.

Раннее утро. Качели из капроновой верёвки, на которой сидит птичка, похожая на нашего чижа. Выдёргивает капроновые ворсинки для гнезда. Они не поддаются. И слава богу, а то синтетика птичкам аллергию организует.

Следующий рабочий день. Такое же стремительное утро. Приехал на работу. Все, начиная с мастера, радостно улыбаясь, подошли и похлопали меня по плечу: «Hello, Mike!». На этом общение закончилось. Но ни разу, передавая инструмент или оказывая какую-нибудь помощь, я не остался без «Thank you».

В 7.00 первый удар молотком. Каждый работает сам по себе. Счет отработанных часов не ведётся. Приехавший в конце недели хозяин просто спрашивает, сколько часов на этой неделе отработано. И всё. Формальности окончены. Прибивая очередную доску, мы столкнулись с препятствием в виде огромного осинового гнезда. Я начал разводить теорию о том, что нужно ночью тихо подняться и всё это ликвидировать. Игорь же, ехидно улыбаясь, залез в свой сундук и вынул баллончик с нарисованной осой, перечеркнутой черной линией.

Следующий замечательный вечер. Хозяева много знают об Украине, знакомы со многими политическими деятелями и артистами. Гулявый приехал поздно, он посещал Бостонскую картинную галерею. Неожиданно выяснилось, что сегодня день рождения Джо, хозяина дома. В моей сумке лежало чучело рыбки, которое доктор сделал сразу после Гибралтара. Ужин, как и все предыдущие. Только меня попросили что-нибудь сказать.

Потом были выходные дни. Они целиком состояли из визитов. Сначала к Киричкам. Пятница, 19.00. 10 километров по третьему по величине городу в США. За весь путь мы увидели трёх человек. Улицы совершенно пустые. Один человек подстригал безупречный газон, второй бежал трусцой, а третьим был полицейский, медленно идущий по улице.

Приехали. Очень приятный дом. Непринуждённая беседа и бесполезные попытки выяснить, где же жить лучше. Убеждён,

что жить нужно дома. На вопрос: «Где люди? Почему улицы пустынные?» — ответ Юрка: «Американская мечта построить дом, напихать туда мебели и бытовой техники в соответствии с доходами и всё свободное время проводить в нём». Очень похоже на правду.

В воскресенье мы поехали в национальный парк. Пикап, доверху загруженный: каноэ, виндсерфинг, столик, мангал, мешок углей и ещё масса всяких аксессуаров. Далее на каноэ на пустынный остров. Всё это выглядит как Днепровская дельта. Жаркий день, и я достал из большого термоса бутылочку пива. Пробка не успела отделиться от горлышка, как неизвестно откуда к нам примчался полицейский катер. И я понял, что у меня проблемы. Таня объяснила, что я не американец, а иностранный моряк, и законов штата не знаю. На что полицейский потребовал бутылку закрыть и положить в термос. К вечеру он вернётся и проверит её дальнейшую судьбу. Вечером я пожаловался Юрку. И он рассказал ещё более «ужасную» историю. К его жене приехали украинцы. Был организован пикник. На лужайке лежит белочка. Это у нас можно лежать поперёк тротуара и оставаться незамеченным. По штату Массачусетс была объявлена тревога. К зелёной лужайке устремились все возможные и невозможные силы. Наши земляки не представляли о масштабах бедствия и с любовью сервировали стол. В это время белочка очухалась и скрылась в ветвях. И — о ужас! — примчавшиеся официальные власти увидели на месте катастрофы накрытую «поляну» и посередине одинокую бутылку водки. Последовали процессы и разбирательства. С тех пор американская часть свидетелей катастрофы ест только просфиры и пьёт свяченную воду.

Бостон очень непьющий город. Когда наша молодёжь с независимым видом гуляет по улице с начатой бутылкой пива в руках, явно подражая героям американских боевиков, то к Новой Англии, где собственно и зачинались Северо-Американские Соединённые Штаты, это не имеет никакого отношения. Кстати, посетители пивбаров осматриваются специальным дядей при



входе. На руку надевается бумажный браслетик. Это значит, что тебе уже 21 год или более и пиво пить разрешено. Хозяин бара лишается лицензии, если, не дай Бог, кто-либо 20-летний утолит у него свою жажду. Водитель автомобиля лишается прав, если сидящий на заднем сиденье пассажир пьёт пиво.

В воскресенье поездка в Кейп-Анн. Живописное курортное местечко, сохранившее архитектуру рыбацкого посёлка прошлого, теперь уже позапрошлого, столетия. Люди со всего мира. Торговля сувенирами. А к вечеру визит к Касарабам. Старинный дом, дубовое крыльцо, перед домом деревянный павильон, он же оранжерея, он же гараж. Через лужайку течёт ручеек, мостик, на противоположном берегу мангал. Зенон приготовил на нём чудесного лосося. Ольга провела по дому. Особое внимание картинам. В основном это украинские пейзажи. А далее она сказала: «Я підтримую українські традиції» и повела нас на огород. Это 40 см в ширину и 2 м в длину грядка, на ней впервые в Америке я увидел что-то не декоративное.

Приятный ужин. На прощание Зенон обнял меня и сказал: «Вы там тримайтесь». В глазах была боль.

Понедельник, 24 июля.

Прощание с Гулявым и Володей из Буэнос-Айреса. Сели с Таней в машину и поехали по городу. Заехали в зоомагазин. Меня интересовали рыбки. В основном то же, что и у нас. Но в дополнение к обычным пресноводным рыбам есть крупная коллекция морских. Для сравнения, макропод стоит 4\$, а коралловые — менее 100\$ за штуку не видел. Потом поехали в негритянский квартал. Нормальные улицы, кое-где на тротуаре мусор, и остановка автобуса, на которой стояло человек 5 темнокожих. Совсем недалеко Бостонский зоопарк. Ухоженная территория, шикарно оформленные вольеры. В основном без решеток, вместо них стекло.

Супружеская пара горилл с крошечным малышом. Для городских жителей — типичная американская ферма с собакой, лошадьми и прочим хозяйством. Недалеко от зоопарка православная церковь. Это духовный центр украинской диаспоры. Я

заметил, что, встречаясь на нашей яхте, украинцы почти всегда были ранее знакомы, хотя являлись жителями разных близлежащих городков. Их объединяет церковь. «Икар» во время стоянки стал таким же связующим звеном.

Вечером собрались ставшие уже дорогими и близкими земляки. Стол был накрыт «морскими фруктами». Для меня был сварен самый крупный лобстер. И при свечах посиделки до 2 часов ночи. Самые незамысловатые истории, рассказываемые мною, вызывали такой хохот, что наш друг Киричек перестал выглядеть респектабельным янки. Американцы так не смеются. Юрко, услышав истории о моей тёще, ползал вокруг стола на четвереньках. И всё это напоминало картину Репина «Запорожцы пишут письмо турецкому султану». Потом в окне третьего этажа появилась недоумевающая Лариса. Веселье стихло, и мы, обнявшись на прощание, пошли спать.

26 июля.

Дождь. Чемоданное настроение. Во второй половине дня стали собираться провожающие. С Таней и Игорем поехали в аэропорт. Трогательное расставание. Огромный самолёт. Языковой барьер превратил перелёт в Киев в серьёзное испытание.

Перед уходом с яхты капитан дал мне Выписку из Судовой Роли. Она и Паспорт моряка делали моё пребывание в Бостонском и Брюссельском аэропортах законным. К сожалению, выписку я оставил в сумке, предполагая багаж получить в Брюсселе и самолично перетаскивать его из одного самолёта в другой. В Европе пассажиры чемоданы не таскают. Чемоданы перегружаются без участия пассажиров. Поэтому, проходя паспортный контроль, столкнулся с очередным языковым барьером. Теперь уже французским. Чиновник вопрошал, и я, понимая смысл вопроса, пытался объяснить, что я яхтсмен, а по странному устройству морских паспортов Украины (их у нас зачем-то называли Посвідчення) визы там не ставят, а выписка из Судовой Роли в сумке, которая я сам не знаю где находится и т.д. Он вежливо, но крепко взял меня под локоток и решительным шагом повёл по сияющему чистотой коридору. Останови-



лись у такой же сияющей двери. Он открыл замок: за дверью решетка и замызганная кутузка, в которой с печальными лицами сидели три заирских негра, а с этой минуты мои сокамерники. Я четко понимал, что до отправления самолёта около часа, а следующий будет через 10 дней, денег для нормального пребывания в Бельгии у меня нет. Значит, или меня выпустят в течение получаса, или 10 суток тюрьмы в этой кошмарной компании. Причем девиз: »Пролетарии всех стран, соединяйтесь!» — они, точно, не знают и о том, что я в душе интернационалист, не догадываются. В это время они вскочили и бросились ко мне. Понимал, что деликатное обхождение меня тут не спасёт (тем более, что задаваемый мне вопрос:»Дай закурить», — был предельно простым). На что я ответил, как всякий уважающий себя николаевец: «А шо такое?». Они не отходили и продолжали что-то громко кричать друг другу, тыкая в мою сторону пальцами. Они были мельче меня, поэтому последующее отпихивание их по углам оставило перевес на моей стороне. К счастью, через 10 минут лёгкого противостояния дверь открылась, и я обрёл свободу. После проверки багажа я встал на плоскостной эскалатор и отправился на поиски 96-го сектора, откуда и улетал киевский самолёт. Но всё оказалось не так просто. 99-й сектор есть и у него тупик. Пассажиры ушли к своим самолётам, а я остался сам на сам с тупиком и незнанием языка. В этот момент зажурчал приятный радиоголос и я услышал длинную фразу, которая окончилась словами «мсье Терновский». То есть меня приглашали в самолёт, который неизвестно мне где находится. Далее я мчался навстречу двигающемуся эскалатору. И ухоженные европейцы недоумённо глядели на мою ставшую потной физиономию и ищущие глаза. В этот момент я хочу остановиться и посоветовать: «Учите языки». Далее какие-то лестницы. Цифры 96 я так и не увидел, огромный зал и группа людей. Во время перемещения по Брюссельскому аэропорту я постоянно слышал женский голос, который звал мсье Терновского.

Пассажиры уже в самолёте, огромный автобус и дядька с вежливой улыбкой и диким акцентом: «Где вы были?». «В тюрьме сидел!»

В Боинге не более 20 пассажиров. На разноязычные вопросы стюарда ответил шаблонно: «Ни кофе, ни чаю, ни колы. Дай водки». Комфортный перелёт в Киев. Потом киевский железнодорожный вокзал. Последний день июля. Дикая жара. Толпы жаждущих билетов на юг. К сожалению, мне в ту же сторону. Явная нереальность приобретения билета. Стою растерянный и понимаю, что Киев ещё не Родина. Подходит типичная «подруга жизни» и предлагает билет до Николаева за 100 гривен. Соглашаюсь. Идём к перрону, оказываемся в кольце молодых крепких ребят. Это милиция. Мою спутницу уведят, а я опять один. Языковых проблем нет, но понятно, что сама система наших вокзальных касс создана для глобального железнодорожного хаоса. Иду на перрон и вижу фирменный состав «Южный Буг». Это был самый счастливый момент за последние двое суток дороги. Дальше дело техники. И, скажу честно, никакие заокеанские красоты так не радуют глаз, как наши замусоренные неизвестными негодяями лесопосадки за, несмотря на дикую жару, неоткрываемым вагонным окном. Это наше!

М.В. Терновский.
г. Николаев, май 2001г.





Б.С. Немиров



БОСТОН-НИКОЛАЕВ



В США пришли ещё 4 июля. Короткий заход в бухту и городок Онсет хорошо М. Терновский описал. Ничего и дополнять не хочу. Только вот вышли оттуда на два часа позже, чем я планировал, чем нужно было, чтобы засветло из Код-канала выйти. Но не получилось. Запись в вахтенном журнале 05 июня 2000 г. Т=24.00: «Смену вахт не производим в связи «со слабым здоровьем» матросов Терновского и Богомольного...».

Этот переход ночью был для меня весьма напряженным, т.к. не имели подробной карты района. Выходили из канала в сумерки, и тут сразу к борту подошел полицейский катер: «Почему нет ходовых огней?». Я же просто забыл об них, ведь в океане они не требовались, да эти встряски: сначала с опозданием с планируемым временем отхода из-за задержки команды на берегу, потом удар о грунт, когда при выходе из марины узким и извилистым фарватером должны были пропустить впереди себя барк «Lord Nelson», идущий по Код-каналу. Еще была задержка у подъемного моста над каналом, т.к. на нем долго тепловоз с вагонами взад-вперед дергался. Я и не заметил, что уже темно-то стало. Потом шли вблизи берегов. Тут может быть наткано много чего. Нужно было до рассвета очень внимательно смотреть и слушать. Ночь, помнится, была черная, пасмурная.

Очередную смену вахт провели уже 6 июня в 03 часа. А в 06.10, вскоре после восхода Солнца, увидели на горизонте силуэты высоких зданий. Это небоскребы Бостона. Мрачные, какие-то суровые, торчат как громадные зубы из глубины океана. Через полтора часа обогнули левым бортом скалы The graves. Тоже мрачноватенькое название, означающее «могилы». Стоят на подходе в гавань Бостона, при приливе скрываются под водой. Знать, многие «пощупали» их когтей. Маяк Дир обогнули к 10 часам, а это уже непосредственно вход в порт, в его закрытую от волн моря акваторию.

В Бостоне догнали РЕЙС. Жаль было, конечно, что не получилось побывать в Гамильтоне, на этих знаменитых островах Бермудских. В Бостон же явились раньше всех участников РЕЙС-2000. В этот же день вошел английский сравнительно небольшой барк «Lord Nelson», с которым еще вчера в канале встречались, и назавтра — японский «Акогара». В порту этом мне приходилось побывать ранее, участвуя в Гранд Регате Колумбус-92. Потому сразу пошел искать то место, тот причал, где стояли в прошлый раз. Но тут произошли изменения. У причала стоял какой-то большой военный вспомогательный корабль. И сразу – необычная для нас картина, особенно поразившая нашего водолаза, бывшего военного моряка и матроса с наших заводских буксиров М.Терновского. Корабль готовится к отходу. К нему на помощь подходят два буксира. Это обычно, корабль-то большой и ему из порта самостоятельно выйти трудно. Буксиры тоже не маленькие. Чтобы не запачкать своими носовыми черной резины кранцами чистый серый борт корабля, на нос буксира, которому предстоит упираться в борт корабля, натягивают огромный «передник». Восхищение и, пожалуй, недоумение по этому поводу Терновский отобразил ранее. Но я вижу, что нам здесь места не будет, не здесь ждут яхты РЕЙСа. Прошли чуть в глубь бухты. Там, я знаю, есть хорошая марина. Да её уже видно было. Отличные наплавные причалы (здесь же приливы не менее 5 метров), около причалов множество хорошо ухоженных катеров и яхт. Пришвартовались и мы с внешней стороны одного причала-понтонa.

Я пошел искать хозяев марины и организаторов SAIL BOSTON-2000. Получив разрешение постоять «пока» у этого причала, направился в известный мне Морской музей, где стоит у стенки фрегат «CONSTITUTION» и в здании администрации которого в 1992 г. размещался штаб Регаты. Сразу попал к начальнику Музея. Commander William F. Foster принял весьма любезно, хотя вид-то у меня был, вероятно, не очень... хотя бы потому, что два месяца не стрижен был. Куда-то позвонили... связались... Довольно скоро приехал David H. Choate. Моло-



дой, энергичный, он оперативный директор по Празднику SAIL BOSTON-2000, т.е. ПАРУСНЫЙ БОСТОН-2000. Имя его знаю ещё по информации, полученной зимой в Николаеве. Обсудили обстановку. Вместе с ним прошли на яхту. Вижу, мои парни времени зря не теряли: палубу и борта помыли и один борт даже подкрасили. За два месяца пути наши стальные борта во многих местах украсились желтыми потеками ржавчины. Молодцы. Это, конечно, была инициатива Кости и Михаила Владимировича.

Рейс-директор дал указание перейти в другую марину. Показал её на нашей карте: «Я вас буду ждать на подходе к ней». Он дал мне флаги участника РЕЙС-2000 и празднования ПАРУСНЫЙ БОСТОН. Их сразу же подняли на левую верхнюю красную гротмачты. Эти флаги — сейчас важный отличительный знак даже при следовании по акватории порта Бостон, пусть все видят, что мы не здешние, а пришли в гости.

Запустили двигатель. Пошли в самый центр старинного Бостона. D.Choate нас ожидал в условленном месте, он знал, что подход по местным условиям будет сложным. Для нас развели поворотный мост. Ему не менее 150 лет. Стальной, клёпанный. Теперь он только пешеходный. Проход под ним узкий. Совсем близко, менее сотни метров далее, построен другой, современный, неразводной. По нему постоянным потоком несутся машины. Между мостами небольшая марина с гордым названием «Нептун». Причалы тоже наплавные. Ну здесь другие просто не годятся для малых судов. Весьма узкими проходами с крутыми разворотами на месте втиснулись в этот промежуток между мостами и наплавными мостками и мы. Длина наша 16 метров была, пожалуй, предельной для того, чтобы быть принятыми здесь. Сразу подключились в сеть 220В и завели свои шланги к крану с пресной водой. Кстати, именно в этой бухте 200 лет назад произошли события, известные в мире под названием «Бостонское чаепитие».

Вскоре появился чиновник из иммиграционной службы. Его вызвал, конечно, всё тот же Рейс-директор. Чиновник быст-

ро оформил визы всей команде сроком на один месяц. Он спросил, почему это не сделали ещё дома. Но разве ему объяснишь, что заведись мы в нашей державе с оформлением виз в консульстве в Киеве, то и полгода не хватило бы на процедуру. Мы же до последней недели не знали: пойдём ли в плавание, кто пойдёт. А здесь, имея приглашение Американской Парусной Учебной Ассоциации и будучи зарегистрированными в Комитете ISTA в качестве участников RACE-2000 (вступительный взнос был оплачен ещё в сентябре предыдущего года), всё заняло полчаса и обошлось в 190 долларов. Потом мы что-то приготовили на ужин. Парни ещё вечером и по Америке успели погулять.

На яхте на каждый день стоянки назначается суточный дежурный. Но расписание дежурств я всегда составляю заранее, ещё в море, до прихода в порт, когда неизвестны перечни мероприятий в порту и сроки их проведения. Соображения тому простые. Если будут заранее знать что, где и когда, то все будут стремиться к чему-то главному, что будет казаться всем наиболее привлекательным. Тут уж без обиженных капитаном не обойдёшься. А когда график дежурств составлен ранее, то, считай, судьба. Ну и список работ на стоянку тоже продумывается ещё в море и указывается им ответственный исполнитель. В основном, это определяется расписанием по заведованиям, определенном ещё дома при подготовке судна к плаванию. Личное заведование каждого записывается на первых страницах вахтенного журнала. Строго придерживаться графика дежурств далеко не всегда удаётся, но все-таки это основа, у которой возможны изменения, исходя из конкретных обстоятельств и по добром согласию сторон, согласованному с капитаном.

Прошелся по причалам. На противоположной стороне стоит яхта, очень похожая на «Икар» по размерам, но с развитой рубкой-надстройкой. Она явно для морской дали делалась. Подошел, вижу, что система: рангоут — стоячий такелаж, — точное подобие сделанному мной на «Икаре». Тоже приятно. Следующим утром встретился и с хозяином её. Он, оказывается, с этим судном и в Австралии побывал, но к Горну не ходил.

Из этой марины нам уже на следующее утро предложили перейти к другому месту, к причалу, который приготовлен для яхт РЕЙСа. Это муниципальный причал. А за нашу стоянку в частной марине «Нептун», как сказал тот же Рейс-директор, Комитет Ассоциации должен платить по 250 долларов в сутки. Вроде бы ничего особенного в смысле комфорта и обслуживания нет. Но вот, видишь ли ... цена... Старинный центр, старинный на высоких деревянных сваях ресторан, на задворках которого мы находимся, напротив магазин со всякой морской живностью, что-то ещё, что нам вовсе не нужно.

Новое место недалеко. Крохотный буксирчик-работяга, как лапоть плавучий, нас туда сопроводил. Теперь пришвартовались к большой барже-платформе. Их выставили три штуки в ряд. Баржа тоже при приливах-отливах может свободно



Официоз открытия празднования «Парусный Бостон – 2000». Флаг Украины среди других.

скользить вверх-вниз на высоких сваях, этих мощных трубах диаметром около метра. Тот же буксирчик завёз наш якорь и положил его точно в указанное мной место. За стоянку ответственен капитан. Потом завели три швартова с кормы и оттяжки с носа на крутой берег справа. Мы стояли в углу ковша. Всё. Закрепились за Америку для десятидневной стоянки.

Дни стоянки были заняты приёмами гостей у нас на яхте. Это всё украинцы и русские из

Украины и даже из Николаева. Таня Д'Авиньон у нас появилась в тот же день. Я её знал с 92-го года. Она со своей неутомимой энергией была организатором всех икаро-украинских мероприятий.

В первый же день вечером с левого борта от нас встала маленькая яхта «НЕВЕ». Флаг Чехии. Они участвуют в РЕЙС-2000 с самого начала. Перед вечером со стороны океана, нам в левый борт, пришел довольно сильный шквал. Но мы были раскреплены хорошо. Только солнечный тент пришлось срочно убирать, чтобы его ветром не сорвало. А чех навалился на нас. Но все вместе управились и с этим, тоже обычным, явлением. Он якорь положил неудачно, да и легковат якорь у него.

10 июля.

Официальное открытие праздника ПАРУСНЫЙ БОСТОН-2000. Это событие обставляется весьма торжественно и красочно. Везде по городу афиши и плакаты (по крайней мере, в припортовой его части) и флаги с эмблемами Празднования. Утром у нас на причале появились руководители Комитета ISTA. Некоторых знаю ещё с 92 года. Само торжество проводят на открытом воздухе у Rowes Wharf, но под прикрытием широкой арки, соединяющей два высоченных здания. Арка над головой нужна на случай погодных невзгод. Предыдущие дни были дождливыми. Всё выглядит как большой зал. Расставлены кресла для приглашенных. Да, вход по приглашениям, которые были принесены на яхты за два дня ранее. К ним и программа приложена, в которой перечислено всё: и почетный президиум, и выступающие с речами, и поименный большой список спонсоров Праздника...

От малых судов, таких, как наше, только капитаны приглашены. Большинство присутствующих американцы. Это их праздник, праздник города Бостон. Крупные суда классов «А» и «В», участвующие в РЕЙС-2000, в основном ещё не пришли.

Вынесены флаги стран, чьи суда уже в порту. Их держат парни в красивой униформе. Наш флаг среди немногих других. Отк-



рывает праздник Почетный президиум – Honorary Chairmen. Первому предоставляется слово сенатору Эдварду Кеннеди. В составе президиума еще один сенатор Д. Керри, два конгрессмена, губернатор штата Массачусетс Argeo Paul Cellucci и мэр города Бостона Thomas M. Menilo.

Видя, что мероприятие будет красочным и, главное, неповторимым, сбежал в ближайший гастроном, где купил одноразовый фотоаппарат. Удобная это штука. Пользуюсь ими часто в загранпортах. Кассета на 24 или 30 кадров. Никакой наводки и регулировки объектива. Только направь его в сторону интересующего объекта (или субъекта) и кнопку придави. В 90% снимки получаются вполне приличными для бытового понимания. И аппаратик дешевенький, его и потерять-сломать не очень жаль.

На открытии речи были короткими. В 12.00 где-то очень близко громыхнула пушка. Потом прозвучал гимн Battle Hymn of the Republic. Его исполнял соло сержант Даниэль Кларк. Голос суровый, величественный. Потом здесь допоздна звучала музыка в исполнении оркестра пожарников. Очень мудрое использование этих спецов в межогневые периоды. Это, похоже, традиция в США занимать пожарников оркестровой подготовкой. У ребят есть время для репетиций, а само действие хорошо сплачивает коллектив.

После полудня на яхте побывал корреспондент газеты «Boston Globe» Давид Арнольд. Мы что-то довольно долго рассказывали о себе, о нашем плавании. Что он потом написал в своей газете, не ведаю, т.к. не попала она мне. И наши украинцы не приносили.

Сами постоянно что-то на яхте делаем, готовясь к обратному трансатлантическому переходу. Теперь будет Северная Атлантика. Надо рассчитывать на длительную лихую погоду. Сегодня осмотрели топы мачт, шкивы, блоки, штыри, шпильки, проводку фалов — всё, что находится в местах труднодоступных в море на ходу, да особенно при качке. А вечером на судне были гости. К полуночи вернулся из Нью-Йорка Борис Богомольный. Док точно выдержал отпущенный на увольнение срок. Команда опять вся в первоначальном составе.

11 июля.

Сегодня парад судов, участвующих в РЕЙС-2000. Команде подъём в 05.10. А в предыдущие дни по утрам спали «до не сходу». В 05.45 уже на мачтах подняты флаги Украины, США, Штата Массачусетс, города Бостон и города Николаев, а также выпел БОСТОН-2000. Мы подняли и наш БОСТОН-1992, пусть все видят, что мы здесь не впервые на большом праздновании.

В 06.00 отошли от причала. Якорь свой оставили на грунте и канат от него завели на причал. Это чтобы наше место не заняли те, кто с парада вернутся раньше нас. Мы-то придем последними, т.к. «Икар» поставлен в эскорт флагману флота РЕЙСа старинному итальянскому фрегату «Америго Веспуччи», который в соответствии с диспозицией будет вести свой, 17-й, дивизион замыкающим.

У нас на борту гости. Человек десять. Среди них друзья нашего Дока и самая главная — Татьяна Д'Авиньон. Эта неугомонная фотограф работает. Для неё выход на внешний рейд, где формируются дивизионы парусных судов, событие



Наша Таня.



большое, и уж она не упустит случая отснять максимум возможного. Не такой она человек. И этот выход, пожалуй, то единственное реальное, чем мы смогли отблагодарить за её хлопоты около нас все эти дни, за гостеприимство. В газетах сообщалось, что на берегах гавани, на возвышенных местах были выставлены миллион (!) кресел для желающих посмотреть на парад судов, и люди за право занять место на них платили очень приличную, по нашим понятиям, сумму. А выход на каком-либо судне на рейд стоил весьма дорого, и билеты были проданы за несколько дней до парада.

Мы несколько часов ходили кругами по рейду, разговаривали с нашими судами «Мир» и «Крузенштерн», видели многих других, которые с интервалами в 15 минут, сопровождаемые 3–4 яхтами или шхунами, поочередно, как было предусмотрено расписанием, шли на вход в порт.

Вернулись мы на своё место только к 16 часам. За день устали, конечно. И подход был сложен, т.к. более двух десятков яхт уже стояли у причала, а наше место было в дальнем углу ковша. Но мои парни хорошо сработали, я бы сказал, даже лихо сработали при швартовке. Капитан английской яхты, блестящей красавицы (о, проедь мы по её лакированному деревянному борту своим стальным бортом, много было бы неприятностей и позора «всесвітнього»), отозвался о нашем маневре: «Good job!» — «Хорошо сделано» или «Хорошая работа». Тоже приятно. А как внимательно он смотрел, когда сближались наши корпуса! Наверное, сердце кровью обливалось. Корма «Икара» прошла в 10-15 сантиметрах от него, и он понимал, что я, у руля, уже ничего сделать не смогу. Мог он, поспешив с кранцем. Но он не шевельнулся. Главное в этой, для меня незабываемой, швартовке, сделал Костя. Сам понял и бросился вперед... Все решали не минуты, секунды. Я видел, что сделать надо, но разъяснять кому-то и посылать на это было некогда. Только Костя, профессиональный моряк и яхтсмен, понял и сам сработал в нужном месте в нужное мгновение свою нужную

матросскую работу и сам сработал в нужном месте в нужное мгновение свою нужную матросскую работу. Требовалось только приподнять наш якорный канат, до которого мои матросы на носу яхты не могли дотянуться даже с помощью багра. Сделать это можно было только с причала, где был закреплен конец этого капронового каната. Костя понял, что стоящие на берегу и глазеющие на нас люди не помогут. Не было среди них, вероятно, ни моряка, ни яхтсмена. Костя сам перескочил через две яхты (в том числе и через ту, которой мы угрожали неприятностями) и поднял канат, этим дав возможность ухватиться за него. Они дружно дернули и развернули яхту в нужное положение. Правда, при этом Полковник тянул в сторону противоположную, но в этой ситуации Терновский один и со слонем бы управился. Остроту-то момента они все понимали. А Костя, сделав небольшое, но важное, стоял на причале и наблюдал за действиями команды на борту яхты, куда он уже дотянуться не мог. Вот так все вместе заработали «Good job». Вечером, как обычно, гости. В этот раз курсанты с учебного судна фрегата «Мир». С ними М.Терновский беседы вёл и чем-то угощал.

Только 12 июля отдали в ремонт паруса: грот, стаксель №1 и стаксель №3. Этот последний должен послужить и образцом для пошивки нового паруса такого же размера. Это малый стаксель штормовой, его площадь 30 кв.м. Очень хотелось для старого, сшитого ещё в Австралии в 1988г., иметь дубль для следующего океанского перехода. Старому уже замену нужно готовить.

На яхте весь день «праздник». В наших условиях малого судна, когда это ежедневно и непрерывно, такое переносить тяжело. Вероятно, для меня возраст сказывается, ведь деваться-то некуда. В каюте не закроешься, т.к. нет её, каюты-то. Собственно, что такое моя каюта. Это, конечно, не каюта, как понимают моряки. Но всё-таки отдельная выгородка с площадью... потолка 1,5x1,5 кв.м. Площадь



пола значительно меньше, т.к. вдоль борта ещё койка есть. В каюте отсутствует одна стенка или есть всегда распахнутая дверь (как хочешь понимай). На ходу в море я вижу, что делается у штурманского стола, вижу сходной рабочий люк, через который слышу, о чем говорят в коpite. Это для меня важно, так как позволяет знать сиюминутную обстановку. Ведь говорят о том, что делают, что наблюдают. Над койкой и по всей носовой части каюты расположена «стенка», поделенная на восемь шкафчиков, и ещё есть ниша над койкой, куда втыкаются мои ноги, когда я возлежу на своём лежбище.

Вечером того же 12 июля отправился на Captain's reception, который в Massachusetts's State House проводится. Это большой приём капитанов в Государственном Доме штата Массачусетс. Этот Дом внешне похож на Белый Дом в Вашингтоне. Большой дворец, над ним купол.

Процедура начинается очень торжественно. На широкой улице (с одной стороны от нее большущий парк, уходящий вниз, в долинку, а там озеро или пруд) с большим интервалом выставлены офицеры с государственными флагами стран, участвующих в праздновании ПАРУСНЫЙ БОСТОН-2000. Вижу флаг Украины. Наше место Ukraine далеко в конце алфавита, согласно с которым проводится построение. Но и здесь оказалось утешение моим национальным амбициям, т.к. гордые мариманы англичане поставлены по литерам UNited Kingdom, т.е. позади Украины. В такой последовательности и шли в State House. Где-то впереди Аргентина... Russia... Я их даже и не видел. Передо мной турки. У них большая группа, т.к. в Бостон пришел их военный корабль. Ну а там, как водится, ребят в высоких званиях много, и на приём приглашены все. Флаг Украины несёт пожилой полковник, я его называл Colonel, и я следую за ним в гордом одиночестве. Позади меня тоже большая группа. Это те англичане, у них много судов участвуют в РЕЙСе. За правильностью расстановки следят какие-то «строгие мальчики». Они без мундиров, но решительно

распоряжаться умеют, и попытку англичан выйти впереди Украины пресекли. За Англией Уругвай, и всё. Надо отметить, что в следующих парадах, уже в Галифаксе и потом в Амстердаме, англичан ставили по литерам Great Britain. Знать, обиделись. Ну а нам перейти вперёд алфавит никак не позволяли. Хотя и тут есть что вспомнить. В 92-м году при аналогичном построении на параде по Бродвею мы шли сразу за Болгарией, потому и на площади оказались прямо перед трибуной, где мэр Нью-Йорка и другие руководители празднования находились и речи говорили. Но это уже был фокус, проделанный для нас местными энергичными украинцами, которым очень хотелось флаг Украины вперед, на видное место выставить.

Громко объявляется название страны, название судна, имя капитана или старшего команды. Идешь вперед, вслед за своим флагом. Широченная лестница. На верхних ступеньках стоят серьезные чиновники. Кто они? Губернатор? Мэр? Или высокие служащие, их представляющие? И изящные дамы в белом. О черт! Что же делать, как поступить с протянутой к тебе ручкой в изящной перчатке? Пожать? Дескать, здравствуй, товарищ! Или целовать полагается? Мне не было видно, как поступали впереди прошедшие. Даже и не помню, как я преодолел это препятствие с дамскими ручками. Тут зазвучала мелодия «Ще не вмерла Україна...» и сразу залп — салют старинной пушки. Пушкари одеты в мундиры времен гражданской войны в Североамериканских Соединенных Штатах.

Далее вход в зал, точнее, в залы. Их целая анфилада. Но тут всё просто и понятно. Первые сюда вошли ещё час назад, и дым стоит, как у нас говорят, коромыслом. Никаких речей. (А может быть, что-то коротенькое и было в самом начале). Кругом одни фуршеты. Но не останавливайтесь около первого. Эту-то «школу» я прошел ранее, капитан фрегата «Мир» В.Н. Антонов в 92-м году наставлял.



Много людей. Ходите, ищите собеседника по интересам. Общайтесь... Договаривайтесь. О широте выбора напитков и говорить невозможно. Но и в этом совет того же капитана: «Не увлекайся. Не затем пришел...». И ещё помнятся рассуждения Дм.Шпаро, того, что на Северный полюс на лыжах команду водил. Когда их на приёме в Лондоне стали обильно водочкой «Столичной» угощать, они все предпочли закусить, не выпивая, чтобы отпущенные им три дня на трезвую голову по Лондону походить. Водочки и дома с успехом можно набраться.

На втором этаже тоже фуршеты. Здесь посвободнее. Сюда дошли немногие, застряв на первом ярусе. Там было о что «споткнуться». Широкий коридор, скорее, длинный зал или холл. По обеим сторонам кабинеты. Они раскрыты. В каждом один чиновник находится. Заходи. Спрашивай, разговаривай. И кабинет губернатора раскрыт. Из него с балкона вид на тот парк с озером. Входите, смотрите. Не помню уже, с кем-то и там побеседовал очень мирно и на дружественных нотах с бокалами шампанского в руках. Говорилось, естественно, о плаваниях, о судах, о море, о наших странах, как шли сюда... У меня и визитные карточки остались.

И ещё что запомнилось. На первом этаже по стенам галерея портретов всех губернаторов штата с 1636 года начиная! Всех! А ведь, наверняка, за 400 лет были и «хорошие» губернаторы, и «нехорошие», с точки зрения последующих, и добрую память оставившие, и не очень...

И ещё. Большая мраморная доска на стене. На ней золотыми буквами написано, что в 1836 (?) году мексиканский посол и русский консул хорошо помогли штату в войне за независимость. Тоже факт приятный. Нашел старпома с фрегата «Мир». «Пойдём, — говорю, — Сережа, я тебе, москалю, интересную мраморную доску покажу. Потом будешь у своих рассказывать». Прочитал и он. А потом повёл меня к столу, где «исключительно хороший ром наливают». Не обошли и его.

Здесь было много встреч, разговоров... Домой, к себе на яхту, вернулся затемно. Кстати, и это у них тоже продумано до деталей. Сюда-то гостей свезли засветло, организованно, со светлыми головами. Расходились же индивидуально и «на слабых» ногах с затуманенными головушками. С мраморной лестницы спустился благополучно. Сразу в заботливые руки офицера-полисмена попал. Я же в этой темени да после ярких залов не знаю, в какую сторону и направляться-то следует. Он сразу: «Я сейчас такси остановлю». В первую подошедшую машину посадил какую-то пару, они раньше меня «с мраморных высот» спустились. А в следующую вставил меня. Поехали. Вопрос: «Куда везти?» Отвечаю: «Fan Pier», так наше место называется. Думаю, сколько же за такси здесь платить надо? Я денег-то с собой не взял, т.к. ехал на торжественный приём в государственной машине. А тут вон что получается. Спрашиваю: «Сколько стоит? Десять долларов хватит?». Десятка-то у меня была в кармане.

— Хватит.

Ввалился в яхту и... спать. Об этом последнем моём шаге некоторые уточнения где-то впереди Терновским изложены. Я же добавить ничего не могу, правду ли он говорит или слегка перебирает. Да это и не существенно.

Следующие дни 13-15 июля подготовка к выходу. Зарядка аккумуляторов. Их пришлось везти на «Мир», т.к. к нашему причалу электричество не подведено. Тут и воды-то в первые дни не было. Потом уже трубу с двумя кранами проложили. Заказал флаг Канады, купил навигационные карты порта Галифакс и подходы к нему, сходили на «Крузенштерн» в баню, заготовка продуктов. В этом последнем здорово друзья-украинцы расстарались, но и нам хлопот хватило. Костя около двигателя возился. Сергей подробный анализ наличия продуктов сделал, и уже вместе составили перечень необходимого. Сделал подборку карт на переход, привезли из ремонта паруса. Новый стаксель не сшили, его пообещали в Галифакс прислать. Но не прислали и туда.



14 июля парад команд по городу. Тоже зрелище величественное. Построение также в алфавитном порядке. Да, англичан рядом с нами не было, знать, они уже здесь свой United Kingdom поменяли на Great Britain.

Старт гонки на Галифакс назначен на 16 июля. 15-го сбор капитанов в огромном актовом зале огромного здания огромного Торгового центра. И тут для меня удар – «В гонках Рейса вы идёте вне зачета». Я только что сдал нашу Судовую Роль, и организаторы РЕЙСа увидели, что нами не выполняется одно из первых требований Положения о Рейсах ISTA. У нас нет половины команды в возрасте до 25 лет. Один Макаров молодой, остальные же – старики. Устав ISTA требует работы с молодёжью. Её надо привлекать к теряющим престиж морским профессиям. И тут я ничего поделывать не могу. Убеждения о том, что мы сюда шли 6000 миль без заходов, что молодёжь в такие переходы брать нельзя, т.к. идиотов привезёшь за два месяца пребывания в море, что в 92-ом году такое же требование декларировалось, но от него на практике отступили. На это, мол, и надеялся. Но нет. В 92-ом Гранд Регатой больше Испания правила, а не ISTA. Испанцы сделали всё, чтобы парусный флот, идущий через океан в юбилейный год Колумба, был как можно большим, и никому в участии не отказывали. Всё тот же капитан В.Антонов (мы с ним знакомы давно) сказал, что и не бейся, это жесткое правило последних лет, что по этой причине на Бермудах многие вышли из РЕЙСа. Они, дойдя до Гамильтона и приняв там участие в празднованиях ПАРУСНЫЙ ГАМИЛЬТОН, а некоторые и в портах на юге США, — в Бостон, на север, не пошли, предпочтя сходить на Карибы. Вспомнилось, что у Азорских островов мы встретили группу французских яхт. Они, вероятно, были из числа тех, что дошли до Бермудских островов, а потом повернули домой, не забираясь в трудные северные широты.

Вообще этот день оказался для меня каким-то тяжелым, тягостным. Этот отказ. Потом срочное оформление анкет на всех членов экипажа и каких-то формуляров для захода в кана-

дский порт Галифакс. Бумаги надо сделать срочно, т.к. представитель Канады уезжает через три часа. Это была, конечно, недоработка лайсона, приставленного к нам офицера по связи с Комитетом. Он не информировал меня обо всем вовремя. Я даже не помню, был ли у нас какой-то определенный лайсон. Но ведь официальные приглашения на мероприятия приносил кто-то, но как-то получалось, что приносили всегда в моё отсутствие. Всё заменяли наши друзья-украинцы. Где-то прокол произошел. Я из-за этого не смог даже встретиться-поговорить с моим прежним знакомым Г.Дунканом, которому ещё из Онсета открыточку отправил с целью уведомить о своём прибытии в Бостон. В 92-ом он был сержантом водной полиции в Бостоне. Теперь он уже лейтенант. Тогда я его назвал «лучшим сержантом в армии США». Он тогда много и по-хорошему помог нам. А сейчас даже и по кружке пива выпить вместе не удалось. Неудобно как-то получилось. Но я писал по 4 экземпляра анкет на каждого члена экипажа, которые нужно было успеть передать канадцу.

16 июля утром проводили мы своего Михаила Владимировича Терновского. Он, собрав свои вещички, надавав нам указаний и добрых пожеланий, сошел на причал. Но ведь жалел же, что уходит! На причале большая группа наших новых друзей. Что-то кричат, машут руками, у Тани слёзки на глазах...

Отходим от причала последними, т.к. стояли в самой глубине ковша. Подняли якорь. И на выход из гавани. Но уже через несколько минут подошла со стороны океана волна густого тумана. На выходе из порта даже фрегат «Constitution», а мы прошли в 100 метрах от него, был едва виден. Мы приспустили свой флаг, прощаясь с ним и с США. В ответ прозвучала строфа из «Ще не вмерла...». И дальше туман – что молоко.

Радиолокатор у нас не работает. Он куплен ещё в Австралии в 1988 году, изготовлен японской фирмой «Коден». Хороший локатор...был. Я рассчитывал его здесь, в Бостоне, подремонтировать. Там требуется замена одного крохотного блока. Но нужные спецы не пришли, хотя их вызывал



Ю.Киричек. Дело как-то затянулось. Уже в предпоследний день выяснилось: японцы, узнав, что нашему прибору возраст более 10 лет, и посмотреть на него не пришли. Нужно покупать новый. Опять возраст. Я, может быть, и сумел бы на тот момент купить здесь новый, но узнал об этом поздно. Локатор же за один день не купишь и не установишь. Тут дня три-четыре надо.

Линия старта длиной не менее двух миль, т.к. на старт идут одновременно десятка три крупных парусников и с ними около сотни яхт и шхун поменьше. Расположена она далеко, милях в десяти, за внешним молом порта. Ограничивают её два корабля. Но не видно ни этих кораблей, и ни одного из участников гонки не видно. Туман. Видимость порой не более 10 метров впереди носа собственной яхты. А в 16-ом канале УКВ слышны голоса Рейсового Комитета и судов...

Как прошли стартовую линию...Может быть, и не пересекли её, а прошли в стороне. Да это было и неважно. Дистанция 400 миль, и такие крохи дела не решают. К тому же гонки ISTA не спортивную цель имеют. У них другое. Здесь моряков готовят, а не гонщиков. В спорте в аналогичных условиях старт был бы отложен, чтобы с судейского судна могли четко проконтролировать чистоту прохождения стартовой линии каждым из участников. А здесь это неважно. Все собрались к заданному часу в заданном районе, и время пошло. По радио был дан сигнал всем идти вперед. Нужно было вести судно в этой сложнейшей обстановке. Туман, и где-то рядом не менее сотни судов. Попасть под штевень даже и не самому крупному из них радость не большая. Смотреть и внимательнейше слушать надо было, и за парусами и курсом следить тоже.

380 миль до Галифакса прошли за трое суток. Сильного ветра не было. Но лавировали на встречном ветре. Всё время туман, и только в последние сутки видимость стала временами улучшаться до 1–2 миль. И опять плотный туман. Иногда идёт дождь. При прояснениях всегда видны несколько парусов. По радио связывался с «Крузенштерном» и с «Миром», слушал информацию с борта «Америго Веспуччи».

Жизнь на яхте строится в прежнем режиме. Но явно не хватает Мишки Терновского, все часто вспоминают его. Ну а для меня этот короткий переход прошел под знаком сложной навигационной обстановки. Запись в вахтенном журнале: «Туман, мелкий дождь, морось, видимость 3-4 кабельтова. Временами видны суда». 18 июля при очередном улучшении видимости, но уже в темноте, было 20.45, нас обогнала с наветренной стороны чья-то топсельная шхуна. Выплыла из тумана, только красный огонёк проблеснул недолго. И ушла опять в туман. Красиво они прошли, как привидение. Сергей потом этот момент на одной из своих картин показал. Какой-то запоминающийся эпизод. Как призрак, как мираж появились они. Что уж так их двигало... Но шли они красиво.

В порт вошли ночью. Фарватер довольно сложный, но я купил в Бостоне свежую карту и, сумев привязаться к местным знакам, не позволил себе ожидать рассвета на внешнем рейде, хотя ранее предполагал это сделать. Мы даже ещё на дистанции вечером, понимая, что к финишу подойдем ночью, уменьшили паруса, чтобы идти медленнее. Но не получилось. С восходом Солнца ошвартовались третьим бортом к английской яхте «Ocean spirit of Muray». Её капитан Jan Lerner. Первым стоит у причала бельгиец «Zenobe Gramme». Это военное моторно-парусное судно. Мы с ним ещё в 92-м году в Кадисе рядом стояли. Капитан порта почему-то не позволил нам стать к свободному причалу. Он ждал подхода ещё судов с моря, и схема расстановки была, конечно, продумана ранее.

Сосед «Ocean spirit...» длиннее «Икара» на 4 метра. На его борту, в основном, молодежный экипаж, который в Галифаксе полностью сменился. Из Англии прилетела новая группа, парни и девушки. Даже капитаны поменялись. С J.Lerner я потом встретился в Амстердаме на торжествах по закрытию РЕЙСа. Там тоже мы оказались рядом. Из старого экипажа у них оставались только старпом с женой, она тоже активный член комсостава — тренер при молодёжи, и ещё два челове-



ка. К вечеру к нам, уже четвертым бортом, пришвартовалась американская яхта «Hindi», у них какие-то серьёзные неполадки с двигателем, так что все дни стоянки в Галифаксе они ремонтировались.

Днем приходят гости. Есть и николаевцы, даже выпускники нашего кораблестроительного института. Пригодился наш сборник «Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета», изданный в 1995г. У меня их припасено несколько штук для подарков посетителям. Автор у него, судя по обложке, трое, но я во всём, в каждой странице вижу и слышу стиль Б.А.Бугаенко. В Галифакс также пришла киевская яхта «Батьківщина». На ней руководит Д.Бирюкович. Они официально в РЕЙСе не заявлены, но участвуют в праздниках Парусов уже в нескольких городах США.

Вечером у соседей приём. Приглашены и все мы. Гости на верхней палубе. Звучит какая-то музыка, но не назойливо. Предлагают судно осмотреть. Но я это сделаю потом, когда людей будет поменьше. На крыше рубки выставлены Scotch whisky и подносы с бутербродами, банки с пивом и ещё с какими-то напитками. Когда гости разошлись, капитан с супругой пришли к нам. Пришли — это значит просто переступили со своей палубы на нашу. И здесь побеседовали. Но у меня уже, к сожалению, горилки с перцем внутри и с казаком на этикетке не было. Все свои запасы, что закупили в Николаеве, были выпиты ещё в Бостоне. А в николаевском пиве «Янтарь» нам отказано было, не имели его с самого начала. Так что гостей угощали напитками местного производства...Беседа на палубе затянулась за полночь.

Днём хозяйственные заботы. Дизельное масло, правда, не совсем то, что хотел Костя, получили на «Крузенштерне», но у них другого не было. Чернила для барографа на «Мире» старпом подарил. Подкупили продуктов. На том же «Крузенштерне» паяли ножки к нашим примусам...

Стоянка в Галифаксе короткая. Всего четверо суток. Это опять участие в праздновании ПАРУСНЫЙ ГАЛИФАКС, приём капитанов, парад по городу. И подготовка к новому переходу. Теперь уже опять предстоит приличная дистанция – 3000 миль до Голландии. Переход через Северную Атлантику и проливом Ла-Манш. На капитанском приёме, это было уже деловое совещание, получены инструкции на старт, руководства на подходы к Амстердаму, планы принимающих портов в Голландии. Уже около полуночи связался по УКВ с «Миром», со старпомом согласовал свои действия в параде судов.

Что сказать о Галифаксе? Городок показался небольшим. Запомнился чудесный парк на берегу океана. Это предки оставили, а потомки берегут кусочек ещё той, девственной, тайги. Громадный якорь на скалистом мысу — памятник морякам, погибшим в океане. Над городом, совсем рядом с его центральными улицами, а их всего три или четыре, возвышается холм. На нём цитадель, поставленная ещё отцами-основателями города во времена, когда им индейцы мирно жить не давали. Но у индейцев, вроде бы, к тому основания были. Цитадель – настоящая крепость, построенная по тогдашним законам фортификации. И ров есть, но он не по всему периметру крепости, и он, вероятно, никогда водой не заполнялся, т.к. высоко расположен. Сейчас в цитадели музей. А по случаю большого праздника на валах крепости поставлены несколько старинных пушек и около них пушкари в одеждах XVII века. С Сергеем вдвоём и парк обошли, и в цитадели побывали. Все наши тоже её посетили. Прогуливаясь по оживленному причалу, встретили каких-то представителей из Сан-Франциско. Они опыт организации праздника изучают. Говорят, что готовят нечто более грандиозное у себя на 2002 год. Приглашают приходить. Ну нам-то надо ещё это плавание завершить благополучно, до дома-то далеко, а потом уж о Калифорнии думать, хотя это уж очень заманчиво. И для меня такая информация – очередной «ёж» в голову.



В океан стартовали 24 июля в яркий полдень далеко на внешнем рейде. Эти старты вдали от берегов, вне видимости для зрителей города, объясняются участием крупных парусников. Им для маневрирования в узкостях портовых гаваней или внутренних рейдов места маловато. Ведь был же случай, когда на старте у Бермуд столкнулись два барка. Были серьезные поломки и жертвы при этом.

Утром все суда прошли парадом по гавани Галифакса, обойдя вокруг островка Джордж и пройдя вдоль причалов порта, заполненных людьми. В этот раз нас включили в первый дивизион, который возглавлял фрегат «Мир». Мы в течение двух часов исправно ходили за ним следом. В парадном строю все суда пошли на выход из гавани к месту старта гонки. Мы же, уже выйдя из гавани, свернули в бухту Нортуэст. Подошли к марине Royal Nova Scotia Squadron, где закупили соляр. Тут организована обычная авто-, нет, извините, не авто-, а яхто — катерозаправка. У них только шланги подлиннее, чем для автомобилей, требуются. У причала долго стоять не позволяют. Заправился, сразу уходи. Оплата по карточке VISA. Тоже удобно. Раньше мы сюда сходить не смогли, т.к. стояли в окружении других яхт. Их беспокоить не хотелось. К моменту старта в связи с этим заходом мы, естественно, опоздали. Но это опять же не тревожило. Впереди 3000 миль и сложнейшая трасса в Северной Атлантике. К концу дня мы догнали основную массу судов. Дистанция длинная, и в первый день на всех судах явно не сильно напрягались, переживая события праздничного Галифакса, отлаживая свой быт, обучая новичков, а они у многих появились в составах команд. Да и с ветром нам повезло: они стартовали при очень слабом ветре, а потом засвежел нам попутный, который нас и «подбросил» ко всему коллективу.

В вахтенном журнале на 22 часа судового времени запись: «...Небо ясное, море спокойное, ветер слабый SSE около 2 баллов, впереди видны огни судов РЕЙСа...». А при смене вахт в 23.50 также: «...море спокойное, небо закрыто... Вокруг мно-

го огней...». Первая ночь была напряженная из-за большого скопления судов. За последующие 3–4 дня соседей на горизонте поменьшилось.

Утром 25-го впереди себя увидели «Крузенштерн». Связались на УКВ, уточнил у них время. У нас тогда судовое было 08.30, универсальное 11.30, т.е. мы отставали от Гринвича на 3 часа, ну а от Киева на все 6. К 10 часам «Крузенштерн» был уже на траверзе нашего левого борта. Ветер слабый для такого тяжеловеса, оттого мы и подтянулись к нему. И, что было удивительным, ветер этот был «неправильный» для этого района, с востока дул ветер. Нам же нужен курс на восток. За сутки 25 июля пройдено 55 миль, а в следующие сутки – 124.

На третий день ветер стал заметно сильнее, но всё того же направления, с востока, а для нас это лавировка, вынуждающая идти круто к ветру. Яхта постоянно идёт с креном. Качка и крен сильно изнуряют, словно бы вся жизнь набекрень происходит. Больших парусников уже не видим, они не могут так круто к ветру идти, как это умеют яхты с косыми парусами. Они, несущие прямые паруса на реях, все пошли южнее на том же левом галсе, т.е. принимая ветер в левый борт.

В ночь на 28 июля уже пришлось взять один ряд рифов на гроте и поставить стаксель №3. После полудня я приказал убрать основной грот и ставить штормовой. В вантах-то ветер свистел. Но новый грот убирали, скорее, с целями поберечь его и вновь дать команде тренировку по замене парусов ещё при не очень сильном ветре. Идти со штормовым гротом было, конечно, легче, но ветра для него на первых порах было маловато.

На следующие сутки, 29 июля, ветер медленно усиливался. С ним росло и волнение моря. Но ветер был всё тот же восточный. 30-го в 02 часа увидел, что барограф чертит круто вниз. И уже дуло не менее семи баллов. Забираться далее на север, сохраняя правый галс, не следовало. Впереди себя увидели цепь огней. Это на Ньюфаундленской банке траулеры работали. С ними сблизиться ночью опасно, да и днём лучше обойти



стороной. Это ребята лихие, курсы меняют часто, сами с пути не свернут (им все обязаны уступать дорогу), какой длины у него трал за кормой — тоже не разглядишь. Сделав же поворот, на левом галсе получили курс более 180 градусов, т.е. чуть к западу. Тоже нехорошо. Нам надо на восток идти. И терять свою северную позицию, или, как говорят парусники, высоту по ветру, не хотелось тоже. Поступил просто. Положили гик на палубу, убрали грот и стаксель с ним, туго выбрали шкот бизани, руль закрепили в прямом положении, и всё. В дрейф легли. Этим я также показал парням, как на «Икаре» при сильном шторме можно отстаиваться, если, конечно, за кормой у вас много чистой воды. Они такой маневр на практике ранее не знали. Мне же приходилось его однажды на Черном море в ноябре применить. Но там ветер был ураганный. Я тогда и бизань поставил штормовую, её площадь всего 5 кв.м. После этого на вахте, наверху, только один человек остаётся. Он ведёт наблюдение за обстановкой. Дежурят по одному часу. Яхта сама хорошо удерживается носом против волны или под небольшим углом навстречу бегу волн, хорошо всходит на волну.

На рассвете 30 июля по всему горизонту одинаковая серость. Да и горизонта, той линии, где небо с морем сливается, не видно, не различима она. Идет мелкий дождь. В 10.30 прослушали информацию для судов, участников РЕЙСа. Суда на меридиане 50° западная, есть и на 56° . Наша же точка $=44^\circ 20'$ и $\lambda=054^\circ 00'$ западная, т.е. где-то в середине. Но мы севернее многих. Это, как я полагал, хорошо, если ветер в дальнейшем всё-таки станет «правильным», таким, каким ему быть здесь по статистике полагается, т.е. отойдёт к западу. Мы же продолжали дрейфовать, отдыхать, ждали погоду. И только в 15 часов поставили паруса вновь и уже на правом галсе получили курс почти 50° . Это было совсем хорошо, т.к. направление на нужную нам точку, на скалу Бишоп у берегов Англии, было 62° .

За 12 часов дрейфа нас снесло всего на 11 миль. Потеря небольшая по расстоянию, а парни, вижу, отдохнули. Это тоже полезно. К вечеру поставили основные паруса. Небо по-прежнему оставалось пасмурным, но ветер отошел к югу, и мы смогли держать курс полный бейдевинд и в точно нужном направлении.

Короткие записи, скорее, реплики, в моей записной книжке в тот период, систематически дневник я в этом плавании не вёл. «Полного ветра не видели от Гибралтара. Всё крутые курсы. Они изнурительны. Мужики устали. Особенно беспокоит А.Фомин. У него какие-то провалы в памяти. Он шёл кататься, а не на каторгу. Возможно, что шел за славой, за известностью.

У Сережи уже несколько дней кровь из носа хлещет, и Док остановить толком не может. Хорошо, что на борту есть доктор. Помрешь, так хоть справку правильную выпишет. Без врача ходить, конечно, вдаль нельзя».

31 июля за ужином отметили День военно-морского флота СССР и России, и Юрий Борисович вспомнил, что это был день 12-летнего юбилея возвращения «Икара» из кругосветного плавания. А я-то ведь не помнил, делая новое дело. В эти дни суточные переходы были около 100 миль, и только 30-го прошли вперед на 29 миль, ведь при дрейфе не только не продвигались к цели, но и пятились назад.

Последующие дни...Постоянная работа с парусами: подняли, убрали, перенесли с одного борта на другой, зарифили, раздали рифы, обтянули, подобрали... где-то что-то «заело», что-то тяжело тянули... отказала в работе лебёдка... Зашивали распоровшиеся швы на бизани, спорили карабины с новой генуи, т.к. неудачными они были по конструкции при нашей системе с двумя штагами. Мы с В.Терняком, — паруса и нынче шил он, — это не могли увидеть, пока парус в настоящую работу не попал. Вообще-то я считаю Володю лучшим парусным мастером в нашем городе. По крайней мере, всё, что он шил для «Икара», а шил он много, у него получалось удачно.



Ну а карабины на стаксель это не его изобретение. Они куплены на стороне, и других не было. Мы их теперь заменили короткими сезнями, т.е. веревочками просто, они за штаги цепляться и раскрываться не будут. Но матросики должны научиться их вязать хорошо. И это тоже уметь надо.

К образу жизни давно привыкли. Вахты меняются вовремя, камбузные дежурные через каждую неделю. Доктор умудряется заниматься рыбной ловлей. Забегая вперед, скажу, что он два месяца изо дня в день крутил над головой и забрасывал в сине море блесну. Это была блестящая никелированная дверная каютная ручка. Её подарил боцман с «Крузенштерна» Сергей Забобон, уверяя, что это надежнейшее средство для ловли крупной рыбы. Может быть, с борта своего барка Серега и ловил на эту ручку тунцов, но нашему Доку так и не удалось ни единой рыбки ни на эту, ни на другие железки поймать. Но своим долготерпением и неутомимостью он меня удивлял и восхищал.

4 августа опять перевели часы вперед, на восток идём. 5 августа в 11.45 послушали информацию о позициях судов. Четко уловил только о нескольких из них. Общая оценка – есть суда близко к нам, чуть южнее и чуть впереди и сзади тоже. Наша позиция $\varphi=46^{\circ} 47'$ северная $\lambda=039^{\circ} 14'$ западная. Теперь у нас суточные переходы до 150 миль. Всё-таки дождались западного ветра. Не сильный, но в спину.

В какое-то утро недалеко от яхты несколько раз появлялся спинной плавник большой рыбы. Предполагали, что акула. До неё метров 50. Но только пытаемся приблизиться, чтобы рассмотреть, при этом, вероятно, громко обсуждали и руками жестикулировали, рыба сразу уходит вглубь. Потом на палубе остался я один, тихонечко рулил. Шли ровно, спокойно. Оглянулся, а плавник совсем близко с правым бортом у меня за спиной. Я поднялся без шума. Громадная, как раздутый шар метра в два диаметром, этакое чудовище с плавниками во все стороны, как с лопастями, плыло рядом. Костя стоял внутри яхты близко от люка. Я ему жестами показал, чтобы молчал

и наверх поднялся. Потом некоторое время вдвоём за этим чудом наблюдали. Костя определил, что это была луна-рыба. Он раньше на траулерах в океане бывал и таких видел.

Ночью на 6 августа вынуждены были отключить судовую электросеть от аккумуляторов. Где-то произошло замыкание, в сети упало напряжение. До полудня наш электрик А.Фомин и К.Михайленко искали причины. Утром наши координаты записал по счислению, а точнее, по памяти. И только после 12 часов вновь включили Спутниковый навигатор, подведя к нему питание напрямую от аккумуляторов. А я уже настраивался на работу «вручную»: только компас, секстан, часы, таблицы... на звёзды почаще поглядывать. Это то, с чем работать научился ранее и напрактиковался в кругосветке, а теперь уже и забыл. Ведь как это просто – включил тумблерок-кнопочку на приборе и читай свои координаты, курс, скорость, пеленг на любую заданную тобой точку, расстояние до неё. Легко и просто. Но вот... если ток «убежал»...Расслабляет навигатора такая техника.

7 августа в память Прибора ввёл точки: скала Бишоп, мысы Старт и Лизард, маяк Сант-Екатерин. Это уже Англия и финиш гонки. А в 13 часов наш Прибор уже «схватился» за скалу Бишоп. До неё 989 миль (ну а в километрах почти вдвое больше).

9 августа утром опять отказ в работе Навигатора. Но в полдень заработал вновь. Стал осваивать ручной прибор «Магеллан». Он у нас припасен был в качестве дублера на аварийный случай. Похоже, его время подходит.

10 августа рано утром за кормой увидели большое парусное судно. Мачт две или три, сразу не разобрали, т.к. шел точно нам в кильватер. К полудню рассмотрели, что у него прямые паруса на фок- и грот-мачтах. Он медленно доставал нас. Судно оказалось голландским барком «Европа». Ох красавец! Он и лисея нес на оба борта. Вот уж я не предполагал, что и современные, учебные, парусники умеют применять эти



ускорители былых чайных клиперов XIX века. Только на картинках их приходилось видеть.

Весь переход до Англии я не назвал бы трудным. Обычный для нетропического океана. Несколько досадно было, что в первые дни ветер дул встречный. А это значит, что палуба мокрая, в лицо брызги, сапоги и штаны сырые. Ну и прочие прелести морского плавания. В УКВ постоянно слышны голоса судов РЕЙСа, т.е. они близко, т.к. наша УКВ-станция принимает на расстоянии не более 15-20 миль.

Линию финиша, она была назначена на меридиане маяка на мысе Сен-Катарин на о. White, мы пересекли в полдень 16 июля. В проливе в это время шло встречное течение, ветер был слабый, и мы часов пять несколько последних миль упирались уже в видимости самого маяка.

Хотелось зайти в Плимут, но к вечеру задул сильный попутный ветер с океана, наступала ночь, и терять время на заход пожалел. Пошли вперед. Этим штормовым ветром, несмотря на регулярную смену приливных и отливных течений, быстро прошли весь Английский канал.

Хотя ветер был и сильным и попутным, много работали двигателем. Здесь местные правила требуют, чтобы парусные суда при пересечении зоны разделения движения судов, т.е. при переходах поперек пролива, ходили на двигателях. Мы же должны были уйти от английского берега к французскому. Контроль за движением судов здесь заметно строг. Ведется радиолокационное наблюдение и вертолеты часто появляются. Все суда, входящие в пролив, докладывают о себе местным диспетчерам. Судов в обоих направлениях идёт великое множество. Зазор между ними, чтобы пересечь канал, приходится искать и поторапливаться. При этом смущают цифры глубин, показанные на картах. В середине пролива, вдоль него, длинные песчаные косы с глубинами 2 – 3 (!) метра.

Всю ночь придерживались английского берега, а в 07.50 17 августа, пропустив около шести судов, пошли на пересечение зоны разделения. В видимости французского берега выш-

ли на фарватеры, отмеченные буями. Но расстояния между ними довольно большие, и при плохой видимости, а туманы тут и летом бывают очень плотные, без локатора здесь ходить «стрёмно». На конец суток наша точка $\varphi=51^{\circ}47'$ северная $\lambda=003^{\circ}03'$ восточная. За сутки пройдена 201 миля. Весь день очень сильный попутный ветер и волна спутная.

Утром 18 августа опять какой-то сбой в работе нашего спутникового навигатора. Пощелкав кнопками, этот сбой ликвидировали. Но нервируют капитана такие встряски, особенно когда идёшь вблизи неизвестных тебе да ещё низких берегов, где мели уходят далеко в море.

Инструкции ISTA рекомендовали судам РЕЙСа после перехода в океане зайти в один из четырех портов Голландии, где были запланированы бесплатные стоянки и готовились местные празднования. А 24 августа к 04 часам утра следовало появиться на внешнем рейде Амстердама, у порта Эймейден. Но я, понимая, что нам важно помыть и подкрасить судно, сразу пошел в Эймейден, который рекомендован не был.

Эймейден – это, фактически, аванпорт Амстердама. Расположен он непосредственно на берегу Северного моря, от которого защищен двумя брекватерами. В аванпорте справа от входа находится современная марина. Туда и пошли сразу.

Подход сложился удачно. К берегу вышли с рассветом 18 августа. Это значительно лучше подхода с закатом Солнца. Берег здесь низкий, пологий. Дюны. За ними видны трубы заводов. Вошли в аванпорт. По УКВ связался с мариной и получил разрешение на заход. Спросили нашу длину и осадку и сразу указали, к какому причалу идти. Навстречу вышел катерок, показал, как пройти. Мы яхта и по здешним меркам большая, потому наш причал близко к выходу из марины и подход к нему без особенно крутых поворотов. Здесь и простояли до назначенного дня 24 августа.

В 22.30 записано в вахтенном журнале: «После швартовки сегодня сделано:

1. Сходили в душ.



2. Обедали.
3. Подключились в сеть 220 В.
4. Зачистили ржавые пятна на палубе и бортах.
5. Купили грунтовку (краску) для верхней палубы.
6. Загрунтовали пятна на палубе.
7. Пытался связаться по телефону с Николаевом. Не получилось.
8. Ужинали в кокпите. А потом ещё посидели под тентом, т.к. дождь накрапывал. Составлен график суточных дежурств на период с 19 по 28 августа».

В тот первый вечер не получилась у меня телефонная связь с Николаевом. И Киев не соединился. Телефонная станция сообщила по-русски (!), а звонил-то я с телефона-автомата: «Такого направления нет», т.е. код Укрвины «38» не прошел. Это было непонятно. Вот так закончился еще один трансокеанский переход «Икара». Это было уже четвертое плавание поперек Атлантики, да в кругосветном плавании дважды очень приличные куски прошли вдоль него, ну и Индийский с Тихим тоже от одного края до другого пересекли.

В следующие дни несколько раз съездили в Амстердам. До него около 30 километров. Почистили и покрасили борта и палубу. Это всё, в основном, Костя проделал. Что-то ещё делали на яхте. Отдыхали. Гуляли и в одиночку, и по двое-трое, кто кому ближе. Ведь устали уже друг от друга. Ох, сложны же эти отношения в этакой-то жизни. Трудно оставаться всегда и во всём человеком... В море не купались. Мутное оно и холодное. Люди на пляже есть. А пляж – это весь бесконечно видимый берег. Но в воде я, вроде бы, никого и из аборигенов не видел.

Ну а марина, действительно, современная. Новенькая марина. Построена за несколько недавних лет. В здании администрации на большущих фотоснимках отображены этапы её постройки. Вот голый болотистый берег за рядом дюн. Через год выкопан громадный, не менее 500х300 м, котлован и в нём

земснаряд виден, но связи с морем нет. Этот котлован выкопан за молом, ограждающим акваторию аванпорта. Рядом несколько домиков. Ещё через год ковш сформирован полностью, строятся здания, в молу прорвана, взорвана, перемычка, вода пошла в котлован. На следующем снимке уже весь бассейн марины в том виде, как его видим сейчас. Множество наплавных причалов, т.к. здесь большие приливы морские. На берегу административное здание в три этажа, с башней, с неё вид на море и обратно. В здании офис, все причалы просматриваются на телеэкранах, на втором этаже кафе-бар, клуб капитанов. Тут же рядом, но с отдельным входом для таких, как мы, размещены душевая, туалеты, прачечная, ещё что-то. В отдельном здании расположены мастерские, магазины судового яхтенного оборудования. Между зданиями большая площадка для стоянки яхт на берегу. На некоторых какие-то работы ведутся. Чуть дальше по периметру бассейна небольшой супермаркет, за ним отель, казино, какие-то кафе... автостоянка, телефонные будки, откуда звони куда хочешь. Хоть в Николаев. Чтобы звонить за границу, надо входить в зеленую будку, а не соваться в первую попавшуюся. Это я о своей вчерашней неспособности сообщить домой о благополучном форсировании океана. В марине стояночных мест, вероятно, не менее тысячи. Много местных маленьких яхточек и катеров. Есть свободные места. Для нас стоимость стоянки за одни сутки всё те же 35 долларов, т.е. так же, как и в Сеуте, и в других известных мне маринах в Европе. Вход на причалы только по специальному пропуску-ключу, который вставляешь в автомат на решетчатых воротах. На пропуске указаны даты заявленного вами срока пребывания в марине. На просроченный «ключ» автомат не сработает, надо зайти в администрацию и выписать новый.

20 августа, воскресенье. Ведь опять в порт пришли в конце недели. Это у меня как специально получается. Дежурный по судну Док. А это значит, что харчи для команды сегодня будут приготовлены хорошо и вовремя. В 8 часов утра подняты фла-



ги Украины, Голландии и ПАРУСНЫЙ АМСТЕРДАМ-2000. Этот знак участника празднования всем вручили ещё в Галифаксе вместе с инструкциями на подходы к портам. Ясное тихое утро.

Днём я сгонял в Амстердам, но, поскольку день-то воскресный, в Комитете только один дежурный был, который посоветовал явиться сюда завтра. Костя днем покрасил палубу и левый борт. Потом яхту развернули для покраски с мостика и правого борта. Сергей с Доком освоили стиральную технику, предоставляемую Мариной всем желающим за отдельную плату. Сюда люди и из городка приходят с огромными ворохами белья. Техника хороша, проста в управлении, стирает и сушит. Тут же рядом уют и хороший стол. Всё можно сразу погладить. Сергей с Борисом к вечеру и своё барахлишко постирали, и с общесудовым (это простыни, наволочки, полотенца) тоже управились. Прачечной пользовались мы все, для чего я сразу закупил достаточное количество жетонов, которые в те машины пихать надо. Только один Полковник проигнорировал эту буржуазную технику. Он всё своё постирал и прополоскал холодной пресной водой из крана на причале и там же высушил на ветру. В тот же день Жирадков, Фомин и Макаров сходили по городку Эймейдену погулять. До него расстояние километра три-четыре. Лукьяненко вечером провел очередной переучет наличия харчевых запасов на судне. Спать все улеглись под стук дождя в нашу стальную палубу. Хорошо. Уютно. Спокойно. Дома...

На следующий день установил личные контакты с Комитетом Празднования. Там сразу пообещали назначить нам постоянного лайсона на дни стоянки и сказали, что будут также информировать при необходимости через Марины. Они же помогли связаться с консульством Украины в Гааге, куда я доложил о нашем пребывании здесь. Позвонил в Николаев, сообщил городскому голове В.Д.Чайке о благополучном завершении перехода из Америки в Европу, поздравил горожан с юбилеем Дня Независимости Украины. Вечером все вместе

посидели за ужином. Потом штилевая ночь. А вчерашняя работавшая днём тройка: Богомольный, Михайленко и Лукьяненко, — где-то ещё гуляли за полночь. Доктор в первом же «походе» по Голландии выяснил, что здесь пиво в 9 (девять!) раз дешевле, чем в США и Канаде. Этот анализ цен на его любимый продукт ввёл Дока в лёгкое расстройство. Прикидывает, сколько можно было бы... Да прошлое не вернёшь. Так что отправляясь в дальние края, целесообразно заранее продумывать, где пиво пить. Тут напрашивается в памяти фразочка, вычитанная где-то у В.В.Конецкого в его морских книгах: «Кабы сейчас те деньги, что пропили, вот бы попили!».

Через два дня после моего посещения Комитета у нас появился какой-то чиновник. Или полицейский, или таможенник, а может быть, иммиграционных властей служитель. Хорошо, что я сам в тот момент оказался на яхте. Он посмотрел наши документы и сверил, вероятно, с тем, что я ещё в Галифаксе передал. Он же привез схему расстановки судов в шлюзах для прохода в Амстердам, какие-то инструкции и программу празднования ПАРУСНЫЙ АМСТЕРДАМ, а также схему швартовки яхт и всех судов в самом городе Амстердаме.

23 августа занимались подготовкой к переходу в Амстердам. Какие-то ремонтные работы были: получили и поставили на баллер руля ранее заказанную в соседней мастерской шпонку, удаляли люфт на баллере, залили все цистерны пресной водой, проверили фалы, смазали лебёдки... ещё что-то было. Продуктов подкупили. Из Комитета принесли инструкции на переход. Сниматься из марины указано в 06.30 и идти в Северный шлюз. Дана еще уточненная, поименная, схема постановки судов в шлюзах и расписан порядок следования по Нордзееканалу. Дело в том, что этот переход от шлюзов Эймейдена до центра города Амстердама, фактически, являлся и парадом судов, участников РЕЙСА, и также множества местных парусных судов, которые через океан не ходили, а в празднике и параде участвуют все. Весь этот день наблюдали,



как проходили к шлюзам большие парусники. Их проводили по одному-два. Для них шлюзование связано с режимом приливов-отливов в море, т.к. осадка у этих судов большая, для них важна глубина на пороге шлюза.

24 августа. Команде подъём в 05.30. С кем-то из парней сбежали в маркет за свежими продуктами. Его хозяйка ещё с вечера предупредила, что утром откроет «лавку» раненько специально для уходящих яхт. Так что хлеб и молочные продукты купили свеженькие.

От своего причала отошли, как приказано, точно в 06.30 и только в 08.30 вошли в шлюз и пришвартовались правым бортом в указанном нам на схеме месте. На яхту сразу сошла стройненькая девушка лет 18: «Я ваш лайсон на сегодняшний день. Меня зовут Jacomine Rijn...». Её прислали из Комитета для консультации и для связи во время перехода, для возможной необходимости в понимании указаний служб канала, передаваемых на голландском языке и, как я увидел чуть позже, для контактов со множеством других судов. Дело в том, что общие инструкции для судов, участвовавших в РЕЙСе, очевидно, составляли англичане или американцы и они указали каналы связи для УКВ-радиостанций те, что работают у них. А тут оказалось, что местные станции на Канале пользуются другими частотами, которых на наших станциях даже вообще нет. Несогласованность получилась у них. Потому на судне требовалось иметь человека, понимающего голландский. Лайсон сразу попросила у меня нашу радиостанцию и кому-то доложила, что она на месте.

В шлюзе нас подняли-то всего на 20 или 30 сантиметров. В канал вошли в 10 часов и потом более 4 часов парадным строем двигались в сторону города. Но, правда, назвать это шествие строем едва ли можно. Идут фрегаты, громадные барки, бриги, бригантины и вокруг множество яхт, шхун, катеров, разнообразных лодок моторных и гребных тоже. Канал шириной метров 300. Он весь заполнен этими судами. Малые суда идут вплотную, зазоры порой между бортами или оконеч-

ностями 2-3 метра. Я всё время рулил сам, т.к. на команды никакой рулевой не успевал бы реагировать. Нужно было самому поминутно решать, как с кем-то расходиться и сразу совершать маневр на руле. Костя не отходил от двигателя, регулируя скорость по моим указаниям, остальные глядели и глазели. И было на что. Удивил нас коричневый цвет парусов на большинстве голландских яхт и шхун. Это, говорят, у нас национальное. Мы пристроились за кормой фрегата «Херсонес», это sister-ship российскому «Миру». На «Херсонесе» тоже украинский флаг, так что я обязан считать его своим национальным флагманом здесь, хотя он не участник РЕЙС-2000. Он занимается туристскими плаваниями в германском чартере и пришел со своими пассажирами на этот величественный праздник. Как я ни старался вести судно аккуратно, а всё-таки однажды, стараясь избежать навала от катера, угрожающего справа, сам неожиданно «наехал» на корму соседа, идущего впереди. Леер ему слегка помяли.

Стоянка для судов нашей категории в центре Амстердама. Вокруг яхты под самыми разными флагами. С левого борта, а мы стоим третьим бортом, английская яхта «Rona-2». С ней мы встречались ещё и в 92 году. Сосед по Галифаксу «Ocean spirit of Moray» стоит у нас по носу. Много других. Место хорошо защищено от ветра высокими зданиями, так что яхты спокойно стоят вплотную. Опять надо отметить, что ни воды на причале, ни подводки электротокa не предусмотрено. Хорошо, что мы зашли и постояли в Эймейдене, где и водичкой залились, и все аккумуляторы «подбили». Вот написал, что «место защищено высокими зданиями». И сразу хочется поправиться, т.к. здешние «высокие» это совсем не те высокие, что в Бостоне видели. Нет по-настоящему высоких зданий в Амстердаме. На весь город видится пара таких, какие можно назвать небоскребами. Это этажей в 20—30. Я однажды с какой-то женщиной заговорил на эту тему, она меня поправила. Сказала, что у них в городе три таких здания. Около нашего причала жилой дом в 9 этажей. А весь город, центр его, это большой район, а



не две-три улицы, имеет вид средневековья. Узкие дома стоят прижавшись друг к другу, словно плечами упираясь один в другой, и тянутся вверх на три-четыре этажа. Берегут голландцы прежний облик своего города. Его улицы-каналы мне кажутся неповторимыми. Во всяком случае, я таких ранее не видал. И, конечно, множество велосипедов. Тысячи велосипедов. Едут все. И старый и малый. Молодая мамочка на велосипеде с двумя детьми. Много больших велосипедных стоянок. И просто у оград на набережных каналов или к каким-нибудь ограждениям на улицах стоят пристегнутые цепочками или тросиками десятки, сотни этих машин.

Однажды у Центрального вокзала случайно увидел такую картину. Огромная стоянка велосипедов. Подъехал открытый грузовик. Рядом с ним машинка с газорезательной установкой и двое рабочих. Тут же полицейский и служащий этой стоянки. Рабочие запускают свой резак и по указанию полицейского режут эти цепочки и тросики на застоявшихся велосипедах. Такие, простоявшие несколько месяцев без движения, бро-



NORDZEEKANAL – Голландия.
Парад-переход в Амстердаме.

шенные или забытые хозяевами, четко видны. Режут крепления, а сами машины забрасывают в грузовик. Они расчищают площадку от старого хлама.

Красочный и шумный праздник на воде. Множество судов. Сотни, нет, наверное, их тысячи, идут непрерывным потоком против часовой стрелки: яхты, катера (разных размеров и расцветок), шлюпки, бриги, барки, байдарки, каное... Тут же пассажирские суда маленькие и очень большие речные. Как только



Идем за кормой фрегата «Херсонес».

им удаётся разворачиваться в нашем углу гавани. Всевозможные плавсредства! (Какое грубое, «суконное», слово. Но как назвать старинный голландский лакированный деревянный башмак длиной метра 4 и с подвесным мотором? В нём два человека катаются. Или «автобус», совершающий уже третьи сутки круговые плавания по периметру гавани. Вскоре появится «пивная бочка». Большая, у неё, конечно, есть двигатель, экипаж несколько человек). А сколько здешних парусников! Этого я ранее и представить не мог. Всё это украшено, нет, завалено цветами, обвешано гирляндами цветов.

А буксиры, эти обычные портовые работяги, чисто покрашенные (но, думается, что у голландцев они чисты не только под праздник, а среди них есть и те, что были построены в начале уходящего века), и на них тоже цветы и гирлянды цветов. Старый буксир, паровой (какой гудок у него!), уставлен громадными вазами-бочками с цветами и весь обвешан гирляндами. И он не один такой. Тут и байдарки с одним или двумя седоками. Все они ходят кругами по периметру порта. На всех толпы встречающих и приветствующих РЕЙС людей.



Празднования «Парусный Амстердам–2000».

Люди смотрят, любуются парусными красавцами, пришедшими из-за океана. А у причалов у городских набережных вплотную один за другим стоят TALL SHIPS (так называют большие парусные суда) со своими высоченными мачтами и громадными реями. Тут и итальянский «Америго Веспуччи», и польский «Дар Младежи»... российские «Крузенштерн» и «Седов», японский «Акогара», украинский «Херсонес»... Но нет нашего «Товарища». Да и наш ли он теперь, этот подлинный товарищ и учитель множества советских и в том числе украинских моряков?! Отдан (или заложен?), где-то в Германии он теперь, говорят, что на пять лет. Но вернется ли он снова когда-нибудь в Херсон, в то старейшее российское мореходное училище, где его привыкли видеть поколения наших моряков?

На берегу столпотворение людское. Лавки, палатки, концерты. Огромное обзорное колесо. Забрались и мы с Доктором, не пожалев по 4 доллара. Вечерами фейерверки с большого военного корабля...

В параде по городу мы единственные представляли Украину. На мой вопрос к организаторам парада при построении (опять по алфавиту): «Почему нет команды с «Херсонеса»? – мне ответили: «Они не в РЕЙСе. Вы официальные представители».

Праздник в Амстердаме закончился большим приёмом капитанов в мэрии города. Собственно приём был проведен где-то далеко за городом в старинном соборе. Дорога туда позволила взглянуть на Голландию из окна автобуса, что было для меня непривычным. Типичные, как мы знаем по картинкам, пейзажи с ветряными мельницами. А вон, кажется, прямо по полю идет небольшой буксир. Видна только его надстройка. Там узенький канал среди ухоженных полей или пастбищ.

На приёме, как обычно, короткие речи, свобода общения, звучала неназойливо музыка. Десятка полтора больших круглых столов. Каждый, вероятно, на дюжину мест. У каждого из нас в пригласительном билете указано, за какой стол садиться должен. По ходу «пъесы» всё, конечно, перемешалось, но



Амстердам приветствует участников.



начало было строго запланировано. Не было той фуршетной анархии, что видели в Бостоне.

В один из наших первых дней в Голландии, когда ещё стояли в Эймейдене, я с кем-то из парней вдвоём однажды съездил в Заандам, где более чем 300 лет назад Петр Первый под именем Петра Михайлова кораблестроительному мастерству у голландцев учился. Заандам оказался близко. Поезд туда за 20 минут довозит. Городок теперь, конечно, современный. Музей Петру хранят. В тот день или час, когда мы подошли, он, к сожалению, был закрыт. Но хоть вокруг походили. Посидели на крохотной площади под высокими развесистыми деревьями. Жаль, что с нами не было М.Терновского, он бы определил породу этих деревьев. Посреди площади стоит памятник – Петр с топором в руках нос небольшого суденышка ладнает. Памятник поставлен в 1911г. как дар императора Николая Второго городу Заандаму. Интересна история домика, где Петр останавливался дважды в своих поездках в Голландию в 1697 и в 1698 годах. Построен домик в 1632 г. В 1818 г. король Нидерландов Вильгельм Первый купил его и подарил своей невестке Анне Павловне, которая в 1816 г. вышла замуж за престолонаследника, будущего короля Вильгельма Второго. По приказу Николая Второго, очевидно, когда памятник ставили, над домиком музея возвели каменный чехол. Это как у домика Петра на Васильевском острове в Санкт-Петербурге.

28 августа опять парад судов, идущих мимо центра города на выход из порта, и затем те же 20 км по каналу к шлюзам. Берега канала на всём его протяжении заполнены людьми. Неоднократно был виден наш биколор и слышны возгласы «Хай живе Україна!».

Вот в шлюзе, я в этот раз пошел в Южный шлюз, при выходе малых судов организованности не было. Для больших-то, конечно, график был продуман, и они шли в Северный шлюз, который больше и глубже Южного. А для таких, как мы, не могли они предусмотреть, кто придет и когда придет к шлюзу. Посему лезли, кто как умел. Я эту «систему» не сразу понял.



Памятник Петру I в Заандаме.

Но, понаблюдав, как поступают другие, и дважды пропустив возможность войти в шлюз, уже с третьего захода сумел всунуться в него с «Икаром». Обстановку ещё осложняло то, что одновременно шлюзовались самоходные баржи, которые по две штуки первыми входили в шлюз, а яхтам предоставлялась возможность втискиваться между ними и позади них. Электронная надпись у ворот шлюза, указывающая глубину на пороге, постоянно колебалась между числами 2,8 и 2,9 м. Такая глубина на пороге меня, естественно, беспокоила,

т.к. эта величина очень близка к нашей осадке, которую я на тот момент точно знать не мог. Беспокоился, не сесть бы на пороге. Тогда и сам не пройдешь, и других задержишь.

Вошли в шлюз, закрылись за нами ворота. Яхты стоят плотно одна к другой, а между ними лебеди плавают, тянут свои шеи к людям за подачкой. Верят в людей, не обижают их здесь. И ещё одна деталь – выходим из порта в море, а нас в шлюзе вверх поднимают, да на целых два метра поднимают! На море был прилив, и уровень воды там выше, чем в порту и канале и в многочисленных каналах-улицах Амстердама. Порт и сам Амстердам отгорожен от моря дамбами. Читать-то об этом приходилось, и все об этом знаем. И всё-таки удивительным кажется, что городские улицы ниже уровня моря.

После шлюзования вновь зашли в марину в Эймейдене с расчетом на одни сутки, чтобы подготовиться к переходу до



Гибралтара. Туда почти 1500 миль. И опять же Бискайский залив с его недоброй славой сурового места в океане.

Было у меня тогда приглашение на участие в ещё одном праздновании. Порт Бремерхафен, это ФРГ, он совсем рядом, всего 210 миль. Бремерхафен устраивал у себя фестиваль парусных судов в связи с организацией выставки ЭКСПО-2000 в Ганновере. Тоже интересная программа. Многие из Амстердама отправились туда. «Икару» официальное приглашение было прислано ещё зимой в Николаев. Я много думал об этом, идти или не идти. Жаль упустить, ведь повтора никогда не будет. Но уже в Амстердаме решил не ходить. По состоянию команды видел, что им уже хватит. Надо идти в сторону дома, туда почти 4000 миль. Ещё наплаваются и те, кому предыдущего не хватило. Хорошо тому шотландцу, его дом от Бремерхафена в 400 милях, которые пройдет за 2-3 дня, а нам хотя бы в

два месяца вложиться.

Вот такие у меня, в основном, воспоминания о том плавании для участия в РЕЙС-2000. Все переходы в море-океане – дело обычное. Это трудная, сложная во множестве своих деталей жизнь и работа, но всё-таки обычная. На это шли все вместе и каждый порознь. Может быть, не все её представляли глубоко, имея только опыт плаваний у нас в лимане или даже в Черном море. Да и плавания в Грецию – тоже совсем не то. Это работа моряка, в наших



Праздники закончены. Уходим из Голландии.

условиях многократно осложненная малыми размерами судна, длительностью переходов, условиями жизни и быта, самой работой в две вахты. Но хоть это и тяжкая, но любимая работа. Чего уж тут греха таить. И больше всего запомнились как что-то новое вот те праздники и встречи с людьми. Там тоже ответственность большая, ведь мы были единственным официально заявленным и зарегистрированным в РЕЙС-2000 судном из Украины. Это праздники — участие в парадах судов в гаванях и на рейдах портов, участие в парадах команд по улицам городов, приёмы в мэриях, и подъёмы национальных флагов и исполнение гимна вашей страны, гражданином которой ты являешься, салют из пушки в честь флага на стеньге вашего судна, а также встречи с соотечественниками, часто с бывшими соотечественниками, и с членами команд яхт и судов из других стран, с гражданами принимающей страны. Тут всегда надо держать марку. Всё прошли, показали на своём уровне, что мы, НИКОЛАЕВ и УКРАИНА, есть. 29 августа был день увольнений. Но кто-то из команды всегда был на яхте. Так потребовали из службы администрации марины, предполагая возможную нашу перешвартовку. Они готовились к какой-то своей выставке-ярмарке и ожидали подхода многих судов. Ну а мы подкупили продуктов, перестирали бельишко, в душ, конечно, сходили... И, вроде бы, всё.

Вечером семейный праздник. У Доктора день рождения, что было также одним из поводов задержаться ещё на одну ночь на спокойной стоянке. Это был наш заключительный ужин по поводу окончания всех мероприятий РЕЙСа. Опустили все праздничные флаги. Оставили только официальные – Украина и Голландия.

Из порта Эймейден вышли 30 августа в 9 часов утра. Поставили грот, бизань, кливер. Вахту после отбоя аврала по выходу из порта принял Ю.Б. Жирадков с матросом А.В. Фоминым. И вперёд. Домой.

Опять начались будни морского плавания. Просматриваю вахтенный журнал и навигационные карты, купленные в Амс-



тердаме. «...Прошли нефтяные вышки АМСО-Р15... Выбросили три мешка сухарей, т.к. в них завелись белые черви...». В эти мешки мы давно не заглядывали. В Северной Атлантике погода не располагала к просушиванию сухарей на палубе. Теперь же у нас был запас свежего хлеба, его должно хватить на неделю. Потом будем жарить лепешки, если до Гибралтара еще не дойдем.

Идем на вход в пролив Ла-Манш из Северного моря. Вечером 31-го, оставив где-то справа знаменитые Гудвинские пески, что на входе в реку Темзу лежат, приблизились к району Дувр-Кале. Здесь очень много судов, идущих вдоль пролива и ещё больше поперёк него. Около 23 часов запустили двигатель для лучшей подготовленности к маневрированию при возможных расхождениях с судами. С полуночи пошло встречное течение. Потом мощный шквал с дождём. Работая двигателем полным ходом вперед, а это у нас 5,5 узла, упирались на одном месте, наблюдая яркий красный огонь маяка Варне на траверзе левого борта не менее четырех часов. Но самую узкость пролива на линии Дувр-Кале к этому времени уже прошли. Там непрерывно снуют большие ярко освещенные паромы. Эти несутся при любой погоде, при любой видимости. Но хорошо, что они все, хотя и близко, но всё-таки у нас за кормой проходят. Только один прошел по носу. Ночь темная. Встречный ветер. Уйти к берегу и отдать якорь не решился, т.к. на карте в этом месте показано целое кладбище затопленных судов. А вперед идти сил не хватало.

Коротко говоря, трудно брали Ла-Манш. Оттого, вероятно, действительно хочется туда ещё хотя бы раз сходить. Течение менялось со своей цикличностью около 6 часов 30 минут. Но приливное течение, идущее из океана, здесь всегда сильнее течения отлива. Первое достигает 6 узлов даже в штиль, а при отливе более 4 не бывает. А тут еще много дней работал сильный западный ветер. Опять сложный переход с правой стороны пролива, это от Англии, на левую, к Франции. Наши черноморские проливы мне сейчас кажутся более лёгкими для

прохода яхтами со слабыми двигателями. Возможно, сказывается привычка, лучшие знания и опыт в плаваниях в наших проливах. Нет, в Ла Манш ещё сходить надо.

2 сентября в полдень нас догнал грузовой теплоход «Вана». Флаг какой-то чужой, а команда вся из Украины, мариупольские ребята. Идут из Вентспилса на Бразилию. Нас опознали по флагу, т.к. проходили совсем рядом по левому борту, и вызвали на УКВ-16. Я тогда нашу радиостанцию держал постоянно включенной, как того требуют правила Канала. Мы бы сами их опознать не смогли. Нет теперь той, всегда узнаваемой, родной белой трубы с широкой красной полосой, с трубой, к которой всегда и везде можно было обратиться с любыми просьбами: и радиограмму передать домой, и солюру подлить. Помню, однажды измаильский теплоход «Кальмиус» остановился, чтобы передать кастрюлю борща. А на стоянках в портах всегда дружеская встреча с парнями, которых ты и не знал никогда раньше, но в разговорах всегда находятся общие знакомые или знакомые знакомых. И медицинской помощью всегда пользовались. Опять же, помню, как в Стамбуле мои руки, обожженные скользящим жестким капроновым фалом под нагрузкой (кожа на обеих ладонях была снята вчистую, но фал задержал), спасала докторина с теплохода «Осетия». А я, неблагодарный, теперь и имени её не помню. Нынче трубы и наших, украинских, и российских и тем более прочих из СНГ судов разукрашены так, что и подойти к ним застесняешься. Было уже и такое, что в ответ на просьбу налить канистру (20 л) солёра стармех, не помню уже, с какого украинского судна, задал вопрос: «А платить кто будет?». Справедливый вопрос. Но непривычно как-то.

На «Вана» приняли у меня радиограмму: «СЛЕДУЕМ ПРОЛИВОМ ЛА-МАНШ В АТЛАНТИКУ. НА СУДНЕ ВСЁ В ПОРЯДКЕ. СЛЕДУЮЩИЙ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПОРТ ЗАХОДА СЕУТА- КМ НЕМИРОВ». Они её сразу же через факс в Николаев председателю горспорткомитета Н.П.Зайвову передали и мне об этом сообщили.



А у нас вахты и будни. Порвался шкот, опять «ушел» ток из аккумулятора, ещё отказ в работе Спутникового Навигатора, зарифили грот, заменили стакселя, не горит правый бортовой огонь (Костя с ним уже давно и не в первый раз возится), перебрали инструмент, закончилась вода в донной цистерне №2...

3 сентября в графе «Замечания капитана» в Вахтенном журнале запись: «Сегодня откровенно дыхательный день после сложных предыдущих дней». Это мы уже выходили на простор океана, и коллизии пролива с его узкостями, мелями, сильными течениями и множеством судов оставались позади. И ветер западный теперь уже становился не встречным, а боковым. А это, парусники понимают, совсем иное дело. Да и ослаб ветер. Судов по-прежнему много, но тут места без ограничений. По ночам ещё целые эскадры рыбацких судов появляются. Они со всех сторон. Берег-то французский совсем рядом где-то за горизонтом.

5 сентября прошли супербуй у острова Уэссан, вошли в зону Бискайского залива. В Навигатор введен мыс Финистере. До него 400 миль. Это уже Испания. А 6 сентября окончательный отказ в работе нашего стационарного спутникового навигатора. Хороший аппарат...был. После мы его ввести в строй не смогли. Запись в вахтенном журнале: «В связи с выходом из строя GPS-Koden дальнейшая прокладка по счислению и контроль по GPS-Magellan». Этот аппарат ручной. Это ещё забота для капитана. Здесь, конечно, заблудиться трудно, берег, хотя и не виден, но он близок, за горизонтом на востоке. Как все-таки расслабляет эта уверенность и привычка в работе по прибору. А вот отказ. Ведь раньше я мог и считал нормальным вести прокладку пути по счислению и наблюдениям Солнца.

Опять судно. Теперь это «Дженни», команда с Украины, флаг Мальты. Работают наши морячки кто где. Своего флота Украина не имеет фактически. Уничтожили громадное Черноморское пароходство. И виноватых найти «не могут». С «Джен-

ни» сообщили, что по прогнозу на ближайшие дни ветер не более 3 баллов от северного до северо-западного. Норд – это хорошо. Три балла маловато, но были бы хоть они. Штили тоже мучительны.

Последующие дни спокойный океан, небо ясное, по ночам звёздное. Потом ветер вообще зашел с юга и ослаб. Всё дальнейшее плавание до Гибралтарского пролива продолжалось при слабых ветрах. Суточные переходы по 50-70 миль. Знаменитый Бискайский залив прошли со штилями. Отдыхали. Вот так сложилась погода. Постоянно видим догоняющие и встречные суда. 12 сентября совсем рядом прошел архангельский лесовоз «Пионер Северодвинска». На нём мои друзья, а старшая дочь Екатерина идет вторым помощником капитана. Капитан даже разрешил остановить судно. Мы подошли к его борту. В течение получаса пообщались. Получили несколько буханок свежего хлеба. От предложения взять соляра отказались, у нас полный бункер. В Ла-Манше израсходовали немного. Потом они пошли вперед. А мы подняли паруса и за ними, к Гибралтару.

16 сентября при восходе Солнца увидели африканский берег в районе мыса Спартель. Я к нему шел уже в четвертый раз на яхте из океана. По всему горизонту дымка, так что горы африканского берега едва просматривались, а европейский вообще не был виден. К 10 часам видимость улучшилась. Да и мы приблизились к берегу. Ветерок был попутный и течение шло из океана в Средиземное море. Мы быстро приближались к порту Сеута. Навстречу прошел испанский небольшой военный катер. Остановился, потом сделал круг около нас и пошел в восточном направлении.

К 12 часам мы уже ошвартовались в Сеуте в той же самой марине, где были чуть более трёх месяцев назад. Как всегда график дежурств, т.к. стоять предполагаем трое суток, и перечень работ. Ну а в первую очередь, конечно, душ. Пообедали в ресторане на берегу моря. Я туда ходил заранее, заказал салаты, добротные бифштексы, по бокалу хорошего красного



испанского вина и пива, as much as we'll be able to drink, «от пуза», значит.

Первый дежурный Костя. Он осмотрел подводную часть корпуса и обнаружил, что потерян шплинт, фиксирующий штырь, на котором сидит перо руля. Сам штырь пока ещё на месте. Потеря этого штыря в море да ещё при штормовой погоде могла стать причиной очень тяжелой аварии.

Потом тихий вечер. Вся команда на борту. Это опять сказывается отсутствие Терновского, он бы придумал куда сходить и приятелей завести. Ну и, конечно, мы уже за границ насмотрелись и здесь бывали. Потом пришли гости с соседней яхты, флаг Англии. Долго сидели, о чем-то разговаривали.

На следующий день ещё одна гостья. Она наша, как принято у нас теперь говорить, русскоязычная, молодая. Она жена (или подруга?) весьма пожилого состоятельного шведа. Второй год счастливо путешествуют на своей яхточке по Средиземному морю. Теперь намерены идти в Карибское море, потом в Бразилию. Рассказывает скуп о своей безбедной жизни. Но что-то счастье в её глазах не светится.

Команде на весь день увольнение. Работы по заведованиям были только у капитана и стармеха. Промыли с Костей паруса пресной водой, сделали уборку внутри яхты, поставили тот шплинт у руля, подобрали карты на переход Сеута — Мальта — Афины — Стамбул. Я подготовил рапорт, это уже рапорт №5, его нужно отправить в Николаев спортивному начальству. Со стороны океана весь день дул сильный ветер. Сейчас бы лететь на восток, но мы договорились о трёхдневной стоянке для отдыха. А попутный ветер упускали. Уходить будем 19 сентября.

18-го тоже день отдыха. Только харчей подкупили на переход. Днем вдвоём с Сергеем обошли полуостров Альмина, километров 10, наверное, отмотали. При нашем режиме жизни за последние месяцы это непривычно. Поднялись к маяку на вершине горы. Костя с Сергеем в какой-то день ходили к тому же мысу Альмина с масками и подводным ружьём рыбу

стрелять. Принесли какую-то рыбку и маленького осьминожка. А ветер по-прежнему западный не менее 6 баллов. Хороший ветер уходил.

Утром 19-го всё тот же свежий ветер от запада, в вантах свистит даже на стоянке под прикрытием зданий города и гор. Ещё сходили на меркаду, это базар по-испански, купили овощи и фрукты. Потом подошли под заправку, залились соляром и в 12.30 вышли в море. На гроте сразу взяли два ряда рифов и стаксель малый поставили. Но скорость имели 7–8 узлов. Нам достаточно. В полночь море вообще рассвирепело. Убрали грот и до следующего полудня шли с одним стакселем всё на тех же семи узлах. И только в полдень добавили к стакселю №3 ещё и кливер, вынесли его на спинакергике на левый борт. Кливер – это 55 квадратных метров паруса. А такую постановку двух стакселей на противоположных бортах называют «крейсерский спинакер» или «разрезной спинакер». Это удобно, работать с ним легче, чем с одним настоящим спинакером. На курсе фордевинд они стоят устойчиво, а площадь больше чем один стаксель с гротом и нет опасности, что на волне может перебросить гик.

От испанского берега прилетел вертолёт, сделал круг над нами (контроль какой-то или забота о мореплавателях) и удалился обратно. Позже я узнал, что в тот день на какой-то яхте здесь же, в море Альборан, на крутой волне человек выпал за борт. Ну а человек за бортом – это, как правило, навсегда за бортом. В хорошую погоду, когда всё вокруг видно и нет волны, яхта легко управляется, за борт не падают. А мы в море ни одной яхты, ни одного малого суденышка не видели, хотя это был район, где всегда кто-нибудь катается и рыбачки работают. Погодка не та. Нам же ветер был попутный, на «Икаре» идти славно.

20 сентября утром и ещё в полдень шли хорошо, по 6–8 узлов давали. А к вечеру ветер стал стихать. Мне было жаль тех ветреных дней, что простояли в Сеуте. Но их не вернёшь. 21 сентября временами вообще штиль. Утром вышли к африка-



нскому берегу в видимости мыса Карбон. За сутки пройдено 78 миль.

На следующий день ветер усилился, но это был уже встречный ветер, и за сутки прошли чуть менее 100 миль. Это по генеральному курсу, т.е. смещение на восток вдоль берегов Алжира. Но ведь ходили-то зигзагами, лавировали.

22-го та же лавировка. При ясном небе вторые сутки ветер 5-6 баллов. Ночью на 23-е ослабление ветра, но направление прежнее, и не получается существенное смещение к востоку. И ещё неприятность. В темноте въехали в большое нефтяное пятно. Все-таки и в Средиземном море позволяет кто-то себе нефтяные танки промывать или льяльные воды сливать, хотя это категорически запрещается международными правилами. У нас на палубе и на стакселе, принайтовленном к левому лееру, огромный сгусток этакой «мазуты». Потом весь день отмывали палубу у мачты и якорь, лежащий здесь же, и со стакселем возились долго. Но на нем пятно останется надолго. За сутки пройдено 97 миль. Не так уж мало. Но все уже устали. Надоело. И такие переходы, когда всё идет к концу, удручают, во всяком случае, не воодушевляют. Нет хорошего продвижения вперед и с ним работы, требующей напряжения и дающей ощущение удовлетворенности своей работой. Вот только те текущие ежедневные дела: подшили разорвавшийся шов на стакселе, осмотрели и обтянули талрепы штагов, потом то же самое проделали с талрепами вант, поставили спинакергик, через некоторое время с изменением ветра убрали... Ночью прошли в районе порта Алжир. На берегу видно море огней.

25 сентября опять за сутки дали только 61 миль. И лавировали, и штилили...А жизнь идет своим чередом. Док своим хирургическим скальпелем что-то вырезывает по дереву. У него такие дела получаются, и любит он этим заниматься. Сейчас он работает над барельефом, где изображена марсельская шхунка и по периметру написаны порты пройденного нами маршрута. Сюжет картинки они с Сергеем соотносили, а в обсуждении участвовали все.

Досочка у него красного дерева, работать на ней трудно, т.к. дерево твердое, но и Борис парень настойчивый. Несколько обрезков этой древесины он подобрал в отбросах у столярной мастерской в Эймейдене. По приходу в Николаев Док этот барельеф передал мне с дарственной надписью в память о проделанном плавании. А я позже и вопреки указаниям Бориса отдал его в Николаевский музей судостроения и флота в качестве одного из экспонатов о плаваниях «Икара». Сергей Лукьяненко в этом плавании много работает со своими художествами. Обстановка позволяет, и мы его поддерживаем в этом. Пусть и в свою вахту рисует. Ведь живое море, с натуры, пишет масляными красками на каких-то картонках, которые он готовил ещё дома. За руль вместо него могу и я подержаться. А то, что делает он, мне не сделать. И в этом вижу полезность нашего плавания. Его работы привезем домой и покажем людям. Его картины (40 штук!) тоже демонстрировались в течение трёх месяцев в феврале-апреле 2001г. в том же музее на нашей выставке «Икара».

26 и 27 переходы чуть более 100 миль. А 28-го опять – 65! В ночь на 29-е со стороны берега подошла гроза с резкими порывами ветра. Убрали грот и стаксель, некоторое время шли с одной бизанью. Солнце вошло за тучами, закрывающими восточный сектор горизонта. Около полуночи увидели мыс Фавиньон. Это Сицилия, Италия. За сутки 116 миль. И опять грозы при встречном ветре.

30 сентября далеко справа увидели остров Пантеллерия. И весь день гроза и дождь, а за ними штиль, и снова гроза. И много судов, идущих Тунисским проливом.

Вечером 1 октября опознали маяк Гордон на острове Гоцо.

Это уже Мальта. Жаль было, что подходили вечером. В 20 часов убрали грот, чтобы уменьшить скорость. Хочу идти в бухты Мальты только с рассветом. Тут берега скалистые, к ним подходить лучше не спеша и при хорошей видимости.



Утром в 07.30 вошли в бухту Марсашлот на острове Мальта. Потом довольно долго искали место, где можно пристать. Только в 10 часов, обойдя по периметру всю бухту, увидели стоянку для яхт и на стенке надпись «custom», таможенный причал, значит. Подошли. Марина Мсида. Нам сюда и полагается. Прошли таможенный и полицейский контроль. Получили разрешение на пребывание здесь в течение четырёх суток. Я столько просил. Стоянка у нас хорошая. С носа два бриделя со штатных бочек, с кормы завели три своих швартова. Рядом вплотную стоят яхты, и нам свою корму надо фиксировать жестко. Подключились в сеть 220В, свой шланг подсоединили к трубе с пресной водой. На берегу душ, туалет, полицейский пост. Оплата всё те же 35 долларов. В тот же день позвонил в Николаев в спорткомитет.

Два дня стоянки парни, в основном, гуляли по городу Ла Валетта. Дел на судне не много было, да и те, в основном, мои. Договорился и сдал в ремонт наш стаксель №3, ему ещё предстоит много ответственной работы на подходах к Черному морю. Работы на несколько часов, а 100 долларов надо заплатить. Договорился и сдал в ремонт ручку от шкотовой лебёдки. Там надо подварить штырь. Шва-то не более 50 мм, но плата около 20 долларов. На Мальте, надо отметить, всё считают в местных лирах, причем одна лира вдвое дороже американского доллара, и это уж я перевожу в доллары украинскому читателю для ясности. Позвонил в консульство Украины, доложил о нашем пребывании здесь. Вежливенько поговорил с секретарем консульства Екатериной Бахтиной. Пригласил зайти к нам. Отправил в Николаев рапорт №6.

4 октября утром опять залили полный бункер пресной воды, подкупили продуктов. Овощи и фрукты зеленщик на своём грузовике, для того специально оборудованном, подвозит прямо к причалу. Потом закончил дела в таможне и в полицейском офисе и в 15 часов ушли от причала в марине. В бухте недалеко от выхода стоит небольшое судно-заправщик. Подошли к нему. Закупили 400 литров соляра, уплатив 100

лир. На сдачи нам дали две приличные упаковки мороженого, т.к. сдачи в лирах нам уже не нужны. С тем мороженым управились до вечера.

На выходе из бухты доложил на УКВ-16 «Валетта-Радио», что уходим. Вообще здесь контроль оказался строже, чем в других портах, пройденных нами в этом году. Но давно известно морякам, что чем меньше страна, тем больше всякого рода запретов встречаешь. Ведь, когда мы утром 2 октября подошли к причалу марины, полицейский на берегу, услышав, что мы из Украины, закричал, чтобы сразу уходили: «Вам нужен соляр? Вон в бухте стоит заправщик, идите к нему и уходите!». Вот такая была первоначальная реакция местного блюстителя порядков. Это уже чуть позже я всё-таки зашел в таможенный пост (это всё тут же рядом), и таможенник успокоил полицейского. Тому, быть может, приходилось уже встречаться с кем-то из наших соотечественников на яхтах... Иначе чем объяснишь такую реакцию?

Ну, ушли с Мальты. Заходили-то сюда даже не с целью отдохнуть, и продуктов хватило бы до Греции. Мне хотелось показать парням город Валетта. Придется ли им ещё когда-нибудь на него заглянуть? Я же шел сюда в третий раз. Впервые был здесь в 1978 году, когда на яхте «Арктика» возвращались с Канарских островов. Большие здесь произошли изменения. Быстро строится Новый город. И этой марины тогда вовсе не было, но в бухте шла стройка, крепили гранитом берега. А старую Валетту хранят в прежнем виде. Её узенькие улочки всегда заполнены толпами туристов. Этот город как-то связан с именем Хмельницкого Юрия, сына Богдана Хмельницкого.

Из бухты вышли на двигателе и вскоре поставили паруса. Курс по ветру полный, скорость 3-4 узла. Спокойное плавание. Для ночи хорошо. Опять обычная жизнь пошла. На следующие сутки пройдено 87 миль. 6 октября усиление ветра от севера и пройдено 120 миль. Идем в Ионическое море.



7 октября временами дождь. По горизонту тучи, видны грозы с ливнями. Но мы весь день как-то удачно лавировали между ними, и ни под шквал, ни под сильный дождь не попали. В вахтенном журнале в 17.35 записано, что наша точка =37°45'24» северная λ =019°54'44» восточная. За кормой с правого борта гроза. Впереди по горизонту видны острова Закинф и Кефалиния. Но идти прямо на пролив между ними не удавалось. А в 18.45 уже: «Грозы со всех сторон. Идет дождь». На гроте взяли два ряда рифов. Это мы готовились к грозовой ночи. Вахту принял Ю.Жирадков. Почему-то смену вахт сделали в 18.45. В 20.00 в журнале значится: «Пропустили через себя грозу. Шквал не предупредили. Порван Ст.2». Шквал был жестоким и продолжительным. Перед ним была, конечно, минута-другая затишья, но вахта не поняла, что вслед за ней придет мощный удар с противоположной стороны. Не сбросили паруса и меня не вызвали вовремя. Наверх я выскочил, когда стихия уже бушевала и яхта неслась в обратном направлении. Грот-то был хорошо зарифлен, а вот стаксель был чрезмерно велик для того ветра, его надо было убирать. Но убрать наш кливер в 55 кв.м по-хорошему было невозможно. Нести его дальше я опасался, как бы не порвать такелаж и не потерять мачту. Трещины в степсе, на котором она стоит, я видел еще в Галифаксе, и покоя мне это не давало все время. Я сам прослабил фал, и ветер мгновенно растерзал парус в клочья.

Ещё через 45 минут: «Ветер зюйд-зюйд-вест. Идем бейдевинд правого галса. Поставили Ст.3. На западе небо чистое. Грозы ушли на восток. Берега, т.е. острова, не видны, а до грозы видели береговые огни».

Около 2 часов ночи вошли в пролив Закинтос между островами Закинф и Кефалиния. Слева остался остров Итака, где легендарная Пенелопа верно ждала своего Одиссея. В 06.30 впереди чуть справа увидели силуэт полуострова Папас. На востоке мрачность, временами видны дожди. Удивляло отсутствие судов. К 11 часам небо прояснилось. Ещё чуть ранее,

в 10 часов, прошли мыс Папас. Я, кажется, впервые к нему пришел в светлое время суток, хотя здесь, пожалуй, уже в десятый раз. Наконец-то увидел, что Огонь Папас — это просто колышек, маленький столбик, с мигающим фонарём на нём. Прежние все мои проходы в здешних водах выпадали на ночь или раннее, ещё сумрачное утро.

Прошли залив Патрайкос и мимо порта Патры. Никогда в него не заходил. В узкости Риони какая-то мощная стройка идёт. Похоже, башню посреди пролива ставят. И далее шли уже Коринфским заливом. Помнится, ещё в 78 году, оказавшись здесь впервые, а мы тогда зашли сюда на яхте «Арктика», уходя от сильного встречного ветра у мыса Матапан, я назвал эти места благословенными. Мне казалось понятным, почему именно здесь зародилась европейская цивилизация. Это места, защищенные от погодных коллизий, теплый залив, тогда он, наверняка, был богат рыбой, благодатные долины. Но только на южной стороне залива благодатные. Северный берег суров, скалистый, для жизни, по-моему, весьма неудобен. Но и там сейчас прокладывают, вырубая в скалах, дорогу.

Весь день беспокоился, не закрыт ли Коринфский канал, т.к. не было встречных судов. Необычно это... И только ночью прошел навстречу один сухогруз. Но откуда он идёт? Ведь и в заливе есть портпункты...

В 5 часов утра вошли в Коринфскую бухту, а к 7 часам приблизились к входу в канал. Вижу, вход не разрешается, горят два красных огня. Но через полчаса цвет огней сменился на зеленый и появился синий флаг. Это значит, что можно идти. Пошли. Служащий с берега покричал, чтобы шли быстрее. Но нам, как ни старайся, больше 5,5 узла не выжать. А если работает встречное течение, а это здесь возможно, то и этих узлов не дашь. В канале впереди нас идет только одно небольшое турецкое судно. Позади никого. Тоже редкое явление. Обычно кого-нибудь догоняешь, точнее, стараешься не отстать, и сзади кто-то подпирает. И боишься, как бы двига-



тель не заглох. Остановка будет неприятностью очень крупной. Сам канал – узкая щель, прорубленная в ракушечнике. Ширина его 22 метра и длина 6 километров. отвесные стены высотой до 50 метров. Почему-то не видно рабочих на этих стенах. Обычно они висят над водой, зачищая стены, заранее убирают камни, которые смогут скоро упасть в воду канала.

Из канала вышли к 9 часам. За проход заплачено 166 долларов. Если бы шли вокруг мыса Матапан, то потеряли бы, т.е. заплатили бы, двое суток, и не было бы захода в Пирей. А его и Афины тоже хотелось показать парням. У причала постояли ещё полчаса, чтобы позавтракать в спокойной обстановке, и пошли вперёд.

Уже к 17 часам того же дня пришвартовались с внутренней стороны мола, ограждающего бухту Зея в порту Пирей. Потом, как обычно в Греции, оставил в полицейском офисе Судовые Роли. А в администрации Марина Зея никого чиновников не было, только техничка полы протирала. И таможенный отдел был закрыт. С ними общался уже на следующий день.

Стоянка в Пирее тоже трое суток, чтобы парни, кто здесь впервые, смогли на Афины взглянуть, на Акрополь подняться. Сам я здесь уже, наверное, в десятый раз, и Сергей не единожды бывал. Команде увольнение на весь день. Сделал подборку карт и флагов на переход Пирей – Турция – Болгария. Планирую зайти в Варну. И её надо показать команде. Оттуда будем согласовывать дату и процедуру нашего возвращения в Николаев, ведь в плавание мы шли как представители города.

Стоянка ничем не отличалась от обычной. Обтянул таке-лаж, поправил швартовы. У Кости Михайленко здесь оказалась сестра, приехавшая к кому-то в гости. Ну и он отпущен до утра 12 октября.

За кормой у нас стоит яхточка. Её длина около 14 метров. Флаг Франции. На яхте одна женщина возится. Вижу, что швартовы у неё нехорошо заведены. Поправил. Разговорились. Оказалось, что хозяин яхты «Johanna» строил её сам 9 лет. Но вот в первый же вояж по Средиземному морю неудач-

но упал на палубе. Сейчас на яхте его жена, а он в больнице. Завтра будут операцию на колене делать. Что делать с яхтой, она, жена, не знает, и как будут домой добираться, тоже пока не ведает. Француженка пригласила к себе на кофе. Ради любопытства составили с ней этакий четырёхязычный: русско-английский-немецко-французский, — словарик на десятка полтора самых ходовых бытовых фраз. Разговаривать с ней было трудно, но возможно. Она знает свой французский, достаточно хорошо немецкий, чуть-чуть английского и ни слова из русского. Я же со своим русским и украинским, посредственным английским и с крохами немецкого обхожусь при совершенном незнании чего-либо из французского. Но словарик составили. От неё я узнал, что они, как граждане государства, являющегося членом Европейского Союза, здесь так называемый Transit Log, это документ на право плавания в водах страны на срок один или два месяца, не покупают. С меня же за таковой, хотя мы стояли всего три дня, взяли в полиции 32500 драхм. Это около 90 долларов.

11 октября опять всем увольнение до вечера. И я побродил по Пирею. В Афины не ездил. Хотел зайти поздороваться в Греческий яхт-клуб, но он переехал. Говорят, где-то совсем рядом, но я не нашел его. Ночью подошла и встала перед нами небольшая и, я бы сказал, невзрачная польская яхточка «Dar Gdynia». Несколько парней на ней путешествуют. Опять подкупили продуктов вдвоём с Сергеем. К полуночи все собрались на яхте. Ночи здесь теплые...

Подъём команде 12 октября в 08.30. Торопиться не было причины, т.к. мне ещё предстояло отходные документы оформить у чиновников в полиции и в администрации марины. Из бухты вышли только в 12.50. Держали курс на островок Флевес. Лет 20 назад на нём какая-то пушчонка была видна. От кого она защищала столицу? Островок обогнули левым бортом, и впереди открылся величественный, стройный остров Патроклос. При закате Солнца прошли под высоким мысом Сунион. С моря видны стоящие на нем колонны – остатки



древнего храма. Говорят, отсюда царь Эгей в море бросился. Подробности об этом читайте в увлекательной книге «Легенды и мифы Древней Греции».

Ночь была тихая, лунная. Очень легкий ветерок то южный, то северо-западный. Но уж очень слабый. А мы находились в проливе Кеос. Тут всегда и течение довольно серьезное идёт от севера, т.е. нам навстречу, и судов много. Запустили двигатель, чтобы поскорее выбраться из этого пролива.

В северную часть Эгейского моря опять решил идти проливом Дисватон, т.е. восточнее острова Андрос. Этот пролив значительно спокойнее, чем Кафиревс. Тут всегда и течение послабее, и судов меньше. В Кафиревс яхтой можно идти только имея относительно мощный двигатель или при сильном попутном ветре. У нас ни того, ни другого на тот период не было.

К Дисватону подошли 13 октября ещё затемно, хотя на часах было 05.30. Заглушили двигатель, чтобы дождаться рассвета. И только в 07.30 вновь запустили его. Выйдя из пролива, сразу поставили паруса, и началась лавировка. Тоже обычная для этого района в осеннее время лавировка при ветре от северо-востока. Генеральный курс на пролив Дарданеллы северо-северо-восток.

К ночи вышли к островам Хиос и Псара. Пролив между ними, помнится, тоже брали с трудом. Ветер был неровный, то слабый, то за 6 баллов. При таком на лавировке парусов лучше поубавить, не в гонке идем и до дома ещё далеко. Впереди еще много трудных моментов предстоит, мне это известно. Ни рваться, ни ломаться не следует. Почти трое суток бились, пока добрались до острова Бозджаада. Подошли к нему 15 октября уже в темноте. В 20.45, ориентируясь на два стоящих на якорях судна, отдали и свой якорек.

Стоянка спокойная, т.к. ветер с берега. Виден костёрчик в долинке, против которой стоим. Ночные вахты, как обычно в таких случаях, по одному-полтора часа каждому. Мои часы

предрасветные, когда нужно поднимать команду или принимать решение, не остаться ли ещё на стоянке.

Перед рассветом оба судна, стоявшие на якорях, пошли в пролив. Вероятно, тоже ожидали светлого времени. К 6 часам вдвоём с Костей управились с подготовкой к съёмке с якоря. Он двигатель подготовил и запустил, а это тоже не секундное дело: проверил воду в системе охлаждения, долил туда пресной водицы, провернул вал вручную, замерил масло в картере, ещё что-то проверил, смазал... Ну а я что-то на камбузе сделал: чайник вскипятил для утреннего кофе да кашку, вероятно, сварил.

В 06.30 подняли якорь. Пошли, работая двигателем, и паруса поставили. Острова Бозджаада и Товшан оставили с левого борта. Где-то здесь стояла на якорях эскадра адмирала Грейга, блокируя вход в Дарданеллы с юга. Было такое в истории российского флота. А ещё «немного ранее», во времена Троянской войны, здесь же стоял флот греков, осаждавших Трою. Холм Троянский, открытый Шлиманом, вон он, хорошо виден с моря и на картах показан. Интересная точка в истории человечества, ныне известная всем, во всех школах и гимназиях о той войне говорят. Сразу вспоминается, что о последней, Второй мировой, войне, а для нас Великой Отечественной, во многих царствах-государствах стараются умолчать, чтобы люди не знали ни хода её, ни причин и следствий. Тоже тема для размышлений.

Для меня всегда труден вход в Дарданеллы со стороны Эгейского моря. Мощностъ нашего двигателя и скорость, которую он позволяет развить «Икару», минимально допустимые только из-за здешнего встречного течения. А если и ветер встречный, что тоже обычно здесь для лета и осени, то совсем трудно получается. Всегда приходится бороться за каждый метр продвижения вперёд в самом входе в пролив между маяками Мехметчик и Кумкале, и далее в районе бухты Кепез. И в этот раз долго упирались в этой мощной реке, мчащейся из Мраморного моря в Эгейское.



Только к вечеру прошли мимо городка Чанаккале и уже в темноте обогнули мыс Нара. Дальше идти легче, хотя течение прежнее, встречное, но уже не такое острое, здесь можно и на парусах отлавировать, так тоже приходилось. Всю ночь стучали мотором. Тяжело Косте в таких ситуациях. На палубную вахту я его не подключаю, но он непрерывно за двигателем следит и в свою койку не лезет. Когда уж совсем его сломит, он дремлет, прикимаривает на узком диванчике возле стола, чтобы, услышав какой-нибудь ему одному понятный насто-раживающий звук в двигателе, сразу подняться и в дело включиться.

17 октября и за полдня 18-го лавировкой прошли Мраморное море. Тут тоже нужна хитрость небольшая. Лучше, обогнув мыс и маяк Хошкёй, уйти кажущимся невыгодным галсом к северному берегу моря, а там уже под прикрытием берега, без волн, идти на восток. Ветра там всегда хватает. Либо это сильный норд-ост, либо бриз. А в середине моря в это же время штилеть часто приходится. Да и течение, как показано в Лоции, 1—2 узла навстречу.

На рейде Стамбула видим много судов. Картина, напоминающая мне мой первый проход Босфора осенью 1976 года. К 17 часам отдали якорь с внешней стороны мола у рыбацкой гавани Кумкапи на расстоянии около 200 метров. И двигатель заглушили. Когда якорный канат обтянуло ветром, дующим с берега, увидел, что далеко стоим. Снова запустили двигатель, подошли к каменной отсыпке не далее 50 метров и снова положили якорь. Ну ближе уже идти не следует. Изменение ветра сейчас, осенью, на противоположный, конечно, маловероятно. Но всё-таки...

Вечером обычные судовые работы: какой-то ремонт парусов, перепустили соляр из бортовой цистерны в донную... Ужин готовится, Док блины жарит. Рано утром намереваюсь идти в Босфор. А сейчас передышка и ожидание рассвета. Но погода в Черном море, по всем признакам, тяжелая. Мрачное небо. Ветер сильный даже здесь под прикрытием высокого

берега и зданий, потому и жались ближе к берегу. На рейде много судов, стоящих на якорях.

На УКВ-16 связался с теплоходом «Река Печора». Они идут на Батуми, а здесь ждут погоду для прохода проливом, постоянно прослушивают прогнозы. У нас стоянка спокойная и режим стоянки обычный. Смотрю вахтенный журнал за те дни:

19 октября. Т = 07.00. «Ночные дежурства прошли спокойно...Пасмурно. Идет дождь. Ночью судов, идущих в пролив, не наблюдали...». Долго пытался вызвать какое-либо судно на связь. Ответил «Комсомолец Якутии». Позже снова связался с ним. Прогноз тяжелый: «В юго-западном районе Черного моря ветер 18-19 м/сек от норда – норд-оста. Депрессия над Малой Азией. Максимум на Украине». Рекомендуют постоять. Договорились о связи вновь после 16.40, когда они получают свежий прогноз.

А ветер и у нас, я стою на палубе и анемометр держу в руке, 11м/сек. Команда отдыхает. Борис Богомольный занимается резьбой по дереву. Сергей, сидя под столом, свою палитру развернул. Эти ребята творят. Ю.Б.Жирадков очередную яхту «изобретает» или какое-то улучшение к своему «четвертаку» (яхта класса 1/4-тонны) придумывает. Другие читают что-то.

В 17 часов на мой вызов откликнулся теплоход «В.Правик». Это уже украинское судно. Прогноз на сегодня 7-8 баллов, на завтра – ухудшение погоды. Пролив для прохода судов вообще закрыт. Это понятно, если какое-то из больших судов не справится с управлением на этом течении и ветре, а течение при продолжительном северном ветре значительно больше среднего, показанного на картах и в Лоции, то могут надолго перекрыть пролив. Или, не дай Бог, столкнутся два судна. К ночи обстановка прежняя. С берега приходят сильные порывы ветра. На рейде собралось судов не менее сотни. Ночью «огни большого города» и со стороны моря.

И 20 октября прежняя обстановка. В полдень подошел полицейский катер. Они только что увидели нас, стоящих под



самым берегом, или, может быть, услышали мои переговоры с судами. Потребовали показать всех людей и паспорта на каждого. Дело в том, что мы стояли уже третьи сутки, а приход в Турцию не оформляли. Не хотел я его оформлять, мне нужно идти вперед, и заход в Стамбул я не хочу делать. Не люблю я сюда заходить. Но на то свои причины, точнее, здешние, турецкие, они.

Днем опять переговорил с «Комсомольцем Якутии». Погода в Черном море продолжает оставаться тяжелой. Кто-то пришел из Керчи, им ветер и волна были попутными, а из Керчи вышли ещё до этой штормовой погодки в юго-западном районе. Рекомендуют стоять и ждать. Весь день ветер со свистом в вантах, морось, дождь...Только мигающие огни проспекта и мчащиеся по нему автомобили наблюдаем.

21 октября в 00.20 почти по всему видимому нам Стамбулу погас свет. И только через полчаса вновь засветились огни в домах и на улицах. Я-то, в основном, торчу в нашей рубке. Из неё хороший обзор почти по всему горизонту. Да и стоим носом в берег, навстречу ветру. Совсем рядом на якорях мелкие турецкие суда, тоже скрываются от непогоды. Эти и на ночь огни не зажигают. Один сейнерок свой якорь нам прямо под корму положил.

Днем опять несколько раз переговаривался с судами. Подал голос и один николаевский, это «Сириус». Всё время ветер и промозглый дождь. А надо мной висит нарушение турецких правил: при стоянке более 48 часов обязан оформить приход. Я же вижу и слышу, что по рейду между судами ходят портовые катера, возят агентов и представителей властей. Для них эта стоянка множества судов не во вред. Со всех возьмут надлежащий сбор, в том числе и за длительную стоянку.

22-го утром, точнее, ещё с ночи, показалось, что ветер слабеет, хотя в прогнозах были всё те же 7 баллов от норд-оста. Нам в море это сносно будет при курсе на Варну. Пролив бы пройти. Вчера в нём течение было, как сообщали, до 11 узлов! В 10 часов запустили двигатель. Аврал на проход Босфора!

Снялись с якоря, паруса приготовили, но не поднимали. Час пробились на входе в пролив. Но дальше мыса Ахаркапы пройти ни на метр не смогли. Получаются только перемещения поперек пролива. В 11.20 повернули обратно. Прошли по рейду мимо судов «Славянск», «Профессор Колесников», «Урал», «Таврия-2», «Вымпел-32», «Поиск», «Герои Севастополя», «Память Меркурия». Последние три судна украинские и стоят у причала. Ну а мы пошли в известную Атакёй марину. Нам уже пора «сдаваться» для оформления того прихода, т.к. ещё возникла необходимость срочной отправки Ю.Б.Жирадкова в Николаев. Там у него беда большая случилась. Требуется его личное присутствие в семье.

Но в Атакёй, этот хваленый Атакёй, нас не пустили. Навстречу вышел катерок. Увидев его, говорю парням: «Вон идёт, чтобы помочь нам при швартовке, показать в какую ячейку становиться». Но не тут-то было. С катера машут руками, чтобы уходили отсюда, становятся поперек хода. Говорят, что в марине места нет! Ведь видят же, что уже пятые сутки в море тяжкая погода, что яхта явно пришла издалека. Но категорическое – нет. Пришлось развернуться и идти куда-то обратно.

Прежде чем направиться к месту прежней стоянки, подошел к тем украинским судам. На УКВ связался с теплоходом «Поиск», просил разрешения стать у его борта. Но и тут отказ. Они уже оформили отход и ждут с часу на час погоды, чтобы идти в Черное море. Наш подход станет нарушением режима порта. Это понятно. Но я вижу, что мне отсюда уходить не следует. У причалов есть свободное место с подветренной стороны.

Подошли. Ошвартовались за кормой того же «Поиска». Причал высокий, наш борт ниже него. Это хорошо, т.к. весь борт прикрыт от ветра. А ветер и дождь – метут!

Команде на берег не сходить! А сам пошел доложить портовому полицейскому. Естественно, он спросил, а я рассказал, почему не в Атакёй зашли. Он удивился. Доложил куда-то



«выше». Стоянку разрешили до утра в связи со штормовой погодой в море, т.е. в режиме порт-убежище.

Это оказалась небольшая таможенная территория-порт, где берут груз украинские суда, привозящие турецкие товары в порты Черного моря, товары, которые мы в массе видим на наших рынках. Нам выход за территорию порта, огороженную плотной сеткой, не допускается. Даже в ближайшую лавку. Но и здесь нашлась добрая душа. Обладательницей её оказалась Света. Дал ей стодолларовую бумажку, и она купила что-то по нашему списку. Хлеб свежий, масло, два или три пакета- «кирпича» вина...

На следующий день я с помощью той же Светы связался по телефону с консульским отделом Украины в Стамбуле. Я искал путей для отправки Жирадкова домой самолётом. Но, пробившись с этим делом два дня, понял, что не удастся. У нас по-прежнему нет оформления прихода, т.е. формально мы ещё в Турцию не пришли. Приход нам полагается делать через Атакёй. То есть песня с начала... А у Юрия Борисовича нет заграничного паспорта. Наши украинские «Посвідчення моряка» сам консульский высокий чиновник назвал «справками», которые нигде всерьёз не принимаются. Не пустят с такой справкой в самолет. Надо иметь ПАСПОРТ, каким раньше был ПАСПОРТ МОРЯКА СССР, какие моряки других стран имеют, а у нас «посвідчення» придумали.

Всей командой сходили в душ на теплоходе «Герои Севастополя». В порту есть телефон, где, купив карточку за 5 долларов, можно и с Николаевом связаться. Домой все сумели позвонить. Доктор, переговорив со своим институтом, опять стал спокойнее. И готов снова «хоть на полгода» идти в море, а ведь, когда были на Мальте, он, было, совсем захандрил. Сведения о погоде похожи на все предыдущие дни. Ветер. Течение до 9 узлов. Все суда стоят на якорях или у причалов.

И у этого причала простояли двое суток. Эти сутки, т.е. 48 часов, здешние полицейские начали считать с начала, ведь они о нашем предыдущем пятидневном пребывании на их рей-

де не знали. Полицейский предупредил, что через два часа он обязан забрать у нас паспорта. Я знаю, что тогда хлопот и за неделю не расхлебаете при здешней системе. Были у меня и прежде подобные уроки.

24-го утром связался с теплоходом «Сириус». В Черном море всё те же 19 м/сек от норда. Но в пролив стали пропускать суда, способные давать не менее 10 узлов. В 15 часов от судна, пришедшего из Херсона, услышал, что ветер в юго-западном районе до 14 м/сек и волна 2 метра. А тут и наш полицейский стал волноваться, ведь он-то не хочет нарушать правила своей страны. Погода продолжала оставаться мерзкой, но ушли от причала. Хотя полицейский уже «махнул рукой», дескать, оставайтесь до утра, пока я здесь. Но ведь и мне подводить его не хочется.

Пошли опять к освоенному мной месту якорной стоянки. В 17 часов отдали якорь, а через час вновь большой белый полицейский катер подскочил. Проверили наличие людей... И опять стоянка в прежнем режиме.

Снялись с якоря утром в 06.30 25 октября. Как обычно, с трудом перевалили самый тяжелый участок на входе в пролив, обогнув мыс Ахаркапы, что прямо под знаменитой Айя Софией стоит. Потом я подвернул в сторону бухты Золотой Рог, тут встречное течение уже послабее. Разошлись с тремя или четырьмя паромками. Поджались к европейскому берегу пролива. У него местами даже противотечения идут навстречу основному поверхностному течению из Черного моря.

Прошли Босфор. В 10.30 пересекли створ маяков Румели и Анадолу, вошли в Черное море. Поставили полные паруса, ветер и курс позволяли это. Уложили и закрепили якорь на палубе. И курс на Варну. На входе в пролив со стороны Черного моря видим более десятка судов. Ходят кругами, им почему-то закрыт вход в пролив. Это бывает, если по проливу навстречу идёт какой-нибудь супертанкер.

Наш курс 330° на Варненский залив. Вначале шли хорошо только парусами, курс бакштаг правого галса. А за полдень



ветер стал стихать. Мы даже двигатель запускали, чтобы поддерживать скорость более четырёх узлов. К концу дня ветер вообще притих, а волна-то сохранялась ещё крупная. Раскачавшееся за несколько дней море не сразу успокоится. И, вероятно, где-то на востоке, у кавказских берегов, ещё дуло прилично. Да, как видно, трудно нам угодить с погодой...

Ночью опять засвежело. Уже от юго-востока. Под всеми парусами бодро бежали вперёд. 26-го на рассвете нас догнал т/х «В.Правик», танкер типа «река-море». Значит, их вчера стали пускать в пролив. Ну а мы не упустили момент, проскочили даже раньше, хотя утром такого разрешения ещё не было. Не стали его ждать.

В 10.40 на УКВ уже услышал голоса Варны и их прогноз погоды. В 16.20 прошли мыс Галата, связался с портом и получил «Добро» на вход в яхт-клуб «Порт Варна». Там будут предупреждены о нашем подходе.

Ошвартовались у причала яхт-клуба. Вскоре и комиссия пришла и все формальности провели быстро. На борту гости. Разговоры за полночь. Всю ночь штиль.

Утром, никого из парней не поднимая, отправился в город для разрешения проблемы по срочному отъезду Ю.Б.Жирадкова в Николаев. С ним же надо отправлять и студента Д.Макарова, он уже много занятий пропустил. А мы ещё можем долго проболтаться в морях. Ему хватит.

Повезло, оказался в этот день рейс самолёта на Одессу. С ним улетели два наших члена экипажа. Проводили их вдвоём с Костей. Потом уже стал искать связи с Николаевом для согласования нашего прихода домой.

Ночью штиль. На яхте тишина. В команде всего пять человек. А из дома уходили восемь. Вахту на ночь не выставляли, т.к. на берегу есть ночной дежурный и суровая собака Стелла. Она моя давняя «подруга», ни разу не позволившая себя погладить, как я ни подлизывался к ней и чем ни ублажал в многочисленные прошлые приходы сюда. Принципиальная охранница.

28 октября. Весь день отдых. Гуляли по городу... Опять осенняя Варна. Нравится мне этот город в такую пору. «Пос-

ледный заход перед домом – красавица Варна. Так уж получилось, что третий раз заходим сюда поздней осенью. Уже нет туристов, пляжи пусты. Желтеют деревья, пламенеют кустарники. Легкий туман. Чайки, разгуливающие по площадям. Милая теплая Варна!». Так я писал в 1978 г., когда мы возвращались из канарского плавания, которое было моим первым выходом в океан. Теперь я уже много раз бывал в Болгарии, а для меня это всегда только Варна. И таким этот город остаётся в моей памяти всегда. Теперь Варна несколько изменилась. Стала какой-то более европеизированной. Зачем? Мне жаль, что она теряет свой собственный облик. И всё равно она хороша! Я люблю там бывать.

На яхте практически никаких работ не было. Только пресной воды в цистерны опять залили полный бункер. Она и дома пригодится. Вечером у нас в гостях яхтенный конструктор Васил Попов со своей супругой Мариэлой. Это мои давние здешние друзья. Всегда встречаемся, изредка переписываемся. Вчерашний вечер я провел у них дома.

Так же прошли и дни 29 и 30 октября. Допоздна гости. Христо Цветков засиделся за полночь, с ним всегда есть о чем поговорить. Когда-то в 93 году, когда я был вынужден оставить «Икар» на зимовку в Варне, он хорошо помог мне с оформлением документов в таможене при передаче яхты для стоянки в яхт-клубе ДОСААФ.

В последний вечер ещё опять с Сергеем сходили за продуктами. Я с горспорткомитетом обсудил вопросы о нашем подходе в Николаев. Отход из Варны назначен по согласованию с местными властями на 31 октября в 09 часов.

Утром раненюко собрали свои шланги, отключились от сети 220 В. С.Лукъяненко с А.Фоминим отправились в город, чтобы «быстренько» потратить на харчи остатки болгарских левов.

Комиссия пришла, как и было согласовано, к 9 часам, а моих парней нет... Зацепились где-то... Издергался я опять за этот час, пока их дождались. Комиссию отпускать не хотелось, ведь потом за ними побегаешь. Могут и на завтра оста-



вить... Ушли от причала в 10.20. Поставили паруса. Иногда двигателем подрабатывали.

На море уже прохладно. Ноябрь. Мыс Калиакра миновали около 16 часов. Всю ночь шли хорошо на скорости не менее 6 узлов и на своём курсе. Где-то слева за горизонтом видно было зарево огней над Констанцей.

2 ноября утром к Тендровскому маяку приблизились. Для нас он главный подходной маяк к Лиману. А потом через 16 миль буи первого колена Днепро-Бугско-Лиманского Канала и очаковские маяки. Тут на УКВ-16 раздаются голоса наших «лебедей»: Кто? Куда? Откуда? Сообщил им, что полагается, и попросил уведомить Николаевский КПП о нашем подходе, что придём, вероятно, ночью, раньше не суметь. А если задержимся почему-то в лимане, то вызову на связь и сообщу.

У причала водной станции «Заря» ошвартовались в темноте, а к 24 часам все формальности со стороны КПП и таможни были пройдены. Ночевать остались у этого же всегда гостеприимного причала. И следующие сутки 3 ноября провели здесь же, т.к. нам было приказано явиться в яхт-клуб для торжественной встречи в субботу 4 ноября в 12 часов. Для города и яхт-клуба и в этот раз наш приход хотя и небольшой, но праздник. Обязаны его отыграть. В плавание шли от города.

4 ноября, как и было предписано, в назначенное время подошли и ошвартовались у наплавного причала водной станции Черноморского судостроительного завода. От этого причала 7 мая мы уходили, сюда и вернулись, пройдя около 14000 миль морских.

Нас встретили несколько яхт, большинство уже подняты на берег для зимовки. На понтоне много людей. Наши родственники тут же. Но мы с ними уже весь предыдущий день провели вместе. Много друзей. И даже духовой оркестр завода с самим Олегом Корнеевым во главе. Тоже приятно. Провели митинг. Городской Голова В.Д.Чайка произнёс речь. Много цветов и радостных, добрых улыбок. И мы рады видеть вас, быть с вами вместе... Но, знаете ли, мы привезли новые



Встреча в Николаеве.

планы-предложения на 2002 год о плаваниях николаевцам в дальние моря-океаны. Нужны ли они николаевцам? Пойдёт ли на них Николаев? Много изменений происходит ежегодно... Могут быть и во взглядах на многое изменения на то, что прежде считалось нужным и важным...

Б.Немиров
16 февраля 2002 г.

P.S. «Город» решил, что в плавание 2002 года идти не следует, средств на то не имеется

Б.Н. 10.01.03



Н 50 Б.С.Неміров М.В.Терновський. Під вітрилами
«Ікара» в Америку та назад. — Миколаїв: Видавництво
Ірини Гудим, 2005. — 148 с., іл.

ISBN 966-8592-16-6

Книга розповідає про подорож яхти «Ікар» за маршрутом
Миколаїв–Бостон–Миколаїв у 2000 році.

ББК 75.717.8

Борис Степанович Неміров
Михайло Володимирович Терновський

ПІД ВІТРИЛАМИ "ІКАРА" В АМЕРИКУ ТА НАЗАД

Комп'ютерна верстка — В.І. Полтораки
Коректор — Т.І. Чернова

Здано до набору 13.03.05 р. Підписано до друку 04.04.05 р.
Формат 60х90^{1/16}. Папір офсетний. Гарнітура Newtoon. Друк офсетний.
Ум.друк.арк. 7,0. Обл. -вид.арк. 5,25. Тираж 1000 прим. Зам. № 54.

Видавництво Ірини Гудим
Свідоцтво про державну реєстрацію № МК 3 від 14 травня 2002 р.
54030, м.Миколаїв, вул.Адміральська, 20. Тел. (0512) 35-23-36, 35-20-18