

Петр Рябко



SIN PATRIA

(Без Родины)

УДК 821.161.1-3
ББК 84(Рос=Рус)-5
Р 64

Рябко П. Д.
Р 64 Sin Patria (Без родины) / П. Д. Рябко. – М., 2008. – 220 с.

УДК 821.161.1-3
ББК 84(Рос=Рус)-5



*Посвящается моим друзьям,
капитанам дальнего плавания,
не потерявшим веру в возрож-
дение Родины*

Мы увидели это необычное название «Sin Patria» – «Без Родины» на борту одной аргентинской яхты и, переглянувшись, сказали: «Это мы без Родины». Гина – без ГДР, я – без СССР. И родилась идея написать книгу под таким названием о нашем плавании по свету на маленькой яхте, об увиденных красках-красотах природы, о встречах с хорошими людьми.

Черные страницы

Почему я назвал эту книгу именно так?
Потому, что не хочу и не имею права допустить,
чтобы без Родины остались еще многие – тысячи, миллионы.

Этот страшный документ я нашел в Интернете
(<http://www.narod.ru/guestbook/index.xhtml?owner=14415217&c=173>) 07/09/2006

Гундосые быдлоиды русские мечтают о «5-й империи», которую они очень скоро получат, ведь современное состояние России к «этому располагает». По данным Института социально-экономических исследований Российской Академии наук в России насчитывается 4 миллиона бомжей, 3 миллиона нищих, около 5 миллионов беспризорных детей, 3 миллиона уличных и привокзальных проституток, примерно 1,5 миллиона российских женщин работают на панели стран Европы и Азии. А еще 6 миллионов российских граждан страдают душевными расстройствами, 5 миллионов наркоманы и более 6 болеют СПИДом. По словам директора Детского фонда А. Алиханова, количество детей-сирот в путинской России превысило показатель мая 1945 года – 750 тысяч против 678 тысяч после главной мясорубки двадцатого века.

В РФ, по оценке Всемирной организации здравоохранения, число алкоголиков равняется 37–42 миллионам человек. Потребление спирта на душу населения составляет, в среднем, 14 литров в год, что выводит русскую нацию в абсолютные мировые лидеры по данному показателю. Между тем, по международной шкале, употребление более 8 литров «на рыло» обозначает физическую деградацию. По количеству театров Россия на 40 месте, а уровень развития молодежи упал еще ниже, на 47-е. Ежегодно в России совершают преступления около 3 миллионов человек, в год совершается более 80 тысяч убийств (из доклада Генерального прокурора РФ В. Устинова). Заключение в стране

свыше 1 миллиона, тогда как камеры рассчитаны на 700 тысяч. В 1937 году зэков в более многочисленном тогда Советском Союзе было на 200 тысяч меньше. По количеству заключенных на сто тысяч населения путинская Россия держит беспспорный рекорд в мире – 800–810 человек. Каждый год в дорожно-транспортные происшествия попадают 200 тысяч человек, около 30 тысяч из которых погибают. Средняя продолжительность жизни в России – 64,8 года, в США – 75 лет, в Китае – 71,3. Если не оглядываться на мировых лидеров, а сравнить данный показатель, например, с Белоруссией, где, если верить СМИ, поголовная нищета, то и здесь позиции России уступают западному соседу на 5–6 лет, а детская смертность у белорусов в два раза меньше. Каждый день в Российской Федерации производится 10 тысяч абортот, 7 миллионов браков в РФ бездетные.

«Рост производства» в РФ. По добыче угля она достигла уровня 1957 года, по производству грузовых автомобилей – 1937 г., комбайнов – 1933 г., тракторов – 1931 г., вагонов и тканей – 1910 г., обуви – 1900 г. Авиатранспортом раньше пользовалось почти 100 % населения, теперь только 3 %. Обороты сократились в 20 раз.

Это статистика, но на самом деле положение намного хуже.

Трусливые шакалы, русское быдло, у ошметок нет никакой Родины, Россия принадлежит евреям со всеми своими потрохами, а ты, жалкий раб, будешь пахать на нас всю свою убогую жизнь, и жена твоя, и дочь будут сосать у нас и считать это за счастье. Мы не говорим, – мы делаем в России то что хотим, а ты, жалкое вонючее животное, смелый только на своей грязной кухне, когда нажрешься денатура-та или нанюхаешься керосина. И президент у вас не сморчок Путин, а раввин Берл Лазар. Заруби у себя на лопатообразном, курносом пяточке. Пока мы не вешаем вас на березах, вы нужны нам, чтобы валить лес, корячиться в шахтах и добывать нефть, которой мы владеем. Вывезем все богатства России, хозяевами которой мы являемся, и издохните вы, скотское племя, от голода, ведь некому будет вас кормить.

Амины!

НАЧАЛО



Приближаясь к экватору на 30-м градусе западной долготы – далеко от Африки и Америки – мы заметили морскую чайку. Днем она летала на видимости и ловила

рыбу, а вечером, после захода солнца, садилась к нам на палубу, часто вблизи кокпита. Мы смотрели в ее спокойные глаза, она отменно посматривала на нас и, видимо, знала, что здесь ей не причинят зла. На каком берегу она родилась, какой континент является ее Родиной, никто, кроме нее, не знает. Может быть, наша спутница, оторвавшись в штормовую погоду от своего берега, потеряла его и сейчас, как и мы, странствует по океану без Родины – *sin Patria*. Теперь Океан – ее Родина, теперь Океан – наша Родина.

Чайка прошла-пролетела с нами более 300 миль. Три ночи она мирно спала с закрытыми глазами или же засунув клюв под крыло, не обращая внимания на падающих иногда рядом с ней летучих рыбок. На четвертый вечер наша подруга не «приземлилась»: то ли мы завели ее слишком далеко в южную гемисферу (полушарие), то ли она своим «прибором» замерила напряженность магнитного поля Земли, которое к югу от экватора становится разряженным, и это ей не понравилось. Мы были по-настоящему опечалены, как будто нас покинул близкий друг. Ночные вахты без нее стали более скучными, но, подгоняемые умеренным пассатом, мы продолжали идти вперед.

...Остров La Gomera, где мы простояли несколько месяцев, проводил нас прощальными гудками туманных горнов со многих яхт. Федор и Ирина Конюховы, с которыми мы подружились здесь, долго махали нам с оконечности волнолома. Эта картина с необычной, красивой парой была последней из тех, что остались в памяти о Европе*. Впереди – Бразилия.

* Канарские острова географически относятся к Африке, но, захваченные когда-то испанскими конкистадорами, уничтожившими коренное население, стали частью государства Испания (*здесь и далее примечания автора*).

• • •

Если говорить честно, мы никогда не думали идти так далеко на нашей 29-футовой (8,74 метра) яхте. «Westerly Konsort» – тип яхты – строился в Англии как семейный круизер полуприбрежного плавания (их построено более 700). Пожалуйста, Франция – рукой подать через Ла-Манш, а там далее вдоль бережка – Бельгия, Голландия и хоть до самого Ленинграда, по пути все время порты-убежища.

«Идти через океан, – сказал нам один эксперт из журнала «Sailing Today», – лучше все-таки на яхте большего размера». Но на большую яхту у нас не было денег; мы были рады этой. Главное для меня при моем почти двухметровом росте – возможность стоять в кабине не сгибаясь. Может, потому, что не сгибаюсь и никогда не сгибался ни перед кем в жизни, в своем почтенном возрасте я остался с тем же ростом, какой имел в 25 лет.

Начало было, как всегда, сложным. Яхта – это своенравное судно. Большим теплоходом куда как проще управлять: держись только за ручку машинного телеграфа. А у яхты – паруса, которые подвластны ветру, но порой не подвластны яхтсмену. Если он не опытный.

Дьюк, бывший хозяин, прекрасной души человек (его фамилия Dukoff-Gordon, корень русский, все друзья зовут его Дьюк), дал нам пару уроков с парусами, а позже даже сходил с нами из Чичестера в Портсмут и обратно. После этого мы сказали, что хотим идти на Балтику. Дьюк рассмеялся: «Шутите, вы не имеете опыта». «Будем набирать его по дороге», – ответил я.

Но первый самостоятельный выход из марины (яхт-клуба) в открытое море поднял в нашей крови уровень адреналина. Перед баром (мелководье устья, до него шли под мотором один час) мы раскрутили стаксель. Ветер был 3–4 балла. И вдруг этот не такой уж сильный ветер наполнил раскрученный полностью парус (моя ошибка!) с такой силой, что яхта легла чуть ли не на борт. Я пытался закрутить стаксель. А не тут-то было! Мы не могли справиться с непокорным парусом. А берег канала был в опасной близости. Видимо, случайно ослабился шкот, стаксель заполоскался, захлопал, и в это время удалось закрутить его. Нельзя сказать, что

была смертельная опасность, но чувство неудовлетворенности собой долго не покидало меня.

За мелководным баром мы подняли оба паруса, остановили двигатель. И хоть грот и стаксель были зарифлены (видимо, недостаточно), яхта иногда сильно кренилась, и мы чувствовали себя неуверенно и нерадостно. Помогало только сознание, что это – учеба, что это – начало.

Вдруг Гина заметила, что при крене в кабине поверх пайол гуляет вода. «Пробоина!» – мелькнула у меня мысль, хоть мы и не касались грунта. Капитанская выдержка не позволила испугаться, но я все-таки взглянул одним глазом на спасательный плотик. «No panic on the „Titanic“», – сказал я Гине. – Держи руль».

Я спустился вниз. Воды было не так уж много; когда яхта не кренилась – настил пайол не покрывался водой. Несколько минут я наблюдал за уровнем. Он не повышался. При очередном крене я опустил палец в воду и затем сунул в рот. Вода была пресная. Камень, увесистый камень тревоги свалился с моего сердца. И с Гининою тоже. (Когда мы брали воду в питьевой танк, то забыли, по незнанию, выставить через окно свернутый в туалете воздушный шланг, и через него под пайолы попало много воды.)

Дьюк продал нам яхту со всем снаряжением: картами, приборами, тарелками, богатым набором инструментов. Он двадцать лет обучал на ней «студентов» искусству хождения под парусами, а когда ему исполнилось 80 лет – решил «завязать» с морем. Но он и сейчас, в 86 лет, продолжает иногда перегонять яхты из Англии в Турцию и Грецию. Раз в год, прилетая в Лондон, мы встречаемся с ним как хорошие друзья. И каждый раз он приносит из гаража какой-нибудь инструмент и подает мне: «Петр, я нашел это, мне оно не нужно. Бери».

Нам понравилось название яхты – «Pedroma» («Педрома»). История этого названия необычная. Только что построенному судну нужно было дать имя. Дьюк отправил в Бюро Регистраций список с 200 именами (он хранится у нас на борту), но все эти названия уже были зарегистрированы (в Англии тысячи и тысячи яхт). После долгих размышлений с его другом Питером придумали такую комбинацию: Peter – San Pedro – «святой Петр», как известно из церковной мифологии, якобы был моряком, рыбаком,

одним словом, скитальцем – по-английски Roamer. Если сложить вместе Петр и Скиталец – Pedro Roamer – и начать произносить быстро эти слова, то они сливаются в одно, вроде Pedroma. Отправили новоизобретенное слово в Бюро – и на борту появилось красивое название: «Pedroma». Гинина внучка Марла в 4-летнем возрасте расшифровала это слово по-своему: «Pedro» – это значит я – Петр, и «oma» – по-немецки – «бабушка», то есть Гина. Просто и хорошо. Если бы люди в зрелом возрасте иногда становились детьми, то есть мыслили абстрактно, наверное, мир был бы лучше, и не было бы войн.

Наше пионерское плавание на Балтику было в общем нетрудным, так как июль и август – наиболее спокойные месяцы в этих широтах. Но неприятных моментов хватало. То упустили фал грота после выхода из одного порта, то в Па-де-Кале перестала работать система GPS, и за несколько часов без обсервации нас снесло течением на 6 миль к французским мелям. Хорошо, моя капитанская практика помогла «зацепить» на радаре сигнал Rascon и получить место.

Через семь дней плавания Гина имела на своем стройном теле 21 синяк: она все время двигалась быстро и часто «считала» острые места, а их на яхте, при желании, найти нетрудно.

После нашего выхода из Дюнкерка ветер вдруг задул до 5 баллов, а мы толком не знали, какую парусность должны держать. Только когда нас положило чуть ли не на борт, мы уменьшили паруса до минимума.

На карте порта Norderney я проложил курс по наибольшим глубинам, а не по рекомендованному для яхт фарватеру, показанному всего двумя буями и с недостаточными, на мой взгляд, глубинами. Несколько яхтсменов из марины наблюдали наш внефарватерный заход в порт и ждали, когда мы сядем на мель. Каково же было наше удивление, когда, возвращаясь с Балтики, мы увидели новый, огражденный буями фарватер как раз там, где мы прошли, где мы проторили его.

В Куксхафене мы с Гинной ходили по улице «Kapitan Alexander-straße». (Этот капитан был убит нацистами.) В детстве Гина часто жила здесь у своего дяди, имевшего в то время рыбную фабрику.

В Кильском канале у шлюза один немец врезался на своей яхте в нашу корму, повредил спасательный круг с кронштейном.

Нам не понравилась немецкая «экономная жадность» в мари-нах, куда мы заходили. Там готовы сдирать деньги даже за воздух, которым дышим.

В порту Brunsbüttel (балтийская сторона канала) я встретил двух женщин из СССР. Одна, узбечка Заира, яркая, лет 45, всю жизнь работала буфетчицей, сейчас с мужем сумела удрать из Узбекистана в Германию. Вторая – моих лет, с чисто русским лицом – назвалась Машей и поведала мне почти печальную историю. «Завез меня сюда, в Германию, сын. Мы как бы из поволжских немцев. Если бы не проклятый фашизм – жили бы там до сих пор. Началась война, нас переселили в Приморский край. Мы жили неплохо, работали в колхозе, рядом богатая тайга. На фронт никого не забрали, никто не погиб (я содрогнулся, вспомнил своего отца, погибшего на войне). Всю жизнь прожила с русскими. Никогда не чувствовала, что я немка. Я русская, я русская! – с пафосом сказала Маша. – Но вот сыну захотелось в Германию, как же – немец обосранный, кровь немецкая, голубая! Я и языка совсем не знаю. Что я буду тут делать, на чужбине. Ни друзей, ни знакомых, поговорить не с кем. Хорошо, вот Заиру встретила, так мы и коротаем время. А сын где-то далеко работает. Живем пока на пособие». Я слушал Машу, и боль сжимала мое сердце, боль за опоганенную Родину, боль за родных русских людей, живущих на земле, ставшей израильским полигоном.

Мы любовались цветением лугов на островах Готланд и Эланд, а в порту Висбю встретили две яхты из Ленинграда. Капитаном одной из них была пожилая, говорившая чуть не басом, женщина, а в экипаже была симпатичная пара – Алексей и Таня Фофашковы. Алексей – капитан дальнего плавания, писатель и яхтсмен. Позже он сделал на своей 8-метровой деревянной яхте рекордное плавание из Питера в Мурманск вокруг Нордкапа. В «горле» Белого моря они чуть не утонули, но обошлось...

Самая радостная встреча была, конечно, в Вентспилсе, где живет моя дочь Лена. Было темно, шел проливной дождь, когда мы швартовались к причалу яхт-клуба. И вдруг мы увидели стоящих под зонтиками Лену, Эдгара (ее мужа) и Кристопса (их сына).

Сразу нам стало тепло и радостно. Мы провели там почти неделю. Бродили по свежеевыможенным кирпичиками улицам (мэр города – хозяин кирпичного завода), любовались десятками пластиковых коров – скульптур, выставленных по всему городу (какой-то пленэр).

Обратный путь был проще – мы уже имели опыт. Даже wind-pilot (авторулевой, работающий от ветра) подсказывал, как правильно держать парусность. При неправильно поставленных парусах он «отказывался» держать курс. Мы посетили острова Кристиансё (по мостику прогулялись на соседний Фредриксё и сфотографировали скалу Тод («Смерть»), около которой покоятся на дне два клайпедских траулера), Борнхольм, Рюген, Хидденси. От порта Штральзунд до Хидденси с нами шли Галина и Марла – дочь и внучка Гины. Хидденси – небольшой островок, вытянувшийся с небольшим изгибом, как казацкая шашка, с севера на юг, и природой своей напоминающий Куршскую косу: такие же дюны, такая же растительность и такие же прекрасные пляжи. Даже Гитлер когда-то нежил здесь свое неспортивное тело.

Лет десять назад во время приемки из новостроя судна «Оптуха» мы со старпомом Юрием Степановичем Вавренюком (обаятельный, душевный и высокоинтеллигентный человек) в выходные дни пару раз ездили на островок. Шагаем себе по пляжу (вода была холодной для купания) оживленно беседуя, и вдруг оказываемся среди голых женщин и мужчин, но на последних наши глаза не останавливались. Мы зашли на «открытый» пляж – в ГДР люди не стеснялись быть более естественными (в противоположность ФРГ). Мы смотрели на старых, с отвисшими грудями женщин, на девочек-подростков, играющих в мяч. С начинающимся «оперением», они были такими неинтересными, как гадкие утята. И только пару царственно плывущих «лебедей» засек наш взор. Мы были не старыми, мы были в расцвете сил мужчинами, но от картины с голыми женщинами не почувствовали никакого сексуального позыва, кажется – наоборот. Нагота хороша в постели, масса же голых женщин убивает желание – в большинстве своем тела несовершенно.

За 80 дней плавания мы посетили 40 портов и вернулись в Лондон «вразвалочку»: теперь мы знали, что при ветре 4 балла нужно брать рифы.

В одном английском яхтенном журнале Гина опубликовала очень хорошую статью о нашем пионерском походе на Балтику. Мы получили массу писем по Интернету. И как-то ненавязчиво наша яхта стала популярной. В каждой стране, куда мы заходили, журналисты хотели написать о нас. Не потому, что мы с Гиной такие симпатичные (шучу!), а, видимо, потому, что наша яхта такая маленькая. Топ мачты я выкрасил в красный цвет, а на вешке спасательного круга мы закрепили небольшой флажок с серпом и молотом. Наверное, это единственная во всем мире серпасто-молоткастая яхта. (Когда мы зашли в воды Колумбии, пришлось убрать этот флажок: в этой стране, как и в «независимой» Литве, президент – ставленник США.)

Я насчитал пятнадцать изданий журналов разных стран (Англия, Испания, Бразилия, Аргентина, Россия и даже США), в которых говорится о «Педроме». Хозяин – издатель американского журнала «Latitude and Attitude» Бичин – русский еврей, судя по фамилии и его фотографиям, возможно, родственник моего однокашника Бича, окольным путем без нашего разрешения сунул в сентябрьское издание 2007 года информацию о нападении на нас пиратов. А один из каналов венесуэльского телевидения взял интервью у нас, правда, показали нашу «Педрому» только одну минуту.

Моя жизнь снова стала капитанской, а Гина, несмотря на синяки и трудности, всей душой полюбила навигацию; может быть, ей помогла «кочевая» профессия журналистки – до «Педромы» она снимала фильмы в 64 странах мира. Кстати, археологические раскопки в Кувейте показали, что первые, в океан идущие суда строились как минимум 7 тысяч лет назад. *Навигация может претендовать быть древнейшей интеллектуальной активностью человека.*

КУРС — ЗЮЙД

(Длинный и скучный рассказ)

Франция



Бискайский залив лучше проходить на яхте летом. Но, вернувшись с Балтики, мы уже не имели лета. Сентябрь ушел на подготовку к плаванию; кое-кто из наших

лондонских друзей увещевал бросить эту затею – ведь опасно, ведь рискованно, ведь осень. Я мягко «огрызнулся»: переходить улицу в Лондоне тоже рискованно – утверждает статистика.

8 октября 2000 года «новой эры» (наш с Гиной календарь в этот день показал 2162) мы пересекли Ла-Манш и поздно вечером зашли в Шербур. Нелегко было найти марину среди массы мигающих буюв.

Через два дня ветер в порывах достигал ураганной силы. Морские чайки сотнями сидели на понтонном причале, клювами на ветер, всякий раз нагибая голову чуть вниз, чтобы шквал не оторвал от спасительной тверди, которая через день стала грязно-белой (чайки в туалет не ходят).

Мы бродили по улицам, держа в руках шербурские зонтики (пришлось купить – иногда ветер бросался гроздьями дождя), ели гречневые блины – французы любят их и пекут прямо на улицах, смотрели на величественный монумент: маленький человек, сидящий на непропорционально большом коне, – Наполеон Бонапарт его имя. Он со своей армией прошелся как смерч по многим странам, убив миллионы людей. Из имени этого убийцы французы сделали символ романтически-гуманного воителя. Даже Стендаль и Бальзак возносили его. А вот Лев Толстой дал ему точное определение: warmonger – поджигатель войны. Не дайбог, вскоре начнут возводить монументы Адольфу Гитлеру, «романтическому» уничтожителю большевизма. Я твердо знаю, что не все немцы воспринимают историю правильно (может быть, только какая-то часть из ГДР), остальным же присуще затаенное

до времени чувство гордости за великий Рейх, чувство немецкой крови. Только евреи и немцы определяют принадлежность к нации по крови (может, она в крапинку?). Не случайно сионист Киссинджер сетовал: «Нам не страшны русские – мы их приберем к рукам, нам не страшны китайцы с их азиатским менталитетом; нам, евреям, нужно бояться в будущем немцев».

Шторм помог принять решение не пересекать Бискай по прямой, а идти вдоль «бережка», от одной гавани до другой. И замелькали порты-убежища (флотский термин), как кадры кинофильма. Днем – переход, ночь – в гавани или яхт-клубе. Как только прогноз погоды «прояснялся» – делали следующий «прыжок». Были трудности, усталость, опасные моменты и радостное настроение первооткрывателей, вернее сказать, начинающих авантюристов (aventure (фр.) – приключение) – идем на Зюйд, идем в Неизвестность. Где закончится наш «Зюйд» – мы не знали. (Он закончится в Аргентине, на пятидесятом градусе южной широты.)

К реке Гаронна, одной из главных судоходных рек Франции (через нее и систему каналов можно пройти из Бискайского залива в Средиземное море), мы подходили вечером, подходили не спеша, закрутив стаксель на две трети. Но даже при таком «носовом платке» скорость держалась больше трех узлов. Лоция рекомендует заходить в реку и в порт Руайон (куда мы направлялись) после наступления малой воды, так как при отливе в устье образуются очень крутые волны – следствие противоборства суммарного речного и отливного течения с западным ветром. Мы подошли чуть рановато, как раз в момент малой воды. Волны были высокими и нерегулярными (в отличие от ветровых); целый час мы мучились, прыгая с их вершин. Я стоял на руле, постоянно сбавляя или добавляя обороты двигателя. В порт мы зашли после полуночи, уставшие, но радостные. Я нежно обнял и поцеловал Гину, радостный вдвойне, что у меня такая милая и мужественная спутница.

От Руайона до французской Байонны (есть еще испанская Байона) 160 миль. 120 миль – песчаный пляж. Берег тянется почти ровной линией: без деревьев, без заметных холмов, без бухт; только на полпути за песчаной косой притаился рыбацкий порт Аркашон. (В. Пиккуль в одной из своих книг упоминает об устри-

цах, доставляемых к царскому столу из Аркашена.) Прогноз погоды позволял пройти до Байонны без остановки, и хоть мне хотелось попробовать местных устриц и узнать, чем они прельщали Николая II, но заход в порт осложнялся из-за «кочующих» банок.

Беда случилась как раз на траверзе этого устричного порта в 5 милях от берега. Под утро на винт что-то наматалось. Застопорив машину, с рассветом (а он наступил в 10 часов) мы увидели за кормой двухметровый шлейф толстой траловой сети. Зацепив ее отпорным крюком и подтянув к борту, стали реверсировать на малых оборотах, надеясь освободиться от намотки. Ничего не получилось. Нырнуть в маске под корпус и обрезать сеть ножом – проще простого. (Позже в Бразилии мне пришлось делать это.) Но крупная мертвая зыбь* бросала яхту так сильно, что эта мысль сразу отпала, как только я поставил ногу на нижнюю ступеньку транцевого трапа.

В 11.00 по навтексу** получили прогноз погоды на завтра: ветер W8–9 баллов. Было маловетрие, под обоими парусами мы делали 2–3 узла. До Байонны оставалось 55 миль, плюс мы находились на полигоне французских ВМС, где вечером должны были начаться учебные стрельбы. Без намотки мы вышли бы из этой зоны засветло.

Прогноз не позволял долго размышлять. Мы связались на УКВ со спасательным центром (французская аббревиатура – CROSS) и объяснили нашу ситуацию. «Да, завтра ожидается подход циклона, – подтвердили французы. – Мы направим к вам спасательный бот».

Перед заходом солнца мы спустили вялые паруса и закрепили за мачту буксирный канат с подошедшего спасателя. Это небольшое судно с мощным двигателем 55 миль прошло за 2 часа. К нам на борт перепрыгнули два француза, и буксировка началась.

Мы сидели в каюте в теплой одежде – было довольно прохладно без обогревателя. Наши гости не говорили по-английски, но один из них понимал немного испанский, и это помогло скоротать

* Мертвой зыбью называют волнение в безветренную погоду, пришедшее издалека. Океанологи утверждают: если штормит у Канады – зыбь может пройти до Бискайского залива.

** NAVTEX – радиоприбор для приема метеопрогнозов и навигационной информации, передаваемых станциями этой системы.

скучные часы буксировки. Время от времени молодой француз выходил в кокпит, очищал желудок за борт и вскоре со слабой улыбкой остался сидеть на свежем воздухе.

В 21.00 мы вошли в ворота порта. Капитан спасателя, прибывший к нам с бумагами, сказал, что во Франции морская спасательная служба такая же, как и в Англии. Экипажи комплектуются из добровольцев. Это не всегда профессиональные моряки (стало понятно, почему матрос «травил»). За такую работу, как сегодня, им не платят. «Это не коммерческий спасатель, – добавил капитан. – Вам придется уплатить только за топливо и моторесурс». Сумма составила 1200 английских фунтов. «Коммерсанты» содрали бы в 10–15 раз больше. Страховая компания оплатила это без оговорок. (Пока мы находились в европейских водах, включая Канары, у нас была страховка. Но как только мы заикнулись, что идем в Южную Америку, – страховку у нас закрыли. Невыгодно им. Риск большой, а сумма платежа маленькая: слишком дешевая яхта. Выживайте сами. И до сих пор мы плаваем без страховки.)

Утром кран поднял нашу маленькую «Педрому». На винте была большая крупноячеистая сеть из пропилена. Обрывки таких сетей плавают на поверхности моря и ждут своих жертв. К счастью, гребной вал и кронштейн вала не были деформированы. Я – «капитан, родившийся в рубашке»*.

Испания

Небольшой порт Гетария (это не Испания, это Страна Басков) известен в мире тем, что здесь родился Хуан Себастьян Элькано – капитан, первым обогнувший Землю. Из всей флотилии Магеллана (5 судов) домой вернулось только одно судно «Виктория», и привел его баск Элькано. Обычно говорится: Магеллан обогнул мир, но он был убит на островах в Тихом океане.

Прекрасный памятник мужественному человеку стоит в центре города. Я долго смотрел на своего коллегу-капитана и думал о необычно талантливом народе. Баски – свободолюбивые и храбрые люди, живущие на северном побережье Пиренейского полуострова. Язык их является древнейшим в Европе. Все евро-

* «Капитан, родившийся в рубашке» – так называется моя книга, вышедшая в 2006 году.

пейские языки – это гибриды разных наречий, занесенных завоевателями, а история Европы – войны, войны, войны. (Не только в прошлом. Разгром сионизмом социалистической системы – это Третья мировая война.) Баски имели свой, сохранившийся «негибридным» до наших дней, язык задолго до Древней Греции и прочих римских империй.

Живя у моря, естественно, они были моряками. Лучшими моряками своего времени. Не Колумб открыл западный континент, по нелепости названный Америкой. Это баски, капитаны и лоцмана, привели сюда баскские корабли. Это они учили Колумба, как держать астролябию и определять широту. (Колумб никогда не был капитаном, он был пройдохой, и слава его незаслуженна.) Баски первыми стали добывать китов в океане, и судовладельцы многих стран в течение нескольких столетий приглашали их на китобойные суда. Они же открыли богатейшие тресковые «поля» на Большой Ньюфаундлендской банке. Крупная соленая треска – знаменитое «bacalao», любимое блюдо на всем полуострове – доставлялась в трюмах рыболовных судов от берегов сурового Ньюфаундленда.

Во время гражданской войны практически все баски со своей знаменитой Пассионарией – Долорес Ибаррури – были на стороне республиканцев. Во времена диктатуры Франко баскский язык был запрещен. Местный учитель рассказал нам, как он тайком по вечерам обучал детей родной речи, пока не был арестован и посажен в тюрьму. На протяжении многих веков баски борются за независимость своей Страны, но фашиствующий капитализм крепко зажал свободолюбивый народ в железные тиски.

Рано утром, за час до восхода солнца, мы вышли из Гетарии, оставив с левого борта островок, похожий на полуразвалившийся шотландский замок. (Там, в Шотландии, их много понастроено.) Небо было безоблачным, и я часто посматривал на восток, боясь прозевать момент восхода. Когда над слегка розовым горизонтом появилось беловатое свечение, я коснулся Гининого плеча: «Смотри, смотри, может быть зеленый луч». (Когда мы покупали яхту, я обещал ей показать это чудо.) И чудо свершилось. Сначала мы увидели зеленое шапкообразное свечение – это и был так называемый «луч», а через пару секунд из-за морского горизонта

выпрыгнуло ярко-белое, чуточку с синевой, как свет электросварки, солнце. Это был первый Гинин «зеленый луч». В дальнейшем мы наблюдали их десятки и десятки. Во время стоянки у острова Мартиника за одну неделю заходящее солнце подарило нам 6 лучей. По морским поверьям, увидеть «зеленый луч» – к счастью. Конечно, мы с Гиной счастливы, как никто другой, но мы счастливы нашей любовью. Может быть, наши многочисленные «зеленые лучи» и «помогали» нам, но только не сегодня. Прогноз погоды был хороший, восход не был красным («Солнце красно по утрам – моряку не по нутру»), и мы рассчитывали подойти к порту Бильбао в полдень. Но... За 6 миль до порта ветер вдруг усилился до 6–7 баллов от SW, а в 14.00 он «свистел» 8–9, в порывах – 10–11 баллов. Грот с двумя рифами помогал машине выжимать 2 узла, а нам позволял надеяться, что войдем в ворота порта, которые были совсем рядом. Если бы не это «рядом», возможно, что мы отошли бы подальше от берега и стали штормовать по «классической формуле» (при нашей неопытности мы ее не знали). Но спасительные ворота медленно, очень медленно приближались. Остался какой-то кабельтов до них, как при смене галса шквал разорвал парус. Мы быстро убрали его. Паники не было – нужно было выжить. Скорость без грота упала почти до нуля. Ветер дул как раз «из ворот», и, чтобы продвигаться вперед, нужно было держать его один румб то с левого борта, то с правого. Если позволяли «увалиться» под ветер на чуточку больший угол, то нас отбрасывало назад. Мы были у самых ворот и вдруг услышали предупредительные «басовитые» гудки большого судна, выходящего в море – мол, не мешайте. Я быстро сориентировался, позволив судну прикрыть нас на какой-то момент от ветра, и, воспользовавшись этим, проскочил за ворота метров на двадцать. Мне, капитану дальнего плавания, было странным, что порт разрешает выход судна в море в такой шторм. Только позже, пройдя через круги ада, мы узнали, что этот ветер местный. Он называется «катабатик» и часто непредсказуемо скрывается с гор Кантабрии со штормовой силой. В десяти милях от берега он исчезает.

Судно ушло своим путем, а ветер снова «свистел» до 10 баллов. Я крепко сжимал румпель, изредка посматривая на приближающиеся острые гранитные камни волнолома, затем менял галс, и

мы двигались-дрейфовали к правому брекватеру, но не вперед. Высокий берег не позволял разыграться крупной волне, но мощи нашего 20-сильного двигателя не хватало, чтобы отойти подальше от опасных, теперь уже опасных ворот. Много яхт гибнут при заходе в порт в ситуациях, подобных нашей. Допусти маленькую ошибку, то есть дай ветру положить яхту лагом, и ты будешь выброшен на волнолом. Только не это – и я менял галс. Эта попытка длилась уже больше часа. Видя, что без помощи нам не справиться с ветром, мы связались по радио с портконтролем. «Мы следим за вами давно и готовим спасательный катер к выходу», – ответил порт. В 15.30 сообщили, что катер идет к нам, а в 15.45 с моря вошел большой портовый буксир «Galdames». Капитан буксира сразу понял нашу проблему, сбавил ход и показал, что готов подать буксирный конец. «Нет, – крикнул я, когда судно приблизилось к нам, – прикрой от ветра и только».

Буксир заслонил нас от ветра и волны, и мы вдруг побежали 4-узловым ходом в 10 метрах от нашего «спасителя». Радости моей не было предела. Мы дошли с нашим мателотом (в морской терминологии – соседний корабль) до внутреннего порта. (Взгляните на карту Бильбао. Аванпорт, в воротах которого мы были на волоске от гибели, занимает огромную акваторию. От ворот до внутреннего – старого – порта 4 мили.) Здесь встретились со спасательным катером – не так просто вызвать по тревоге экипаж из добровольцев. Мы ошвартовались к причалу яхт-клуба в сумерки, уставшие, замерзшие, но радостные, что все обошлось благополучно. Эта радость была стимулом продолжать непростую яхтенную жизнь.

Через день наш парус был отремонтирован, но мы простояли в Бильбао, несмотря на высокую цену яхт-клуба, довольно долго. Моя младшая дочь выходила замуж, и я летал в Ленинград.

Первое, что нам бросилось в глаза на стоянке в Бильбао, – это черные большие береты на головах многих мужчин. Берет – национальный головной убор, и носят их здесь с гордостью только баски. Берет очень широкий, со вставленным внутри каркасом-обручем. Я хотел купить его, примерил – нет, выгляжу очень смешно. У нас в СССР что-то подобное называлось «аэродром». В 60-е годы советские грузины носили кепки-«аэродромы». Один грузин-

ский ученый опубликовал в газете «Комсомольская правда» статью, в которой доказывал, что грузины и баски имеют один корень. Может, из-за «аэродромов»? Только в отличие от приветливо улыбающихся грузин (в советское время они были такими!), баски очень сдержанны. Сосед по причалу, 50-летний баск, узнав о нашем приключении, принес несколько бутылок красного вина со своего виноградника (Гина сказала, что вино прекрасное, сам я не пью его). Мы стояли втроем около нашей яхты. Баск говорил только со мной, не обращая внимания на Гину, будто ее не было рядом. Такая «невоспитанность» поразила нас, но потом мы поняли, что в Стране Басков, как и во всей Испании, отношение к женщине заимствовано, видимо, от арабов-мавров, владевших Пиренейским полуостровом почти 800 лет.

Самое яркое воспоминание о нашей стоянке – посещение шахтерского поселка недалеко от Бильбао, где родилась Долорес Ибаррури. Пассажиры автобуса, узнав, что мы едем в музей, дружно стали объяснять, где нам выходить, а сидевший рядом парень сказал, что проводит нас. По пути мы подошли к памятнику Пассионарии. Скульптор так точно изваял выразительное красивое лицо этой мужественной женщины, что я взволнованно сказал вслух: «Здравствуй, товарищ Ибаррури!», а глаза мои увлажнились. Это была встреча с моей молодостью, встреча с моей исчезнувшей с лица Земли Родиной – Советским Союзом.

Директор музея подарил нам копии метрики и свидетельства о браке Пассионарии. И мы узнали, что Долорес Ибаррури родилась в многодетной шахтерской семье.

В русской (сионистской) печати промелькнуло: а может, она еврейка? Кто-нибудь видел шахтера-еврея? Это все равно, что «еврей-оленеvod» (шутка генерала Лебеда. Правда, два еврея-«оленевода» есть. Первый – Абрамович – хозяин Чукотки и по совместительству ее губернатор; второй – рыжий (в молодости) Кобзон – депутат Думы от оленеvodов. Не знаю, жив ли он).

На фронте Пассионария стала действительно символом страсти к победе. Мадрид был взят армией фалангистов только потому, что генералу Франко помогла «пятая колонна», то есть предатели в среде республиканцев, чем диктатор открыто хвастался. Среди предателей было много евреев (Франко сам из еврейского семей-

ства, может, поэтому в Испании не было гонений на евреев, как в Германии). Выдающийся русский философ А. Зиновьев в своих публикациях называл еврейскую диаспору в России «пятой колонной». Она помогла захватить СССР, как когда-то Мадрид.

...В Сантандере мы простояли два месяца. Зимой ветер дует, в основном, с Атлантики, поэтому только в конце февраля мы потихоньку двинулись вдоль побережья на запад.

...В Хихоне было очень холодно, выпал град, но это не помешало местным жителям устроить карнавал «Похороны Сардины». (Слово карнавал – carnevale – значит «прощай, мясо». Это празднество пришло к нам из древних веков.)

Во главе процессии несли гроб с «Сардиной». И хотя было холодно и серо в зимние сумерки, участники «похорон» останавливались на каждом перекрестке и начинали танцевать, видимо, чтобы согреться – карнавальные костюмы, особенно у молодых «ведьм», были по-летнему легкими, но Хихон – не Рио-де-Жанейро. Наконец-то бедную «Сардину» сбросили в море, то есть «похоронили»; процессия жалобно заголосила, а мы с Гиной, замерзшие, побежали на яхту и сразу же включили обогреватель. Вся палуба была засыпана градом, который начал таять только утром.

...Ла-Корунья – один из крупнейших портов северной Испании. Мы привязались носом к причалу в Real Nauticoclub с заводкой кормового конца на буй. Стоянка была нехорошей: от проходящих рядом с Мариной рыболовных судов нас болтало, как в море. Прогноз был «нерабочий», и пришлось стоять – выбора не было.

Мы сходили на знаменитый маяк «Torro de Hercules» – «Башня Геркулеса», построенный римлянами во II веке нашей эры. Это старейший в мире работающий маяк.

Я не обладаю коллекцией старинного фарфора или коллекцией картин импрессионистов. Даже не коллекционирую долларовые счета в банке. Но у меня есть несколько уникальных коллекций. Первая – «зеленые лучи»: их в ней более 300; вторая – порты мира, в которые я заходил: на сегодня их 340; и третья – необычные маяки. Их в ней не так уж много, но эти «приобретения» очень ценные – они не раз спасали жизнь морякам. Включить в коллекцию самый древний функционирующий маяк – крупное приобретение.

Стены маяка возведены из большущих камней. Сейчас такие камни используют только для волноломов. Наверх, на площадку, где когда-то жгли дрова с жиром (сейчас там стоит современная маячная оптика), пришлось подниматься по 239 ступенькам внутри здания. Со старинных времен сохранились ступеньки снаружи, по которым затаскивали топливо – дрова, но этот путь закрыт для посетителей вроде нас. (Хотел написать «для туристов вроде нас», но мы никогда не считали себя таковыми, хотя при заходах в порты, заполняя бумаги, в графе «цель захода» приходится ставить «птичку» напротив слова «туризм»).

С верха маяка открывается величественный вид на океан, горизонт которого удален отсюда на десятки миль. (С борта нашей «Педромы», привстав, мы видим горизонт только в двух с половиной милях.) Океан огромен. Океан волшебен. Океан опасен. Океан добр. И мы – в нем.

Как раз во время нашей стоянки в порту Ла-Корунья произошел «литературный скандал», в котором косвенно «участвовал» и маяк «Torro de Hercules». Одна испанская писательница, простая школьная учительница, издала хороший роман о семействе, чуточку ведьмовском. Написанный живым языком, с мистическими сценами, роман пользовался успехом. А совсем недавно маститый писатель Camilo Jose Cela (из «новых христиан», то есть крещеный еврей), лауреат многих литературных премий, издал книгу, которой сразу же была присуждена главная премия «Planeta». (Это напоминает нечистоплотную историю с еврейским поэтом Бродским, который загребал все премии, выделяемые советским диссидентам, живущим на Западе. Русский писатель и патриот Эдуард Лимонов сказал: «Мы работаем, пишем и пашем, а все премии идут Бродскому». В конце концов еврейский комитет присудил Бродскому даже Нобелевскую премию, как когда-то маразматик Брежнев получил за «свои» мемуары Ленинскую премию по литературе. Его окружение, состоящее из «израильтян», знало, что делать.)

Каково же было удивление учительницы, увидевшей, что «маэстро» без стыда и совести скопировал ее роман. Получился чистой воды плагиат. Очень многие эпизоды повторялись один к одному, включая любовную сцену наверху «Torro de Hercules». (Мы

с Гиной нашли пару закутков, где действительно можно делать это, но не стали рисковать, да и холодно было.) Суд долго разбирал дело. Через несколько месяцев (уже на Канарах) мы прочли в газете, что «маэстро» был оправдан. Одно из его объяснений: «Может быть, я читал книгу учительницы, – не помню, я уже старый. Что-то, может, и держалось в моей памяти». «Но это не плагиат, а творчество», – слова его адвоката. Как сказал журналист: в суде побеждают богатые. Учительница не была богатой.

...В маленьком порту Камариньяс хозяйка портового рестораника Кармен была по совместительству и менеджером небольшого яхт-клуба. Редкие иностранные яхты заходят сюда, но не потому эта милая женщина была приветлива с нами – просто у нее добрая душа, как у многих галисийских людей. Кармен несколько раз угощала нас вкусным блюдом *caldeirado* – рыба с картошкой и овощами – и ни разу не взяла денег. «Мы обанкротим тебя», – смеялись мы, но Кармен улыбалась, подсаживалась к нам, и мы беседовали с ней, как со старой знакомой. Она рассказывала о своей жизни и была очень откровенна с Гиной. У Гины талант слушать людей, не столько профессиональный, сколько душевный. Нам было грустно расставаться с Кармен.

Недалеко от яхт-клуба (относительно недалеко) находится знаменитый мыс Вильяно – *Cabo Villano* (в переводе «Мужик»). В нескольких милях к западу от него проходят разделительные линии движения судов; за день отсюда можно увидеть сотни кораблей, разных по форме и по назначению: от супертанкеров до небольших каботажников. Мне довелось пройти здесь 17 раз, но только с высоты этого мыса, всматриваясь в идущие суда, представляешь, как велик мировой флот, как быстроходны стали корабли. Если экспедиция Колумба при самом благоприятном ветре «выжимала» только 6 узлов, как и наша «Педрома», то для современных судов 20 узлов не предел. Казалось бы, с ростом скорости должно расти и профессиональное умение судоводителей. Но я, старой закалки капитан, осмеливаюсь усомниться в этом. Стоящие на мостике штурмана (уже давно без вахтенного рулевого – капиталисты экономят деньги) превратились в операторов электронных машин. Они смотрят не на горизонт, они смотрят на экран радиолокатора, на индикатор AIS (automatic identification

system – автоматическая опознавательная система). Эта система была введена в действие США не столько для нужд навигации (многие наивные капитаны верят в это), сколько для глобального контроля ЦРУ за мировым флотом. Каждому судну свыше 300 регистровых тонн присвоен номер. На борту установлена спецпаратура. Ее смело можно назвать «чипом» (такие чипы, только миниатюрные, в будущем будут вживляться под кожу каждому человеку, дабы следить за ним). Через американский спутник из судового «чипа» поступает подробная информация о судне: порт отправления, порт назначения, вид и количество груза, позиция, курс и скорость. Сейчас в безкрайнем океане не спрячешься, каждое судно под глобальным контролем спецслужб США. Если раньше суда на встречных курсах вызывали друг друга на 16 канале УКВ, то сейчас там тишина. Вахтенный офицер (мне не хочется называть его штурманом) посматривает иногда на экран радара, но не на горизонт. Случившаяся недавно в этих водах трагедия с немецкой яхтой – живое подтверждение этому.

Семейная пара с маленькой четырехлетней дочкой вышла на новой 12-метровой яхте из порта Ла-Корунья, направляясь в Германию. От мыса Вильяно до Ла-Манша все суда идут как по улице с правосторонним движением. Яхта проложила свой курс в 3 милях восточнее этой «улицы». На второй день плавания, утром, случилось несчастье – загорелась машина. Кабину мгновенно охватило огнем, послать по УКВ сигнал «Мэйдэй» было невозможно. В спасательном плотике что-то заело, а огонь полыхал уже на палубе, поэтому сбросили на воду динги (лодку) и перенеслись туда. Шкипер был уверен, что их скоро заметят и спасут. На видимости шло много судов.

Их заметили на 10 (!) сутки. Супертанкер взял обессиленных, обезвоженных людей на борт. Вызванный вертолет доставил полуживую девочку в госпиталь.

Наблюдение за морем – одна из главных обязанностей вахтенного штурмана. Не хочу утверждать, что только в наши дни штурмана превратились в «зашоренных» извозчиков, видящих узкую дорогу впереди, и только.

Первая книга о яхте в океане, которую я прочел еще в мореходном училище, была «Отчаянное плавание» Джона Колдвела.

Автор, американский военный летчик, сразу после войны не знал, как добраться до Австралии, где жили его жена и дочь. Никаких регулярных линий в то время не было, было только множество мин, дрейфующих в морях. Джон купил маленькую яхту и решил на ней плыть к семье. До этого он никогда не ступал на яхту, не имел никакого понятия о парусе. Его плавание действительно было отчаянным. Мне больше всего запомнился эпизод, когда мимо полузатопленной, с поломанной мачтой яхты, подающей сигнал бедствия, проходит в 2 милях парусник (днем!) и не видит ее. «Вахтенный штурман, видимо, „травил“ рулевому о своих победах над женщинами», – говорит Джон. Отчаяние мореплавателя-одиночки было на грани сумасшествия. Наверное, то же пережила и немецкая семья.

Всю свою капитанскую жизнь я рассказывал этот эпизод своим штурманам и говорил: «Ищите терпящую бедствие яхту, смотрите за горизонтом, он круглый»*.

...В хороший, не очень пасмурный день мы с Гиной отправились к мысу Вильяно; по дороге встретили высокого, крепко сбитого мужчину в годах. «Buenos tardes!» («Добрый вечер!») – «Buenos tardes!» – ответил он и улыбнулся. Возвращаясь обратно, снова увидели его, идущего навстречу. «Этот мужчина, – сказал я Гине, – прожил всю жизнь здесь, в этом маленьком рыбацком поселке, и никогда никуда не выезжал». Поравнявшись с ним, мы улыбнулись друг другу, как знакомые. «Вы родились здесь?» – спросил я. Суровое и в то же время интеллигентное лицо его чутьточку просветлело от моего вопроса: «Да, здесь!» – «И никогда не выезжали отсюда?» – наивно вопрошал я. Тут наш «рыбак» рассмеялся и сказал, что объехал почти весь мир. После гражданской войны ему, молодому бойцу-республиканцу, пришлось пройти Голгофу – дорогу во Францию через Пиренейские горы. Из Франции он перебрался в Бельгию, где работал несколько лет, а оттуда подался в Южную Америку и провел там почти всю жизнь: Бразилия, Аргентина, Венесуэла и другие страны. После смерти Франко вернулся домой, как многие коммунисты. О политике

* В прошлом году в Лондоне мне повезло найти эту книгу на английском языке – John Caldwell «Desperate voyage», – и я был несказанно рад. (Гина тоже, я рассказывал ей раньше об этом плаваньи.)

наш собеседник не хотел говорить. Он только сказал: «Все политики – обманщики». Прощаясь с ним, я поднял левую руку со сжатым кулаком: «No pasaran!», и старый испанец тоже поднял сжатый кулак – «No pasaran!» (символ республиканцев – «Фашизм не пройдет!»).

...В портах Виго и Марин я бывал раньше, доставляя груз из Лервика на судне «Калвария». Поэтому мы решили не заходить туда, а нашли в заливе Понтеведра маленький порт с красивым названием – Виллагарсия-де-Ароса. Один «яхтенный» англичанин, который помог нам в Чичестере установить обогреватель, – прекрасный человек – расхвалил этот порт, особенно ресторан. День был пасмурный, иногда моросил дождь. Мы проходили мимо огромных устричных ферм, раскинувших на воде свои «тарелки», похожие на стартовые площадки внеземных пришельцев. Виллагарсией были разочарованы (не знаем о ресторане, в ресторан не ходили – дорого и пища не всегда качественная). Ничего красивого, марина не прикрыта от зыби, и нас болтало, как в Ла-Корунья. Но раз зашли сюда – надо найти что-нибудь интересное.

Местный поезд довез нас до Сант-Яго-де-Компостелла, где находится знаменитый кафедральный собор. Вся его «знаменитость» заключается в мифе, будто там похоронен Сант-Яго (святой Яков).

В IX веке какой-то пеон (крестьянин) наткнулся на каменный саркофаг со скелетом. Кости он выбросил, а саркофаг использовал как корыто. Лет через двести один «мудрый» поп увидел это «корыто» и сделал из него прибыльный бизнес. Перетащил саркофаг на свой двор, собрал с захоронений чьи-то кости и объявил, что это мощи Святого Якова – Сант-Яго. Ни много ни мало. И закипела работа. Начали срочно возводить церковь. Никто не задумался, как этот бедный Яго, живший якобы во времена Христа и умерший в Иерусалиме (если верить сказкам Библии), как этот Яго через 850 лет оказался в земле Галисии. Но «святой» на то и «святой» – может, его скелет стал летать на помеле. Церковь трубила во всю ивановскую о чуде, началось паломничество. А где паломники – там и деньги. Здание росло, перестраивалось, снова росло, и вот мы с Гиной стоим у мрачного темно-каменного собора (в моем капитанском прошлом я уже был здесь), куда и заходить-то не очень хотелось; но накрапывал противный дождик, и

пришлось укрыться. Я сразу сказал, взглянув на внутреннее пространство собора: «Тут разместились бы два футбольных поля». Людей было немного, в основном туристы. Чтобы выманить или, как говорят в моем родном селе, – «выдурить» у них деньги, церковники, кроме продажи сувениров, поставили в разных углах – а их много – исповедальни. Молодые глупые туристочки заходят в кабину, где через деревянную решетку просматривается красная рожка священника (я специально заглянул в несколько кабин), и рассказывают ему свои тайны, а этот «святой отец» еще до ухода исповедающейся начинает мастурбировать (достоверный факт!).

В дни «Святого Яго» тысячи паломников со всей Испании идут пешком по дорогам в Компостеллу, а перед собором ползут на коленях по брусчатке (попы специально не асфальтируют). Нет среди них богатых, богатые веруют не в бога, а только в деньги. Бедный люд несет сюда последние песо, дабы получить отпущение грехов.

Мы вышли из этого смрадного дома с гадким чувством, и только на улице вдохнули свежего, без церковных бацилл, воздуха.

Последним портом перед Португалией была Байона (на этот раз – испанская). Когда-то первый корабль из экспедиции Колумба, вернувшись с Запада, подошел к родной земле как раз у Байоны. Обезвоженные моряки брали воду из местного колодца, и была она для них слаще меда. Сейчас на этом месте возведен колодец-монумент.

Португалия

Peniche (Пениши) был вторым португальским портом и тридцатым по счету после выхода из Англии. Мы шли с благоприятным северным пассатом, несли паруса «бабочкой»: правый борт – стаксель с гиком спинакера, левый борт – грот с гиком, выставленным до предела за борт, и 3–4-балльный ветер был превосходным для этой системы. Правда, профессиональные яхтсмены называют ее не «бабочкой», а «goose wing» – «гусиное крыло». Почему такое название – не знаю.

Мы ошвартовались к внешнему причалу марины в полночь, а утром рыболовные суда, выходявшие одно за другим в море, развели такую волну, что невозможно было стоять, и мы перешли во внутренний бассейн. Вскоре сюда стали заходить яхты. Сначала

английская «Nicolson-38», на которой супружеская пара, завершившая кругосветку, возвращалась домой. Затем пришел норвежец, которого вчера мы видели в предыдущем порту. Следующим был испанец – яхта «Susu».

Гина помогла ему швартоваться, мы подружился и позже некоторое время шли вместе вдоль побережья Португалии. Последней была финская яхта с двумя мужчинами. Они шли с Канар в Хельсинки. Мы смотрели на эту яхтенную «активность» и думали: как много людей плавает на маленьких парусниках.

Недалеко от порта стоит цитадель-крепость, мрачная, серая масса камня, олицетворяющая кровавые нечеловеческие деяния властителей. Во времена Салазара в крепости содержались политические заключенные.

Гина дважды снимала документальные фильмы об этой тюрьме. Первый раз – 27 лет назад после падения фашистской диктатуры. Десять лет спустя она сделала фильм о португальском коммунисте, который бежал из крепости, спустившись ночью по веревке из простыней. По его расчетам, длины веревки должно было хватить почти до воды. Но это «почти» оказалось многометровым, и он летел, не зная куда упадет – в море или на скалу. Проплыв в темноте против сильного течения больше мили, он почти бездыханным выбрался на пляж, где его утром заметил рыбак и спрятал.

В одной из камер многие годы томился пламенный коммунист Алваро Куньял. Там сейчас размещена экспозиция его картин. Он был талантливым художником. Мы купили альбом с репродукциями его рисунков и покинули мрачные коридоры тюрьмы.

Было тяжело на душе не столько от увиденных камер, сколько от того, что власть в Португалии захвачена ставленниками США. Они не боролись с фашизмом, они не сидели в тюрьмах, как коммунисты, но они путем обмана, с помощью ЦРУ взяли власть.

В порту Sines – следующий наш порт – родился знаменитый Васко да Гама. Монументальная каменная фигура его стоит на высоком обрыве.

Изучая в школе «Эпоху великих географических открытий», мы знали, что Васко да Гама первым дошел до Индии в 1497 году. Меня, школьника, еще тогда удивляла эта формулировка – «эпоха открытий». Ведь в местах, куда приходили европейцы, жили

люди, зачастую более цивилизованные, чем пришлые – христиане с огнестрельным оружием в руках. Это смотрится так: зашел к соседу в дом, открыл дверь, избил его, забрал все, что понравилось, и сказал: «Я сделал географическое открытие».

Первая экспедиция в Индию была неудачной, и только вторая доставила в Португалию более трех тысяч тонн пряностей. В школьном учебнике не упоминается, что Васко да Гама был одним из жесточайших убийц, был садистом (правда, в то время этого слова не существовало, но то, что мы сейчас называем садизмом, было тогда обычной практикой). Во втором рейсе он убил более 400 арабских пилигримов, включая женщин и детей.

Недалеко от Калькутты произошло столкновение с местными жителями. Один португальский моряк погиб. Васко да Гама захватил много заложников. Gaspar Correa в книге «The three voyages of Vasca da Gama» («Три плавания Васко да Гама») описывает ужасную сцену на основе подлинных показаний португальских моряков. Выставив на палубе в шеренгу пленников, чтобы они были видны с берега, адмирал приказал отрубить всем руки, уши и носы. Все ампутированные части были погружены на небольшой бот и отправлены к берегу. Затем жертвам связали ноги, а чтобы они не смогли развязать узлы зубами, Васко да Гама отдал приказ вбить все зубы внутрь рта выбленками (деревянная планка на вантах парусных судов). И в таком виде заложники были отправлены к берегу. Вся эта омерзительная бойня была устроена только из-за одного убитого португальца. «Именно с экспедиций Васко да Гама* начинается современная история», – писал английский писатель-историк Тойнби. (Зверства Израиля, когда из-за двух похищенных ливанцами еврейских солдат было убито более 3000 арабов, в основном, мирных жителей, подтверждают слова Тойнби.)

Рафаэль Сабатини в книге «Торквемада» (перевод с английского) пишет: «В словаре португальских низов и даже в среде людей относительно образованных нет эпитета «жестокий». «Еврей» – вот слово, заменяющее его, и в качестве фразы, пресе-

* Умер Васко да Гама в третьем рейсе через три месяца после прибытия в Индию.

кающей жестокость человека или животного, используется выражение: «Не будь евреем!» («Nao seja judeu!»).

В «Аргументах и фактах» (1993, № 19, с. 12) на вопрос «Кто был самым жестоким палачом в истории КГБ?» сотрудник безопасности отвечает: «В чекистской среде им считают Софью Оскаровну Гертнер, в 1930–1938 гг. работавшую следователем Ленинградского управления НКВД и имевшую среди коллег и заключенных ГУЛАГа кличку „Сонька Золотая Ножка“. Первым наставником „Соньки“ был Яков Меклер, ленинградский чекист, за особо зверские методы допроса получивший кличку „Мясник“. Гертнер изобрела свой метод пытки: привязывала допрашиваемого за руки и ноги к столу и со всего размаха била несколько раз тувелькой по „мужскому достоинству“... Умерла Гертнер в Ленинграде в возрасте 78 лет».

Два «мягких» эпизода из моей жизни.

Капитан-наставник по военно-морской подготовке (назовем его Виктор Ильич) работал в нашей организации много лет и был весьма уважаемым на флоте человеком. Он выходил в море, организовывал учения на судах, делал проверки с чисто еврейской принципиальностью. Правда, не хотел признаваться, что он еврей, и всегда говорил: «Мы – из Молдавии», но ни разу, надо отдать должное, не сказал: «Я – молдаванин».

Мы были дружны с ним, вернее сказать, уважали друг друга. Он часто засиживался у меня на транспортном судне «Кенгаргс». Однажды вечером за бутылкой виски он поведал грустную и в то же время страшную (для моего восприятия) историю. В. И. был блестящим военно-морским офицером (его слова), кажется, в звании капитан-лейтенанта. В морозный вечер он находился в патруле с двумя матросами срочной службы. Недалеко от торгового порта пьяный мужчина стал придирается к В. И., произошла стычка. Поскользнувшись, В. И. упал, а пьяный ударил его ботинком в лицо, выбил зубы и побежал. (В. И. показал мне несколько металлических зубов во рту на месте выбитых.) «Я был в таком аффекте, что лежа расстегнул кобуру, вытащил пистолет и выстрелил несколько раз в убегающего». И убил его. Был суд. Я не спрашивал о приговоре, но ясное дело, что из Военно-морского флота его убрали. Позже, когда в нашей организации 2-й отдел

(военно-морская подготовка) возглавил 70-летний еврей Гордин, В. И. был принят туда капитаном-наставником. (Во время убийства Гордин, капитан 2-го ранга, был главным военно-морским начальником порта Клайпеда.)

Однажды у меня в каюте собралось несколько капитанов. Некоторые из них знали эту историю. «Почему он стрелял по убегающему?» – «Потому, – сказал Володя Кирко, умудренный жизнью капитан-орденоносец, – что В. И. еврей. Здесь был акт расизма и не более. Неосознанно, только от вошедшего с молоком матери своего расового превосходства, он мог убить любого, обидевшего его» (см. «черные страницы» в начале книги). Но надо отдать В. И. должное: развал-разгром СССР он воспринял очень болезненно, как настоящий патриот.

Эпизод второй. После второго курса мореходки мы, четверо курсантов, были на практике на одном траулере в Северной Атлантике. Самым «мудрым», рассудительным, как шахматист, и умеющим постоять за себя был наш товарищ, еврей. Однажды, не помню из-за чего, мы с ним сцепились. Слово за словом, и дело приняло горячий оборот. До мордобития не дошло, но мой «противник» вдруг схватил острый шкерочный нож, и не знаю, чем бы все закончилось, если бы проходящий мимо наш курсант Толя не сказал мне: «Петя, уступи. Он ведь пырнет тебя». И я уступил ему, еврею, чтобы не быть зарезанным. Позже мы с ним были хорошими друзьями много лет, но эпизод этот не выветрился из памяти.

...Река Гуадиана – пограничная река между Португалией и Испанией. Границы – зачем они? Два братских народа, два схожих языка. Правда, португальский со многими шипящими, как русский; поэтому на улицах я часто оглядывался на разговаривающих португальцев, думая, что слышу русскую речь. Мой афоризм – «Нужно убрать границы, религии и юристов (всех, не только „жириновских“) – и на планете нашей наступит мир и спокойствие». Кажется, Леннон пел об этом.

Река на 25 миль судоходная. Мы шли под мотором, только изредка поднимая грот. Левый берег – испанский – высокий, без яркой зелени, со многими плантациями оливковых деревьев, листья которых скорее серебристые, чем зеленые. На правом – португа-

льском – берегу немного больше зелени от апельсиновых рощ, густо усеявших небольшие долины.

Мы стояли у причала небольшого порта Romago. 1 мая, как всегда на великие советские праздники, я поднял на левой рее большой красный вымпел с серпом и молотом. Старый немец (его богатая яхта стояла рядом), увидев его, пришел в такую ярость, что готов был убить нас. Видимо, бывший наци.

Фернандо, капитан небольшого круизного судна, коммунист, сказал: «В этой провинции у власти коммунисты. Мы очень рады видеть вашу яхту, с серпом и молотом. А этого фрица-фашиста я выгоню из порта».

Мазагон

В Мазагоне, испанском порту недалеко от Уэльвы, мы подняли яхту на берег, слетали в Лондон; вернувшись, стали готовиться к походу в Средиземное море. «Наконец-то побываю в портах Югославии, куда раньше не довелось заходить», – думал я. Но нам повезло встретить хорошего человека Пауля с немецкой яхты «X-one», стоящей на стапелях по соседству. Эту большую, под 50 футов яхту Пауль построил сам, даже стальные листы корпуса сваривал собственноручно. Кокпит «X-one» оборудован, как кабина военного самолета «Харрикейн», на котором он летал. «Вдоль границ СССР тоже», – сказал бывший летчик. Удобное кресло с самолета установлено так, что позволяет невысокому Паулю видеть нос яхты. «Не идите в Средиземное, это болото, из которого трудно будет выбраться». (Недавно мы прочли в английском журнале об одной паре: «Мы делаем кругосветку, да вот уже 6 лет никак не выйдем из Средиземного моря».) «Идите в Бразилию, огромное побережье, прекрасная страна, добрые люди». Пауль рассказал о своих плаваниях к Южной Америке. Он собирается идти туда опять, в третий раз. И мы решили: отменяем Средиземное море. Курс – на зюйд. Спасибо, Пауль!

Я монтировал коротковолновый радиопередатчик. Это было непросто. Опыта никакого. Все на ощупь, за ошибки расплачивался дополнительными часами работы. Однажды я просидел в закутке при температуре +35 °С около 4 часов, делая проводку кабелей и устанавливая тюнер – прибор настройки частот. Закон-

чив работу, мы с Гиной пошли в город за продуктами. Выйдя из магазина с тяжелым рюкзаком, я почувствовал боль в правой части живота. (Когда-то мне удалили желчный пузырь. После такой операции врачи не разрешают выходить в море год. Это было в советское время. А я, потерявший во время болезни 15 кг веса и выглядевший как дистрофик, умудрился выйти капитаном на судне «Бестужево» через месяц, благо медицинскую комиссию прошел задолго до операции. Но это было давно.) Мы торопились домой. Боль усиливалась и стала такой сильной, что пришлось сесть на скамейку. Я стонал, только изредка открывал глаза и видел испуганное лицо Гины. К счастью, через дорогу напротив оказалась аптека. Гина побежала туда. Когда женщина стала замерять пульс, который почти отсутствовал, я уже был без сознания, в коме. Очнулся в машине «скорой помощи» на носилках. Я лежал легкий, расслабленный, без боли. Не было плоти, не было мыслей, не было желаний; я равнодушно смотрел на капельницу. Если это смерть, то я готов принять ее; это не страшно, главное, чтобы без боли. Как сказал Джон Фаулз, смерть сама есть природа вещей. Умирает только форма. Материя бессмертна.

Постепенно жидкость из капельницы, вливаемая в мои вены, сделала свое дело: я окончательно очнулся. И сел. Медсестра и мужчина в белом халате схватили меня, испуганно воскликнув что-то, и снова уложили. «Но я здоров, – сказал я, – боли нет, мне нужно вернуться на яхту». Гина положила свои руки на мои плечи. «My darling, my love, be calm» («Мой родной, лежи спокойно»). Машина тронулась. Вскоре мы были в госпитале в Уэльве. Мне поставили новую 3-литровую капельницу. Через пару часов, уже за полночь, мы взяли такси и вернулись из моей смерти на «Педрому».

КАНАРСКИЕ ОСТРОВА



Когда-то в 1968 году я впервые зашел в Лас-Пальмас на острове Гран-Канария. В то время для советских моряков порт этот был настоящей экзотикой. Годом

раньше наши суда брали топливо и продукты питания в Гибралтаре – английской колонии на юге Пиринейского полуострова. Туда же многие годы по пути из Антарктиды домой заходила на так называемый «отдых» (правильнее сказать – на отоваривание) китобойная флотилия «Слава», возглавляемая одесским евреем Соляником. Позже Гибралтар закрыли из-за событий в Чехословакии. ЦРУ пыталось сделать переворот, но ввод советских войск предотвратил это; сейчас США устанавливает там ракеты с ядерными боеголовками – и никто нигде не протестует.

Китобой стали проводить свою неделю «отдыха» в Монтевидео. Когда мы были в Уругвае, одна пожилая, но еще миловидная женщина, узнав, что я русский, рассказала, что заход русских моряков был праздником для всего Уругвая. В Монтевидео съезжались тысячи «девочек» из Бразилии, Аргентины и Чили. «Веселое было время, русские очень хорошие *machos* (мужчины)», – закончила она. (Еще бы, после 9-месячного нахождения в полярных водах.)

Советский рыболовный флот рос как на дрожжах, пополняясь новыми большими рыболовными траулерами-фабриками (не случайно капитаны официально именовались «капитан-директор»). Воды Западной Сахары стали одним из продуктивных регионов промысла, здесь работали сотни судов, которым нужны были топливо, вода, продукты. Все это доставлялось из Лас-Пальмаса. Плюс сионистский Израиль захватил земли Палестины и Египта; Суэцкий канал на многие годы был закрыт, что заставило танкерный флот ходить вокруг Африки, останавливаясь на рейде Лас-Пальмаса, чтобы «заправиться» продуктами. Сюда же в конце рейса, позже – и в середине, наши корабли заходили на трехдневный «отдых». Для порта Лас-Пальмас наступили «золотые»

дни. Ливанские и ливано-еврейские торговцы из Гибралтара в спешном порядке перебрались в новую «мекку», оккупируя первые этажи домов на прилегающих к порту улицах под магазины мелкой торговли. Если мы, советские, и не были богатыми, зато нас было много: каждый день сюда заходило несколько судов, а это сотни душ. Ребята «отдыхали» с авоськами за плечами, а иногда и с «языком на плече», бегая из одного магазина в другой. Поторговаться (чего не было у нас в Союзе) – это такое удовольствие, ну прямо творчество.

Мой первый заход в Лас-Пальмас я описал в книге «Капитан, родившийся в рубашке». Коллеги-капитаны не всегда помнят каждую новую женщину, с которой были близки, но всегда помнят первый заход в новый для них порт. Я и сейчас могу рассказать об особенностях каждого из трехсот «моих» портов, в которых мне довелось побывать за мою долгую капитанскую жизнь. Не думалось в первый заход, что через десять лет, «капитаня» транспортом «Кенгарагс», я сделаю на нем 48 заходов в Лас-Пальмас и 23 – в Санта-Крус-де-Тенерифе, а еще через двадцать лет мы с Гиной пойдем на Канары на маленькой яхте «Педрома».

Не просто было убедить Гину в том, что пройти 600 миль, отделяющих Южную Испанию от островов, будет не сложно. Поколебавшись чуточку, она решила оторваться от берега, а придя на острова, гордо сказала: «Теперь я настоящая морячка, я даже умею вязать морской узел «булинь». (На российском флоте этот узел называется очень прозаично – бочечный. В мореходке мы учились завязывать его одной рукой вокруг талии, и я никогда не предполагал, что узел сей – самый ходовой, самый употребляемый на яхтах.)

Подготовка к первому «дальнему плаванию» была сложной из-за нашей неопытности, но тем не менее здравый смысл заставил заменить старый бакштаг (такелажный трос, идущий от топа мачты на корму) – на нем я обнаружил две порванные проволоки. Мы купили 120 (!) банок рыбных консервов и складировали под пайолы (только через два года мы вспомнили о них и стали есть «сардины в масле»).

11 сентября 2001 года мы с Гиной ездили в город Уэльва, а когда вернулись в марину Mazagon, были весьма удивлены: среди ис-

панцев царило всеобщее, почти радостное оживление. Патриоты-мусульмане с ведома, то есть почти с помощью ЦРУ (правда, «камикадзе» не знали об этом), совершили акт возмездия, разрушив два небоскреба в Нью-Йорке. Без всякого преувеличения могу сказать, что все испанские простые люди, рассказывая о случившемся, улыбались; а ведь это трагедия – погибли тысячи людей. Видимо, американская гегемония настолько противна людям мира, что они радуются любому несчастью в этой стране. Поскольку Соединенные Штаты Америки и «Соединенные Штаты Европы» усиленно возрождают фашизм, то не за горами следующий акт возмездия – взрыв атомной бомбы в центре Нью-Йорка.

Что же касается роли ЦРУ в этом акте – то она очевидна, так как США требовался повод для оккупации Афганистана и Ирака. Поэтому американское правительство пожертвовало более двух тысяч жизней людей для своей еще более кровавой цели (за три года оккупации Ирака убито около 150 тысяч арабов). Когда-то президент Рузвельт, зная о движении японского флота по направлению к Перл-Харбору, не разрешил атаковать его: ему нужно было разрушение Перл-Харбора и гибель более пяти тысяч американцев, чтобы объявить войну Японии. По конституции Америка никогда не начинает войну первой. Ха-ха! (Этому примеру следовал и Путин с его ФСБ. Взорвав дома в Москве, как будто это дело рук чеченцев, Путина посадили на престол, сделав его марионеткой в руках «циркачей» грефов, чубайсов, абрамовичей.)

Мы вышли из испанского порта Ayamonte 15 сентября в полдень и ровно через 7 суток отдали якорь у маленького белопляжного острова Graciosa. Плавание прошло спокойно, в основном под парусами, мы сэкономили дизельное топливо, которого взяли 105 литров (на 42 часа). Через несколько лет, отправляясь из Венесуэлы на Кубу, взяли на борт 300 литров, правда, ватерлиния была чуточку ниже допустимого. Ночью мы редко включали «триколор» – трехцветный фонарь на топе мачты. Только когда видели огни другого судна – зажигали его. Однажды в 2 часа ночи при слабом свете звезд я заметил большую двухмачтовую яхту, обгонявшую нас. Она прошла в каком-то кабельтове и тоже не несла навигационных огней. Я представил столкновение двух яхт, экономящих электроэнергию аккумуляторов, и с этого дня, вер-

нее, с этой ночи мы никогда не шли без огней. Если аккумуляторы подсаживались (в «триколоре» стоит лампа 25 Вт), включали «мигалку» – рыбацкую лампу, работающую от 2 батареек и дающую короткую вспышку каждые 3 секунды. МППСС (Международные Правила Предупреждения Столкновения Судов на море) вроде бы запрещают использовать мигалку, в то же время одно из правил гласит, что в случае выхода из строя основных огней допускается показывать неконвенционный огонь, главное – избежать столкновения. Буду честным: я, капитан дальнего плавания, спекулировал этим отступлением и даже советовал другим яхтсменам приобретать мигалки. Не только для экономии энергии аккумуляторов, но и для того, что мигающий огонь суда заметят быстрее, чем слабосветящуюся лампочку «триколор». Моя капитанская практика – свидетель этому.

При слабом ветре наша скорость была порой 1,5–2 узла. Океанская зыбь, которая при 4-узловой скорости не замечалась, начала раскачивать наше маленькое судно. На каравеллах Магеллана во время качки на зыби скрипел рангоут, паруса хлопали и плавание было не комфортным, как и наше. Из всех трудностей этой недели – ночные вахты, расхождение с судами, приготовление пищи – Гине запомнилась больше всего зыбь при маловетрии.

В 50 милях от островов, сдавая в полночь вахту, Гина показала на большое яркоосвещенное судно, которое лежало в дрейфе почти по нашему курсу. Дул легкий пассат, мы с двумя парусами шли с неплохой скоростью и вскоре приблизились к дрейфующему судну. «Иди отдыхать», – сказал я Гине. «Мне ведь интересно тоже», – ответила она и осталась в кокпите. Проходя мимо судна в двух кабельтовых с наветренной стороны, я пытался связаться с ним на 16 канале УКВ-радиостанции. В ответ – тишина. Через бинокль просматривался хорошо освещенный мостик, но никого там не было. На всякий случай я послал ратьером* несколько раз «точка тире точка» по коду – буква «Р» – вызов на радиосвязь. Никакой реакции. И я подумал о наших друзьях Кене и Джоан с яхты «Amikeso de Avon», которые никогда не несут вахту ночью.

* Ратьер – ручной прожектор в данном случае. Вообще-то в дни моей молодости так назывался, по имени изобретателя, прожектор со шторками, позволяющий сигнализировать по Морзе.

Проще простого «найти» в океане большое судно без вахтенного штурмана и «поцеловаться» с ним.

Мы стояли на якоре и отдыхали душой и телом после недельного плавания. Вода была кристально-прозрачной, и белым был песок пляжа. Здесь один из немногих белых пляжей на Канарах. Есть почти белый пляж Маспаломас на юге острова Гран Канария да пляж Сан-Андрес на Тенерифе, правда, на последний песок привезен из Сахары. Остальные многочисленные пляжи черные, ведь песок там вулканический, выработанный из черной лавы морскими волнами и ветрами в течение тысячелетий. Мы отдыхали и вдруг поняли, что это и есть то место, к которому мы шли двенадцать месяцев: мы ведь в открытом океане, мы можем идти отсюда куда нам заблагорассудится, ЕПП (если погода позволит).

Через два дня, накупавшись вдоволь, мы подняли якорь и ошвартовались у причала марины. Маленький остров – маленькая марина, но там было несколько иностранных яхт с приветливыми людьми. Видя, что мы с Гиной вообще-то «салаги», они помогли нам советами по Канарским островам, а James, англичанин с яхты «Patricia», узнав, что мы собираемся в Южную Америку, дал нам яхтенную лоцию Бразилии, откуда он только недавно приплыл на своей маленькой 8-метровой яхте.

Во время следования через Атлантику на Запад у него оборвался и утонул wind-pilot – авторулевой, работающий от ветра. Сейчас ни одна яхта не уходит в дальнее плавание без авторулевого – ветрового или электрического. В одном английском журнале я вычитал, что без этого прибора идти в плавание может только мазохист, то есть человек, получающий удовольствие от боли. James мучился много дней и ночей. Всегда сложно и тяжело одиноким. Понятно, если одиночное плавание совершается с коммерческой целью – для рекорда, для денег, но что заставляет мужчин годами ходить на яхте без экипажа? (На яхтах даже один дополнительный человек называется экипажем – crew по-английски.) Я разговаривал с несколькими «одиночками». Ответ был один: «Не знаешь, какого человека ты берешь на борт, очень часто бывают проблемы с ним. Лучше уж быть одному. Чужая душа – потемки». После таких разговоров иногда я задумывался: а смог бы я быть одиночкой? Нет, я никогда не мог быть на суше, на берегу один,

без женщины, я не смогу быть один на яхте. Мне нужен crew – это должна быть только Гина.

Готовясь к переходу в порт Арресифе на соседнем острове Лансароте, мы услышали от наших новых друзей печальную историю. Не так давно одна большая 52-футовая яхта с ферроцементным корпусом выскочила на скалистый берег недалеко от марины, где мы стояли. Капитан яхты, бывший пилот «Боинга», излишне доверял электронике, которой он увлекался. Его авторулевой был подключен к плоттеру – электронной карте и вел яхту в заданную точку. Пока хозяин занимался чем-то в кабине, яхта в наступающей темноте оказалась на скалах: то ли было сильное течение, то ли «заело» электронику. На красные ракеты, выпущенные бывшим пилотом «Боинга», люди из марины побежали к месту аварии и успели снять только снаряжение с быстро тонущей яхты. Ферроцементный корпус ее оказался таким хрупким, что на следующее утро от яхты не осталось ничего. А наш друг Gerard, владелец стальной яхты «Воекрах», наблюдавший агонию яхты, сказал: «Я никогда бы не покупал ферроцемент. При кажущейся прочности, в действительности это хрупкий корпус». Когда в марине «Novimka» (Cumana, Venezuela) строповый кран поднимал на берег ферроцементную яхту «Key of life» нашего хорошего знакомого Эрика (о нем говорится в главе «Пираты Карибского моря»), то широкие, в 30 сантиметров стропа крана продавили стальную арматуру корпуса, и пришлось потом накладывать портлендский цемент на вогнутости.

Мы проскочили место гибели яхты поодаль и поглубже, держа румпель в руках. Наша навигационная адмиралтейская карта всегда лежит на штурманском столе. Мы имеем две системы электронных карт и иногда пользуемся ими в справочных целях, но доверяем только бумаге. Да и то не всегда. Американская картографическая компания «Imray», монополизировавшая продажу яхтенных карт в Европе и США, допускает на своих картах грубые ошибки, иногда до 2–3 кабельтов. Такие же неточности есть и на электронных картах. Так что в некоторых случаях лучше немножко быть Магелланом с лотовым матросом на баке. Я сделал хороший ручной лот с маркировкой XIX века, которую помню с мореходки (я был прилежным курсантом и любил навигацию и

лоцию). Электронный эхолот иногда «бастует», и я становлюсь лотовым матросом, а Гина – адмиралом. При подходе к берегу скорость яхты небольшая, и совсем не сложно бросить свинцовую грушу чуть вперед и измерить глубину в момент, когда лотлинь будет смотреть вертикально.

Лансароте – самый восточный остров архипелага. Как и Фуэртевентура, он получает в год только 150 миллиметров дождевых осадков, зато на него выпадает масса песка из близлежащей Сахары.

Канарские острова открывались много раз. В древние века их посещали финикийцы и карфагенцы. По утверждению римского ученого Плиния-старшего, на островах было много собак, поэтому острова получили название Канары (по-латыни canes – собаки). А мы ведь все думаем, что это название дали в честь канареек; их там тоже много, даже больше, чем собак. Арабские моряки посещали острова в XII веке, а в 1334 году здесь побывали французские навигаторы. Потом была тяжба между Испанией и Португалией за владение этими землями. Папа Римский отдал их Испании. (Он вершил судьбами мира, бог для него – дело второстепенное.) Окончательно Испания покорила острова в 1490 году, истребив местных жителей гуанчей, высоких, двухметрового роста людей, выходцев из берберов – североафриканских неарабских племен. Испанцы в то время были очень низкорослой нацией, средний рост – 157 сантиметров. Они и сейчас не очень выросли. Видимо, сказывается смешение с евреями, владевшими вместе с маврами полуостровом около восьми столетий. Генералиссимус Франко, еврей, был ростом 162 сантиметра.

Арресифе является главным портом и столицей острова. Когда-то в восьмидесятые я заходил сюда с грузом мороженой рыбы для островитян. Два мола для крупнотоннажных судов образуют собственно порт под этим названием, прилегающая к нему небольшая гавань для рыболовных судов и яхт почему-то называется Puerto Naos. Мы стали на якорь в «толпе» яхт; было довольно трудно найти свободное место, иногда между нашей кормой и носом соседа – не более 5 метров. Но никто не претендовал на «жизненное пространство», как правило, яхтенные люди оценивают ситуацию без лишних эмоций – если существует опасность касания друг друга, то тот, кто последним отдал якорь, снимается и пе-

реходит в другое место. Правда, когда случается accident – случай (извиняюсь за каламбур, «случается случай»), из уст яхтенных женщин, не всех, конечно, можно услышать довольно колоритный набор слов. Один итальянский катамаран зашел в скопление яхт и, маневрируя, коснулся слегка дорогой английской яхты «Yasmin». (После мы провели с англичанами несколько месяцев и подружились.) Patricia выпустила в бедного итальянца такой «залп», что слово «ignoramus» – невежда, неуч, профан – было в нем самым мягким.

По субботам «старожилы», в основном австралийцы и новозеландцы, организовывали на берегу гавани «party» – вечеринку. Каждый приносил с собой легкую еду, выпивку. Нам с Гиной было хорошо среди этих общительных людей, мы впервые почувствовали себя членами большой яхтенной семьи, каждый из которой готов был поделиться опытом, хорошим советом. Один новозеландец дал нам рецепт выпечки хлеба, а перед этим угостил своим чудесным продуктом, и Гина вскоре стала заправским пекарем. Хлеб из ее рук был до того вкусен и разнообразен, что я вспомнил и рассказал ей «хлебную» историю из моей капитанской жизни. На одном из судов у нас был пекарь-виртуоз – другим словом его не назвать. Хлеб, выпекаемый им, был настолько вкусным, что экипаж – 75 человек – поедал его в двойном количестве. Начпрод (артельщик), видя, что муки расходуется больше чем положено, стал умолять нашего виртуоза печь хлеб невкусный. «Но я не умею и не буду», – ответил пекарь. Пришлось мне, капитану, успокоить начпрода, пообещав выделить немножко больше денег на муку. Я шутил с Гиной: «Будь ты пекарем (пекарихой) на большом судне – имела бы проблему с начпродом. Но на яхте с экипажем в два человека продолжай, пожалуйста, печь вкусный хлеб». Вообще-то, яхтенная жизнь заставила научиться многим вещам; не могу сказать, что мы – отшельники, живущие вдаль от людей, но в плавании приходится полагаться на самих себя.

Вокруг нас стояли яхты большие и средние. Из категории малых были только мы. Люди тоже были разные: кто-то богатый, путешествующий для того, чтобы потом, через год, вернувшись в свой супер-дом, хвастаться circumnavigation (кругосветкой), дру-

гие – со скромным бюджетом, для которых яхта – их единственный дом. Нашим ближайшим соседом была стальная 38-футовая яхта «Angelsea» из Новой Зеландии. Между нашими яхтами было каких-то 7 метров, и мы часто переговаривались с Брайном и Ритой, приятной семейной парой чуть моложе нас (они живут и плавают на яхте вот уже 12 лет). Брайн дал Гине кличку «*Bikini woman*» («Женщина в бикини»), так как мы всегда днем были в купальных костюмах. Гина, стройная, с прекрасной фигурой, всегда задерживала на себе взгляды мужчин с других яхт. В отличие от нее многие женщины одевались по-пуритански в шорты, брюки и блузки, хотя дни стояли жаркие. Мужчины с яхт часто носят поношенные рубашки и шорты, без всякого стеснения они могут пойти в потрепанной одежде в город. Поначалу я был поражен, зная, что это не от бедности. Побывайте в лондонском Сити в 5 часов вечера, когда закрываются банки и адвокатские конторы (жилых домов в этой части Лондона нет). Понаблюдайте за выходящими на улицы мужчинами и женщинами. Среди нормально, по-офисному одетых людей вы заметите две элегантных категории: первая – это молодые смазливые секретарши в черных мини-юбках, телесных или чуточку с оттенком колготках и белых блузках; вторая – пожилые, но еще работающие (может, только для вида, в качестве почетных президентов) английские джентльмены в темно-синей тройке, элегантно-небрежно завязанном галстуке, в старомодной шляпе – почти полукотелке, и с обязательной тростью в руке. Мне довелось много раз быть по делам фирмы в этом денежно-блистательном месте и случалось пройтись рядом со старыми джентльменами (не все садятся в «роллс-ройсы» во дворе банка). Что я заметил? Большинство из этих людей носит старый, ну очень старый костюм, кое-где незаметно подштопанный, брюки чуть коротковаты от времени, тщательно выглажены, как шутят у нас – можно руку порезать о стрелку; черные ботинки, далеко не новые, начищены до зеркального блеска. Джентльмен шагает по тротуару с лицом, замкнутым в своем британском величии, и постукивающая негромко трость подтверждает это высокомерие.

Мы с Гиной из пролетариев: ее прадед мостил булыжные мостовые в баварских городках, мой пахал землю, и, наверное, поэто-

му мы выходим в город в аккуратной одежде. Когда-то, семь лет назад, отправляясь в наше «южное» плавание, я взял с собой элегантный костюм, рубашку и пару галстуков. В некоторых пособиях для яхтсменов говорилось, что в ресторан яхт-клуба нельзя зайти без галстука. Семь лет висит в каюте мой «выходной» костюм, ни разу не одетый. Отвезем его домой за ненадобностью.

Мы пригласили Брайна и Риту к себе на чай, вернее, на пиво. Рита и я пили чай (я уже тридцать лет не пью пиво, и живой до сих пор), а Гина откупорила охлажденные бутылки и подала Брайну. Но он не взял, а открыл принесенный с собой «жбан» вроде термоса и налил оттуда в стакан чуть мутноватую жидкость. Я немного бесцеремонно понюхал и понял: это бражка. Брайн сказал, что делает пиво сам, покупать магазинное – дорого. «Наш бюджет – 70 долларов в неделю и ни цента больше», – грустно улыбнулся гость. «Ладно, но здесь ты можешь пить настоящее пиво», – и я опять протянул ему бутылку. Но он так и не взял ее, а продолжал потягивать свою бражку. Позже мы поняли, почему Брайн не пил пива. Если придется пригласить нас к себе, то нужно угощать тем же, а это не вмещается в бюджет. Я смотрел на эту симпатичную пару и думал: какие мы разные – русские (советские русские) и западные люди. Месяц спустя мы узнали, что сын Риты, живущий в Новой Зеландии, пытался застрелиться, но врачи спасли его. Рита улетела к нему.

Одним светлым днем, когда не было песчаной бури, мы взяли напрокат автомашину и объехали весь остров. Пустынная безлесная земля, только при усадьбах за высокими заборами-стенами виднеется зелень. Как бы компенсируя отсутствие деревьев, на всех перекрестках по всему острову установлены необычные, часто с динамичными деталями, скульптуры знаменитого Cesar Manrique. Своими работами и проектами оригинальных смотровых площадок под стеклом – мираторов Cesar создал хороший имидж родному острову. Мы побывали в сказочном доме-музее, построенном хозяином в неглубокой пещере. Еще двадцать лет назад, когда я был первый раз на Лансароте, меня, не знакомого с творчеством Manrique, восхищали смелые по своей компоновке скульптуры. Его работы есть на всех островах архипелага, в Нью-Йорке и даже в Москве. Но вот судьба. Переходя однажды

дорогу около дома, скульптор попал под автомашину и погиб в расцвете лет.

Природной гордостью Лансароте является действующий вулкан. В 1730 году вулкан «проснулся» и бушевал 6 лет. Извержение шло не только из главного кратера, но и из сотни маленьких вулканчиков у его подножия. Четверть острова оказалась под лавой. Погибли одиннадцать селений и самая плодородная земля. Жерло вулкана до сих пор дышит жаром, как бы подтверждая библейскую сказку: «рай – наверху, пекло – внизу» (слова гида, шутившего когда-то с группой советских моряков: «Там жарят грешников: испанцев – на оливковом масле, русских, – гид подмигнул мне, – на подсолнечном, евреев – на хлопковом». «Почему евреев на хлопковом?» – не удержался я. – «Они азиаты, а в Азии много хлопка».) Предприимчивые «вулканологи» положили на огнедышащую дыру стальную решетку, построили ресторан и готовят на бесплатном «пекельным» костре *asado* – национальное блюдо из мяса. Рядом с рестораном «дикие» туристы разгребают вулканический песок-золу, ставят в ямку кастрюлю с водой и яйцами, и вскоре вода закипает. Ходить по этому песку босиком не рекомендуется, но в обуви – терпимо.

Застывшая лава, покрывшая солидную часть острова, сохранила свою структуру с причудливыми башенками, как-будто извержение произошло на прошлой неделе, а не триста лет назад. Американские астронавты перед высадкой на Луну тренировались на Лансароте несколько дней. Гина когда-то брала интервью у того, кто ходил по Луне. Астронавт оставил очень неприятное впечатление. «Это – не человек, это – робот без эмоций, запрограммированный на выполнение команд. Дай ему в руки автомат и прикажи стрелять по детям – он сделает это, не задумываясь».

Во времена бушевавшего шесть лет извержения в восточной части острова образовалась пещера, самая большая в мире подводная пещера. Частичка моря со всеми обитателями была отрезана и оказалась под землей, стала озером. Рыбы и прочие морские обитатели не выжили, только маленькие крабы сумели уцелеть. В сплошной темноте глаза им стали не нужны, это единственные на земле слепые крабы. Но ни одно живое существо не сможет жить без ориентации, видимо, у крабов взамен глаз усовершенствовалась система

ультразвуковая, как у летучих мышей, живущих в темных пещерах. Какая-то пища вроде слизи образуется на дне водоема, куда просачивается морская вода через песчаник, и мы при включенном в пещере электрическом свете (сейчас здесь образован центр для туристов) видели дюжины белых маленьких, около двух сантиметров в диаметре, крабов, постоянно берущих своей клешней в рот что-то со дна. Нечто благородное или благовоспитанное чувствовалось в медленном движении клешни. Может быть, при ярком свете их мозг-мозжечок начинал импульсировать и думать: а не пора ли восстановить зрение? Наверное, эти маленькие существа тоже бывают счастливыми, особенно в брачный период. Природа позволила им жить, или они сами вытребовали право у природы на жизнь, а жизнь – это счастье. Даже без дневного света и зрения. Нам довелось видеть много раз счастливых играющих рыб (не считая дельфинов). Летучие рыбы парят над водой не только удирая от хищников – дорадо, но и для удовольствия; небольшие, до сотни особей, стайки рыб часто выпрыгивают из воды по команде лидера и делают десяток прыжков; длинная, веретенообразная рыба сарган вылетает на поверхность, работая хвостом, как веслом, мчится полсотни метров, приподнимая тело под углом 45 градусов. Наблюдая рифы через маску, видишь разноцветных молодых рыбок, гонящихся друг за другом, словно котят. Везде жизнь звенит радостью. Ищите радость во всем, ищите радость – и вы будете жить сто лет и более. Будьте счастливы, как мы с Гиной. «Подставляйте ладони, мы насыплем вам солнца...»

Мы провели на острове La Gomera большую часть нашего «канарского» времени. Марина в порту Сан-Себастьян была государственной, с умеренными ценами. В непросматриваемом далеком прошлом на рейде этого порта стояла флотилия из трех судов, направляющаяся в Сипанго (Япония – по-нынешнему) курсом W. Руководил флотилией авантюрист Христофор Колумб. Он, правда, официально именовался адмиралом, но где и когда этот адмирал плавал, никто не знал. Известно только, что последние десять лет он добивался денег для этого вояжа у португальского короля, затем у королевской четы Испании. Такое долголетнее упрямство генуэзского еврея (государство Израиль утверждает, что Колумб – еврей, правда, в идеологических целях они готовы назвать евреем

любую более-менее известную личность) родилось не от светлого ума, а от того, что у него была карта, похищенная им у одного моряка. Когда он жил у своего тестя, губернатора маленького острова Порту-Санту (рядом с Мадейрой), шторм выбросил на берег судно. Среди нескольких спасенных моряков был и штурман Алонсо Санчес. Слушая моряков, бредивших о каких-то неизвестных землях (судно пришло с запада), Колумб распорядился поместить штурмана к себе домой, где за ним стали ухаживать с большим вниманием. Вскоре моряк пришел в сознание и поведал о своей одиссее, об открытом зеленом острове. Он показал Колумбу расчеты и карты, которые тот спрятал в свой ящик, а уже выздоравливающий штурман сразу после этого скоропостижно и как-то загадочно умер. Поэтому нравственный облик «адмирала» остается для историков неясным, вернее, ясным с темной стороны. Эта сторона «высветится» 12 октября 1492 года. После 36 дней плавания каравеллы подошли к Багамским островам. В 2 часа ясной полнолунной ночи с борта идущей недалеко от фрегата «Пинты» раздается крик: «Земля, земля!», и вслед – пушечный выстрел. Когда утром капитан «Пинты» прибыл на борт «Санта Марии» и назвал имя матроса Бермехо, первым увидевшего землю (за это полагается солидная награда, назначенная «адмиралом»), то Колумб вдруг заявил, что он еще вчера в 10 вечера видел огонь на берегу (до берега вечером было 35 миль!), значит, награду заслужил он, а не бедный матрос. (Русские люди шутят: «Кое-кто за копейку мать продаст, не говоря о совести».)

Не такая уж большая заслуга Колумба, пересекшего Атлантику по проторенному пути с ворованной картой в руках. Рано или поздно другие мореплаватели дошли бы до западной земли; норвежец Эрик Рыжий сделал это пятью столетиями раньше, в 982 году, а великая китайская флотилия побывала здесь в 1421 году.

Каравеллы Христофора (тоже рыжего) на рейде Сан-Себастьяна приводили свое хозяйство в порядок: переделывали на флагманском судне рангоут под прямоугольные паруса, до этого «Санта Мария» несла косые (латинские) паруса. Словосочетание «латинский парус» происходит от арабского слова «lateen» (не «latin»), обозначающее «косой парус», который позволяет судну идти против ветра, почти против ветра. Замена прогрессивного

парусного вооружения на устаревшее прямоугольное вызывает сомнение в морских знаниях авантюриста.

Пока экипажи кораблей работали не покладая рук, «адмирал» поселился в доме-башне бывшего губернатора La Gomera. Гостеприимная и любвеобильная вдова губернатора проводила дни и ночи со своим гостем. Иногда утром, выбравшись из объятий вдовы, Колумб поднимался на верхний этаж башни, чтобы взглянуть на ожидающую его флотилию. Устав от прелестей и ласк губернаторши, «адмирал» дал, наконец, команду поднимать якоря. Корабли пошли строго на запад по параллели 28° N, так как на карте штурмана Санчеса остров был показан на этой широте. Неточность в 50–70 миль была допустима в XV веке.

Мы с Гиной осмотрели башню губернаторши, я потрогал и попытался поднять двойные, скрепленные цепью ядра, которыми англичане обстреливали остров. Но эта бомбардировка состоялась спустя столетия после любовной истории Колумба. Настоящие эти ядра или подделка для музея – узнать не удалось. Осмотрев на верхнем этаже комнату с широкой кроватью, мы покинули башню «Любви».

Вершины острова, покрытые лесом, долго приманивали нас, и однажды утром мы сели в автобус и поехали в горы. Проехав 17 километров по асфальтированному серпантину, на отметке «высота 983 м» мы вышли. Прошлись туда-сюда по лесу и, найдя козью тропинку, ведущую вниз, начали спуск. Я сделал посохи из подобранных сухих веток, на «трех ногах» стало идти легче. Мы с интересом смотрели на скудную флору, затаившуюся среди скал, на многочисленные террасы, рассыпанные по склонам холмов, где в прошлом выращивали овощи и зерновые; за этими террасами виделся тяжкий труд многих поколений островитян, но сейчас они заросли травой – никто не хочет заниматься тяжелым и неблагодарным (по нынешним меркам) земледелием, выгоднее развлекать туристов, а продукты закупать из стран 3-го мира, благо этот мир после развала СССР увеличился, проглотив в себя 2-й мир – страны социалистической системы.

Через два часа, когда мы одолели больше половины спуска, – по прямой получается только 500 метров, хороша наша скорость! – начался дождь. Козья тропинка стала скользкой и опасной. Про-

мокли до нитки, замерзли, и только спустившись почувствовали, что воздух стал теплее. После горячего чая прилегли отдохнуть, а через пару часов пришла боль в руки и ноги. От постоянной опоры на посох особенно чувствительной была боль в правой руке и правом плече. «Будем продолжать такие путешествия, полезно для мускулатуры, – сказали мы, – но только не завтра и не послезавтра». Когда из Клайпеды приехал наш друг Валерий, мы не рискнули предложить ему козью тропку, а взяли напрокат машину и провезли его по всему острову, заодно и сами осмотрели живописные места, включая один из мираторов проекта Manrique.

На соседнем причале в марине стояла небольшая яхта «Csavago» под швейцарским флагом. Золтан, владелец, работал в Женеве в международной организации по оказанию помощи бедствующим странам. Чаще всего он ездил в ныне бедствующую Венгрию, откуда родом его родители. Сабина, его жена, служила священником (так и хочется сказать: священницей) в какой-то протестантской церкви (римско-католическая церковь – наиболее консервативная – не допускает женщин на амвон). Это была молодая, чуть за тридцать, симпатичная пара, взявшая отпуск на полгода. На яхте, доставленной на колесах из Женевского озера в Средиземное море, они совершали «тур» по Атлантическому океану. Несмотря на молодость, оба они были людьми думающими и понимающими происходящее в мире. В беседах наши взгляды совпадали, и мы с Гиной искренне привязались к ним. Не любил мы, надо честно признаться, только американцев. Один из них на мой вопрос: «Почему вы держите военные базы и войска в Испании?» ответил: «Мы защищаем американскую демократию!» – «Ну и защищайте ее на здоровье у себя дома, а не здесь», – сказал я. Как-то недалеко от нас швартовалась прибывшая яхта. Флаг – США. Я подошел к причалу, помог завести швартовые концы и, глядя на двух американцев, готов был испортить им настроение. (Гина теперь уже отходит от меня, как только видит, что я приближаюсь к американцам.) Но когда я начал говорить что-то об американском терроризме, один из яхтсменов тронул меня за плечо и сказал: «Вы совершенно правы, американская нация самая дурная и необразованная. Я гражданин США, но родом из Италии и имею право так говорить. Американцы, как зашоренные лошади, с мыш-

лением узким, как линия между шор. Пришел с работы домой, сел с бутылкой пива у телевизора и слушает развесив уши „геббельсовскую“ пропаганду о чудной американской жизни, и с мыслью: „Мы, американцы, лучше всех“, – засыпает». Я крепко пожал руку итальянскому американцу (или американскому итальянцу – и так можно сказать) и вернулся к себе чуточку успокоенным.

В солнечные дни я выносил на причал секстан, приглашал Золтана с Сабиной (и Гину, конечно, куда ей деться!) и начинал учить их «садить» солнышко на горизонт, но чаще – на волнолом. Чтобы увидеть горизонт, нужно было идти на тот же волнолом, скрывающий морскую даль. Объяснял суть морской астрономии, чуточку гордясь, что могу сказать по-английски слова «высота», «склонение», «часовой угол». Как тяжело и постепенно учился я этому английскому языку. В капитанской работе вроде бы достаточно было написать правильно радиограмму, понимать команду лоцмана. Не все наши советские капитаны даже в торговом флоте (не говоря уже о рыболовном) были большими знатоками английского. Поэтому некоторые иностранные лоцмана учили на русском команды для маневров. Нельзя сказать, что капитанам было стыдно, минимум-то у них был. Но в то, советское, время русский язык был вторым популярным языком в мире после английского, на нем говорило или использовало его более 400 миллионов человек (данные ООН). Когда мы встретились с Гиной, нашим языком был язык любви, нам не нужны были слова, достаточно было взглянуть друг на друга, чтобы все понять. Но Гина все-таки пошла на вечерние курсы русского языка в Лондоне и неплохо выучила его. После школьной программы русского, изучаемого в ГДР, все вылетело из памяти без практики, как и мой немецкий. До сих пор удивляюсь, за что мне поставили «пятерку» в аттестате зрелости. За моими плечами был английский (с азов): 3 года в мореходке, 4 года на судоводительском факультете Калининградского технического института, потом я по-новому зубрил его на судне «Калвария» (в два рейса я брал для экипажа учителя английского). Буду честным: по-настоящему я начал говорить по-английски только с Гиной, только когда переехал в Англию. Иногда, устав от него, от английского, переходил на русский, говорил минут 30–40, затем, забывшись, снова начинал «спикать»

(to speak – англ. «говорить»). За годы плавания на «Педроме» я прочел сотни английских книг, но чувствую, мой английский разговорный – примитивный, так как общаюсь и говорю в основном только с Гиной, и это чаще всего бытовая терминология, хотя при вдохновении в компании англоязычной могу говорить о высоких материях, о политике или навигации.

Определение или правильнее – уничтожение девиации магнитного компаса (девиация – отклонение стрелки компаса судовым «железом») на яхтах редко кто делает сейчас, в эпоху GPS (спутниковая навигационная система, дающая постоянно точную позицию и путь корабля). Может быть, только «бравые» капитаны вроде меня с просвечивающейся через морскую дымку ностальгией по старым временам, когда магнитный компас был главным навигационным прибором, водили разными курсами маленькое судно-яхту на створной линии порта, брали пеленга, а затем вычерчивали синусоиду поправок, которая из-за относительной точности пеленгов была не всегда классической. Из посещенных мною сотен яхт я видел таблицы девиации только на одной – стальной яхте «Boekrah».

Солнечным днем мы вышли на рейд, пригласив к себе на борт наших немецких друзей с яхты «Nadir», чтобы показать, как определять девиацию. Никакого девиационного полигона здесь не было, поэтому пришлось сотворять знак (маленький маячок) на волноломе с маяком San Cristobal. Я взял пеленга на створ на 8 румбах – этого достаточно для практического использования данных, и мы вернулись в порт. Разложив навигационную карту на столе, вдруг обнаружил, что на ней отсутствует знак волнолома. Карта была надежная, советская, но не первой молодости, а знак этот установили только 4 года назад. Я свернул ее в рулон и пошел в службу капитана порта. В кабинете с табличкой «Гидрография» молодая женщина дала мне испанскую карту, с которой я скопировал уголок с не так давно поставленным знаком. «Заодно дайте мне и координаты маяка». Женщина достала из шкафа большую папку, вынула кальку с координатами и описанием маяка. «Не так давно гидрографы сделали привязку», – сказала Маргарита (я уже знал ее имя). С координатами «в кармане» я вернулся на яхту, нанес знак на карту и стал проверять позицию маяка. К мое-

му изумлению, маяк «сполз» на одну милю в море. «Наверное, неправильно переписал координаты», – подумал я и трусцой побежал в capitania. Маргарита уже собиралась на обед, но, увидев меня, запыхавшегося, вернулась в кабинет. Она была крайне удивлена моим объяснением, и мы с ней снова проверили документ. «Приходите с женой на маяк в воскресенье, я вам покажу все его „внутренности“, и, если захватите с собой GPS, мы проверим, что неладно с этим документом».

Для нас с Гиной это было чудесное приглашение: вместе мы побывали уже на многих маяках, а моя коллекция пополнится еще одним необычным из-за ошибки в координатах. Маяк San Cristobal был построен в 1906 году на крыше дома смотрителя. В 1978 году сооружена новая классическая башня, внутрь которой нас повела Маргарита. По спиральной лестнице мы поднялись наверх, осмотрели оптическую систему, аварийную газовую горелку, автоматически зажигаемую в случае обесточивания. Маргарита по специальности геолог, позже изучала электросистемы и вот уже десять лет работает смотрителем маяков на острове La Gomera (их всего 4, San Cristobal – главный). Спустившись вниз, мы включили GPS, обошли вокруг башни. Глобальная навигационная система дает точность ± 10 метров. Координаты маяка, естественно, оказались такими, как показано на адмиралтейской карте, а не на документе. «Казнить надо таких специалистов», – сказала расстроенная Маргарита, а Гина рассмеялась и добавила по-украински: «Вбіти мало» (я научил ее некоторым фольклорным выражениям вроде «крыша поехала» и пр., и она иногда вставляет их в английскую разговорную речь: эффект – на всю ивановскую). Через две недели вышел очередной номер журнала «La Gomera hoy» («Гомера сегодня»), в котором издатель-журналист Alvaro напечатал хорошую статью о маяке и Маргарите, а в конце статьи поместил коротенькую фразу: «Один русский капитан нашел ошибку в одну милю в официальных координатах San Cristobal». «Знай русских!» – рассмеялся я.

На понтоне «В» – напротив нас, где нет электричества – стоит, и, видимо, давно, яхта «Cantabrica» с потрепанным британским флагом, правильнее сказать, с кусочками флага. На ней живет семья: Екатерина – англичанка, Ханнес, ее муж – немец и трое детишек – шести, пяти лет и годовалый. Своей кормой они стоят в

каких-то десяти метрах от нас, и мы из чисто житейского любопытства часто наблюдаем за ними. Дети везде остаются детьми: если приспичило пописать – они без лишнего стеснения приседают на корточки и делают за борт. Они радуются всему и долго не держат обиды. Поэтому мы слышали больше смеха, чем плача. Хотя плач на этой яхте должен быть. Ханнес не работает, часто пьет, кажется, балуется наркотиками; живут они на пособие, которое он получает из Германии как безработный и многодетный. Его отец – уважаемый человек, почетный консул ФРГ на Азорских островах. Екатерина страдала от такой жизни, дети не были ухожены из-за бедности. Мы встречали их иногда в городе, детишки были одеты не в лучшее. Приехала Екатеринына подруга из Англии, посмотрела и сказала: «Как ты живешь, глупая! Бросай этого пьяницу и уезжай, я помогу». Екатерина сказала мужу, что забирает детей и едет в Испанию. Вечером они все сидели в кокпите, и мы слышали, как Ханнес плакал: «Я люблю моих детей».

У нас был гость – наш друг Брайн из Лондона, Гинин кинооператор. В погожий день мы решили прокатить его по морю, подняли утром паруса и пошли в соседний порт Santiago – на юге острова. Погода была почти маловетренная, и все было хорошо. Возвращались под вечер. Подходя к марине, увидели вертолет, который летал тревожными галсами вдоль побережья, как будто искал что-то в море. Швартуясь, мы заметили, что около яхты с детьми стоят несколько полицейских и разговаривают с Екатериной. Оказывается, Ханнес вчера оставил в офисе марины письмо для жены и исчез. В письме он написал, что не может жить без детей и уходит к звездам, то есть уходит из жизни. Два дня вертолет и катера искали тело. Екатерина обнаружила, что со всех фотографий муж вырезал свое лицо, как бы не желая, чтобы его узнали по снимкам, исчезли паспорт и теплые ботинки (был конец января). Через несколько дней вдруг звонок в марину из Германии – Ханнес. «А папа говорил, что пойдет к звездам, – сказала нам маленькая 6-летняя дочка Екатерины, – а пошел в Германию». Произнесла она это таким наивным детским голоском, видимо, не осознавала, что значит «уйти к звездам».

Гина испекла вкусный яблочный торт, и пока дети ели угощение, мы беседовали с Екатериной. Она сказала, что ее подруга нашла место в Испании, где можно жить и работать, и завтра она уезжает

туда. Мы оставили ей наш почтовый адрес и просили написать. Но, видимо, на новом месте было не до писем. Гинин торт ел также и друг Екатерины и Ханнеса, Igor. Он уже давно навещал их, а последнюю неделю, в отсутствие Ханнеса, помогал Екатерине, гулял иногда с детьми в городе. Спустя несколько дней, когда мылся в душевой марины, я вдруг услышал, как кто-то насвистывает, и насвистывает очень правильно, почти артистично мелодию нашей русской «Катюши» («Расцветали яблони и груши...»). «Земляк», – подумал я и выскочил голышом из кабины. Возле умывальника стоял молодой, лет под тридцать, человек и продолжал с явным удовольствием свой репертуар. «Вы русский?» – «Украинец». – «Но вы насвистываете русскую песню». – «Нет, это украинская песня, меня научил ей отец», – ответил он по-украински. Я усмехнулся над таким объяснением «украинской песни». «Подождите меня, я оденусь», – попросил его. По-русски мой собеседник – он назвался Игорем – не говорил, что было странно, и мы стали разговляти на рідній мові. Отец Игоря из Западной Украины, после войны поселился в Англии. Был ли он оstarбайтером, что сомнительно, так как их выдворяли домой в 1945 году, скорее всего, он служил в дивизии СС «Галичина», сформированной из западноукраинских националистов. Дивизия прославилась своей зверской жестокостью, убивая русских солдат и гражданское население. Даже немцы удивлялись, с каким садизмом резали носы, уши, половые органы русским пленникам эти «щірі українці». (Кстати, как мне удалось выяснить, один батальон этой дивизии в январе 1944 года был под Гомелем, и не исключено, что эти западноукраинские эсэсовцы убили моего отца). Для меня эти люди – не украинцы, не славяне. За 600 лет после распада Киевской Руси галицийские земли (Галицкая Русь) и люди, населявшие их, находились под мадярами, поляками, австрийцами и другими наместниками, вырубившими под корень все доброе, славянское и создавшими новую расу людей, жестоких, ненавидящих своих соседей. Настоящие украинцы называют этих людей презрительно: «западэнцы». Но эти «западэнцы» прочно захватили сейчас власть на Украине и, верьте, добрые люди, или не верьте, возродили дивизию «Галичина», которая при малейшем правительственном кризисе прибывает ночью в Киев на защиту продавшегося Западу и соросам президента.

Мать Игоря – итальянка – убежала от мужа, оставив ему сына. «Отец, – рассказывал Игорь, – был жестковатый». Этот отец не разрешал сыну общаться с английскими детьми, и до 8 лет Игорь говорил только по-украински. (Все время думаю, откуда отец знал «Катюшу»?) Закончив школу, Игорь, по примеру матери, ушел от отца, работая где-нибудь. Он признался мне позже, когда мы подружились, что имел небольшие проблемы с мозгом, но тихопомешанным его не назовешь. Мышление его было здравым, он любил наблюдать за людьми и изучать их. «Это мое занятие», – сказал английский земляк (мы все время говорили с ним на украинском, только в присутствии Гины переходили на английский). Игорь прошел пешком Францию, Италию, Испанию. Без денег. «Деньги – неважно, богатые люди часто бедны мыслью», – его слова. На Гомере он живет три года, не работает. Я постеснялся спросить, чем он питается, видимо, подкармливают люди, вроде Екатерины, с которыми он знаком. По-горьковски можно назвать Игоря босяком с доброй душой, он ни разу не сказал плохого о ком-либо.

После отъезда Екатерины Ханнес вернулся на яхту, сказал нам, что идет на Азоры к отцу, и вскоре поднял паруса один, без Игоря. Хотя, оказывается, Игорь прибыл на Гомеру на яхте как матрос. Через шесть месяцев мы увидели старую «Cantabrica» и Ханнеса на острове El Nierra, самом южном в архипелаге. В разговоре с нами он промолчал насчет детей и жены, а мы постеснялись спросить его.

На нашем понтоне (плавучем причале) стояла английская яхта с итальянским названием «Sole vivente» («Живое солнце»). (Так и хочется запеть по-итальянски от таких звучных слов.) Хозяин ее, пожилой, но бодро шагающий мужчина, знакомясь со мной, представился: «Captain Miroslav Tsar». Естественно, меня заинтриговали не только славянские имя и фамилия, но и титул «Captain» – «Капитан». Я думал, он мой коллега, а оказалось, что летчик. С 1940 года был на фронте, а после войны летал пилотом-командиром (поэтому и «Captain») на пассажирских самолетах. «Небольших», – уточнил Miroslav. Выйдя на пенсию, много лет путешествует на яхте, иногда один, иногда с подругой. «Много их было у меня, хороших и так себе. Иногда одному проще быть на яхте, чем

с капризной девицей». Я спросил о его национальности. «Англичанин». – «Но имя Miroslav – славянское». – «Мой отец из Австро-Венгрии, может, он был славянином». – «Ты знаешь, что значит Мирослав?» Мы, оба капитана, сразу перешли на «ты» – в английском языке «ты» и «вы» – одно слово «you», – но мы чувствовали в этом слове только «ты». «I think it is from the word „mirror“» («Я думаю, это от слова „mirror“ – зеркало»). Я расхохотался громко, чуть не до слез. С соседних яхт люди стали посматривать на нас – что случилось? «Тебе никто за твою жизнь не объяснил значение имени „Мирослав“?» – «Нет, ты мой первый русский». – «„Мирослав“ – это „Мир славить“, то есть быть мирным, не быть агрессивным. Мистер Буш или рабби Шарон (в то время правитель Израиля) не могут быть „Мирославами“». Я старался как можно доходчивее перевести на английский «мир славить», но нет у англичан подобных имен. Миротлюбивые по своей натуре славяне давали детям такое красивое «мирное» имя. Исключение из миротлюбия – только поляки, отличающиеся агрессивностью (так говорит история). Во-первых, римско-католическая церковь подталкивала их к распространению католицизма на восток, во-вторых, после изгнания евреев из Испании в XV–XVI веках в Польше обосновалось мировое еврейское правительство. Кстати, Лжедмитрий I был польским евреем. Он прошелся со своим войском через мое село Пушкири и Новгород-Северский. (Было когда-то Новгород-Северское княжество и была землячка наша – княжна Ярославна. Не знаю, разрешают ли сейчас «израильтяне» изучать в русских школах «Слово о полку Игореве», все больше грязи печатают они об этом литературном памятнике.)

Мы подружились с Мирославом и часто общались. От политики он был далек, его взгляды были довольно консервативными, типичными для английского среднего класса. Когда мы сказали, что пойдем в Южную Америку и наверняка будем в Буэнос-Айресе, он дал нам телефон его сестры Odette, живущей там. Через полтора года мы позвонили по этому номеру. «Мне будет интересно встретиться с людьми, которые знают моего брата», – ответила женщина и пригласила нас к себе. В центре Байреса (так аргентинцы сокращенно называют свою столицу) мы нашли двухэтажный дом, зажатый между двумя «полунебоскребами».

(Odette потом сказала: «Все стараются выжить меня из этого места, чтобы соорудить небоскреб, сулят большие деньги, а я – ни за что».) Дверь открыла прислуга в белом фартуке и белом чепчике. Сестра Мирослава оказалась *urpeg-class* леди. Дом, который с улицы выглядел скромным, внутри смотрелся дворцом с садом, с богатыми комнатами, шикарной дорогой мебелью. Odette опять повторила, что ей очень приятно встретиться с нами, знакомыми с ее братом. Нас пригласили к столу, на котором стояло легкое угощение из дорогих сыров и еще что-то изысканное. Спросив, что я пью, она взяла из буфета бутылку 15-летнего Malt Whisky, а себе и Гине налила шерри. Мы рассказали о встрече с Мирославом. Odette рассмеялась: «Это он сам придумал себе это имя, на самом деле, по паспорту, его имя Harvey». Ну что ж, Гина тоже по паспорту Georgia-Wilhelmine, но еще в детстве ей не нравилось это имя Georgia и она «нарекла» себя Гиной. Сестра Harvey-Мирослава вышла когда-то замуж за аргентинского летчика (сейчас она вдова), который занимался авиационным бизнесом и вскоре стал миллионером. «Муж построил этот дом в 50-х». Она показала нам сад, оранжерею. «Двое детей моих разъехались в разные страны». – «Не скучно жить одной?» – «Нет, я общаюсь с людьми моего класса, иногда меня навещают дети, даже Мирослав, – она улыбнулась, произнося это имя, – пару лет назад приезжал». Odette была приятной женщиной, легко вела беседу с нами. Это умение беседовать изредка наблюдается среди людей высшего общества, как и у дипломатов. Мы тепло распрощались с ней и вышли на вечернюю улицу.

Когда мы с Гиной стали «яхтсменами», о Федоре Конюхове мы знали «ничего». Первый раз я услышал это имя в Ленинграде. В книжном магазине я попросил что-нибудь о яхтах. «Сейчас ничего не имеем, но недавно была даже книга Конюхова». Это «даже» заставило держать в уме незнакомое имя – видимо, какая-то знаменитость. Мы «скользили» вдоль побережья Франции, прячась в портах от непогоды – была глубокая осень. Выйдя из порта Ле-Турбаль, направились в Sable d'Olone, но яхт-клуб ответил нам по радио, что принять нас не сможет, все причалы заняты, готовится старт международной яхтенной гонки «Around alone» – «Один вокруг света». Пришлось зайти на

остров Ile d'Yeu. Заштормило. Мы бродили в морозящий дождь по небольшому городку, благо имели шербурские зонтики. В киоске купили французскую газету. Кроме «мерси» и «бонжур» мы ничего не знаем из этого красивого языка. Но тем не менее, присев в кафе выпить эспрессо, раскрыли газету и увидели репортаж из Sable d'Olone, фото русского гонщика Конюхова и его яхты с большими цифрами «8848» на борту. Газетная фотография показывала черноволосого мужчину с большой бородой и длинной шевелюрой, и я неприязненно подумал: «Наверное, еврей». (Я не антисемит, но власть в России опять захвачена евреями, и нет у меня, изгнанника, мотива любить их.)

Из-за штормовой погоды старт гонки откладывался, но все-таки она началась, несмотря на сильный ветер. Из французской газеты мы узнали, что цифры на борту показывают высоту Эвереста, куда Федор поднимался с группой русских альпинистов. Это было уже что-то необычное: альпинист высшего класса и яхтенный гонщик высшего класса. Позже, когда мы познакомимся с ним и стали друзьями (таких друзей, как мы, у него, конечно, тысячи), поняли: у этого человека все его деяния только высшего класса, будь то пересечение Гренландии на парусном бауэре или поход на Северный Полюс, а позже – и на Южный Полюс, восхождение на самые высокие горы каждого континента или пересечение Атлантики на гребной лодке (мировой рекорд), гонки на собачьей упряжке по Аляске и четыре кругосветки на яхте в одиночку. Он же художник, замечательный художник (у нас хранится подаренный им альбом его картин), и член Союза писателей. Как может человек сделать так много? Невозможно описать даже вкратце все его подвиги. В советское время он наверняка бы получил звание Героя Советского Союза, но нет Союза – нет Героя. Он просто **РУССКИЙ ЧЕЛОВЕК ФЕДОР КОНЮХОВ**.

Мы встретились с ним в порту Сан-Себастьян на острове La Gomera, откуда он собирался грести на лодке через океан. Я не могу сказать, что он излучал какие-то волшебные флюиды, но с первого рукопожатия почувствовал, что знаю этого мужчину всю жизнь, что он мой друг.

Федор доставил на La Gomera свою гребную лодку, построенную в Англии. С ним приехала его жена Ирина, красивая, умная

русская женщина, доктор наук, писательница, и сын Оскар со своей женой. Оскар работает у отца «менеджером», то есть помогает Федору организовывать все походы. Разговорившись с Оскаром о положении в России, мы согласились, что страна разрушена сионистами и находится сейчас в их руках. «Ты сильно не любишь евреев?» – спросил Оскар. «Сильно или не сильно – это не вопрос. Вопрос – за что их любить?» Оскар поведал печальную историю, как еврей убил Ирининога отца, который работал директором НИИ (научно-исследовательского института). Заместителем у него был еврейчик. Однажды этот заместитель написал грязную кляузу на отца Ирины, у того случился инфаркт и он умер. Еврейчик стал директором. «Я никогда не забуду и не прощу», – сказала позже Ирина. В одной из книг она пишет: **«Русский человек не может переступить порог нравственности. А для еврея он не существует. Поэтому евреи, не зная морали, добиваются нечистым путем успехов в бизнесе».**

Мы встречались с Федором почти каждый день. Не могу сказать, что я ему помогал, но в подготовке к походу что-то подпаяли вместе, я нашел кое-какие электроконтакты, нужные ему, и дал моток толстых капроновых ниток. Он сидел в своей маленькой лодке, укладывая контейнеры-банки с питьевой водой (они же служат балластом), а я стоял на причале. И мы говорили. Я больше слушал: Федор – удивительный рассказчик. Он был первым альпинистом, которого я увидел в своей жизни, и я растопырив уши слушал рассказ о том, как сложно и опасно подниматься на высочайшую гору Джомолунгму, что значит на языке шерпов, местных жителей, – «Богиня – мать Земли». Гору незаслуженно называют «Эверест». Мистер Эверест был всего лишь руководителем геофизической службы Британской Империи в Индии в 1852 году. Первыми на пик поднялись в 1953 году новозеландец Хиллари и шерп Норгей. Хиллари получил от королевы Елизаветы (уже не императрицы) рыцарский титул и стал знаменитостью. Шерп, его товарищ по восхождению, остался в тени. «Мавр сделал свое дело – мавр может удалиться». К 2007 году на вершине Джомолунгмы побывало уже несколько тысяч человек. Годы тренировок, мастерство и отменное здоровье теперь уже не обязательные условия для восхождения, за деньги специалисты-альпи-

нисты доставят тебя на вершину и обратно. «Это стало похоже на цирк, только клоунов у нас больше», – говорят старые альпинисты, протягивая веревочные перила для капризных мультимиллионеров, решивших похвастаться покорением Эвереста. Но трагедий и здесь хватает. Опытные альпинисты утверждают, что главное не забраться на пик, а спуститься с него живым. Более 200 человек остались на склонах этой горы навсегда, в том числе и русские. Эверест стал кладбищем альпинистов. Коммерция – а часть восхождений делают в коммерческих целях – всегда убивает нравственность. С вмешательством тугого кошелька стало расти число тех, кто не считает нужным оказать помощь гибнущему коллеге. В 1996 году трое индийских альпинистов из-за сильного ветра не смогли добраться до цели и не успели вовремя спуститься вниз. Через несколько дней проходившие по тому же маршруту двое японцев заметили несчастных, которые были еще живы, и... передохнув рядом с умирающими, продолжили восхождение. Когда после успешного штурма пика японцы спускались вниз, один из индийцев был еще жив. Но и на этот раз ему не оказали никакой помощи. «Эверест – не место для морали», – сказали японцы, ничуть не оправдываясь, а просто рассказывая об увиденном. Подобные случаи упоминаются все чаще. Дикая капиталистическая идеология убивает все человеческое у «псевдочеловеков» – по-другому этих японцев и иже с ними назвать нельзя. Великий советский бард Владимир Высоцкий говорил: нужно горами проверять людей.

Федор – заядлый рыбак; невольно станешь им, если бóльшая часть жизни – в море. Он уговорил меня выйти с ним на «Педроме» порыбачить. С нами был Оскар, они набрали массу (по моим нерыбачким понятиям) всяких спиннингов, лесок и пр. Но как мы не старались – «кина не вышло»: ни одна рыбешка не зацепилась за крючок. Мы вернулись и купили рыбу на базаре – так делают некоторые невезучие рыбаки. Второй раз мы пригласили на борт Ирину и Федора, подняли паруса и пошли в соседний порт Сантьяго. Погода была чудесной, легкий бриз, солнце, и под стать погоде – чудесное настроение. Гина и Ирина толковали на английском о чем-то сугубо женском, а мы с Федором говорили о навигации. Я был неопытным яхтсменом в то время, и любой со-

вет мудрого знатока парусов был для меня как глоток воды для путника в пустыне. Когда я рассказал, как мы хотели зайти в Sable d'Olone, откуда он стартовал в гонке «Один вокруг света» («Around alone»), Федор слегка улыбнулся: «Русские гонщики не имеют большого опыта в таких соревнованиях, им далеко до французов». (Гонку выиграл француз.)

К югу от Австралии на «ревущих сороковых» у Федора случился «broaching» (если не ошибаюсь, в русской терминологии – тоже «бродинг») – ситуация, когда шквал кладет сильно запарусившую яхту на борт и мачта почти касается воды. В общем-то это не столь необычное происшествие, не столь «смертельное»: после какого-то короткого периода шквал стихает и яхта снова возвращается в нормальное положение; плавание и жизнь продолжают, только вычерпай воду из кабины. Но у Федора произошло необычное: парус-грот «зачерпнул» воду, и яхта не могла выпрямиться, лежала на борту. Был ветер, волна и холод. В полузатопленной каюте нельзя было находиться. Федору пришлось сидеть, привязавшись страховочным поясом, на голом борту яхты трое суток. Он сидел, обрызгиваемый холодной водой и обдуваемый холодным ветром. «Ревущие сороковые – это совсем не то, что сороковая параллель Парижа. Я застудил там почки и долго потом мучился», – говорит Федор. Он сидел согнувшись на скользком борту полупрокинутой яхты и ждал смерти. Он был один в безмолвном океане, и помощи ждать было не от кого, хотя EPIRB, радиобуй, подающий сигнал «SOS» через спутник, и был активизирован. Но берег, в данном случае – австралийские ВМС, никогда не торопится посылать корабли на поиск, требуются определенные условия, чтобы быть уверенным, что этот сигнал не фальшивый (до 80 % сигналов с яхт – фальшивые): должен сработать второй буй (на гоночных яхтах их два). По каким-то причинам замерзающий Федор не смог послать второй сигнал. Несколькими годами раньше Tony Vonnore – американский яхтсмен – оказался в кабине перевернутой яхты, у которой отвалился массивный киль. Tony с отрубленным пальцем просидел под яхтой несколько дней, но было включено два буя, и австралийский фрегат спас его. У Федора не было возможности повторять «SOS» и не было надежды выжить. «Единственная надежда была на Николая-угодника, моего покровителя», – и он до-

тронулся до маленькой иконки, висящей на груди. Я – до глубины души атеист, всегда снисходительно смеющийся над верующими в бога людей, – слушал Федора и понимал, почему он глубоко верующий: когда остаешься наедине с природой, равнодушной к твоей беде, с природой, которой все равно, будешь ты жив или превратишься в мертвый протеин и станешь пищей для рыб, с природой чаще жестокой, чем доброй, когда ты один в целом океане и ни одного живого существа человеческого вида на сотни морских миль, то ты готов поверить в любого духа, тебе он нужен – или ты сойдешь с ума еще до наступления смерти. У многих яхтсменов-одиночек, длительное время находившихся в изоляции от себе подобных, то есть от людей, были галлюцинации: на яхте появлялся то «святой», то адмирал Нельсон, то пират Дрейк. Федор когда-то в молодости чуть не стал семинаристом, его чувствительной душе художника нужен был духовный образ, и смельчак нашел его в мифическом Николае-угоднике, иконку с изображением которого он всегда берет с собой в походы.

Холодный, голодный, сидел Федор многие-многие часы на полупрокинутой яхте в бушующем океане в ожидании то ли смерти, то ли чуда. И чудо свершилось. Парус, зачерпнувший воду, разорвался по шву, и яхта неспеша поднялась. «В Sable d'Olone, – продолжал свой рассказ Федор, – перед началом гонок я видел, что нитки швов на гроте уже старые и нужно бы прострочить новые швы. Но парусный мастер был сильно загружен, и я вышел в плавание так. Сделай я ремонт парусу – вряд ли ты, Петр, услышал бы мой рассказ». Он не сказал, что его спас Николай-угодник, но я видел глубокую веру в это. Ну что ж, такой человек, как Федор Конюхов, может позволить верить не только в себя самого, но и в бога. Тем люди и отличаются друг от друга, что у каждого из нас есть духовность, своя душа и вера.

Мы вчетвером провели чудесный день на борту нашей маленькой «Педромы» и были рады тому душевному теплоте контакту, который установился между нами. Такой контакт возможен только с хорошими добрыми людьми. Через несколько дней Ирина пригласила нас к себе на русский борщ. «Когда закончим наши странствия, – сказал Федор, – купим с Ириной яхту и будем жить на ней, как вы». Но мне кажется, он никогда не оставит свои путе-

шествия-странствия, покой ему только снится. Продолжай, Федор, славить Россию, иначе без таких богатырей-былинников стыдно будет нам всем называть себя русскими. На прощание Федор подарил мне книгу Алена Бомбара «За бортом по своей воле», которую он брал в рейсы. Книга просолена, подклеена, но для меня она просто реликвия.

На этом можно было бы закончить главу о Канарах, но у нас было одно не совсем приятное приключение на острове La Palma. Остров этот, как и почти все острова архипелага, образовался из вулкана и прилегающей к нему территории. Как нет в мире двух одинаковых островов, так нет и двух одинаковых вулканов, хотя некоторые классические конусы смотрятся как близнецы, будь то покрытый снегом Ключевской на Камчатке или зарумянившийся от заходящего тропического (почти) солнца вулкан Тейда на Тенерифе. Вулкан острова La Palma имеет кратер необычный. Поднимаясь к нему, мы видели только глубокий гигантский овраг, напоминающий сверху своей конфигурацией головастика (взгляните на фото). Сужающийся желоб, по которому в 1949 году текла лава, доходит до берега и касается вод, как бы рассекая остров на две части. Геологическая структура острова такова, что при очередном извержении кусок его может соскользнуть в море, вызвав, по утверждению ученых-вулканологов, гигантское цунами высотой до 100 метров. Кстати, Гинин зять Хосе – вулканолог из Чили, защищающий сейчас докторскую диссертацию в Кембридже, подтверждает это.

Если, не дай бог, это случится, то волна со скоростью 500 узлов дойдет даже до Нью-Йорка и произведет коллосальные разрушения. (Если до этого там не произойдет взрыва атомной бомбы, что прогнозируется.)

Сходить на остров La Palma нам посоветовал англичанин со стоящей недалеко от нас яхты, морской капитан-пенсионер. Это единственный живущий и плавающий на яхте морской капитан, встреченный нами. Мы знали несколько летчиков-пилотов (на Западе их называют капитанами), один из них даже летал командиром на «Конкорде», но коллег – морских капитанов почему-то мало на яхтах. Может быть, они в силу специфической работы – оторванность от семьи, стрессы и т. п. – не долгожители. Когда-то в семидесятых я, в то время молодой капитан, побывав на похоро-

нах нескольких коллег, умерших от сердечного приступа, изрек афоризм: «Капитаны, как маршалы, на пенсию не выходят». Разница только в том, что маршалы из-за своего высокого звания числятся советниками до самой смерти, даже если страдают порой малярией, как Брежнев, а капитаны, многие капитаны просто не доживают до пенсионного возраста – 60 лет. Именно из-за стрессовой работы наши профсоюзы, а возглавляла их в ту пору женщина, Матросова, добились для капитанов выхода на пенсию в 55 лет. Но это произошло за несколько лет до захвата израильскими сионистами СССР.

Мы побывали в двух портах острова La Palma – Santa Cruz и Tazacorte. В марине последнего, вернее, в ковше будущей марины, отгороженном волноломом от моря, стояло много местных катеров и несколько яхт. Сложно было найти свободное место среди них, пришлось отдать и кормовой якорь типа «шрапнель», который мы забрали на «Педрому» с нашего маленького речного катера «Little Kalvaria» на Темзе (перед покупкой яхты мы продали катер). Став на два якоря, мы отважились отправиться на экскурсию по острову и кроме основного, как я говорил, довольно «неклассического» кратера вулкана Cumbre Vilja («Старая вершина») увидели цепочку мини-вулканчиков, идущую по гребню горы до самой низины в южной части острова. Они смотрелись как искусственно сделанные пирамиды, и мы называли их «бонсай-вулканами» (карликовые деревья, выращенные в Японии, называются «бонсай-деревья»). Лава когда-то пробивалась через почву, как гейзер, и, застывая, сделала эти пирамидки.

...Кормовой якорь мы не смогли выбрать: на дне бухты было много оставленных тросов, цепей и якорей, пришлось к ним добавить и наш, благо был он на старой веревке, которую обрезали после получасовых попыток спасти десять английских фунтов – столько мы заплатили в Лондоне за складывающийся четырехлапый якорь. Носовой якорь, к счастью, вышел из воды чистым, и мы в десять утра покинули порт, надеясь быть к вечеру в Сан-Себастьяне на Гомере.

Погода была хорошая, мы никогда не выходили в море при ветре 5 и выше баллов, хотя и при таком ветре кое-кто из «мореманов» после короткого периода маловетрия говорит: «Заштормило».

Подняли оба паруса: грот с двумя рифами (на всякий случай) и стаксель, закрученный на одну четверть. Оба «полотнища» неплохо забрали легкий бриз, дующий с берега в наш левый борт; мы остановили машину и побежали, радостно щебеча, вдоль обрывистого берега. Солнце еще не поднялось из-за гор, и теневые складки обрыва смотрелись мрачно, воскрешая нерадостные воспоминания о входе в порт Бильбао. «Здесь „катабатика“ наверняка не бывает, в лоции об этом ни слова», – сказал я Гине. Мы шли в одной миле от берега, черта которого позволяла держаться ближе к ней, но, впереди должны были вскоре «замаячить» скалы, вынесенные в море, как изваяния.

Мы уже видели их черные изломанные очертания, как вдруг ветер стал резко усиливаться. Я схватился за литье завертывающего устройства, а Гина ослабила шкот стакселя. Нужно было закрутить парус до минимума, а затем убрать грот. Но что-то случилось с этой системой, и стаксель не хотел закручиваться.

Я тянул литье со всей силой, чувствовал, как он до боли врезается в мою ладонь. Безуспешно. А ветер уже свистел, периодически надувая стаксель (в такой момент я кричал, уже кричал Гине: «Слабину!»); яхту резко разворачивало на ветер. Как только это случилось, я видел: черные скалы приводятся на нос, и если мы не справимся с парусом, нас может просто выбросить на них. Минут десять-пятнадцать мы мучились в нехорошем предчувствии беды. Не было времени даже убрать грот. Я закрепил литье опять на «утку» (приспособление для крепления тросов), мимоходом посмотрел на кровоточащую, с содранной кожей, правую ладонь. Мы с большим трудом спустили грот (обычно для спуска его нужно привести яхту на ветер, из-за стакселя мы не хотели это сделать). Я запустил машину. Ветер уже ревел до 10 баллов, море покрылось белыми волнами, к счастью, не очень большими из-за близкого берега. Со стороны острова мы услышали шум вертолета, и вскоре он повис почти над нами с включенным ярким прожектором. В голове мелькнула мысль: «Кто-то с берега увидел, что мы приближаемся к скалам, и сообщил береговой охране». Вертолет готов был снять нас с яхты в случае катастрофы. Не было времени выйти на связь с ним, он продолжал наблюдать за нами, а мы снова и снова старались закрутить стаксель. Потрав-

ленный шкот удалось закрепить на «утку», а на освободившуюся от шкота лебедку намотали три шлага линия, и я пытался выбирать его. Вперед – ни на сантиметр. Стаксель полоскался на ветру как бешенный, сотрясая мачту и стоячий такелаж. Я изредка поглядывал на жужжащий винтом вертолет с тревожно светящимся прожектором и про себя произносил: «Нет, нет, справимся». Был даже момент, когда ветер чуточку ослаб, и я вполголоса сказал-пропел: «Черный ворон, черный ворон, что ты вьешься надо мной...», ни в коем случае не желая сравнивать вертолет-спасатель с вороном. Мы не могли раскрутить полностью стаксель, чтобы, ослабив его фал, спустить парус на палубу. Что-то в устройстве заело капитально. (Позже выяснилось: поломались, видимо, от старости, пластиковые шарики верхнего подшипника.) Весь этот ад длился уже минут тридцать-сорок, но вдруг очередной сильный порыв ветра разорвал стаксель по шву на две части, и мы увидели, что парус раскрутился. Я бросился к фалу, дал слабину, а Гина схватила румпель и повернула «Педрому» ближе к ветру. Пригибаясь под почти ураганным ветром, я пошел-пополз на нос, слыша сзади встревоженный голос Гины: «Страховочный пояс, страховочный пояс!» Какой там пояс, нет времени, волна не такая уж большая, еще не захлестывает нас. Спустил порванный стаксель на палубу; пока крепил его, Гина развернула яхту по волне, подальше от скал. Я вскочил в кокпит, и мы впервые за последний час заулыбались друг другу: «Теперь все в порядке». Я связался с вертолетом. «Спасибо, спасибо, огромное спасибо, мы очень тронуты», и вертолет, выключив прожектор, полетел к острову. Отойдя миль на пять от берега почувствовали, что ветер стих. Это был такой же «катабатик», как у Бильбао. Пришлось вернуться снова в Tazacorte. Мы сбухтовали (свернули) наш порванный стаксель (ремонт его обошелся в 90 долларов), достали старый, запасной, чуть не просмоленный, который поднимается на дополнительном форштеге «классически», без закручивания, и на следующий день прибыли в Сан-Себастьян. Всю дорогу Гина обнимала меня, целовала, и мы радовались жизни, как дети.

ИЗ ЖИЗНИ МОРСКИХ БРОДЯГ*



Безкрайние просторы Мирового Океана бороздят не только яхты – участницы знаменитых регат с известными всему миру яхтсменами на борту. Сотни

простых людей на скромных лодках пересекают Атлантику, проходят негостеприимный Магелланов пролив или огибают мыс Горн, совершая кругосветное плавание. Их тоже можно именовать яхтсменами, хотя у нас до сих пор слово «яхтсмен» ассоциируется со словом «спортсмен». Правильнее называть их «морские цыгане» – бродяги, кочующие от одного материка к другому. Они свободно обращаются со временем, могут выжидать хорошую погоду, благоприятное время года, находясь в каком-нибудь порту.

Английская яхта «Barbarossa» совершила кругосветку за 5 лет. Семья с двумя детьми останавливалась в портах, где дети посещали школу, а родители находили какую-нибудь работу. Тем и жили. Вопрос, как часто они попадали в шторм, у Робина и Шарлотты вызвал улыбку.

– Ни разу! Мы всегда пересекали океан в хороший сезон.

Как правило, экипажи яхт состоят из мужчины и женщины. Для них яхта – дом, где они живут много лет, иногда – всю жизнь.

Франциска с австралийской яхты «Kaylie» за свои сорок с лишним лет никогда не жила в настоящем доме. Родилась она в Австралии, куда в 1958 году ее родители ушли на яхте из Германии. Путешествовала по морям с родителями, а когда встретила своего будущего мужа Теда, шведского инженера, переселилась на яхту, которая стала их домом. Их сын Бьерн (9 лет) с трехдневного возраста живет на яхте.

В Англии, по-настоящему морской стране, яхты очень популярны. И не только на южном побережье, где в выходные дни море пестрит парусами; даже на суровых Шетландских островах

есть яхт-клуб. Одну из яхт, зарегистрированных в порту Лервик, мы встретили на Кабо-Верде (Острова Зеленого Мыса). «Keita», следующая в Чили, стояла недалеко от нас, и ее экипаж прибыл к нам в гости. Поскольку с Лервиком меня связывало несколько рейсов в прошлом, я достал из архива два номера газеты «Shetland Times». Один из наших гостей вдруг расхохотался:

– Мне даже присниться не могло, что здесь, в Африке, я увижу эту газету. Я – ее издатель.

Британскую яхту можно встретить практически в любом порту мира. Много раз переизданная в Англии книга «Продай дом и уходи плавать» («Sell up and sail») сыграла в этом, без сомнения, большую роль. Действительно, многие английские пары, с которыми нам довелось встречаться и беседовать, поступили именно так: продали дом, купили яхту и отправились странствовать. Как правило, это люди немолодые и небогатые. Когда деньги подходят к концу, они находят работу и несколько месяцев копят средства для продолжения плавания. Среди них много пенсионеров, которым пенсия позволяет путешествовать.

В Англии люди делятся на классы: рабочий, средний (middle) и высший (upper). Представитель «upper class» не обязательно богат, но непременно образован. Моя жена Гина, тележурналист, безошибочно по произношению может определить, к какому классу относится тот или иной человек. Когда Джулиан Мусто поднялся к нам на борт, вердикт был: «upper class»! Его маленькая яхта «Harrier» стала на якорь недалеко от нас на рейде острова Итапарика. Джулиан реконструировал свой «Фолькбот»: поставил парусное оснащение джонки, увеличил высоту каюты до 150 сантиметров, сделал два круглых люка с вращающимися полусферами-крышами. Яхта стала напоминать подводную лодку. Для маневров в гавани яхтсмен использует длинное весло-юлоу (мотора на яхте нет). Доктор наук из Кембриджа решил пройти на своей яхте по пути корабля «Бигль». Он показал нам прекрасную коллекцию книг о знаменитом корабле и был искренне удивлен, увидев у меня советское академическое издание (1935 г.) «Путешествие натуралиста вокруг света» Дарвина. Джулиан небогат. Он в одиночку пришел из Англии в Бразилию, сделав остановку на Канарах и Островах Зеленого Мыса. Преподавал в столичном уни-

* Рассказ в сокращенном варианте был опубликован в журнале «Капитан-Клуб».

верситете Бразилии, а в октябре, по истечении контракта, продолжил плавание. Не так давно он добрался до Уругвая. Бразильская таможня не разрешает иностранцам держать яхты в стране более полугода. На траверзе порта Витория в 100 милях от берега на яхте Джулиана сломалась мачта. Сделав аварийное парусное вооружение, он неделю продвигался к порту, пока заметившие его рыбаки не отбуксировали лодку в укрытие.

«Рыбаки не хотели ничего брать с меня, но я выгреб из карманов все, что имел, и отдал им», – рассказывал Джулиан, когда мы, радостные, с искренними объятиями встретились в порту Монтевидео год спустя. Он показывал профессионально отремонтированную мачту – «выдержит любой шквал».

«Harriger» продолжал свое дерзко-плановое путешествие. Он побывал в Буэнос-Айресе, а сейчас собирался идти в Мар-дель-Плата и дальше на юг до порта Ушуая. Когда я попросил у Джулиана карту Буэнос-Айреса, чтобы сделать с нее ксерокопию (обычная практика среди яхтенных людей), он отдал ее насовсем: «Мне она больше не нужна, в Буэнос-Айрес я уже не вернусь». На душе у меня немножко заскребло: я, старый капитан, знал, что в море нельзя предвидеть, куда забросит тебя ветренная судьба. «Не говори так, – сказал я. – Кто знает, что может случиться в Южной Атлантике». Но он все-таки отдал мне карту, а я попросил сделать памятную надпись на ней.

Мы пробыли в аргентинской столице довольно долго, благо яхт-клуб «San Isidro Nautico» разрешил стоять бесплатно. Нос был привязан к берегу, а с кормы завели два конца на буй. Каждый день мимо нас по каналу проходили десятки аргентинских яхт. (Согласно статистике, Аргентина занимает первое место в мире по количеству яхт на душу населения.) С одной из проходящих яхт девчушка лет 13–14, глядя на наш британский флаг, вдруг проскандировала: «Viva Malvinas!» (Мальвинские – Фолклендские острова, принадлежащие по праву Аргентине, захвачены Англией). Пришлось на следующий день поднять на рею немецкий и литовский флаги, дабы показать, что мы не англичане, что мы не захватчики. (Здесь уместно рассказать одну интересную историю, которую я почерпнул из книги Чарльза Дарвина.)

Когда корабль «Бигль» в 1834 году стоял в Буэнос-Айресе, Чарльз Дарвин и капитан Фицрой навестили донью Клару, или, по-английски, миссис Кларк. Когда-то это была красивая молодая женщина, отправленная в ссылку за какое-то жестокое преступление. На корабле, вышедшем из Англии в Австралию в 1802 году, было много осужденных женщин. Естественно, экипаж использовал их как наложниц. Кларк, как самая красивая, жила с капитаном. Незадолго до прибытия в широты Буэнос-Айреса, Кларк вместе с другими женщинами составила план захвата судна и убийства всех на корабле, за исключением нескольких матросов. Собственными руками она зарезала капитана, и при помощи оставленных в живых матросов корабль был заведен в порт Буэнос-Айреса. Их встретили там как героинь. Вскоре англичанка вышла замуж за богатого пожилого аргентинца, который оставил ей в наследство свое состояние. Она жила как уважаемая благородная дама.

В 1806 году Англия, давно целившаяся на лакомый кусочек Ла-Плата, захватила Буэнос-Айрес и Монтевидео. Почти 6 месяцев шла война. В 1807 году англичан изгнали и над Буэнос-Айресом снова взвился аргентинский флаг.

Во время войны миссис Кларк очень помогала раненым английским солдатам, открыла госпиталь для них, и за это Англия, забыв ее криминальное прошлое, простила соотечественницу.

Чарльз Дарвин пишет: «Миссис Кларк в настоящее время – старая дряхлая женщина с мужским лицом и, по-видимому, сохранившимся еще до сих пор крайне жестоким характером. Самые обычные ее выражения: „я бы повесила их всех, сэр“, „я бы убила его, сэр!“ Когда речь идет о менее значительных оскорблениях – „я бы отрезала им пальцы“. Достоянная старуха имеет такой вид, что она бы это охотнее выполнила на деле, чем на словах». (Второй год я пытаюсь через моих друзей и Интернет найти книгу об этой истории, но пока безуспешно. А должна быть, как о мятеже на «Баунти».)

Воспользовавшись безопасной стоянкой в гостеприимном яхт-клубе, мы сделали несколько поездок в глубь страны. В провинции Мендоза мы посетили виноградники, дегустировали лучшие аргентинские вина и поднимались на вершину перевала высотой 4282 метра (это уже на чилийской стороне). А по пути к знаменитому леднику Perito Moreno у Калафате мы остано-

лись в порту Мадрин. Когда-то в спокойные советские годы многие наши суда, работавшие в зоне Аргентины, заходили сюда на отдых, хоть порт плохо закрыт от ветров. А сейчас, как грустное напоминание о гибели нашей страны, в некоммерческом уголке порта брошены на произвол судьбы 2 БМРТ* – ленинградский и мурманский – и один почти новый СТМ**, уже сидящий на мели. Я сделал фото этого пасмурного «кладбища», но, к несчастью, Гина оставила в такси свой профессиональный «Кэнон».

Несколько небольших яхт, стоявших на буях напротив здания яхт-клуба, прыгали на волнах, как умалишенные: ветер был *E*, и залив протяженностью 30 миль не прикрывался полуостровом Валдес – волна гуляла, как ей хотелось. Лучше не заходить в этот порт.

Во дворе яхт-клуба шла вечерняя работа: вытягивали очередную яхту на берег. Вычислив среди мужчин комодора клуба, мы спросили, есть ли здесь иностранные яхты. «Нет, – ответил он, – но одна английская яхта несколько дней назад выскочила на пляж на восточной стороне полуострова». – «Знаете название яхты?» – «Нет. Рядом морская префектура, они наверняка знают». Мы с недобрим предчувствием зашли туда. Дежурный офицер долго перелистывал папку с телексами и наконец подал ее нам. Мы читали сообщение и не верили своим глазам – это был «Harrig». Офицер сказал, что спасти яхту не удалось. «А где хозяин?» – «Где-то здесь в городе, в каком-то отеле». Мы отправили Джулиану e-mail и на следующий вечер сидели с ним в кафе. Этот большой мужчина-ребенок, оказавшийся в тяжелейшем нервном напряжении, был безмерно рад встрече с нами. Мы смотрели на его простое и умное лицо, видели и потертый воротник старой рубашки, и слушали печальную историю.

После Мар-дель-Плата Джулиан дошел до реки Рио-Негро и, поднявшись вверх 20 миль, отдал якорь в порту Viedma.

Когда-то Алфонсин – президент Аргентины, сменивший кровавый военный триумвират, хотел перенести сюда столицу по примеру Бразилии, чтобы дать толчок к развитию Патагонии. Но новый президент, семит, то есть араб, Мэнэм начал распродавать патагонские земли иностранцам (в основном лицам еврейской националь-

ности), даже Барбра Стрейзанд (очень богатая и очень некрасивая еврейка) купила большой участок. Вопрос о переносе столицы закрылся. По началу Мэнэм сделал, казалось бы, хорошее дело – приравнял аргентинское песо к доллару один к одному. Но экономика страны не была готова к этому, и через несколько лет наступил грандиозный финансовый кризис. В одночасье средний класс (это те, кто имел счета в банке) стал нищим. Мой друг Даниэль Мори (я писал о нем в книге «Капитан, родившийся в рубашке») тоже потерял все деньги. Мэнэм спрятался от правосудия в Чили.

Дождавшись посылки с заказанными из Англии книгами, Джулиан проложил курс на юг Аргентины, но по пути хотел взглянуть со стороны моря на полуостров Валдис, на знаменитые лежбища морских львов и морских слонов (первые получили такое название из-за «львиных» грив у самцов, а вторые – из-за длинных губ). Там же находятся колонии магеллановых пингвинов (Магеллан первым увидел их).

Мы с Гиной побывали, конечно, на полуострове-заповеднике. Гаремы «слонов» и «львов» были удивительно зрелищными. В одном из них я насчитал 60 элегантных самок и одного «повелителя». Некоторые самочки ластились и клали голову на тело «мужа», как удовлетворенная женщина, засыпающая на плече любовника. Изредка сюда приходят косатки, или на других языках – киты-убийцы. Когда видишь в океане этих прекрасно сработанных природой черно-белых дельфинообразных красивых китов (не случайно русские называли их таким красивым словом – косатка, чуть не касаточка, по-латыни *orca*), то трудно поверить, насколько они опасны для обитателей моря. Однажды в Лондоне мне повезло увидеть телефильм Би-би-си об этих китах у полуострова Валдис. Это единственное на Земле место, где они атакуют зазевавшихся тюленей не только в воде, но и выпрыгивая на берег. Мне не забыть кадр: маленький тюлененок с отхваченным острыми зубами косатки животом смотрит в объектив камеры с такой невыносимой болью, только показать ее голосом или движением не может. Косатки достигают 9 метров в длину и единственные из китообразных имеют большой (до двух метров) спинной плавник, будто сделанный природой специально, чтобы можно было заметить хищника издалека. Они общаются между собой на свистящем языке, организованными

* БМРТ – большой морозильный рыболовный траулер.

** СТМ – средний траулер-морозильник.

группами могут окружить огромного горбатого кита и в короткое время съесть его. Аппетит у них «зверский». После человека это самые страшные хищники. К счастью, природа разумно регулирует их количество, иначе – можно представить: идешь по океану, а вокруг тебя плавники, плавники голодных косаток. Иногда они играют со своей жертвой – тюленем, как кот с мышкой.

...«Harriger» подходил к полуострову в полночь. Джулиан полагал, что находится в 5 милях от берега, эхолот показывал 38 метров. Ветер был не сильный, и яхта шла нормально. «Минут на двадцать, – говорит Джулиан, – я спустился в кабину в носовой отсек. И вдруг услышал громкий хруст и вслед за этим – шипящий звук. Первая мысль была – столкнулся с плавающим деревом или рыбацкой лодкой». Но, выглянув из люка, он увидел, что его «Harriger» сидит на галечном пляже. «Боже мой, что я сделал, что я сделал! – отчаяние смертельной болью охватило меня», – продолжил наш друг и лицо его исказилось.

(Не хочу подозревать, что в момент аварии он дремал, но анализ многих известных мне случаев посадки яхт на берег или столкновения с судами показывает, что почти в ста процентах случаев яхтсмен спал.)

Дальше события развивались самым печальным образом. «Harriger» выскочил на пляж в полную сизигийную воду, то есть в момент наивысшего прилива. Пока Джулиан надувал лодку и завозил верп (маленький якорь), с помощью которого надеялся стащить яхту на чистую воду, начался отлив и «Harriger» оказался полностью на гальке.

На 16 канале УКВ никто не ответил на «Мэйдэй». Четыре красные ракеты ушли вверх, никем не замеченные. Полуостров Валдис практически необитаем, только на южном берегу есть небольшой поселок Piramides, но это далеко.

Можно представить отчаяние Джулиана. Так долго вынашиваемая мечта, мечта, равная жизни, вдруг разрушилась, умерла в одночасье из-за собственной ошибки. Для одинокого мужчины яхта – это друг, подруга, семья, общество, дом и все остальное, нужное для жизни. Непосвященным трудно даже представить привязанность людей-одиночек к маленькому судну. У них нет семьи, нет детей, даже хорошие друзья находятся далеко на бере-

гу. Может быть, поэтому в судовых журналах (реже, в написанных ими книгах) они всегда употребляют местоимение «мы», то есть «я и яхта» («мы подняли паруса», «мы отдали якорь»).

Утром Джулиан пытался сделать канал в галечнике, надеясь стянуть яхту на воду, но начался прилив. Под вечер он решил идти искать помощи. На полуострове есть 11 ферм, где держат овец, но хозяева навещают их редко, а больше никто не живет здесь. Джулиан шел по грунтовой дороге, не зная этого. Когда солнце скрылось за горизонтом, он, усталый до изнеможения, лег поперек дороги. Минут через пять над ним уже парило кругами несколько грифов. Говорят, что эти безобразные хищные птицы (они красиво смотрятся только в воздухе) чувствуют издалека запах не только падали, но и ослабевшего животного. Ослабевший Джулиан и был для них приманкой. «Нет, нет, не дождетесь!» (И опять мне вспомнилась наша русская песня «Черный ворон, черный ворон, что ты вьешься надо мной...») Вдруг Джулиан услышал звук идущей автомашины. Вскочив, он увидел лендровер с двумя женщинами. «Стой, стой!» – закричал он, но лендровер, обогнув его, продолжал ехать. «Остановитесь, пожалуйста, пожалуйста!» – в его голосе было такое отчаяние, что женщины остановились, и одна из них на английском сказала: «Здесь национальный заповедник, и вы не должны тут находиться». «Моя яхта выброшена на берег», – стал объяснять Джулиан. Женщины, посоветовавшись на испанском языке, видимо, решили, что он не опасен, и пригласили сесть в машину. В руке одной из них он заметил большой нож. Его отвезли на ферму, напоили, накормили, а утром все втроем поехали в поселок Piramides. Местные рыбаки отказались помочь ему и посоветовали обратиться к береговой охране, пост которой находился здесь. Офицер из Мадрина пообещал помочь завтра. «Завтра» они направили к «Harriger» небольшой катер с подвесным мотором и неумелым экипажем, второй – побольше – катер побоялся подойти ближе, хотя была полная вода и четырехметровая глубина позволяла произвести операцию успешно. Но трусость (или непрофессионализм) капитана катера сыграла плохую роль: через день волны разбили яхту. «Я положил руку на палубу – прощай, „Harriger“. Я любил тебя и я позволил тебе утонуть», – Джулиан поднялся на склон берега, оглянулся на разбитую яхту и заплакал.

«Что ты теперь будешь делать?» – спросили мы. «У меня нет денег на покупку другой яхты, – ответил Джулиан. – Но моя step-mother (мачеха) – она известная в Англии писательница – обещала мне помочь. Поеду в Буэнос-Айрес». Мы дали ему телефоны наших друзей, живущих там.

Джулиан исчез почти на год. На наши e-mail он не отвечал; его мачеха, с которой мы связались, сказала, что последнее письмо от него было из Буэнос-Айреса, но это было давно. Мы часто думали о нем, смотрели в Интернете его веб-сайт, но ничего нового там не было. И вот почти через год в Джакаре (Бразилия) мы встретились с одним аргентинским яхтенным капитаном. Когда мы упомянули о Джулиане, он широко улыбнулся и рассказал, что наш друг в конце концов купил небольшую яхту, на этот раз – с мотором, отремонтировал ее, перекрасил в желтый цвет, нанес на борт название «Hartig» и должен скоро спустить ее на воду. Мы с Гиной чуть не прыгали от радости.

В последнем e-mail Джулиан сообщил, что находится в перуанском порту Кальяо. Медленно, но уверенно он движется по пути «Бигля». Это его жизнь. Это жизнь доброго и необычного человека.



Яхту «Spider» («Паук») Тони строил 10 лет своими руками на ферме неподалеку от порта Тилбори, и вот уже 5 лет вместе с женой он скитается по морям. В прошлом году он работал на судоверфи в Португалии, потом полгода супруги жили в Бразилии, а сейчас ушли на остров Тринидад, где нашлась работа на нефтяной платформе. Их приемник GPS давно вышел из строя.

– У меня есть секстан, – с радостью поведдал мне Тони.

Кажется, он единственный моряк, не расставшийся со старым, заслуженным инструментом (кстати, советским). Секстан становится такой же экзотикой, как квадрант или астролябия: GPS вытесняет его из обихода. После разговора я достал свой секстан, подаренный мне деканом судоводительского отделения Клайпедской мореходки Валерием Тихоновичем Перепелкиным, и тщательно смазал его. Так, на всякий случай.

Говоря о навигации, нужно сказать, что еще совсем недавно эта наука была сложнее «черной магии». В XV веке астрономы сдела-

ли таблицу склонений Солнца, и с определением широты не было больших проблем. Измерив высоту Солнца в полдень (в момент кульминации) и сложив ее со склонением, можно было получить более-менее точную широту. С долготой мореплаватели «мучились» еще несколько столетий после захвата западного материка, называемого сейчас по недоразумению Америкой. Многочисленные попытки использовать для этой цели небесные светила не приносили успеха. Даже Галилео Галилей через свой телескоп пытался найти долготу по движению спутников Юпитера. Метод гениального ученого позволял как-то рассчитать долготу на поверхности Земли, но практического применения не нашел из-за своей сложности. Счисление, то есть расчет пройденного пути по трем элементам – курсу, скорости и времени, оставалось единственной возможностью узнать долготу.

А время шло вперед. Англия, ставшая Британской Империей, грабила весь мир, ходила в шелках и золоте, а многопушечные до-рогостоящие корабли гибли из-за ошибок в долготе.

Адмирал Clowdisley Showell возвращался со своей эскадрой домой после победы у Гибралтара. Его ждали почести и награды. 22 октября 1707 года флагманское судно «Association» и вслед за ним еще три корабля выскочили в плохую погоду на острые скалы островков Scilly (юго-западная часть Англии). В течение 4 минут флагман пошел ко дну, унося с собой 650 мужчин. Всего погибло 1647 моряков и только 26 выбралось на берег. Адмирал Showell, почти бездыханный, но живой, был среди этих счастливых. Местная женщина, собиравшая обломки кораблей, увидев дорогой изумрудный перстень на пальце адмирала, убила его.

По иронии судьбы, незадолго до катастрофы к адмиралу подошел офицер, который вел свою прокладку пути, и сказал, что его позиция отличается от расчетов адмирала. Делать такое заявление в то время было немыслимым нарушением субординации, и адмирал приказал повесить офицера, усомнившегося в расчетах «босса».

«Владычица морей» Британия тихо утирала позор со своего лица. В конце концов парламент с королем установили приз в 20 тысяч фунтов стерлингов (по тем временам – колоссальная сумма) тому, кто найдет метод определения долготы.

Простой плотник Джон Харрисон и его сын Вильям сделали хронометр с компенсатором, позволяющим держать точное время*. Зная разницу во времени между нулевым меридианом (кстати, до 1884 года таковым был не Гринвич, а меридиан, проходящий через мыс Punta de Orchilla на канарском острове Hierro) и моментом наблюдения светила, стало легко рассчитать долготу. Усовершенствовался магнитный компас, начали учитывать склонение магнитного поля Земли и девиацию. Этот, казалось бы, простой прибор потребовал такой высшей математики, что нам, бывшим курсантам мореходок, до сих пор кажется, что учебник ДМК (девиация магнитного компаса), который мы зубрили, состоял на 90 % из формул.

Заканчивая историю о долготе, нужно сказать, что король Георг III выплатил Харрисонам только 8750 фунтов вместо обещанных 20 тысяч. Один английский журналист шутил: в вены короля попала маленькая капелька банкиро-еврейской крови.

Старые яхтенные люди порой сетуют, что плавание на парусных яхтах теперь стало слишком легким из-за спутниковой навигационной системы – GPS. Поэтому встречаем так много молодых французов на катамаранах, путешествующих по свету. Как правило, они из обеспеченных семей, но когда нуждаются в деньгах на наркотики – обворовывают другие яхты. Несколько раз нас предупреждали: «Будьте осторожны. Здесь на катамаране французская молодежь». Так эти шалопаи создают плохой имидж своей прекрасной стране. Конечно, среди людей, живущих на яхтах, встречаются разные типы. Наш друг Вернер с бразильской яхты «Anaida» рассказал, как однажды на рейде Paraty (60 миль к западу от Рио-де-Жанейро) одна испанская яхта стала дрейфовать на якорь. Хозяин был на берегу. Сосед подошел на динги к дрейфующей яхте и поднялся на борт, чтобы удлинить якорь-цепь. (Обычная практика, нам тоже дважды помогали в наше отсутствие.) Каково же было его удивление, когда он увидел в каюте три свернутые надувные лодки, которые недавно были украдены с других яхт, а все думали, что это дело рук местных жителей.

Тридцатифутовый кеч «Amikeco de Avon» (на эсперанто «ami-keso» – дружба) зашел в порт Сан-Себастьян на острове Гомера в

* Ошибка в одну временную минуту дает ошибку на карте в 15 миль.

конце февраля, а в середине марта отправился на Кубу. Экипаж – Джоан и Кен. Кен – в прошлом английский «бобби».

– В разгоне демонстраций никогда не участвовал, – сразу заявил он нам.

Кен и Джоан уже дважды пересекали Атлантику и «никогда не несли ночной вахты».

– За все время мы видели только два судна, – сказал Кен.

– Если спать, то, конечно, не увидите, – «подколол» я его.

Когда Джоан появляется на палубе их яхты в широкополой шляпе и воздушном платье, понимаешь, что возраст – понятие относительное. «Моя королева» – называет ее Кен. Более 10 лет эта пара путешествует по морям и океанам. Без радара и радиостанции: у Кена вшит электростимулятор сердца, и любое радиоизлучение может быть опасным для жизни. Однажды на остров Сент-Дени иммиграционный офицер, он же – проповедник религиозной секты «Адвентисты седьмого дня», поставив штамп в паспорта, еще раз уточнил возраст Кена:

– Завтра у нас собрание. Я хочу пригласить вас, чтобы вы рассказали братьям во Христе, как сделать жизнь счастливой, когда нет секса.

– Простите, – ответил Кен, – я не смогу вам помочь, я не знаю жизни без секса.

Кену и Джоан по 72 года.

Мы встречали яхтенных людей, чей возраст перевалил за 80. Один из них – американец Джим Медкер. Десять лет назад он построил 9-метровую деревянную яхту с гафельным вооружением и осадкой меньше метра. Для лавирования против ветра на яхте использует шверцы. В узкой каютке нашлось место даже для певчих птиц. В течение нескольких лет Джим с женой Дианой обошел Европу, и сейчас они решили вернуться поближе к Америке.

– Свое 85-летие надеюсь встретить в море, – сказал Джим.

Аргентинец Педро живет и путешествует на яхте с молодой, похожей на русалку подружкой Марианной. Очень эффектная пара. Живут скромно. Педро – художник, но картины не всегда удается продать за хорошую цену, и они подрабатывают ремонтом домов. Педро в свое время был коммодором яхт-клуба в Буэнос-Айресе. Мы восхищенно наблюдали, как он под парусами виртуозно

швартовался к причалу (на его яхте «Banta» мотора нет). Из Бразилии Педро и Марианна собираются отправиться на острова Карибского моря, а оттуда – в Ирландию.

Стоит сказать, что многие из яхтенных людей живут вторым браком. Долгая семейная жизнь потихоньку стерла любовь, а на лодке жить вдвоем без любви невозможно.

Лес с английской яхты «Islander» многие годы работал на металлургическом заводе, потом – в собственной плотницкой мастерской. Был яхтенным инструктором и экзаменатором RYA (Королевская Яхтенная Ассоциация). Вырастил двух сыновей. Когда исполнилось 60 лет, сказал жене:

– Ты знаешь о моей мечте – идти на яхте в Чили. Готовься.

Жена Леса от авантюры отказалась, и с ним пошла одна из его учениц, 30-летняя медсестра Элисон. Мы встретили их у берегов Южной Америки и подружились. Последнее сообщение с борта «Islander» мы получили в январе, когда они находились в далеком порту Ушуая (Огненная Земля) и собирались идти вокруг мыса Горн.

Жизнь дается один раз, и если выпадает шанс осуществить свою романтическую мечту, используй его.

За несколько лет, проведенных в плаваниях, мы завели много друзей. Яхтсмены почти все очень отзывчивы. Взаимовыручка и дружелюбие – два важных качества, присущие им. И так грустно становится, когда приходит время расставаться с хорошими людьми. Это, пожалуй, единственная негативная сторона нашей жизни. Хорошо, Интернет помогает поддерживать связь.

Наши друзья из Германии Хэлла и Данкмар после Кабо-Верде, куда мы пришли вместе, отправились на Карибы, оттуда – в США и через Панамский канал – в Тихий океан. Они живут вместе много лет.

Было время, окутанное дымкой романтики, когда капитаны судов наравне со священниками имели право выдавать брачный сертификат. Сейчас во всех (за редким исключением) странах закон отменил эту капитанскую привилегию. Но на некоторых круизных судах, ходящих под «дешевыми» флагами, капитаны все еще сочетают браком влюбленных.

Узнав о моем дипломе капитана дальнего плавания, Хэлла и Данкмар попросили меня совершить свадебную церемонию у нас на борту:

– Мы уйдем отсюда в Тихий и Индийский океаны на несколько лет и хотим иметь документ, подтверждающий, что мы законные супруги.

День был солнечный. Мы стояли на якоре вблизи маленького острова Санта-Люсия. В 10.00 молодожены прибыли к нам на борт. Для столь торжественного случая Гина украсила, как могла, кокпит. Мы заранее продумали сценарий, отпечатали сертификат. Я говорил по-русски, Гина переводила мою «речь» на немецкий. Когда прозвучали слова: «Я, капитан судна, объявляю вас мужем и женой», по щекам Хэллы потекли слезы. Глаза Данкмара тоже увлажнились. Счастливого плавания, молодожены!

Эти короткие истории не показывают все стороны нелегкой жизни яхтенных людей. Яхта, во всяком случае – на Западе, не является индикатором обеспеченности. Но даже маленькое парусное судно требует средств на поддержание его в хорошем состоянии. Сотни яхт стараются задержаться в Бразилии, Аргентине или азиатских странах, где продукты в 2–3 раза дешевле, чем в Европе. В море существует пиратство, и ограбление стоящих на якоре в укромных местах яхт – явление настолько частое, что могу привести десятки известных случаев пиратских нападений. К тому же шторм в океане нередко вынуждает бороться за жизнь. Даже в благоприятные сезоны природа преподносит неприятные сюрпризы. Да и других опасностей хватает.

...Азорские острова остались позади. По курсу в каких-то 300 милях – Лиссабон. Пассат наполняет силой паруса старенькой стальной яхты, лаг «отщелкивает» привычные 6 узлов. Прошел тяжелый день. Боб несколько часов занимался ремонтом двигателя, потом менял на камбузе газовую трубку. Уже зажглись первые звезды, которые словно просились в трубу секстана: горизонт не спешил уходить в ночь и будто ждал, что кто-нибудь «опустит» на него пару небесных светил.

Боб окинул взглядом горизонт – чисто, ни одного судна вокруг. Ночь должна быть спокойной. До берега далеко, морские пути – в стороне, авторулевой держит курс, огни включены. Можно лечь спать.

Сильный удар и услышанный скрежет металла подбросили морехода на койке. Выскочив в кокпит, он увидел черную «тушу»

транспортного судна, проносящуюся в метре от яхты. Боб включил палубное освещение и быстро осмотрелся. Корпус вроде бы не поврежден, но массивный стальной бушприт загнулся почти вертикально, стаксель полоскался на ослабевшем форштаге. Хорошо, что основной штаг не дал сломаться мачте. Быстро спустил паруса и еще раз осмотрел яхту – водотечности не было. Освещенная корма громадины была уже далеко. Ее вахтенный офицер даже не заметил столкновения: то ли дремал, то ли отсутствовал на мостике. Боб на 16-м канале УКВ принялся вызывать судно. Спустя несколько минут оно все-таки отозвалось:

– Нуждаетесь в помощи?

– Нет, – растерянно сказал Боб.

– Гуд бай!

Он даже не узнал название судна.

Эту случившуюся с ним историю рассказал нам американский яхтсмен. Окажись его яхта в нескольких метрах дальше, огромное судно подмяло бы ее и Боб даже не успел бы выскочить из каюты.

Такие случаи, часто с печальным финалом, происходят ежегодно. Голландец Вильям уже 17 лет живет и путешествует на своей яхте «Freya». Опытный моряк-одиночка, он обошел весь мир, побывал на Шпицбергене и в Антарктиде. Два года назад он вышел из Сальвадора к Антильским островам. Подготовка к выходу отняла много сил, и вечером Вильям крепко уснул, включив предварительно нужные приборы. Он не услышал тревожного сигнала радара и проснулся, когда яхта с несколькими пробоинами в стальном корпусе уже лежала на каменистой отмели. Две недели моряк пытался спасти свою лодку. Пока он бывал на берегу, ворешки выносили из яхты все, что могли (позже Вильям покупал на «толкучке» собственные вещи). Через две недели во время сизигийного прилива рыболовный траулер стащил яхту с отмели и отбуксировал в ближайшую гавань. Ремонт занял два года, и вот Вильям снова готов отправиться в далекое путешествие. Яхта – его душа, его жизнь, его дом...

В своем большинстве яхтенные люди – отчаянные романтики. Стремление увидеть новые страны, новых людей заставляет их поднимать паруса на своих яхтах и кочевать по всему миру.

Удачи вам, романтики моря!

CABO VERDE



За этими словами даже мне, человеку, побывавшему на этом архипелаге много раз, хочется видеть тропическую зелень, пальмы, экзотику – такая магическая сила излучается из слов «Зеленый Мыс». К сожалению, там нет ни одного зеленого мыса, там нет зеленых лесов. Мыс Зеленый находится в 300 милях восточнее на африканском материке, на той же широте, что и острова. На этом мысу раскинулся город Дакар – столица Сенегала – африканский Париж, по заверению моряков. Острова же – это безлесные скалистые образования в океане, вызывающие разочарование у мореплавателей своей дисгармонией между названием и почти полным отсутствием зелени, особенно в сухой сезон.

Португальские капитаны давно, в XV столетии, начали торить путь на юг. После песчаных белых мысов нынешних Марокко и Мавритании первый мыс, покрытый джунглями (это слово войдет в обиход значительно позже), они нарекли «Зеленый». В 1460 году два корабля заметили к *W* от мыса острова. В церковных святцах этот день был днем св. Яго, поэтому один из островов был наречен Сант-Яго. Это название сохранилось до наших дней. На этом острове находится город Прая – столица государства Острова Зеленого Мыса, по-португальски Cabo Verde; в этом государстве 10 островов и 5 скал. Название красивое, но несуразное. Логичнее было бы – «Острова, лежащие на широте мыса Зеленый». Но это было время так называемых великих географических открытий, правильнее сказать, великих географических агрессивий, когда названия захваченным («открытым») землям давались впопыхах и эти названия не несли никакой характеристики *terrapova*.

Генуэзский купец Америго Веспуччи не был первооткрывателем нового континента, но он сделал описание побережья нынешней Бразилии; книга попала к немецкому монаху-картографу Вальдземюллеру, и с его легкой руки новая земля – южный континент –

получила название «Америго», переделанное позже в «Америка». История подтверждает: чтобы стать знаменитым, недостаточно совершить что-то необычное. Нужно, чтобы об этом узнало как можно больше людей, выражаясь современным языком – нужно паблисити. Не напиши Джошуа Слокам книгу о своем плавании на яхте вокруг света – вряд ли этот мужественный капитан стал бы символом для яхтсменов-одиночек. Двадцатью годами ранее кругосветки Слокама датчанин Альфред Енсен, живший в Соединенных Штатах Северной Америки (так назывались Штаты раньше), пересек Атлантику на маленькой 6-метровой яхте, переделанной из рыбацкой дори. О его подвиге – а это плавание можно назвать только таким словом – местная английская газета известила в небольшой заметке, как о простом факте, и не более. Напиши Енсен книгу – о нем бы знал весь мир. (Но я пишу книги не для этой цели, просто хочу рассказать людям об увиденном.) В наше время паблисити художественных книг позволяет поддерживать на плаву мглистый талант писателя. Не издай Пастернак за границей скандальную книгу «Доктор Живаго», довольно тусклую, кто бы из нас знал этого еврейского писателя, возведенного сейчас в России в ранг классика и вытеснившего из школьных программ русского гиганта Горького. Кстати, американский писатель В. Набоков сказал о «Докторе Живаго» так: «...с художественной точки зрения это жалкая вещь, неуклюжая, мелодраматическая, с ходульными ситуациями и пошлыми героями». Надо сказать, что и Набокова мы знаем благодаря его полупорнографической «Лолите». Мужчины-издатели со вкусом читали историю о двенадцатилетней девочке и печатали, печатали, печатали. Качество литературного стиля «Лолиты», безусловно, на несколько ступеней выше «Доктора Живаго». Остальные произведения, на мой взгляд, довольно серые, но тщательно, грамотно выписаны профессором русской литературы американского университета Владимиром Набоковым.

Еще об одном интересном названии. У входа в пролив Магеллана северный мыс носит название Вирхенес – Девственницы. Фердинанд Магеллан в действительности нарек этот мыс «Одиннадцать тысяч девственниц». (Русские мужчины-читатели сразу скажут: «Где он нашел столько ц...к?») Легенда об этих юных невинных девушках такова.

Тринадцатилетняя принцесса Урсула, дочь местного князя с реки Рейн (там, где сейчас город Кельн), должна была выйти замуж, как того хотел ее отец. Но она отказалась, заявив, что хочет остаться девственницей. Вместе с 10 другими девушками-девственницами Урсула направилась в священный Рим (Ватикана тогда еще не было). В это время – это был 451 год нашей эры – к Рейну подошли армии гуннов с вождем Атиллой. Пилигримки попались солдатам, и те по праву завоевателей обесчестили девочек, а затем убили их, отрубив головы. Эта красиво вымышленная история была записана почти через тысячу лет, в 1275 году. В рукописи обозначили латинскими буквами – одиннадцать убитых – XI M, где «M» – «martyris» (убитые). Но M в латыни одновременно значит и цифру 1000. Спустя какое-то столетие церковники, не моргнув глазом, сделали из XI M одиннадцать тысяч. И даже придумали дату убийства, чтобы люди верили в этот миф. Когда Магеллан входил в долгожданный пролив, в святцах в этот день значились девственницы, и мыс получил название. В начале XX века картографы убрали с карт «одиннадцать тысяч», чтобы эта цифра не вызывала у моряков вопроса «а где он взял столько?», и оставили просто – мыс Вирхенес.

Карта мира усеяна сотнями названий, незаслуженно несущих имена жестоких убийц, пиратов, работорговцев. Иностранное слово скрывают порой истинное значение. Если сделать переводы на понятный русский язык, то и Карибское море должно называться на наших картах морем Людоедов, а Саргассово – Виноградным морем.

Ровно неделя потребовалась на переход от Канар к Кабо-Верде. Пассат хорошо надувал паруса, и 5-узловая скорость вполне устраивала нас. Когда ветер чуть крепчал и мы переваливали через 6-узловой лимит – брали рифы. Тише едешь – дальше будешь. Путь далекий, жить хотим долго и не только долго, но жить здоровыми.

К острову Сал подошли в полдень. На рейде порта пришлось долго маневрировать между стоявших на якорях рыболовных и двух грузовых судов. Один из этих торгашей на следующий день, снимаясь с якоря, чуть не задел нас своей кормой. За штампами в паспортах нам пришлось ехать в иммиграционный офис аэропорта. Самолеты многих авиакомпаний делают здесь посадку перед

«прыжком» в Южную Америку. «Аэрофлот», прежде чем стал израильским (израильтянин Березовский – хозяин его), был фаворитом, ежедневно несколько Ил-80 и Ил-86 садилось на посадочную дорожку. Мы прошли по залу скромного вокзала, посмотрели сувениры, купили еще один CD певицы Cesaria Evora. В ее песнях проскальзывает легкая грусть черной африканской доли. Первый ее диск я приобрел здесь много лет назад; мне довелось быть на этом острове 8 раз.

Возвращались мы на «alcuete» – открытом пикапе. Это основное транспортное средство на островах. Дорога шла по голой коричневой земле. Лишь кое-где росли кактусы и колючие кустарники. Эти неприхотливые растения с маленькими листьями и длинными, до 4 сантиметров колючками приспособились расти и радоваться (я абсолютно убежден, что растения могут страдать и радоваться) на полупустынных землях тропической зоны. Мы видели их на скалистом побережье и островах северо-восточной Венесуэлы, и на острове Кюрасао. Трудно полакомиться листьями этих кустарников какому-нибудь животному – природа надежно защищает их возвращенными за миллионы лет колючками. Инстинкт выживания. Но ученые слово «инстинкт» используют только для животных, а растения пока остаются «неживой природой», что в корне неверно.

Молва, подтвержденная фактами, гласит, что до прихода колонизаторов острова были покрыты лесами. Земли показались португальцам плодородными, и вскоре сюда стали доставлять черных рабов. (Сейчас 95 % населения – потомки выходцев из Африки.) В долинах появились плантации сахарного тростника и кофе. Прокладывались дороги из брусчатки, хорошо сохранившиеся до наших дней. Даже в городах центральные улицы вымощены аккуратными квадратиками камней. Можно сказать, что это португальская мода; там и сейчас тротуары мостят из мелких камней, часто разноцветных, делая красивые узоры. Но здесь, на островах, проезжая по хорошо мощеным дорогам, мы представляли, как тысячи рабов тесали гранит. Они сотнями умирали от болезней, голода, избиений. Трупы их сбрасывали с утесов в море, часто на прибрежные камни. Грифы в то время были жирными от человечины. Кстати, эти птицы, питающиеся в основном

падалью, появились на островах вслед за людьми, вслед за рабами. «Какие прочные мостовые и какие они мрачные, – сказали мы с Гиной. – Каждый обтесанный камень смотрится, как надгробие могилы черного раба».

С появлением на кораблях паровых машин острова Кабо-Верде стали складом каменного угля, который доставляли из Англии. Суда, идущие на юг, бункеровались здесь. Для топок первых, особенно колесных, пароходов хорошо шел и древесный уголь. Поэтому леса были хищнически вырублены, почва эрозировалась. Мы смотрели на эту полупустынную землю и думали: здесь не природа хозяйничала, здесь зверствовал капитал.

На острове Сан-Николас мы встретились еще с одной немецкой яхтой. «Вот хорошо, что вы зашли сюда, – сказали немцы (муж с женой), – теперь мы сможем поехать на лендровере в зеленую долину. Для шести человек машина будет дешевле». Один пожилой голландец, поселившийся здесь несколько лет назад, организовывал иногда экскурсии для яхтенных людей. Когда-то он имел яхту и, хоть не делал на ней дальних плаваний, тем не менее умудрился стать представителем немецкой яхтенной ассоциации «Transocean» на Кабо-Верде. (Мы были пару лет членами ее, Гина даже опубликовала в их журнале одну статью.)

Утром наша группа подошла к дому голландца. Новый, еще не до конца отделанный большой дом стоял на пригорке в одиночестве, без соседей. Дизайн чем-то напоминал тюрьму, то ли высоко встроеными маленькими оконцами, то ли массивной стальной решеткой, загораживающей вход-мансарду, из которой навстречу нам вышел хозяин, мужчина за 60, с лицом не то чтобы неприветливым, но каким-то бюрократически затаенным, не очень открытым. Гина шепнула мне: «Гей» (гомосексуал). Мы присели к столу в мансарде, местный подросток принес кофейник и чашки. Второй парнишка убирал прихожую. «Пытаюсь вот организовать здесь школу для трудных подростков, – начал объяснять Ханнес (так звали хозяина), уловив наши взгляды на парней, – да не так просто это: некоторые после первых уроков убегают». «Хороший человек, – подумал я и спросил его: – А чем вы занимались на родине, в Голландии?» – «Я офицер полиции, работал в тюрьмах для малолетних преступников». Гина легонько толкнула меня в бок.

Русский писатель Эдуард Лимонов в одном из своих рассказов о жизни в США показывает священника-гея. «Моя беда в том, – исповедовался служитель церкви автору, – что я гей-педофил, я счастлив только с мальчиками». Видимо, бывший офицер полиции тоже счастлив только с подростками.

Среди яхтенных людей-одиночек мы встречали довольно много геев. Гина со своим журналистским опытом сразу распознает их. Жизнь этих людей намного сложнее, чем у гетеросексуалов – они не имеют семьи, а если и заводят, то со временем любовь к мужскому телу превалирует и приходится разводиться с женой, даже при наличии детей. Скрытость жизни и сложности в поиске партнера толкают их на необдуманные поступки. Я был свидетелем скандала в Лондоне, когда один член английского парламента – гей по природе – глубокой ночью пошел в парк, где собирались наркоманы-геи. Там его избили, обобрали; он обратился в полицию (?!), и на следующий день все лондонские газеты поместили на первой полосе его фотографию с текстом: «Что делает ночью член парламента в злачном месте?».

Многие люди считают геев извращенцами. Я тоже до недавнего времени думал так. Но если природа с ее причудами сделала 10 % мужчин и женщин гомосексуалами и лесбиянками, значит, был какой-то резон у нее – природа не делает ошибок. Многие годы медицина утверждала, что аппендикс – ненужный отросток в нашем теле, одни только проблемы от него: воспалится – операция или смерть. (Знаменитый русский путешественник и ведущий программы советского ТВ «Клуб путешественников» Юрий Сенкевич, врач по образованию, вырезал у себя воспаленный аппендикс собственноручно на антарктической станции.) Но уже доказано, что у этого отростка слепой кишки есть свои особенные функции, не только «воспалительные». Все в природе разумно, надо только научиться познавать это. В силу своей особенности мозг гомосексуалов работает чуточку иначе, чуточку чувствительнее и уязвимее, чем у остальных людей. Может быть, поэтому среди них так много великих композиторов, писателей, танцоров (Чайковский, Оскар Уайльд, Дягилев, Нуриев). Технарей меньше, но один из создателей атомной бомбы, уничтожившей почти полмиллиона японцев, был еврей-гомосексуал (90 % штаба созда-

ния бомбы были евреями, включая и знаменитого Эйнштейна – автора идеи. Он был, кстати, ярый сионист).

В советское время тема гомосексуализма была если не под запретом, то считалась очень «грязной» и редко обсуждалась. В уголовном кодексе была статья, где говорилось: за мужеложство наказание – 6 лет тюрьмы. Уже после оккупации СССР (сионистами) в литературе стало проскальзывать: гомосексуалы предпочитают работать в школах-интернатах, в колониях для малолетних преступников и на кораблях. Меня поначалу коробило от этого «и на кораблях», я всегда считал, что моряки очень «здоровые» мужчины. Но память подсказала: когда-то после мореходки мы набирали нужный плавцenz для первого рабочего диплома и были на одном СРТ вместе с таким же горемыкой, как я – Колей Сеиным. Спали мы в 6-местном кубрике вместе с другими матросами. Однажды ночью на койку Коли присел матрос-литовец и пытался поласкать его. Коля поднял шум, а утром мы сказали этому литовцу: если не хочешь быть за бортом – прекрати свои болезненные попытки. Бедный гей прекратил. На плавбазе «Приволжск» был фельдшер Антанас – гомосексуал. По сообщению нашего однокашника Бича, Антанас имел партнеров. Но эти два факта улетучились из моей памяти, и я не обращал внимания на эту тему. Уже позже, когда я ушел с капитанского мостика и сидел в директорском кресле в офисе, один мой помощник – бывший технолог – рассказал о «гомиках» на моем судне. Новость удивила меня. Это были прекрасные люди, куда более интеллигентные, чем тот технолог, смаковавший детали. И я радикально изменил свой взгляд на гомосексуалов. Существуют десятки разных извращений и миллионы извращенцев, особенно в США, где еврейская мафия держит в руках всю порнографию и «секретные» бордели для любителей детей. Но геев и лесбиянок никак нельзя включить в список извращенцев. А то, что пожилые геи любят молодых подростков, это так же естественно, как и влечение стареющих гетеросексуалов к молодым девушкам.

Яхтсмены-геи часто идут в Бразилию, где этот культ не под запретом и где среди 180 миллионов легче найти молодого партнера. Наш друг Герард, бывший директор театра в Амстердаме, плавает на своей яхте «Boekrah» уже много лет. Мы встретились

с ним четыре года назад в Уругвае, куда он пришел один (без экипажа) из чилийского порта Монт. Плавание на север вдоль аргентинского побережья очень сложное, особенно если ты один. Позже мы шли с Герардом почти параллельными курсами в Бразилию. В порту Сальвадор он нашел себе друга – мулата Франсиско, и они уже два года плавают вместе. Герард потихоньку обучает своего партнера не только искусству хождения под парусами, но и английскому языку. Сейчас они стоят на острове Кюрасао – голландской колонии в Карибском море. Герард купил небольшой дом, а Франсиско оказался хорошим певцом и по вечерам подрабатывает в ресторане. Симпатичный 30-летний мулат нравится многим женщинам, но увы... у него есть Герард.

Бывший офицер полиции, специалист по малолетним преступникам, повез нас в зеленую долину. Цена за поездку была невысокая – 800 местных эскудо с души (1 килограмм бананов стоит 80 эскудо), и хоть наш гид был не очень улыбчив и разговорчив – работа в тюрьме наложила отпечаток – мы радовались каждому открывавшемуся виду холмистого острова, каждому клочку зелени, сохранившейся с дождливого сезона. Долина, куда мы приехали по мощеной руками рабов дороге, действительно оказалась райским уголком. Большой ручей, потупя глаза можно назвать его маленькой речушкой, бежал с гор. На берегах росли высокие деревья манго и колы, на земле лежало множество упавших орехов. Плодов манго не было – не сезон. В одном месте пороги перегородили ручей и образовали «бассейн», где местные мальчишки нагишом весело барахтались в воде. Наш гид чуть дальше положенного задержал взгляд на них. С десятка богатых вилл притаились среди зелени, контрастируя с бедностью остальной части острова. Радость деревьев, берущих влагу из ручья, передалась и нам; мы с грустью покидали это место, возвращаясь в полупустынный пейзаж. По пути заехали в небольшую бухточку, где волны и ветер сотворили удивительные скульптуры, напоминающие полуразрушенных сфинксов древнего Египта. Здесь же была маленькая лагуна. Мы не успели оглянуться, как наш гид стоял в воде в чем мама родила и предлагал последовать его примеру. Он член общества натуралистов (нудистов). Одна женщина с яхты «Alk» сняла

только блузку и бюстгальтер, выставляя на солнце чуть отвисшие, но еще полные груди.

На следующий день, пока Гина еще спала, уставая от экскурсии, я поднялся рано. Утро тихое, ленивое, чисто африканское. Здесь никогда не увидишь чудной картины, когда солнце выпрыгивает из-за горизонта, веселое, огромное и улыбающееся, обдавая всех радостными брызгами. Здесь оно выползает потихоньку, и когда выглядывает из-за дымки, диаметр его уже маленький и всегда оно бледно-серебристого свечения.

Мы подняли якорь и – вперед, к следующей земле.

На острове Сант-Яго находится столица государства – город-порт Прая. При подходе мы увидели заброшенную советскую станцию слежения за спутниками. Была когда-то могучая держава СССР. Были русские люди Королев и Гагарин, была наука и образование. Мы были гордыми людьми, пусть и без миллионов в карманах. Теперь все растоптано израильтянами. Космическая станция «Мир» утоплена сморчком Путиным в Тихом океане по приказу американских хозяев. На месте СССР живут две самые глупые нации: еврейская, жирующая, как перед погибелью, без меры, и русская, вымирающая от истощения, туберкулеза, СПИДа.

Мы с «Надиром» стали на рейде. Кроме нас здесь было еще несколько яхт, судя по обтрепанным флагам, стоящих давно и без людей. После обеда мы с Гиной сидели в кокпите и наблюдали за катамараном, заходящим на рейд. Я смотрел в бинокль, стараясь рассмотреть флаг: «Кажется, австрияк». Мы встречали много яхт под австрийским флагом. Катамаран стал на якорь далеко, в двух кабельтовых от нас. Вскоре динги с него подходила к нашей корме. За рулем сидел бородатый мужчина, смахивающий на кавказца, а впереди – русоволосая женщина с таким милым русским лицом, что еще до того, как она заговорила со мной по-английски с «рязанским» акцентом, стало ясно – наши! Светлана и Саша Поповы с рижского катамарана «Кауро». (Флаги Австрии и Латвии почти одинаковы.) Нашей радости не было предела: впервые за два года мы встретили земляков, людей советского времени, когда все жили одной многонациональной семьей в одной могучей державе.

Мы побывали на борту катамарана, завершающего кругосветку, познакомились с капитаном Валдисом Грененбергсом, в про-

шлом известным советским яхтсменом, с Игорем и Юрием – членами экипажа.

Через год мы скорбили, узнав, что капитан Валдис умер. Светлана написала книгу о плавании латвийского катамарана вокруг света – впервые за всю небольшую историю этого маленького государства. Русский вариант книги мы получили по Интернету. Мы читали о приключениях пяти отважных мореплавателей и были рады, что знаем их.

В порту Прая через несколько лет случилась одна из тяжелейших морских трагедий, чем-то напоминающая историю плота «Медузы».

Уже не первый десяток лет сотни и тысячи западноафриканцев пытаются пробраться в богатую Европу через Канарские острова. Они платят хозяину мотобота от 1000 до 2000 долларов, и тот доставляет их, часто полуживых, на пляжи островов, где полиция спокойно арестовывает беглецов и депортирует обратно в Африку. (Мы были свидетелями этого. В 2006 году было доставлено туда 30 тысяч африканцев.) Но наивные черные люди продолжают верить обманщикам-грабителям с мотоботами, и новые жертвы (часто волны выбрасывают на пляж мертвые тела) опять и опять плывут через море к Канарам, принадлежащим Европе. Африка продолжает оставаться колонией. Декларация ООН о правах человека, придуманный во времена «холодной войны» лицемерный документ, кричала: «Каждый человек имеет право передвижения из одной страны в другую», подразумевая – из СССР в голдамейеровский Израиль. Сейчас ни одно «демократическое» государство не вспоминает об этой Декларации и о правах на передвижение. Богатые европейцы и японцы путешествуют везде, бедные рабы из Африки, Азии, Латинской Америки должны сидеть в своих странах, выращивать для белых кофе и бананы и потихоньку вымирать от СПИДа – очень уж много их расплодилось.

В декабре 2003 года в порту Прая стояло небольшое суденышко, корпусом похожее на яхту, но без мачты. На борту находились 52 африканца. Испанец, работающий на Канарах, обещал доставить их туда в течение трех дней (весьма сомнительное обещание при дистанции более 800 миль и встречном ветре). Каждый из пассажиров уплатил ему от 1500 до 1900 долларов. После выхода

из порта вскоре пришлось вернуться, так как забарахлила машина. Испанец-хозяин, механик по профессии, подремонтировал старый двигатель и исчез из борта. Вместо него – за капитана – пришел рослый сенегалец. Несколько пассажиров, видя это, покинули борт, а один даже выпрыгнул в воду, когда «яхта» выходила из порта.

На полпути, недалеко от мавританского порта Нуадибу, двигатель заглох. Сенегалец связался с испанцем, и тот направил небольшой катер, взявший «яхту» на буксир. Ночью буксирный конец перерезали, катер исчез. «Яхта» с полусотней «пассажиров» стала дрейфовать по воле волн на запад.

Почти двести лет назад, в 1816 году, красивый фрегат «Медуза», гордость Франции, с самоуверенным, но трусливым, предавшим свой экипаж капитаном Шомаре (это имя должно быть нарицательным, как Иуда, как Горбачев, как Ельцин-Путин) сел на банку (отмель) Аргуен. (Это как раз воды, где испанец бросил «яхту».) На борту «Медузы» было 400 человек, включая женщин и детей. Имеющиеся 6 шлюпок не могли взять такое количество людей. Происходит неслыханное в истории флота: капитан слагает с себя обязанности, не желая думать о спасении жертв его навигационной ошибки. (Другой французский корабль, следующий мателотом за день до трагедии, предупреждал «Медузу», что она идет очень близко к берегу.) Губернатор Сенегала, находившийся на корабле в качестве пассажира, приказал соорудить плот из мачт, рей, тросов. Когда на нем разместили пассажиров, в основном, солдат экспедиционного корпуса, плот (20×7 метров) погрузился в воду на метр – никто не догадался подвести под него пустые бочки. В шлюпки сели начальство с семьями и слугами, некоторые офицеры и бывший капитан. Солдаты, увидев, что их хотят бросить, заволновались и схватились за оружие, но губернатор успокоил их, сказав, что шлюпки будут буксировать плот. Пару дней плот в связке со шлюпками еле двигался. Затем начальство, включая бывшего капитана, посоветовавшись между собой, решило: «Каждый сам за себя и бог за всех», и ночью буксирные тросы были перерезаны. На плоту сто сорок семь мужчин и одна женщина, маркитантка бывшей наполеоновской армии, жена солдата, оставшаяся с мужем. Кроме солдат, на плоту было

30 матросов и горстка честных офицеров, отказавшихся сесть в шлюпки, так как считали своим долгом быть среди обездоленных. Позже немногие из оставшихся в живых, хирург и географ, описали в своей книге ужасы, творившиеся на плоту. «Погода была ужасная, бушующие волны захлестывали нас и порой сбивали с ног». Десять или двенадцать несчастных, которым защемило ноги между бревнами, не смогли их вытащить и скончались; некоторых унесло волнами. Женщина дважды сваливалась с плота, но ее оба раза спасали. На поверхности воды оставалась только середина плота. Там все и сгрудились, сильные давили слабых. Мертвых выбрасывали в воду. Решив, что наступил последний час, солдаты и матросы открыли бочонки с вином и напились; один из них с топором в руках пытался разрушить плот. Началась свалка, резня. Когда утром успокоилось море и успокоились люди, оказалось, что в живых их осталось около шестидесяти. Были утеряны две бочки с водой и две с вином. На борту осталась только одна бочка с вином. Опять были драки. На пятый день только тридцать мучеников были в центре плота. Люди надеялись, что начальство, спасшись на шлюпках, направит корабли на поиск. Но начальство в это время давало балы в губернаторском дворце. Через двадцать пять дней корабль «Аргус» случайно заметил плот и снял с него 15 оставшихся в живых, шесть из которых через несколько часов умерло. Также были спасены трое из семнадцати моряков, оставшихся на борту «Медузы».

Хирурга Савиньи и географа Карреара, которые опубликовали в Париже книгу о пережитом на плоту, правительство Франции отправило в тюрьму, а книгу конфисковало. Только вышедший в Англии ее перевод всколыхнул всю Европу, и капитан Шомаре наконец-то предстал перед военным трибуналом. Общественное мнение требовало смертной казни, но он получил всего три года тюрьмы; выйдя на свободу, стал государственным сборщиком налогов. Его сын, не перенеся позора, покончил с собой, но об этом отец узнал только перед смертью, в 75-летнем возрасте.

В те времена и позже бывали происшествия с еще большими жертвами, о которых мы мало знаем. Трагедия «Медузы» получила гласность благодаря картине французского художника Жерико «Плот «Медузы», которая находится в Лувре. Художник, ру-

ководствуясь рассказами очевидцев, постарался как можно правдивее изобразить живых мертвецов.

Что происходило на борту «яхты» из Кабо-Верде в течение 135-дневного дрейфа через тропическую Атлантику – можно только предполагать. Наверняка были драки и убийства, мертвых выбрасывали за борт. Но никто об этом не расскажет. Когда «яхту» пригнало к острову Барбадос, на борту нашли одиннадцать тел молодых людей, погибших, по заключению медиков, от обезвоживания*.

Я очень рад, что именно русские моряки спасли людей. Не хочу утверждать, но предполагаю, что капитан-израильянин и капитан-североамериканец видели «лодку», но не остановились. Не так давно мальтийское рыболовное судно, обнаружив в открытом море живых африканцев, уцепившихся за рыболовный буй (видимо, лодка утонула), не стало их спасать, а прошло мимо. И мальтийские власти не судили капитана. Я не знаю, какие нормативные документы существуют на российско-израильском флоте (который фактически продан за границу), но в советское время в Уставе Флота была статья, где говорилось, что капитан, не оказавший помощи терпящим бедствие в море людям, будет осужден.

В мореходном училище мы изучали предмет «Морское право». На одной из лекций преподаватель коротко рассказал нам о термине «морской обычай». По этому обычаю капитан имел право хоронить в море умершего члена экипажа или пассажира (это все в далеком прошлом, когда на судах не было холодильных камер). Покойника заворачивали в парусину, привязывали камень или балясину к ногам (считалось важным, чтобы в воде умерший находился в вертикальном положении), клали на доску, выставленную немного через планшир, а после прочтения молитвы два мат-

* Когда эта глава была уже в наборе, на веб-сайте, который ведет моряк-интеллектуал Михаил Войтенко, я нашел несколько грустных сообщений: 5.06.07 танкер «Tomsk» (флаг Либерии, экипаж – русский) в 500 милях к северо-западу от Кабо-Верде подобрал «лодку» с 42 африканскими мигрантами из Сенегала, Мали, Мавритании. «Лодка» дрейфовала в океане 2 недели, последние несколько дней – без воды и пищи. Один из подобранных умер уже на борту танкера. К сожалению, 1 ноября 2007 года этот новый танкер был выброшен на рифы острова Гаити ураганом «Нозель», но через два дня снят без серьезных повреждений.

роса приподнимали край доски и тело уходило в воду. Это, так сказать, классические похороны по морскому обычаю. После этой лекции мы, курсанты, знали, что «морской обычай» – это похороны в море и ничего более. Много позже, когда я прочитал десятки английских книг о море и лучше изучил историю мореплавания, этот звучащий немножко романтично термин «*морской обычай*» вдруг раскрылся своей страшной антигуманной сущностью – *людоедством среди потерпевших кораблекрушение*. Меня, моряка, капитана, всю жизнь верившего в исключительную чистоту моряков («Сам погибай, но товарища спасай»), шокировало это. «The custom of the sea» – «морской обычай» был придуман, чтобы в какой-то мере оправдать пожирателей человечины.

В средние века, когда началось интенсивное мореплавание к манящему золотому Эльдorado, на открытом западном континенте гибли сотни, тысячи на скорую руку срубленных грубым топором судов. По пути на запад, в Вест-Индию, корабли попадали в ураганы, тропические шторма, разбивались на многочисленных рифах, разделив участь «Santa Maria». Люди спускали шлюпки, их, невзирая на небольшие размеры судов, брали всегда много, зная, что при кораблекрушении можно спастись только на них. И начинался многодневный, иногда многонедельный (боюсь употреблять слово «многомесячный») дрейф по пустынному океану. Правда, в XVIII–XIX веках он был не так уж пустынен – по нему шло много парусных судов, но не каждое из них останавливалось, чтобы спасти находящихся в шлюпке. Маневр требовал времени и рук, а их не всегда хватало, чтобы спустить быстро паруса, а затем идти на лодке спасать потерпевших. Капитаны делали вид, что в 50 метрах не видят несчастных, машущих руками и слабыми голосами просящих спасти. Такие достоверные случаи описаны очевидцами. Когда кончалась вода и пища, вступал в силу «The custom of the sea» (мне даже не хочется писать эти слова по-русски). Сначала убивали рабов. Кровь со вскрытых шейных артерий сцеживалась до того, как остановится сердце. Следующими были негры, затем женщины и дети, пассажиры, а потом убивали и съедали наиболее ослабевших. Происходило это довольно часто. В 1884 году утонуло 560 зарегистрированных в Англии судов – 4259 жизней было унесено, 1490

пассажиров и 2769 моряков. Но этот год был неплохим: тремя годами ранее утонуло 838 парусных судов. Это только английских; сколько погибло судов из других европейских стран – статистика молчит, но несомненно, что ежегодно гибли тысячи. Кораблестроители не сидели без работы.

Людоедство встречалось так часто среди потерпевших кораблекрушение, что это приняло обычную практику, совершающуюся по установившемуся обряду. Каждый опытный моряк, уходя в плавание, знал о «морском обычае» и был готов к нему в качестве жертвы или в качестве едока. В официальный закон «обычай» не мог быть включен. Англия захватила мир и всеми имеющимися средствами пропагандировала: в южных морях существует каннибализм, и наше право и долг перевоспитать этих бедных людоедов, поэтому наши пушки и наши солдаты находятся здесь. До сих пор не найдено ни одного факта, подтверждающего фантастические описания людоедства на островах Тихого океана, включая «остров» Австралию. Даже еврейский писатель Чаковский, живший в СССР, написал книгу о новозеландских людоедах. (Если не знаешь, о чем писать, то и эта тема сойдет.) Но в книгах ни разу не упоминалось о людоедстве среди моряков. Ходили устные анекдоты об этом и только. А ведь десятки англичан съедались ежегодно на просторах океана и на необитаемых островках. В Европе в XVI–XVII столетиях широко практиковались некоторые формы каннибализма в медицинских и религиозных целях. Человеческая кровь считалась магическим лекарством, особенно для эпилептиков. Евреи-ортодоксы использовали кровь мальчика христианской религии для священного хлеба – мацы. Евреи – не одиночки в этом, многие примитивные религии (собственно, все религии примитивны) и секты делали подобное.

Первый гласный скандал, затронувший общественное мнение английского общества, произошел в 1884 году. Небольшое парусное судно «Mignonette» с опытным капитаном и тремя моряками 19 мая вышло из Саутгемптона в Австралию. Хозяин, богатый аристократ, намеревался использовать его как гоночную яхту, так как по своему оснащению оно относилось к классу яхт. Судно было старое – 20 лет. Осмотр корпуса на верфи показал, что киль

и набор слабые. Но контракт, подписанный капитаном с хозяином, не позволял произвести ремонт.

После пересечения Южного тропика они попали в жестокий шторм. Гигантская волна высотой 20 метров обрушилась на судно, старое дерево не выдержало удара и в считанные минуты яхта ушла под воду, экипаж едва успел спустить 5-метровую шлюпку. Бочонок с пресной водой, хранящийся для такого случая, не удалось найти в затопленной кабине, капитан успел схватить только одну банку консервированного турнепса. И начался мучительный дрейф. Без воды, без пищи. Из открытой на следующий день консервы сок испарялся на солнце еще до того, как кусочек овоща клали в рот. Капитан, опытный моряк, предупредил своих товарищей по несчастью, чтобы не пили морскую воду, от нее становишься больным и умираешь, уж лучше пить собственную мочу. «Но мы не собаки», – ответил один матрос. На четвертые сутки им божественно повезло: они наткнулись на спящую небольшую черепаху и сумели поймать ее. В банку со сцеженной кровью неожиданно попала морская вода с гребня небольшой волны и «эликсир» пришлось выплеснуть за борт, но тем не менее черепаха помогла продержаться несколько дней. Самый молодой семнадцатилетний матрос стал ночью незаметно для других пить морскую воду. Вскоре у него начались сильные боли в животе и потеря сознания. На 17 сутки дрейфа капитан сказал: «Он все равно скоро умрет: мы должны убить его и спасти жизни троих». Один матрос возразил: нужно, мол, дожидаться смерти. «Тогда кровь застынет в венах и мы не сможем ее пить», – ответил капитан. (Все подробности этого случая были рассказаны на судебном процессе в Англии.)

На 24 сутки дрейфа немецкое судно, идущее в Европу, заметило шлюпку, и троих полуживых, худых, как скелеты, моряков подняли на борт. Находящаяся на судне жена капитана очень осторожно давала спасенным воду и маленькие порции пищи. Через несколько дней они встали на ноги.

Добравшись до Англии, моряки не скрывали, что выжили только благодаря крови и мясу умерщвленного полуживого товарища. Газетчики расписали это как чудовищное убийство, и дело дошло до суда. Аргументация защиты, что это обычная практика для

потерпевших кораблекрушение, так как английский закон позволяет убить другого для своего спасения, судьями в париках не была принята, и двое – капитан и его помощник – получили по 6 месяцев тюрьмы. Tom Dudley – имя капитана – горько усмехнулся судьям: «Из вашего приговора вытекает, что не нужно говорить правды. Корабли будут тонуть, мужчины без воды и пищи будут всегда делать все, чтобы сохранить жизнь, ибо нет инстинкта более сильного, чем инстинкт выживания. Но никогда никто, вернувшись домой, не исповедуется, все будет глубоко спрятано. Спасшиеся будут говорить, что выжили благодаря сальным свечам, ботинкам, коже, планктону и божественному свежему воздуху. Их будут допрашивать, но они не скажут правды. «Морской обычай» будет существовать, как существует блуд в высшем обществе, которого вы, господа судьи, стараетесь не видеть. Но люди вроде меня знают правду».

Известно много случаев, когда в шлюпках потерпевших кораблекрушение видели части человеческого тела, но судьи разных стран не придавали этому значения. Во время Второй мировой войны сотни судов гибли от торпед и мин и, безусловно, «морской обычай» – «The custom of the sea» «процветал» вовсю.

Как часто на «яхте» из Кабо-Верде использовали этот «обычай» – неизвестно. Когда рыбаки обнаружили дрейфующее судно, на борту не было разрубленных на части человеческих тел, только мертвецы. Но за 4 месяца дрейфа главный инстинкт природы – выживание – срабатывал, без сомнения, не раз.

Уверен, что за такой переход несколько торговых судов видели «яхту», но не остановились на сей раз не из-за трудностей со спуском парусов. Капитализм – негуманная система, и потеря нескольких минут для капитана и судовладельца дороже человеческих жизней. Когда мы шли из Кабо-Верде в Бразилию, за две недели плавания наблюдали 13 судов. Правда, одно из них остановилось недалеко от нас. В 3 часа ночи мне пришлось менять стаксель. Я убрал грот и лег в дрейф. На всякий случай включил лампу-мигалку. Возился с парусом долго, около часа. Гина спала. Когда закончил работу, вдруг увидел недалеко, в какой-то миле, остановившееся большое судно. Я сразу догадался, что они, видя мигалку на маленькой яхте, решили выяснить, не нуждаемся ли

мы в помощи. Я включил УКВ и на 16 канале связался с судном, извиняясь, что вынудил их остановиться. «Капитан, спасибо, что ты это сделал, спасибо, что заметил нас, ты – настоящий моряк». Наша мигалка оказалась очень эффективной. Но на «яхте» с 52 африканцами никто никаких огней не зажигал. Во всех странах есть закон: капитан, не оказавший помощи терпящим бедствие, должен быть осужден. Если на высоком мостике теплохода штурманская служба не видит или не хочет видеть бедствующую яхту – был ли за это наказан хоть один капитан? Думаю, что нет. Я хочу опять повторить мою философскую гипотезу: «Мы развиваем гигантскими скачками технологию производства оружия массового поражения (GPS и Internet – производные этой системы), но мы прекратили развивать „технология души“. Это произошло после разгрома СССР. Правители-сионисты всеми средствами массовой информации вбивают в наши мозги: думай только о себе, человек человеку волк. Наблюдая издали за моей бедной, разоренной жидами (это слово использовали Толстой, Достоевский, Шевченко) Родиной, я вижу, как меняется менталитет так называемого среднего класса России, интеллигенции. Уходит потихоньку исконно славянская доброта; те, кто выживут, превратятся в жидов с холодной любовью к золоту, но не к людям.

Не хочется заканчивать рассказ об Островах Зеленого Мыса (Кабо-Верде) на такой грустной ноте. Последний остров, куда мы зашли вместе с «Надиром», был остров Фога («Огонь»). Отсюда «Надир» с обвенчанными мною Хэллой и Данкмаром отправился в Карибское море, а мы пошли в зелено-флажную Бразилию. Остров Фога называется так из-за действующего вулкана Pico de Saõ (Саõ – «Седой»). Последнее извержение было в 1995 году. Вулканический пепел (я бы назвал его песком) серого – «седого» – цвета покрывает весь пик высотой 2829 метров. Мы съездили к подножию вулкана, на высоте 1700 метров посетили деревню, я побывал на уроке в начальной школе. В плодородной вулканической золе-песке местные жители выращивают виноград и даже яблоки. На такой высоте климат не очень жаркий. Каждое дерево и каждая виноградная лоза посажены в воронке, как на Лансароте. Так легче собирать конденсированную влагу.

При возвращении назад наш микроавтобус сломался, и нас подобрал проходящий лендровер. Водитель спросил, откуда мы. «Из Англии». – «О, Тони Блэр – хороший человек». «Который убивает людей в Югославии и на Ближнем Востоке», – отпарировал я. Мужчина захохотал и показал на соседа: «Он кубинец». «Soy guso», – сказал я по-испански. И вдруг местный мужчина обнял меня и заговорил по-русски. Он учился в Краснодарском сельхозинституте. Я – первый русский, встретившийся ему за последние 10 лет. «С развалом Советского Союза жизнь здесь стала тяжелой. Теперь нужно платить за школу и медицину. Правительство назначено американцами, помощи от них никакой. Возрождается дикий капитализм, только без всякого капитала на бедных островах». Кубинец – представитель ФАО – готовит для ООН документ об агрокультуре на островах. Когда мы приехали в город, Гина сфотографировала трех мужчин, трех коммунистов: кабовердца Карлоса, кубинца Альфредо и русского Петра. «Вставай, проклятем заклеянный весь мир голодных и рабов...»

20 ТЫСЯЧ МИЛЬ ПЛЮС 84 МИЛИ

Посвящается Виктору Кориневскому



Капитан Гусевский (я плывал с ним раньше на пароходе «Новая Земля», делая свой первый рейс в качестве штурмана; потом его за что-то перевели на СРТ) вы-

вел траулер в Северное море, сделал несколько тралений, обучая меня – старпома – этому новому для клайпедских рыбаков искусству, затем пожал крепко руку, пожелал хорошего рейса и с попутным судном ушел в Клайпеду. Я стал капитаном СРТ-4179.

Северное море в то время было нейтральным. Сейчас слово «нейтральный» потихоньку выходит из употребления, так как в наше ирако-мрачное время оно по своему значению напоминает слово «независимый». А независимых, то бишь нейтральных, при глобализации быть не может.

Так вот, в нейтральном Северном море мы ловили сайду. Ее было много. Когда на палубе развязывали куток трала и оттуда высыпались тонны сверкающей изумрудным колором рыбы, яростно трепещущей (казалось, что сайда разговаривает; а может, она и вправду говорила и плакала, только по-рыбьи, неслышно для нас), то каждый матрос, каждый штурман и механик радовались не только хорошему улову, но радовались неосознанно и красоте жизни, излучающейся этими полными округлыми, чуть эротически извивающимися рыбьими телами. Здоровье так и пахло от этой живой плоти, как от девушек-старшекласниц.

Сайда – быстрая рыба. Чтобы поймать ее тралом – нужна скорость. Триста «лошадей» нашего главного двигателя чуть-чуть отставали от стремительно несущихся «табунов» – косяков сайды. Механики скрепя сердце уступали просьбе капитана добавить немножко оборотов. Тралы были несовершенны, и главный двигатель на тралении часто работал с перегрузкой.

Так мы отработали рейс: благодаря старшему механику Виктору Кориневскому догоняли рыбу, выполнили план и в октябре снялись домой.

Серо-осеннее Северное море сменилось еще более серым Скагерраком. Главный двигатель дымил тоже «по-серому». Поршневые кольца не держали масло, оно испарялось, пары попадали в картер; к нему во избежание взрыва подсоединили отвод – резиновый шланг. В машинном отделении стояла полумгла, механики несли вахту в противогазах. «Не знаю, дойдем ли до Клайпеды», – сказал Виктор.

В Каттегате мы взяли с калининградского СРТ бочку дизмасла, механики чуть повеселели, но противогазов не сняли.

Прошли «гудящий» судами Зунд. Еще немножко, еще чуть-чуть. Когда за кормой остался остров Борнхольм, стармех застопорил ГД (главный двигатель).

В Клайпедке тем временем готовили к выходу спасательный буксир «Кагул», но предупредили нас, что этому паровому судну нужно время поднять пары в котлах.

Пока механики делали что-то серьезное в машине (кажется, меняли цилиндровую головку), лежать в дрейфе было скучным занятием. Ветер западный – 3 балла, как раз в сторону родной Клайпеды. «А почему бы нам не поднять парус? – сказал я старпому. – Ведь мы как-никак называемся средним траулером типа „логгер“. А „логгер“, согласно справочнику, – это парусное судно с двумя косыми парусами!» Кормового паруса у нас уже не было – годы состарили его, и боцман списал бизань в утиль. Но носовой парус – кливер всегда был в порядке; некоторые СРТ использовали его при выборке дрейфтерных сетей.

Закрепили шкот на «утку», две пары матросских рук стали тянуть фал, и вот кливер из хлопково-конопляной парусины вдруг округлился подветренной стороной и приобрел форму настоящего паруса, какую мы видим часто на картинках. «Ерунда все это, – сказал какой-то скептик на палубе, – СРТ слишком тяжелый для паруса».

Матрос-рулевой перекрутил штурвал вправо и судно очень медленно, словно испытывая наше ожидание чуда, легло на курс, близкий к осту. У нас не было лага, но и без него по воде было видно, что мы движемся, медленно, но движемся.

«Поднимем трюмный брезент вместо грота», – сказал старпом, и квадратный «парус», распятый двумя грузовыми шкентелями, добавил скорости нашему судну. А когда боцман разыскал в своей кладовке еще один брезент и поднял его парусом на кормовой мачте, весь экипаж оживился, даже скептики заулыбались: движение – это жизнь. Бросили за борт щепку, штурман щелкнул секундомером – планширный лаг показал 2,3 узла. Совсем неплохо. И мы пошли навстречу поднимающему пары «Кагулу», навстречу женам и детям, знающим о нашей беде и ждущим нас.

Я стоял на мостике, смотрел на заполненный ветром кливер и старался не показать штурманам радость, радость от первого плавания под парусами, пусть примитивными, но парусами. Не гребной винт был сейчас движителем, а паруса. Есть что-то магическое в слове «парус»: то ли оно оживляет затаившуюся, порой стесняющуюся высветлиться в каждом из нас романтику, то ли это слово делает нас неосознанно частью живой природы. Я не был на парусной практике во время учебы в клайпедской мореходке, но мечта о плавании под парусами никогда не покидала меня.

Над нами не сверкало созвездие Южного Креста, а только «черпак» родной Большой Медведицы верхней кромкой своей (звезды Дуббе и Мерак) показывал направление на Полярную звезду, не дул нам в корму теплый пассат тропиков – довольно прохладный западный ветер Балтики заставил одеться потеплее, но в глубине души всплывали картинки из прочитанных в детстве книг Жюль Верна, и я, молодой капитан, представлял себя стоящим широко расставив ноги на палубе белоснежной бригаантины, красиво разрезающей теплые воды южных морей. Мелькали изредка рифы атоллов с изумрудной зеленью лагун, лотовый матрос выкрикивал глубину, и вся планета Земля двигалась вместе с нами.

...Голос вахтенного штурмана вернул меня к действительности. «Ну, прямо „Катти Сарк“, – пошутил штурман, – только от нашей коллекции парусов все встречные суда шарахаются в сторону». (Как раз в это время одно судно резко изменило курс, расходясь с нами.) Как мы смотрелись со стороны – было не столь важно. Важно, что за полтора дня мы прошли 84 мили. А до Клайпеды уже рукой подать. Механики оживили свой многострадальный ГД, и к приемному бую мы подошли своим ходом, уже без

парусов. Спасатель «Кагул» ждал нас у бую, готовый подать буксирный конец, но стармех сказал: «Не мешайте». Мы тихо ошвартовались у причала КПП (контрольно-пропускной пункт). И только оттуда небольшой портовый буксир отвел нас в рыбпорт.

Групповой механик Боря Черняк, маленький, черненький, с усиками (после разгрома СССР он работал «вышибалой» в дружном коллективе еврейского ресторанчика), чуть не прыгал от радости, предвкушая расправу над стармехом.

В инспекции безопасности мореплавания я честно рассказал, что порой приказывал стармеху идти с перегрузкой. Маринин – начальник – сказал: «Вашей вины не вижу. Это все из-за тяжелых тралов, о чем я много раз предупреждал». Своим признанием я взял вину за треснувшие цилиндрические головки на себя, защитив тем самым стармеха, которому «светило» лишение диплома. (Черняк все-таки подготовил проект приказа – мне объявили строгий выговор.) «Ты – первый капитан, который поступил так», – сказал Виктор Кориневский. И мы стали друзьями на всю жизнь.

С годами история эта забылась, хотя тоска по белоснежным парусам продолжала чуточку тревожить душу. Когда много лет спустя, а точнее, 40 лет спустя, в моем активе появилось 20 тысяч миль, пройденных на маленькой яхте, мне вспомнилась первая «парусная практика» на СРТ-4179, и поэтому к цифре 20 тысяч я приплюсовываю 84. Вернее, 20 тысяч миль нужно приплюсовать к 84 милям*.

* 3 июня 2007 года, через семь лет плавания, мы завершили нашу «кругосветку по экватору», равную 21 600 морским милям.

ВСТРЕЧИ С ПАМПЕРО*

Памперо – холодный шквалистый южный или юго-западный ветер, дующий над береговыми равнинами (пампасами) и прилегающими водами Атлантического побережья Аргентины, Уругвая и Южной Бразилии. Этот ветер впервые описали капитан «Бигля» Фицрой и Ричард Генри Дана, автор книги «Two years before the mast» («Два года перед мачтой»).



Мы приближались со скоростью 4,5 узла к городу моей мечты – Рио-де-Жанейро. Не только Остап Бендер воцарился на нем – каждый капитан лелеет надежду

однажды зайти в этот сказочный порт.

Последние сутки держался устойчивый ветер от *NE* силой 2–3 балла, прогноз обещал подход холодного фронта с *SW* на следующий день. Пользуясь хорошей погодой, Гина испекла хлеб. Я съел для пробы краюшку и похвалил мою милую спутницу, выполняющую функции старпома, радиооператора (у нее есть сертификат), кока, пекаря, прачки, что не мешает ей оставаться любящей женой.

Ветер стих. Мы запустили двигатель. В четыре часа дня до Рио оставалось чуть меньше 30 миль. Абсолютный штиль зазеркалил поверхность океана, а на яхту вдруг опустилась туча насекомых: черных мошек, крылатых муравьев, всяческих мух, мотыльков, бабочек. Они густо облепили закрученный стаксель, от них посерела прежде белая палуба. Странно, но в открытую каюту не залетело ни одно насекомое, тогда как в кокпите приходилось защищаться от ползающих всюду непрошенных гостей. Нашему

* Рассказ в сокращенном варианте был опубликован в журнале «Капитан-Клуб».

удивлению не было предела. Откуда они здесь, в 10 милях от берега? Что забыли в океане, вдали от цветущих лугов?

Спустя час, когда подул легкий бриз от *SW*, насекомые исчезли, «бросив» на палубе сотни трупов бедняг, не переживших морского путешествия. Прямо по курсу показалась высокая туча, похожая на шапку. Из нее в наступающих сумерках зловеще блеснула молния, и по яхте ударил шквал, вынудивший застонать рангоут и такелаж. Море мгновенно покрылось крутыми волнами, мелкими и злыми. Туча медленно двигалась нам навстречу, закрывая всю западную часть горизонта. Там время от времени сверкали молнии и раздавались раскаты грома. Через несколько минут ветер в 6–7 баллов сбил нашу скорость до нуля. Бразильские синоптики ошиблись ровно на сутки.

Штормовать вблизи берега, пусть даже рядом с желанным Рио, было бы невеселым занятием, и мы легли на обратный курс. В 35 милях находился мыс Кабо-Фрио. Мы решили укрыться за ним, раскрутили стаксель на одну треть, и этого было достаточно, чтобы мчаться туда со скоростью 6–7 узлов. В час ночи, усталые, мы отдали якорь в хорошо защищенной от ветра бухте.

Впервые ее описал Америго Веспуччи еще в 1503 году. Долгое время эта удобная, скрытая со стороны моря бухта была прибежищем пиратов. Но известность она получила после того, как в 1830 году там утонул английский фрегат «Thetis», что на древнегреческом значит Фетида – нимфа, мать Ахилла. Это на ее свадьбе неприглашенная туда богиня раздора Эрида подбросила «яблоко раздора» – золотое яблоко с надписью «Прекраснейшей». Афродита, получившая этот приз, помогла Парису – арбитру – похитить красавицу Елену, жену спартанского царя. И началась Троянская война.

Держа путь в Англию, 46-пушечный фрегат с 300 членами команды пришел сюда из Тихого океана. На борту его был необычный груз – золото и серебро стоимостью 810 тысяч долларов. Утонул фрегат на глубине 18 метров, погибло 28 моряков.

Вскоре в бухту зашла английская шхуна. Капитан ее получил разрешение от бразильских властей на подъем груза. Поставили пневматическую помпу, и через год было поднято 300 тысяч долларов. После смены экипажа и капитана продолжили работу и в

итоге достали со дна 94 % всего груза. Позже местные рыбаки и водолазы пытались разыскать в глубинах оставшиеся 40 тысяч долларов. Не знаю, сколько там осталось на сегодня.

Ветер затих только через 3 дня, и мы вновь отправились к городу своей мечты.

Вторая встреча с холодным фронтом произошла несколькими месяцами позже, недалеко от берегов Уругвая. Это был настоящий «памперо». О его приближении предвестило еще и появление на юго-западе облаков своеобразной формы. Я полистал несколько книг по метеорологии, порыскал в Интернете, но не нашел описания подобной «сигары». Личный (немалый) капитанский опыт никогда не дарил мне встреч с таким явлением. Правда, признаюсь, что работая в 1986–1990 гг. на «Супер-Атлантике» в так называемой аргентинской зоне, мы мало обращали внимания на форму облаков. На яхте становишься более чутким и подмечаешь многие явления, о которых даже не задумываешься, находясь на крупном судне.

При плавании вдоль побережья Южной Америки мы выработали тактику: не делать длинных переходов и всячески избегать штормов. Ни в коем случае не претендуем здесь на оригинальность. Три года назад, когда мы с Гиной были еще неопытными яхтсменами, нам посчастливилось встретиться с английской яхтой «Barbarossa», совершившей в течение 5 лет кругосветное плавание. Робин, капитан и глава семейства, сказал, что они ни разу не попадали в шторм. Переходы через океан всегда планировали в благоприятный сезон, а при прибрежном плавании внимательно следили за прогнозом погоды. Мне запомнился этот разговор. Избегать штормов стало нашим золотым правилом. Любой шторм – это риск, особенно для маленькой яхты. А мы не буревестники, хотя оба знаем и часто декламируем: «Над седой равниной моря ветер тучи собирает...»

Простояв месяц в порту Кабедело на самом северо-восточном «углу» Бразилии, мы неспешно двинулись к Патагонии, делая переходы по 60–80 миль между портами в светлое время суток. Экваториальная и тропическая зоны баловали легкими бризами, но едва мы приблизились к Южному тропику, карты погоды стали показывать подход холодных фронтов с сильными юго-запад-

ными ветрами. Эти фронты накатывались с регулярностью примерно раз в неделю, поэтому мы анализировали прогнозы и, как только задувал ветер от северо-востока (обычно через день-два после прохождения фронта), снимались с якоря и делали переход до следующего порта-убежища.

Во Флорианополис на остров Санта-Катарина мы прибыли под вечер. Прошли под двумя мостами, соединяющими остров с материком, и стали на якорь в южном канале недалеко от яхт-клуба. Наши соседи – французская пара с катамарана «Ninano» – пригласили нас к себе на борт. За разговором нас посвятили в некоторые особенности здешней стоянки и сказали, указывая на бразильскую яхту с черным корпусом: «Наблюдайте за ней. Как только она снимется с якоря, задует ветер с юга. Нужно переходить в укрытие к северу от мостов». И вправду, вскоре мы увидели, как на черной яхте пожилой мужчина начал выбирать якорь. Недолго думая, мы сделали то же. И вовремя. Под мостами нам опять встретилась туча насекомых – как тогда, в Рио-де-Жанейро. Став на швартовный буй в марине, мы переждали юго-западный ветер силой 7–8 баллов.

Через три дня мы вновь направились к мостам, проложив курс на юг к порту Рио-Гранде. Северный ветер наполнял паруса, и мы даже не включали мотор. Вдруг перед самым мостом нам наперерез бросился военный катер, сигнали о остановиться. Мы с Гиной почувствовали некоторый дискомфорт. Дело в том, что наш отход из Бразилии был оформлен еще месяц назад и теоретически мы находились уже на нелегальном положении. Катер приблизился. Мы смотрели на лица моряков, силясь понять, что нас ожидает. «Проход под мостом закрыт на несколько дней», – сообщили с катера. Только тогда мы разглядели свисающую почти до воды гирлянду толстого электрокабеля. Оказывается, из-за случившейся два дня назад аварии здесь «бросили» временный кабель. Печаль по поводу крюка в лишние 40 миль для обхода острова с севера скрасилась радостью от несостоявшейся проверки документов...

Рассматривая атлантическое побережье на карте Южной Америки, можно найти минимум три Рио-Гранде (Большая река). Они расположились на северо-востоке и юге Бразилии и на

юге Аргентины. Трудно назвать эти реки большими, но первооткрывателям, дававшим названия, они, видимо, такими казались. От южного Рио-Гранде Бразилии до самого Уругвая на 200 миль тянется великолепный пляж без единой бухты-укрытия. Порт оборудован в проливе, соединяющем океан и обширную лагуну. Этот пролив и был однажды принят за «Большую реку».

Заходить в новый порт лучше днем. Поэтому, подойдя к нему ночью, мы легли в дрейф неподалеку от северного мола, в стороне от входного фарватера. Как только забрезжил рассвет, мы вышли в фарватер в кабельтове от ворот, легли курсом на вход и... встали. Двигатель молотил на полных оборотах, но без толку: скорость встречного течения была равна скорости яхты. Лоция подтвердила: «Скорость отливного течения может достигать здесь 5 узлов, приливного – 3». Мы «стояли» уже минут 20, наступило время малой воды, а ситуация оставалась прежней. Бывает, что приливное течение меняется часа через два после наступления малой или полной воды. Мы решили не терзаться и отдали якорь, надеясь в скором времени продолжить путь. Вода неслась мимо так стремительно, что натянутая струной якорная цепь «пела». Мы спустились в каюту выпить чаю. «Дождемся, дождемся! Лоция гарантирует», – пошутил я, успокаивая Гину. Но в душе росло беспокойство. Почему скорость течения не падает?

Часа три спустя стало ясно: что-то неладно. Мы связались с лоцманской станцией. Лоцман на хорошем английском прояснил ситуацию. Оказывается, ветер от *NE* дул почти неделю, нагнал в лагуну много воды, и как только он затих, вода пошла в океан. Это «излияние» могло продолжаться несколько дней.

Приняв от лоцмана прогноз погоды – умеренный ветер от *NE* на ближайшие 48 часов – снялись с якоря и пошли в Ла-Палома. Этот прогноз немного отличался от полученного ранее, обещавшего подход холодного фронта уже через сутки. Но прогноз и есть прогноз. До порта было полтора суток хода. «Успеем», – подумали мы. Полные паруса несли нас на юг, а если скорость падала до 4 узлов, мы включали мотор. Спешили. Надеялись.

Запись в бортовом журнале:

«9.11.2003 г.

08.00. Маловетрие от *SE*. Небо затянуто серой пеленой облаков, через которую пробивается солнце. Идем под двигателем. Скорость 5 узл.

10.00. Вошли в зону очень теплого воздуха. Вокруг много бабочек, мух, мошек.

11.35. На южной части горизонта появилось сигарообразное облако. Ветер стал усиливаться от южных румбов.

12.00. Ветер *SW* 5–6 баллов. Убрали грот. Поставили штормовой трисель...»

До порта Ла-Палома было 70 миль и «памперо» навстречу. «Попробуем опять убежать от шторма», – решили мы и развернулись. При таком ветре можно было зайти в Рио-Гранде. Через сутки мы действительно стояли там, чуть опередив жестокий шторм, который подошел вслед за нами и на двое суток остановил жизнь в порту.

Этот случай помог нам понять феномен с насекомыми. Холодный фронт гонит впереди себя вал теплого воздуха, достигающий 10 километров в глубину. Проходя через пампасы, эта волна подхватывает насекомых и несет их в северо-восточном направлении, к океану. Теперь мы знаем: маловетрие и мириады букашек – верный признак приближения «памперо». Наверняка это явление наблюдали многие мореплаватели, но ни у Фицроя, ни у других авторов я не встретил его описания.

Советская лоция (наши друзья снабдили нас ими), описывая этот район, предупреждает о так называемом ветре «карпентеро», дующем иногда от *SE* несколько дней силой до 10 баллов. Поначалу я не придал значения этому странному названию, что в переводе обозначает «плотник». Необычно обаятельный человек Lauro Barcellos, директор океанографического музея в Рио-Гранде, у причала которого мы простояли две недели, рассказал историю этого названия.

В старые «парусные» (безмоторные, значит) времена корабли, попавшие в шторм от *SE*, часто становились его жертвами и выбрасывались на песчаный берег. Как только жители ближайших селений видели «*naufrago*» (португ. – корабль, потерпевший крушение), они сообщали об этом плотникам, и те на лошадях, запряженных в телеги, мчались к кораблю. Говорят, что в считанные

часы от судна оставался только киль, вся ценная древесина (а корабли строились из дорогих пород) была «демонтирована», нагружена на подводы и увезена. Плотники – «карпентеры» снова ждали ветра от *SE* и новых досок.

В одном антикварном магазине в Рио-Гранде хозяин, показывая темный старинный стол, сказал: «*Naufrago*».

Снова движемся на юг... Порт Ла-Паломы был почти на траверзе правого борта. Но мы шли дальше, к Пунта-дель-Эсте, куда надеялись подойти утром. В полночь, заступив на вахту, я включил NAVTEX. В Бразилии эта система отсутствует, в радиосправочниках Уругвай в этой системе не фигурирует. Я тешил себя надеждой, что ночью, возможно, пройдет сигнал от аргентинских станций. Наш «Виктор Павлович» (так мы любовно называем *wind-pilot*) держал курс хорошо. Я внимательно осмотрел горизонт и спустился в каюту. К моему удивлению, на экране приемника появилось текстовое сообщение. «*Radio La Paloma. Gale Warning...*» Штормовое предупреждение.

Ветер стих. Накатила волна теплого воздуха. Мы, правда, не видели насекомых – «на дворе» ночь, но поняли: скоро заштормит. Не раздумывая, запустили двигатель и изменили курс в сторону недавно «проплывшего» мимо порта. На руле на этот раз стоял «Антон Павлович» – электрический *autopilot*. По курсу на западе все чаще вспыхивали далекие молнии. Глубокой ночью мы стали на швартовый буй в порту, а спустя полтора часа «памперо» свистел в 8–9 баллов. К счастью, недолго. К утру было тихо и ясно.

Через два дня в порт зашла 40-футовая бельгийская яхта «*Ragana*». Во время наших плаваний мы отметили хорошую традицию: вновь прибывших в порт яхтенных людей приглашают к себе в гости «старожилы», те, кто уже стоит в гавани. Мы пили чай в кокпите и рассказывали о наших приключениях. Марсело, крепко сбитый бельгийский шкипер, выслушав, как мы убегали от «памперо», сказал:

– Шторм – это не страшно. Мы обычно ставим маленький стаксель, закрепляем руль «на ветер» и ложимся спать.

– И как долго вы спите?

– Пока шторм не кончится.

Мы с Гиной переглянулись – не для нас эта практика. Не только потому, что наша яхта меньше, – штормовое море в любой момент может преподнести сюрприз.

Двумя неделями позже на траверзе Ла-Паломы в шторм попали четыре яхты. Почти все они ожидали встречи со штормом, поскольку шли из Флорианополиса в Уругвай, а это шесть суток плавания. Хорошая погода здесь держится обычно не более четырех суток (периодичность прохождения холодных фронтов, в среднем, одна неделя). Шторм был сильным, до 10 баллов. Все яхты выбрали тактику штормования дрейфом, под минимумом парусов. Находясь далеко от берега, они не рисковали приблизиться к нему на критическое расстояние. Сперва штормование шло нормально, но как только ветер изменил направление с *NE* на *SW*, начался настоящий ад. Океан стал огромным кипящим котлом. Регулярное волнение сменилось хаосом; волны с крутым гребнем били в корпус так сильно, что, казалось, еще один удар, и судно разлетится в щепки. Яхты ложились практически на борт, и людям в каютах оставалось только уповать, что лодки не опрокинутся...

С новозеландской 13-метровой стальной длиннокилевой яхтой «*Jackanory*» эта беда произошла. Нетрудно представить, что чувствуют люди в закрытой каюте, когда киль оказывается вверху, вещи, приборы, книги летят, гаснет свет и не знаешь, что тебя ждет. Мгновения ощущаешь, как вечность... Яхта сделала оборот 360° и снова стала на киль. Броски с борта на борт продолжались, волнам и ветру было безразлично, что она сделала оверкиль. К счастью, паруса были убраны, мачта не сломалась. Яхта добралась до порта Пирианополис. Ее подняли на берег, и на релинге появился щит: «Продается...» Хозяева улетели домой. Судя по всему, желание продолжать плавание у них пропало. А ведь владелец – опытный яхтсмен, не раз штормовавший в Тасмановом море.

Не хочет больше плавать и Жанин с южно-африканской яхты «*Amadeus*». «Я просто боюсь. Это был такой ужасный шторм, это было так страшно», – рассказывала она, сидя у нас в каюте со своим мужем Руди, который добавил: «Мы 7 раз пересекали Атлантику, но впервые попали в такое кошмарное волнение. В эфире на 16 канале находящаяся севернее бразильская яхта

кричала: „Мэйдэй! Мэйдэй!“ Она опрокинулась и потеряла мачту. Позже мы узнали, что бразильцы все-таки добрались до порта Рио-Гранде...»

Яхту «Talassa II» мы встретили в Буэнос-Айресе через две недели после шторма. Наши знакомые Марк и Рут, голландские журналисты, смотрели на нас как бы извиняясь, демонстрируя полученные в шторм «увечья». Стальной «дог-хаус» (полурубка) вырвало по сварке с левого борта, стойки релингов погнуты, повреждены якорная лебедка и массивный wind-pilot. «Удар был такой, как будто на нас обрушилась волна из бетона. Вода через разбитые иллюминаторы залила каюту, и нам казалось, что опрокидываемся». Рут обвела взглядом свою большую 15-метровую стальную яхту, а мы с Гиной подумали: «Что осталось бы от нашей яхты, которая почти вдвое меньше? Лучше все-таки избегать штормов».

«Старайтесь не быть долго в штормовом море, особенно если в экипаже только два человека; вы быстро устанете и не сможете все время управлять яхтой», – говорит капитан «Jackanogu» Майк Неш.

«Старайтесь избегать штормов», – советуем мы.



Яхту «Amadeus» подняли на берег, и она простояла там больше года. Время постепенно сгладило остроту воспоминаний о тех днях, и владелец и капитан яхты Руди попросил своего друга помочь перегнать лодку в Кейптаун.

Стоял апрель. По мнению большинства яхтсменов, знающих эти края, – не самый удачный месяц для пересечения Атлантики. Куда лучше летний для этих широт декабрь. Правда, на практике Атлантика бывает непредсказуема. К примеру, наши английские друзья Патрисия и Кэн, путешествующие на 50-футовой яхте «Novena», как раз в декабре во время шторма потеряли парус, а на седьмой день тяжелого перехода лишились авторулевого, что сильно осложнило плавание, заставив непрерывно работать у штурвала. Переход через Атлантику занял 33 дня, из которых большая часть были штормовыми. «На дольше нас не хватило бы», – сказала Патрисия.

«Amadeus» готовили к плаванию основательно. Руди уже 7 раз без каких-либо проблем пересекал океан. Он надеялся, что и сейчас будет так же. Дождавшись хорошего прогноза, обещавшего в ближайшие 5 дней умеренный юго-западный ветер, мореплаватели подняли паруса и взяли курс в океан. По дуге большого круга от Пириаполиса (Уругвай) до Кейптауна 3550 миль. При средней скорости 6 узлов плавание должно было занять 25 суток.

На десятый день ветер зашел на юг и усилился до 8 баллов. Двое суток Руди и Жанин шли под штормовым стакселем. Это были нелегкие часы, и яхтсмены здорово обрадовались, когда погода позволила вновь поднять основные паруса. Яхта, ведомая авторулевым, уверенно держала курс, и экипаж мог отдохнуть и немного расслабиться. Увы, эта радость была недолгой. очередной шторм оказался силой 10–11 баллов по шкале Бофорта, но ветер держался западных направлений. С этим попутным ветром яхта мчалась под голым рангоутом: когда она «слетала» с очередного гребня, лаг показывал 15–18 узлов. Это было очень опасно, и с кормы в море выпустили капроновый конец длиной 200 метров и диаметром 22 миллиметра с привязанным к нему якорем массой 10 килограммов. Якорь несся за яхтой у самой поверхности, и когда за кормой вздымался очередной гребень, его было видно.

Вытравив трос, яхтсмены поступили в соответствии с рекомендациями по штормованию. Эта мера уменьшает рыскание лодки и снижает скорость при движении с попутным штормом. В то же время... Один из величайших яхтсменов француз Бернар Муатесье, используя этот метод во время шторма в Южном океане (5 тросов общей длиной 270 метров, груз 100 килограммов), несколько раз был на грани переворота своей яхты «Joshua» через нос. Лишь после того, как Муатесье отрезал канаты, положение улучшилось. Яхта летела без парусов по волне, требуя очень внимательного управления, чтобы не подставить борт под обрушивающийся гребень. Опрокидывание через нос («pitchpole») куда более редкое явление, чем переворот через борт, особенно для однокорпусных яхт. Но это случается. Когда шальная волна подбрасывает корму, а нос зарывается в воду, на яхту воздействует пара сил, торможение носа вызывает эффект «подсечки», и яхта переворачивается. Переворот через нос происходит на склоне од-

ной волны, в более частом перевероте через борт обычно повинны две волны: первая разворачивает яхту лагом, следующая (если лодку не удалось повернуть к ней кормой) «добивает» ее.

Опрокидывание практически всегда происходит неожиданно. Вот и в описываемом случае крутая волна вдруг ударила «Amadeus» в левую скулу, развернув яхту лагом, а следующей волной ее перевернуло через борт на 360°. По рассказам Руди, все длилось несколько секунд, но этого оказалось достаточно, чтобы в каюту набралось воды на полметра. Мачта сломалась в двух местах и билась в воде о корпус. Паники не возникло, ей не было места в череде срочных мер и неотложных дел. Ножницами-резаками обрубили такелаж, чтобы освободиться от мачты. Яхту осмотрели, констатируя полученные повреждения. Кормовая арка из нержавеющей труб, на которой крепилось электронное оборудование, была погнута, приборы выведены из строя. Руль также оказался поврежден. Однако самым опасным было поступление воды в корпус. Щель образовалась в машинном отделении, вода сочилась еще откуда-то, но это место найти так и не удалось. К счастью, помпы работали, и воду удавалось откачивать. На второй день яхтсмены установили гик в качестве аварийной мачты и закрепили на нем радиолокационный отражатель, изготовленный из консервных банок. Электричества не было, по ночам мучил холод.

На четвертый день после аварии Руди заметил судно, идущее в их сторону. Благодаря уцелевшей УКВ-радиостанции ему удалось послать в эфир «Мэйдэй». Греческий транспорт, следовавший в Аргентину, приблизился к яхте уже в темноте.

«До последней минуты, – рассказывает Руди, – я отказывался верить, что построенный мною „Amadeus“, на котором мы с женой провели столько счастливых лет, погибнет. Когда уже на борту судна я услышал треск ударившейся о стальной корпус „грека“ яхты, у меня не оставалось сил оглянуться. Я только произнес: «Прощай, „Amadeus“!»*

* Спустя несколько месяцев яхтсмен из ЮАР, совершавший одиночное плавание на 42-футовой яхте, предложил Руди составить ему компанию. Руди, кажется, согласился. Все-таки море имеет силу магического притяжения.

СЕНЬОР КАБАЛЬЕРО



Мы стояли в Уругвае, в порту Пириаполис. Места эти хорошо описаны в книге Чарльза Дарвина. Бухта Макдональдо, изогнутая плавной дугой, как пушкин-

ское лукоморье, была местом нечастых стоянок корабля «Бигль». Капитан Фицрой, полномочный представитель Британской Империи, чувствовал себя в водах Уругвая и Аргентины как у себя дома и презрительно игнорировал законодательные акты этих стран. Попытка аргентинского сторожевого корабля остановить «Бигль» для проверки чуть не окончилась плачевно для капитана первого судна. «Мы заставим их знать, кто правит миром», – примерно так высказался Фицрой. При стоянке на рейде Монтевидео он высадил военный десант в помощь одной из угодных Англии политических партий. «Бигль» был военным кораблем, и только присутствие на борту гениального Дарвина прославило это название («Бигль» в переводе – «Гончая»). Ученый описал земли Макдональдо как безлесные. Даже для него, ученого-натуралиста, было загадкой, почему на хороших почвах не растут деревья. Одной из причин был почти постоянно дующий на равнинной пампе ветер. За полтора года, прошедших с тех пор, местный ландшафт резко изменился. Мы с Гиной проехали страну на автобусе вдоль и поперек (благо, страна эта – самая маленькая в Латинской Америке, не считая Суринама) и видели зеленые рощи, склоны многих холмов были покрыты деревьями. Если природа Восточной Республики Уругвай – таково официальное название страны – не жаждала лесов по известным только ей причинам, то пришельцы из лесистой Европы – землевладельцы – любили деревья, и сейчас Уругвай напоминает среднюю Украину, где в сталинские времена посадили лесозащитные полосы и сделали голые степи намного красивее и плодороднее.

Когда-то в 30-е годы XX века богатый аргентинец Piria построил на красивом пустынном пляже гостиницу «Argentina» (ее

классической архитектуры здание и сейчас является украшением пейзажа), затем к востоку от нее постепенно вырос небольшой красивый город Piriapolis. Большинство местных жителей занимается рыболовством. В уютном, огражденном двумя молами порту стоят десятки рыболовных ботов, и здесь же разместилась марина – можно было бы для ясности назвать ее яхт-клубом, но это не клуб. В Уругвае все марины государственные и цены довольно умеренные. Исключение – порт Punta del Este. Этот город, по сути, собственность богатых аргентинцев. За последние 20 лет здесь, на берегу Атлантического океана, возведены десятки гостиниц-небоскребов, большинство из которых – собственность североамериканских корпораций. Трехмиллионный, а с «бидонвиллями» – пятимиллионный Буэнос-Айрес, раскинувшийся на берегу реки Рио-де-ла-Плата, не имеет пляжей. Река несет грязные, мутные, в период дождей – красные воды, щедро «удобренные» ядовитыми сливами отходов промышленных предприятий. Сейчас Уругвай строит гигантский целлюлозно-бумажный комплекс в городе Фрай-Бенто, «весело» будет родным водам!

Купили европейские фирмы президента Tabare Vazquez, сунули ему в карман миллион, и сейчас он – выдвигенец левых сил Уругвая – стал преданной «собачкой» США. (Я встречался с ним, а с его вице-президентом беседовал.) Так вот, аргентинцы, имеющие деньги, едут в своих дорогих катерах на чистые океанские воды в Пунта-дель-Эсте, где марина всегда заполнена «джин-дворцами» (Gin palace – так в Англии называют шикарные катера – суда, где владельцы с гостями проводят время, стоя в порту, в марине, распивая джин и другие напитки). Цены за причал очень высокие, особенно с 15 декабря по 15 апреля, то есть в летнее время. Когда мы, спускаясь из Бразилии на юг, зашли 1 декабря в эту марину, то по иронии судьбы этот день для визитеров – иностранных яхт оказался бесплатным. Таких дней в году аж три. Мы были очень рады сэкономленным 12 долларам, и на следующее утро «убежали» в Пириаполис.

Для нас это был третий уругвайский порт, но, по сути, мы начали познавать эту маленькую страну и ее прекрасных людей именно отсюда. Здесь мы встретили удивительную семью Муньос. Отец-«патриарх» и его сын (у обоих имя Номеро) – коммунисты.

Номеро-старший, когда ему сказали, что топ нашей мачты красный, а на корме есть маленький флажок с серпом и молотом, специально пришел в порт и долго любовался и восхищался нашей яхтой. «Creo, que Ustedes son unicos comunistas del mundo en el velero» («Полагаю, что вы единственные в мире коммунисты на яхте»). – «Нет, Номеро, мы встречали много хороших яхтенных людей из разных стран, которых по их убеждениям, по их знанию жизни можно назвать коммунистами». (Когда знания позволяют людям, как нам с Гиной, правильно анализировать происходящее в мире – они все станут коммунистами.) Номеро-младший много лет был рыбаком, познал труд сполна. Одаренный от природы, он написал несколько прекрасных книг. Вместе с отцом устраивает иногда концерты (у обоих певческий талант), но это больше для души, его основная работа – дизайнер компьютерных программ. В день рождения «патриарха» я подарил ему медаль «Сто лет со дня рождения В. И. Ленина», и он, расчувствованный, обнял меня, у него даже глаза повлажнели. Он настоящий коммунист.

Мы с Гиной были в Монтевидео на грандиозном митинге, организованном Компартией в честь памяти погибших коммунистов во время кровавой военной диктатуры. (В «эпоху» Пиночета государственный секретарь США сионист Киссинджер поставил у власти генералов почти во всех латиноамериканских странах.) Когда несколько тысяч людей стоя пели «Интернационал» (мы тоже пели, я – на русском, Гина – на немецком), мои глаза увлажнились от прекрасного чувства единения с настоящими людьми мира.

Однажды на улице Пириаполиса я встретил двух девушек в черных пальто и черных юбках. (Была зима, ночью температура падала до +4 °С.) Они были молодыми и симпатичными – для мужчин моего возраста все молодые девчата симпатичные, – и я сказал им «Buenos días!» («Добрый день!»), они ответно улыбнулись и остановились. Ясное дело – они не уругвайки. «Откуда?» – «Мы мормоны из США. Здесь, в Уругвае, большая миссия нашей церкви». Нам приходилось уже не раз встречать молодых мормонов-миссионеров, их легко узнать по «униформе» – черные брюки или юбки, белые рубашки или блузки. Одна из моих собеседниц была маленькая, лет 19 девушка – hermana (сестра) Becku –

так она представилась, вторая – с крупным, но очень хорошо изваянным телом, назвалась сестрой Desire («страсть, вожделение», имя для пуританской секты более чем странное, но, возможно, родители, нарекая ее так, имели в виду страсть к Христу, а он ведь, согласно библейскому мифу, был мужчиной и даже – есть такие намеки – совокуплялся с проституткой Магдаленой, чуть не получившей потом по благу титул «Святая Магдалена»). Поскольку девчата были миссионерками (а их обязанность – вовлекать в секту новых членов), то они рады были говорить и говорить со мной. Но я куда-то спешил и сказал им: «Приходите к нам на яхту, она в порту».

В 1830 году некий американец Иосиф Смит заявил, что три года назад на одном из холмов вблизи селения он встретил ангела, который якобы дал ему золотые пластины с текстом на непонятном языке. Когда Смит закончил расшифровку, прилетел ангел и забрал золотые пластины. (Золото – оно и на небесах в хорошей цене, видимо.) Получилась книга в 509 страниц, которая была названа «Книгой Мормона». Улетая, ангел сказал Иосифу Смицу: «Ты будешь пророком нового учения». Сие учение, или верование, представляет собой смесь многобожия и христианства. Это было время, когда тысячи и тысячи иммигрантов из Европы заселяли обширные пространства Северной Америки, изгоняя и безжалостно убивая местных жителей; новые поселенцы жили вдали от городов, вдали от культуры и даже вдали от официальной церкви. Это были золотые годы для пророческого учения, и секты росли, как грибы. Все известные ныне богатые (хорошо грабящие людей) секты – баптисты, «Свидетели Иеговы», адвентисты, мормоны и др. – «родом» из Америки. Почти такая же лихорадка с сектами происходила в то время и в России на сибирских таежных просторах: прыгуны, скопцы и множество других «течений» (но все под эгидой Христа) возникло в деревнях, затерянных в лесах. «Пророками» сект часто были сексуальные извращенцы, и они направляли новое учение в нужное им русло. Мормоны проповедовали полигамию, то есть неограниченное число жен. И хоть это позже было официально запрещено, но до сих пор богатые мормоны держат по несколько жен, только нелегально.

Русские скопцы – страшное изуверство, когда мужчины оскотлялись (кастрировались). На деревню оставляли одного «святого» – попросту «быка-производителя», который переходил из одной избы в другую и оплодотворял (и удовлетворял) замужних женщин. Все это называлось богоугодным делом.

В США сейчас более 5 миллионов мормонов, а во всем мире около 20 миллионов. Эта секта очень богатая, как и «Свидетели Иеговы», главари ее – люди очень реакционные, поддерживающие кровавые войны правительства. Не случайно в штате Юта, где зародилось мормонство, расположены заводы баллистических ракет и другой, людей убивающей техники. (Гина когда-то снимала там документальный фильм.) Штаб-квартира «многоженцев» (Sal Lake City) рассылает по всему миру 50 тысяч миссионеров. С одной стороны, они проповедуют учение Христа в мормонской интерпретации, с другой – это вроде пресловутого «Корпуса Мира», созданного ЦРУ. Не секрет, что мормоны-миссионеры помогают разведке. («Не все», – проговорился мне один из них в венесуэльском городе Куманá.)

Becky и Desire пришли к нам в воскресенье после службы (в Пириаполисе возведена богатая мормонская церковь). Им было очень интересно ступить впервые на палубу морской яхты. Они сняли черные пальто, сели за стол. От кофе, чая отказались, но старшая (Desire) с удовольствием поела шоколад. Оказывается, мормонам запрещены чай, кофе, табак, алкоголь. Говорила больше старшая. Они пошли в миссионерки, чтобы увидеть мир и изучить языки. «И помочь США завоевать мир», – добавил я. – «Да, да, потому как мы несем учение Христа». Мы с Гиной слушали этих наивных детей. О чем можно было беседовать с ними? Когда я сказал, что никакого бога нет, он нужен только попам, чтобы вкусно есть и наслаждаться в постели со многими женами, они посмотрели на меня, как на дьявола: никто никогда не говорил им такое. Но тем не менее мы были дружны с ними, несколько раз они приходили к нам еще, а перед нашим уходом из Пириаполиса, стоя на пирсе, спели песню о моряках, видимо, мормонский псалом.

После продолжительного нахождения в Аргентине мы снова вернулись в Уругвай и в Монтевидео встретились с земляком, капитаном Боженко Олегом. Когда-то (не так давно) он был в «три-

умвирате» одной рыболовной компании в Буэнос-Айресе. Наша фирма «Zveju servisas» сотрудничала с ними, принимая кальмара для заморозки от их небольших, без морозилок, траулеров на борт наших БМРТ. С двумя директорами, Туроверовым и Горячевым, я встречался в Аргентине дважды, но с Боженко не довелось. Мы переписывались с ним по факсу, даже говорили по телефону. Все эти на скорую руку сделанные компании в конце концов рухнули (включая нашу), кое-кто обвинял своих бывших товарищей по бизнесу в нечестности (покажите мне честный капитализм – и я сниму шапку перед вами; но будьте уверены – моя шапка покоится недвижимо на голове). Жизнь от этого не остановилась. Капитан Петр Легензов, работавший на одном из судов нашей фирмы, рассказал, что Боженко предлагал продавать нелегально кальмара за наличку. Хорошо, Легензов устоял, не соблазнился. Но это было в прошлом, и я не испытывал к Боженко никакой антипатии. «На войне как на войне».

Олег приехал в яхт-клуб со своей красивой женой Светой. Что-то грустное светилось на ее милом лице. Света и Олег, высокий крепкий мужик, на 10 лет моложе меня, смотрелись очень приятной парой. Мы провели вместе немало часов, они несколько раз приезжали к нам в Пириаполис. Двум капитанам было что вспомнить, и мы радовались каждой нашей встрече. Через год, находясь в Бразилии, получили электронное письмо от Олега. Ему сделали операцию на сердце. Мы просили сообщать нам о здоровье. Но вскоре в Интернете наступило нехорошее молчание. Мои знакомые из Аргентины сообщили, что Олег умер. (Проклятый алкаш Ельцин после такой операции достаточно прожил, а хорошие люди...) Где похоронен Олег – не знаем; Света не пользовалась Интернетом и ничего не сообщила. И снова, в который раз, пришлось произнести грустное: «Мир праху твоему, капитан Боженко». Сколько молодых жизней унес звериный капитализм, свалившийся американо-израильским напалмом на наши не готовые к этому головы!

Мы подняли «Педрому» на берег в марине Пириаполиса и готовились после 4 лет плаваний подновить покраску подводной части. После покупки яхты пришлось ободрать старую краску, а ее было почти полсантиметра толщиной (Дьюк, прежний владе-

лец, каждый год в течение 20 лет наносил новый слой антиобрастающей краски фирмы «International»). Нам попалось интересное объявление – новая компания «Copperguard» предлагала оригинальное покрытие подводной части: краска на эпоксидной основе, смешанная с медным порошком.

Уже несколько столетий деревянные корпуса кораблей обшивались медными листами. Окислившаяся медь становилась ядовитой для морских микрофлоры и микрофауны и предохраняла корпус от обрастания. Если говорить правду, то некоторые водоросли и ракушки все равно ухитрялись зацепиться за ядовитый купорос, выработать защиту против него (Дарвинская теория эволюции) и спокойно плыть вместе с судном и экипажем по океанам. Они погибали, когда оказывались в речных пресных водах.

В Англии мы одни из первых купили новый продукт, соблазнившись 4-летней гарантией. И вот теперь настало время положить новый слой краски. Ричард – директор «Copperguard» – был уже нашим другом. Мы регулярно давали ему информацию об обрастании в разных водах (самое интенсивное было в Рио-де-Жанейро, где вода постоянно зеленая от промышленных загрязнений), несколько раз встречались с ним у нас дома в Лондоне, я пытался помочь продавать его продукт в Клайпеду. Ричард выслал в Уругвай посылку с краской; мы заплатили только за медный порошок и пересылку, но все равно, сумма получилась приличная.

С документами в руках приехали в аэропорт Монтевидео, где на складе нам показали посылку, но сказали, что получить ее мы сможем только через таможенное агентство. У нас были адрес и телефоны сеньора Кабальеро – директора этого агентства. У входа в большое здание охранник широко улыбнулся: «А-а, Caballero, Caballero! Идите за мной». Мы поднялись на 3-й этаж, наш гид довел нас до двери с номером 309 (как в адресе, полученном в марине). Женщина, похожая на секретаршу, с радостной улыбкой бросилась к нам, расцеловала Гину в обе щеки (в Уругвае и Бразилии есть такой обычай при встрече и прощании), заговорила быстро – наш испанский не позволил понять все сказанное, но суть мы схватили: они очень рады и горды, что мы решили воспользоваться услугой их фирмы. Из другой комнаты вышел мужчина в темно-синей паре, с залысиной. Лицо приветливое,

улыбающееся, казалось, старалось убедить нас, что он наш старый друг. «Сеньор Кабальеро?» – спросил я. «Si, si, Cavalieri» («Да, да, Кавальери»). Что-то в произношении такой звучной фамилии показалось мне чуточку неверным. Но, богским, с произношением. Я стал объяснять ему (а женщина с чарующей улыбкой чуть не порхала вокруг нас), что нам нужно получить посылку из Англии. Кажется, произошло короткое замыкание и почти немая сцена из гоголевского «Ревизора». «Нет, нет, здесь адвокатская контора сеньора Кавальери». – «Но ведь на дверях № 309?» – «Да, три месяца назад здесь было таможенное агентство сеньора Кабальеро, но он переехал в другое здание, а мы ждем очень важных клиентов (нас приняли за них), так что извините». Я умудрился «на пошок», играя двумя словами (Кабальеро и Кавальери), узнать, что господин адвокат – из итальянцев. «Извините», – сказали мы сеньору Кавальери и его секретарше, провожающей нас уже с чуть кислой улыбкой, без поцелуев.

Звоним по телефону сеньору Кабальеро. «Где вы?» – спрашиваем. – «На соседней улице». Офис таможенного агентства оказался чуть просторнее адвокатской конторы. Привлекательная женщина и двое молодых мужчин не бросились целовать нас, но вежливо улыбнулись. Сеньор Кабальеро оказался очень даже симпатичным мужчиной лет под 50. Он усадил нас на стулья в своем маленьком кабинете, посмотрел вскользь на поданные документы и отложил их в сторону. «Будет выманивать деньги», – подумал я. Узнав, что наша яхта стоит в Пириаполисе, приятный сеньор стал рассказывать, как однажды он с другом вышел там на рыбалку в море на собственном катере. Погода ночью испортилась, и они, возвращаясь, чуть не погибли. Наш рассказчик говорил на английском, и мы долго слушали его «травлю». Затем сеньор Кабальеро снова взял в руки наши документы на посылку. «Вы знаете, что в Уругвае таможенная пошлина 80 % от стоимости товара? Но не волнуйтесь, я возьму меньше». Здесь нужно сказать, что в Уругвае никакой пошлины иностранным яхтсменам платить не надо. Только 50 USD за услуги агентства. Но никто из заходящих сюда иностранцев об этом не знает. Мы тоже не знали. Шесть месяцев назад одна канадская пара уплатила сеньору Кабальеро 600 долларов за полученный из Канады их отремонтиро-

ванный лаптоп (компьютер). Мы приняли слова нашего собеседника за чистую монету. Он начал подсчитывать на бумаге: пошлина, услуги агентства, транспортировка в Пириаполис – итого 700 долларов. «Но я возьму только 500, хорошо?» Мы смотрели на этого приятно улыбающегося нахала и думали, что делать. «Нет, – сказал я, – лучше оставить нашу краску на складе, она столько не стоит». – «Тогда через месяц краска будет продана с аукциона, вы можете участвовать в нем». «Мы будем думать», – ответили мы и вернулись в Пириаполис. Оттуда связались с нашим другом Алексом из США. Его яхта «Faster horses» стояла здесь на берегу, ремонтировалась после удара молнии, разрушившего всю электронику. Алекс сказал, что имел ту же проблему с Кабальеро, пытавшегося содрать с него 800 USD за полученный приемник GPS. В конце концов договорились на 150 долларов: 50 – услуги агентства, 100 – в карман директора, иначе последний мурьжил бы долго. «Спасибо, Алекс, теперь мы знаем, что делать». На следующий день наша посылка была на борту «Педромы», а мило улыбающийся сеньор Кабальеро («Caballero» можно перевести как «джентльмен») взял поданные мною 150 долларов.

БРАЗИЛИЯ

*Из Ливерпульской гавани всегда по четвергам
Суда уходят в плаванье к далеким берегам.
Плывут они в Бразилию, Бразилию, Бразилию.
И я хочу в Бразилию, к далеким берегам.*

*Никогда вы не найдете в наших северных лесах
Длинноногих ягуаров, броненосных черепах.
Но в солнечной Бразилии, Бразилии моей
Такое изобилие невиданных зверей!
Увижу ли Бразилию, Бразилию, Бразилию,
Увижу ль я Бразилию до старости моей?*

(Перевод из Р. Киплинга)



Для нас Бразилия началась с экватора, а именно, с точки пересечения этой «параллели» (каждая параллель мнит себя в душе экватором) с тридцать первым меридианом.

Мы проложили локсодромический курс на маленькие острова Св. Петра и Св. Павла, над которыми развеивается зеленый бразильский флаг, хоть и лежат эти «святыне» почти в шестистах морских милях от материка. Идти по дуге большого круга не было резона, так как ветер не всегда позволял держать нужный курс. Обычно судоводители пересекают океан по кратчайшей линии между точкой отхода и точкой прихода. Эта линия называется ортодромией, или дугой большого круга. Все эти странно звучащие слова для непосвященных в навигацию – локсодромия, ортодромия – появились благодаря голландскому картографу Меркатору (его настоящее имя было Gerhard Kremer, по-латыни – mercator, по-русски – купец), который в 1569 году придумал самую приемлемую, если не сказать гениальную картографическую проекцию – цилиндрическую. Он поместил земной шар в цилиндр (даже в те

далекие времена моряки (!) знали, что Земля – шарообразная, это только глупая еврейско-христианская церковь до сих пор утверждает: Земля плоская, ибо так написано в библии).

Из центра шара Меркатор спроектировал очертания берегов, меридианы и параллели на внутреннюю поверхность цилиндра, а затем развернул его и положил на штурманский стол. Получилась карта меркаторской (цилиндрической) проекции. На ней все меридианы и параллели пересекались под прямым углом, что упрощало прокладку курса, а в 1620 году английский профессор Гунтер предложил считать одну дуговую меридианальную минуту одной морской милей – 1852 метра. Опять гениально, ибо просто.

Существует множество картографических проекций, их может делать любой, кому не лень. На судоводительском факультете Калининградского технического института доцент Андреев учил нас изобретать собственную проекцию согласно придуманной студентом математической формуле. Получались курьезно-смешные карты.

Если и было у Меркатора что-то не совсем удачным (я опять повторяю: в природе нет абсолюта, только сама природа в полном ее комплексе является абсолютно совершенной), так это одно: проложенная прямая линия курса не передавала кривизны земного шара. Пересекая Атлантику от Англии до Антильских островов, следуя по этой прямой, называемой локсодромией, путь удлинялся более чем на 300 миль. А сто миль для нашей «Педромы», равно как и для каравелл Магеллана, – это сутки хода. Мудрые навигаторы нашли выход: стали ходить через океаны по дуге большого круга. Для этого рассчитывались по формулам курсы, которые менялись каждые 100–150 миль, и путь корабля на карте изображался сегментно-кривой линией, называемой ортодромией. (Экватор и меридианы являются большими кругами.) На государственном экзамене по навигации и лоции в Клайпедском мореходном училище мне достался вопрос «Плавание по дуге большого круга».

Я разрисовал формулами (без шпаргалки!) всю огромную классную доску и еще не хватило места. Член государственной комиссии, старый капитан, сказал: «Достаточно» – и поставил мне пятерку.

Будучи штурманами, позже – молодыми капитанами, мы на дружеских застольях иногда хвастались: «В Канаду, на Большую Ньюфаундлендскую банку, я всегда хожу по ДБК (дуга большого круга)». В книге «Море и Жизнь» талантливого писателя, капитана дальнего плавания, клайпедчанина Владимира Колещука есть очень смешной и одновременно чудный стих об этой дуге. С любезного разрешения Владимира Яковлевича привожу его здесь в сокращении.

*В квадраты карту взял да расчертил
Старик Меркатор.
А Генрих-мореплаватель решил:
Даешь Экватор!
Что держит крепко на спине седло –
Коню понятно:
Подпругой стянут, брюхо подвело –
Ох, неприятно.
Ведь брюхо, как экватор, пополам
Сечет подпруга.
Экватор – главная дуга
Большого круга.
Земной пузырь в ажуре тонких дуг –
Меридианы
И параллели оплели вокруг
Все океаны.
Путей есть тысячи в просторах голубых
Меж полюсами.
Но лишь один-единственный средь них
Короткий самый.
Война по глобусу – подарок для врага,
Ему заслуга.
А моряку нужна дуга
Большого круга.
...
Два навигатора сидели вечером
В плавресторане.
Весь мир тогда казался пузырьком*

*В пивном стакане.
Но емкость мочевого пузыря
Мала ни к черту.
Друзья, единственным желанием горя,
Помчались к борту.
Бок о бок встали и нога к ноге
Два верных друга.
Струя летела по дуге,
Другая – тоже по дуге
Большого круга.*

• • •

На переборке (стенке) нашей каюты висит документ, который гласит: «Я, Нептун, Владыка Морей и Океанов, повелитель всех судов, плавающих в моих водах, удостоверяю, что сего дня 28 ноября 2002 года в 16 часов 28 минут в долготе 30°52,8' W на экваторе прекрасная и мужественная женщина Gina Kalla-Riabko прошла крещение и испила воду Океана Атлантического. После сего она получила новое имя Eхосоetes Spilopus – Летучая Рыбка – и под этим именем будет известна всем моим подопечным». (Подпись Нептуна подтверждена кормчим ладьи «Педрома».)

На экваторе точно в указанное время на борт «Педромы» действительно прибыл Нептун в короне и со скипетром-трезубцем в правой руке. Неважно, что он был похож на капитана яхты, неважно, что трезубец был сделан из палубной щетки, важно, что Бог морей был строг при крещении молодой морячки Гины и заставил ее по-настоящему попить океанской воды. Это маленькое представление сделало день радостным, несмотря на маловетрие.

Обычай праздновать пересечение экватора восходит к концу XVII столетия. Хроника не сохранила имя капитана, первым придумавшего «экваториальный» праздник, но, зная историю мореплавания тех дней, не трудно представить корабль или флотилию, к примеру, Магелланову, попавших в штилевую зону на экваторе. С давних времен моряки называют эту зону депрессивной, правда, в лексиконе русского флота она звучит по-иностранному – «долдрум» (doldrums – англ.) и abatimiento (исп.). Штилевая зона и депрессия – казалось бы, два несовместимых понятия. Кто из

моряков и пассажиров современных лайнеров не любит штиль? Это ведь такая красота – спокойное море, спокойный океан и играющие дельфины. Правда, на экваторе их не увидишь – здесь мало рыбы. Красота – если внутри судна глубоко под палубами мерно стучат мощные дизеля, если гребной винт (назовем его по-флотски «движителем») загребает своими двухметровыми лопастями водную массу и судно несется через штиль с 20-узловой скоростью. Но если на судне движителем является парус, то ему нужен ветер, иначе это будет не движитель, а просто большой кусок ткани, хлопающий время от времени по мачте. Штилевая погода может длиться неделями, и тогда впору впадать в депрессию. Английское слово «doldrums» переводится как «экваториальная штилевая зона», или как «дурное настроение». Даже Оксфордский словарь не дает объяснения, что появилось ранее – «зона» или «настроение», но я думаю, что слово изобрели моряки, связав «dull» – унылый и «tantrum» – вспышка гнева.

Теоретически штилевая полоса начинается с десятого градуса северной широты, у которого нордовый пассат выдыхается (здесь для примера берется Атлантический океан), и атмосферные течения принимают порой причудливые «капризные» формы. Точно такая же картина просматривается и в южном полушарии у десятого градуса. Название этой широкой, в 1200 миль, штилевой полосы не всегда подтверждается действительной погодой. Часто – как повезет. Если ты родился в «рубашке» или в «чепчике» (английский вариант) – можешь пройти эту зону почти без остановки. Но если ты родился *магелланом* (я специально делаю это имя нарицательным, дабы подчеркнуть все невезения Магеллана, а их даже при его гениальности было более чем достаточно, включая нелепую смерть), то можешь простоять под обвисшим парусом несколько недель. Летописец (или хроникер) экспедиции Antonio Pigajetta в своей книге «Primer viaje alrededor del Mundo» («Первое плавание вокруг света») пишет, что пять черных судов (все суда Магеллана были выкрашены в черный цвет) попали в штилевую полосу недалеко от побережья нынешней Гвинеи и Сьерра-Леоне. Тогда эту зону еще не называли abatimiento (исп.) или doldrums (англ.), но депрессивное состояние экипажей было. Суверенные матросы царапали мачты и свистели на паруса, чтобы

вызвать ветер. Но ветра не было. Пришлось урывать рацион питания и воды, кое-кто хотел поднять мятеж (он произойдет позже в заливе Сан-Жулиан). Штиль – это страшное слово для тех, кто ходит под парусом.

Почти пять столетий спустя мы шли в Экваториальную Гвинею на маленьком исследовательском судне «Креветка». Проходя места, где испанские моряки были в «депрессии», мы, вслушиваясь в выхлоп двигателей, только радовались безветрию. Но ночью, как раз на широте 8°30' N налетел штормовой шквал с громом, молниями, проливным дождем (анемометр в зарядах показывал 10 баллов), длившийся около четырех часов и унесший нашу единственную шляпчонку, которую так и не нашли, хотя искали весь день. Такие «чудеса» случаются в экваториальной зоне. Капризы природы непредсказуемы, но если к ним присматриваться и систематизировать, то можно найти более-менее безопасный, в данном случае, нештилевой путь. Готовясь к вояжу в Бразилию, я проштудировал лоции и пособия для яхтсменов. Все эти мудрые книги утверждали, что пересекать экватор следует на тридцатом меридиане и даже чуточку западнее. Войдя в ЭШП (моя аббревиатура экваториальной штилевой полосы), мы почувствовали, что прощаемся с пассатом. Ветер стал неустойчивый, но направление свое – NE – еще сохранял. Наши паруса были незарифлены, вахта – а мы несли строго вахту – была начеку. Пересекая под вечер пятую параллель, заметили, что с кормы над горизонтом появилась большая серая с темными разводами туча, откуда сверкнула пока еще не яркая в дневном свете молния. На раздумье и ожидание «что будет?» времени не было. Запустили двигатель, убрали паруса. Ветер стих (перед шквалом обычно наступает затишье). Мы не ждали шторма в этих «штилевых» местах, ибо шторм – это сильный ветер продолжительностью более суток, но приближающаяся туча обещала шквал. Шквал оказался не сильным, а когда дождь, высыпаясь из тучи, закрывшей половину небосвода, запузырил поверхность океана, сделав ее похожей на крупнозернистую наждачку, Гина с радостным криком сбросила бикини и схватила мочалку. Вслед за Гиной я освободился от плавок, и в наступающих сумерках мы весело, как дети, плясали под дождем, радуясь этой живительной влаге и возмож-

ности смыть с «грешных» тел недельную грязь. Туча и дождь двигались вместе с нами, а наша яхта, отрыгая вместе с выхлопными газами порции воды из охладительной системы двигателя, стремилась своим 5-узловым ходом не отстать от *гидрометео*. (В Уругвае в прогнозах погоды дождь всегда называют этим красивым словом: гидро – вода, метео – падать). За короткое время дождь смыл грязь с нас и вымыл яхту от морской пыли, которую пассат нес из Сахары. Мы собрали полтора ведра мягкой дождевой воды. В то время у нас не было еще приспособления для сбора воды, это позже мы сделали большое «бимини» – тент над кокпитом, в центре которого подсоединялась «мангера» – гибкий пластиковый шланг.

Заступив на свою послеполуночную вахту, я поднял оба паруса и остановил двигатель. Скорость 2–3 узла оставляла желать лучшего, но мы боялись жечь солярку – впереди долгий путь без «бензозаправок», все может случиться. Пять часов «моторинга» в штилевой полосе – нам просто повезло; позже, рассказывая о прохождении экватора, мы хвастались чуточку этим. Если бы Магеллан не пошел по проторенному Васко да Гама пути вдоль побережья Африки (он «застрял» на двадцатом градусе западной долготы), а проложил бы курс западнее, там, где прошли мы, возможно, не было бы «депрессивного» месяца.

Сотни и сотни парусных судов с авантюристами на борту шли в «индии» за богатством и, приближаясь к экватору, мучились там от мертвого штиля. Жаркая погода, хотя и без палящего солнца – обычно там небо серовато-мглистое. Матросы без обычной напряженной работы слоняются по палубе, стараясь не попасться на глаза боцману или офицеру, – те из-за дурного настроения могут врезать в лицо просто за так, и матрос не имеет права даже спросить «за что?», ибо получит повторно. Нельзя сказать, что матросы были ангелами, многие из них взяты в экипаж прямо из тюрем, многие подобраны около пабов на мрачных зловонных улицах и доставлены на борт в бесчувственном состоянии, а когда они приходили в себя, корабль был в открытом море. Поэтому часто самым веским аргументом для этих «АВ» (английская аббревиатура, обозначающая квалифицированного матроса) был увесистый кулак офицера или капитана. На борту судна не суще-

ствовало легальных законов. Капитан был персоной, выше которой только бог. Именно в те годы появилась на флоте полусуток-полусерьез: «Nobody is perfect, exept the captain» – «Никто не идеален, за исключением капитана». Как ни странно, на пиратских кораблях судовые правила были более демократичными, чем на коммерческих, или торговых, как называют их в России. На последних различие между матросами и офицерами часто напоминало тюремную жизнь: по одну сторону – заключенные с их мизерным питанием, по другую – офицеры, питающиеся в несколько раз лучше матросов; о капитане и говорить не приходится. Прочитайте книгу о мятеже на «Баунти». Не только садизм капитана Блайя, но и плохое питание было причиной восстания. В русской маринистике XIX века о питании матросов упоминалось вскользь. Даже народный писатель Станюкович (он был сыном адмирала, но добровольно отказался от карьеры офицера, бедствовал, но писал чудесные книги, он – лучший писатель-маринист России) не акцентировал внимания на обеденном столе экипажа. Помещик Гончаров в своем повествовании о фрегате «Паллада» и вовсе не ставил целью показать жизнь матросов. Я не изучал специально историю русского флота в аспекте питания экипажа (не будем говорить о броненосце «Потемкин») – русских книг о флоте, написанных правдиво, написанных моряками вроде Станюковича, мало. Но, имея большую коллекцию флотских книг на английском языке, могу сказать, что даже в 1840 году на английских коммерческих судах матросы питались очень скудно, в их рационе была, в основном, солонина, которая делалась часто из конины – жадные капитаны покупали её под видом говядины. Если на борт брали домашних животных – коров, свиней и птицу (даже я помню такое время), то после убоя одного из животных свежатиная шла только на капитанский и офицерский столы, матросам перепадали хвосты, копыта и кости. Жизнь простых моряков была более чем безрадостной. А тут еще свалившийся на голову «doldrums» – экваториальный штиль. Впору чокнуться. А чтобы этого не произошло (по некоторым данным, почти на каждом третьем судне кто-нибудь выбрасывался за борт), один мудрый капитан решил устроить праздник Нептуна. Кто был этот капитан – история умалчивает, также как и неясно,

кто первым нарядил новогоднюю елку. На борт корабля, пересекавшего линию экватора, прибыл Владыка морей со своей свитой. Нептун был по-царственному величав: в короне из ракушек, в мантии из рыболовной сети, с трезубцем в руке. В свиту входили очень разные личности: веселые черти (никто никогда не видел грустного представителя преисподней, поэтому еврейско-христианская церковь всегда считала веселье грехом, веселье – удел чертей и безбожников, даже в моем детстве мама, глядя, как я сидя качал ногой, говорила: «Черта качаешь»), вместе с хвостатыми чертями были русалки – соскучившимся без женщин морякам эта часть свиты была наиболее желанна, к тому же русалки вели себя немножко развязно, как портовые проститутки. После шумного гомона по случаю прибытия «гостей» воцарялась тишина, и Нептун громовым голосом вопрошал: «Что это за судно пришло в мои владения? А есть ли здесь капитан?» Приходил капитан в своей капитанской тужурке. Униформа вошла во флотский быт с военных кораблей, хотя каждое коммерческое судно в XVI–XVIII веках имело на борту пушки, но это были «мирные» пушки, как современная техника истребления людей, которой «миролюбивые» США и Израиль делают «мир» на Ближнем Востоке. Капитан держал в руке список экипажа – судовую роль – и докладывал Нептуну, куда и зачем идет корабль (правды никогда не говорил, ибо цель путешествия скрывалась даже от экипажа). «А есть ли на этом славном корабле моряки, впервые пересекающие священную линию экватора?» После этого главный черт вызывал к себе первого «новичка» и производилось испытание его перед крещением. Черти заставляли неопита проползать через длинный «туннель», сшитый из нескольких мешков, внутри вымазанных сажей и золой. Новичок после душного мешка выскакивал с грязным лицом, и весь экипаж хохотал, держась за животы, как запорожцы, пишущие письмо турецкому султану. Хохотали не столько над замарашкой, сколько над испуганно-серьезным выражением лица страдальца. Черти хватили прошедшего первое испытание и заставляли его пройти еще два, а затем бросали в большую бочку с водой, погружая его так, чтобы он хлебнул морской влаги. После этого крещение заканчивалось, и матрос, стеснительно улыбаясь, становился с группой счастли-

цев, ранее пересекавших экватор. Подобную процедуру должны были пройти все «новички». Веселье заканчивалось под вечер, и вся команда получала дополнительное вино. Это была психическая разрядка, надолго снимающая напряженность «долдрума». «А помнишь, как одна русалка соблазняла тебя, показывая левую титьку?» – «Ладно, это русалка, а тебя черт оседлал, забыл что ли?» Такие разговоры-воспоминания длились долго, пока не выходили из штилевой зоны. Начиналась тяжелая матросская работа, начинались качка и новые неудобства плавания. Праздник Нептуна неизбежно продолжает существовать и в наши дни. Мне довелось неоднократно представляться Нептуну с судовой ролью в руке и даже самому играть роль Нептуна (на «Педроме»). На каждом судне находились талантливые умельцы, создававшие праздник по придуманному ими сценарию, но всегда это был Большой Праздник для экипажа.

Тысячи лет назад – возьмем для примера 4 тысячи – в умеренно-континентальной климатической полосе, в которой находятся Европа и Северная Америка, в холодные зимние, длинные до бесконечности ночи люди кутались в звериные шкуры, сидя в своих пещерах. Хорошо, что людей было не так много, как сейчас, иначе где набрать звериных шкур. Неважно, что люди эти, наши предки, не имели мобильных телефонов, важно, что они были такими же людьми, как и нынешнее поколение, с той же психикой, подвергающейся стрессам и депрессии, только они не знали еще латыни, и потому эти стрессы не существовали социально, только внутренне. У меня на полке стоит «Словарь иностранных слов в русском языке» советского издания. Так вот, в этом словаре нет слова «стресс». Жили мы, советские люди, когда-то без стрессов! (А слово «секс» в словаре есть – в защиту Екатерины Фурцевой говорю это. Она, будучи министром культуры, якобы сказала, что в Советском союзе нет секса, имея в виду порнографию. После разгрома страны рабиновичи от журналистики сделали из этого её высказывания насмешку над красивой и умной женщиной.) Три тысячи лет до нашей эры на разных таежных пространствах Европы в карликовых селениях-государствах племенные вожди с помощью шаманов стали устраивать праздник Огня в самые длинные зимние ночи.

Огонь, большой огонь – деревьев не жалели – пылал днем и ночью, согревая не только скудно прикрытые шкурами тела, но и души. Люди веселились, они, как и моряки парусных судов, были в «долдруме». Тысячелетия спустя хитрая еврейско-христианская религия – я говорю так, потому что «святая» библия состоит из Старого завета, взятого из иудейской религии, и Нового завета, христианского – решила истолковать традиционный народный праздник как день рождения – рождество – Христа, не существовавшего никогда человека, во всяком случае, в том виде, как это преподносит церковь. Тем не менее, человеческое существо требовало разрядки, ведь даже звери порой устраивают празднества, например, кошка, играя с бедной мышкой, или косатка – с тюленем. После холодной зимы приход весны давал людям новый импульс веселья, и они устраивали праздники с ряжеными. Позже церковь опять присвоила эту традицию, и весенние празднества стали называться карнавалами. Так что куда ни кинь взгляд – то ли в безбрежное море, то ли в глухой таежный лес с землянками на прогалинах – этот «долдрум», это дурное настроение заставляло людей творить праздники. Природа регулирует не только погоду океанов: шторм – штиль, штиль – шторм, но и настроение – погоду людей; хотим мы это признавать или нет, но этот факт очевиден.



«Странно, – сказал я Гине, заступая на вахту в полночь, – вчера в это время было светло от луны, а сегодня темень». Взглянув на небо, мы увидели полный диск луны, закрытый тенью. Полное затмение. Гина сконфузилась, что не заметила этот процесс. «Все время смотрела только на горизонт – вдруг судно». Но мы были рады этой неожиданности. Ах, эта радость от общения с природой, она всегда шагает и плывет вместе с нами, только умей ощущать ее.

Я люблю ночные вахты, когда остаешься один со своими мыслями и с морем. Гина тихо спит на диванчике, свернувшись калачиком, как ребенок. Спи спокойно, моя милая, я буду охранять твой сон. Я не позволю ветрам тревожить тебя. Большое треугольное полотнище кливера закрывает полнеба, легкий пассат наполняет парус, и яхта бежит, разрезая плавную зыбь, слегка зары-

ваясь в нее. От этого вода музицирует, как оркестр: вот гобой подал протяжный звук с левого борта, вслед за ним валторна зазвучала у кормового среза, затем послышался голос виолончели с правого борта. Короткая пауза, затишье, и снова музыка. Я поглядываю на часы, скоро конец моей вахты, но позволяю Гине поспать подольше, подниму ее в пять.

После пятого градуса северной широты мы вошли в зону южного пассата. Если родной северный дул нам почти в корму, подгоняя – бегите, мол, бегите, – то «чужой» пассат заставил идти курсом бейдевинд, то есть ветер дул в левый борт под углом, близким к сорока пяти градусам. Шкот стакселя был оттянут максимально на корму, грот закреплен по ДП (диаметральная плоскость – линия, делящая судно на левый и правый борт), парусина напряженно работала, но скорость стала на один-два узла меньше. После встречи на Кабо-Верде с рижским катамараном «Кауро» и после рассказов земляков о посещении ими островов-островков Св. Петра и Св. Павла, мы решили непременно зайти туда. Я в душе лелеял надежду пополнить мою богатую коллекцию островов еще одним-двумя названиями, а Гина хотела побеседовать с учеными, живущими там, узнать их «скальное» психонастроение, ведь остров-то – практически скалы.

К сожалению, ветер не способствовал осуществлению нашей мечты. Потихоньку, день за днем он заходил все ближе к *S*, а чтобы идти в бейдевинд, нужен курс к ветру 35° и более, иначе стаксель перестанет работать. Это только на суперсовременных гоночных яхтах можно идти под углом в 17° к ветру, а на таких «семейных коровах», как наша «Педрома», 35° – предел возможного. Но даже это называется «идти на ветер». Уже недалеко, всего в тридцати милях от «святых» островов, ветер зашел с *SSE*, и нам пришлось уклониться ближе к *W*. Я даже сделал попытку, запустив двигатель, идти круче к ветру, но без работающих парусов скорость была очень малой. Острова проскользнули мимо. Разочарование наше погодой было глубоким. Не повезло. А я так мечтал хвастаться, что был на островах, которые в бытность мою капитанскую приходилось обходить за 200 миль – такая рыболовная зона Бразилии. Заход в эту зону, даже мирный безостановочный проход через эти воды, грозил снятием с капитанской должности. Никто из моих

друзей-однокашников не видел островов Св. Петра и Св. Павла, и уже никто из нас не увидит. Последний шанс, отпущенный небесами, был забран теми же небесами, пославшими ветер с *SSE* вместо нужного нам *SE* – разница между этими румбами всего каких-то 20 градусов. Пришлось прокладывать курс на следующий бразильский остров – Фернандо-де-Наронья.

Черная чайка (может, она принесла «неправильный» ветер?) схватила наш рыболовный крючок с пластиковым кальмаром. Мы с тревогой смотрели, как леска взвилась вверх, и думали: покалечим птицу, погибнет ведь потом. Но она каким-то образом сумела освободиться от крючка, и мы были рады, как дети. Маленькая, но радость. На следующий день огромный супертанкер пересек наш курс в полутора милях. Я связался с ним по УКВ. На мостике оказался русский штурман. Немного поболтали на родном языке. Тоже радость.

Первого декабря после обеда мы увидели красочную «голову» острова Фернандо-де-Наронья и вскоре отдали наш уставший от безделья якорь.

За четырнадцать суток прошли 1300 миль, средняя скорость получилась 3,8 узла. Далеко до «Катти Сарк», но из разных литературных источников мы знали, что другие яхты, более современные и намного больше нашей 22-летней «Педромы», проходили этот путь за те же 13–14 суток. Расход воды был 8 литров в сутки на двоих. С нашими запасами, которые мы взяли на Кабо-Верде, мы могли бы прожить в море еще двадцать суток. Но мы были уже на бразильской земле. Задолго до нас, еще в 1504 году, сюда ступил первый европеец – португальский капитан Fernando de Naronha. Остров небольшой – всего 25 квадратных километров, с XVIII века служил тюрьмой. Ее закрыли совсем недавно, после свержения военной диктатуры в 1985 году. (21 год Бразилией правили генералы вместе с ЦРУ). Мы побывали в музее. С 1920 года до закрытия тюрьмы основными «жителями» камер были коммунисты. Кто только из властьдержавших не стремился уничтожить их, но нельзя убить прогресс. Точно так же в Древнем Риме императоры старались растерзать новых христиан (эта религия вначале была очень даже прогрессивной, так как отвергала иудейскую идеологию поклонения золотому тельцу). Вокруг

цитадели-тюрьмы мы насчитали шестьдесят старинных пушек, на одной из них сохранился год отливки – 1713. У меня, человека глубоко мирного (я в жизни никого не ударил), вид техники для уничтожения людей – самолетов, танков, пушек – вызывает отвращение, несмотря на казалось бы красивый дизайн этих смертельных предметов. Даже взрыв атомной бомбы по-своему красив. В моем архиве есть фотография взрыва первой американской бомбы на атолле Бикини. Всего за 15 лет там было взорвано 23 бомбы. На переднем плане – зеленые пальмы, легкие строения, а сзади – огромный красивый «гриб», смахивающий на боровик, только несущий смерть миллионам людей. Не так давно военный министр Японии заявил: «Хорошо, что США сбросили бомбы на Хиросиму и Нагасаки, иначе Советский Союз захватил бы Японию».

Мы прогулялись по поселку. Дома в основном предназначены для туристов, на каждом есть вывеска «Posada» – в Латинской Америке это слово обозначает маленькую гостиницу. Туристов прибывает много. На второй день нашей стоянки на рейд острова зашло большое пассажирское судно с 600 бразильцами и бразильянками. На берегу моря среди живописных скал мы встретили одетую по-пляжному молодую пару с европейскими чертами лица. Они были настолько белыми, что я невольно спросил: «Вы из Норвегии?» – «Нет, – засмеялась девушка, – мы бразильцы, только живем на юге страны далеко от моря. Целый день сидишь в офисе, нет времени для загара. Вот мы и приехали сюда отдохнуть и загореть». – «Будьте осторожны, – посоветовала Гина, – не стогорите». Девушка широко улыбнулась и показала флакон с кремом.

• • •

Недалеко от Фернандо-де-Наронья, в 80 милях к западу, находится небольшой атолл Las Rocas («Скалы»). Мы не решились заходить туда, так как якорная стоянка неудобна из-за больших глубин, но прошли на видимости этого уникального кусочка суши с сооруженной на нем 18-метровой башней маяка. Если навигационные карты Тихого и Индийского океанов изобилуют сотнями атоллов, даже на севере, в 700 милях от Мексики, есть «открытый», то есть увиден-

ный мною, атолл Клипертон, то Атлантический океан почему-то обижен атоллами. Единственный атолл в Атлантике – Las Rocas, к которому мы приближались. Атолл – мальдивское слово, взятое англичанами в свой лексикон, – плоский низменный коралловый остров кольцеобразной формы, внутри замыкающий мелководную лагуну, обычно, но не всегда (пример – Клипертон), соединяющуюся узким каналом с открытым морем. Основной базой любого атолла служит вершина кратера подводного вулкана, на которой кораллы сооружают надстройку. Иногда в силу тектонических коллизий кратер чуточку поднимается, и кораллы – верхний слой – погибают, образовав сушу. В начальный период кольцо атолла покрыто водой, так как кораллы не могут сушиться на солнце во время отлива. Известковый костяк их покрыт слизью – полипами, которые идентичны полипам, образующимся у человека (мне дважды вырезали их из носа). Поэтому кораллы относятся к разряду животных, но, как говорят ученые, неподвижных животных.

Атолл Las Rocas имеет внутри кольца два маленьких островка – некогда застывшая лава. На большем из них – длина его 1,8 мили – в 1881 году построен маяк. До этого здесь погибло 18 судов. В 1870 году судно «Mercurius» выскочило ночью на коралловый риф атолла. Шесть спасшихся моряков провели на безводном островке 51 день, пока проходящий корабль не заметил их.

Давным-давно мне попала одна интересная книга на польском языке, в которой были рассказы о необычных приключениях. Один из них повествовал как раз о маяке на атолле. В рассказе не называлось имя островка, но по описаниям похоже, что это был как раз Las Rocas. Трое мужчин подписали с бразильскими властями контракт по обслуживанию маяка. (Дело происходило примерно в 1925 году.) На островок периодически приходило небольшое судно, доставлявшее им воду и продукты. Жизнь была скучной, но терпимой. Изредка они видели проходящие пароходы с высокодымящими трубами и даже отживающие свой век парусники. С заходом солнца зажигалась газовая горелка, которая через оптическую систему ярко мигала морякам. Один из маячных смотрителей, итальянец, от лица которого ведется рассказ, подсчитывал оставшиеся до конца контракта дни. Каждый день был похож на предыдущий, такой же однообразный, такой же серый.

Однажды они заметили парусное судно, идущее в их сторону. Приблизившийся парусник не менял курс, а продолжал идти прямо на атолл, прямо на маяк. Смотрители поначалу удивлялись глупости капитана, затем, обеспокоившись, стали поднимать и опускать черный шар на стоящей рядом с маяком мачте. Один из мужчин даже сказал: «Не „Летучий ли Голландец“ это?» Уже видны были порванные паруса, но на палубе не было ни души, ни одного матроса. Создалось впечатление, что кораблем никто не управлял, просто он оказался на линии атолла и, подгоняемый легким бризом, шел навстречу своей гибели. Маячные смотрители бросились ближе к берегу, размахивая руками и крича, чтобы корабль изменил курс. Но было поздно. Нос корабля врезался в риф, лежащий в десяти метрах от острова. Раздался треск ломающегося деревянного набора, в считанные минуты парусник развернуло левым бортом на риф и он лег навечно на атолле. Никто не появился на палубе, корабль был без экипажа. Из носовой пробоины появилась вдруг какая-то кишащая масса, и через секунду мужчины увидели, что на островок плывут тысячи крыс. Поначалу не хотелось верить в этот кошмар, но когда первые твари выбрались на берег и двинулись в сторону людей, смотрители поняли опасность и бросились к маяку. Открыв металлическую дверь, они забежали внутрь и оттуда наблюдали за нашествием. Крысы безошибочным чутьем знали, где ждет их пища, и уже приближались к маяку. Пришлось запереть дверь изнутри. Поднявшись выше по винтовой лестнице, смотрители вдруг увидели, что через стекло круглого иллюминатора десятки больших крыс смотрят на них, оскаливая свои пасти с острыми белыми зубами. Вначале трое мужчин посмеивались, наблюдая снующих по наружной стороне башни крыс, думая, что в конце концов эти мерзкие животные уйдут на землю. Но крысам, голодным крысам, нужна была пища, а пища – люди – находилась внутри маяка.

Первую ночь смотрители провели в башне маяка более-менее спокойно, уверенные, что крысы не проникнут внутрь. Утром один из смотрителей, подойдя к иллюминатору, вдруг увидел, что крысы пытаются выдавить стекло, сотнями скапливаясь под ним. Не хочу описывать следующие ужасные дни. В конце концов крысы прорвались внутрь. Один мужчина, убегая вверх, получил

укусы, но успел захлопнуть металлический люк последнего отсека. Люди оказались отрезанными от воды и пищи, оставшихся внизу. Теперь они видели сотни крыс на фонаре маяка. У мужчины, которого покусали крысы, начался жар. Если до этого маяк зажигался каждую ночь, то теперь не было возможности делать это. Несколько ночей маяк был темный. Одно проходящее судно заметило это и сообщило властям в порту. Те послали буксирное судно узнать, что случилось. Буксир подошел к атоллу, и находившиеся на нем увидели дикое зрелище – тысячи крыс, облепившие башню маяка. Пленники заметили буксир и поняли: спасение будет. На следующий день сюда подошло специальное пожарное судно с малой осадкой и с мощным брандспойтом, только на этот раз он «стрелял» не водой, а горючей смесью. Подойдя к берегу как можно ближе, судно отдало якорь. Крысы, увидев новую жертву, бросились вплавь к «пожарнику». Там включили «адскую» машину, и струя огня ударила по первой партии крыс, а затем огнемет стал жечь их и на земле. Крысы бросались от огня в воду с противоположного берега и гибли. Вскоре башня маяка очистилась, а через час полуживые «пленники» были на борту судна. Один из них умер от заражения крови, второй стал чуть-чуть заговариваться, только итальянец выстоял. Не могу утверждать, что этот рассказ – чистая правда, но эта страшная история снилась мне пару раз. Бр-р-р!



Через два дня мы вошли в порт Cabedelo. У причалов стояло несколько торговых судов. Нам нужно было пройти еще 6 миль по реке до места якорной стоянки яхт Jacage (на языке местных индейцев – крокодил; водились они когда-то здесь). Идти по спокойной реке – одно удовольствие. «Смотри, – сказал я Гине, – справа по носу стоит вежа, не приближайся к ней близко, держись левее, ибо за ней мель», – и спустился вниз за чем-то неотложным. А через несколько минут мы сидели на мели недалеко от вежи; видимо, течением намыло песка и мель сместилась. «Нужно будет заводить верп (небольшой якорь) с кормы и ждать полной воды». Я оторвал взгляд от злополучной вежи и вдруг увидел небольшой пассажирский паром, идущий с левого берега в сторону

порта; замахал рукой и показал капитану конец. Тот все понял, паром приблизился к нам, я бросил им конец, и через минуту мы были на чистой воде. «Abbrigado, abbrigado», – закричали мы. – «Спасибо, спасибо!» Пассажиры парома наверняка рассказывали дома, как спасали «гринго».

На якорной стоянке было 7 яхт под разными флагами. С английской яхты к нам пришла пара – Топу и Жоане. Они рассказали об особенностях оформления прихода и дали много полезных советов. Через час мы сошли на берег континентальной Бразилии. Собираясь идти в эту далекую страну, я больше всего боялся, что нас заедят здесь москиты-комары. На Канарах мы встретили одну бразильскую яхту. Первый мой вопрос был о москитах. «Как везде, – ответил Бруно, – в портах, куда будете заходить, нет малярийных комаров, а от простых есть много средств». И я успокоился. В первую ночь на Jacage меня не укусил ни один комар. И позже в течение пяти лет, проведенных в Южной Америке, мы не страдали от этой проблемы, а если и страдали, то иногда и немного, как где-нибудь под Минском. На ночь всегда натягивали противомоскитные сетки на люк и вход в кабину, а от укусов у нас было эффективное средство – крем.

В иммиграционной службе порта офицер, посмотрев мой литовский паспорт моряка, в котором была отметка, что я – капитан яхты «Pedroma», сказал, что не может признать сей документ, так как яхта не является коммерческим судном, а посему мне, «литовцу», нужна бразильская виза. (Гине с английским паспортом виза не требовалась.) Получить ее можно только за границей в бразильском консульстве. Мне дали три дня, по истечении которых я должен покинуть Бразилию. «Ну ничего, – сказала моя мудрая, всегда поддерживающая меня в трудных ситуациях Гина, – раз так получилось – летим в ближайший Парагвай». И мы полетели, оставив яхту под присмотром новых друзей.

Приземлились в аэропорту Igazu Voz, около знаменитого водопада. Водопад Igazu – восьмое чудо света. (Когда тысячи лет назад составлялся список из семи чудес, мудрые мессопотамцы не знали о существовании Южной Америки с таким грандиозным водопадом.) В 1993 году, прилетев в Буэнос-Айрес по делам фирмы «Zveju servisas» (три наших судна работали на кальмаре), в один

из *субботавоскресений* я слетал на водопад. «Это чудо можно увидеть только раз в жизни», – сказал я тогда. Двумя годами позже я был вместе с Гиной опять в Аргентине. Закончив дела по рыболовству в Буэнос-Айресе, мы полетели в Iguazu, где провели три дня. «Ну, теперь уже никогда не придется быть здесь». И вот надо же такому случиться – мы опять у водопада. Парагвайский приграничный город Сьюдад-де-Эсте находится на правом берегу реки Парона, недалеко от catarata (исп. – водопад). (В скобках надо отметить, что мне пришлось еще раз прилететь сюда за визой в 2005 году, на этот раз без Гины.)

На парагвайской стороне мы с Гиной остановились в дешевой гостинице, сходили в консульство, без особых проблем я получил визу, и у нас было время побродить по экзотическим улицам города, расположенного на стыке трех государств – Бразилии, Аргентины и Парагвая. Город имеет статус duty free, то есть беспошлинного, и сюда из соседних государств ежедневно едут тысячи и тысячи покупателей табака, спиртного, электроники. Большинство из продаваемых продуктов и приборов сделаны в Гонконге или здесь, в Парагвае. Еще во времена диктатора Стресснера было узаконено безлицензионное пиратское производство электроники, табачных и винных изделий. Можно дешево, по смехотворной цене купить радиоприемник или переносной телевизор «Sony», сделанные в сарае-развалюхе на окраине города из компонентов, поставляемых контрабандным путем из Тайваня, Гонконга и других злочных мест. Зная все это, мы с Гиной не стали покупать ни «Sony», ни «Шанель № 5», ни шотландское виски.

Получив визу, мы могли не торопиться и решили возвращаться в Jасаге автобусом, проехать через всю, относительно, Бразилию. Автобусы дальнего следования очень удобны: сидения в них откидываются почти горизонтально, и ночью можно спать, укрывшись пледом. Наш маршрут был не прямой, мы решили посмотреть столицу страны – Бразилиа. Вечером, через сутки, мы приехали туда. Таксист отвез нас в маленькую гостиницу с вывеской «Posada para VIP». Это «VIP» – very important person – можно увидеть на каждой второй «поусаде». Мы легли в постель, надеясь хорошо выспаться после далеко не комфортной ночи в автобусе, и, уже засыпая, услышали через стенку женские стоны,

имитирующие страсть, – сосед привел проститутку. Правда, стоны вскоре стихли и мы уснули. Утром переехали в другую, нормальную, без «VIP», гостиницу.

Город Бразилиа заложил в 1957 году цивилизный президент Кубитчек, а в 1960 году министерства выехали из перенаселенного Рио-де-Жанейро в новую столицу, которая располагалась в саванне в центре страны на высоте 1000 метров. Это исключительно современный город без заводов и фабрик. Каждое здание по-своему красиво и отлично от других, только «спичечные коробки» министерств сделаны один к одному и стоят, как солдаты, в две шеренги. Мы зашли в собор. Я всегда негативно отношусь ко всем религиозным храмам. Но это строение как снаружи, так и внутри вызывает восхищение смелым дизайном знаменитого бразильского архитектора Оскара Немейера, лауреата Ленинской премии. Нам не удалось увидеть только что избранного президента Лулу, лидера Рабочей партии, но мы были рады, что в Латинской Америке появился первый президент из простых рабочих. Четыре года назад Лула был близок к победе, но олигархия не хотела допустить этого. За день до президентских выборов все телевизионные каналы реакционной компании «Oglobo» показали одну проститутку, которая сказала, что Лула долго жил с ней, заставил сделать аборт, запрещенный в Бразилии, обещал жениться. Естественно, Лула потерял часть голосов. Через год открылась правда – «Oglobo» вместе с конкурентом Лулы заплатили 20 тысяч долларов проститутке за эту ложь. На пресс-конференции в Лондоне Лула скажет свою знаменитую шутку о США: «За что я «люблю» американцев: первое – они думают только о себе, второе – они всегда думают только о себе, и третье – они никогда никому не помогают, они думают только о себе» – понимай это, что американцы обворовывают весь мир.

Вернувшись в Jасаге, мы поближе познакомились с Брайном Стивенсоном. Весь яхтенный мир знает этого скромного рыжеватого англичанина, помогающего многим яхтенным людям с неотложным ремонтом яхт. Он – хозяин маленькой мастерской-верфи, строит небольшие речные катамараны. Тридцать лет назад он вместе с женой и сыном зашел сюда на своей яхте, делающей кругосветку. Поставив яхту на якорь, все семейство уехало на мно-

годневную экскурсию, попросив одного друга присматривать за лодкой. Как этот друг присматривал – неизвестно, но однажды он увидел, что внутри яхты много воды. Перепугавшись, попросил рыбаков отбуксировать яхту к берегу. Была полная вода, а когда наступил отлив и оголил яхту, деревянный, не первой молодости корпус не выдержал тяжести воды и разломился. И оказался Брайн у разбитого корыта. По ночам местные плотники стали разворовывать дорогое красное дерево с яхты. О ремонте не могло быть и речи. Вскоре его жена и сын вернулись в Англию, а Брайн взял участок берега, создал что-то вроде мастерской и стал ремонтировать рыбацкие лодки. Постепенно развил производство, женился повторно на красивой бразильянке (у них сейчас 19-летняя дочь). Он работал по-черному, по своей природе он работяга, неутомимый честный труженик. Из него не получился бизнесмен (как и из меня), хоть верфь существует уже двадцать лет. Почти каждый месяц на воду спускается новый катамаран, и мы вначале думали, что Брайн – богатый капиталист. Потом узнали, что он еле сводит концы с концами. Когда мы рассчитывались с ним за услуги, я положил сверх положенной суммы 20 долларов: «А это премия!» Не поверите, Брайн покраснел от смущения, принимая эту двадцатку.

Через три года мы снова были в Жагае; подняли нашу яхту на берег к Брайну, покрасили полиуретановой краской нашу замызаную временем «Педрому». Это было совсем недорого. Брайн был с нами откровенен, как со старыми друзьями, и рассказал о своих проблемах. Его доконал один швед, заказавший постройку речного судна-домика, которое он собирается перевезти в Европу. Раньше этот швед работал в военно-морском ведомстве, составлял контракты на постройку кораблей и в этом деле был спец. Он, хитрый пес, состряпал и подписал с Брайном такой контракт, что последнему еще, возможно, придется доплачивать шведу. Мы здоровались и разговаривали поначалу со шведом и его женой, но потом, узнав, какой он сволочной, перестали. Но швед мало горевал от этого, таким людям сантименты ни к чему.

Здесь же в Жагае, в первый визит, мы встретили еще одного шведа Bertil Brink, который на своей деревянной яхте сделал кругосветку и сейчас бросил якорь тут, благо он женат на бразильян-

ке (она работала учительницей английского языка). К сожалению, Bertil стал алкоголиком. Он откровенно говорил: «Мне нужно выпить с утра, чтобы быть в хорошем настроении. Ваш Ельцин – тоже алкоголик, а управляет страной, да еще как, и коммунизм разгромил». – «А что ты знаешь о коммунизме?» – «Я жил восемь лет в США и читал газеты». – «Дурак ты, Bertil, такой же, как и Ельцин», – сказал я.

В Бразилии пьют кофе все и всюду. В каждом магазине, в каждом офисе, куда бы вы не зашли, вам предложат маленький стаканчик сладкого кофе – кафезино. До прихода в Жагае я не пил кофе почти тридцать лет. Когда-то был бум на растворимый кофе «Nescafe». Однажды после выпивки я переборщил, положив в чашку две ложки этого порошка. Мое сердце чуть не остановилось, и на долгие годы я отказался от кофе. Но попробовал кофеино раз – понравилось, попробовал второй, и стал регулярно употреблять этот чудесный напиток. В жару, когда от расширения сосудов кровяное давление понижается, – кофе незаменим.

Рядом с верфью Брайна на берегу реки был ресторан. Каждый вечер за десять минут до захода солнца от него отходила лодка с гребцом. В лодке стоял мужчина с большим саксофоном, и над тихой вечерней рекой плыло волшебное «Болеро» Равеля. Собравшиеся у ресторана люди, а к шести вечера сюда приезжает очень много машин, наслаждались этим, а вместе с ними – и мы, люди с яхт. Этот саксофонист занесен в Книгу рекордов Гинесса за много-многолетнее исполнение «Болеро».

Один итальянец-одиночка, стоящий на своей 38-футовой яхте недалеко от нас, собирался делать переход до порта Сальвадор и взял себе помощника – экипаж-сгев из местных бразильцев, который уже ходил на яхтах и знал, как управляться с парусами. Они отчалили вечером под звуки «Болеро» и еще в светлое время успели выйти в открытое море, был отлив и течение помогло. Итальянец заметил, что «сгев» часто прикладывается к бутылке с ромом, но было поздно что-то менять. Ветер был благоприятный, яхта шла хорошо, ничто не предвещало несчастья. Капитан, поднявшись утром, обнаружил, что бразилец исчез. Несколько часов поиска ничего не дали, яхтсмен зашел в ближайший порт Ресифи и заявил о случившемся в полицию. Ему надели наручники и по-

садили в камеру – как-никак исчез гражданин Бразилии, может, итальянец убил его. На следующий день на одном из пляжей нашли тело бразильца. Вскрытие показало высокий уровень алкоголя в крови. Итальянца выпустили. «Никогда в жизни не возьму больше никого в качестве «сгев», – сказал он нам в Сальвадоре, – лучше брать собаку».

Действительно, на многих яхтах держат собак. Только не в качестве «сгев»-экипажа, а в качестве сторожа. Нам известен случай, когда собака, маленькая, но очень голосистая, помешала вооруженным пиратам совершить нападение на немецкую яхту «Atlantis». А наш друг Hartmut (он из ГДР, как и Гина) рассказал смешную историю о его «яхтенной» собаке. Эта собачка всегда добросовестно лаяла на нас, когда мы проходили по причалу мимо ее яхты. Однажды Hartmut стоял на якоре в бразильском порту. Рядом с ним отдал якорь другой немец, его друг. Вечером они пошли в ресторан посмотреть девочек – оба были одиночки. Вернувшись за полночь, обнаружили, что яхта друга капитально ограблена, а на другой яхте, где сторожем была собачка, видны были следы «визитеров», но ни одна вещь не пропала. В кокпите была приклеена записка: «Твоя собачка очень дружелюбная» – видимо, кто-то из пиратов понравился собачке и она разрешила подняться на борт. Пираты ведь тоже люди двуногие, наверное, им достаточно было награбленного с первой яхты, поэтому из-за виляющей хвостом собачки они не стали влезать в каюту и оставили записку. Мы с Гиной хохотали от души и решили, что заводить собаку не будем. Когда Hartmut был на Канарах, к нему на яхту забралась крыса. Он, человек доброй души, стал подкармливать ее, и вскоре крыса садилась к нему на колени, стала заправским членом экипажа. Он хотел взять ее с собой на Кабо-Верде. Другие яхтенные люди сказали ему: «Не делай глупости. Если крысе захочется попробовать твой свитер или брюки, она не будет помнить, что это вещи ее друга, и спокойно схрумкает понравившееся». После долгих раздумий Hartmut посадил друга-крысу в динги и отвез на берег. Высадив ее на сушу, он стал быстро грести к яхте. Обернувшись, увидел, что крыса плывет за ним; пришлось добавить скорости и убежать от нее.

Hartmut вскоре женился на молодой бразильской девушке с удивительно прелестным лицом, сочетавшем черты индейские и

африканские. В Бразилии, согласно официальной статистике, 80 % населения имеют африканскую кровь, кто – больше, кто – меньше. Наш друг сочетался законным браком с Хеленой и перестал быть яхтсменом-одиночкой. Правда, перестал и плавать далеко, занялся продажей яхт, побывавших в ураганных катаклизмах в Карибском бассейне. По дешевке покупает побитую посудину, ремонтирует – у него золотые руки, – а затем продает.

Многие европейцы-одиночки в возрасте 50–55 лет – «опасный» возраст, когда мужчина чувствует себя сильным и опытным с женщиной, – приходят на своей яхте в Бразилию, находят молодую подругу и живут с ней, путешествуя изредка из порта в порт. Этих молодых мулаток я называю английским словом concubine (от лат. – лежать вместе), в англо-русском словаре перевод: любовница, наложница, сожительница, младшая жена. Все они из бедных семей, и, став «подругой» богатого европейца, владельца яхты – по бразильским меркам все они богатые, – девушка помогает своим родителям. Пожилые мужчины часто снисходительны к молодым девушкам. Мы встречали много таких пар, одни живут годами, другие ограничиваются неделями.

Яхты одиночек чаще погибают сравнительно с «женатыми» яхтами. Для этого существует много причин, но основная – усталость в плохую погоду. 13 ноября 2007 года я нашел на веб-сайте Михаила Войтенко (www.odin.to) сообщение: за последние несколько дней в океанах погибли (пропали без вести) 4 яхты, три из них – с одиночками. Одна – «Contessa seven» – на переходе Иоккогама – Ванкувер пропала посреди Пасифика (Тихого океана): то ли ночью попала под корпус большого судна, то ли перевернулась в шторм. Вторая – «Kiki» – вышла из Новой Зеландии в Пакаэте (Французская Полинезия) и по пути пропала. Третья – французская «Frequence Jazz», безмоторная яхта, на которой молодой музыкант не так давно под звуки тромбонов и фанфар друзей вышел в свою кругосветку. Через полтора месяца яхта исчезла к югу от мыса Доброй Надежды. Конечно, яхты пропали без вести. И пока нет подтверждения о смерти – есть надежда. Моя мама, после получения похоронки о гибели отца в 1943 году, еще несколько лет после войны надеялась: «Может, он попал в плен, возвращаются ведь фронтовики, которых уже и не чаяли увидеть».



После Cabedelo-Jacare наш курс смотрел на порт Сальвадор. Погода в этих тропических водах обычно хорошая, и мы по пути, не спеша, зашли в порт Recife. Порт этот относительно новый. Удачно отгороженный от моря длинным прямым рифом (по-португальски *recife*), на котором соорудили волнолом, он стал одним из важных транспортных пунктов страны. У причала мы увидели (опять и опять) печальную картину: бывший советский теплоход «Львов» типа ро-ро стоял брошенный, ржавый, потерянный, как и вся наша страна. Сто лет назад чуть севернее Recife был порт Pernambuco (сейчас так называется штат Бразилии). Йошуа Слокум, капитан, совершивший первым одиночное плавание вокруг света на яхте, после 50-дневного перехода из Гибралтара заходил сюда в 1895 году. Порт Recife тогда не существовал. Мы с Гиной не преминули съездить на автобусе в городок Olinda (теперь так называется некогда известный порт) и были разочарованы, увидев только маленькую гавань для лодок и катеров. Зато мы вдоволь побродили по улицам, «усаженным» старинными португальскими домиками, побывали в краеведческом музее, где находится большая экспозиция орудий пыток рабов; этих орудий в Латинской Америке во время рабства было произведено тысячи и тысячи, поэтому их во всех музеях в изобилии.

В Recife мы хотели зайти в оказавшуюся на нашем пути еврейскую синагогу, но цена за вход была 10 долларов; не по нам еврейские цены. Мы крайне удивились, прочитав на мраморной доске, что это самая старая в Латинской Америке синагога, построенная в XVII веке. Что делали евреи в португальской колонии, ведь в Португалии они не были в фаворе. Оказывается, в 1630 году голландцы на кораблях Вест-Индийской компании атаковали Pernambuco (Recife) и тридцать лет правили здесь. Покопавшись в Интернете, удалось установить, что хозяевами Вест-Индийской компании были в основном голландские евреи. Отправляя свои корабли на Вест за богатством, на них сажали не только евреев-торговцев и ростовщиков (по-современному – банкиров), но и священников – *rabbi*. Сионизм, еще не называясь этим словом, начинал завоевывать мир. Не случайно и на острове Кюрасао, где

Вест-Индийская компания прибыльно занималась работоторговлей, стоит синагога тех времен.

В Recife мы провели только 2 дня, а затем зашли в небольшой порт Масей. У причалов стояли несколько грузовых судов, берущих зерно насыпью. Мне нужна была карта Аргентины, и мы с Гиной побывали на трех судах: на одном из них экипаж филиппинский, на другом – 100 % из Индии, третий – с южно-корейцами. На первых двух нам дали устаревшие адмиралтейские карты. Мы поблагодарили капитанов, побеседовали немного с ними. На следующий день в порт зашла яхта «Solveig of Iorn» под британским флагом. Роберт со своей женой Дианой только недавно пришел из Европы. Он физик-атомщик, доктор наук, много лет работал в Женевском международном атомном центре. «Синхрофазотронщик?» – вспомнил я слово не столько из научных статей, сколько от незабвенного Высоцкого. «Да, да, – ответил Роберт, – я был ответственным за безопасность этой системы», – и удивился, что я знаю это слово. Позже мы долго общались с ними во время стоянки в порту Сальвадор. Робин любил по-профессорски поговорить, и его останавливала всегда Диана, видя, что слушатели, то есть мы, уже устали. Она из балетного мира. Пожалуй, это была одна из «высокотитулованных» яхт, не считая «Harrier». Мы очень редко встречали людей с университетским образованием; это не значит, что люди без высшего образования глупые или недалекие, наоборот, они всегда более практичны, но темы для бесед, особенно о политике, были обширнее с «университетами».

Побродив по улицам Сальвадора несколько дней, мы поняли, что сердце Бразилии находится здесь, где 90 % населения – темнокожие мулаты. В 1500 году португальский капитан Кабрал случайно подошел к этому побережью – занесло течением (фактически Кабрала нужно называть открывателем нового материка, а не Колумба). Был День всех святых, кажется, 1 ноября, и бухта получила это название, которое можно прочесть на навигационных картах; бразильцы называют ее просто «байя» – бухта. Это одно из красивейших мест на восточном побережье Южной Америки. Именно в эту бухту заходил английский «Бигль», на борту которого находился молодой Чарльз Дарвин. «Бразильский пейзаж, – писал Дарвин, – представляет собой не более и не

менее, как сцену из „Арабских ночей“ с тем преимуществом, что это – реальность. Воздух восхитительно прохладен и мягко; полный радостных впечатлений, начинаешь горячо желать остаться навсегда в этом новом и грандиозном мире». Мы с Гиной тоже хотим остаться в Южной Америке и уже, наверное, не вернемся в холодную Европу.

Познать душу бразильцев нам помогло не только настоящее общение с простыми людьми на базаре, улице, вечерних площадях, но и книги Жоржи Амаду – бразильского писателя-коммуниста. Сальвадор – его родной город, и в доме писателя сейчас музей. Приятно было видеть там еще советские издания его романов. Я не большой знаток бразильской литературы, но думаю, что никто не писал так душевно, так правдиво о жизни простых мулатов, как Амаду.

Журналист из реакционной бразильской газеты «Oglobo» писал: «В нашей стране нет расизма, 80 % бразильцев имеют примесь африканской крови». Но зайдите в зал ожидания аэропорта в Рио – тысячи пассажиров и только белые. Зато старый обшарпанный поезд Joa Pessoa – Cabedelo заполнен исключительно черными людьми, исключением были только мы с Гиной.

Здесь же в Сальвадоре мы увидели небольшой памятник-бюст еврейскому писателю Стефану Цвейгу (он писал свои книги на немецком языке). Писатель жил в Германии, а когда Гитлер пришел к власти – уехал в Бразилию. В 1942 году, видя, что фашизм уверенно завоевывает мир, Цвейг покончил с собой от безысходности. Это не сходится со словами Генри Миллера, американского писателя, сказавшего об одном еврее: «Это был безнадежный взгляд еврея, в котором, как и во всем его народе, жизненный инстинкт был так силен, что даже в совершенно безнадежной ситуации он не имел сил убить себя». Цвейг был не совсем «стандартным» евреем; он не побоялся сказать об иудейской Торе, которая включена в Библию под названием «Ветхий завет»: «...кровожажущий, безчеловечно жестокий Ветхий Завет». Цвейг видел, что Тора – это учебник страшной идеологии, не уступающей фашизму. Глядя на нынешний сионизм, пришедший на смену фашизму, я тоже испытываю порой черные минуты отчаяния. Но надо выстоять. Наше дело правое – победа будет за нами.

Дом-музей Амаду расположен в самой живописной части города, недалеко от площади Pelourinho. В старые времена, даже во время пребывания здесь Чарльза Дарвина, на этой площади публично наказывали рабов и здесь же их продавали, как скот. Испанские конкистадоры – первые колонизаторы – называли людей, родившихся от белого отца и черной матери, оскорбительным словом – «мулат» (mulato, производное от слова «мул» – помесь осла и лошади). Сейчас, конечно, слово прижилось, никто не помнит историю, и красивые мулаточки заткнут за пояс любую евродевицу. Чистокровных негров-африканцев мало. Вечером на площади с цвето-музыкальным фонтаном масса народа. В одном уголке группа молодых бразильцев исполняет оригинальный акробатический танец «капоэйра». Трудно назвать это представление под звуки тамтама и однострунного музыкального инструмента танцем. В акробатических движениях один из мулатов – «раб» показывает, что он хочет ударить, хочет напугать белого хозяина, но всегда черные ступни ног проходят близко от лица «рабовладельца», не задевая его. Тронешь – будешь казнен. Смотришь на этот необыкновенный танец и понимаешь, что однажды раб убьет белого.

Мы с Гиной переходили от одной группы людей к другой, было очень интересно наблюдать за весело улыбающимися лицами, казалось, все они счастливы. Вдруг к нам направилась молодая мулатка, сильно хромавшая на одну ногу. Ее лицо было искажено болью, а протянутая к нам ладонь красноречиво просила помощи-подаяния. «Такое красивое лицо, такое красивое тело и такое горе с ногой», – подумали мы, и я положил в ладонку 10 реалов (3 доллара). Девушка мило улыбнулась, сказала «abrigado» (спасибо) и, хромя, отошла от нас. Мы повернулись, чтобы уйти, и, случайно оглянувшись, увидели, как наша «хромоножка» вдруг побежала, подпрыгивая, как молодая козочка, к своему парню и с веселым смехом показала ему деньги. Он хотел было схватить бумажку, но девушка резво отпрыгнула и закружилась, высоко держа банкноту. Мы смотрели на эту картину и весело хохотали. «Пойдем к ней», – сказала Гина. Девушка, заметив нас, приняла серьезный вид, но, догадавшись, что мы поняли ее проделку, засмеялась. Гина положила ей на плечо руку. «Ты – хорошая актри-

са, это говорю тебе я – актриса Гина» (Гина заканчивала актерский факультет). Красивая мулатка поняла сказанное и с теплой улыбкой поблагодарила мою жену. Возвращаясь на яхту, мы снова и снова вспоминали проказливую мулатку и смеялись.



Бразильский карнавал... За этими словами ощущаешь теплые тропические ночи, наполненные запахом разноцветия, слышишь стрекотание цикад, вклинивающееся в музыку улиц, видишь наполненные жизнью улыбки белозубых мулаток, танцующих самбу – гибрид испанского болеро и африканских ритмов. Великий карнавальный фестиваль стал развиваться как праздник рабов, несмотря на сопротивление инквизиции. Рабство в Бразилии было официально отменено в 1888 году (в России – в 1861), но на дальних фазендах оно существует и по сей день. Мы гостили в 1995 году на фазенде одной пожилой немки, давней подруги Гининой мамы. Когда-то после войны Ханна вышла замуж за богатого еврея из Италии, который купил в Бразилии большие земли и вскоре стал мультимиллионером. На его плантациях выращивалось все, что выгодно: кофе, сахарный тростник, маниока. Пеоны-крестьяне работали у него за еду. Ханна была уже вдовой; на фазенде хозяйничали сын мужа от первого брака – рыжий еврей и дочь Ханны. Мы провели там несколько дней и со свойственной нам любознательностью следили за жизнью помещиков. Вокруг богатого дома с бассейном, фруктовыми деревьями притаились маленькие хатки пеонов. Семьи их живут здесь уже около пятидесяти лет, старики умирают, дети, подрастая, продолжают работать на плантациях. «Сколько вы платите им?» – спросил я Ханну под настороженным взглядом Гины (она иногда смущена моими «советскими» вопросами, которые западные люди могут воспринять как оскорбление). – «Много, около ста долларов каждой семье. Но им не нужны деньги. Продукты питания и одежду мы доставляем из города; у нас тут вроде маленького магазина, где пеоны берут все в кредит. В город им незачем ездить, работы много». И я понял, что эти пеоны если и не рабы, то крепостные. Уже позже мы узнали из бразильской прессы, что некоторые землевладельцы, хозяева территорий,

равных Литве и Латвии вместе взятых, владеют рабами, которых перепродают. И это в порядке вещей.

Энциклопедии говорят, что официальные карнавалы когда-то зародились в Италии. То, что у католиков называлось carnevale (прощай, мясо – пост), здесь, у черных рабов, верующих в своих африканских богов, ни имело никакой связи с христианством, хотя церковь и пыталась присвоить себе право контроля. Мулаты и негры просто выходили на улицу, образовывали группы и шли по мостовым, пританцовывая под звуки африканских барабанов. Постепенно это развилось в более организованное представление, но не для праздных белых, а в свое удовольствие.

Ныне в Бразилии есть два типа карнавала. Первый – более естественный, сохранивший традиции прошлого века, когда группы людей, одетых в чудные карнавальные костюмы, фланируют по улицам, периодически останавливаясь для танца. Впереди на открытых автомобильных платформах сидят джаз-банды, а рядом с музыкантами выплывают мулатки, вместо лифчиков на грудь у них нанесена разноцветная краска. Тротуары заполнены жителями города и многочисленными туристами. Места на балконах первых и вторых этажей проданы за высокую цену богатым белым. Три дня и четыре ночи идет карнавал, обычно в конце февраля – начале марта. Это – Сальвадор, где мы три вечера любовались фейерическим праздником; именно в этом городе давным-давно зародился бразильский карнавал, а затем в 1877 году пришел и в Рио-де-Жанейро.

Второй тип карнавала – в Рио. Здесь, в бывшей столице Бразилии (кстати, Сальвадор тоже был столицей с 1549 по 1763 год), такой большой наплыв туристов с толстыми карманами, что карнавал поставлен на «индустриальную», по примеру США, основу. На «берегах» одной из улиц построены многоярусные блоки для зрителей – самбадром. В городе существуют десятки школ самбы, каждая со своим «оттенком». За год до карнавала школа находит спонсора, готовит экзотические костюмы: для девушек часто только треугольничек спереди и перья сзади, но для претенденток на звание «королева карнавала» – необычный богатый огромный костюм. Жюри производит отбор групп участников, оставляя только лучших четырнадцать. И в назначенный вечер начинается

парад. Девушки с молодыми грудками и вертящимися в такт музыке попками являются главным объектом внимания пожилых американцев, сидящих на скамейках самбадрома с цейсовскими биноклями в руках. Билеты на эти места стоят до 250 долларов.

Мы с Гиной отказались покупать билеты на самбадром, хотя и были в Рио в карнавальное время через два года после Сальвадора. Дорого – одна сторона, искусственность мероприятия – другая. Обе – не для нас.

А что делает бедный люд фавел в карнавальные вечера? Они идут за джаз-бандами по своим улицам, идут и пляшут. И все они радостные и веселые, как большинство бразильцев.

В Японии существует наравне с буддизмом религия под названием синтоизм: люди родились, чтобы быть счастливыми; никаких наказаний, никаких страданий, улыбайтесь, радуйтесь солнцу, радуйтесь жизни. Однажды в Осаке состоялся международный форум поклонников этой религии. Самая большая делегация прилетела из Бразилии. Выйдя из самолета, бразильцы сразу стали танцевать, петь, как на карнавале. Это и есть бразильская душа. Мы с Гиной побывали почти во всех странах Латинской Америки. Самые веселые, самые жизнерадостные люди – по нашим наблюдениям – безусловно, бразильцы.



В Сальвадоре истекло время нашей визы. В таком же положении были люди с соседних яхт: один англичанин Джон и два датчанина, Педер и Карлос. Джон сходил в британское консульство, где ему посоветовали обратиться к юристу Rui Patterson. Большой группой из пяти человек мы сидели в маленьком офисе, на дверях которого красовалась табличка «Dr. Patterson» (Dr. – значит доктор наук). Я – русский – не постеснялся спросить сына Rui: «Ваш отец действительно доктор?» – «Нет, просто в Бразилии так принято». Позже мы прочли в какой-то книге, что в этой стране только военные чины не помещают «Dr.» перед именем. «Доктор юриспруденции» говорил по-португальски, а его толстый сын Pablo, закончивший университет в США, переводил на английский: «Вам не нужно продлевать визу. Все гораздо проще. Согласно римскому праву (!) вас не могут выдво-

рить из страны без решения суда. Поэтому мы подготовим от каждого из вас петицию в бразильский суд с указанием, что журналистке Гине, например, нужно собрать материал для книги, – а это работа на несколько лет, Карлосу – открыть бизнес и так далее. После этого вы можете быть в Бразилии долго, сколько вам нужно». – «А что мы скажем в полиции?» – «Мы дадим вам документ, гласящий, что ваше дело рассматривается в суде, и до решения суда никто вас не тронет. А решение суда можно ждать годами». Мы слушали развесив уши и верили. Каждый из нас выложил «доктору» по пачке долларов, а что поделаешь – нам нравится Бразилия и мы хотим быть здесь долго.

На стенах офиса я заметил листок с эмблемой Рабочей партии Бразилии. Оказывается, Rui и Pablo – члены этой партии. Это добавило доверия к ним. Во время военной диктатуры Rui – молодой коммунист – сидел в застенках. Гина сказала, что собирается написать статью о Бразилии в английскую газету (в эти дни США напали на Ирак, везде шли антиамериканские демонстрации) и попросила Rui рассказать о своем прошлом. Он пригласил нас к себе домой в шикарный апартамент на 13-м этаже с видом на море. Его молодая жена – лет на двадцать моложе Rui – поставила орешки и поджаренный ямс, что-то вроде картофеля. Мы провели несколько часов, слушая рассказ бывшего узника. Вспоминая некоторые моменты ареста, он даже прослезился.

Лондонская газета «Morning Star» опубликовала большую статью Гины, а вскоре мы получили несколько экземпляров газеты и дали их Rui. Он был так рад, что обнял и поцеловал Гину.

Пока мы были в Сальвадоре, затем в Рио и в бухте Ilha Grande, никто не проверял нашу визу. Но когда мы пошли оформлять отход из Бразилии в Уругвай, иммиграционный офицер, посмотрев наши паспорта, а затем документ юриста, сказал нам: «Этот документ выбросите в туалет, там ему место. А за незаконное нахождение в Бразилии вы заплатите штраф. Пока я вас отпускаю и ставлю в паспорте отметку о сумме штрафа, который вы должны будете уплатить при возвращении в нашу страну». Мы были немного обрадованы, что не нужно платить сразу. За каждый просроченный день – 3 доллара, а у нас набралось три месяца.

Через год мы пришли снова в Рио, уплатили штраф и позвонили Rui и Pablo. «Как с возвратом наших денег за ваш „документ“?» – «Мы юристы и никогда не возвращаем денег», – ответили нам. Еще раз я убедился, что нельзя доверять юристам, все они, независимо от национальности, Жириновские, даже если в прошлом и были коммунистами. Вся сволота, захватившая недра и власть в России, тоже бывшие коммунисты. «Наш друг Rui (Руй по-русски), – сказал я Гине, – настоящий gui» (в Бразилии буква «г» произносится как русская «х»).

В Рио-де-Жанейро мы простояли месяц. Собственно, не в самом Рио, а в Нитерой – на противоположном берегу бухты. Там мы нашли дешевый яхт-клуб, в котором встретили двух хороших людей – Сузи и Ренато с бразильской яхты «Samba». Эта пара уже 15 лет живет и плавает на своей стальной лодке. Когда были помоложе – сделали кругосветку. Ренато работает на нефтепромыслах, иногда сидит в офисе, иногда вылетает на платформы, а Сузи – красивая, элегантная, энергичная (ее мать – колумбийка) – помогает многим иностранным яхтам, заходящим в яхт-клуб. Она повозила нас на своей машине по живописным окрестностям. Вместе с ней и Ренато мы побывали на многих концертах и в музеях. Оба говорят по-английски. Во время кругосветки недалеко от Марокко Ренато заметил огни большого судна, ему показалось, что курс безопасный, и он снова задремал. Разбудил его грохот падающей мачты и удар о корпус супер-танкера, который даже не заметил столкновения. К счастью, мачта не переломилась, четыре часа Ренато и Сузи затаскивали ее на палубу. И затащили, спасли. Зашли под мотором в порт Агадир. Сузи смеется, рассказывая, как Ренато попросил десятерых местных рыбаков сесть на слегка погнутую мачту и, подпрыгивая, выпрямлять ее. «В конце концов мы продолжили наше плавание и после нескольких дней около мыса Горн завершили его».

В пятидесяти милях к западу от Рио притаился за косой-полуостровом залив Ilha Grande (Большой остров). Это примечательное место: природа, как по заказу, разместила в этом небольшом заливе 365 островов и островков, видимо, рожала каждый день по одному в течение года. Америго Веспуччи, описывая красоту этих мест, сказал: «Если существует на Земле рай, то он должен быть

недалеко отсюда». Острова, покрытые вечнозелеными деревьями, очень живописны, особенно когда начинается цветение высоких акаций, а вслед за ними – и других деревьев. Кроны покрываются сплошь красными, белыми, желтыми цветами, скрывающими зелень. Это самое красивое место, увиденное нами за всю нашу богатую на видения жизнь. Мы провели в этом заливе сначала 5 месяцев, а вернувшись из Аргентины, – еще полгода.

Многие иностранные яхты, идущие в Аргентину, Патагонию, вокруг мыса Горн, собираются здесь. В тяжелое и долгое плавание лучше отправляться группой. Недалеко от курортного городка Paraty есть удобное якорное место. На небольшом песчаном пляже со множеством высоких кокосовых пальм притаился полузаброшенный домик, неизвестно кому принадлежащий. Раз в неделю сюда приезжает негр, убирает листья, кокосовые орехи. К домику подведен водопровод с горной водой, чистой, вкусной. Кто-то когда-то поставил на камни металлическую решетку – готовьте шашлыки на здоровье! Иногда здесь скапливается до десяти европейских яхт. По вечерам яхтенные люди собираются у домика, разжигают костер под решеткой, и когда угли яркие – кладут мясо. За бутылкой пива или вина происходит знакомство. Заводятся беседы, каждый имеет какую-нибудь интересную историю из плавания, ты чувствуешь симпатию к этим людям, к одному – больше, к другому – меньше. Наши друзья Лес и Пат (яхта «Islander»), а также австралийская семья с яхты «Kaylie» с их 9-летним сыном обычно были нашими компаньонами на пляже «B-Qu» – так называли этот пляж яхтенные люди, переделав в аббревиатуру слово «barbecue», что значит «зажаренный на решетке кусок мяса», по-русски это называется «шашлык». Это были простые хорошие люди, и нам было легко и тепло с ними. (Прожив на Западе треть моей жизни, я заметил, что там не употребляется выражение «хороший человек», там словно боятся быть хорошим.) Уже несколько месяцев мы дружим с «Islander», вместе идем потихоньку на юг, помогаем друг другу – больше они нам, чем мы им. Лес – инструктор и экзаменатор Королевской яхтенной ассоциации (Royal Yachting Assotiation); мы с Гиной – только члены. Во время стоянки на рейде порта Ilheus Лес проверил весь наш такелаж, заставил заменить некоторые детали («Вы не може-

те ни одного дня плавать с таким зажимом фала!»), провел с нами, неопытными, учение по спасению упавшего за борт без использования машины, только под парусами – для нас это был топ яхтенного мастерства.

Мы стояли около жаровни, Лес переворачивал сочную говядину, Гина – рыбу (мы не едим мясо). Из-под кустов выглядывали котята – здесь живет большое семейство котов, которых мы подкармливаем остатками поджаренного мяса. Чем они питаются между «шашлычными» вечерами – не знаем, но видели, как малых котят иногда хватают грифы, уродливые птицы, похожие на американского орла на гербе США.

На запах жарившегося мяса забрел однажды *кожа-да-кости* пес. Наверное, он был больной и смотрел на мясо с такой тоской в глазах – вокруг стояли люди, не его друзья, – что мне стало до боли жалко его. Небольшой кусочек мяса, который я бросил псу, был проглочен не жеваным. Второй и еще несколько кусочков он уже торопливо жевал. Подошел Лес и 9-летний мальчик Vjorn с яхты «Kaylie». «Зачем ты даешь этому псу мясо, его убить надо. Не давай больше, пусть сдохнет». Я был поражен, ибо это было сказано не только взрослым англичанином, но и мальчиком, причем с такой серьезностью, как будто это было не домашнее животное, а кусок дерева. «Но он ведь голодный». – «Его убить надо, он такой тощий», – опять сказал Vjorn, этот «милый» мальчик. «И тебе не жалко убивать его?» – «Нет, ведь он скоро сдохнет все равно». Меня потрясла эта безжалостность, и я подумал: «Славабогу, мы русские – советские, не такие». Есть, конечно, и среди нас всякие Путины, но в целом мы – добрые.



Остров Ilha Largo (остров Длинный) притаился у северного берега Большого острова. Почему этот маленький, совсем не длинный, покрытый сплошь зеленью островок получил такое название – знает только история, в которую мне не удалось найти вход. Мы часто становились на якорь здесь, в небольшой бухточке, где в одном уголке притаился плавучий ресторан. Вечером, когда все посетители и повара уплывали по домам, на платформе ресторана оставался один сторож Martin, мужчина лет под сорок

с почти европейским лицом. Иногда он подгробал на пластиковой лодочке к нам и долго беседовал с Гиной – она уже говорила немного по-португальски, вернее, по-бразильски, так как здесь язык имеет свой специфический «тропикальный» колорит. Однажды вечером, часов в десять, мы услышали, как Martin пел какую-то странную, похожую на речитатив песню. Голос у него был хороший, и мы, сидя в кокпите, слушали мелодию песни, вплетающуюся в тихий теплый вечер. Было что-то мистическое в этой песне. На следующее утро я спросил Мартина, о чем он пел. «Я разговаривал со своими богом». – «Ты католик?» – «Да, я крещеный, но верую в моего бога и говорю ему, что я чувствую, а затем слушаю его ответ». – «И он отвечает?» – «Да». Блажен, кто верует.

Мы продолжали стоять около острова Largo, никто не беспокоил нас, катера с туристами редко заходили сюда. Светлым тихим утром я сел в динги и погреб к протоке между островами. Был отлив. Затащив лодку на камни, я бродил по песчаному дну протоки и в одном месте увидел необычных осьминогов: маленькие, светлые под цвет песка, чуть не полупрозрачные, с красивой белой ракушкой на спине. Я даже никогда не слышал, что есть такое чудо – осьминог с ракушкой. Несколько их лежало на песке, уже без ракушек, и маленькие крабики, как муравьи, облепили этих безжизненных осьминогов и потихоньку отгрызали их щупальца. Я поднял лежащие рядом пустые, очень деликатные ракушки (одна из них лежит у нас дома в Лондоне). Живые осьминоги медленно ползали по мелководью. Один из них сбросил со спины ракушку, и из нее в воде стали расплываться маленькие желтенькие шарики икры. Оказывается, под ракушками самки хранят свое будущее потомство; не знаю, как и кто оплодотворяет икру семенем, ни одного самца не было видно, возможно, эта порода осьминогов – гермафродиты, как и многие креветки и ракообразные. После нереста осьминожки, выпустившие тысячи икринок и выполнившие свой долг, погибают, а из тысячи икринок вырастут, может быть, два-три осьминога. Природа – главный регулятор жизни. Подошла лодка с туристами, несколько человек вышли на берег и тоже стали собирать ракушки. В моем пластиковом пакете лежало с полдюжины нежи-

вых отнерестившихся осьминогов. Я показал их молодой бразильянке и спросил, можно ли их есть. «Есть можно, – ответила она без улыбки, – но у вас могут быть проблемы с полицией: здесь заповедник и нельзя заниматься рыбалкой». – «Но ведь они, осьминоги, уже мертвые». – «Не знаю, не знаю», – как-то совсем неприветливо ответила женщина.

Гина сварила осьминогов для пробы, они оказались жесткими. Я пожевал и выплюнул – почти несъедобный. Поставил скороварку с осьминогами под стол в кокпите, попробуем позже. А через тридцать минут к нам ошвартовался большой катер с надписью «Policia Militar» (военная полиция). Я еле успел убрать выставленную за борт соларпанель (солнечная батарея). Трое офицеров, вернее, сержантов, запрыгнули к нам на борт, правда, без оружия. С ними был мужчина в гражданской одежде – переводчик. Он приветливо поздоровался и сказал, что был звонок в полицию, что мол яхта «Pedroma» занимается незаконной рыбной ловлей в заповеднике. «Вот сучка, – сказал я про себя о бразильской женщине, – это только она». «Мы должны проверить вашу яхту». У меня и Гины екнуло сердце – вдруг заглянут в скороварку. Я сказал, что собирал только ракушки и показал их. Тем не менее здоровенный сержант полез в каюту; я, посмотрев на его бутсы с шипами, подумал: «Повредит лак пола» – и спустился за ним. Мы уже знали, что при подобных проверках из каюты исчезают деньги и другие предметы, и я не спускал с него глаз. Сержант осмотрел все закоулки, заглянул в туалет и выбрался наружу. «У вас есть рыболовные снасти?» – «Нет, даже спининга не имеем». Переводчик сказал, что местные люди не любят «гринго» (североамериканцев), а под эту гребенку – и всех белых с яхт, и поэтому часто звонят в полицию. Мы потолковали еще немного, военные перешли к себе на борт, вслед за ними – переводчик, и катер отошел. А мы сидели и молча приходили в себя. Гина открыла скороварку и выбросила содержимое за борт. К нам подгроб Martin. Уже начинало смеркаться. «Я следил за вами и был готов звонить в береговую охрану. Военная полиция не имеет права проверять вас», – сказал он. Кто их знает, эти полиции, лучше быть подальше от них и от любых проверок.

• • •

Идем под двумя парусами на север вдоль побережья. Второй вечер наблюдаем красивую картину заката. Сегодня солнце прошло через легкие полоски облаков и село за чистый горизонт. Но зеленого луча не увидели, чего-то в атмосфере излишек. Но мы терпеливые охотники за зелеными лучами. Днем небо было усеяно небольшими светлыми облаками, как в летний день на Украине. (Гуд бай, Украина, теперь ты не моя Родина, теперь ты продана врагам рода людского.) После заката тучи над береговой чертой стали темными от контраста с оранжевым небом и, как всегда, можно узреть разные картинки. Сегодня мы рассмотрели ведьму на метле, которая преобразовалась в китайского дракона с раскрытой пастью, куда медленно двигалась первая вечерняя звезда, а когда она вошла туда, вдруг облако-дракон исчезло, как будто испарилось от высокой температуры звезды. Потихоньку небо усеялось созвездиями. Прямо напротив меня (я сижу в кокпите) Стрелец нацелил свой лук в Венеру, оказавшуюся совсем недалеко от этого красавца. Федор Конюхов, рассказывая о плавании, всегда с восхищением вспоминал о Стрельце, одном из красивейших созвездий южного неба. Я слышу какой-то хлопок за бортом, будто два гребня волн схлестнулись. Это повторяется несколько раз. Вглядываюсь за борт и вижу: молодой дельфин взмывает вертикально метра на три, делает кульбит и хлопается в воду носом. И снова выпрыгивает вблизи яхты, на этот раз полого и не так высоко, и падает всем телом с сильным звуком. Только один дельфин – наверное, потерял стаю и принял яхту за сородича. Он молодой, ему хочется резвиться; может быть, он даже видит меня, стоящего в кокпите, и приглашает к себе. Не могу, извини, малыш.

BUZIOS



После четырехдневной стоянки в Рио-де-Жанейро (за это время нам удалось побывать на концерте симфонической музыки и посетить выставку знаменитого

английского скульптора Henry Moore) ранним утром в конце августа мы вышли в море. Ветер был умеренно-свежий, и яхта бойко бежала под чуть зарифленными парусами. «Сахарная Голова» с нелепой будкой фуникулера медленно удалялась, но мы не испытывали грусти, расставаясь с Рио на годы. Мы знали, что в будущем сможем снова вернуться сюда. ЕБЖ (если будем живы). Впереди путь почти в четыре тысячи миль до Венесуэлы. Мы спешим попасть туда до того, как США сделают из этой страны второй Ирак: как-никак, Венесуэла – 5-й в мире производитель нефти. Не Саддам Хусейн был причиной американской агрессии, а нефть, которую американцы прибрали к своим рукам.

На следующее утро мы зашли в маленький порт-курорт Buzios. Когда-то в 60-е годы прошлого века это затерянное среди природы место отыскала убегающая от назойливых папарацци Бриджит Бардо. После нее сюда хлынули туристы*, и сейчас Buzios («каури», переводится – небольшие красивые ракушки) с прекрасными пляжами, омываемыми чистой океанской водой, стал одним из популярных курортов Бразилии. (В бухте Гуанабара, где расположен Рио-де-Жанейро, купаться нельзя – из-за промышленных сбросов вода зеленая. Даже знаменитый пляж Копакабана не всегда чист. Да и там практически не купаются из-за сильного наката. Копакабана – это место, где красивые бразильские девчата предлагают себя туристам из США и Европы.)

...Бронзовая Бриджит сидит на бронзовой скамейке, широко расставив стройные ноги в бронзовых узких брюках моды 1960

года. Если вся скульптура чуть окислилась, то колени блестят как золото: молодые туристки постоянно садятся на них, позируя перед объективом. Скульптор, кстати, женщина, сумела передать естественную милую красоту молодой француженки.

Наше плавание сюда было не очень комфортабельным. Крупная зыбь от *SE* сильно болтала «Педрому», но Гина ни разу не пожаловалась. После долгой стоянки в гавани Гине требуется 36 часов для «акклиматизации» к качке. Когда мы стали на швартовый буй местного яхт-клуба, она призналась: «Я еле жива, я так устала. Мой желудок как камень». Мы были рады, что отдохнем спокойно до утра.

После обеда я пошел в Интернет-кафе и получил прогноз погоды. Вернувшись на борт, сказал: «My Love*, если мы не уйдем отсюда вечером, через сутки придется идти против встречного ветра. Дождаться здесь хорошей погоды не можем, так как бухта открыта с севера». Я смотрю на Гину и вижу, как ее глаза заволокло влагой. «Я так устала», – только и сказала она. Мне было до боли жалко ее. Но я капитан, и принимать порой жесткое решение для спасения жизней или для блага подопечных – капитанская «привилегия». Как можно мягче я убедил Гину сниматься с якоря. Холодный фронт подошел раньше ожидаемого времени; он принес нужный нам *SW* ветер, правда, как всегда с дождем.

Мы шли резво с двумя зарифленными наполовину парусами, 6–7 узлов показывал механический лаг. Это предел для нашей «Педромы», бóльшая скорость создает дискомфорт и излишнюю напряженность не только на корпус яхты, но и на психику.

Когда в полночь я сменил Гину, ветер посвистывал до 6 баллов, но «Антон Павлович» держал курс устойчиво. Вскоре начался сильный дождь. Он хлестал с кормы, и спрейхуд** (sprayhood) ни сколько не прикрывал меня, а хваленый дорогой костюм для пло-

* Мы часто обращаемся друг к другу так. Английское «my love», произносимое как одно слово – майлав (моя любовь), вошло в лексикон с первых наших дней. Русское «моя любовь» чуточку длиннее и звучит не так мягко. Зато наше «милая» несет в себе глубокую нежность. Гина очень любит это слово. Кстати, если прочесть «my love» без английского несуразного произношения, а по буквам – получается «милове» – почти «милая» (тема для диссертации).

** Спрейхуд – тент с прозрачным пластиком впереди, защищающий от брызг вход в кабину.

* Склонность Бриджит появляться «топлесс» на пляже французского курорта Saint Tropez дала мировую известность этому городку. (Мы с Гиной ездили туда во время стоянки в порту Байонна.)

хой погоды оказался хорошим только для рекламных картинок. Мы проходили район нефтяных платформ – их здесь сотни, я не мог укрыться в каюте и к 5 часам был мокрый до нитки. К счастью, когда Гина заступила на вахту, дождь прекратился.

Выпив горячего чая, я прилег на диванчике, где мы отдыхаем во время плавания. Утром я чувствовал себя бодрым, сварил и съел завтрак (овсянка и гречка – каждой по жменьке, протертые на крупной терке морковь, банан и кусочек калемасы – тыквы. 20 минут на легком огне. Обедение! Рекомендую всем. Только не забудьте добавить чуточку сливочного масла. И кружку зеленого чая рядом). А через тридцать минут почувствовал, что мое тело горячее. Но не от чая. Замерил температуру – 38,5 °С. «Хороший» был дождь!

В маленьком порту Guaripari мы в полночь отдали якорь сразу же за воротами, проскочив 150 миль за 28 часов. Ветер к тому времени затих, это верный признак, что утром задует *NE*.

Я не люблю заходить ночью в незнакомый порт, когда нельзя на глаз определить расстояние до опасно пенящегося рифа недалеко от входа. Но обстоятельства иногда заставляют. Хорошо, выручает радар. Наш старенький «Fugino» – более 20 лет ему – не имеет сигнализации и других «модерных» новшеств, которые часто приводят доверчивых мореплавателей. Для меня, старого капитана, помнящего первый советский «Створ», вполне достаточно того, что можно измерить расстояние и видеть общую картину. А общая картина была такая: с левого борта (мы стояли носом на *E*) в 1,5 кабельтовых – гранитный отшлифованный волнами плоский берег и скудно освещенный одноэтажный отель, по корме в одном кабельтове – две высокие скалы, на одной из них стоит примитивная скульптура человека-идола, которую европейские церковники почти 15 столетий используют для одурачивания и эксплуатации простых людей. Глубина – 5 метров, грунт скалистый, плохо держащий якорь, но тем не менее на карте это место показано как якорная стоянка для яхт.

Утром к нам подошли на лодке два молодых рыбака и начали выбирать сеть, оказавшуюся под нашей якорь-цепью. Я стал медленно поднимать якорь. Показалась закрученная на цепи сеть. (Ночью течение менялось, и нас разворачивало несколько раз.) Один из рыбаков схватил длинный нож и хотел перерезать ее.

«Стоп!» – закричал я. Моя морская практика говорила: никогда не спеши резать.

Я взял сеть и начал потихоньку освобождать ее. Через пару минут она была свободной, а на лицах рыбаков – счастливые улыбки. Гина тоже радостно улыбалась.

Этот утренний эпизод расшевелил нас. Мы подняли якорь и пошли вглубь порта, где виднелись мачты нескольких шхун. Нам повезло. Бразильская яхта, стоящая у маленького причала-понтонна, вскоре ушла в сторону моря, и мы ошвартовались на это единственно свободное место. Стоять у плавучего понтонна и не думать о приливах-отливах, заставляющих подбирать или удлинять швартовы, очень удобно, и мы были рады. А когда в полдень задул 5-балльный норд-ост, Гина обняла меня. «Какой ты молодец, что заставил меня согласиться выйти в море из Buzios!» (Английская яхта «Taraki» – мы встретились с ней позже в Cabedelo – пришла туда из Уругвая без остановок за 21 день, 15 дней был встречный норд-ост.) Когда стоишь в надежном укрытии и понимаешь, что твой расчет был правильным, что ты вовремя убежал от ненастья, на душе появляется какая-то радость: то ли эгоистическая, как у спортсменов (ведь кто-то сейчас мучается в море), то ли радость творческая (как-никак точный расчет – это творчество).

Иностранные яхты – редкие гости в этом порту. Для прогуливающейся вечером публики наша «Педрома» с британским флагом была экзотикой, и люди часто останавливались у паркета напротив.

Я спокойно «наслаждался» простудой. Третий день был кризисным – 39 °С. Затем температура стала спадать. Семь дней, согласно утверждению врачей, нужно на поправку от простуды. Как на сотворение нашей Планеты, которую еврейский бог 5700 лет назад в спешке сварганил за 7 дней, если верить самой несуразной книге – Библии. Как можно говорить, что Библию (в переводе значит «книга») написали умные люди! Кроме эротической части «Песня Песен», все там сплошная, порой ужасно-кровавая чушь. Не хочу обижать иудеев-евреев, сочинивших эту писанину. Год назад в Уругвае один мудрый пожилой еврей – выходец из Польши Абрам Вовк, он 40 лет в Коммунистической партии Уругвая, даже во времена кровавой диктатуры 70-х активно работал в под-

полье – сказал мне: «Две самые глупые в мире нации: первая – евреи, они никогда не живут в мире^{*}, вторая – русские, добровольно отдавшие себя в рабство первым».

...«Индикатор здоровья» утром был по-юношески тверд, значит, пора выходить в море. После короткой стоянки в порту Vitoria мы направились к островам Arbolhos. Этот небольшой безлесный архипелаг знаменит тем, что в июне–июле сюда приходят для размножения горбатые киты из Антарктики. В некоторые годы их собирается до 3 тысяч. Отсутствие акул и косаток (китов-убийц) делает эти мелководные места удобными для воспроизводства потомства. Некоторые особи горбачей достигают в длину 20 метров и весят 75 тонн. У них самые большие из всех китовых грудные плавники – 5 метров. Живут они до 100 лет. Самки рожают детенышей (5 метров, 2 тонны) на мелководье, где легче поднять их на поверхность моря для первого вдоха. Малыши сосут материнское молоко один год.

Мы держим в каюте аудиокассету «Голоса китов и дельфинов»^{**}. Каждый вид морских млекопитающих имеет свой особый язык. А вот горбачи, в отличие от всех других китообразных, еще и поют. Мелодичное пение самцов разносится на сотни миль (учеными замеряно – 750 миль, или 1200 километров; неправдоподобно, но факт), привлекая своей индивидуальной импровизацией подруг.

Прибывшие на борт научные сотрудники, живущие на острове (среди них – одна красивая студентка из Португалии), рассказали нам много интересного. Горбачи приходят сюда с толстым, до 30 сантиметров, слоем жира. Этого запаса хватает надолго, и в ноябре киты с молодым поколением отправляются обратно к холодным водам Антарктиды, где их ждет богатая белком пища – криль.

^{*} 14 мая 1948 года образовано государство Израиль. 14 мая 1948 года Израиль вкпе с мировым еврейским сообществом начал войну с арабами, которая продолжается без единого мирного дня почти 60 лет. Но Абрам имел в виду не только это. Расизм, заложенный сионистами в души простых евреев, сделал их высокомерными и агрессивными.

^{**} Эту кассету подарил мне необычный человек, человек, обладающий магическими способностями помогать больным людям не лекарством, а теплотой своих рук. Владимир Модестович Титов его имя. Я не верю ни в бога, ни в черта, ни в какие мистики. Но глубоко верю в волшебные руки Владимира Модестовича. Он живет в Клайпеде.

Вблизи Arbolhos мы видели много китов. Они «ходили» группами до 5 особей, благочинно, не спеша, как по парижскому Монпарнасу. Время от времени в воздух выбрасывался фонтан высотой до 3 метров, и снова темно-коричневые туши тихо ныряли и выныривали – прогулка продолжалась. Внезапно один из этих великанов выпрыгивал из воды, медленно делал осевое вращение и с шумным плеском падал. Все молодые животные, включая человека, любят резвиться. Это было настолько красивое зрелище, что мы с Гиной радовались как дети, разве только что не играли, как китеныши.

На следующее утро мы были уже далеко от «китовых» островов. Светило яркое солнце, маловетрие заставило убрать ненужный стаксель. Когда я заканчивал закрутку паруса, в одном кабельтове с левого борта увидел стоящий вертикально огромный хвост кита. Гина на мой зов выскочила в кокпит с фотокамерой – такой редкий кадр не может длиться долго. Но он длился. Хвостовой раздвоенный плавник стоял неподвижно, как монумент высотой 3–4 метра, отливая в лучах солнца темным серебром. Мы застопорили ход, не выключая двигатель. Приблизиться к киту боялись: нам известны случаи, когда властелины океана разбивали яхты. В нашей «судовой» библиотеке есть три книги, ставшие классическими для яхтенных мореплавателей:

1. Dougal Robertson «Survive the savage sea» («Выжить в суровом море») – косатки (киты-убийцы) атаквали яхту к западу от Галапагосских островов. Шесть человек, включая двух детей, дрейфовали на спасательном плоту 38 дней. Их спас японский тунцелов.

2. Maurice & Maralyn Bailey «117 days adrift» («117 дней дрейфа») – в 300 милях от Галапагосов кашалот ударил хвостом по яхте, которая вскоре утонула. Потерпевшие, муж с женой, были на плоту 117 дней, пока их не подобрала южнокорейские рыбаки.

3. Steven Gallahan «Adrift» («По воле волн»). Яхтсмен-одиночка ночью столкнулся, предположительно, с китом в 700 милях западнее Канарских островов. За 76 дней дрейфа на плоту он «доплыл» до острова Гваделупа. Все три яхты были деревянными.

Прошла минута-вторая. Я смотрел в бинокль – «монумент» оставался неподвижным, будто кит воткнулся носом в грунт (благо 20-метровая глубина позволяла предполагать это) и «сушил» свой уставший хвост.

По инерции мы продвигались вперед, ракурс менялся, цвет объекта нашего наблюдения тоже менялся, теперь он «заалюминился», и из-за продолжительной неподвижности его я вдруг засомневался в том, что это кит. Теперь он казался исковерканным металлическим контейнером, потеряннным судном-контейнеровозом. (Согласно статистике, в Мировом океане «плавают» сотни таких контейнеров. Немало яхт сталкивалось с ними.)

Прошло еще несколько минут – никакого признака жизни. «Нет, это не кит. Животное не может находиться так долго в полной неподвижности», – думал я и все более утверждался в мысли, что это какая-то металлическая конструкция, представляющая опасность для мореплавателей. Включил УКВ-радиостанцию и уже собирался сообщить координаты береговой охране. В последний момент перед нажатием тангенты микрофона я выглянул в кокпит. В это время «контейнер» шевельнулся и на поверхности моря показалась горбатая спина огромного кита. Я был сконфужен своей ошибкой и стыдливо оправдывался перед Гиной известным правилом судоводителей: «Считай себя ближе к опасности».

Мы медленно удалялись от кита-одиночки, то исчезающего в водах, то вновь показывающего свой горб на легкой зыби. А через несколько минут хвост-монумент опять стоял вертикально на зеркальной поверхности моря. Что заставляло кита делать такую «стойку», осталось для нас загадкой. Мы рассказывали об этом многим яхтенным людям, выслушали много предположений, но ни одно из них не было убедительным.

Годом ранее мы видели в Уругвае около порта Пириаполис, как один старый, обросший крупными ракушками кит несколько раз приближался к мелководью. В конце концов он выбросился на пляж, чтобы умереть.

• • •

Morro de San Paulo (мыс-холм Сан-Пауло) – последнее место перед Сальвадором (если идешь с юга), где можно «переночевать» на якоре. На этот раз мы решили не заходить туда, но когда шли на юг, пришлось провести одну ночь в бухте около мыса. Подошли туда в темноте, и поскольку на бразильской карте показаны глубины только на входе в бухту, мы не стали рисковать, идя по «бе-

лым пятнам» карты, и отдали якорь недалеко от маяка, который посылал свои яркие лучи в ночное море. В их отблесках мы даже сумели заметить серые стены форта, построенного еще в 1631 году для прикрытия входа в порт Валенса (5 миль к западу).

Зыбь немножко болтала нашу яхту, но ясное утро принесло свежесть, и мы, чуточку невыспавшиеся, с интересом рассматривали в бинокль живописный мыс с белой башней маяка, неплохо сохранившиеся стены форта и причалы для рыбацких лодок. Пышная растительность покрывала берег, только в одном месте на мысу коричневые скалистые отложения контрастировали с мирной зеленью, как бы напоминая, что для Бразилии Вторая мировая война началась здесь.

В августе 1942 года в 13 милях от мыса было торпедировано бразильское торговое судно «Itagiba», а несколькими минутами позже – второе судно «Aragá», в 17 милях. 350 спасенных моряков и пассажиров были размещены в госпитале города Валенса. Вначале предполагалось, что это сделали североамериканцы из-за нейтралитета Бразилии*. Но потом было несколько случаев, когда рыбаки и торговцы, везущие продукты на своих савейрос (суда с одним большим парусом, напоминающие средиземноморские фелюги), останавливались и разграблялись в открытом море немецкими подлодками. На берегу и в море поселился страх. Савейрос стали ходить только ночью.

В водах южной Атлантики долго разбойничала группа фашистских субмарин. Продукты и топливо они часто получали здесь, в Morro de San Paulo, одном из стратегических пунктов.

В находящемся неподалеку монастыре служило несколько монахов немецкой национальности, которые были шпионами. Они организовывали по ночам доставку местными торгашами снабжения на подлодки. Шпионы-монахи редко пользовались радиопередатчиком. С высоких куполов церквей, расположенных цепочкой вдоль побережья, они передавали сообщения световыми сигналами.

Мы смотрели на белеющий вдали купол церкви Сан-Франсиско и представляли сидящего там немецкого или израильского

* Позже, когда крах Германии был не за горами, бразильское правительство объявило ей войну и даже отправило в Европу небольшое подразделение своих солдат.

шпиона, наблюдающего в бинокль за нашей «Педромой». «Снимаемся с якоря, – сказал я Гине, – уходим из этого исторически мрачного места».

• • •

Необычную историю об атаке кашалота нам посчастливилось услышать от очевидца*. С еврейской парой из Швейцарии мы встретились в Венесуэле. Стальная яхта «Quoradis?» в нескольких якорных местах оказывалась рядом с нами, и общение было частым; мы делились своими воспоминаниями о приключениях, благо возраст наш был почти одинаковый. Борис родился в Швейцарии, а Вера – в Венгрии. В 1956 году власть в Венгрии прочно держали еврей-сионисты, именовавшие себя коммунистами. Правительство состояло на 90 % из евреев. Простые венгры видели это, и назревал кризис. Москва согласилась на отставку Ракоши – секретаря ЦК компартии Венгрии, но поставила на этот пост еще более страшного сиониста Гере. Он обозвал сотни тысяч мирных демонстрантов «черную, грязными фашистскими бандитами» и другими нецензурными словами. Этого оказалось достаточно, чтобы взорвать пороховую бочку. Начались так называемые «венгерские события». Вера, в то время молодая девушка, рассказывает, что их семья убежала в Австрию, боясь, что евреев будут убивать распоясавшиеся с помощью ЦРУ профашистские молодчики. В действительности венгры не любили евреев, захвативших всю полноту власти в стране точно так же, как в России. (Живу надеждой на скорый взрыв «пороховой бочки» в моей многострадальной стране и изгнание «израильских викингов».) Семья Веры добралась до Англии, где наша рассказчица получила британский паспорт.

Борис и Вера в прошлом жили как хиппи. (В Советском Союзе в те хипповые времена тунеядцев-бездельников – по-английски hippie – отправляли в трудовые лагеря на перевоспитание.) Позже вместе с двумя другими парами они купили в Греции ферму. Что там выращивалось – мы не спрашивали, но Вера сказала, что их группа хотела перебраться в Афганистан. В Афганистане был легкодоступный наркотик. Видимо, на этом можно делать хоро-

* Имена и названия яхт изменены.

шие деньги. В конце «фермовской» эпопеи Борис попал в тюрьму на 2,5 года. Через 18 месяцев его выпустили и выдворили из Греции. Симпатичная еврейская пара (Борис в то время не был лысым) поселилась в Турции; организовали кукольный (куклы-марионетки) театр и путешествовали по городам и весям. Наблюдая с побережья за идущими под парусами яхтами, они решили, в силу своей авантюрной натуры (авантюрист, в данном случае – любитель приключений), купить небольшую яхту. Через пару лет у них был эlegantный 8-метровый катамаран «Mistral». Перебравшись в Женеву, стали работать в театре. Борис – рабочим сцены, Вера шила декорации. Шесть месяцев в году – работа, шесть месяцев – плавание на катамаране. Они делают это и сейчас, пятнадцать лет спустя, только на другой яхте.

В 1991 году еще черноволосая пара, правда, Борис с большой залысиной, решила пересечь Атлантику. Лучшим месяцем для плавания через океан был декабрь, когда ураганы «отураганились», а умеренно-свежий «торговый ветер» – пассат хорошо работал с парусами, позволяя проходить более ста миль в сутки. Вера, к сожалению, была занята на работе, поэтому Борис пригласил двоих друзей из театра: актера, он уже плавал на яхтах, и техника – «первый раз в первый класс». «Mistral» вышел из Сенегала 14 декабря. Трехменная вахта даже с неопытным техником позволяла экипажу не переутомляться. Плавание проходило спокойно, позади остались Острова Зеленого Мыса; ничто не предвещало беды. Но она пришла.

21 декабря катамаран находился в координатах 13°42' N и 30°12' W. Легкий пассат хорошо наполнял паруса, море было спокойным, экипаж любовался красивым закатом. И вдруг громкий удар, как по пустой металлической бочке или цистерне. «Мы не поняли, что случилось, – рассказывал Борис, – но увидели за кормой большое красно-коричневое пятно, как кровь в воде, и двух китов. Еще не осознав толком происшедшего, опять ощутили такой сильный удар по днищу, что катамаран подпрыгнул вверх. Не было сильного испуга, спасительное „обойдется!“ всегда посылает сигнал надежды в опасный момент. Атаковавший нас кашалот повредил соединительную платформу, на которой расположена кабина-рубка, и внутрь стала поступать вода. К счастью, набор ка-

тамарана был прочным и не позволил ему распасться на две части, которые сразу пошли бы на дно. Если бы удар пришелся на полметра впереди или полметра сзади, где проходят основные балки-связи между корпусами, – неизвестно, что было бы с нами. Третий удар был с кормы. Нос судна зарылся в воду, и я думал, что мы перевернемся. Вокруг нас в воде и на нашей палубе было говно кашалота. Запах был невообразимым. Видимо, киты перед атакой „врага“ освобождают желудки». Из-под корпуса вынырнул огромный кит. Борис схватил фотокамеру, щелкнул один раз (на большее не хватило времени и нервов), но на снимке запечатлелся только большой глаз кашалота – в камере стоял телеобъектив. «В сгущающихся сумерках мы насчитали около дюжины китов. Что будет с нами, если они продолжат свои атаки? Оказаться в воде среди зубастых кашалотов, один из которых может принять нас за гигантских кальмаров – любимую их пищу? Мы запустили двигатель, чтобы уйти от них. И действительно, через 5 минут киты исчезли. Но мы боялись вздохнуть облегченно. Короткое замыкание в кабине заставило перерубить кабель от аккумулятора и остановить двигатель. Осмотрели повреждение: оно оказалось значительно бóльшим, чем мы предполагали. Завели пластырь из запасного паруса. Пока нет крупной волны – терпимо. Но задуй ветер – катамаран переломится. Решили отдохнуть, дожидаться утра, а потом думать, что делать дальше. До Антильских островов оставалось 1700 миль, а до Островов Зеленого Мыса было около 360, но против ветра и течения».

«Утром долго думать не пришлось. В 8 часов мы увидели судно, идущее с запада. Я схватил красную ракету – сигнал бедствия, ударил по запалу – ракета пшикнула легким белым дымком и сразу упала в воду, – продолжал рассказывать Борис. – Вторая тоже оказалась негодной. (А я – автор – подумал: мы должны купить новые непросроченные ракеты.) Упустить редкий шанс на спасение было нельзя. Я терял катамаран, я терял все, но спасал жизнь свою и жизнь моих товарищей. Быстро подключили к аккумулятору УКВ радиостанцию – она к утру подсохла и работала – и послали в эфир: „Мэйдэй, мэйдэй, мэйдэй!“ Судно ответило на ломаном английском языке: „Здесь японское судно, мы не говорим по-английски“, но изменило курс на нас».

Покидая свой «Mistral», Борис открыл кингстоны, чтобы катамаран утонул и не представлял опасности для мореплавателей. Японский транспортный рефрижератор «Taiseimaru № 21» доставил потерпевших в Кейптаун на семнадцатые сутки (по пути он принимал мороженого тунца от японских рыбаков). Швейцарский консул вручил капитану почетную награду – часы «Омега» за спасение трех граждан Швейцарии. Газеты публиковали рассказы «кашалотовцев». Подборку этих статей (фотокопии) Борис дал мне. «С годами, – говорит он, – это страшное приключение стало забываться. Через два года мы купили не первой молодости стальную яхту „Quoradis?“ и продолжили нашу привычную жизнь. Но один из моих товарищей и через десять лет иногда видит кошмарные сны об атаке кашалота».

Специалист по китам из Кейптауна сказал, что, видимо, катамаран был атакован самкой, главной в гареме. Она дремала, когда «Mistral», идущий под парусами, наскочил на нее – это был первый небольшой удар, а затем разгневанная китиха атаковала обидчика, и только шум от запущенного двигателя отогнал китов. Научные сотрудники с Arbolhos говорили нам: «Видите китов – немедленно запускайте машину, шум от нее и от вращающегося винта предотвращает столкновение с животным». Все четыре атаки китов (три из них описаны в упомянутых выше книгах) произошли с яхтами, идущими под парусами с остановленным двигателем.

Кашалоты – зубастые киты – достигают в длину 20 метров (самцы) и являются единственными глубоко ныряющими китами. Огромная голова – треть всего туловища – это, по сути, очень чувствительный, хорошо сделанный природой сонор, то есть эхолот. Любимой пищей кашалотов являются гигантские кальмары, живущие на большой глубине. На 500-метровой отметке днем стоят густые сумерки, а глубже (есть данные, что киты ныряют до 1500 метров) – сплошная ночь. Зрение там не нужно, там нужен ультразвук, как у летучих мышей, ловящих в темноте насекомых. Посылаемый кашалотом сигнал отражается от объектов охоты и, возвратившись, трансформируется в огромной голове – резервуаре спермацетового масла – в нужную информацию. Практически все обитатели моря, не только киты и дельфины, но все рыбы, ракообразные и даже маленькие, малюсенькие существа, называе-

мые планктон, имеют свои ультразвуковые приборы и свой язык. Некоторые миниатюрные создания, невидимые невооруженным глазом, живут на глубине 2000 метров в сплошной темноте, а ночью поднимаются близко к поверхности океана. В английской литературе кашалотов называют спермовыми китами – «sperm whale». Когда-то давно китобои, обнаружив необычное масло в голове, решили, что это сперма кита – запах и консистенция чем-то напоминали ее – и нарекли кита спермовым. На самом деле это высшей пробы масло, густеющее при низкой температуре, очень дорогое даже в наши дни. Оно используется в основном в парфюмерии, так как хорошо консервирует запах. В голове кашалота содержится до тонны этой «спермы».

Известная во всем мире книга Германа Мэлвила «Моби Дик» (первый раз я прочел ее еще в школе) рассказывает необычную историю о кашалоте-альбиносе. (Среди этого вида китов альбиносы встречаются наиболее часто.) Капитан Ахаб когда-то загарпунил Моби Дика, но кит свалил китобоя в воду и откусил полноги. Поправившись, одноногий капитан решил найти Моби Дика и взять реванш. Автор книги сам был китобоем и описывает морскую жизнь с правдивостью очевидца.

В морской «империи» греческого судовладельца Онассиса (он родом из Турции) были не только супертанкеры, но и китобойная флотилия. Возвращаясь однажды из Антарктиды после успешного сезона, китобои встретили большое скопление китов на траверзе Гвинея-Биссау. В порядке информации сообщили хозяину. Тот приказал начать охоту на китов. «Но у меня нет ни одного свободного танка для китового жира», – ответил капитан плавбазы. «Откачать мазут и солярку за борт, исполнение доложить!» Капитан ослушался всемогущего Онассиса и отказался загрязнять океан, он был настоящим моряком. По возвращении домой капитан потерял работу.

Море хранит в своих водах столько необычного, столько интересного и непознанного, что время остановить все войны, отправить израильско-американских лидеров (а заодно и Путина с абрамовичами) в космос, чтобы они вертелись там и никогда не приземлились, а оставшиеся после них деньги пустить на науку о море. В будущем море будет главным кормильцем человечества.

ОТ LUIS CORREIA ДО КЮРАСАО



Luis Correia был последним бразильским портом, который мы посетили по пути в Венесуэлу. Поначалу целились на Сан-Луис (Sao Luis), я уже начал делать

прокладку на карте, но, посмотрев в лоции данные о приливах, достигающих там 7 метров, прикинув за и против, отказался от этой мысли. Соблазнял нас и Белем в Амазонке. Склонившись над картой, я напевал переделанного Киплинга: «На далекой Амазонке не бывал я никогда, никогда туда не ходят наши русские суда; только „Don“ и „Magdalena“ – иностранные суда, только „Don“ и „Magdalena“ ходят по морю туда». (Кстати, «снабдил» меня этим Киплингом Валерий Тихонович Перепелкин – бывший декан Клайпедской мореходки.) «Вот уж похвастаюсь перед однокашниками, – думал я. – Ведь никто из них не был на Амазонке». Но в порту Форталеза мы встретили французскую яхту, побывавшую в Белеме. «Перед входом в реку мы долго ждали, пока собралась группа иностранных яхт, – рассказывал Жак, – затем шли по реке Пара (рукав Амазонки) вверх почти сто миль в сопровождении катера береговой охраны – очень много пиратских нападений. Город Белем – грязный, неудобный, в порту даже нет хороших причалов для яхт; одна речная баржа ударила нашу яхту, чуть не потопила. У нас своровали динги (надувную лодку). Не идите туда», – посоветовал Жак. И мы не пошли. Но в водах Амазонки мы все-таки были. Когда проходили траверз устья реки-монстра за 50-метровой изобатой (а этот «траверз» тянулся почти 200 миль), то вода в океане была коричневой и почти несоленой (я специально попробовал). Деревья с корнями и зеленой кроной можно встретить далеко от берега (нам, к счастью, не встретилось ни одно).

Об Амазонке мы прочли не одну книжку. В основном – грустные истории об истреблении местных жителей, о хищнической вырубке лесов, о каучуковом буме в XIX столетии, об авантю-

ристах. Я собрал обширную информацию о плавании не только до Белема, но и выше – до Сантарема. Один бразильский коммодор (вроде нашего капитана первого ранга) подарил свою книгу о навигации по Амазонке. Мы знали о *ragofo* – огромной, до 5 метров высотой волне, образующейся от встречи прилива с речным стоком. Это опасное для малых судов «цунами» не встречается только в протоке (рукаве) Пара, поэтому все яхты, намеревающиеся идти вверх по Амазонке, начинают путь с Белема. И, конечно, мы с увлечением читали книгу «The incredible voyage» («Невероятное плавание») английского яхтсмена-писателя Tristan Jones, особенно ту часть, где он описывает попытку пройти на яхте «Barbara» всю Амазонку до истока в горах Перу. Река тянется на 4 тысячи миль, Tristan прошел, если верить книге, только тысячу, и пришлось вернуться – преодолеть Амазонку не удалось. Стоит прочесть о «героическом» плавании по мутным водам, несущим плавучие острова диаметром в несколько километров. «В Амазонии, – пишет автор, – семь тысяч разных насекомых, из которых пятнадцать сотен стараются ужалить, укусить, попить кровь путешественника». Мы с упоением читали эту великолепную книгу, как в детстве – романы Жюль Верна, и верили всему написанному. И не только об Амазонке, но и о других приключениях автора. Наш друг англичанин Les с яхты «Islander», выслушав наши восхищения автором, засмеялся. «Я жил с ним на одной улице. Tristan Jones был большим выдумщиком, лгуном и выпивохой». (Он умер в 1995 году.) Мы с Гиной не поверили Лесу. Но через несколько лет в одном яхтенном журнале прочли большую статью о Тристане и были в шоке. Тристан опубликовал 16 книг и оставил 9 рукописей. Многие читатели, особенно начинающие яхтсмены, восхищались этим необычным моряком. В предисловиях к его книгам говорится, что он родился на борту английского судна недалеко от островов Тристан-да-Кунья (поэтому получил имя Тристан). Во время Второй мировой войны он, 18-летний, трижды тонул на торпедированных кораблях конвоя в Мурманск. Пересек Атлантику на яхте 18 раз (!), 9 раз – в одиночку. В книге «Rough Passage» («По бурному морю») Тристан описывает, как на крутой волне его бросило на надстройку и он по-

терял сознание. Очнувшись, увидел, что его правый глаз выбит и висит около щеки. «Впервые за многие годы я чуть не заплакал. Медленно спустился в кабину, где было маленькое зеркальце. Задвинул выбитый глаз на место, иглой с прокипяченной рыбацкой ниткой наложил три стяжки на поврежденное место, потом сел и стал пить какао». Какая выносливость, какая решимость, какие нервы! И подобных историй в книгах Тристана много. Он, безусловно, талантливый и продуктивный писатель. (Мы с Гиной потихоньку собираем его книги.) Правда о Тристане раскрылась позже, после его смерти. Родился он недалеко от Ливерпуля в очень бедной семье, имел голодное детство, Атлантику пересек от силы четыре раза, ни в каких конвоях в Мурманск не ходил – был слишком молод. На попытки уличить его в выдумках отвечал: «Но ведь читателям нравятся мои книги, что вам еще нужно?» Я уверен, что через пятнадцать-двадцать лет его книги будут стоять на полках с надписью «Классика», как стоят там сейчас книги Генри Миллера и Анаис Нин.

Зайти в порт Luis Correia нам помогла статья нашего друга Atila Bohm в бразильском журнале «Nautica» (кстати, в том журнале раньше были два фоторепортажа о нас). Возвращаясь из Венесуэлы, Atila посетил этот порт и дал его описание. Luis Correia расположен в устье реки Paranaíba. Мы подошли сюда под вечер. Тянувшийся от берега двухмильный волнолом заканчивался недостроенными причалами, образующими закрытый от волнения бассейн, где мы и отдали якорь в ожидании утра и попутного приливного течения. Почему строительство почти готовых причалов было прервано, никто из местных жителей не мог объяснить. На мой взгляд, строители ушли отсюда пять лет назад. Но мы были рады такому удобному для яхт убежищу.

От Фарталеза до Сан-Луис на всем 500-мильном побережье все бухты и бухточки «закрыты» для мореплавателей мелководными барами, через которые даже в полную воду «Педрома» не отважилась бы пройти. Поэтому Luis Correia был как трамплин перед долгим переходом в Карибское море.

Утром мы подняли якорь и пошли вдоль брекватера в «живой» порт, где виднелись мачты рыболовных судов. Причал у марины

был пуст, но мы не отважились привязать нашу белоснежную яхту к грубым неотесанным бревнам и пошли вперед, к рыболовным судам. Там у причала рыбозавода (завод временно не работал) стояла шикарная черная шхуна какого-то богача, а за ней столпились савейрос – рыболовные парусники. Места для нас не было, и мы ошвартовались к борту шхуны. Капитан не возражал, даже помог принять наши швартовы. Я был очень рад: прилив здесь довольно большой, до 3,5 метров; стоять под «крылом» шхуны было просто чудно. Но следующим утром около нашего борта появился мужчина в плавках. В одной руке он держал длинный капроновый канат, а другой рукой перебирал наш планшир и продвигался к корме. «Что случилось?» – спросил я его чуть испуганно. «Мы хотим перетащить наше савейро на отмель позади шхуны для очистки и покраски подводной части», – ответил бразилец. Была полная вода, и вскоре с началом отлива мимо нашего борта «поползло» огромное, метров пятнадцать, савейро. Бразилец, заводивший конец, был уже у нас на борту, и мы вдвоем, упираясь изо всех сил, отгалкивали савейро, двигавшееся совсем рядом – того и гляди раздавит «Педрому». Обошлось, славабогу. Я сходил к рыбакам посмотреть устройство судна. Савейро – это, по сути, средиземноморская фелюга, перенесенная без каких-либо изменений из XII века в XXI. Мотора нет, очень дорогой – объяснили рыбаки. В носовой части установлена мачта-колонна из толстого дерева с двумя растяжками к бортам (трудно назвать их вантами). На верху мачты в развилке закреплен блок, через который проходит толстый капроновый канат для подъема реи с парусом. Рея, примерно 15 метров длиной, сделана из 5 кусков прочного дерева, соединенных между собой тонким канатиком. Парус – огромный, треугольный, рыбаки управляют им виртуозно, меняя площадь и угол, так что могут идти почти на ветер. Вместо якоря используют большой камень-валун около метра в поперечнике с привязанными рогульками из дерева. (А ведь якорь типа адмиралтейского существовал уже до нашей эры.) Купить нормальный стальной якорь нет денег. Никакой механизации, никаких простых лебедок, все вручную. Рыбу ловят крючковыми снастями и грунтовыми сетями. Экипаж шесть-семь человек. На палубе маленький камбуз с плитой.

Если бы вместо капроновых канатов были пеньковые – можно было бы сказать: это судно из двенадцатого века.

Вечером мы наблюдали с большим интересом за швартовкой вернувшегося из моря савейро. Полуопущенный парус потихоньку вел судно вперед против течения, и когда оно подошло в нужное место, четверо рыбаков выбросили за борт камень-якорь, а двое убрали парус. Судно стало двигаться под течением вдоль причала, приближаясь к стоящим там двум савейрос. Но то ли шкипер сманеврировал неверно, то ли якорь не забрал грунт, это большое неосвещенное «плавсредство» поползло на нас. Я уже про себя сказал: «Прощай, windpilot (авторулевой), сейчас тебя раструсат». (Мы стояли кормой в сторону рыбаков.) К счастью, нас спасла шхуна – савейро сел своей кормой на ее бушприт и форштевень в двух метрах от нас. Мы с Гиной вытерли холодный пот и решили завтра уйти отсюда.

На следующий день ветер был свежий, мы вынуждены были задержаться и пошли в город. Небольшой городок, по-бразильски грязноватый. В центре – бронзовый бюст Luis Correia, адвоката и политика, умершего в 1934 году. (А мы думали город-порт назван в честь навигатора-первопроходца.) Был ли этот Luis хорошим человеком – не знаем. Знаем, что среди адвокатов и политиков это редкость, редкость быть хорошим человеком. Поэтому на земле редкие страны имеют умных, человеческих президентов, таких как Фидель, Лукашенко, Чавес.

Вернувшись на борт, я заметил, что какой-то из савейрос прошелся вдоль нашего борта основательно: привальный брус из тика был в красной краске, антенна NAVTEX была сломана, одна стойка релингов была слегка деформирована. На палубе кокпита лежала кем-то потерянная кепка. Капитан шхуны показал на «рыбака», стоящего у причала: «Это он навалился на вас, но с них ничего не возьмешь – они бедные». Я посмотрел еще раз на повреждения – кабель антенны не порван, а закрепить ее не составит большого труда, – взял в руку найденную кепку и пошел к савейро. Шкипер, увидев меня, испугался, особенно когда я щелкнул фотокамерой. Действительно, что возьмешь с него, разве что потерянную кепку, которую я протянул ему и сказал: «Ничего страшного, я прощаю тебя». Нужно было видеть рас-

цвевшее в радостной улыбке лицо рыбака. Я пожал ему руку и вышел на причал.

После обеда вдруг появилась большая 18-метровая яхта «Krisnic» под французским флагом и хотела уже пришвартоваться к нам. Двое пожилых мужчин (странно, но на больших яхтах мы видели в основном пожилых людей) огорчились, видимо, увидев наш протестующий жест, но мы подсказали им, что в трехстах метрах у здания льдофабрики есть причал для яхт, и они отправились туда. Позже мы навестили их. Один из французов, друг хозяина яхты, говорил немного по-английски, и мы с Гиной слушали его рассказ о плавании из Французской Гвианы сюда. 850 миль они прошли за 10 суток, в принципе не так уж плохо, учитывая встречное течение. Но француз сказал: «Это был ужасный переход». Три дня назад они попали в жестокий 10-балльный шторм, были порваны два паруса (яхта-кэч, с двумя мачтами). «Я помогал своему другу перегнать яхту в Бразилию, но больше я не хочу продолжать плавание на „Krisnic“, я улетаю домой отсюда – во Францию у меня своя 47-футовая яхта». Мы попросили у хозяина яхты карту порта Koukou (Фр. Гвиана) и сделали фотокопию.

Наша встреча с яхтой «Krisnic» была 19 ноября 2005 года. Через полтора года мы шли на остров Кюрасао в Карибском море и на подходе к нему стали на якорь у маленького островка Кляйн Кюрасао. Там мы увидели выброшенную на берег большую двухмачтовую яхту. Каково же было наше удивление, когда мы прочли на корме название – «Krisnic»! Не хотелось верить своим глазам. Позже мы узнали, что трагедия произошла в ноябре 2006 года, хозяин был один и спал.

Мы покидали порт Luis Correia, мы покидали чудесную страну Бразилию, мы покидали хороших людей. Вернемся ли обратно – трудно сказать. Что нас ждет в Карибском бассейне? Было довольно ветреное утро, когда мы вышли в открытый океан. Мы смотрели на местных рыбаков, которые в 5 милях от берега ловили крючками рыбу с примитивных лодок, вернее, с плотов, сделанных из четырех чуть обтесанных бревен. На этом «судне» установлена мачта из бамбука с привязанным к ней треугольным парусом, сшитым из разноцветных кусков материи. На корме за-

креплен стульчик из бамбука. Трое рыбаков стоят и дергают лески. Сесть нельзя, так как волна захлестывает плот. Выходить в море на такой «лодке» заставляет только безысходная нужда. Скорее всего, улов идет на кормежку семьи, не на продажу. Такое плавсооружение существует только в Бразилии и называется «jandana». Мы не опускали бинокль, боясь ненароком столкнуться с почти невидимыми среди волн jandana.

Последнее савейро, бегущее под полным парусом, встретили в 30 милях от берега. Не знаю, есть ли на нем хотя бы компас, но рыбаки не боятся уходить так далеко.

• • •

Переход до Французской Гвианы был, в общем, несложным. Восточный умеренный ветер и попутное течение. Были сутки, когда мы сделали 183 мили – рекорд для «Педромы», правда, нашей заслуги здесь мало, просто помогло течение. В одну из ночей ветер, почти попутный, задул до 8 баллов. Я не хотел огорчать Гину и «уменьшил» его до 6 баллов, благо у нас нет анемометра – прибора, показывающего скорость ветра. Моя капитанская практика – лучший анемометр. На своей ночной вахте я с напряжением смотрел на догоняющий нас водяной вал и боялся порой, что он захлестнет корму. На ум приходила даже тревожная мысль о яхте «Amadeus», которая была опрокинута как раз попутной волной. В свете луны гребень волны приближался с шумом, я сжимал крепче штормовые поручни, готовясь оказаться в воде несмотря на страховочный пояс. Но волна в последний момент сглаживалась, корма «Педромы» поднималась как поплавок (молодец, «Педрома»), пропуская под собой водяную гору, и я успокаивался до следующего гребня. В пять утра, когда Гина вышла на вахту, ветер уже стих, а луна скрылась. Только Венера сверкала изумрудом на западном небосклоне, собираясь вслед за луной скрыться за горизонтом. Эта планета часто была моим товарищем по вахте. В безлунные ночи венерина дорожка ярким лучом ложилась на поверхность моря. Почему нет стихов об этом? Есть много песен о лунной дорожке, но, видимо, мало поэтов путешествовало ночью на яхте в тропиках (с большого судна венерина дорожка как-то не замечается –

из моей практики). Я взял блокнотик и записал несколько строф, будет время – закончу и подарю какому-нибудь композитору или сам сочиню мелодию. А вот великий Горький, показывая мрачную жизнь в захолустном российском городке Окуров, пишет: «Осенью над городом неделями стоят серые тучи, поливая крыши домов обильным дождем, бурные ручьи размывают дороги... городок замирает... По ночам на равнине заунывно воют волки; звезды крупны, синеваты и холодны, *а зловещая Венера* (курсив – мой) зелена, точно камень изумруд».

Мрачная жизнь – и Венера становится зловещей. А ведь эту планету не случайно назвали Венерой – богиней красоты и любви (любовь всегда красива).

Одним погожим днем мы встретили огромное скопление тунцов, небольших, сантиметров сорок, называемых в Латинской Америке bonito. Тысячи и тысячи рыб выпрыгивали из воды играя. Я быстро выпустил две лески с крючками и наживкой – пластиковыми кальмарами. Четыре часа мы шли через рыбное поле, но ни один тунец не захотел брать нашу наживку, видимо, было время игр, ужин у них будет попозже, в сумерки. Но к вечеру эта масса «веселых ребят» осталась далеко по корме.

Заступив ночью на вахту, почувствовал, как легкая прохлада начинает проникать под рубашку (а мы приближаемся к Амазонке, почти что на экваторе). Натягиваю «морские» носки, одеваю штормовую красную куртку и немецкую шапку с наушниками (Гина когда-то привезла мне из Берлина) – и бриз, дующий с кормы, перестает быть прохладным. Каждые три минуты посматриваю на горизонт – вдруг судно, а мы идем только с мигалкой, «триколор» не включаем, экономим аккумуляторы. Сегодня я наблюдаю Марс. С вечера он появился на востоке, чуть оранжевый, а утром, после четырех, он спустился к западному горизонту и стал большим и красным – поэтому и назвали его именем бога войны. Я бы переименовал его, может, стало бы меньше войн на планете Земля.

Самая яркая звезда южного полушария – Канопус (северного – Сириус). Раньше Канопус назывался «Сухейль» – по-арабски «плоскость». В большом созвездии «Корабль Арго» она находилась на воображаемой плоскости весла. Сейчас же эта звезда

названа в честь египетского города Канопус, около Александрии. Отсюда изредка, с большим трудом, можно различить эту звезду. Кто только не пытался менять названия звезд и созвездий: и монархи, и придворные астрономы, и еврейские миллиардеры вроде Ротшильда. А звездам наплевать на всех монархов и ротшильдов, они продолжают светить, не желая знать, как их называют мелкие букашки – люди. С Канопусом я был не очень дружен в прошлом, в доGPSовские, «секстановые» времена. Он был на «югах», я же в основном – в северном полушарии, и никогда не делал наблюдений по этой звезде. Уже будучи на «Педроме», мы получили чудесный подарок – книгу английского моряка Gavin Menzies «1421 – the year China discovered the world» («1421 – год, когда Китай открыл мир»). Этой книгой переписана заново вся история мореплавания, низложена с пьедестала так называемое открытие Америки Колумбом. В 1421 году китайская флотилия из 800 судов – больших и малых (снабженцев) – покинула порт и в течение нескольких лет обошла вокруг света, побывав в Южной и Северной Америке, на островах Карибского моря, в Австралии и даже на Островах Зеленого Мыса, где сохранилась до наших дней каменная стелла с иероглифами, подтверждающая факт пребывания там китайцев. Звезду Канопус китайские навигаторы использовали для определения своего места. Звезда обладает одной особенностью: если видишь ее в зените, значит твоя широта 52°40' S, неважно, где ты находишься – на Фолклендских (Мальвинских) островах или южнее Новой Зеландии. Позже мы с Гиной стали часто наблюдать за Канопусом, тем более, что звезда находится недалеко от красивого созвездия Южный Крест.

Французская Гвиана – заморская территория Франции. Не колония, как, к примеру, Нидерландские Антиллы – острова Кюрасао, Сан-Мартин или североамериканская колония Пуэрто-Рико, где жители не являются гражданами метрополий. В Гвиане все население имеет (теоретически) паспорта Франции. Здесь же находится центр космических исследований, откуда запускаются европейские спутники.

Мы стали на якорь около островов Les Iles du Salut (Острова Здоровья). Маленький архипелаг из трех небольших островков расположен в 8 милях от побережья и своим чистым воздухом

(без москитов) заслужил такое название. С 1852 по 1953 год острова были тюрьмой для опасных преступников, в основном, для политических заключенных. Здесь даже «сидел» пресловутый Дрейфус – французский офицер-еврей, продавший немцам военные секреты в 1896 году. Широкой публике эти острова стали известны после выхода фильма «Papillon». Henri Charrière, известный под этой кличкой (по-русски «Бабочка»), после восьми неудачных попыток сумел убежать в 1944 году с острова Дьявола на плоту из кокосовых орехов. В 1968 году он издал книгу, где описал ужасы каторжной колонии и по которой был снят фильм. Сколько в книге правды и сколько фантазии – никто не знает, свидетелей нет. Но даже великий выдумщик Tristan Jones, побывавший здесь, сомневается в полной правдивости изложенных фактов. А уж ему известно, как «оформлять» вымыслы под правду.

Мы с Гиной не высаживались на остров Дьявола, а каждый день выходили только на остров Royale, около которого стояли. На этом острове руины тюрьмы с хорошо сохранившимися камерами (их поддерживают в соответствующей кондиции для туристов) являются главной достопримечательностью. На острове есть небольшой причал. Узников отсюда на остров Дьявола переправляли по подъемному мостику, от которого остались только основания. Под маленькой часовней на острове Дьявола с 1937 по 1940 год работала секретная мастерская по изготовлению фальшивых денег. Немцы, оккупировавшие Париж, случайно обнаружили две 100-франковые банкноты с одинаковыми номерами. Путь привел на остров Дьявола. Но тем не менее свыше 2 миллионов фальшивых долларов и сотни тысяч франков «уплыли» в Европу.

Каждое утро я шел на остров с пластиковым мешком и собирал спелые сочные плоды манго, упавшие с деревьев. Вместе со мной их «собирали», то есть поедали, маленькие дикие свинки, похожие на собачек и называемые здесь agudy. Как много их было, когда 10 тысяч заключенных «заселяло» острова – не знаю. Но сейчас их много.

Мы шли с Гиной по «кольцевой» дороге вдоль берега. Над нашими головами была арка из ветвей кокосовых пальм, этих де-

ревьев здесь масса. Навстречу нам двигалась небольшая группа французских туристов (сюда, в Гвиану, их приезжает немного, только 10 тысяч в год, зато бизнесменов на космодром – до 60 тысяч). Вдруг кокосовый орех падает прямо на голову мужчины. Мы подбежали к туристам. Рана была большая, кровь заливала глаза пострадавшего. К счастью, у меня оказался пакет салфеток. Гина помогла женщинам сделать повязку, французы поблагодарили нас и отправились в отель. А мы продолжили нашу прогулку, только уже не под пальмами.

Порт Kourou, куда мы все-таки зашли, не оставил у нас больших впечатлений. Город почти французский, улицы пустынные, цены на продукты в магазине – выше европейских. Общественного транспорта нет, все имеют автомашины. Поэтому мы не смогли съездить на экскурсию в космический центр в 20 километрах от города. Небольшая беда: Гина когда-то снимала запуск «шаттла» с мыса Канаверал в США, ее трудно удивить чем-нибудь, а я проходил на судне в 1968 году в 5 милях от этого мыса, правда, он тогда назывался мыс Кеннеди в честь застреленного президента, первым введшего экономическую блокаду Кубы. Потом почему-то мысу вернули старое название, кажется, после того, как вдова Кеннеди вышла замуж за Онассиса.

• • •

Суринам – бывшая колония Голландии. Когда идешь по реке и смотришь на аккуратные разноцветные домики, то кажется, что ты в Голландии, если бы не черные лица людей на улицах города Paramaribo. Через сутки мы поднялись вверх по реке на 10 миль до порта Domburg, где встретились с нашими друзьями Герардом и Франциско с яхты «Voekrah». Радость от встречи была большой, ведь, начиная с Уругвая, мы уже два года идем вместе на север.

Описывать наше 12-дневное пребывание в Суринаме нет места в этой книге, да и время торопит меня закончить эту, последнюю главу. Сейчас февраль, а на 30 июля заказан билет на самолет Каракас–Минск, книга должна быть готова к моему прилету. «...Написание текста – процесс радостный. Ему гораздо легче придать смысл, чем жизни со всеми ее тяготами», – сказал японский писатель Харуки Мураками.

Но одну тему, подсказанную в Суринаме, нельзя обойти. Это китайская экспансия. В Суринаме собрались люди со всего света. Наибольший процент – из Индии, даже нынешний премьер-министр – индеец. Но китайская колония прочно взяла в руки торговлю, как евреи. (В Азии даже отмечаются китайские «погромы», аналогичные еврейским.) Большинство китайцев не говорят на местном языке, они недавно прибыли из «красного» Китая. Десятки, а то и сотни китайских магазинов и ресторанов появляются ежегодно в разных городах Латинской Америки, где нам довелось побывать. В Венесуэле в каждом порту на каждой улице можно встретить китайских продавцов. Даже на Кубе, как говорят справочники, 1 % китайцев (51 % – мулаты, 37 % – белые, 11 % – негры, евреи смылись оттуда после революции). Я не в шутку, а всерьез называю прибывающих китайцев «пятой колонной». В Китае произошла перестройка, какую якобы хотел сделать в Советском Союзе Горбачев. Только у нас перестройка превратилась в «гробостройку», так как всю власть во время этой «перестройки» захватили евреи; а они понимали, что их счастье всегда временное, поскольку зиждется оно только на деньгах. И они стали грабить страну, разрушая экономику и обездоливая людей России. В Китае евреям не удалось сделать «шухер», хотя их набралось там уже полмиллиона. Узкоглазые китайцы не допустили «абрамовичей» и близко к рулю, поэтому экономика стремительно растет – по сути дела, в Китае идет грандиозного масштаба НЭП*.

Китай прочно занял место СССР, и быть большому перевороту в мире. Не случайно китайцы, как евреи, расползаются по всем континентам и странам. Их уже в Сибири больше двух миллионов, и этот поток не остановить. Не за горами тот день, когда «красное» правительство КНР даст приказ сотням миллионов китайцев, живущим в разных странах, взять власть в свои руки. Не думаю, что это произойдет с помощью оружия. Скорее всего,

* НЭП – Новая экономическая политика, предложенная Лениным после гражданской войны, развалившей всю экономику России. Во времена НЭПа снова возродилась частная собственность. Бывшие комиссары-евреи, еще вчера носившие кожаные куртки и расстреливавшие в упор из маузеров плененных русских казаков, вдруг в одночасье стали владельцами фабрик, отелей, ресторанов.

китайская мафия из «chinatown» сделает это мирным путем, путем подкупа – богатый Китай не поспеет. Сейчас идет подготовка к этому акту, к акту крушения израильско-американской империи. Из известных истории разных империй Китайская была наименее воинственной, но самой большой и долговечной империей. Великая Британия разрушила ее, потому что китайцы не позволяли англичанам продавать там опиум. Великая Британия разрушила ее, потому что китайцы не позволяли англичанам продавать там опиум. Но не исключено, что в обозримом будущем полуголые потомки Дизизраэли (премьер-министр Англии в 1874–1880 гг., еврей, наиболее агрессивный политик, при нем Британия полностью взяла под контроль Индию и Египет с Суэцким каналом) и мистера Тони Блэра будут нырять в Темзу с опор Лондонского моста за монетками, которые забавы ради будут бросать туда туристы из Тибета. С этим чувством, вернее, предчувствием, мы покинули Суринам.

• • •

Бухта Charlotteville на острове Тобаго была удивительно красива своей изумрудно-чистой водой и богатой растительностью на холмистых берегах. Не знаю, была ли красавицей немецкая принцесса Шарлотта, на которой женился английский король Георг III, но она была плодовитой и родила ему 9 сыновей и 6 дочерей, жила 74 года. После мутных речных вод Суринама Гина снова стала купаться каждое утро, хоть вода была холодной. Местные лягушки часто устраивали утренние концерты – значит, будет солнечный день, нет концерта – жди дождя. В бухте стояло около десятка яхт, и среди них «Ketchup II» с нашими австралийскими друзьями Ann и Keith. Мы крепко подружились с этими хорошими простыми людьми, и даже через три года, когда наши морские пути разошлись, Гина и Ann пишут друг другу теплые большие письма по Интернету. После Венесуэлы «Ketchup II» пошла в Канаду, где получила пробоину, сев на не показанную на электронной карте скалу, затем они спустились до Майами и чуть не зашли на Кубу, когда мы были там.

На Тобаго эту бухту посещают не только яхты – однажды я насчитал двадцать мачт, – но и парусные пассажирские суда. Одни

из них держат декоративные паруса, другие – настоящие парусники. Немецкий «Sea Cloud II» стал на якорь рано утром, и вскоре пассажиры на специальных ботах отправились к причалу, где их ждали экскурсионные автобусы. Местные музыканты-виртуозы исполняли прекрасные карибские мелодии на ударных инструментах, сделанных из металлических бочек. Обрезается сто- или двухсотлитровая бочка, анодируется никелем, ставится на подножки – и двумя палочками можно выбивать такую музыку, что и симфонический оркестр не нужен. Восемь музыкантов старались вовсю, надеясь, что эти богатые туристы с парусника будут бросать доллары в картонный ящик с надписью «Пожертвование». Одна группа немцев (40–65 лет) – я уже знал, что они все из Германии – в ожидании прибытия автобуса окружила музыкантов, непрерывно щелкая камерами, кое-кто даже пританцовывал под звуки задорной музыки. Но ни один немец не положил в ящик денежку. Я стоял чуть поодаль от них, и мне стало стыдно перед черными музыкантами за европейскую расу. Я достал доллар и положил в пустой ящик. Никто из немцев не последовал моему примеру. Рядом со мной оказалась одна немка, и я спросил, не страшно ли путешествовать на паруснике, как долго они на нем. «Наша группа будет на судне 14 дней». – «И сколько стоит это?» Лицо женщины скривила недовольная гримаса. (Гина, когда я рассказывал ей об этом разговоре, от души смеялась: «Это только ты, русский, вернее, советский, мог задать такой вопрос».) Уж очень не хотелось немке говорить о деньгах. «Может, и мы с женой совершим плавание на таком паруснике», – слукавил я. – «Четырнадцать тысяч евро», – ответила после паузы моя собеседница и отошла. «Значит, каждый из этих пассажиров выкладывает в день тысячу евро, – подумал я, – но пожертвовать несколько центов музыкантам – не в их обычае». Не хочу сказать, что немцы по натуре жадные (хотя есть, есть немножко, исключение – моя Гина), но мне стало грустно от увиденного. Я подошел к катеру и спросил моряка, нет ли в экипаже русских. «Есть, есть, – ответил он по-русски, широко улыбаясь, – даже капитан русский». Я обрадовался и, вернувшись на борт, связался по УКВ с «Sea Cloud II». Капитаном там оказался Евгений Немержицкий, бывший сменный капитан «Крузен-

штерна». Он пригласил нас на борт своего судна. «Как раз сейчас хорошее время – все пассажиры на берегу». Мы быстро сели в нашу динги и пошли.

У трапа стоял улыбающийся, со славянским лицом, Евгений. Он тоже был рад нам, особенно когда узнал, что я капитан дальнего плавания из Клайпеды. «Я вам покажу все судно, даже пассажирские каюты» – и мы пошли за ним по коридорам, устланным дорогими коврами. «Судно построено три года назад в Испании, берет на борт 90 пассажиров, имеет хорошее парусное вооружение. Но в море мы держим малую парусность, при скорости больше шести узлов пассажиры чувствуют дискомфорт. Так и ходим не спеша от одного порта до другого», – рассказывал Евгений. Мы осмотрели мостик, богатую салон-библиотеку, столовую, а затем пассажирскую каюту, за которую в сутки нужно платить 2000 евро, так как обычно живет в ней пара. Гина прилегла на широкую кровать, и я сделал фото, которым она хвастается перед друзьями, с иронической улыбкой, конечно. «Вот видишь, – сказал я ей, – как много денег мы сэкономили: за 2000 евро мы живем 10 месяцев и плаваем по морю не хуже этих буржуев». (За 8 лет плавания на «Педроме» наши месячные затраты в среднем 200 евро, включая дизтопливо, запчасти, плату за марину, еду). Евгений подарил нам по фирменной кепке, а мне вдобавок книгу «Камо грядеши» Сенкевича и бутылку хорошего виски. Я ему выслал в Таллинн, где он живет, мою книгу «Капитан, родившийся в рубашке». Позже Евгений снова капитанил на «Крузенштерне».

Грунт в бухте – белопесчаный, от этого вода была светлой и, плавая с маской, можно было наблюдать за морской фауной. Однажды, когда солнце было почти в зените, мы, купаясь, заметили под яхтой в тени небольшую, около метра, акулу. Испуга не было, я сразу распознал песчаную акулу, она живет обычно на дне, часто зарывается в песок. Рот у нее маленький, и она, конечно, не может быть людоедкой. Когда мы шли вдоль побережья Бразилии, подобная акула сопровождала нас с теневой стороны яхты двое суток. Не могу ручаться, что это была песчанка, но длина ее была чуть больше метра. Иногда с нами шла пара рыб-прилипал, видимо, принимая нашу яхту за большую акулу. Утром, когда пищевые отходы выбрасывались в море, они кидались к

ним, что-то ели и вскоре снова догоняли нас и прятались под корпусом, только изредка показывая себя с левого подветренного борта. Не знаю, прилипали ли они к корпусу, думаю – да, ибо природа сделала их ленивцами.

Одним воскресным утром мы с Гиной отправились на прогулку. Небольшая тропинка вела в южную часть острова вдоль берега, и мы пошли по ней: куда приведет – туда и пойдем. Шли около часа и вышли на песчаный пляж. Это был пляж не для купания, ибо вдоль него лежал толстый слой морских водорослей. Деревья с большими листьями, растущие в изобилии на песчаном грунте и у самой воды, смотрелись как наши яблони-дички. Под кроной каждой из них лежало много мелких яблок, спелых, лоснящихся своей зрелой кожурой, так и хотелось взять одно и начать есть с хрустом. Но мы еще с Бразилии знали, что эти яблоки ядовиты, и не стали даже трогать их. В Латинской Америке эти деревья называются manzanilla – яблонька. Willam Howell, австралийский яхтсмен-путешественник, рассказывал страшную историю о знакомстве с этим деревом. Вечером на пляже (остров Барбадос), где была вечеринка, он обломал с невысоких деревьев несколько веток, которые мешали удобно расположиться. Было жарко, и Willam вытер пот со лба и лица ладонями. Через полчаса почувствовал легкое жжение в глазах; думая, что туда попал мелкий песок во время купания, вошел в воду и промыл глаза и лицо. Но облегчения не наступило. Наоборот, боль резко усилилась. Через час он был слепой. Боль была такой ужасной, что он кричал. Доставленный к доктору почти за десять километров, Willam был почти без сознания. Доктор в течение пяти часов терпеливо закапывал в глаза кокаин. Все лицо несчастного было как в огне. Через день Willam мог только отличить свет от темноты. Еще через день стал различать неясные очертания людей. Потребовалась неделя, прежде чем зрение восстановилось. Взглянув в зеркало, Willam увидел страшное лицо, покрытое красными рубцами, предплечья были усеяны миллионом мелких волдырей. Вот что такое manzanilla. Конечно, в природе все объяснимо, все разумно, нужно только изучать ее. Эти ядовитые деревья имеют большую корневую систему, которая сохраняет песчаный грунт от размывания, поэтому и рас-

тут они в основном на песке. А чтобы их не уничтожали, природа дала им защиту – яд. Непросто срубить такое дерево. И что удивительно – противоядие растет всегда рядом. Это сок небольших деревьев, называемых по-английски «whitewood tree» («белой древесины деревьев», я не нашел их русского названия). Когда мы были на Кюрасао, наш друг Герард (с яхты «Boekrah») рассказал, что недавно его партнер Франциско съел яблоко «манзанилья» и чуть не умер. А ведь Франциско – бразильский мулат и вроде бы должен знать эти яблоки, часто лежащие на берегу у среза воды. Но он родился и жил в городе. Мы спросили его, какой вкус «яблока»? «Попробуй, – пошутил он, – не забудешь до конца жизни. На самом деле очень вкусное, кисло-сладкое». На Кюрасао недалеко от крепости я сорвал с одного дерева красивые необычные цветы, увиденные мною впервые. (Гина любит цветы, и у нас всегда в каюте стоит букет цветов, которые я собираю, когда бываю на берегу, я такой кавалер!) Сок дерева был липкий. Было жарко, и я трогал лоб руками. А вскоре почувствовал легкое жжение глаз. Хорошо, нам попался домик, где я промыл пресной водой лицо. Хорошо промыл. Но жжение в глазах чувствовал несколько часов. В тропиках нужно быть осторожным с любым деревом, не только с «манзанилья».



После Тобаго мы зашли на остров Тринидад. (Официально страна называется «Тринидад и Тобаго».) Порт Chagamos славится тем, что там процветает разбой, но об этом мы узнали, когда зашли туда. Нам рассказали о десятке случаев ограбления яхт, и мы не стали задерживаться там, а вскоре стали на якорь в бухте Prickly Bay на острове Гренада. Цепочка Малых Антильских островов тянется подковой от острова Арубе (рядом с Кюрасао) до Виргинских островов. Мы «прошлись» по этой цепочке не до конца, но острова Кюрасао, Кляйн Кюрасао, Бонайре, Авес, Лос-Рокас, Оргила, Пириту, Тортуга, Маргарита с Коче и Кубагуа, Лос-Тестигос, Гренада, Карриаку, Сант-Винсент, Сент-Люсия, Мартиника – все они в нашем «активе». В одной старой моряцкой песне говорится о моряке, который пил кофе на Мартинике, курил в Стамбуле злые табаки... Забегая вперед скажу: мы тоже пили кофе на Мартинике, но толь-

ко один раз, ибо цена 2 евро за маленькую чашку, а кофейные плантации – в километре от города. Выше Мартиники мы решили не подниматься, там из-за горизонта мерещилось Пуэрто-Рико, колония США, куда нам нет хода, ибо мы не любим североамериканский фашизм и не скрываем этого.

Большинство наветренных (восточных) Антильских островов и Тринидад до недавнего прошлого были английскими колониями. Забрав за 200 лет все, что возможно, из недр, Британия за ненадобностью дала всем этим островам так называемую официальную «независимость», но оставила королеву Елизавету II главой государств. Лидеры темнокожего населения (95 % – негры) думали, что теперь острова составят одно целое государство. Но англичане руководствовались иезуитским правилом «Разделяй и властвуй», и каждый островок стал отдельным государством. Неважно, что в этой «державе» всего 100 тысяч населения. (Только на Тринидаде 1,2 миллиона.) Чекаются местные деньги, исполняются национальные гимны, а всей землей, отелями владеют американцы. Местное население живет в нищете. Не случайно и криминал здесь самый высокий в Карибском бассейне. Так, в первую неделю января 2006 года на Тринидаде было убито 13 человек. Это в порядке вещей, ибо капиталистическая идеология утверждает: нет криминала – нет демократии.

Когда мы пришли на Антилы, нам бросилось в глаза, что черные люди очень отличаются от бразильцев. Побывав почти во всех странах Южной Америки, мы наблюдали, часто неосознанно, за простыми людьми. Аргентина и Уругвай – там практически белое население, Чили, Перу, Боливия и в какой-то степени Парагвай – большинство индейцы (но власть в руках белых, только в Боливии индейцы пытаются удержать власть), Венесуэла (запад) – в городах в основном белые, восток – метисы, вроде президента Чавеса (мы встречались с ним во время предвыборной кампании). Самые дружелюбные цветные люди – в Бразилии, вне всякого сомнения. Самые высокомерные, если можно применить это слово, самые недружелюбные черные люди – на Тринидаде и других бывших английских островах. В Бразилии среди цветного населения преобладают мулаты – смешение португальцев с негритянками. В англий-

ских колониях редко увидишь мулата, там в основном чистокровные негры. Португальцы не отказывались переспать со своей рабыней, особенно если она молодая; никаких запретов, в том числе и от католической церкви, не было, попы сами наплодили массу детей. В английских же колониях существовал своеобразный расистский этикет-обычай не смешивать британскую «кровь» с черными «недочеловеками». Официальные власти и англиканская церковь вроде бы и ненавязчиво, без печатных приказов, ввели строгое правило, не позволявшее английским мужчинам иметь наложницу из местного населения – будь то Индия, Африка или Австралия. Можно сказать, что геноцид в Южной Африке начался с этого. Наш друг Джон с яхты «Sabaai» – он на четыре года старше меня – много лет занимал высокий пост комиссионера (вроде комиссара) крупного дистрикта (округа) в колониальной Кении. «Ты спал со многими африканками?» – спросил я его. – «Ни с одной, – был ответ. – Ибо если наше (английское) общество узнает – на тебе повиснет несмываемое клеймо: „**He has gone native**“ (это можно перевести как „он живет с черными“). «Ты ездил по своему округу подолгу вдаль от белых и терпел мучения рядом с полуголыми молодыми негритянками?» – продолжал я терзать его. – «Я мастурбировал, как матрос с королевского фрегата, но с негритянками не ложился».

Высокомерные хозяева-англичане ушли с островов, но рабы, став теоретически свободными, обычно копируют привычки своих господ. Поэтому, в отличие от дружелюбных бразильцев, здесь мы встретили неулыбчивых негров. Не все, конечно, такие, я не хочу обидеть бывших рабов, но никакой предвзятости здесь нет, только факт, который увидели мы.

В бухте Prickly Bay стояло больше сотни яхт (40 % – из США). 50 лет Гренаду не тревожили ураганы, но в 2004 году залетел ураган «Ivan» (он назван не в честь русского Ивана), а в 2005 году – «Emily». «Иваном» было разбито и потоплено много яхт, остатки некоторых мы видели на отмели бухты. Плантации мускатного ореха, который составляет 90 % экспорта острова, были почти полностью уничтожены. Патетически можно было бы спросить: «За что такое наказание?» Может быть, за то, что когда у власти нахо-

дилось правительство Бишопа – прогрессивного премьер-министра, марксиста, остров оккупировала армия США, а ЦРУ расстреляло Бишопа у тюремной стены.

...Гина прилетела на Гренаду вместе со своим кинооператором как раз после вторжения американцев и снимала там документальный фильм. Когда кинооператор Брайн наступил на пляже на морского ежа и в ступню вонзилась дюжина игл, то доктор из армейского госпиталя США помог вынуть эти иглы.

Гина водила меня по знакомым ей местам и рассказывала о грустной истории «мускатного» острова. Мы зашли на плантацию и среди поломанных деревьев собрали несколько орехов; один из них держим на борту как сувенир, пару использовали для приправ. Гина опубликовала в лондонской газете «Morning Star» (16.03.2006) большую статью «Grenada's return to slavery» – «Возвращение Гренады в рабство» о трагедии захваченного Америкой острова, о терроре США.

• • •

Наш путь на север до острова Мартиника был непредсказуем, как полет бабочки над водой в солнечный день. (Она летает зигзагами, и никогда не угадаешь, в какую сторону сделает очередной «галс».) Ночь провели у западной стороны острова. Утром, снимаясь с якоря, увидели, что наша якорь-цепь попала под скалу, а глубина – 6 метров, я никогда не нырял так глубоко. Два часа мы пытались освободить цепь, но только подошедшие на лодке рыбаки помогли нам: один из них нырнул и оттянул цепь. Я был щедр с ними, хотя они и не говорили о плате. Из-за потерянных двух часов мы не успевали засветло добраться до следующего «государства» Сент-Винсент и решили идти на маленький островок Саггасои с уютной бухтой. По пути туда не стали обходить подводный вулкан в позиции $= 10^{\circ}18' N$, $= 61^{\circ}38' W$, не было времени. В яхтенной лоции говорится, что его нужно оставлять в полтора милях в стороне. Вулкан действующий, и может случиться, что газы, поднимаясь из кратера, запузырят воду, как шампанское; вода потеряет обычную плотность, и корабль, оказавшись над жерлом, может просто провалиться вглубь пузырящегося моря. Фактов таких не описано, но активность вулкана

отмечалась в 1988 и 1989 годах. Гина чуточку волновалась (а вдруг?), но никаких пузырей мы не заметили и прошли спокойно над спящим вулканом.

На Мартинике мы провели 9 дней. Французский шарм улавливался во всем, даже в походке негритянок. Мы побывали в доме-музее Ван-Гога в двадцати километрах от города. Я посетил самую большую в мире яхту-шлюп «Mirabella V», у которой высота мачты 90 метров при длине корпуса 72 метра. Капитан-англичанин подарил мне буклет об этой супердорогой яхте и сказал, что хозяин-американец раз в год выходит на ней в море.

• • •

В Карибском море есть два острова под названием La Tortuga – «Черепашка». По своим очертаниям на карте они смотрятся, как эти рептилии. Одна Тортуга лежит к северу от Гаити. На этой «Черепашке» в XVI–XVII веках была основная база пиратов. Но мы туда не заходили на «Педроме». Когда истек полуторогодичный срок пребывания в Венесуэле, нам пришлось покинуть страну на 45 суток (такой закон), и мы отправились на Кюрасао. По пути лежало несколько островов. Первым был La Tortuga – в 60 милях от Puerto La Cruz, откуда мы начали наш вояж. Якорная стоянка в маленькой бухте была хорошо закрыта от постоянно дующего пассата, но подход к ней сложный из-за рифов, лежащих у низкого, плохо заметного издалека берега. Остров одного катамарана и с полдюжины рыбацких лодок покоятся рядом с бухтой. На острове, как и везде в Карибском море, множество пеликанов. И вот тут-то нам повезло: мы увидели, как на голову пеликана, только что проглотившего рыбешку, села маленькая чайка и стала клевать его – отдай, мол, рыбу, ты большой, поймал еще. Мы слышали об этих чайках-разбойницах еще на острове Сент-Люсия, но увидеть своими глазами и не мечтали. Чайка маленькая, почти маевка, систематически стучала своим острым клювом по длинной голове пеликана, и мы слышали даже звуки ударов (все происходило рядом с нами). Неуклюжий пеликан ничего не мог сделать, чтобы освободиться от чайки, взлететь с ней, видимо, невозможно, и в конце концов исторг из своего желудка двух маленьких ры-

бок (пеликаны не ловят крупных рыб). Чайка тут же вспорхнула, схватила одну рыбку и умчалась. За ней уже увязались две подружки, надеясь отнять добычу. Мы с Гиной так увлеклись этой необычной сценой, что забыли даже о фотокамере, упустили такой шанс.

«Разбой» среди морских птиц, казалось бы, и не должен существовать, рыбы, вроде, много. Но из многолетних наблюдений мы знали, что вдоволь насытиться дано, может быть, только пеликанам с их огромным клювом. Нырять за рыбой, они редко промахиваются и обычно, наевшись с утра, днем сидят на воде или лодке, как «мыслитель» Родена, и переваривают пойманное. Под вечер снова выходят на «охоту», которая длится порой до темноты, когда рыба поднимается наверх. Глаза у них очень зоркие. На ночь пеликаны садятся кучно на дерево, предпочитают засохшие мангровые. В Карибском бассейне обитают коричневые пеликаны. Но в природе есть и другие породы. Когда-то, несколько столетий назад, один европейский монарх подарил английскому королю пару белых пеликанов. Они потихоньку увеличили семейство, и сейчас группа этих птиц живет в парке Букингемского дворца, благо там есть пруд. Чем их кормят слуги – не знаю. Но знаю, что однажды голодный королевский пеликан схватил зазевавшегося голубя. Тот долго барахтался в «мешке», пока не задохнулся. Свидетелем этой истории была Гинина дочка Франциска, об этом писали в лондонских газетах. Возможно, королева уволила слугителя, не накормившего пеликанов.

Маленьких чаек-«разбойниц» можно как-то понять: очень тяжела их жизнь, нырять глубоко не могут, а на поверхности рыба не хочет появляться, за редким исключением, когда играющий косяк сардины начинает выпрыгивать, жируя. Но даже такую рыбу не легко схватить. Поэтому популяция чаек в этих местах небольшая. Зато пеликанов уйма. Говоря о птичьем «разбое», нельзя не упомянуть о фрегатах – профессиональных разбойниках, или, как их называют справочники, о птицах-пиратах. Эти красивые в полете птицы с большими, размахом до двух метров, крыльями и с раздвоенным хвостом (40 сантиметров) могут парить часами в воздухе, не делая ни одного взмаха. Длина крыла в пропорции к весу тела самая большая из всех морских птиц.

Специалисты утверждают, что фрегаты даже спят на лету, если забираются далеко от берега. Мы видели их за 200 миль от побережья, а Алэн Бомбар, французский врач, пересекший Атлантику на надувной лодке, говорит, что встретил фрегатов за 600 миль от Антильских островов. Эти птицы не могут садиться на воду, хоть и относятся к разряду морских. Во-первых, их перья не покрываются жировой защитой от воды, в этом отношении они, как курицы; во-вторых, конструкция их крыльев такая, что, сидя на воде, они не смогут взмахнуть ими, чтобы взлететь. А кушать-то надо. Вот они и стали следить за птицами-работягами. Стоит олуше или чайке схватить рыбешку, как фрегат тут же атакует ее, и последней приходится бросать улов, чтобы не быть убитой большим острым клювом фрегата. Ну типичные североамериканцы – эти фрегаты! Русские моряки называют этих птиц фомка-разбойник.

• • •

Мы подходили к острову Кляйн Кюрасао уже в сумерки. Нас дважды облетел самолет береговой охраны голландских ВМС, возможно, пилотов обеспокоил «серп и молот» на маленьком флажке на корме «Педромы»! В бинокль была хорошо видна башня маяка, но почему-то он не зажигался. (Позднее выяснилось, что он не работает уже больше пяти лет.) Берег был очень низкий, опасный из-за своей «низости». Напротив маяка на рифе лежала выброшенная двухмачтовая яхта. Мы отдали якорь с западной стороны островка в пятидесяти метрах от берега. Ни одной живой души не заметно на суше, может, никто не будет атаковать нас. Одинокая яхта – хорошая приманка для пиратов. Следующим днем мы вошли в хорошую бухту Spanish Waters на острове Кюрасао. На этот остров я заходил когда-то в 1986 году на РТМС «Ионава». Возвращаясь через два месяца в Венесуэлу, мы стали на швартовный буй у Кляйн Кюрасао и решили не спеша исследовать островок. Сейчас здесь лежали уже две выброшенные французские яхты – «Krisnic», с которой мы встречались в Бразилии, и новая жертва – яхта «Tchao», выскочившая на берег ночью 1 апреля 2007 года. Несчастье случилось из-за навигационной неопытности шкипера (он – медик, доктор) и, конечно, из-за потух-

шего маяка. Harbour master – капитан порта на Кюрасао еврей Frenkel сказал, что на ремонт маяка нет денег, но на ремонт старинной синагоги в Виллемстад – столице Кюрасао, отметившей только что 275-летие, деньги нашлись, хоть евреев осталось на острове всего около трехсот. (Недавно было 2000.)

После выброса «Tchao» на островок хозяин ее организовал снятие всего, что только возможно: двигатель, мачта, оборудование, посуда и прочее, иначе местные пираты обчистили бы ее, как обчистили «Krisnic», когда хозяин ушел на большой Кюрасао на сутки. Мы встречались с французской парой с яхты «Tchao», долго разговаривали. Они были уже в хорошем настроении, так как нашли неплохую 42-футовую яхту «Sundance» и покупали ее только за 27 тысяч долларов (хозяин просил вначале 70 тысяч). «Так что, учитывая снятое нами оборудование с „Tchao“, – потеря небольшая», – сказал шкипер улыбаясь. Но беда не приходит одна. Почти через год, в январе 2008 года, яхта «Sundance» была атакована вооруженными пиратами на острове Тестигос, и шкипер получил два пулевых ранения. Его, правда, доставили на быстроходном катере в госпиталь на острове Маргарита (60 миль от Тестигос). Но в госпитале снова столкнулись с «пиратами» – госпитальной администрацией, которая заломила цену 10 тысяч долларов за операцию, причем 80 % должны уплатить перед началом операции. «Но где я возьму так быстро такие деньги?» – плакала жена француза. – «Не наше дело». – «Но он скоро умрет». – «Не наша забота». Француз-шкипер, сам доктор, понимал, что еще час – и будет поздно. Кажется, им помог французский консул. Последний e-mail от них: шкипер «Sundance» выздоравливает.

P. S. Когда книга была почти набрана, я получил письмо от писателя, капитана дальнего плавания, клайпедчанина Колещука Владимира Яковлевича. Его замечательная книга «Море и Жизнь» дала мне толчок написать первую книгу «Капитан, родившийся в рубашке». Владимир Яковлевич не только писатель, но и талантливый поэт. В его письме было несколько стихотворений, одно из них здесь:

ЗВОНОК ИЗ КАРАКАСА

*Оказалось рядом то, что далеко:
Из Венесуэлы позвонил Рябко.
По эфиру искрой голос пробежал,
Будто Уго Чавес руку мне пожал.
Петр Демьяныч молвит: «Жить не устаю.
Книжки сочиняю, тут же издаю».
Родился в рубашке, гнул судьбу легко.
Смел он и удачлив, капитан Рябко.
Он в Карибском море бродит как Колумб,
Яхту направляя на заветный румб.
Пусть не замедляет он души полет.
Может, скоро книгу новую пришлет.*

(2007, октябрь, 29.

Через полчаса после звонка)

Спасибо, Владимир Яковлевич, за такие хорошие слова обо мне; вероятно, не заслуживаю я их, ибо всю жизнь был скромной лошадкой, тянущей воз в упряжке, и остался ею до сих дней.

ПИРАТЫ КАРИБСКОГО МОРЯ*

The Caribs (meaning «cannibals») arrived in Grenada about 500 years before Columbus. – Карибы (значит «каннибалы», «людоеды») пришли на остров Гренада за 500 лет до Колумба.

D. Dachner. «Caribbean History»



Мои предки, люди каменного века (не каннибалы), жившие 30 тысяч лет назад на высоком берегу Десны (сейчас в этом месте раскинулось родное село Пуш-

кари), имели более-менее демократический «строй»: охотились на мамонта сообща, мясо убитого животного делили поровну, всем «колхозом» строили первые хижины вблизи криницы с прекрасной вкусной водой. Все шло хорошо до тех пор, пока не стала возникать религия, пока не появились шаманы (позже они стали называть себя «священниками»). Изначально все религии формировались на обмане, как и капитализм. Шаманы были первыми богачами, первыми «капиталистами», они первыми внесли раскол еще в доисторическое общество, первыми «соткали» слово «несправедливость». В наш мозг природой заложены две фундаментальные вещи: любовь и справедливость. Нарушение баланса вызывало сопротивление, точно как наша иммунная система сопротивляется размножению зловредных бактерий, только «бактериями» в этом случае всегда были богачи. Смелые люди отбирали нажитое нечестным путем и раздавали бедным. В природе нет абсолюта (не считая шведской водки), не каждый из них был Робин Гудом, Разиным, Кармелюком (наш черниговский «Робин Гуд»). Часть из них превращалась в элементарных грабителей.

Не хочу повторять Энгельса и его книгу о возникновении общества. Ясно одно, что капитал, капитализм (в любой форме – рабовладельческий или нынешний сионистско-глобальный) породил явление, которое мы называем разбоем.

Первые морские разбойники – пираты* были уже в Древней Греции, а может быть, и раньше, но до нас дошли отрывки только из древнегреческой литературы. Египетские папирусы времен фараонов и тексты из пирамид не говорят о пиратах – фараоны и пирамиды были далеко от моря.

Многочисленные книги в течение нескольких столетий делали упор на пиратов Карибского моря, где действительно формировалась европейская идеология разбоя на море. Нынешнее поколение знает о пиратах благодаря, в первую очередь, книге Стивенсона «Остров сокровищ» и другим литературным произведениям вроде романа Стейнбека «Капитан Морган», где автор пытается показать кровавого пирата джентльменом, влюбленным в красавицу-испанку из Панамы. В дни моей юности была популярной глупая песня о бригаantine во флибустьерском море (стихи еврейского поэта Когана), где пелось о романтиках-пиратах, презревших грошовый уют. В жизни было все до наоборот.

Первыми пиратами в Карибском море были, по сути, Колумб и его моряки. После небрежной навигации (не верьте, что был Колумб хорошим навигатором), когда флагманское судно «Санта Мария», на котором находился адмирал, ночью выскочило на рифы у острова Hispanola (Гаити), – на вахте был только один неопытный матрос – пришлось оставить часть людей в сооруженном из обломков корабля форте. Колумб уплыл в Испанию, а оставшиеся моряки, потихоньку освоившись, решили любым путем «выбить» золото у местных жителей. «Лучшим» способом была пытка. Изувечив несколько араваков (настоящее название коренных жителей Гаити) и изнасиловав многих женщин, испанцы возмутили аборигенов, и те перебили их, а форт сожгли.

Стивенсон, Стейнбек и десятки других писателей для своих сочинений использовали как основу книгу «Пираты Америки», которая была издана еще в 1678 году в Амстердаме, затем переведена на многие языки, включая русский. Автор ее, голландец А. О. Экс-

* Рассказ в сокращенном варианте был опубликован в журнале «Капитан-Клуб».

* Пираты: гр. – peirates, лат. – pirata, рус. – морской разбойник.

вемелин, врач Вест-Индийской компании, провел в Карибском море 7 лет, трижды был в рабстве, несколько лет содержался на пиратских кораблях, участвовал в знаменитом походе Генри Моргана на Панаму. Голландец показывает действительность пиратской жизни, садистскую жестокость пиратов, пытками добивавшихся выкупа. Отребье человеческое – вот кто такие пираты.

Почему Карибское море стало центром пиратского промысла, стало классикой пиратского разбоя? Только из-за золота, которое вывозилось в Испанию через Панаму и другие порты. Пираты редко нападали на корабли, в основном грабили испанские поселения. Естественно, первыми отличились в этом ремесле англичане. Обделенная природной красотой (в отличие от Марии Стюарт) королева Елизавета I, как многие некрасивые женщины, пыталась компенсировать это личным обогащением и вкладывала деньги в пиратские экспедиции, которые как бы между прочим занимались и работоторговлей. Елизавета собственноручно сожгла судовые журналы Дрейка после его грабительского вояжа вокруг света. Позже главари пиратов Френсис Дрейк, Генри Морган, Вальтер Рали (Raleigh) получили рыцарский титул «Сэр». Последний, правда, был любовником королевы. Пойманный однажды спящим с одной из придворных дам, он был посажен в тюрьму, но вскоре был освобожден и отправлен во главе флотилии к берегам Венесуэлы. Ограбив многие города, Рали вернулся в Англию, но вскоре новый король Яков I (James I – сын Марии Стюарт) приговорил его к смерти якобы за предательство. Отсидев в Тауэре 3 года в ожидании казни, Рали снова был отправлен на поиск золота в устье реки Ориноко. Экспедиция не имела успеха: вместо золота в Лондон привезли только табак. И король привел в исполнение первоначальный приговор: Рали был обезглавлен.

Были в карибских водах позже и французские, и голландские, и других мастей пираты, но наиболее жестокими, безусловно, остались Дрейк и Морган. И как бы в назидание потомству Дрейк умер в собственном дерьме от дизентерии и был брошен за борт недалеко от Панамы. Сейчас патриоты-англичане носятся с проектом поиска его скелета. Морган, обрюзгший, толстый, как борз, умер на Ямайке. Вскоре землетрясение уничтожило кладбище, где он был похоронен (ушел под воду весь город Port Royal).

Но все это – «преданья старины глубокой». Вернемся в наши дни.

Дул легкий норд-ост. Шкот кливера обтянут до предела, и 42-футовый «Redboy» медленно, но уверенно шел курсом 90°. Домой, в родную Бразилию. Случившееся пять месяцев назад несчастье с поломкой мачты заставило Atila Bohm долго простоять на стапелях верфи на острове Маргарита (Венесуэла).

Непросто возвращаться отсюда в Рио-де-Жанейро. Почти 2 тысячи миль от острова Тринидад до порта Натал нужно идти против ветра, порой довольно свежего, и против встречного течения (в некоторых местах – до четырех узлов). Поэтому многие яхты предпочитают более длинный, но не такой трудный путь: Бермуды – Азоры – Канары – Кабо-Верде – остров Фернандо-да-Наронья, а это уже Бразилия. Но Atila Bohm, известный бразильский яхтсмен, публицист и наш друг, был опытным мореплавателем, имевшим практику плаванья вдоль *NE* побережья континента.

Рано утром он со своим помощником вышел из марины Chasacare. Под машиной и двумя парусами яхта бежала со скоростью 5–6 узлов.

В полдень к ним подошел катер береговой охраны: рутинная проверка на предмет наркотиков (многие яхты США «балуются» этим бизнесом). Через 30 минут Атила снова поднял паруса. Пару часов спустя перекусили легким обедом.

Капитан сидел в кабине за навигационными расчетами, когда тревожный голос помощника вызвал его в кокпит. С правого борта параллельным курсом шла рыболовная безпалубная лодка. В ней сидели шестеро мужчин. Один из них держал в руках короткоствольный автомат и движением его ствола приказал остановиться. Несколько других мужчин были с мачете. Не было времени и возможности послать по УКВ сигнал «Мэйдэй», может, его услышал бы патрульный катер.

Лодка привязалась к правому подветренному борту. Пятеро бандитов вскочило на яхту. «К мачте!» – приказал главарь с автоматом. Обоих яхтсменов поставили спинами к мачте и грубо привязали свободными концами фалов.

Атила наблюдал, как шел «перегруз». Вот один из пиратов передал на лодку приемник GPS, затем радиостанцию УКВ, второй стал бросать отвертки, ключи и другие инструменты. «Деньги?» –

бандит обшарил карманы пленников, не найдя ничего, развязал Атилу и, ткнув острием мачете в спину, заставил спуститься в каюту. Атила взял из-под матраса бумажник. Бандит схватил его, вытряхнул оттуда 200 долларов, кредитные карточки: «Остальное?» – «Это все, мы возвращаемся домой, денег больше нет». Бандит ударил его в челюсть и повел к мачте. «Вся „операция“ длилась около сорока минут», – рассказывал нам Атила. Пираты взяли из кабины и кокпита все более-менее ценное. «Отдайте кредитные карточки, вы все равно не сможете их использовать». К удивлению, бандит вытащил карточки из кармана и отдал Атиле.

Два мощных мотора взревели, и лодка помчалась в южном направлении, видимо, в ближайший рыбацкий поселок. К счастью, пираты не нашли в одном рундуке старый приемник GPS, позволивший продолжить плавание. Атила записал позицию: $= 11^{\circ}00' N$, $= 63^{\circ}10' W$. «На душе было так гадко, так гадко, как никогда в жизни, – сказал наш друг. – Старайтесь держаться подальше от берега на этом участке, если не идете в группе яхт».

Мы с Гиной знали о случаях нападения на яхты в Бразилии, где мы провели 2 года. Ellen с голландской яхты «Zwerner» рассказала, как в яхт-клубе Ресифи (яхта стояла на бье) два бандита ночью забрались к ним на борт. Раздетая (жарко!) Ellen стала пронзительно кричать и дудеть в ручной туманный горн, а Harry – ее муж – схватил какую-то палку и ударил одного бандита. Нападение было отбито.

Более грустная история произошла с немецким моряком Heiko. Мы встретились с ним в Сальвадоре. Он, инженер-электрик, помог мне отрегулировать зарядное устройство. 30 апреля 2003 года Heiko вместе со своей girl-friend (подругой) стоял на якоре в одном из уединенных уголков обширной бухты Всех Святых. Утром к ним подошли на лодке двое молодых мужчин, попросили воды, поднялись на борт и, после непонятного спора с Heiko (по свидетельству девушки), ударили его ножом в пах, и он вскоре скончался.

Известный яхтсмен-гонщик Sir Peter Blake из Новой Зеландии стоял в реке Амазонка на своей яхте – судне с экипажем. Он уже не был гонщиком, а занимался благородным делом защиты окружающей среды, что не нравилось владельцам амазонских лесов. Вечером несколько местных черных парней поднялись на борт яхты. И, как стало нам известно позже, Peter Blake первым сделал

выстрел из кабины, после чего непрошенные гости ответили тем же и убили его.

Всегда при убийствах появляется много версий и суждений, но факт есть факт: люди погибли. Я не привожу других известных нам случаев ограбления яхт, без гибели мореплавателей.

• • •

В течение долгого времени в книгах и фильмах о пиратстве использовали истории именно о пиратах Карибского моря. В некоторых из этих книг пираты выглядели как люди с романтической душой. Но ведь бандит – он и есть бандит, как его не называй: «разбойник с большой дороги» или «пират».

Отправляясь на Карибы, мы собрали информацию из английских и немецких «парусных» журналов о пиратских нападениях на яхты и были готовы к ним. В то же время тешили себя надеждой, что, мол, наша яхта маленькая, выглядит бедно и вряд ли морские разбойники – пираты то есть – положат глаз на нее. Вокруг сотни, если не тысячи богатых североамериканских яхт (в Карибском море их засилье, как, впрочем, и во всем мире).

Мы простояли месяц на рейде порта Porlamar (Порламар), остров Маргарита. Губернатор этого венесуэльского штата – ярый сторонник США, оппозиционер (в стране осталось только 2 таких губернатора из 23), и не случайно здесь процветают наибольшая коррупция и пиратство.

Сначала нас ограбил агент Хуан, содравший за оформление прихода лишних 120 тыс. боливаро (55 USD): якобы оплата иммиграционному офису. Когда мы попросили счет, то стали его врагами. «Никто никогда не требовал от меня этого», – был ответ.

Североамериканцы, с которыми мы встретились вечером на «happy hour»*, сказали, что коррупция здесь – нормальное явление, мол, не обращайтесь внимания, платите, что требует Хуан, и лучше не ссорьтесь с мафией. Мы молча «проглотили» эти советы, но вскоре один яхтсмен из Уэльса (он сделал кругосветку) дал нам официальный документ, в котором говорилось, что все яхты в Венесуэле освобождены от налогов иммиграции (закон прези-

* «Happy hour» – веселый час. Многие яхтенные люди собираются вечером в портовом баре, где им продают пиво без наценки.

дента Чавеса от 30.08.2001). Мы не стали требовать возврата наших денег, но назвали грабителя-агента пиратом. Потом у нас украли из-под динги (надувной лодки), примкнутой к дереву на пляже, весло, красивое, любимое мое весло, купленное в Бразилии. В сильном расстройстве я сделал из грубой палки и куска фанеры весло типа лопаты для снега – воруйте на здоровье! «Может быть, на нашу долю теперь достаточно», – вздохнули мы с Гиной.

На рейде Порламар собирается порой до 80 яхт. Пришла голландская яхта «Meta». Хозяин, пожилой, лет под 60, построил ее в России и там же взял на борг члена экипажа – 20-летнюю красивую русскую девушку. Вдвоем они делают кругосветку. (Интернет заполнен каталогами русских девочек, готовых идти в услужение к пожилым богатым иностранцам.) Голландец не хотел поднимать вечером тяжелую лодку с 15-сильным подвесным мотором, а держал ее с кормы на «привязи» – прочной цепи из нержавеющей стали. На третью ночь грабители гидравликой перерубили цепь – и, будь здоров, «гринго»! (Для местных людей все белые европейцы – «гринго».)

Воровство динги мы наблюдали и в так называемых «цивилизованных» (!) странах – Франции и Испании. А в южной Ривьере (Франция) за последние 5 лет угнано более тысячи дорогих яхт, которые после перерегистрации в Тунисе продаются русским и украинским нуворишам.

После Порламара мы отдали якорь у маленького (2×5 миль), почти необитаемого островка Кубагуа. В 1498 году испанский капитан Алонсо де Охеда (третья экспедиция Колумба) увидел у полуострова Парагуана индейский поселок на сваях и дал этому месту название «Venezuela», что значит «Маленькая Венеция». Потом это название распространилось на обширную территорию. В том же году 50 испанцев создали на острове Кубагуа первое европейское поселение – Новый Кадис. Казалось бы, что место никак не подходит для этой цели: полупустынная земля без деревьев, не считая высоких кактусов с яркими цветами летом, без пресной воды – ее можно собрать в резервуары только в короткий период дождей. Зато отмель у *NE* оконечности оказалась сказочно богатой на жемчуг. Испанцы безжалостно эксплуатировали местных индейцев: привязывали к спине камень и заставляли нырять и собирать раковины. С этого началась эпоха рабства в Америке.

Униженные, но не покоренные индейцы через несколько лет захватили поселок и изгнали конкистадоров с острова. Однако вскоре испанцы вернулись и возвели прочные дома из камня, а также форт, где хранили дождевую воду. Как бы в наказание за все зверства европейцев в 1541 году, в день так называемого Рождества Христова, произошло землетрясение – Новый Кадис был разрушен.

Мы с Гиной бродили среди остатков некогда прочных домов; я лелеял детскую надежду найти маленькую жемчужину (на берегу лежат тонны и тонны ракушек, возможно, с тех мрачных времен, ныне никакого «жемчужного» промысла здесь нет). Недалеко от руин стоит памятная стелла «1492–1992» с уже оторванной кем-то мраморной доской. Здесь же на берегу приютился небольшой домик рыбацкой семьи. Когда мы подошли к нему, трое рослых мужчин сидели в большой лодке и собирались уходить на рыбалку. Они внимательно прислушивались, как мы объясняли двум женщинам, что мы с «velego», то есть с яхты. Несколько ребятшек пытались продать нам подобранные у наших ног неказистые ракушки. (Мы не ожидали встретить здесь жителей и не захватили с собой лакомства для детей, что мы обычно делаем.)

Вечером ветер был с *E*, но зыбь, огибая северный мыс, поворачивала на *S*, и стоянка наша стала неудобной. Мы отдали второй якорь с кормы, став носом на зыбь. Здесь неделей раньше стояли наши австралийские друзья с яхты «Ketchup II», затем, «сменив» ее, так же в одиночестве провела пару ночей голландская яхта «Boekraak». Никто их не тревожил, как и нас в первую ночь. Но после визита к домику рыбаков мы чувствовали некоторое беспокойство. Может, потому, что один из пацанов настойчиво расспрашивал, в каком месте стоит наша яхта.

Вход в каюты мы никогда на ночь не закрываем, только натягиваем противомоскитную нейлоновую сетку. Я все-таки положил около выхода мощный фонарь-прожектор и красный фальшвеер.

Ночь была теплая, и около одиннадцати я перебрался из спальни на диван ближе к выходу – здесь чуточку прохладнее. Засыпая, я подумал, что не успел сделать прокладку на карте для завтрашнего плавания.

Легкий звук из копиты от пустой пластиковой бутылки заставил меня открыть глаза. И вдруг я увидел человека в согнувшемся

положении, крадущегося ко входу в кабину. Светил полумесяц, и было ясно. В первую секунду показалось, что мне мерещится сцена из американского фильма ужасов. Но это было не кино. Я быстро встал, даже не успев одеть плавки, тихо подошел к выходу, взял подготовленный прожектор и, когда незванный гость (это было в 00 ч 25 мин 18.04.06) приблизился к противомоскитной сетке, всматриваясь вглубь каюты я направил яркий луч света прямо ему в лицо. Испуганное выражение и зажмуренные глаза увиделись мне, но в следующую секунду он замахнулся большим кулаком в мою сторону, вернее, в сторону прожектора. Противомоскитная сетка остановила кулак. Я продолжал светить ему в лицо и вдруг понял, что это один из увиденных днем рыбаков. Инстинкт подсказал, что если стану кричать, пусть даже на испанском языке: «Что тебе нужно, бандит?» – это только разозлит его. И я начал громко рычать, как медведь. Гина подумала, что мне снится какой-то кошмар. Наш визитер отпрянул испуганный, а я отдернул сетку, схватил красный фальшвеер и зажег его. Огонь с сыплющимися в каком-то метре от бандита искрами окончательно испугал его, и он бросился на нос и оттуда сиганул в воду. Я успел заметить, что он был в шортах и белой футболке.

Гина тем временем включила УКВ и на 16 канале стала звать: «All ships, all ships...»

В левой руке я держал горящий фальшвеер, а правой направил прожектор в сторону носа. В 10 метрах на воде находилась рыбацкая лодка с двумя мужчинами. Третий – наш визитер – подплывал к ней. Когда он перевалился на днище лодки, взревел мотор и лодка понеслась в темноту в сторону мыса с маяком. Один из пиратов все-таки взмахнул мачете в свете моего фонаря. В это время какое-то судно, находившееся от нас мористее, включило мощный прожектор и стало водить лучом по воде. Судно «Whittie teus» – платформенный снабженец – ответило Гине и старалось помочь отогнать пиратов. Через него же мы связались с береговой охраной.

Погас фальшвеер, судно, приблизившись на безопасную глубину, сказало, что ближе подойти не может. Да в этом уже не было необходимости. Напуганные пираты-«любители», наверное, ушли в ночь подальше от острова. Мы тепло распрощались с капитаном судна, поблагодарив его за помощь.

...Я – морской капитан. В моей жизни были вещи пострашнее этой. Поэтому я спокойно держал в руке чашку чая, а вот Гина не могла прийти в себя, хотя она и закаленная журналистка. Когда-то в Анголе она снимала фильм. Проамериканская группа УНИТА захватила ее и кинооператора и уже готова была расстрелять их. Спасло чудо. И, может, теперь ей вспомнилась сцена, когда она стояла под стволами автоматов и ждала команды «Огонь!» Как можно мягче я успокаивал ее. Несмотря на рекомендацию guardacosta (береговой охраны) и желание Гины уйти отсюда немедленно, мы все-таки отстоялись до утра – непросто выбирать вручную ночью кормовой якорь. А утром, пока Гина еще спала, я тихонько снялся с якорей...

Вечером, уже в темноте, мы «отъякорились» в порту Кумана, в ковше между контейнерным пирсом и судоверфью. Заходить в марину через мелководный фарватер было уже поздно. Мы были в ковше одни, и Гина чуть нервничала, не отойдя еще от вчерашнего «приключения». Я натянул в кокпите несколько тонких рыболовных лесок с привязанными к ним пустыми банками из-под кока-колы. Малейшее прикосновение – и банки «звучали». Теперь мы делаем это постоянно, стоя на якоре в разных местах. «Ничего, моя милая, – говорю Гине, – забудется это все, а если и будем вспоминать, то не как кошмар, а как приключение, о котором скажем: и такое было в нашей жизни».

Я уже хотел заканчивать этот рассказ, приукрасив его концовку маленьким эссе о кровавых пиратах прошлого Френсисе Дрейке и Генри Моргане, получивших за свои преступления рыцарские титулы «Сэр», точно так же, как «знаменитый» сионист Киссинджер, убивший во Вьетнаме 6 миллионов вьетнамцев, получил впоследствии Нобелевскую премию мира. Но пришло грустное сообщение. Вчера днем у острова Пириту недалеко от Puerto La Cruz владелец яхты «Escapada» (австрийский флаг) Клаус получил пулевые ранения от пиратов. В госпитале ему удалили одну почку, но жизнь спасли. Клаус занимался чартерным бизнесом – в этих водах это весьма прибыльное занятие. Для знавших эту историю осталось загадкой, почему пираты хотели убить Клауса, ведь даже бандиты не спешат стрелять без нужды.

И еще один случай. В Laguna Grande – уютной, как бы специаль-

но сделанной для яхт бухте – есть несколько якорных мест. Яхты обычно становятся кучно – так безопаснее. Но один мужчина с молодой *girl-friend* стал на якорь в уединенном месте. Видимо, кто-то из местных рыбаков подсмотрел, что хорошая надувная лодка с мотором подвешена на шкоте на уровне палубы (обычная практика для тяжелых, с пластиковым днищем лодок). Ночью несколько пиратов стали снимать ее. Владелец бросился к лодке, уцепился за нее, пытается спасти. Получив удар мачете по голове, он свалился в воду. Его, окровавленного, вытащила подруга, а пираты с лодкой ушли.

Если не имеешь эффективного технического средства для защиты и если организационно не готов к встрече с пиратами – лучше не сопротивляться. Самый дорогой предмет на борту яхты не имеет цены жизни. Таково наше резюме. Но хорошо продуманная организация может отпугнуть пиратов. Даже наше «скромное» приключение подтверждает это. При дневном плавании в пиратопасных местах мы теперь держим наготове дымшашку, дающую густой оранжевый дым, УКВ – на 16 канале и SSB (коротковолновый радиопередатчик) – на частоте 2182 кГц; патрульные катера могут помочь. Плюс постоянное наблюдение за подозрительно приближающимися лодками.

Австрийский журналист Eric с яхты «Key of Life» держит на борту карабин с укороченным (обрезанным) стволом, из которого он ни разу не выстрелил за 6 лет плавания в Карибском море. И сокрушается, услышав истории о нападениях. «Если бы кто-нибудь застрелил хоть одного пирата – было бы спокойнее в этих водах». И добавляет: «Проблема пиратства существует не только в Карибском бассейне. В „хваленых“ Североамериканских Штатах из охраняемых марин исчезают днем не только динги, но и яхты. И это в порядке вещей». Капиталистическая идеология утверждает, что настоящая (читай – западная) демократия подразумевает высокий уровень криминала. «Когда в прошлом я заходил на яхте в коммунистическую Хорватию, – продолжает Eric, – то, выходя на берег, никогда не запирал кабину. А ныне при „демократии“ никакие замки не спасают там от воровства».

Залив Кариако тянется на почти 40 миль на восток от венесуэльского порта Куманá. Здесь много якорных мест для яхт. Одно из лучших – около поселка Медрегал. Собственно это не поселок, а неболь-

шой уютный отель, построенный 14 лет назад в период ожидания туристического (так и не состоявшегося) бума французским летчиком Жан-Марком. Напротив этого отеля всегда стоят 10-15 яхт. Атмосфера, созданная хозяином отеля для яхтенных людей, очень теплая, и место пользуется большой популярностью, тем более что здесь никогда не было пиратов. Некоторые яхты даже не поднимали свои надувные лодки (динги) на ночь на борт. Но в начале июля 2008 года, как раз в День Независимости Венесуэлы, в 4 часа утра четверо бандитов, правда, не местных, пытались своровать несколько динги с подвесным мотором. Когда один из бандитов хотел перерубить стальной трос, соединяющий динги с норвежской яхтой, хозяин яхты услышал звук, выскочил в кокпит и прицельно выпустил две ракеты, используемые как сигнал бедствия, в лодку пиратов, находившуюся неподалеку. Другой скандинав, у которого уже обрезали динги, добавил туда пару ракет. Лодка пиратов вспыхнула, как факел, бандиты бросились в воду и поплыли к берегу. Пламя было такое высокое (горел бензин), что рыбаки с соседнего рыбацкого поселка в двух километрах отсюда пошли в сторону Медригала, выяснить, что случилось. По дороге они встретили удирающих бандитов, связали их, избили, а утром передали полиции. В прошлом году у рыбаков было своровано несколько моторов, и они люто ненавидят грабителей. Выгоревшую почти дотла лодку прибило к берегу, и я взял оттуда кусочек расплавленного металла, как память о том, что пираты получили, наконец, по заслугам; затем сходил к скандинавам и пожал их мужественные руки. Спасибо, викинги!

В Венесуэле сейчас идет революционное преобразование страны и общества. Самая выдающаяся личность нового века – президент Венесуэлы Уго Чавес – начисто отверг кровавую североамериканскую «демократию» и строит социализм XXI столетия. Революционная буря из разрушенного сионистами Советского Союза перенеслась в Южную Америку. У простых людей появилась надежда на лучшую жизнь. Убери эту надежду – и нация начнет вымирать, как в России. Судоверфи начали строить патрульные корабли; и мы надеемся, что пережиток прошлого – пиратство – скоро исчезнет в этих водах, как исчез на Кубе. Мы провели на этом острове две недели, наслаждаясь свободой передвижения по вечерним улицам, не боясь быть ограбленными, не боясь бандитов – там их нет. Они есть

только на военной базе США в Гуантанамо. Жизнь на Кубе небогатая, но никто не умирает с голода, никто не умирает от отсутствия медицинской помощи (в России по официальным данным 87 % умирает неестественной смертью). Продолжительность жизни на острове – 75,4 года – самая высокая в Латинской Америке (в России мужчины живут только 64 года). Мы побывали в марине Хэменгуй – дороговато держать там яхту, но безопасно даже в ураган. Кубинцы – интеллигентные, образованные люди. После предательства Путина, закрывшего центр слежения за ракетами (США приказали ему), мне было стыдно порой признаваться, что я русский, поэтому приходилось говорить: «Sou soviético» – «Я – советский». Есть две страны на планете Земля, где мы с Гиной согласны жить – это Беларусь и Куба. В Беларуси холодновато зимой, поэтому, когда закончим плавать, наверно, поселимся на Кубе.

Исчезнет пиратство в Венесуэле, только не из-за катеров, а из-за смены идеологии. Наибольший криминал в Карибском море – на Антильских островах и Тринидаде, бывших английских колониях. В яхтенном журнале «Caribbean Compass» (издается на острове Сан-Винсенто в основном для североамериканцев, хозяин – израильтянин из США) не так давно было опубликовано письмо французской пары с яхты «Aquarius». Я сделал краткий перевод его.

«В ночь с 18 на 19 июня мы стояли на якоре в бухте Rodney Bay, остров Санта-Люсия. В полночь моя жена услышала мужские голоса и хотела поднять меня. Но поздно. Трое мужчин – негров стояли около кровати. Один из них схватил меня за горло и сдавил так, что я почти потерял сознание. „Money, money, деньги! Где деньги?“ – кричал он и вытащил меня в салон. Двое других держали жену, прижав к ее шее мой острый водолазный нож. Большой здоровый негр стал насиловать ее. Когда я закричал, меня ударили чем-то по голове и я потерял сознание. Очнувшись, я развязал себя. Пираты покинули борт, взяв 400 ЕС (местные деньги), 50 евро, компьютер, переносную радиостанцию, мобильный телефон, перстень с бриллиантом с пальца жены. Мы связались по УКВ с полицией, те прибыли через десять минут. В госпитале нам оказали помощь, и хоть у жены не обнаружили спермы негра, тем не менее ей пришлось принимать месяц лекарство против СПИДа. Весь остров узнал об этой истории через местное телевидение. Мы улетели во Францию, и там

нам сообщили, что полиция нашла и арестовала бандитов. Теперь мы никогда и никому не верим, когда говорят, мол, здесь спокойно, нет пиратов. Они есть везде. На ночь мы закрываем вход в кабину стальной решеткой и держим наготове ракетницу».

Но не стоит бояться идти в этот район. По нашим подсчетам, пиратское нападение или грабеж случается одно на тысячу яхт (без портов США). Diana и John – пожилая пара с английской яхты «Sabaai» – сказали нам, что они провели 13 лет в Карибском море, в основном у побережья Венесуэлы, – и ни разу никто не обидел их.

Так что вперед, отважные и немногочисленные русские мореплаватели, вперед в Карибское море. В Венесуэле иностранным яхтам разрешается стоять до 18 месяцев. Здесь самое дешевое в мире топливо: 1 литр солярки – 2 американских цента, бензин – 3 цента. Продукты питания тоже дешевые, только картошка и яблоки дорогие.

P. S. Якорная стоянка в бухте Cariaco около маленького поселка была спокойной. Местные жители – наши друзья – шутили, что они не грабят яхты. Мы наслаждались тишиной, пеликанами и скиммерами (птица-лопатка, ловящая рыбу на лету, опуская нижнюю челюсть в воду). Но в одну из ночей сработала наша «сигнализация» – разбросанные в кокпите пустые жестянки и пластиковые сплюснутые бутылки. Я осторожно выглянул – никого, динги и подвесной мотор на месте.

Через час жестянки снова «смузицировали». (Была штилевая погода.) И опять – никого. Спали мы плохо, так как «сигнализация» срабатывала еще пару раз.

Утром мы сидели на палубе с головной болью, не зная, кто тревожил нас. Вдруг Гина заметила около мачты крысиный помет, а через минуту мы обнаружили «пирата» – крысу, тихо сидевшую за газовыми баллонами. Она была очень симпатичная и смотрела на нас такими чистыми невинными глазками, чуть не говоря: «Я буду вашим другом». «Увы, нет», – ответил я ей тоже взглядом. Мы быстро закрыли все входы в кабину, и стали изгонять непрошенную гостью, забравшуюся к нам, наверно, через якорную цепь (теперь там закреплен противокрысиный щиток). Крыса выпрыгнула за борт и красиво, не спеша, поплыла к берегу, но через пару минут повернула опять к нам. Пришлось веслом «помочь» ей уйти на дно. Гина тут же скаламбурила: «Настоящий Pi-rat» (rat – по-английски «крыса»).

Последние годы в разных портах мира я встречаю русских моряков, работающих на иностранных судах. (Российских кораблей сейчас практически нет.)

Из бесед с земляками открылась страшная истина:

у них нет чувства Родины,

у них нет гордости за Россию,

они — без РОДИНЫ.

• • •

«Сионизм мне тоже ненавистен, он представляется более опасным и омерзительным, чем фашизм... С фашизмом была возможность сойтись в открытом бою, сражаться насмерть и победить. Сионизм же коварен, действует якобы мирными средствами, но хватка его не менее смертельна и она исподволь душит народы, не являющиеся „богоизбранными“. Войну в прямом смысле сионизму не объявить, а идеологическая борьба, при полном захвате сионистами СМИ, полагаю, бесперспективна. Однако же, продолжать ее надо»

Из письма В. Я. Колешука, писателя

ПРИЛОЖЕНИЕ

Список портов, в которых был автор

СССР

1. Ленинград
2. Таллин
3. Рига
4. Вентспилс
5. Лиепая
6. Клайпеда
7. Балтийск
8. Калининград
9. Керчь
10. Севастополь
11. Владивосток

ПОЛЬША

1. Свиноустье
2. Щецин

ГДР

1. Stralsund
2. Mukran
3. Lautenbach (Rugen)
4. Vitte (о-в Hiddensee)
5. Warnemunde
6. Rostock
7. Darsser Ort
8. Sassnitz

ФРГ

1. Hamburg
2. Lubeck
3. Kiel
4. Holtenu
5. Brunsbittel
6. Norderney
7. Cuxhaven
8. Rendsburg
9. Heiligenhaven

10. Borkum
11. Helgoland

ДАНИЯ

1. Copenhagen
2. Skagen
3. Gedser
4. Klintholm
5. Ronne
6. Christianso

ШВЕЦИЯ

1. Geteborg
2. Ystad
3. Simrishavn
4. Hallevik
5. Gronhogen
6. Vandburg
7. Hervik
8. Foresund
9. Visby
10. Buxelkrok
11. Kalmar
12. Sandhaven

НИДЕРЛАНДЫ

1. Amsterdam
2. Flissingen
3. Terschelling
4. Scheveningen
5. Ijmunden
6. Den Helder
7. Rotterdam

БЕЛЬГИЯ

1. Blankenberge

ФРАНЦИЯ

1. Cherbourg
2. Dunkerque
3. Lezardrieux
4. Perros-Guirec
5. Roscoff-Bloscon
6. L'Aberwrach
7. Camaret
8. Audierne
9. Benodet
10. Port Tudy
11. La Turballe
12. Port Joinville
13. La Rochelle
14. Boulogne
15. Royan
16. Bayone

ИСЛАНДИЯ

1. Ceidisfiordur

ФАРЕРСКИЕ ОСТРОВА

1. Fugle-Fiord
2. Torshaven

ИРЛАНДИЯ

1. Killybegs
2. Castletown
3. Shannon
4. Kork

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

1. London (Tilbury)
2. Dover
3. Lerwick
4. Ullapool
5. Peterhead
6. Malliag
7. Fort William
8. Aberdeen
9. Newcastle
10. Blyth
11. Glasgow

12. Weymouth
13. Portland
14. Plymouth
15. Portsmouth
16. Brighton
17. Penzance
18. Pool
19. St. Ives
20. Scalloway
21. Great Yarmouth
22. Lowestoft
23. Grimsby
24. Chichester
25. Port Solent
26. Eastbourne
27. Fraserbourh

ПОРТУГАЛИЯ

1. Lisboa (Lissabon)
2. Funshal (Madeira)
3. Pavia de Varzim
4. Figueira da Foz
5. Peniche
6. Cascais
7. Sines
8. Portimao
9. Ferragudo
10. Vilamoura
11. Tavira
12. Vila Real
13. Foz de Odeleite
14. Alcoutim
15. Pomarao

ИСПАНИЯ

1. Getaria
2. Bilbao (Страна Басков)
3. Santander
4. Ribadesella
5. Gijon
6. Ribadeo
7. Carino
8. La Coruna

АВСТРАЛИЯ

1. Perth
2. Townville
3. Brisbane
4. Cairns
5. Sydney

СИНГАПУР

1. Singapore

КАБО-ВЕРДЕ**(Острова Зелёного Мыса)**

1. Palmeira (о-в Sal)
2. Tarrafal (San Nicolas)
3. Mindelo (San Visente)
4. Porto Novo (San Antao)
5. Porto Tarrafal (Santiago)
6. Praia (Santiago)
7. Vale de Cavaleiros (Foga)

БРАЗИЛИЯ*

1. Fernando de Naronha (о-в)
2. Cabadelo
3. Maceio
4. Recife
5. Salvador
6. Itaparica
7. Ilha Bimbarras
8. Bom Jesus
9. Salinas de Margarida
10. Porto Aratu
11. Morro do Sao Paulo
12. Camamu
13. Ilheus
14. Vitoria
15. Arraial do Cabo
16. Rio de Janeiro
17. Niteroi
18. Abraao
19. Saco do Ceu
20. Angra dos Reis

9. Camarinas
10. Eugenija de Riveira
11. Villagarsia de Arosa
12. Bayona
13. Vigo
14. Marin
15. Ayamonte
16. Huelva
17. Alicante
18. Valencia
19. Sevilla
20. Gibraltor
21. Mazagon

КАНАРСКИЕ ОСТРОВА

1. La Sociedad (о-в Graciosa)
2. Puerto Naos (Lanzarote)
3. Carralejo (Fuerteventura)
4. Rosario (F.)
5. Gran Tarajal (F.)
6. Pasito Blanco (Gran Canaria)
7. Arguinegum (G. C.)
8. Mogan (G. C.)
9. Las Palmas (G. C.)
10. Las Galletes (Tenerife)
11. Santa Cruz de Tenerife
12. Los Cristianos (T.)
13. San Andres (T.)
14. San Sebastian (La Gomera)
15. Santiago (La Gomera)
16. Tzacorte (La Palma)
17. Santa Cruz de La Palma
18. Restinga (Hiero)

ИТАЛИЯ

1. Genua
2. Venecia
3. Piombino
4. Porto Ferario (о-в Эльба)
5. Livorno

* Мы, изучали побережье Бразилии два года. В этом списке — порты большие и маленькие, куда мы заходили на яхте «Pedroma».

21. Mirim-Paraty
22. Ilha Cotia
23. Porto Bracuhy
24. Paraty
25. Ilha Sandri
26. Jurumirim
27. Cajaiba Grande
28. Enseada Aracatiba
29. Sitio Forte
30. San Sebastian
31. Paranagua
32. Florianopolis
33. Rio Grande
34. La Laguna
35. Imbituba
36. Enseada do Pinaeira
37. Porto Belo
38. San Francisco (Sul)
39. Santos
40. Enseada das Palmas (о-в Porcos)
41. Enseada Monsuaba
42. Enseada do Biscaui
43. Enseada da Mombasa
44. Enseada do Cambelo
45. Ilha de Jaguanum
46. Ilha de Itacarussa
47. Porto de Sepetiba
48. Enseada das Palmas (о-в Ilha Grande)
49. Praia dos Meros
50. Ilha do Gipoia
51. Ilha dos Macacos
52. Ilha Redonda
53. Enseada do Fazem
54. Saco Grande
55. Saco Paraquara da Fora
56. Natal
57. Fortaleza
58. Luis Correia
59. Manaus (Амазонка)

ФРАНЦУЗСКАЯ ГВИАНА

1. Iles du Salut

2. Kourou

ТРИНИДАД И ТОБАГО

1. Chaguaramas
2. Charlotteville

ГРЕНАДА

1. St. George

СЕНТ-ВИНСЕНТ

1. Kingstown

МАРТИНИКА

1. Fort de France

СЕНТ-ЛЮСИЯ

1. Castries
2. Rodney Bay

КОЛУМБИЯ

1. Cartagena

ПАНАМА

1. Cristobal
2. Islas San Blas

ВЕНЕСУЭЛА

1. Porlamar (о-в Маргарита)
2. Puerto La Cruz
1. Isla Coche
2. Isla Cubagua
3. Atoya
4. Cumana
5. Laguna Grande
6. Laguna Chica
7. Puerto Real
8. Medregal
9. Guagarapo
10. Cachamaure
11. Muelle de Cariaco
12. Navimca
13. Mochima
14. El Oculito

15. Chimana segunda
16. Chimana grande
17. Isla Borracha
18. Islas de Piritu
19. Carenero
20. Puerto Azul
21. Caraballeda
22. Puerto Calera
23. Cabello
24. Morrocoy
25. Chichiriviche
26. Isla la Tortuga
27. Islas Los Roques

ПЕРУ

1. Callao

АРГЕНТИНА

1. Buenos Aires
2. Mar del Plata
3. Madrin
4. Comodoro Rivadavia
5. Santa Cruz (Punta Killa)
6. Ushuaia

УРУГВАЙ

1. La Paloma
2. Puntadel Este
3. Piriapolis
4. Montevideo
5. Sauce
6. Colonia del Sacramento

США

1. Portland (West)

КУБА

1. Havana
2. Marina Hemingway
3. Bahia de Cochinos

БАГАМСКИЕ ОСТРОВА

1. Nissau

ОСТРОВ КЮРАСАО

1. Willemstad
2. Кляйн Кюрасао
3. Bonaire

ТУРЦИЯ

1. Istanbul

ЕГИПЕТ

1. Port Said
2. Suez

СОМАЛИ

1. Port Alula

МАВРИТАНИЯ

1. Nuadibou
2. Nuakshot

СЕНЕГАЛ

1. Dakar

СЬЕРРА-ЛЕОНЕ

1. Freetown

ЛИБЕРИЯ

1. Monrovia

НИГЕРИЯ

1. Lagos
2. Onicha

КАМЕРУН

1. Duala

ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ

1. Santa Isabel (Malabo)
2. Luba
3. Bata
4. Kogo

НАМИБИЯ

1. Walvis Bay

СОДЕРЖАНИЕ

Черные страницы	4
НАЧАЛО	6
КУРС — ЗЮЙД (Длинный и скучный рассказ)	13
КАНАРСКИЕ ОСТРОВА	34
ИЗ ЖИЗНИ МОРСКИХ БРОДЯГ	66
САВО VERDE	81
20 ТЫСЯЧ МИЛЬ ПЛЮС 84 МИЛИ	100
ВСТРЕЧИ С ПАМПЕРО	104
СЕНЬОР КАБАЛЬЕРО	115
БРАЗИЛИЯ	124
BUZIOS.	162
ОТ LUIS CORREIA ДО КЮРАСАО	175
ПИРАТЫ КАРИБСКОГО МОРЯ.	200
ПРИЛОЖЕНИЕ. Список портов, в которых был автор	215

Литературно-художественное издание

Рябко Петр Демьянович

Sin Patria
(Без Родины)

Авторская редакция

Подписано в печать 23.07.2008 г. Формат 60x84/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Peterburg. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 12,79. Уч.-изд. л. 12,8. Заказ 1763.

Отзывы о книге просим посылать по e-mail:
piatiletka2007@yahoo.com