

**В. Д. Петущак**

# **Солоний гопак**

**Петушак В. Д.**  
ПЗ1 Солоний гопак. — К.: МАУП, 2005. — 280 с.: іл., [8] с. іл.

ISBN 966-608-405-8

Козацькому роду немає переводу. Сильні, мужні, завзяті люди ставлять перед собою велику мету і досягають її. У крові київської родини Петушаків — Македонів озвалися гени славних лицарів степу, що не мали собі рівних у морських походах. Про український морський гопак — подорож навколо світу, яка тривала 1399 днів і ночей, пристрасно-захоплено розповідає автор, один із учасників походу. На шоглі яхти “Лелітка” прапор України майорів у портах 18 країн світу. Із “сонця і неба наш прапор ясний” зустрічали три океани.

Малюнки у книжці зроблено художницею лауреатом премії Василя Стуса Севрук Галини.

Повість буде цікавою для яхтсменів, які збираються у подорожі, а також для широкого загалу читачів.

**ББК 26.89**

*Мойй відчайдушній і самовідданій  
дружині НАТАЛІ МАКЕДОН,  
без якої всі мої мандри так і залишилися би  
нездійсненими мріями, — з вдячним  
подивом присвячую цю книгу.*

Автор

## ЗМІСТ

<i>Люди високої мети</i> .....	7
<i>Громадянин Землі</i> .....	8
<i>Від автора. Люди рівня моря</i> .....	10

### КНИГА ПЕРША

<b>ЯХТА “ДНІПРО”. ВЕЛИКІ БАР’ЄРИ</b> .....	12
1. Світ вітрил.....	14
2. Перегони, перегони.....	16
3. Капітан Немо вчинив би так само.....	17
4. За нашу подорож!.....	20
5. Щоб вийти в океан, треба полетіти.....	24
6. Останні тижні на суходолі.....	26
7. А повернемось вже в іншу країну.....	28
8. Привіт, море!.....	29
9. О, Осіма, я таки штурман!.....	31
10. Кормою до Владивостока.....	33
11. Підступна “Глорія” .....	35
12. Найважчі шторми — всередині нас.....	37
13. Дещо про користь солоної води.....	41
14. Не надто вір, моряче, лощіям.....	43
15. Що не кажіть, а світ таки тісний!.....	45
16. Звідки в океані роги?.....	46
17. Циркачі без глядачів.....	48
18. Штурманські комплекси.....	51
19. Атоли, рифи і нерви.....	54
20. Фініш: ось тут все й почнеться!.....	57
21. Віват, країно яхтсменів!.....	60
22. Бухта Трайфена.....	62
23. Бранці Грейт Беррієру.....	65
24. Хто куди, а я — додому.....	68

### КНИГА ДРУГА

<b>“ЛЕЛІТКА” — ВІДБЛИСК СОНЦЯ НА ХВИЛЯХ</b> .....	71
1. Жюль Верн був би задоволений.....	72
2. Перші вахти.....	77
3. Країна мінаретів.....	79
4. Здоров був, Хомо Ліменко!.....	82
5. Вже й Середземне море.....	85
6. То Європа, то Африка.....	89
7. Прощавай, Старий Світе!.....	96
8. Що то було?.....	99
9. Весна посеред осені.....	101
10. Гойдаються світила над снастями.....	106
11. Уперед, на захід!.....	109
12. А якщо на палубу вистрибне манта?.....	111
13. Ой, мамо, йдемо на Панаму!.....	119
14. Канал.....	123

15. Мої вітання, тихий друже.....	130
16. Дива галапагоські.....	133
17. Линемо до тебе, Полінезіє.....	138
18. Як ми цунамі не помітили.....	142
19. Могила Гогена.....	146
20. Прощання з “Аквареллю”.....	148
21. До островів товариства.....	149
22. Як добре, що екіпаж спав.....	151
23. Ми не дісталися Муруроа, а бомбу таки бабахнули.....	153
24. Як плавати у тропіках.....	159
25. Бора-Бора.....	162
26. Зелені вогні.....	165
27. Де ховався лукавий.....	167
28. Знову в океані.....	169
29. Завжди нова Нова Зеландія.....	170
30. Зустріч з друзями.....	171
31. Харбор-Брідж — це вам не два океани.....	173
32. Від долі не втечеш.....	176
33. Новий рік біля розбитих ночов.....	179
34. “Лелітка” знову на волі.....	183
35. Тасманове море. Доджер і Саншед.....	186
36. Не шукай пригод на свою.....	187
37. В оці циклону.....	189
38. “Квіточки” Нептуна.....	191
39. Відступаємо на Нову Каледонію.....	192
40. Аж ось і “ягідки”.....	195
41. Зелений промінь.....	198
42. Невже Австралія?.....	199
43. Австралійський рік.....	200
44. На північ Австралії до Торресової протоки.....	215
45. Від Австралії до архіпелагу Чагос.....	222
46. Робінзони на атолі Саломон.....	232
47. До Перської затоки.....	239
48. Відпочинок в Адені.....	247
49. Червоне море — “мрія” яхтсмена.....	251
50. Куди подівся острів Хай?.....	253
51. Кордон південного вітру.....	254
52. “Забудьте про ваші прикрощі”.....	263
53. Що буває, коли годуєш принців тістечками.....	266
54. Суецькі тортури.....	268
55. Додому.....	270
<i>Поради яхтсменам</i> .....	275
<i>Глосарій</i> .....	278

## Люди високої мети

Українське подружжя — Петущак Валерій Дісанович і Македон Наталя Леонідівна — 10 років тому поставили перед собою високу мету, про яку мало кому і мріється через її спокусливу недосяжність: обійти на яхті навколо світу. Про цю подорож капітан яхти “Лелітка” мріяв ще з дитинства, зачитуючись, як і всі ми, захоплюючими творами Жуля Верна. Вважається, що середньому поколінню більше властивий практицизм, проте наше сміливе подружжя довело протилежне. Кинуло виклик стихії, залишивши надовго тверду землю під ногами, а з нею і всі цивілізаційні принади спокійного київського життя...

Яхтсменів в усьому світі поважають за хоробрість, здатність кинути морю виклик (англійською challenge), ризикуючи часто-густо при цьому власним життям! А найвищий ступінь челенджу — навколосвітня подорож. Адже саме під час довготривалих подорожей люди фільтруються на благородних і не дуже, бо море поганих людей не терпить!

Людські стосунки в океані взагалі особлива тема. Тут неприпустимі заздрощі чи конкуренція, об’єднує лише одне — взаєморозуміння та взаємодопомога. Саме це та, за словами капітана, надійність яхти, досвід інших мандрівників світу допомогли їм здійснити цю унікальну для нашої країни навколосвітню подорож... Є ще один фактор: безмежна любов до своєї батьківщини, до української землі, до українців — нащадків і носіїв культури найдавнішої, за останніми археологічними дослідженнями, цивілізації. І бажання завжди й скрізь, особливо в критичні моменти становлення сучасної української державності, підтримати українську справу. І в цьому Валерій Дісанович і Наталя Леонідівна — чудовий приклад для наслідування нашої молоді.

Перша навколосвітня подорож українців на яхті під жовто-блакитним прапором незалежної України разом із польотом першого космонавта України та іншими великими досягненнями українців має ввійти в усі довідники, що розповідають про сучасну Україну. Ми маємо знати таких людей в обличчя. Це люди, які у своєму житті вміють ставити перед собою високі й благородні цілі й, головне, досягати поставленої мети.

*Анатолій Матвієнко*  
Президент Федерації спортивного туризму України

# Громадянин Землі

Про книгу В. Д. Петущака “Солоний гопак” пишу з відчуттям свята, пережитого мною і яке, я певен, очікує читачів.

Почну з оцінки літературних якостей твору. Вони прекрасні! Події у повісті пройняті диханням і духом людським — чистим, без фальші й надмірностей. Що може людина здійснити в своєму житті, на рівні людського свого існування, найбільш грандіозного? Обійти під вітрилами навколо Землі, подолати при цьому 12-бальні шторми й перетнути око циклону. Капітан “Лелітки” зробив це. За межами, за гранню можливостей автора залишається лише одне — осягнення відчайдушності й самовідданості дружини-супутниці, яка до цієї подорожі була звичайнісінькою “суходільною” жінкою й страх як боялася водного безмежжя, хвиль, шаленого вітру.

Оцінку ж твору як громадського звершення слід почати з особистості автора-яхтсмена, з назви твору та з присвяти його Наталі Македон. Вже тут, з перших трьох складових, постає перед нами *українська нація*. Так, саме нація, а не лише етнос-народ! Пан Петущак — пранашадак легендарного Щека та співвітчизник, за діда-прадіда, славетного Хвойки (відкривача Трипільської археологічної культури — великої культури предків українців, слов’ян, індоєвропейців) — першим пройшов трьома океанами, навколо світу під прапором незалежної України. Тому ім’я і справа Валерія Петущака, як і його супутниці-дружини Наталі Македон, навечно залишаться в історії. Це факти беззаперечні. Тепер дещо про їх відображення у книзі, що лежить перед вами, її читачами.

Загальне й найсильніше враження: *Людина планети Земля*. Планета на сторінках книги мандрів родини Петущак — Македон неначе перетворюється з глобуса на космічну істоту, яка вступає в діалог із своїми дітьми — вельми слабкими, не досить розумними, але спроможними відчувати її материнське тепло (а часом і гнів). І от під планетарною тою епікою зростає в напружених мандрах Людина. Вона спілкується зі своїми братами та сестрами з інших континентів і країн, вчиться та вчить проходить разом із ними вишкіл — від побуту аж до межі між Буттям-Небуттям, людським-і-Божественним... Книга В. Д. Петущака має крім святковості світосприйняття ще одну особливість: вона показує взаємодію особистості з Інформаційним ПОЛЕМ, яке пращери називали Всезнаючим БОГОМ. Показана адекватність спілкування Людини з НИМ — без рабських відносин, а як співробітництво. БОГ надає, а Людина реалізовує — із вдячністю, без плазування. Отак би і всім українцям, усім людям!

За загальнолюдською суттю книга “Солоний гопак” є твором саме української етнокультури, твором видатним і довгоочікуваним! Написаний добірною українською мовою, пройнятий українською ментальністю (вчитатися хоча б у назву книги та її численні підрозділи!). Цей цікавий, романтичний, пристрасний твір заперечує сталу величину “моя хата скраю”. “Хату” розширено аж до Австралії з Грецією й Полінезією вкупі, до масштабів міжнародних і планетарних!

Тому-то книга В. Д. Петущака є видатним явищем української національної культури. Явищем, яке має бути помічено громадськістю країни й діаспори, належним чином відзначено Урядом України.

*Юрій ШИЛОВ*  
академік, професор, письменник

## Від автора

# ЛЮДИ РІВНЯ МОРЯ

Це відбувається все частіше. Вдивляючись в тьмяні осінні київські сутінки, бачу за вікном свого офісу не похмурий фасад будинку на протилежному боці вулиці, а синю широчінь океану. Не штовханину авто на бруківці, а невпинний біг хвиль. І яхту з ніжним ім'ям “Лелітка”. Білі вітрила. Відчуваю краплі океанських бризок на щоці. В кожного своє образне уявлення щастя. В мене — саме таке. Не скаржусь на своє “суходільне” життя, гріх назвати його прісним чи нецікавим, та все ж...

Мабуть, справа тут в якихось суто психологічних особливостях. Мандрівки полюбляє значна частина людства. Проте вирушаючи із знайомого й дещо обридлого пункту А з його звичною буденністю до невідомого й вже тим звабливого пункту Б, одні прагнуть щонайшвидше дістатись кінцевої мети, інших не менше — ба, навіть більше! — вабить відтинок між А та Б, сам процес подорожі. До вельми численного гурту таких диваків належу і я. Впевнився в цьому, спробувавши безліч способів мандрувати: горами, лісами, річками й морями, пішки й на лижах, велосипедом, мотоциклом, автомобілем, байдаркою... І, звичайно ж, яхтою.

Погоджуюсь, що свої принади мають й морські подорожі круїзним лайнером. Втім, хіба можна навіть порівняти їх із мандрівкою під вітрилами! Свого часу довелося повертатись з Нової Зеландії в далекосхідну Находку на борту риболовецького судна. Спогади залишилися майже такі, якби подорожував поїздом. З борту траулера навіть колір води видавався якимось тьмяно-сірим, хоч на небі сяяло сонце.

Мандрівка яхтою — то зовсім інше. Будь-коли ти можеш торкнутись океану долонями. Відчути, який він теплий, пружний, живий. Схоче — гойдає тебе на своїх великих м'яких долонях. Схоче — несамовито кидає, занурюючи у хвилі. Ніби питає: “Ну що, зрозумів нарешті, що і твоя шкаралупка, і ти сам, відчайдушний бовдуре, є одним цілим із цими хвилями, бризками, сонцем, хмарами, вітром, зорями? Ні? Тоді начувайся! Я таки примушу тебе збагнути найважливіше!”

Є, гадаю, великий сенс у тому, що життя з його непростими шляхами й важкими протистояннями інколи порівнюють з бурхливим морем, — пробиватися крізь життєві шторми й урагани буває не менш важко й небезпечно. Відлік усіх земних висот ведеться від умовної нульової позначки — рівня моря. *Хто ходив під вітрилами, знає достеменно: цей рівень безкомпромісно визначає твою власну висоту й людську сутність.* Бути на цьому рівні важко й не всім під силу. Звісно, подібні іспити не передбачають програм розваг, які пропонуються на круїзних лайнерах. Тож кожен вибирає, що йому до душі.

Яким би далеким не був берег, ніколи не відчуваю себе безпорадною піщинкою, що загубилася в безкрайніх просторах. Ніколи, навіть у важких штормах, не сприймаю океан ворожою силою, якій маю протистояти. “Ось мій всесвіт!” — думаю, виходячи на палубу своєї “Лелітки”, що завзято витанцьовує серед хвиль десь посеред синього безмежжя... Цей танець — як наш український гопак — то грайливий і ніжний, а то несамовитий і шалений. Так було, пам'ятаю, у Тасмановому морі, коли 12-бальний шторм позбавив наш човен керма. Гопак під вітрилами, солоний, як океанські хвилі. Хто хоч раз спробував, що воно таке, довіку буде прагнути виконання на “біс”.

Можливо, саме тому я й взявся за написання цієї книжки. Це не стільки дорожні нотатки чи посібник для початківців-“наволоосвітників”, скільки спроба, нехай хоч подумки, повторити найнезабутніші миті моїх океанських подорожей. Повернутись туди, де був щасливий не “пост фактум” (адже, зазвичай, збагнути мить щастя вдається лише опісля), а як то кажуть по-сучасному, в режимі реального часу. Це унікальне відчуття давало розуміння повної, ніким і нічим не порушеної свободи чинити так, як вважаю за потрібне.

Якщо ж бути до кінця відвертим, я загадав: як тільки буде поставлено останню крапку в рукописі цієї книжки, стане можливою моя наступна мандрівка. Тепер, маю надію, ви розумієте мої почуття. Тож рушаймо?!

...Трагедія увірвалась у спокійну течію того жовтневого вечора 1989 року офіційним холодним голосом московського теледиктора. Загальносоюзна інформаційна програма “Время” поміж інших новин наприкінці свого випуску повідомила про трагічну загибель Олексія Грищенка — капітана радянської яхти “Фазисі”, що вперше в історії брала участь в найпрестижніших навколосвітніх вітрильних перегонах “Вітбред”. Сповіщалось, що Олексій з невідомих причин наклав на себе руки. Показували мальовничу лісову місцину в уругвайському містечку Пунта-дель-Есте, де це сталося...

Сказати, що звістка приголомшила — не сказати нічого. Олексій Грищенко був моїм другом, колегою, капітаном. Взірцем самовідданої любові до вітрил, еталоном порядності, волі й стійкості. І раптом — звів рахунки з життям? Ні! Ні! Ще раз — ні! Розуміючи, що фатальна помилка виключена, все ж відмовлявся вірити в загибель друга. Тим більш — з власної волі. Цього просто не могло бути.

Я проводжав Олексія на летовищі “Бориспіль”, коли разом з “Фазисі” вони вирушали до Англії, де мали стартувати перегони. Грищенко аж світився щастям і надіями. Збувалась його (та хіба тільки його — всіх нас!) багаторічна мрія — спробувати сили в океанських перегонах. Тож чи могло все так раптово і страшно скінчитися, ледь розпочавшись? Болісними зойками задзеленчали телефони в оселях друзів капітана, членів екіпажу “Гонти” — яхти, яку побудував Олексій. Закам’яніли від почутого й побаченого мама й дружина капітана. Тільки крихітка Даринка нічого не відала про трагедію: народилась за два місяці до загибелі батька.

Якби того вечора хтось сказав мені, що річницю з дня смерті Олексія буду зустрічати під вітрилами в океані, ніби продовжуючи прокладений другом курс, нізащо б не повірив.

Розпочинався мій шлях у моря з... дивану, на якому з книжкою в руках мандрував під вітрилами мрій у товаристві відважних і шляхетних капітанів мого дитинства: Гаттераса, Немо, Гленорвана. Поталанило, що в густо населеній дорослими й дітьми київській комуналці, де у повоєнні роки мешкала наша сім’я, одна із сусідок не тільки мала справжній скарб — зібрання творів Жуль Верна, а й дозволяла користуватися книжками. З того часу океанський бриз назавжди в’ївся в кожную клітину мого ества.

Втім, за часів сумнозвісної залізної завіси мандрувати за межі країни дозволялось головним чином сторінками книжок або ж сидячи біля телеекрана. Пам’ятаю обурення родичів, коли на запитання, ким збираюся бути у дорослому житті, заводив розмови про далекі подорожі. “Навіщо це тобі? Яку користь ти принесеш країні?!” — сердилися дорослі. Тож мав міцно засвоїти: треба сидіти дома й приносити користь. І ніяких таємничих островів!

Родичі мали рацію. Закордонні поїздки (після численних перевірок й оформлення безлічі паперів) були явищем настільки винятковим і нехарактерним для радянської доби, що рватися кудись просто не мало сенсу. Дали братніх соціалістичних країн ніхто б не відпустив. Та й туди потрапляли “найдостойніші” — правофлангові соцзмагання. “Тнілі інтелігенти” мали сидіти вдома. Ще б пак! Почнуть порівнювати, замислюватись... Щоправда, й по “наш” бік залізної завіси варто було пошукати чогось цікавого. Як і багато моїх ровесників, намагався цією можливістю скористатись сповна. В студентські роки мандрував Карпатами, Таврією, Кавказом, Карелією, Забайкаллям, вітрила освоїв у студентські роки. Ходив влітку 1960-го шкотовим на “Летючому голландці”. Важка робота — ганятися на цій спортивній олімпійського класу яхті в сильний вітер. Щоб відкренувати яхту, мені явно бракувало ваги, тому натягав мокру фуфайку-“тілогрійку”. Цим ще більше драгував свого капітана, який (так вже бідоласі не поталанило) мусив терпіти поруч матроса-новачка та ще й під час Всесоюзних змагань “Спартака”. Він не розмовляв зі мною, а гарчав по-левиному. Під його спопеляючим поглядом ставав ще більш незграбним, ніж був насправді. Проте, незважаючи на всі мої помилки, виступали ми досить вдало й до останньої гонки були першими. Та все ж я (ненавмисно!) “віддячив”-таки наставникові. Майже на фініші останньої гонки впав у вітрило, коли “Голландця” шквалом поклато вітрилами на воду. Фінал того трагікомічного дійства краще не згадувати...

Втім, я ніскілечки не переймався безславним закінченням щойно розпочатої вітрильної кар’єри. Того року придбав мотоцикл — ще одна нав’язлива ідея мого дитинства. Річ у тім, що мотоцикл був першим родинним транспортом нашої сім’ї. З батьком і матінкою ми подолали тисячі кілометрів на мотоциклі з коляскою в околицях Києва. Тож, зрозуміло, коли довелося обирати між “Голландцем” та мотоциклом, довго не вагався. Проте любов до вітрил залишилась. Згодом захопився подорожами на байдарках, ладнав на них вітрила, перетворюючи на яхточки. А у вісімдесяті, коли в країні з’явилися перші вітрильні дошки, позичив грошей і придбав віндсерфінга для себе й сина.



Справжнє ж моє захоплення вітрилами почалося з 1982 року. Тоді мене запросив у свій екіпаж сам Олексій Грищенко. Яхта “Гонта”, тільки-но збудована Олексієм і його командою за найновішим, найсучаснішим американським проектом, була окрасою й гордістю Київського крейсерського яхт-клубу. Запрошення в елітний екіпаж виявилось настільки ж почесним, наскільки й несподіваним. Я поставився до нього так серйозно, що навіть обумовив собі випробувальний термін — один місяць. Увесь сезон 1982 року ми дообладнували яхту й виступали дуже успішно в усіх київських змаганнях. Влітку 1983-го вирушили до Чорного моря — спробувати сили у Всесоюзних змаганнях “Великий кубок Чорного моря” і ... пересвідчились, наскільки яхта та екіпаж ще не готові до багатодобових морських вітрильних перегонів. Перемоги прийшли пізніше — разом з досвідом, справжнім вишколом екіпажу.

Перегони, перегони, перегони... Суворий світ великого спорту, де все підпорядковано боротьбі за успіх. Кожного разу, збираючись на чергові змагання, обіцяв дружині: це — востаннє, наступного літа обов’язково проведемо відпустку разом. Але минав рік — і все розпочиналось спочатку. Я не міг підвести друзів, розумів, що потрібен як штурман “Гонті”, з якою давно поріднився. Разом з Олексієм 1985-го вибороли звання майстрів спорту. Коли знайомі цікавились, який я майстер спорту — міжнародний чи заслужений, відповідав: “незаслужений”. В тому не було хизування — просто результати змагань, а надто спортивні звання не мали для мене великого значення.

Справді заслуженим, вибореним було майстерське звання Олексія, що задумав й збудував свою “Гонту” саме для перегонів, боротьби і перемог. Я ж не відчував кайфу від регат і мріяв про маленьку сімейну яхточку, якою б міг мандрувати (хоча б і вздовж дніпровських берегів) разом з дружиною й синами. Одного разу ледь не придбав, хоча ціна була для мене тоді фантастичною, невеликого вітрильника класу “Ассоль” завдовжки 5,5 метрів. Проте, коли з власником “моєї” красуні за чаєм завели суперечку про недоліки й переваги вітрильника (як не дивно, гудив свій товар продавець, а вихваляв покупець), в події несподівано втрутилась донька власника човна. Вона повідомила ошелешеному татусю, що оце якраз збирається заміж, тож кращого весільного подарунка, ніж яхта, не уявляє. Мені залишилось відкланятись із побажаннями гарної весільної подорожі. Не менш “вдалими” виявились й інші спроби стати власником вітрильника. Доля владно вела мене до відомої лише їй мети, не дозволяючи ніяких відхилень.

У 1988 році ми пішли на перегони до Болгарії. І хоч з популярною тоді радянською приказкою “курка не птиця, Болгарія — не заграниця” сперечатися не доводилося, навіть ця “не заграниця” багато років була для більшості з нас terra incognita. Відмовитись було неможливо. Яхт-клуб, що вперше виходив на міжнародну арену, проводжав нас немов національних героїв.

Наталія зробила вигляд, що повірила моїм: “Це вже дійсно востаннє!” Та коли за рік запросили знову ж таки до Болгарії, але вже як капітана яхти “Дніпро” (а треба ж і капітаном спробувати), дружина виставила ультиматум. Мовляв, візьми садибну ділянку, збудуй будинок, заклади садок, а тоді вже плавай де заманеться. Звести будинок — не проблема. В молоді роки набув певного досвіду — напівлегальні загопи так званих шабашників давали змогу чи не єдиним легальним способом заробити грошей. Скажімо, на кооперативну квартиру, щоб не чекати державних квадратних метрів до пенсії. Скільки міст і селищ у Сибіру, на Далекому Сході Росії постали завдяки тим шабашникам — у нормальному житті інженерам, лікарям, науковцям. Є там частка й моєї праці. Тож будувати “віллу” для Наталки погодився без заперечень. Та з чого? Магази́нними полицями гуляв вітер, дефіцитом було все, що тільки можна уявити. Щоб здобути цеглу, цвяхи, фарби, дошки, потрібні були терпіння й наполегливість Сизифа. Проте, я дав дружині слово й мав його виконати. І тут — нещастя з Олексієм...

Чому він мусив піти в час свого найвищого злету? Чому, здавалося б, найщасливіші миті життя стали для нього найнестерпнішими?

Проект “Фазисі” був унікальним в історії радянського спорту. Не лише тим, що вперше (й востаннє!) яхта під прапором СРСР брала участь у найпрестижніших і найвідоміших у світі перегонах максі-яхт, а й тим, що все відбувалось на засадах приватної ініціативи. І, як я розумію, в жахливому поєднанні найогидніших рис радянської системи з її зневагою до людини та безпардонних замашок нових “хазяїв життя”, які, між тим, добре прорахували, що без Грищенка, його досвіду в будівництві яхт, самовіддачі, вміння згуртувати колектив “Фазисі” ніколи не вдасться збудувати яхту в той короткий термін, що залишався до старту “Вітбрєда”.

Олексій був справжнім капітаном. Очолював будівництво яхти — а будували її в надважких умовах, в дикому поспіху в основному яхтсмени з України, з Києва, без будь-яких гарантій увійти до складу екіпажу... Робив все можливе й неможливе, щоб вивести яхту на старт у Великій Британії, де “Фазисі” “начиняли” обладнанням, часто психологічна напруга сягала високовольтного рівня. Грищенка авторитет — поза сумнівом. Повага до нього хлопців була величезною. Але з часом, як можна здогадатися, керівникам проекту “Фазисі” такий “центр тяжіння” в екіпажі вже не був потрібен. Навпаки! Не маю сумнівів, Олексій помітив зміни в

ставленні до себе. Та що він міг вдіяти? Перспектива участі в небувалих перегонах переважувала на шальках роздумів усе інше. На жаль, справжні випробування тільки починалися.

Після виходу в море боротися довелося не тільки з вітрами, хвилями, відстанями, а із суперниками — здебільшого знаними гонщиками-професіоналами, чемпіонами та призерами океанських регат. Екстремальні умови складних змагань, знервований екіпаж, для якого все вперше, присутність на судні другого, доволі амбітного, призначеного керівництвом проекту капітана-американця, з яким Олексієві важко було знайти спільну мову — в прямому сенсі також (Грищенко не володів англійською). Проте, незважаючи на відсутність досвіду, брак майстерності й океанського вишколу, “Фазисі” не пасла задніх. Найбільшою сенсацією першого етапу перегонів від англійського Саутгемптона до уругвайського Пунта-дель-Есте стало шосте(!) місце. І це для дебютантів. Успіх дався великою ціною. Олексій був вкрай виснажений. Але не це, безумовно, не це стало причиною фатального фіналу.

Ось рядки з останнього інтерв'ю Олексія: “Для нас багато що було вперше. Досвід доводилося набувати буквально на ходу. Адже раніше радянські спортсмени в таких перегонах (ці навколосвітні перегони провадилися вже вп'яте) не брали участі. Та й взагалі яхт класу “максі” в нас ще не було. Тому абсолютно все — від будівництва судна на Потійському суднобудівному заводі до його оснащення й обкатки — довелося робити вперше.

Правду кажучи, нам дуже допомагав, особливо попервах, другий капітан яхти — американець Скіп Новак. Він вже брав участь у декількох попередніх регатах. Його досвід і знання стали нам у великій нагоді. Але, звичайно, не все від нього залежало. Із 16 членів екіпажу половина завжди була на ногах. Доки 8 чоловік відпочивали під палубою, причому далеко не у комфортних умовах, інші несли вахту. Практично в кожного члена екіпажу на протязі всього шляху був 12–14-годинний робочий день... Тут і прокладання маршруту, й метеорологічні спостереження, підтримка радіозв'язку як із землею, так і з іншими яхтами, що брали участь у змаганнях. Ну й, звичайно, робота з вітрилами. А це, як відомо, не лише праця, а й мистецтво. Вітер... То він є, то нема, то дме тобі назустріч. Ось тут і виявляються вміння й вправність членів екіпажу, їхній особистий попередній досвід та майстерність...

За попутного вітру вперед виходили, як правило, більші за розмірами яхти, з великою вітрильністю, зокрема новозеландська “Steinlager”, що прийшла на фініш першою. “Фазисі” виграла частіше за мінливіх вітрів.

Успішний рух яхти маршрутом — це сукупність багатьох об'єктивних і суб'єктивних чинників. Але за всіх умов однією з найголовніших визначальних засад є дії екіпажу. Хоча для участі в перегонах зібралися хлопці з різних міст й багато хто познайомився з іншими лише напередодні старту, діяли всі узгоджено й дружно”.

У цьому спокійно-розважливому монолозі жодного натяку на те, що має статися за кілька днів, ба, навіть годин. Але було й інше інтерв'ю. Я чув по радіо фрагмент прес-конференції, що відбулася одразу ж після фінішу. На запитання, які можливі подальші зміни, Грищенко відповів: мовляв, на першому етапі на “Фазисі” було два капітани, проте, вважаю, надалі має бути один. Звісно, Олексій мав на увазі себе. Адже він зробив для успіху яхти більше, ніж будь-хто. Проте керівництво проекту, судячи з усього, вважало інакше.

На мою думку, Олексій — уособлення честі й порядності — опинився під потрійним тиском: адміністративним — в особі керівника проекту Владислава Мурникова, пильного “гебешного” нагляду, що його здійснював “тренер у цивільному” Валерій Чумаков, й власної відповідальності перед змореним, як і сам Грищенко, екіпажем, що постійно перебував у стані непевності й тривоги. Думаю, що трагедії посприяли інтриги Чумакова та Мурникова, які успішно застосовували для маніпулювання командою здавна відоме — розділяй і володарюй. Усім хотілося пройти “навколосвітку” від початку й до кінця. Тож поприкушували язики навіть найнезалежніші: розпрощатися з перегонами було дуже легко.

Олексій в цю схему не вписувався — не вмів і не хотів догоджати, схилитися, інтригувати. Романтичні поняття жульвернівських капітанів про честь, гідність, вірність слову були і його переконаннями. Брав на себе відповідальність за все. Вмів тримати удар. Але не чекав, що підступний удар буде нанесено в спину. Грищенкові запропонували “відпочити”. Олексій зрозумів — він зайвий. Його вичавили й кинули, зігравши наостанку у “шляхетність”: мовляв, лише на час наступного (найважчого!) переходу Південним океаном. Повернутись додому, покинувши так би мовити поле бою, Олексій не міг. Вважав це для себе ганебним. Вмерти — означало не здатися. І він обрав смерть. Капітан Немо вчинив би так само...

Коли Олексію тільки запропонували очолити будівництво “Фазисі”, я спитав, чи зможу взяти в ньому участь. “Розумієш, ти для такого діла вже застарий”, — відповів друг. Заклопотаний садково-будівельними справами, я і не наполягав. Тепер думаю: треба було просто їхати до Поті й працювати. Тоді б і я потрапив до екіпажу “Фазисі”. Хтозна, може зміг би підтримати друга. У важкі хвилини в нього була б людина, з якою можна спілкуватись без “капітанського кашкета”. Та судилося інше. У фатальну мить ніхто не прийшов йому на допомогу. Вже потім були збори команди, каяття, гнів і обурення. Значно досвідченіші в подібних

протистояннях, ніж екіпаж, керівники спустили все на гальмах, а потім поступово позбулися усіх “бунтівників”. Втім, це не допомогло, більше про успіхи “Фазиси” не йшлося...

Олексія поховали. Перегони тривали. Трагедії в Пунта-дель-Есте ніби й не було. Невже ніхто не відповідає за смерть відважного капітана? Доля звела мене з журналісткою газети “Комсомольське знамя” — найпопулярнішою на той час української газети, яка за “брикливість” і бійцівську вдачу здобула прізвисько “Коза”. Шура Парахоня почала шукати відповідь на це питання, збирати матеріал, зустрічатися з рідними й друзями Олексія, членами екіпажу “Фазиси” (саме тими, кого поспішили позбутися керівники проекту). В нарисі “Жив відважний капітан” вона переконливо показала, що хоч з життя Грищенко пішов з власної волі, вбила його радянська система, для якої в усі часи люди були лише гвинтиками, потрібними для того, щоб коліщатка крутилися й машина рухалася.

Офіційна влада нарис не помітила. Нічого не змінилося після публікації. Хіба що журналісти “Кози”, що дружили із знайомими альпіністами, відважними льотчиками, представниками інших екстремальних професій, взяли шефство над майбутньою навколосвітньою подорожжю українських яхтсменів. Зрозуміло, я був одним з них. Свіжий “жувальницький” бриз роздухував мої найзаповітніші мрії про таємні острови в далеких океанах.

Все видавалося надто нереальним, щоб бути правдою. Та все ж одного прекрасного дня перспектива навколосвітньої подорожі, про яку я міг лише мріяти, раптом постала у вигляді мого давнього товариша Віктора Камкіна, так би мовити, на повен зріст. Дніпропетровець, архітектор за фахом, капітан яхти “Дніпро” — точної копії грищенківської “Тонти” (Олексій свого часу поділився з Віктором кресленнями й лекалами, за якими зводився його вітрильник), Камкін сім років з двома друзями будував свою мрію, віддаючи “Дніпру” всі сили, кошти, вільний час. Віктор був серед тих, кого Олексій запросив будувати “Фазиси”, пройшов три етапи “Вітбрета”. Переповнений спогадами й враженнями, Камкін, як виявилось, привіз з “Вітбрета” майже наполеонівські плани.

У березні 1990 року він завітав до мене в гості. Коли, як водиться, на честь зустрічі була розкорована пляшка оковитої, Віктор повідомив: “Цього року йдемо навколо світу!” — “Тож за вашу навколосвітню подорож!” — відгукнувся я, підносячи келих. — “А ти хіба з нами не підеш?” — здивувався Камкін, ніби про майбутні спільні мандри все давно вирішено. — “Як же ми впорасємось без штурмана?” І в остаточному вигляді тост набрав вельми мобілізуючого вигляду: “За НАШУ навколосвітню подорож!”

Не варто пояснювати, що на той час спроба реалізувати подібний намір мала приблизно стільки ж шансів на успіх, як, скажімо, намагання аматорів полетіти у космос. Можливо тому Наталя досить спокійно поставилася до моїх “навколосвітніх” амбіцій. Добре розуміли майже цілковиту незборимість численних складнощів й ми самі. Але яхта плюс бажання вирушити назустріч незвіданому (це вже потім з’ясується, що мотивації в мене й друзів були дещо різні) — не так вже й мало. Варто було спробувати. Тим більш, що свою підтримку обіцяли журналісти. З допомогою вже відомої читачеві Олександри Парахоні — заступника головного редактора славнозвісної “Кози” (пізніше — “Независимости”) — про наші плани дізнався широкий загал. Щоправда, наївна Шура не здогадувалась, а ми не поспішали афішувати той суттєвий факт, що запрошень ні з Австралії, ні з Нової Зеландії ще не мали, тож не могли сподіватись на отримання віз, а без них — хто ж нас випустить? Час збігав, а стільки всього залишалось під знаком питання, що надії на успіх нашої авантюри поступово танули. Здається, майбутня мандрівка не викликала сумнівів лише в журналістів та численних читачів “Кози”. Вже майже не сподіваючись на якісь зрушення, я, на радість Наталі, з головою поринув у добудову “вілли”. Аж раптом — дзвінок з Дніпропетровська: є запрошення! Сьогодні ж мчи готувати яхту!

“Дніпро” — чудове судно. Віктор та його друзі-колеги, два Володі — Дундук і Кудлай — будували дуже ретельно, вкладаючи всю душу. Та все ж для океанського плавання “Дніпру” багато чого не вистачало. Найперше — легкого двигуна потужністю 15–20 кіньських сил. Та де ж його було взяти — Країні Рад з її масштабами такі не були потрібні, отже й не вироблялися. Нам подарували “Ветерок-8” — підвісний двигун, що захлинувся б від зустрічі з першою ж справжньою хвилею. За кордоном на той час вже ставало звичним застосування супутникової навігації, проте наше навігаційне обладнання — компас і секстант — радше наводило на думки про часи Колумба. Не мали навіть радіокомпаса, що дозволяв би орієнтуватися за портовими радіомаяками. Сподівались вирішувати проблему за допомогою транзисторного радіоприймача.

Що найбільш бентежило, так це набір вітрил. М’яко кажучи, надто скромний: лише один грот з легкого лавсану, така ж перша генуя, штормовим міг бути хіба що важкий брезентовий стаксель (17 кв. м), та для серйозних штормів він був занадто великий. Якщо ж додати, що “ненамоконець” (комплект спецодягу, що не

намокає) у нас був лише один на чотирьох, навіть не яхтсмен зрозуміє: шторми мали обминати нас десятою дорогою. Та з Владивостока — початкового пункту подорожі мали виходити на початку осені, якраз тоді, коли в північних субтропіках починається сезон тайфунів. Грізний володар морів Нептун уже готував нам жорстоке бойове хрещення. Втім, обтяжений проблемами, екіпаж “Дніпра” майбутніми пригодами не переймався — до них було надто далеко.

Ми з головою поринули у суто земні справи. Наприклад, мусили якось вирішити проблему енергопостачання. Зарядного пристрою на “Дніпрі” взагалі не було. Виручили друзі з уславленого “Південмашу” — того самого втаємниченого “ракетного заводу”, що виготовляв космічні ракети-носії та грізні балістичні СС-22, більш відомі в світі як “Сатана”. Отже за допомогою приятелів з “Південмашу” на нашому вітрильнику було встановлено чудові герметизовані лужні акумулятори, як нам пояснили — з ракет стратегічного призначення.

Співробітники “Південмашу” змонтували для “Дніпра” й сонячну батарею для підзарядки акумуляторів. Розмістили її під пластиковою кришкою переднього люку. Звичні для того часу парадокси радянської доби. Акумулятори зі стратегічних ракет — будь ласка! Ковбасу, гречку, масло — зась! Бо страшений дефіцит! Здається, саме тоді я вивів власну політекономічну формулу: комунізм — це суспільна система, за якої гроші абсолютно не потрібні, оскільки на них нема чого купувати. Збираючись у мандри, мали змогу пересвідчитись, що в цьому сенсі ми вже майже в комунізмі. Постала колосальна проблема: забезпечити їжею на весь період подорожі. Авжеж не тому, що й решта світу стояла в чергах за ковбасою... Просто вдома ми мали змогу (значною мірою теоретичну) придбати все це за карбованці, а не за долари чи іншу вільно конвертовану валюту. Невеличку суму в доларах мав за участь у “Вітбреді” лише Віктор, іншим отримати “зелені” було ніде.

Розповідь про тогочасні дефіцити буде неповною, якщо не згадати ще один епізод. Я мав терміново повертатись з Дніпропетровська до Києва, щоб встигнути з оформленням відпустки (на цілий рік — нечуваний термін!) в рідному інституті. Примчав на вокзал, звичайно ж, в останні хвилини. Квитків, звісно, немає. Остання надія — начальник потягу, в нього завжди є кілька резервних місць. Але прохачів вистачає й без мене. Займаю місце в хвості черги. Вершитель наших долів з цікавістю вислуховує плутані сповіді. “Ну, а ти що вигадася?”, — цікавиться він, коли надходить моя черга. “Я збираюсь в навколосвітню подорож на яхті...” — починаю, розуміючи всю безнадійність ситуації. “Ого! — захоплено вигукує залізничник. Такого я ще не чув!” — “Ось газета, де про це надруковано”, — не здаюсь я. — “Не треба газети. Заходь до вагона, мандрівник...”

Значно драматичнішим був шлях до Києва нашого “Дніпра”. Мушу сказати, що за час підготовки яхти сталися події, які мали своє неприємне продовження в плаванні. Ладнали човна втрьох: Камкін, я та Володя Кудлай. Його тезка Дундук у цей час займався оформленням віз у Москві, де містились усі іноземні амбасадні. Чи то цейтнот розпалив пристрасті, чи то далася взнаки перевтома, та між капітаном й Іллічем (так, по батькові, звали ми Кудлая — тезку Леніна) конфлікт зайшов настільки глибоко, що Віктор вирішив був позбутися Кудлая за моєї згоди. Чи міг я, людина в певному сенсі стороння, вирішувати долю Володі? Він сім років будував цю яхту. Мріяв про подорож. Вже звільнився з роботи... Врешті-решт вдалося умовити Камкіна не вирішувати поспіхом, дочекатися приїзду з Москви другого Володі. Та перш, ніж повернувся, ми мало не втратили яхту і капітана. І не десь у важкому океанському штормі, а на рідному Дніпрі.

З Дніпропетровська до Києва, долаючи три каскади шлюзів, на буксирі в попутній баржі зазвичай дістаються за три доби. Однак минуло й три, й чотири, й п’ять днів — яхти не було. Я вже встиг оформити відпустку — “Дніпра” нема. Починаю планувати рятувальну експедицію, та на п’ятий день хлопці приходять. Нарешті! Але в якому жалюгідному стані! Щогла зігнула, леєри з одного боку обірвані. Екіпаж — чорна хмара. Конфлікт Віктора з Іллічем дав перший сумний результат. Перед шлюзом Кудлай завчасно не розбудив капітана. Буксирний канат потрапив під гвинт баржі. Яхту потягло під воду. Камкін, якому напередодні наснилися всі ці події, вибіг на палубу з ножем і встиг обрізати кінець. Щогла вдарилася об борт баржі й зігнулася. До шлюзу заходили на короткому залишку буксирного троса — другого не мали. Зупиняючись, буксир дав задній хід, й “Дніпро” понесло на баржу. Віктор, що стояв з футштоком на носі яхти, намагаючись зупинити яхту, послизнувся й шубовснув за борт. Якимось дивом не затягло під гвинти баржі...

Мусили полагодити все за лічені дні перебування у Києві. Бо вдома й стіни допомагають, а на чужині навіть дрібні негаразди набувають загрозливих розмірів. Справедливість цієї істини вперто доводило нам славне місто Владивосток, звідки мали вирушати в подорож.

Звичайно, логічніше було б розпочинати плавання з Одеси. Пройти Чорним морем до Босфору, через Дарданелли — у Середземне, Атлантику і далі, далі... Але такої розкоші ми не могли собі дозволити. Наших доларів ледь-ледь вистачало (гадали ми) на шлях до Австралії і Нової Зеландії. Під час “Вітбреду” Віктор знайшов там друзів, маючи їх запрошення, ми змогли оформити візи і також розраховували й у майбутньому на допомогу.

Та до друзів в іншу півкулю, а спершу до Владивостока треба ще дістатися. І нам, і, звісно, “Дніпру”. Й мови не було про транспортування яхти залізницею — в нас вже не вистачало часу. Варіант мали лише один — літак. Славетна київська літакобудівна фірма імені Антонова конструє могутні повітряні машини, здатні перенести в

будь-який куток планети велетенський екскаватор, потужну турбіну чи то яхту класу “максі”. До речі, “Фазисі” транспортували до Англії саме антонівським літаком. Наш “Дніпро” для нього — дрібниця. Та де взяти кошти на переліт? Друзі-журналісти шукають спонсорів. Президент консорціуму “Козак” Олександр Драло перейнявся нашими проблемами й виділив децищу грошей. Її замало для оплати перельоту й вистачає лише на премію екіпажу та ми вдячні й за цей скромний знак підтримки.

Справжнє диво, що ті ж таки журналісти, перш за все Валентин Вернодубенко, який спеціалізувався на авіаційній темі й де тільки не побував з антонівцями, навіть на Північному полюсі, зумів-таки умовити керівників підприємства доставити “Дніпро” на Далекий Схід за суто символічну плату. Щоправда, всі переговори Валентин вів не з директором фірми, той був у відрядженні, а з його заступником. Яхта вже в літаку, закріплена у спеціальних рамах, надійно й обережно, наче немовля у люльці. Все готове до вильоту. Аж тут повертається з відрядження директор й забороняє “всю цю благодійність”. Ми навіть не здивувались — хіба могло бути інакше?

Однак, що мало статися — сталося. Ми таки вилетіли. Бо й директор — жива людина й врешті-решт не встояв. Свіжий номер “Кози” сповіщає про нашу подорож. Шура Парахоня не шкодує фарб, щоб розповісти щонайменше мільйону читачів: плавання стало можливим лише завдяки безкорисливій допомозі творців унікальних літаків. Ці мужні люди багато що роблять вперше в світі. “Тож чи могли вони не допомогти екіпажу першої української яхти, яка вирушає в навколосвітню подорож?” — щиро радіє Шура. Хто б наважився їй заперечити?

Отже “навколосвітка” починалась із польоту. До Владивостока нас домчав “Антей” — могутній військово-транспортний літак. Командиром екіпажу був Герой Радянського Союзу Юрій Курлін. Геройське звання він одержав за випробування саме цієї машини, на якій тепер віз нас на Далекий Схід через північний порт Тіксі. Минулого року на цьому ж літаку він перевозив в Англію “Фазисі”. Вісім годин гуркоту моторів, задухи і добрячої вібрації. До того ж на борту немає туалету. Підготовка одного льотчика-випробувача коштувала державі стільки ж, скільки — сімох академіків (про це з гордістю розповідали самі авіатори), та на туалет для цих дорожочітних фахівців грошей вже не вистачало. Зрозумілою була наша радість від зустрічі з узбережжям Північного Льодовитого океану, де розташовано Тіксі. І не лише тому, що всі ми тут опинились вперше.

Наступна посадка — в аеропорту “Артем”, це вже Владивосток. Десь на півдорозі помічаємо, що екіпаж поводить якось незвично. Вже потім з’ясувалось: нас не хочуть приймати у Владивостоці й направляють у Спаськ-Дальній, кілометрів за кількост від узбережжя. Якби не досвід і наполегливість Юрія Курліна, не побачили б ми Тихого океану. Причина негостинності аеродромних начальників вельми поважна: напередодні у Владивостоці здійснив посадку китайський винищувач — пілот просив політичного притулку.

Знайшов куди тікати! Радянський лідер Горбачов не захотів сваритися через якогось шукача правди з китайським керівництвом. І бідолаха було повернуто додому — у гостинні обійми спецслужб. Але про все це дізнаємось вже на землі. А поки ми у повітрі, Курлін по радіо “воює” з авіаційними начальниками й “кагебешниками”, яким на додачу до втікача-перебіжчика не вистачало лише літака з України та ще й з журналістами на борту — нас супроводжували Шура Парахоня, Валентин Вернодубенко й декілька їхніх колег. Проте “як скеля непорушний” командир “Антея”, налякавши аеродромних чинів незворотністю великого скандалу, якщо яхту не буде доставлено саме до Владивостока, таки домагається свого. Заходимо на посадку! На якусь мить з даліни бризкає синім краєць моря.

Ночувати доводиться в літаку. Пілоти, що вирушають відпочивати до готелю, в зв’язку з “китайським синдромом” у літотичних службах не радять нам полишати стоянку “Антея” — раптом не дозволять повернутися до яхти. З нами на аеродромі залишаються журналісти — їм разом з екіпажем повертатися до Києва, й авіатехніки, що обслуговують літак. Бучний прощальний вечір розпочинається безпосередньо на яхті, яка поки що знаходиться на борту “Антея”, продовжується в “салоні” літака, а згодом переміщується на аеродромний газон. Саме тоді фотокореспондент Костя від надлишку чи то почуттів, чи то алкоголю вирішує прогулятися палубою яхти (а темрява ж) й зривається з 4-метрової висоти на металеві ребра фюзеляжу. Проте на згадку про “політ” з човна в літаку (!) потерпілому залишаються тільки синці — кабель вантажної лебідки постраждав значно більше. Ранком цю фантастичну обставину емоційно коментують авіатехніки: командир дав команду терміново вивантажувати “Дніпро”, а лебідка... Тож Костянтину доброзичливо радять наступного разу не чіплятися за кабель, а спробувати себе у вільних польотах.

Врешті-решт “Дніпро” вивантажують. Обійми, поцілунки, напутні слова... Проводжаємо поглядами “Антей”, що повертається додому. Нашою ж домівкою на довгі місяці стане відтепер “Дніпро” — такий самотній і безпорадний посеред аеродрому. На щастя, поруч — майданчик, де бригада алмазодобувників з Якутії приймає велетенські 120-тонні американські самоскиди-катерпілери. В хлопців є все, що нам зараз потрібно: і кран, і трейлер, а головне — вони готові перегнати нашу яхту до яхт-клубу.

Човен на трейлері височить над землею на 4 метри. Минути центр великого міста з інтенсивним рухом й безліччю проводів електротранспорту з такою “вежею” — проблема. На допомогу приходить міліція. Машина ДАІ з мигалкою прямує попереду й розганяє всіх у різні боки. 40 кілометрів до Владивостока долаємо за дві години, залишаючи позаду величезний автомобільний “хвіст”. У місті “Дніпро” час від часу опиняється вище тролейбусних проводів. Тоді автопоїзд зупиняється, Віктор визирає з каюти й шваброю піднімає проводи, що знаходяться під напругою 400 вольт... До речі, за цю прогулянку нам довелося розплатитися хіба що власними нервами. Невеличку суму залишили в ДАІ за машину супроводження. Хлопці-алмазошукачі категорично відмовились взяти не лише гроші, а й горілку, хоч вона у Владивостоці на вагу золота. Такою була повага цих “джеклондонівських” героїв, борони їх Боже, до нашого наміру.

Наша ефектна поява привернула увагу місцевих яхтсменів. Щоденно хтось приходив на гостини — всім було цікаво побачити яхту з України, що вирушає довкола світу. “Дніпро” виглядав бездоганно — і ззовні, й зсередини. Гості не йняли віри, що це — саморобка. Але ж обладнання! Де ваш дизель? Що, взагалі двигуна немає?! А супутникова навігація, радіокомпас, сателітний буй, радіостанція? Захоплення швидко змінювало відверте розчарування. Чутки докотилися до вітрильних босів, й вони твердо вирішили не випускати нас у подорож. Тобто справжні моряки, що мандрували під вітрилами Японським й Охотським морями, виходили й у Тихий океан, звісно, нас підтримували. Проте керували, як звичайно було скрізь, чиновники від спорту — ті, хто засідали у президіях, керували вітрильним спортом, хоч у море далі затоки Петра Великого поблизу Владивостока не виходили.

Найбільшим “доброзичливцем” виявився директор яхт-клубу владивостоцької мореходки, що дав нам притулок. Минали тижні, надворі стояв вже вересень, а “Дніпро” все ще не був готовий до плавання... Наші скромні прохання допомогти тим чи то іншим директор відхиляв. Однак ніколи не забував ввічливо нагадати, що доки не пройдемо технічний огляд у Владивостоці — а ми ніколи його не пройдемо без наявності дизеля, радіостанції й супутникової навігації — не вийдемо нікуди, а зимувати “Дніпру” в яхт-клубі він не дозволить. Директор суворо заборонив вахтовим випускати нас у море.

Темних кольорів у не вельми оптимістичний настрій додавали гастрономічні проблеми. Продуктові магазини Владивостока являли собою жалюгідне видовище: пустеля, здається, була більш гостинною, ніж тамтешні торговельні заклади. Навіть хліб зник. А всі кафе одночасно закрили на ремонт. Продуктів, що призначались для океану, ми не чіпали, тож довелося переходити на “дари моря”. Щоденно пірнали за гребінцями — великими двостулчатыми мушлями. М’ясо в них дуже ніжне, але без хліба й воно не смакувало. Капітан схуд на 10 кілограмів й повсякчас ризикував загубити штани...

Допомога прийшла несподівано, й звідки б ви думали? — із Сполучених Штатів. До Владивостока з дружнім візитом завітала американська військова ескадра. В магазинах миттєво з’явилися деякі продукти, а головне — хліб! Отже привид голодної смерті начебто відступив, проте для мандрівки не вистачало круп, макаронів, олії тощо — всього, чим ми полінувалися заpastися в Україні. На Далекому Сході ці радощі життя можна було придбати лише за наявності спеціальних талонів, що їх місцева влада видавала тамтешнім мешканцям. Словом, перспективи вимальовувались досить тьмяні. Але...

Якось ранком біля яхти з’явився такий собі добродій з традиційним: “Чи правда, що збираєтесь навколо світу?” — “Так”, — сумно підтвердили ми. Сумно, тому що скидалося — збиратимемось до кінця життя. “А можна подивитися вашу яхту?” — “Заходьте”. — “А можна з вами випити?” — “А є що?” — вже зацікавлено придивляємось до гостя, оскільки наш невеличкий запас “пального” майже недоторканий. Незнайомець зникає й хутко повертається. І ось ми вже в каюті за пляшкою вірменського коньяку. Чудові найдки він також не забув прихопити, і це підсилює радість зустрічі. Нарешті, з ентузіазмом вдовольнивши пристрасне бажання візитера випити з “навколосвітниками”, починаємо прощатись. “А хто ж ви?” — питаємо наостанку. — “Голова районної ради”. — “Та наша подорож зривається, бо не можемо купити продуктів!” — “То я вирішу вам цю проблему!”

Так несподівано ми отримали майже все, лише сигарети й для нашого нового друга виявилися недосяжними. Втім, сигарети — не хліб.

Фортуна явно вирішила повернутись до нас обличчям і заручилась для цього підтримкою директора яхт-клубу Далекосхідного наукового центру Володі Роговця. “Ненамоканці є?” — почав “допит” Володя, оглянувши “Дніпро”. — “Один на всіх”. — “Беріть три. Штормовий стаксель маєте? А трисель? — “Ні”. — “Беріть”. І далі по черзі: барограф, радіокомпас, генуя... Скільки разів вже в океані згадували добрим словом нашого благодійника Володю. Щоправда, з радіостанцією навіть Роговець не міг нам допомогти. Обнищпорили всі портові склади, радіомайстерні. Пропонували лише величезні судові радіостанції. “Дніпро” не мав для них ні місця, ані джерела живлення, сонячна батарея, що давала зарядний струм лише 0,2 ампера, в обрахунок не брали. І знову, вже вкотре пересвідчуємося, що світ не без добрих людей. На цей раз виручають лісові пожежники. Від них отримуємо портативну радіостанцію. Щоправда, сигнал SOS надіслати неможливо, та можна вийти на зв'язок із Владивостоком. Там мешкає приятель-радіоаматор, у нього про наші новини зможуть дізнатися телефоном рідні й близькі.

Нарешті приїздить Володя Дундук (за “судовою роллю” — “Чіф”, тобто помічник капітана) з довгоочікуваними візами. На жаль, забута не зрозуміло чому в Москві на летовищі валіза з дорогоцінним вантажем — ковбасою — повернулася врешті-решт назад у місто ракетобудівників, та нам не до ковбас. Розповідаю Володі про конфлікт, що знову небезпечно загострився, між капітаном та Іллічем. Чіф не на жарт розлючений: “Хочете залишити мого друга на березі? Нізащо!” Виявляється, вдома Дундуку нагадали на картах, що він втратить друга... Пропоную соломонове рішення. Ми з Чіфом залишаємо на годину капітана віч-на-віч з Іллічем: тільки вони і пляшка горілки. Нехай спробують розібратися по-чоловічому. Не порозуміються — Кудлай нас проведжатиме.

Година тривожного чекання під дощем. Ходимо з Володею берегом й хвилюємось: вип'ють все чи щось і нам залишать? Ледве дочекавшись кінця обумовленого терміну, повертаємось на “Дніпро”. Ура! Віктор з Іллічем, здається, замирилися, а пляшка лишилася невідкоркованою. Найбільше радіє Чіф. Якби ж то знати, на які тортури прирікаємо ми себе (а найбільше, мабуть, Ілліча) рішенням не полишати Володю на березі. Якби ж то розуміння, що ніякі компроміси неможливі, коли йдеться про психологічну несумісність. Все це ми досягнемо вже в океані. І зрозуміємо, що найважче за найжорстокіші шторми, морську хворобу, розлуку з коханими й рідною землею — випробування замкненим колективом. Коли нема куди подітись одне від одного. Коли зрозумілі й навіть симпатичні людські слабкості починають здаватися нестерпними вадами. Та поки що ми радіємо: все минулося. Попереду — океан.

Невже? Невже дійсно все готове до виходу? Так! Останні дні вересня. У Владивостоці то циклон, то тайфун, то злива, то злий вітер. Треба поспішати, а ми “заарештовані” в яхт-клубі. Вихід підказує наш добрий геній — Володя Роговець. За його порадою ми відпросилися у вахтових нібито на прогулянку на яхті, а пришвартувалися вже в яхт-клубі Далекосхідного наукового центру, щоб вже звідти, без усіляких ускладнень вирушати.

Першою датою виходу призначили двадцять сьомого вересня. Не сталося — не встигли приладнати й перевірити радіостанцію. Запланували рушати наступного дня, та ввечера на місто насунув циклон. Ранком дощ не лле — стоїть суцільною стіною, її хилитає різкий вітер. Мчу до прикордонників відкласти вихід на завтра — мокрий в ненамоканці “від Роговця” як хлющ, в чоботах теж повно води. Хлопці в зелених кашкетах з тривогою запитують: “Невже виходите?” “Завтра”, — відповідаю. І вони полегшено зітхають.

Останній день. Наостанку щось ладнаємо, збираємо, лагодимо. Чіф готує борщ на дорогу у величезній каструлі. В нього своя технологія, процес займає рівно три години. Запашна страва нагадує нам про далекі домівки. Опівночі борщ готовий і... Чіф перевертає каструлю на підлогу каюти. Не наважуюсь цитувати його монолог з цього приводу. Дундук починає все спочатку, так і не зрозумівши — нам не судилося попоїсти його борщу.

Двадцять дев'ятого вересня зранку з офіційним візитом з'являються прикордонники. Зазвичай процедура “випуску” довга й сувора. На яхті не повинно бути нікого, окрім членів екіпажу. Все, що так ретельно розкладалось по місцях, витягається, перевертається й перевіряється — шукають контрабанду. Коли нарешті все закінчується, розчаровані контролери й змучений екіпаж холодно прощаються. Цього разу на наш подив традицію порушено. Прикордонники явно не збираються “шмонати” яхту. Якись зняковілі. Може тому, що

вперше проводжають таких мандрівників? А ми вперше вирушаємо в такі мандри... Всі трохи пригнічені значущістю моменту. Пропонуємо хлопцям каву — погоджуються з радістю. А горілки? Не відмовляються. Питаємо, чи можна запросити друзів. Авжеж! За скромним столом у каюті “Дніпра” разом з прикордонниками чоловік 15. Побажання “семи футів під кілем”, напутні тости. Яким буде наш наступний берег? Ми не можемо цього знати — залишається сподіватись. А ось чого зовсім не очікуємо, так це того, що за рік, коли закінчиться плавання, дехто повертатиметься вже в іншу країну.

Виходимо у затоку Петра Великого. Чудова сонячна погода, легкий вітерець. Ми йдемо під спінакером. З нами ескорт з десяти яхт наших друзів. Затока дивовижно красива — острови, протоки, лагуни... Круті скелі віддзеркалюються в спокійній воді. Чудовий початок! Яким буде продовження? Про це ми дізнаємось через декілька годин. З заходу, з Монголії, йде циклон, з півдня, вздовж Японських островів — тайфун. Проскочимо перший — потрапимо в другий. Японське море відоме своїми штормами...

Долаємо затоку, виходимо в Японське море й починається! Завіяло точнісінько у ніс. Вітер 30 вузлів, коротка люта хвиля. Скинуто грота. Працює лише штормовий брезентовий стаксель. Без кінця-краю лавіровка протокою Аскольда... До того ж прикордонники взяли з нас обіцянку, що будемо сповіщати про себе всім прикордонним постам на березі. За мою порадою замість величезної УКХ антени на топі щогли встановили малесеньку гілочку. Теоретично дальність зв'язку не повинна була зменшитись, практично вона скоротилася з межі видимості до меж чутності. Волаю у мікрофон, вже захрип. Берег, схоже, не чує — рація мовчить. Є від чого нервувати: аж раптом прикордонники розгніваються й накажуть повертати додому? До того ж через ту бісову лавіровку ніяк не вийдемо до нейтральних вод.

Вночі стає холодно. Замерзаємо, бо під ненамоканцями одяг стає вологим. А що б ми робили тут без них?!

Здаю вахту геть мокрий під мокрим ненамоканцем. На палубі віє й свистить вітер. У рубці ж сухо й тепло — знадвору сюди не потрапляє ані краплі води: форлюк задрітали герметиком раз і назавжди. З насолодою падаю під ковдру, не скинувши ненамоканця. Це не лінощі, а зовсім не зайва пересторога. Пригадую, як колись в Одеській затоці на нашу “Гонту” із швидкістю кур’єрського потяга “наїздила” велетенська чорнильного кольору хмара. Стрілка покажчика швидкості вітру нестримно повзла вгору... Я на вахті, гукаю: “Полундра!” Чую, як в рубці зчиняється якась колотнеча, але ніхто не поспішає мені на допомогу. Кличу товаришів вдруге. Не дочекавшись нікого й нічого, згадавши чорта і його матусю, самотужки починаю змагання з оскаженими вітрилами. Мої не менш оскаженілі друзі вистрибують на палубу аж тоді, коли вітрила вже скинуті. Виявляється, якийсь “диверсант” повівертав всі ненамоканці навиворіт, застібнув на всі застібки й охайно розвісив на вішалці.

Того разу я спокійно виспався в ненамоканці до самого ранку. На іронічні зауваження супутників відповідаю, що, мовляв, діє закон бутерброда (як відомо, завжди падає маслом донизу). От якби я влаштувався спати, як нормальні люди, то мусив би бігти голим на палубу.

Барометр продовжує падати, чайки зграями сидять на воді — усі ознаки посилення шторму. Проте вітер слабшає до 4 балів й повертає на західний. Йти фордевінд своїм курсом до Сангарської протоки не вдається: велика хвиля з корми сильно розвертає яхту, тож закладаємо галси, йдемо бакштаг.

Екіпаж якийсь сумний. Чи то ностальгія, чи то морська хвороба. Але всі мужньо зберігають вигляд суворих морських вовків й у тому, що зле, не зізнаються. Щоправда, колір облич дещо зеленкуватий і у всіх одночасно зник апетит. В мене все навпаки. Від хитавиці апетит лише посилюється. Та не їсти ж самому! З великими труднощами умовляю Ілліча приєднатися до дегустації того самого, звареного Чіфом з такими труднощами, борщу. З'їдаємо по мисочці прокислої юшки. Далі — в нас обох досить проблем, безпосередньо не пов'язаних з мореплаванням. А я зарікаюсь наполягати на колективних трапезах.

Другого жовтня зранку Ілліч помічає просто за курсом якусь гору. Звісно, капітан вимагає від штурмана пояснень про навколишній пейзаж. За моїм прокладанням це ніщо інше, як острів Осіма на вході до Сангарської затоки. Але хіба ж є в світі штурман, який на всі сто довіряє власним розрахункам? До того ж, за три дні ми зробили не менш як півсотні поворотів, керманічі витримували курс вельми приблизно... Так і поясною



Камкіну. Мовляв, скоріш за все це Осіма, але може бути, що ми зайшли миль 40 на північ, тоді це острів Окусірі. Не викликає сумнівів лише, що ми — у Японському морі. Капітану не до жартів. Мені, до речі, теж. Щось подібне ми з ним уже переживали. У 1988 році на перших для “Дніпра” перегонах на Чорному морі я дав рульовому курс на острів Зміїний і спокійно заснув. Серед ночі будить занепокоєний Камкін: “Ми що, в Румунію заїхали?” Вибігаю на палубу — попереду, там, де повинні бути лише морські хвилі, намистини вогнів. Звіряю курс з мапою: що за маячня? Хапаю бінокль і знов мчу на палубу. Слава Богу! Серед розсипів світла знаходжу маяк Зміїного. Світилися ж рибальські судна, що вийшли на риболовлю.

За допомогою радіомаяка впевнююсь, що попереду дійсно Осіма. Потрапляємо до Сангарської протоки, як у вушко голки. Помилка лише 2 градуси за напрямом — і це на відстані майже 400 миль! Мій авторитет штурмана дуже зростає (у власних очах). Тішуся надією, що до самого Окленда — столиці Нової Зеландії — обійдуся без секстанта. Чесно кажучи, я його дещо побоююсь, оскільки ніколи не було нагоди ним користуватись.

Над “Дніпром” кружляє японський гелікоптер. Яхта під радянським прапором не викликає довіри, це зрозуміло. Проте в тугешніх прикордонників є й особливі причини пильності: за кілька місяців до нас вони прогавили нелегальний візит радянського вітрильника, нам розповідали про це владивостоцькі яхтсмени. На початку літа яхтсмен на 7-метровій яхті пройшов з Находки, де мешкав, до Владивостока. Там його дуже засмутила телефонна розмова з дружиною. Пильна пані якимось чином дізналася, що подорожував чоловік не сам-один, а в компанії з юнгою жіночої статі. Про що була розмова — невідомо, сповнений почуттями протесту яхтсмен дочекався туманної ночі й вирушив у путь. Але зовсім не в бік розлюченої мешканки Находки. Вже за Сангарською протокою у Тихому океані його яхта потрапила в жорстокий шторм. Дерев’яна щогла зламалася. Не помічений береговою охороною мандрівник підійшов до острова Хонсю. За допомогою японських рибалок дав раду щоглі й — знов-таки непомічений! — вийшов у море. На південь від острова Гуам — новий шторм. Щогла знов не витримує. Тоді він повертає до Гуаму, заходить у американський військовий порт, не помічений цього разу вже американськими прикордонниками. Його зустрічають із захватом, пропонують астрономічні гонорари за книгу й інтерв’ю — не кожний зможе ошукати берегові служби трьох країн! Але, стверджує легенда, після телефонної розмови з Находкою яхтсмен відмовляється від усіх спокусливих пропозицій і повертається додому, в Союз. За неперевіреною інформацією, коли добродій прибув у Находку, виявилось, що його дружина назавжди переїхала до мами — у “сонячний” Магадан...

До Сангарської протоки заходимо вже поночі. Береги островів Хоккайдо та Хонсю яскраво освітлює місяць. Визначити своє місце перебування неважко — бачимо одразу декілька маяків. Проте полегшено зітхнути не вдається: протока — як центральна вулиця великого міста. Нас раз по раз обганяють судна.

В протоці хитається вщухає. Миттєво в усіх прокидається вовчий апетит. На світанку розбудили чергового кока (обов’язки кока виконували по черзі усі) й вимагаємо: “Сніданок — негайно!” Окраса меню — чарка горілки на честь виходу в Тихий океан, хоч до нього ще не дійшли. Загальний ентузіазм набирає виразного гастрономічного присмаку. За годину вимагаємо від кока ще сніданок, а згодом — іще... Після третього сніданку радимо черговому не розслаблятися і швиденько готувати обід.

Милуємось протокою, вона вельми мальовнича: низькі береги островів ховаються в напівпрозорому серпанку, а поза ними тягнуться за хмари високі гори, й десь серед них — оспіваний поетами й художниками вулкан Фудзіяма. Нашому здивуванню немає меж. В головах засів стереотип: Японія — одна з найперенаселеніших країн, там людей як у мурашнику. А що ж ми бачимо? Якась зелена пустеля, чи є там взагалі хоч якісь люди? Ліворуч за курсом на острові Хоккайдо розкинувся величезний порт Хакодате. Дуже хочеться хоча б зазирнути до Японії. Але в нас немає японських віз, без них же заходити не ризикуємо — аж раптом повернуть додому? І взагалі, улюблене слово нашого капітана: “Далі!” Він поспішає до своєї нареченої чи то наречених, бо Віктор — типовий моряк. А на справжнього моряка, як відомо, в кожному порту чекає наречена.

Минаємо Сирію — східний мис острова Хонсю на виході з протоки. Тихий океан бере нас на свої груди й починає колисати довгими пологими хвилями, відстань між їх вершинами до сотні метрів. Дме слабенький північний вітерець. Ласкаво світить сонечко, тепло, вода градусів 25. Який контраст з холодним Японським морем.

Надвечір вітер взагалі вщухає. Штиль. Беремося ловити кальмарів — яхтсмени у Владивостоці подарували нам спеціальну снасть. Впіймані кальмари, щоб налякати мисливців, змінюють колір з червоного на темно-брунатний, ще й відстрілюються чорним їдким чорнилом. Довго потім відмиватимемо це чорнило, незграбно чистимо здобич, а від необережного руху вивертаємо миску з вже почищеними шупальцями за борт. Ніч минає також під знаком кальмарів. З тривогою спостерігаємо за рухом величезної флотилії рибальських човнів, що полують за “дарами моря” на світло, часом йдуть просто на нас, і так само несподівано змінюють напрямок.

Надвечір наступного дня в мене сеанс радіозв’язку. Вже намагався зв’язатися з радянськими суднами — дарма. Частота на моїй радіостанції зміщена на один кілогерц, тож голос настільки спотворюється, що зрозуміти бодай слово майже неможливо. Залишається єдиний шанс — зв’язок з радіоаматором у Владивостоці. У нього потужна радіостанція, і частоту він підлаштував під нашу. Викидаю за борт 30 метрів мідного тросика — то

наше “заземлення”. Розвертаємо “Дніпро” кормою до Владивостока. У призначений час чую, як нас викликають. Відповідаю, та мене не чують...

Довго пояснюю екіпажу, що нас закривають високі гори острова Хоккайдо. Що яхта занадто далеко, щоб нас можна було почути й занадто близько, щоб радіосигнал дістався човна, відбившись від іоносфери. “Чому ми його чуємо, а він нас — ні?” — обурюється екіпаж. Ніякі виправдання, мовляв, в мене потужність 20 Вт, а в нього — кіловат, не в змозі змінити думку громадськості: “Радист ти також нікудишний”. Чому також? Бо вся електроніка, що її я старанно паяв і наструював у Владивостоці, вже тю-тю. Не працюють покажчики напрямку й швидкості вітру — солоня океанська вода просочилася в усі контактні роз’єми, герметизовані ізоляційною стрічкою та герметиком. До того ж підсвітка компаса почала підступно вимикатися саме тоді, коли налітав шквал чи дощ, і треба було кудись конкретно рулювати, а куди — не видно. Вдень, коли я за допомогою вимірювальних приладів намагався з’ясувати причину такої нешляхетної поведінки — підсвітка працювала бездоганно. Зате вночі знушалась, як хотіла.

Ця нерівна боротьба тривала, аж доки в Чіфа не увірвався терпець. Він голими руками примотав проводи до світлодіода підсвітки й замазав все це герметиком. З того часу підступниця працювала безперебійно. Та почалися значно складніші проблеми. Раптом ні з того ні з сього почали загорятися то ходові, то стоянкові, то салінгові вогні. Найгірше, що вимикатись вони категорично не бажали. Ситуація за наших електричних злиднів складалася досить загрозливо: сонячна батарея давала мізерну підзарядку 0,2 амперу та й то у сонячні дні і коли не була в тіні вітрил. Все з’ясувалося тільки-но я вилив склянку океанської води із загерметизованого електричного пульта, встановленого у кокпіті. З’ясувалось, та ситуація не змінилася на краще, адже не пошкоджених морською водою перемикачів у мене все меншало на відміну від освітлювальних приладів.

Крильчатка покажчика швидкості вітру на топі щогли відлетіла в невідомо куди. На покажчик напрямку вітру довго намагався сісти якийсь дебелий птах. Чіф відганяв його грізними вигуками, робив страшні очі, але з третьої спроби бешкетник все ж спікірував на тендітний флюгер — і він, бідолаха, не витримав такого знущання. Продовжував працювати лише лаг, і це дуже тішило. Прокладати курс без лага при мінливих вітрах було б занадто складно. Аж ось і лаг зупинився. Висмикую датчик з колодязя в днищі яхти, Чіф тим часом приборкує фонтан води, що хлюпає в середину “Дніпра”. В каюті датчик працює, а от у воді відмовляється.

Третього дня неробочий стан лага починає нервувати Ілліча: “Куди ж ми заїдемо?” Заспокоюю його “залізною” аргументацією, мовляв, хвилюватися нема чого, на півдні поперек нашого шляху величезний острів Нова Гвінея, повз нього й коли захочемо, то не проскочимо. А якщо й Гвінею проминемо, то вже Антарктиду — нізачо. Ілліч заспокоюється. Підступний лаг запрацював, коли один за одним почали нападати шторми. Чому мовчав, чому раптом змилювався — не відаю. А ось чому розпочалися шторми — знаю точно.

Штилем сьомого жовтня вирішили скористатися задля поповнення продовольчих запасів: знову полюємо кальмарів. Вони ледь не б’ються за місце на гачку. Наловили одне повне цеберко, друге... Досить! Нам стільки не з’їсти. Намагаюсь протистояти азарту ловців: матимемо неприємності за марновбивство. Мої доводи не справляють на затятих рибалок ніякого враження. Насміхаючись над мою забобонність, хлопці продовжують свої азартні ігри й зовсім не переймаються думками про неминучу розплату. Вона ж не забариться — я в цьому впевнений.

Правдиві ознаки тайфуна — почав падати барометр, вітер зайшов з півдня. Побоюючись циклону, відходимо на схід подалі від берегів. Надвечір дме так, що доводиться скинути вітрила. Ставимо тільки подарунок нашого благодійника Володі Роговця — маленький, на три квадратних метри штормовий стаксель. Йдемо бакштаг, майже фордевінд. Під шаленими поривами вітру щогла вібрує, гудуть фали. Хвилі, що їх керманіч не встигає відрулювати, б’ють по яхті, як навіжені, із силою гарматних пострілів. На вахті Віктор і Чіф. Я ж вивчаю стелю кубрика й засмучено гадаю, чи витримає щогла, пошкоджена у шлюзах. Вітер все дужчає.

Тільки за півгодини до півночі стає зрозуміло, що найгірше позаду, і я спокійно засинаю, а за 15 хвилин мене вже піднімають на вахту. Поки одягався, з подивом відчув, що яхта поводить ся якось дивно. Чомусь припинилася шалена хитавиця. Враження такі, наче мчимо з величезною швидкістю асфальтованим шосе, човен лише погойдується з боку на бік. Піднявся на палубу — оце видовище! В яскравому світлі місяця величезні вали з шиплячими гребенями несуться впоперек шляху, а вздовж цих водяних гір мчить наша яхта. Курс до вітру той самий — бакштаг, проте напрямок хвиль змінився, вони тепер ідуть із заходу.

Беруся до керма з деякою тривогою: чи зможу впоратися з ним так само вправно, як Віктор? Виявляється, це не так вже й важко. “Дніпро” сам знаходить собі шлях серед хвиль. Головне — не робити різких рухів, а лише ледь підрулювати, не даючи занадто відхилитися від бакштага. Варто було порушити цю гармонію незграбним

поворотом румпеля, і човен починав спотикатися на хвилях. Вітер потроху відходив спочатку на захід, потім на північ, його пориви помітно послабшали. Коли закінчував вахту (за дві години), то вже спрямував “Дніпро” за своїм курсом 180 градусів, лише не дозволяючи йому привертатися до галфвінду, щоб не дуже розганявся і не бився об хвилі.

Вранці вітер вщухає до восьми балів, хоча хвилі такі ж великі. До штормового стакселя додаємо ще й трисель. Мої сподівання на те, що через занашені кальмари ми вже знесли свою покуту, виявляються марними — барометр падає ще нижче. Потім дізнаємось, то на нас (і не тільки на нас, а й на Японію) щодуху мчить тайфун “Глорія”. Тайфуном у цій частині океану називають тропічні циклони, які в інших місцях називають ураганами. На ніч вітер з новою силою задуває із заходу. Під єдиним штормовим стакселем відходимо на схід. До півночі дме все сильніше й сильніше, свист переходить у ревіння, загули ванти, вітрила й такелаж відчутно вібрують. В очікуванні своєї вахти перевертаюся з боку на бік. Який до біса сон під таку музику! Привід для тривоги той самий: чи витримає щогла?

Виходжу на вахту. На палубі — виття, свист, регіт вітру. Шторм розігрується небувалий. В усякому разі для нас. Обганяючи яхту, несуться гори хвиль. Видовище дивовижне, гідне пензля Айвазовського. Крізь хмари виглядає повний місяць. Світяться не лише гребені хвиль, але і їхні величезні широкі спини. Капітан, намагаючись перекричати вітер, розповідає, що їх декілька разів поклато під хвилю, а керманіча Чіфа навіть кидало на релін. Збентежений, сідаю за румпель: надто шалені перегони, чи втримаю яхту на курсі. Та за хвилину тривога змінюється знайомим відчуттям єдності з яхтою, коли рулюєш, довіряючи лише керму. Хвилі набігають ззаду, оглядатися нема коли, тож викручуватися з-під гребенів допомагають лише відчуття. Чіф інколи попереджає: “Дивись, позаду...” А там — прямовисною стіною нависає над кормою гігантська хвиля із зловісним гребенем. Проте вона нам не загрожує — лише піднімає яхту. Ось тільки на схилі хвилі, коли корма круто підіймається вгору, “Дніпро” набирає швидкості, намагається повернути на галфвінд, починається серфінг. Яхта вже не слухається керма, гребінь налітає на неї, як гарматне ядро, б’є по борту, по кокпіту, вахтові летять на релін... Човен завалюється на підвітряний борт. Крен іноді сягає 70 градусів.

Та на звичайній хвилі утриматися на курсі можна, якщо йти ближче до фордевінду. Гірше, коли накочує скісний вал, що йде під кутом до основних хвиль. Хоч він значно нижчий, яхта зразу ж зривається у серфінг, і спробуй її втримати.

Серед цих хвиль, в чорно-синьо-зловісному розпалі бурі, коли небо раз по раз опинялось то знизу, то згори і кожна мить могла виявитись останньою, мені серед хмар і хвиль ввижалось обличчя Олексія. В рокотанні й громах чувся його далекий голос. Друг чи то звав до себе, чи то підтримував... В ті миті я сприймав його присутність як абсолютну реальність.

Наступного дня погода нібито покращала, стрілка барометра поповзла вгору, та щось занадто швидко. Вдень уже йшли з повним гротом і стакселем. На моїй вахті, десь біля 17 годин, я раптом побачив, що до нас з півночі наближається лютий шквал. Це був білий шквал: на безхмарному небі крізь легкий серпанок безжурно просвічувало сонце, а з корми до нас наближалася стіна вируючої киплячої води.

Гукаю щосили: “Полундра! Шквал! Скидайте вітрила!” Знизу неквапно з’являється Кеп: “Чого панікуєш, який шквал? Чисте небо, барометр стоїть високо”. Та на докази вже нема часу. Залишаю румпель, похапцем віддаю фали й кидаюся рятувати вітрила. На допомогу висипають з каюти хлопці.

Миттєво все міняється навколо. Шквал вдарив, наче батогом. Якби не встигли скинути вітрила, їх роздерло б на шмаття. Вітер завіяв зразу так люто, що ми зрозуміли: попередні дві ночі були лише прелюдією до того, що станеться зараз. Хвилі росли й росли на очах. У сутінках вони перетворилися на величезні гори заввишки більше 10 метрів, що з ревом неслися на нас з півночі.

Десь біля 18 години на вахту виходить Ілліч. Я на підвахті, тобто відпрацював свої дві години за кермом, ще дві буду чергувати в кокпіті, слідкувати, щоб керманіча не змило хвилею. Ми у страхувальних поясах, пристебнуті тросами до штормових леєрів. Місяць ще не вийшов, темно. Підсвітка компаса, звісно, відмовляє. Кудлай керує яхтою, орієнтуючись лише за вітром. Відчуваю, що Ілліч іде занадто круто, майже галфвінд. Кажу йому, щоб звалив, йшов нижче за вітром. “Не хвилюйся, я добре відчуваю вітер спиною”, — відказує Володя. Але ж я сиджу впоперек човна, й вітер дме просто в обличчя, галфвінд, чорт забирай: “Звали, Володю!!!” Та впевненості Ілліча ніщо подолати не може. Черговий дуже високий вал навалюється з такою силою, що Ілліч не в змозі утримати яхту на курсі, її розвертає лагом до хвилі, починається “серфінг”. Наче величезна серфінгова дошка “Дніпро” на великій швидкості несеться вздовж валу води. Яхта не керується, тому що руль опинився в повітряній подушці. Некерована яхта піднімається під гребінь валу, валиться на підвітряний борт, і ми летимо

під гребінь височеного валу. “Дніпро” хилиться під вітер і починає падати зі схилу хвилі. Сильний удар з лівого борту, кокпіт накриває хвиля. Хапаючись за снасті, легимо один на одного. Щогла опиняється під водою. І хоч на нас страхувальні пояси й ми пристебнуті до яхти, руки тримаються за шкоти так несамовито, що здається ударом хвилі може відірвати руки, проте пальці не розігнуться... Незабутні відчуття! В пам’яті назавжди зафіксувалося перекошене від страху обличчя Ілліча, скляні очі, відкритий рот, румпель, повернутий до упору, безпомічно притиснутий до грудей. Жалібно-безпомічний, якийсь бабський вигук: “Вона не керується!!!”

Під водою ми перебували недовго, не встигли води наковтатися. Та нікому не побажаю подібної “акробатики”. Човен вирівнюється, з каюти виглядає кеп: перевіряє, чи не зміло нас за борт. Впевнившись, що ми на місці, голова зникає. Все йде точнісінько так, як і до цього. Втім, є зміни. По-перше, я страшенно розлютився на Ілліча за його самовпевненість і цілковиту безпорадність у критичні хвилини. По-друге, перестав йому довіряти. Сповідати про це зараз безглуздо — вахта продовжується, шторм також. Отже мовчу.

Коли після вахти повертаюся у каюту, не втримуєся від здивованого вигуку. Там все шкереберть. Згорьований Чіф сидить долі серед купи залізачя: то повилітали всі шухляди штурманського столу, й тепер треба порозкладати на місця всі цвяшки, гвинтики, інструменти. На моєму ліжку — ціла бібліотека, книжки порозліталися й по рубці. На камбузі плита засипана кавою. Чайник, каструлі, миски й інше причандалля — скрізь, де тільки можливо. Мабуть крен яхти був більше 90 градусів. А шторм і не думає вщухати.

Опівночі виходжу на вахту й розумію, що попередні дві доби були лише увертюрою до сьогоднішньої ночі. Блідий місяць осяває зловісну картину бурі. Чіф непогано вправляється з яхтою, та ось ледь “привівся” (повернув яхту в сторону вітру, пішов “крутіше” до вітру) й одразу потрапив під удар навкісного валу. “Дніпро” валиться на правий борт, щогла нахилиється майже до води, хвиля летить через кокпіт, а ми — один на одного, й вже разом — на леєри... Човен вирівнюється, переводимо дух і рушаємо далі. Тепер я вчепився у румпель. До дідька ці навкісні вали! Йду фордевінд. Інколи оглушливо стріляє стаксель, та вже краще це, ніж під навкісний вал. А хвилі все ростуть і ростуть. Ось вже й мені не вдається оминати підступну хвилю. Яхта хилиться, починається брочінг. Не лише перекладаю румпель під вітер — тепер це вже не допоможе, а починаю рвучко працювати ним, наче веслом. І все ж мені це вдається! Виводжу “Дніпро” з-під гребеня. На той час у мене не було досвіду, щоб визначити силу шторму. Тепер мені здається, вітер дув до 80 вузлів, тобто це було 13 балів шторму. Хвилі досягали 15 метрів.

Дві години жорстокої боротьби з тайфуном. Вали видається все більшають. Шторм’яга лютує й не збирається давати спочинок нам і собі. Але я добре прирулився, яхту вдається тримати на рівному кілі! Дві години моєї вахти пройшли, час піднімати Ілліча. Та я не маю ніякого бажання полишати румпель: відчуваю, що під вал більше не втраплю. Сидіти ж на підвахті в Ілліча й чекати можливої катастрофи, чесно кажучи, просто страшно. Бо піднятися після брочінгу “Дніпро” може й без щогли... Шторм розлютився не на жарг. “Давай ще трошки посидимо, — пропоную Чіфу. — Хлопці відпочинуть, а там може й шторм зменшиться”.

Отже, вартую біля керма другу поспіль вахту. Вже на самому її фініші “Глорія” бере в Нептуна тайм-аут. Вітер дуже швидко, за якихось десятих хвилин слабшає балів до восьми, хвилі меншають. Ми з Чіфом вельми пишаємося своєю роботою. “Як думаєш, наллють нам по чарчині за те, що ми перебороли шторм?” — мрійливо питає Володя. Відповідаю, що як до горілки — не впевнений, а от по філіжанці гаряченької кави матимемо безумовно. Та мрії — то лише мрії. На палубі з’являється капітан. “ЯК! ТИ! МІГ! ПОРУШИТИ! ВАХТОВИЙ! РОЗКЛАД!?!?!?” “Міг, — кажу. — Міг!” Здаємо вахту Віктору й Іллічу не просто втомлені, а пригнічені, наче розчавлені. Полягали з Чіфом, навіть не роздягнувшись. Ілліч зрозумів, що я не хотів ризикувати і довірити йому румпель й страшенно образився. Тепер і я був його ворогом. З Чіфом він пересварився ще на важких вахтах в Японському морі. Чіф впевнився, що нагадали карти — те збудеться, як не протився долі.

Чому чотирьом дорослим дядькам, що не вперше вийшли в море, так важко далася ця мандрівка? Чи могли ми зробити її морально менш складною? Думаю, що так. Якби більше розумілися на психології. Більше думали один про одного. Обережніше поводитись, тактовніше спілкувались... Чому ж не робили цього? Хтозна. Труднощі подорожі вивернули кожного навиворіт, і те потаємне, непривабливе, первісно-дикунське, що зазвичай ховається, проривалось у найнесподіваніший час і спосіб.

А ще був Вітя Камкін із своїм непростим владним характером. Як потім сам мені розповідав, він розробив розклад вахт таким чином, щоб поставити Кудлая на вахту, а Чіфа на підвахту (тобто першого, так би мовити, начальником, а другого — підлеглим). Це він зробив навмисно, щоб Дундук відчув на власній шкурі вади характеру Кудлая. І почалося...

Виявилось, що Ілліч — вельми честолюбний хлопець. Він, наприклад, ретельно вираховував, яку відстань пройшов під час своєї вахти, порівнював з “доробком” інших, тому накинувся з образливою лайкою на Чіфа, коли той на підвахті не помітив, що зупинився лаг. Сам я по натурі обділений цією рисою, та в інших дуже її не люблю, вона діє на мене, як червона ганчірка на бика. Нема в мене на це імунітету, замість того щоб якимось зарадити, примирити товаришів (адже за віком я був в екіпажі найстаршим), каюся, став на сторону Чіфа.

Ситуація ще загострилася, коли стало зрозуміло — конфлікт з Іллічем набрав незворотних форм. Що робити? Адже ми посеред океану.

Одного разу, коли Камкін, Чіф і я радились з цього приводу, будучи певним, що Ілліч спить, він підслухав ту нашу розмову і — мало не захворів з відчаю. Потім на вахті вигорював: “Ви вважаєте, що зі мною неможливо, тому що я серед вас найкращий яхтсмен. Ви мені просто заздрите...”

Але все це було ззовні, на поверхні. А глибинною причиною наших непорозумінь, вважаю, було те, що з самого початку ми мали різні цілі. Для мене, скажімо, головною була саме подорож. При цьому, незважаючи на те що втілювалась мрія всього життя, я вирушав з України з важким серцем. Вдома вирішується доля України, а я...

Мені хотілося навіть під час цієї подорожі зробити щось корисне для Батьківщини. У 2002 році українська діаспора в Канаді мала святкувати 100-річчя першопоселення українців у Канаді. Я ще в Києві запропонував Віктору під час нашої подорожі відвідати українські діаспори Австралії, Аргентини, Бразилії, Сполучених Штатів з тим, щоб привезти канадським українцям вітання з ювілеєм від українців з усього світу. Віктор погодився з моєю пропозицією. Я звернувся до керівництва Руху. Ми везли поздоровлення для канадців від України. Українців Австралії вже попередили про нашу місію. Я надрукував дві статті про нашу подорож у журналі “Україна” (її люб’язно взяв до друку головний редактор Анатолій Михайленко) і в газеті “Вісті з України”.

Не встигли стартувати з Владивостока, як я з подивом почув від Віктора: “Заткнися нарешті зі своєю політикою! До чого вона тут, в океані? Ми яхтсмени, й квит!” Для нього головним було будь-що зачепитися в Австралії або Новій Зеландії. Про навколосвітню подорож вже не йшлося... Ось це принципове протиріччя, на яке нашарувалися всі інші: між колишніми друзями Чіфом й Іллічем, між Іллічем і рештою екіпажу, й спричинило досить швидкий фініш нашої мандрівки. Втім, завжди буду дякувати Богу за неї, за незабутні враження, за неоціненний досвід, за випробування на міцність.

А тим, хто вперше вирушає у путь я, враховуючи власні помилки, порадив би... Власне, читач нічого не втратить, якщо проігнорує мої застереження. Оскільки знову ж таки, судячи з власного досвіду, тут кожен проходить свою “школу помилок”. Тим же, хто все ж вважає за потрібне почути мої міркування, раджу в скрутні хвилини перш за все не втрачати почуття гумору. Не сприймати себе надто вже серйозно. Подивитись на свою вельми поважну персону трохи збоку й зверху — так легше відчуті свої недоліки, так легше їх собі вибачити й посміхнутися разом з собою і над собою.

На дванадцяте жовтня, п’ятницю, в нас призначено черговий сеанс радіозв’язку з Владивостоком. Екіпаж скептично спостерігає за моїми приготуваннями, майже впевнений, що знову нас не почують. Канал забитий розмовами, шансів надто мало. Коли в ефірі чітко звучить: “Дніпро, Дніпро, я база”, — стискається серце. Адже минулого разу я так само чітко чув виклик Владивостока... Розвертаємось кормою до Владика, направляємо в той бік антену. Даю свій позивний. Боже! Мене почули!!! Передаю коротке повідомлення, наші координати. Обмін вітаннями. Все, сеанс закінчено. Відчуваємо величезне полегшення. Нарешті після двотижневої мовчанки наші рідні й друзі там, удома, дізнаються, що ми живі-здорові.

Спати лягаю в чудовому настрої, дуже собою задоволений. Скромнішим треба бути, скромнішим, та не можу втамувати позитивні емоції. Вночі, щоб не залітав у самооцінках занадто високо, отримую від капітана по повній програмі. Камкін будить мене посеред якогось чудового сну. Страшенно роздратований і незадоволений: раптом засвітилися ходові вогні на щоглі й салінг. Це від солоної води замкнувся вимикач на щитку керманіча у кокпіті. Вимкнув і повернувся у ліжко вже в зовсім іншому настрої. Де ви, чудові сні?

Тим часом прямуємо все більше на південь. Чотирнадцятого жовтня перетнули північний тропік, тропік Рака, 23 градуси 57 мінут. На широті Сангарської протоки вода в океані була зеленкуватою. Чим далі на південь, то все більше блакитнішає вода. А в районі тропіка стала взагалі ультрамариновою. Ми нарешті зігрілися, повітря і вдень, і вночі — 25 градусів. Кальмарів більше не полюємо — тож погода чудова. Сонячно, вітер зі сходу 3–4 бали. Йдемо повний бейдевінд. Небом велично плывуть височенні й пухкі, наче подушки в українській хаті, хмари. Коли сідає сонце, їхні верхівки сяють і світяться рожевим, пурпуровим, багряним. Після заходу небо набирає ніжно-салатового кольору. На цьому вишуканому тлі ще довго палахкотять неймовірними відтінками червоного величні бані хмар. Витрачаю кілометри фотоплівки, щоб зафіксувати цю невимовну красу. Кожен наступний вечір здається кращим, ніж попередній. На жаль, моя автоматична камера не мала ніякого бажання милуватись сонячними заходами, тож не пропустила всередину жодного фотона. Так і не

привіз я Наталці фантастичні зображення тихоокеанських надвечір'їв. Втім, з часом вона зможе милуватися ними на власні очі. Пливучи на “Дніпрі”, я про це не здогадуюсь.

Чим більше стає спекотно, тим менше на нас одягу. Врешті-решт він зникає зовсім. Плем'я нудистів несподівано поповнюється новими завзятими прихильниками. Ця обставина вельми дратує цнотливого Ілліча. Він обурено вимагає: сідаючи до столу, ми хоча би щось повинні на себе вдягати. “Щоб бодай чимось відрізнятись від дикунів”, — аргументує він свій ультиматум. Капітан малодушно погоджується. Я ж не збираюся підкорятися недоречним посеред океану вимогам дипломатичного протоколу. Тож до обіднього столу з'являюся без краватки. Єдина поступка — рушник, яким прикриваю місця, що викликають спротив раба умовностей. Не бажаю виконувати його забаганки з декількох причин. По-перше, що це за неповага до аборигенів океанських островів — “дикуни”? По-друге, невже я одягнений — поважний кандидат наук, штурман, батько сімейства й взагалі інтелігентна людина, а голий — то вже й дикун, пітекантроп? Ні, ні і ще раз ні! Чіф, як завжди, участі в дискусіях з Іллічем, що спалахують все частіше і стають дедалі запеклішими, не бере. Сам же ворог нудизму презирливо оглядає мій “смокінг”, щось там пхикає, та не вимовляє ані слова. Отож!

Сонце й ходіння голяком з ранку до ночі роблять свою справу. Вже сміливо можемо рекламувати креми для засмаги. Ті частини наших шоколадних тіл, що засмагли менше, бо саме на них ми сидимо на вахті, вкриті не вельми естетичними прищами. Цей “пейзаж”, хоч і нагадує зоряне небо, явно не для стороннього ока. Капітан пояснює, що то все від солоної води. Вона, мовляв, роз'їдає ніжну шкіру, от і маємо неприємності.

Усі проблеми, що стосуються власного здоров'я, я звик вирішувати, керуючись народною мудрістю про клин, який клином вибивають, тож не бачу жодних перешкод для її застосування в цьому випадку. Щоденно або купаюся в океані, коли дозволяє погода, або виливаю на себе кілька відер заборотної води. Беззаперечний результат мого експерименту доводить, що прищі з'являються від бруду, а не від солоної води. Екіпаж до моїх мийдодірських тортур ставиться з недовірою. Невже якийсь “салага”, що вперше бачить океан, знається на таких речах більше, ніж заслужений морехід Камкін? Втім, я залишаюся при своїй думці. Солоня, як ропа, океанська хвиля й дотепер для мене найрадикальніші ліки від усіх хвороб — від радикуліту до ангіни включно.

Наближаємось до Маріанських островів, де плануємо свою першу зупинку. Наші знання про них не можна назвати вичерпними. Зі шкільного курсу географії пам'ятаю, що це вулканічного походження шматочки суходолу на заході центральної частини Тихого океану. Острів Гуам — американське володіння, інші — підопічна Штатам територія. Десь поблизу знаходиться найглибше на земній кулі місце — Маріанський жолоб. Думка, що під тобою декілька кілометрів води (максимальна глибина — 11022 м) приємно лоскоче уяву. Ось куди дісталися!

Спершу планували зайти на Гуам. Та, звірившись із лоцією, вирішуємо вчинити інакше. Адже Гуам — місце базування американського військового флоту, розраховувати, що радянську яхту там прийматимуть з розкритими обіймами, навряд чи варто, незважаючи на всі вітри перемін у стосунках між СРСР та США. “Гайда на Сайпан!” — пропонує капітан. Лоція повідомляє, що на острові всього 700 мешканців, щоправда, там також стоять кораблі американських ВМС. На Сайпані працює радіомаяк і це спрощує мені навігацію. Адже й досі прокладаю курс розраховуючи наше положення за даними лага та компаса, не користуючись секстантом.

Погода знов псується. Вітер підсилюється до 25–30 вузлів. Ідуть грозові фронти зі шквалами, сильними дощами. Вони особливо лютують вночі. В чорнильній темряві (остання чверть місяця, він майже непомітний на небі) мусимо по декілька разів знімати й встановлювати вітрила. Вже на підході до Сайпану, сімнадцятого жовтня опинилися у добрячому штормі. Потім дізнаємось, що то нас зачепив крилом тайфун “Кілі”. Та порівняно з “Глорією” це майже дитячі іграшки — і вітер не такий лютий, і хвилі нижчі. Йдемо своїм курсом у галфвінд. Декілька разів потрапляємо у брочінг — це щоб життя медом не здавалось. Але шторм, познущавшись над нами годин із шість, швидко вщухає.

Наступного дня бачимо на виднокраї гористі обриси Сайпану. Хвилюємось. У нас немає віз, отже перспектива отримати одкоша досить реальна. А так хочеться побачити “заграніцю” — та ще й яку! — зблизька. Зайти до порту не так вже й просто: маємо спершу обійти з півдня природну огорожу острова — кораловий риф. Гарної карти немає. Після звичної кількакілометрової глибини моторошно бачити дно зовсім поруч. Насправді і тут глибина не така вже й маленька — метрів 7–8, але оптичний обман робить свою справу. Здається під нами якихось метр-півтора води. Кожної секунди чекаєш зловісного скреготання кіля об корали. Мимоволі хочеться підібгати під себе ноги.

Нарешті знаходимо прохід у рифі. Назустріч нам виходить з лагуни й прямує кудись в океан величезний вітрильник-катамаран. На ньому повно людей. Блимають спалахи фотокамер — нас фотографують. За вітрильником — теплохід, стилізований під двоцоглову шхуну. Там також турист на туристі. А позаду ще якісь прогулянкові суденця. “Вікторе, — не витримую я, — тобі не здається, що, дізнавшись про наше наближення, населення острова в повному складі вирішило втекти світ за очі? Одне незрозуміло — звідки вони про нас

дізналися?” Камкін розгублено мовчить. Що тут скажеш? Адже лоція не якась там старовинна, а цілком “робоча” радянська.

Неподалік порту стаємо на якір, піднявши жовтий карантинний прапор. Готуємо святкову вечерю. Екіпажу — по чарчині горілки. Ми заслужили цю відзнаку сумлінною працею. За 22 дні в океані подолано майже 2000 миль. Є чим пишатися. Засинаємо сном праведників і трударів, що, зрештою, одне й те саме. Вранці ніякі портові начальники нами не цікавляться. Треба вирушати до них з візитом ввічливості. Одягаємось. Встигли від того відвикнути, але нічого не вдієш, міжнародні контакти — справа тонка.

Надуваємо дінгі. Цього гумового човника хтось нам подарував у Дніпропетровську напередодні виходу. Маю підозру, що в той день дінгі якраз відзначало сторічний ювілей. Бо Чіф, що, звісно, не погладшав за час подорожі, але до скелета все ж таки не дотягує, невимушено обперся ліктем об борт човника й пробив у ньому чималеньку діру. Беруся спішно заклеювати отвір. Гума така стара, а дірка така велика, що впоратися з нею вдається з великим напруженням сил та інтелекту.

З почуттями, близькими до звіданих свого часу Колумбом, вдвох із капітаном висаджуємось на берег. Чому Камкін вибрав у почет саме мене? Бо, на відміну від інших, я володію англійською. Вчив її у школі, інституті, аспірантурі. Віктор же, хоч і брав участь у “Вітбрєді”, де спілкування відбувається мовою Шекспіра чи радше — сера Френсіса Чічестера (знаний англійський яхтсмен, який започаткував трансатлантичні перегони яхтсменів одинаків, переможець у перших двох перегонах), вивчити її не спромігся, інші також лише збираються підвищувати свій мовний рівень. А так я у ролі радника й перекладача.

Тетта incognita виглядає симпатично. Минаємо невеличкий гайок і потрапляємо на узбіччя автостради. Нею в обох напрямках мчать розкішні авто. Ми такі бачили в фільмах про Захід. Злегка отетерівши, роздивляємось навсбіч. Якщо на Сайпані дійсно 700 мешканців, тоді всі вони пострибали з яхт і теплоходиків в автомобілі й ганяють зараз автострадою туди-сюди.

Наша поява на митниці — справжня сенсація. Ще ніколи Сайпан не відвідували яхти з СРСР. Митники вкрай розгублені: “рашн” яхта! “Ноу “рашн” — “юкрейн”!” Але такі географічні тонкощі сайпанцям невідомі. Та хіба тільки їм! На превеликий подив виявляється, що моя англійська чомусь не схожа на мову, якою звертаються до мене тут. Доки зрозумів, чого від мене хочуть, вкрився липким потом. У горлянци пересохло від напруги. Прошу пити. Митник дістає з холодильника й простягає нам з Віктором по бляшанці пепсі-коли. Вперше тримаю в руках цей витвір технічної думки. З якого боку до нього приступитись — не уявляю, тож відчуваю себе папуасом. Дякувати Богу, Віктор не вперше стикається з такими штуками.

Митники кличуть на допомогу високого блондина. Той простягає свою візитку, з якої дізнаюся, що хлопець — спеціальний агент ФБР. Перше його питання: еміграшен? Пояснюю, що ми не втікачі, не емігранти. Хотіли б лише днів зо три відпочити, відіспатися, поповнити запас питної води.

Заповнюємо якісь анкети. Сплачуємо лише по три долари за візи. І веземо митників показувати наш “Дніпро”. Їхня цікавість безмежна. “Екскурсанти” зайняли не один, не два — три автомобілі. Але побачивши нашу дінгі, категорично відмовляються скористатися послугами й вимагають, щоб ми перевели яхту до причалу. Нарешті митники оглядають яхту, не знайшовши нічого особливого, бажають нам приємного відпочинку.

Ми з Віктором вирушаємо у місто — гарненьке, чистеньке. Готелі, ресторани, бари, кафе. Скрізь повно туристів, здебільшого японців. Нічого дивного, розмірковую, Японія поруч. Це дійсно так, але вже набувши певного досвіду мандрів, розумію: судячи з кількості японських туристів, немає на нашій грішній Землі такого місця, з яким Японія не була б поруч. Отака нація, гідна поваги ще й за безмежну цікавість до життя, нестримний потяг до подорожей.

На Сайпані розвивається потужний туристичний центр. Для цього є всі передумови — теплі океанські хвилі, мальовнича природа тропіків, потрібна інфраструктура, потужний міжнародний аеропорт. Звісно, мешканців там давно не 700. В основному — меланезійці, американців дуже мало. Місцеві — не лише “обслуга”, а й посадовці. Начальник митниці теж меланезієць. Це приємно здивувало. Адже вдома нас затято переконували, що в таких забутих Богом куточках світу — рай “тільки для білих”.

Надвечір до нас у гості завітав яхтсмен і майже земляк Фред Ретман. Батьки емігрували з Одеси до США задовго до світових війн. Фред трохи знається на російській. Він багато мандрував на власній яхті Тихим океаном, а зараз підробляє на Сайпані: катером возить туристів рибалити. В Канаді Фред потоваришував з екіпажами владивостоцьких яхт “Надежда” та “Командор Беринг”. Ми з ними також приятелювали, поки готувалися до старту. Що не кажіть, а світ таки тісний. Мандри — прекрасна нагода переконатися в тому.

Фред має ностальгійне бажання стати власником радянської купюри. Навмання пропонуємо: за сто карбованців — сто доларів. О’кей! Фред витягає гаманця. Життя явно посміхається нам на Сайпані.

Чіф — майстер святкових наїдків — влаштовує чудовий стіл. Запрошуємо й капітана того стилізованого теплоходика, що зустрівся нам при заході до порту, його “шхуна” пришвартована поруч з “Дніпром”. Горілка швидко розтопила льодок стриманості. Щоправда, капітана вистачило ненадовго. Нетвердою ногою рушив у напрямку свого судна, ненароком викупивши в калюжі розкішного форменого кашкета. Натомість Фред —

дається взнаки одеське коріння — не збирається здаватись. На своєму старенькому форді везе нас до американського пабу. В пабі — колишньому авіаційному ангарі — гамірно, накурено й напівтемно. Відчуваємо себе так, ніби ми дивним чином потрапили у кадри якоїсь голлівудської стрічки. До нашого столу підсіли американці. Хоч я розумію лише окремі слова й мене розуміють не краще, проте за пивом зав'язується жвава дискусія, поки одноставно не доходимо висновку, що всі ми гарні хлопці, біда лише в тому, що нами на самій горі керують падлюки.

Чотири дні проминули швидко. З жалем розстаємось із Сайпаном, якому я особливо вдячний ще й за неоціненний досвід спілкування з митницею.

Вже в темряві входимо у протоку між Сайпаном і Гуамом. Несподівано з мороку ночі виникає гелікоптер й починає кружляти над нами, далі зависає недалеко від нас над самою водою і чіпляє “Дніпро” на промінь свого прожектора, ніби метелика на шпильку. Почуваємось тривожно. Що їм треба? Включивши ультракороткохвильову рацію, роздратовано гукаю в ефір: “I am soviet boat “Dnipro”. What do you want?”

Моє не надто люб'язне запитання справляє враження. Гелікоптер стрімко зникає. Камкін здивований: “Що ти їм сказав?” — “Та так. Відіслав подалі”, — з усіх сил удаю з себе Шекспіра.

Йдемо на південь. Тепла приємна синява. Небо зливається з морем, море — з небом. За порадою Фреда, прямуємо на острови Трук архіпелагу Каролінських островів. Хочеться ступити на берег якогось ненаселеного острівця, погуляти серед кокосових пальм, поласувати кокосами.

Вперше користуюсь секстантом. Я не дуже довіряю своєму визначенню, тому прокладаю шлях на карті ще й обчисленням, тобто по лагу й компасу. На острові Тол, куди ми прямуємо, є радіомаяк, але він так далеко, що радіопеленгу не варто довіряти. Втім, за моїми приблизно-точними розрахунками, попереду скоро мають з'явитися два атоли, між якими нам треба пройти.

Лягаю спати з певністю, що на ранок атоли повинні з'явитися. Вдосвіта будить капітан: “Що там попереду?” Виходжу, протираючи очі, на палубу. Лець розвиднюється. Погода — мрія. Хвиль майже немає. На ошатній скатертині океану бовваніє якийсь темний прямокутний предмет. У ранкових сутінках неможливо визначити відстань до нього — декілька метрів чи то кілометрів. “Що це?” — непокоїться Камкін. — “Хіба не бачиш, валіза плаває!” — не барюся із відповіддю, ніби плаваючі валізи зустрічаються нам щоранку. — “Яка валіза! Це острів!”

Дійсно, це острів. Якщо вірити радіомаяку, це лівий, тобто північний атол. А якщо секстанту, то правий. Прокладання, якому я довіряю найбільше, показує, що попереду не повинно бути ні того, ні іншого, ми йдемо між ними. Наближаємось до “валізи”. Сходить сонце. Тьмянний квадрат проявляється, як зображення на фотоплівці. Це маленький плаский острів посеред океану, вкритий пальмами. Їхні маківки й створили “прямокутне” враження. Видовище абсолютно нереальне — ніби театральна декорація. Дивовижно яскраві кольори. Гра світла й тіней. Стрункі силуети пальм на тлі рожевого неба виглядають, наче вирізані з картону. Надто красиво, щоб бути правдою. Віктор не вагається ні хвилини: йдемо. Прямуємо до цього острова!

Невдовзі шлях нам перекриває кораловий риф. Ідемо вздовж рифа, шукаємо прохід. Долаємо один риф, але попереду знов риф, знаходимо прохід у ньому. Та далі видно ще й ще ланцюги рифів. Ризикуємо заблукати в лабіринті рифів. Лише під вітрилами вибратись буде дуже важко. Повертаємо назад, обходимо острів з півночі.

Від острова до нас летить човен з двома потужними підвісними моторами на кормі. Сил на 100 кожен. На човні четверо меланезійців піратського вигляду у величезних сомбреро. Чіф про всяк випадок готує ракетницю. Запрошують. Обіцяють показати прохід. Дякуємо, але якось іншим разом. Щось не викликають довіри ці гостинні хлопці. Розчарувавши їх відмовою продати “дринк” чи сигарети, рушаємо далі, до островів Трук.

Через кілька днів надвечір підходимо до островів, бачимо лагуну, риф. І тут — закон підлоти — скінчився вітер. Вітрила скинуті, лягаємо спати. За ніч течія віднесла нас на 10 миль назад. На ранок із легким вітерцем ми знов наближаємось до атолу. Прохід у рифі позначено буями. Заходимо в лагуну й прямуємо до найближчого крихітного острівця, вкритого кокосовими пальмами. Стаємо на якір й висаджуємо “десант” все в тому ж складі: капітан та штурман. Вода в лагуні не синя, як в океані, а яскраво-блакитного, насиченого сонцем кольору. На дні, куди не кинь оком, звалище оленячих рогів? Їх безліч, і навіть я — той, хто має напоготові логічні пояснення яким завгодно незбагненим речам, не знаходжу жодної пристойної версії. Тим часом ми наближаємось до берега, дно вищає, а “роги” меншають. А потім взагалі перетворюються на куші. Аж тут ми, тупі городяни й невиправні технарі, які вперше зітнулись з ТАКОЮ природою, починаємо розуміти, що все це і є неймовірної краси корали — фіолетові, рожеві, жовті. І що ось зараз ця фантастична окраса океану зробить нашій дінгі блискавичне характері. Треба вилазити й брести метрів двадцять, що залишились до берега, ступаючи



по цьому вельми жорсткому, щоб не сказати жорстокому, килиму з коралових шипів. Камкін здогадався взути кеди, я ж босий чалапаю, неначе по голках, залишаючи позаду червоний слід. Отака-то кривава штука — мандри!

Нарешті — берег. Кокосові пальми! А хто це там серед них? Двійко хлопчаків у набедрених пов'язках з пишними кучерявими шевелюрами перелякано визирають з-за стовбурів. Хеллоу, хлопці! Вони англійською вітаються у відповідь. З гушавини виходить дідусь — справжнісінький папуас. Починаємо розмову. На відміну від сайпанських митників, острів'яни розуміють мене чудово, як і я їх. Ніякого мовного бар'єра. В них словниковий запас слів із десять, і в мене приблизно стільки ж. Повідомляю, що ми тут ненадовго, на півгодини, не більше. Явно не засмутилися. Дідусь щось скомандував, один з хлопчаків, затиснувши в зубах мачете, миттю злетів на пальму. Звідти на пісок важко посипались горіхи. Старий за допомогою мачете майстерно розкрив по одному для нас — пригостив. Перше враження — як і у випадку з пепсі-колою. Обгортка виявилась кращою, ніж вміст. Подякувавши за декілька кокосів, подарованих нам на згадку, рушаємо назад.

Незабаром знайшли-таки безлюдний кокосовий острівець. Але схоже він не збирається здаватися “завойовникам” без бою. Скільки не шукаємо — під пальмами жодного горіха. Тільки на самісіньких верхівках, майже у піднебесі ховаються величезні зелені горіхи. Камкін сповнений рішучості: “Лізьмо!” Куди? На ці телевізійні башти? Я не полізу! Але капітана моя відмова лише підганяє. Наче мавпа, стрімко піднімається все вище. Я ж так і буду стояти? На стовбурах, виявляється, зроблено зарубки, отже не такий страшний чорт, як його малюють. Про це думаю, вже забираючись на сусідню пальму.

Ось так, поглядаючи один на одного, ми й піднімалися. Коли ж опинилися метрів вісім над землею, “пройшовши” трохи більше половини шляху, побачили, що далі зарубок немає. Тобто, коли останній раз збирали горіхи, зарубки були майже до самих верхівок, тепер же ці велети підросли на 5–7 метрів, а збирачі врожаю ще не піднімалися на них. Обіймаючи тих струнких тропіканок, наче дві великі мавпи, хитаємось разом із ними під свіжим океанським вітром й дискутуємо з приводу подальших дій: і злизати жаль, і як далі дертися — невідомо. Віктор: “Я — вгору”. Я: “А я — вниз”.

Озираюсь на землю — б-р-р-р... Униз лізти ще страшніше, ніж вгору. Отже, продовжую дертися вгору, чіпляючись нігтями й залишаючи на жорсткій корі клапті власної шкіри. Не вистачає тільки моторошного барабанного бою, що зазвичай супроводжує “смертельні” трюки на манежі. А що? Злетиш із такої висоти — живим навряд чи залишишся.

Ось вже й густа крона з міцних черешків довгого пальмового листя, підпираю її головою. Далі продертися не вдасться. Як відірвати горіхи, що тримаються дуже міцно, мачете, на жаль, у нас нема. Голіруч відкручуємо по чотири горіхи, бо спуститися з наших еверестів без здобичі було б соромно. Вже на яхті довго не дозволяю Чіфу пиляти горіхи ножівкою. На моє переконання, має бути якась маленька таємниця, варто розгадати її й можна легко розколоти горіх. Дарма! Врешті-решт доводиться пиляти.

Кокосове молоко, грамів по 50 якого виливалося з кожного горіха, нас вкрай розчарувало, бо на смак виявилось простою водою. Та м'якоть горіха сподобалась. Вона була солодкувата й жирна, приємного смаку, нагадувала трохи ядра грецького горіха.

На ніч ми вирішили підійти до головного острова атолу. Варто було нам там з'явитися, як на берег висипались, наче горошини із стручка, дітлахи. Взагалі за майбутнє острівних океанських держав, здається, можна не турбуватись — демографічна криза їм не загрожує. Вже починало вечоріти, а ми все не могли знайти безлюдного бережка, щоб спокійно переночувати. Що маємо робити? Доводиться підкоритися долі й підійти до причалу, де на нас вже чекає, зчинивши страшений галас, натовп цікавих й задержуваних папуасиків. Недалеко від нас на березі видовбаний з одного стовбура човен з балансиром. А далі кілька великих металевих моторних човнів з потужними підвісними двигунами. Доісторична технологія органічно поєднується із надбанням цивілізації.

До нас підходить представник влади — місцевий поліціант. Форма в того джентльмена вельми оригінальна — самі джинси. Запрошуємо пана на яхту, пригощаємо, наливаємо чарку спирту, мовляв, “рашн водка”. Питво справляє враження, й він радо погоджується допомогти нам з водою. Залишаємо Ілліча стерегти яхту від візитів енергійної зграї дітлахів.

Йти далеко не довелося. Зовсім поруч на березі розташувалося селище з хиж, укритих пальмовим листям. Єдиний бляшаний дах у нашого знайомого. Воду набираємо з баку, де збирається дощова вода, мабуть єдине джерело прісної води на острові. Поки вовтузимось з водою, дочка поліціанта років 12–14 виявляє нам своєрідні знаки уваги, на які її батько зовсім не реагує.

Повертаємося з повними каністрами... Боже праведний! Чим так прогнівив Ілліч тих юних каролінців — невідомо, але в нас полетіло каміння, грязюка і все, що могло долетіти й вдарити. Поліціант нічого не зміг вдіяти із тим розлюченим бджолиним роєм, тим паче, що нападаюча сторона ховалась у темряві густих сутінок. Єдине, що можна було зробити — якнайшвидше забиратись геть, поки “Дніпро” не пустили на дно.

Віддаємо швартови, відходимо на якір. Та каменюки з берега долітають і сюди. Піднімаємо якір й відходимо подалі.

Ніч видалась така ж бурхлива, як і день. Особливо не поталанило Володям. На їхній вахті шквали, що невідомо звідки налітали на “Дніпро”, двічі зривали яхту з якоря.

На світанку рушаємо далі. Досить нам екзотики. Прямуємо до південної межі атолу. Докладної мапи атолу в нас немає, тож прохід доводиться шукати. Довго йдемо вздовж рифу — майже до самої поверхні води піднімаються ікла коралів. Пінні вали прибою накочуються на рифовий бар’єр з океану... Все це — за майже спокійної води. Лавіруючись, прямуємо на схід. Нарешті милі за чотири відкривається прохід. Трохи моторошно. Зарості коралів під водою здаються зовсім поруч. Глибина метрів п’ять, та здається, що до коралів можна дістати рукою.

В океані починається хитавиця. Вітру майже немає. То скидаємо вітрила, щоб не плескали, то знов піднімаємо. Ледве-ледве посуваємося вперед. На палубі нема де сховатися від сонця, що стоїть прямо над головою, — ми на широті 10 градусів, екватор недалеко. В каюті повітря нагрівається до 40 градусів. Там ще й парко, бо форлюк не відкриваємо — він заклеєний герметиком, його краще не чіпати, бо потім буде пропускати воду. Забортна вода зовсім не охолоджує — 35 градусів. Особливо важко вночі: в каюті страшна задуха, заснути дуже важко.

Екіпаж починає нудьгувати. Віктор вже планує автомобільну подорож через Індію, Китай, Середню Азію додому. “Де візьмеш авто?” — питаю його. “Одружусь, це буде авто дружини”. Пропоную свої послуги в якості досвідченого водія, проте Віктор хоче сам за кермом подолати маршрут, мені пропонує теж знайти наречену й подорожувати двома машинами. Я не проти подорожувати на другому авто, але зовсім не вабить шукати іншу дружину.

Вночі біля яхти з’являються дельфіни. Швидкість “Дніпра” невелика, і вони зигзагами перетинають курс яхти. Великі, до двох метрів завбільшки, чорні блискучі “брати по розуму” на мить з’являються над водою, вигнувшись граціозною дугою, й знову пірнають. Потім ми не раз зустрічалися з дельфінами і вдень. З баку цікаво спостерігати, як під водою поруч з форштевнем стрімко проносяться темні силуети-сигари. Круті повороти дельфіни виконують із нахилом, як літаки. А то йдуть струнками шеренгами по 5–6 тварин паралельно, неначе на параді.

Четверту добу ми в океані. Від атолу островів Трук відійшли, як засвідчує лаг, на 280 миль. Долаємо штільову тропічну зону. Недалеко вже й до екватора. Ледь просуваємося. У небі палає сонце, клубочаться хмари. Вночі вони сідають на воду, щоб пролитися рясними дощами. Ми то лежимо у дрейфі, то стрибаємо між грозовими хмарами. Шлях “Дніпра” на мапі нагадує химерний орнамент. Вітер неначе примхлива красуня, постійно змінює напрям й примушує часто-густо міняти курс саме тоді, коли особливо прагнеш відпочинку, коли повіки, наче налиті свинцем. Та хіба хочеш — мусиш.

Так було і цієї ночі. Яхта повільно наблизилась до двох грозових хмар, що зловісно спалахували блискавками. Дивно, але грому тут не чути. Ми приготувались до шквалу, одяглися, витягли й розтягнули по гіку триселя — збирати дощову воду. Налетів вітер, змусив зробити декілька поворотів, щоб утриматись біля генерального курсу. Гульк, а хмари вже позаду. Яким чином ми їх обминули, так і не зрозуміли. За годину так само сталося з наступною хмарою. Дива! А от попередньої ночі потрапили в гарну зливу, набрали літрів 50 води...

Сьомого листопада за моїми розрахунками ми перейшли в південну півкулю. Проте я не дуже впевнений, бо з визначенням нашого положення у мене виникли серйозні проблеми. Після атолів помітив, що обсервація з секстантом дає великі помилки, довіряти їй не можна. Два дні перевіряв програму обрахунку координат, що ввів у калькулятор. Програму я переписав з журналу “Катери та яхти”, знайомі яхтсмени користувалися нею й були дуже задоволені, а в мене вона давала великі помилки. В чому причина: хіба програми, але ж у інших вона працювала, або якісь недоліки самого калькулятора? Врешті-решт вирішив взагалі відмовитися від калькулятора й обраховувати за таблицями. Спочатку вирішив потренуватися на попередніх вимірах висоти сонця поблизу

островів Трук, де я знав наші справжні координати. Перша спроба не вдалася, я вклався спати в пригніченому настрої — це не жарти залишитись без навігації, коли попереду непростий шлях серед островів та рифів. Вночі збагнув, що взяв неправильний знак кута нахилу сонця. Змінив знак, але приклад все одно не зійшовся. Плюнув на приклад. Вирахував наше місце на дев'яте листопада — вийшло правдоподібно: до атолу Нукулату приблизно 100 миль. Підправили курс, прямуємо на атол. Але душа моя все одно не на місці: адже приклад... Нарешті знайшов і виправив у ньому ще дві помилки. Зійшлося! Лише тепер відчуваю полегшення. Отака вона, непевна штурманська доля.

Сьогодні (дев'ятого листопада) на “Дніпро” — просто до рубки — залетіла пташка, схожа на ластівку. Вмостилася на магнітофоні. Їсти нічого не схотіла. Вранці знайшли її мертвою. Прикро. Вітя згадав, подібний випадок був у них на “Фазисі”.

Вночі налітає шквал. Злива. Залили водою всі ємності. Повіває свіжий вітерець. Нарешті просуваємось зі швидкістю 5–5,5 вузлів. Але всі знов незадоволені: чому зіпсувалася погода? Чому прохолодно? “Прохолодно” — це плюс 27. Все одно ходимо голяком.

...Я на сьомому небі! Ось він довгоочікуваний атол Нукулату! Ми вийшли прямо на нього. Це не проста річ точно виміряти висоту сонця, коли палуба ходить під ногами, а хвилі ще й розвертають яхту. Помилка у визначенні до 7 миль вважається звичайною. Мені вдалося вивести яхту на атол з помилкою 3,5 милі, це непоганий результат.

Цей атол був мені потрібен як повітря, щоб точно зорієнтуватися й прокласти далі курс: залишити за правим бортом Соломонові острови й протокою між ними і островами Санта-Крус і вийти в Коралове море.

В морі багато риби. Спостерігаємо, як бенкетують чайки. Та й самі маємо причину для бенкету — капітан вчора підстрелив невеличкого тунця. Праворуч по борту, миль за 10, острів Малаїта. Так хочеться пройти ближче до узбережжя, помилуватися гірськими пейзажами. Очі стомилися від безкрайніх горизонтальних площин. Та вітер відтискає нас подалі в море.

Ми стомилися. Нескінченні хвилі, безкінечні дощі — все це починає дратувати. Врешті-решт вирішую: везіть мене на берег, на острів Малаїту, хочу стати Миклухо-Маклаєм у ХХ сторіччі. Біля берега кидаюся у воду й добираюся вплав, далі йдуть без мене. Тільки одна умова: точно через рік повертайтеся сюди, я на той час стану вождем племені й зустріну вас в оточенні жінок свого гарему. Капітан явно пожвавішав. Лягаємо на контргалс у бік берега. Підходимо ближче й ближче. За гірський хребет острова зачепилися важкі дощові хмари. Круті скелі узбережжя прямовисно обриваються в море. Берег все ближче, вже видно хвилі прибою, що високо злітають на берегові скелі.

Все зіпсував занудний Ілліч — почав вивчати лоцію. А за лоцією, це ще той райський куточок. Підійти до берега можна лише в кількох місцях там, де в океан впадають ріки. Але в гирлах річок безліч крокодилів, біля берега багато акул, бо небіжчиків аборигени ховають у море. Бажання вирватись зі щелепів акул і потрапити в обійми крокодилів у мене не виникає. З жалем відмовляюся від ідеї стати Маклаєм. Капітан явно спохмурнів.

У екіпажі посилюється інтерес до лоції. Особливо цікавить опис тропічних циклонів. Лоція стверджує, що місцева їх назва — урагани. Загальна увага до тексту помітно посилюється. Ого! Ми, виявляється, знаходимося якраз у зоні, де ті нещастя зароджуються й розвиваються. Ретельно вивчаємо звички й правила поведінки циклонів, даруйте, ураганів. Ще ретельніше — поради лоції щодо того, як відступити з найменшими втратами. Проте розуміє інструкції кожен по-своєму. Дискусія екіпажу з цього приводу точиться вельми гаряча. Далі перейшли до опису ознак наближення циклону. Отакої! Маємо всі наявні ознаки: пір'ясті хмари бачили, і вітер з дощем посилюється. Вітер довго не змінює напрям? Точна ознака — прямуємо просто в око! Чекайте, вітер потроху заходить ліворуч. Боже праведний! Це ж найгірше — прямуємо точнісінько в передню праву, найнебезпечнішу чверть урагану!

Найдивніше, що в погоді, не зважаючи на усі наявні ознаки урагану, який надходить, нічого особливо не змінюється. О п'ятій вже темно (ніяк не переведемо вперед годинники, хоч і перейшли в наступний часовий пояс). І починається — від хмари до хмари, від шквалу до шквалу, від дощу до зливи. Нічого не вдієш — на Соломонових островах сезон дощів. Негода посилює мої штурманські комплекси. Обсервацію провести не можна — сонце назавжди сховалося за важкими хмарами. Обчисленню теж не можна довіряти: ми зробили безліч поворотів під час шквалів, а вздовж островів може бути течія.

Вночі темрява чорнильна. Чорні хмари здається чіпляються за клотик щогли. Влетіти кудись можна запросто. Ми вже четвертий день прямуємо до острова Улева. Мені потрібно побачити цей острів, знайти, точно визначити наше місце на мапі, щоб далі впевнено долати наступні 500 миль Коралового моря.

Сьогодні спробував визначитися за радіомаяками — Хоніара (на острові Гуаданканал) і Кірікака (на Сан-Кристовалі). Кірікака мовчить, а Хоніара видала пеленг, що миль на 50 позаду обчисленого місця. Щоправда, сигнал маяка іде через гори острова Малаїта, тож може повернути, але сумніви мене не полишають. Тим паче, що Улеву вже маємо бачити. Нарешті о 12 годині 20 хвилин Камкін бачить праворуч по борту землю. Дуже схоже, що помилки немає і це дійсно Улева (вершина — 300 метрів). Слава Богу! Значить, недарма корячилися

останню добу, вигрібаючи на нього проти вітру. Тепер наш шлях до протоки між Сан-Кристовалем та островами Санта-Крус і — на Нову Каледонію.

Ранком збудив Ілліч: попереду видно обриси великого острова. За моїми підрахунками — Сан-Кристоваль. Але за годину з'ясовується, що острів значно менший, ніж здалося спочатку. А там, де мусила б розстилатися широчінь Коралового моря, вимальовуються обриси гір. Тобто гори — це Сан-Кристоваль, а острів поруч — це Улеа. Добре. Але ж що ми бачили вчора?!! Зізнаюся, що й дотепер це для мене лишається таємницею. Можливо бачили шматок Малаїти? А може острів Маласіму поблизу Малаїти. Моя репутація штурмана отримала ще одного ляпаса. Вже потім, заспокоївшись, я великої провини за собою не відчув. 5 днів не було сонця, йшли за обчисленням. Чому опинилися на 40 миль на північ від розрахунків? Звичайно, зустрічна течія.

Проминули Сан-Кристоваль, острови Санта-Анна та Санта-Каталіна. З субекваторіальної зони перейшли до тропічної. З Тихого океану — до Коралового моря. Позаду лишилися зливи й свинцеві ковдри хмар Соломонових островів. Стабільний вітер дме, звісно, точно у “фейс”. Вода в морі стає прохолоднішою, градусів 25 і змінює свій казковий ультрамариновий колір на менш яскравий. Вперше вночі доводиться вкриватись простиралом, а то й ковдрою.

Дме сильний південно-східний вітер. Крута, безладна хвиля. Жорсткі удари по корпусу. Як бідна щогла їх витримує? А ми? Всі стомилися. Ілліч вимагає зайти хоч кудись. Цитата з мого щоденника: “Це море треба просто пережити, перетерпіти. Суцільне лавірування і суцільний вітер. Розірвало геную — тягли за бортом цілу ніч. Розірвали грот. Шіємо вручну”.

Життя в океані вимірюється вахтами. Дві години біля керма, дві — на підвахті, 4 години відпочинку і — все спочатку. Повернувшись додому, ще довго буду прокидатись серед ночі: мені на вахту. Води залишилось зовсім обмаль. “Сів” 200-амперний акумулятор...

Коралове море лишається позаду. Йдемо протокою між Новою Каледонією та островами Луайоте. Вітер прямо в ніс. Безкінечне лавірування. Кеп хоче зайти на атол Увеа у протоці, щоб розжитись водою, і взагалі... Вранці перевірів місце за радіомаяками, бо сонце за хмарами. За моїми підрахунками до Увеа миль 30. Але вахта минає за вахтою, а атолу все немає. Давно мав з'явитися атол Ботан-Бопре, що на 15 миль ближче, проте і його не видно. Розлючений Кеп категорично вимагає пояснень. Єдина причина — сильна зустрічна течія. Але Кеп вважає, що я остаточно заплутався в навігації. Щоб розрядити обстановку, пропоную разом визначити позицію за радіомаяками на атолі Увеа та маяком Туго в Новій Каледонії. Та радіопеленги вперто доводять, що ми знаходимось серед рифів Астролаба, які за розрахунками ми давно вже проминули, лишили по правому борту. В пошуках і сумнівах минає день. Темнішає. Добре, хоч півмісяця зараз на небі. Ідемо лавіруванням. Вітер дуже невчасно заходить зі сходу, збільшуючи нам шлях.

О п'ятій ранку нарешті бачимо атол Увеа. Пробиваємось до нього дві з половиною години, а потім лягаємо на інший галс до Нової Каледонії — занадто бурхливе море, щоб шукати прохід у рифі. “Прокрутивши” обчислення за попередню добу, бачу, що наша вчорашня путь все одно пролягала через рифи Астролаб. Але ж не могли ми 15 годин світлого часу йти через рифи й не побачити їх! Єдине логічне пояснення — сильна зустрічна течія за 40 годин “зсунула” нас на північ миль на 30, а за останню добу — миль на 15. Капітан мої пояснення вислуховує вельми скептично: мовляв, викручуєшся, навігатор хренів.

Галс у сторону Нової Каледонії ми тягнемо до самого зовнішнього рифу. Острів здається зовсім близьким — до нього зо три милі. Над гірським хребтом Нової Каледонії осяйним перлистим намистом вишикувались легенькі хмарки. Видно вкриті лісом гірські схили. В узбережжя глибоко вриваються мальовничі бухти.

Кілька перевірок обчислення радіопеленгами доводять нарешті й Кепу, що ми дійсно в смугі сильної течії. Врешті-решт черговий галс виводить нас точно на острів Маре — один з островів Луайоте. Вирішуємо спробувати висадитись там, щоб набрати води й надіслати телеграми. “Покажемо аборигенам яхту, може ніколи не бачили”. Кеп хоче виконати ще й цивілізаційну місію.

Підходимо до залишків бетонної набережної в бухті Тадіна. З берега абориген європейського вигляду (як потім з'ясуємо, француз) знімає нас на відео. Приймає швартови. Набережна заповнюється численними авто — з'їжджаються місцеві мешканці, з вигляду полінезійці. Наша яхта їх зовсім не дивує, проте здивовані ми кількістю авто на цьому малесенькому клаптику суші — кілометрів десять впоперек.

Виявляється, пошта вже не працює, треба чекати до ранку. Нам люб'язно показують храм — він неподалік від набережної, поруч із будиночком мерії, прикрашеним різьбленою дерев'яною аркою. Віктор намагається купити сигарети — долари не приймають, тут ходять лише французькі франки. Поміняти нема де: банки вже

зачинені. Але з водою нема проблем. Водопровід проведено на причал. Заливаємо водою усі ємності, щоб вистачило до Нової Зеландії: Кеп поклявся, що раніше берега ми не побачимо.

Що робити? Ночувати тут чи йти далі? Якір на кораловому піску не тримає, повзе. Капітанів терпець увірвався від усіх тих негараздів, він категорично вимагає вирушати негайно.

Відступаємо. Невимовно жаль залишати острів — такий привітний і мальовничий. Єдина вулиця селища на березі — чистенька, ошатна. Невеличкі будиночки ховаються у садочках. Кокоси, банани, якісь вкриті духмяними яскраво-червоними квітами дерева. Господи, так хочеться просто походити по твердій землі. Та знову море. Знов лавірування на короткій, злій, недоладній хвилі. Знов відчайдушна боротьба вахтового, намагання направляти човна так, щоб не підставляти корпус під удар хвилі.

Ще декілька галсів протокою, і море Фіджі зустрічає нас сильним зустрічним вітром, курс на Нову Зеландію знов проти вітру. Та хвилі йдуть під кутом до вітру й точно нам назустріч. Як тільки “Дніпро” на гострому бейдевінді набирає швидкість, отримує такий сильний удар хвилі, що зупиняється, завмирає на місці. Поволі знов розганяється, поки не зазнає нового удару. Керманичу не позаздриш. Йому доводиться витримувати не лише знущання хвиль, а й вислуховувати докори, назвемо це так, обуреного екіпажу. Кожен, сідаючи за кермо, відчувається серед цих хвиль слабким і беспорядним. Зате в каюті, вклавшись на ліжко, дає волю почуттям, зі смаком коментуючи недолугість вахтового.

Як не дивно, але яхта йде набагато краще, коли сама знаходить собі шлях серед осатанілих хвиль. Задля цього треба зняти руку з румпеля, дати йому можливість коливатися, піддаватися хвилям, лише трохи притримуючи його, щоб корегувати загальний напрям курсу. Тоді яхта йде набагато швидше й не “спотикається” на хвилях. Але під час таких перегонів вона хоч і не досить часто все ж таки отримує жорсткі й небезпечні удари. Та якої б тактики не дотримувався, нерви у вахтового натягнуті до межі. За дві години біля керма такого гопака натанцюєшся разом із яхтою, що до рубки повертаєшся геть вичавлений.

Стало значно холодніше. Спимо не тільки під ковдрами, а вже й одягнутими, від чого давно встигли відвикнути. На вахту доводиться одягати все, що є теплого. А сонце майже в зеніті — 85 градусів. Тільки-но перетнули південний тропік. Оце так тропіки!

Сьогодні перше грудня — початок літа. До Нової Зеландії ще 500 миль. Ми дуже запізнюємось: закінчуються візи, вдома хвилюються за нас, не знаючи, чи живі. Владивосток нас вже не викликає — останній двосторонній радіозв'язок з ним був на Сайпані. Занадто слабкий у нас передавач. Втім, є й гарна інформація: води й харчів на “Дніпрі” вистачить.

Я вже заприятелював з секстантом, тож навігаційні проблеми нас більше не тривожать. З наближенням до фінішу вітер потроху відвертає до сходу, “Дніпро” йде вже повний бейдевінд, та й хвилі вгамовуються — керувати яхтою стає набагато легше. Але тривожні думки приходять все частіше, що чекає нас у цій вимріяній країні — Новій Зеландії.

Сьомого грудня, здолавши фінішну пряму нашого океанського марафону, ми побачили камінні брили островів Фрі Кінгз. Нова Зеландія поруч. Лишаємо по правому борту Північний мис Північного острова Нової Зеландії, йдемо вздовж східного його узбережжя, прямуємо до найбільшого міста країни — Окленда. Вітер став попутним та лагідним. Останні дні плавання виявилися легкими та приємними. Зустрічаємо новозеландські яхти, що дали, то їх більше. І ми ще довго дивуватимемося такій кількості. Країна яхтсменів!

Наближаємось до Окленда. Ліворуч височить конічна вершина класичного, вулканічного вигляду острова Рангітото, який з північного сходу прикриває гавань Окленда від хвиль. Назустріч нам наближається регата крейсерських яхт. Весь простір протоки Рангітото Ченнел майорить різнокольоровими вітрилами. Яхти йдуть під генакерами повний бейдевінд. Відчайдушна боротьба не тільки із суперниками, а й з вітром і власними вітрилами, що кидають яхти у брочінг. Ідемо навперейми перегонам, намагаючись не заважати яхтсменам, але це неможливо, бо яхт занадто багато, й ми не встигаємо звільнити шлях. На наш подив, на нас не ображаються, навпаки, із зустрічних яхт вітають привітними помахами рук та щирими посмішками. Субота, вихідний день, то ж, мабуть, усі оклендські яхти вийшли на ці перегони, думаю я. Та трохи далі з лівого борту в протоці Мотукореа Ченнел спостерігаємо вітрила ще однієї не менш численної регати.

Попереду, праворуч по борту вхід до Оклендської гавані. Оминаємо мис Норс Хед, входимо до гавані — праворуч, ліворуч, попереду стоянки яхт, яхт-клуби. Білий ліс щогл. Назустріч і поруч з нами — також яхти, яхти, яхти. Можна нічого не знати про країну, але, побачивши цю багатощоглову візитну картку, відчути про неї майже все. В першу чергу — щодо стану економіки і рівня добробуту людей. Дещо додає навколишній пейзаж.

З лівого борту відкривається яскрава панорама Окленда. Місто розташувалося між високими конічними пагорбами — колись тут була активна вулканічна зона. Схили пагорбів зелені, це парки, у місті багато зелені. Височенні хмарочоси лише в центрі міста. Яскраві різнокольорові їх кристали наче виростають на тлі 2–4-поверхових будинків старої архітектури. Все ніби шойно збудоване, чисте, яскраве, блискуче.

Швартуємось на тому ж місці, де рік тому швартувалася “Фазисі” на фініші третього етапу перегонів Вітбред — біля пасажирського причалу навпроти центру Окленда. На нас ніхто не звертає уваги. Спробувала би от так прийти в нашу рідну Одесу якесь незвана американська яхта, ого якого б клопоту завдала б вона прикордонникам й вони їй.

Вдвох із Віктором вирушаємо на пошуки митниці. Боже, як чисто, охайно, красиво! На вулицях, на площах море екзотичних квітів. Дуже ввічливі приязні перехожі показують нам дорогу до митниці. Виявляється вона не працює в вихідні, а сьогодні саме субота. Тобто у вихідні державний кордон Нової Зеландії не працює. Всілякі порушники, контрабандисти й шпигуни не мають права турбувати охоронців кордону у вихідні, мусять чекати до понеділка.

Повертаємось на яхту. На причалі майже безлюдно, лише самотньо стоїть дідок біля бувалого у бувальцях старенького сітроена, на кузові якого намальована карта світу з навколосвітнім маршрутом, який долає дідуган.

Віктор переповнений ностальгічними спогадами — минулого року яхтсменів перегонів зустрічали тут як героїв, цілий місяць вони були в центрі уваги всієї країни. “Краще не повертатись туди, де було дуже добре”, — підсумовує Кеп свої враження. Купуємо телефонну картку, дзвонимо до Києва прямо з вуличного автомата.

За кілька днів хрещена мати нашої подорожі Шура Парахоня сповістила читачам своєї газети, що яхта “Дніпро”, здолавши шторми й тайфуни, досягла Нової Зеландії. Цитую її кореспонденцію:

— Привіт! Ми вже в Окленді, — сказав, здається, зовсім поруч Віктор Камкін. Голос у трубці лунав так ясно, ніби Окленд десь зовсім поруч, а не в Південній півкулі. — Яхта й екіпаж в порядку. А у вас як справи?

Якщо телефон будить вас десь між третьою й четвертою ночі, повірити, що дзвінок з Нової Зеландії — не сон, досить важко. Де ви, лаконічні, професійно сформульовані запитання? Несамовито волаю, зовсім забувши, що кожна секунда розмови — валюта, валюта, а її (я ж знаю) в екіпажу обмаль. Це ж треба зовсім недавно, у серпні, ми похапцем прощалися у Владивостоці, бажали хлопцям сім футів під кілем. Аж ось вони вже в Окленді. Пообіцяли, що будуть там на початку грудня, і — будь ласка!

— Які враження, Вікторе? Як поведився зовсім не тихий Тихий океан?

— Океан — як океан. Шторми були. Два тайфуни пережили. І штилі діставали. Яхта наша — молодець, хлопці — також.

— А після Нової Зеландії куди підете?

— Та ми ж тільки-но сюди дісталися. Ще не вирішили. Наш привіт рідним, друзям, всім читачам “Независимости”. І звісно ж — спонсорам. Без їхньої допомоги наша подорож так і залишилась би мрією. Всі подробиці сповіщу листом. Сьогодні ж надсилаю його до редакції.

Що ж. Будемо чекати на листа. Разом і перевіримо, як працює новозеландська пошта.

Віктор подзвонив не тільки в Київ, зателефонував своїй приятельці в Окленді — Ліні. Це саме вона вислала нам виклик, за яким ми отримали візи. Але замість Ліни до телефону підійшла її мати, яка розповіла, що Ліна поїхала на два місяці до свого батька в Африку. Ностальгія Кепа почала швидко переростати в чорну нудьгу. Щоб зупинити небажане, довелося купити вина. Вино, звичайно, не горілка, але новозеландське вино подіяло ефективно, обличчя Кепа прояснилося, й він зателефонував комусь. Через годину на яхті з’явилася Кетрін.

Ця дуже симпатична пані була членом берегової команди “Фазисі”, вітрильним майстром. Тож як тільки Камкін сповістив про наше прибуття, Кетрін примчала на “Дніпро” й стала нашим ангелом-охоронцем, порадником і консультантом з усіх питань.

У неділю нам не довелося нудьгувати на яхті — Кетрін посадила нас на своє авто й зробила чудову екскурсію містом. Ми відвідали музей народів Океанії — величезну будівлю на одному з пагорбів Окленда з багатющим зібранням етнографічних експонатів з акваторії Тихого океану. Найбільше мене вразили старовинні картини — портрети полінезійських вождів. Один з них був дуже схожим на отамана Сірка, яким я його уявляю — стрижена під горщик чуприна, хвацькі вуса, гострі очі. Згадалася книга Тура Хейердала “Подорож на Кон-Тікі”, якою я зачитувався в молоді роки. Мета тої експедиції — довести, що полінезійці — це вихідці з американського континенту. Я вже ладен був погодитися з критиками гіпотези Хейердала, хоча й захоплювався його експедицією.

У понеділок ми запросили на “Дніпро” митника. Він почав заповнювати анкети, задавати формальні питання. Я старанно виконував місію перекладача.

— Як зветься яхта?

Я переклав Кепу:

— Він питає, чи ми з Росії?

— Скажи йому, що ми з України, а не з Росії.

Ці слова Кепа я переклав:

— Назва яхти “Дніпро”.

— Яка довжина яхти? — питає митник.

Перекладаю Віктору:

— Він цікавиться, чи Україна — частина Росії?

— Скажи, що Україна це не Росія, — відповідає Кеп.

Перекладаю:

— Завдовжки яхта 10 метрів.

— Яка ширина яхти? — питає митник.

Перекладаю Кепу:

— Україна виборює незалежність чи хоче бути разом з Росією?

— Скажи, що Україна бореться за незалежність, — відповідає Кеп.

Перекладаю митнику:

— Завширшки 3,5 метра.

Наступне питання:

— Яка осадка яхти?

Продовжую перекладати Кепу:

— Якщо Україна виборює незалежність, вона, мабуть, має національний прапор, чому ви несете цей червоний?

Кеп зривається з місця й демонструє митнику жовто-блакитний прапор, який я задалегідь приготував.

— Що це таке? — питає здивований митник.

Пояснюю:

— Капітан хоче сказати Вам, що ми з СРСР, але не з Росії, а з України, народ якої виборює незалежність.

Капітан показує вам наш національний прапор.

Митник хитає головою й ставить наступне питання, а Кеп іде на корму й прив'язує до ахтерштага жовто-блакитний прапор. Правда разом з червоним, але все одно я дуже радий.

Заповнивши анкети, митник почав вибачатися — він використав не ті анкети, а потрібних у нього нема. “Добре, ми зайдемо до вас на митницю за новими анкетами”, — не розумів я суть проблеми. “Ви зайдете?” — здивувався митник. “Я сам привезу вам нові заповнені анкети, скажіть лише, де вас шукати.” Для нас звично, якщо у чиновника чогось немає, це наші проблеми. А тут навпаки?!

Наш стан у перші новозеландські дні важко передати словами. Такі відчуття переживаєш лише в дитинстві: стан повного, нічим не загьмареного щастя. Втім, з ним поєднувалась дешиця тривоги. Що далі? Погляди на це “далі” в мене й решти екіпажу геть не збігалися. Та час дискусій іще не настав. Ми насолоджувалися новими враженнями, зустрічами, знайомствами, не уявляючи, що всі океанські випробування — лише квіточки порівняно з тими ягідками, що чекають нас попереду, на райському острові на ймення Грейт Беррієр.

Друзі Віктора, сім'я Тримайнів, на нашу честь влаштували чудове прийняття, на яке запросили знайомих Віктора, які багато допомагали торік екіпажу “Фазисі”.

Сім'я Тримайнів — сім'я яхтменів: батько Херб, брати Клайв і Дейв чудово знаються на вітрилах. Херб збирався свого часу брати участь в олімпійських перегонах у класі “Зоряний”, та, на жаль, на заваді стали матеріальні проблеми. Дейв — профі вітрильних перегонів, до речі, пройшов декілька етапів у складі екіпажу “Фазисі”. Щирі й доброзичливі новозеландці радо вітали першу яхту з країни, що десятиліттями була за залізною завісою. Уся країна збирала гроші, щоб яхтмени мали можливість продовжити змагання.

Вечір запам'ятався мені приязню великої кількості гостей, переважно яхтменів, смачнющим морозивом та нашим з Віктором змаганням у тостах. Як не попереджав нас Кеп, щоб ми тримались подалі від морозива, щоб не показати себе людьми з голодного краю, та втриматися ми не змогли: апетит в нас був шалений після океанського переходу... Такого смачного морозива, як це новозеландське, я не лише ніколи не їв, а навіть не уявляв, що таке може бути. Вже повернувшись до Києва, я впродовж трьох років не торкався до морозива, щоб не зіпсувати собі смак від новозеландського. Тож з'їли ми тоді зовсім не по одній порції.

Камкін потішив господарів, коли з почуттям оголосив урочистий тост, що був би щасливий стати громадянином такої прекрасної країни. Мовляв, то є його найзаповітніша мрія. Я ж, чесно поділяючи зачарування друга Новою Зеландією й новозеландцями, підняв келих за те, щоб моя батьківщина вивільнилась із залізних об'ємів радянської імперії й досягла такого рівня, щоб, гостюючи в Україні, новозеландці так само, як оце зараз Віктор, висловлювали бажання назавжди залишитись на берегах Дніпра. “О, Валерію, ти політик!” — потискали руку нові знайомі.

Все було б прекрасно, якби не невеличкі проблеми: закінчувались гроші і візи. Щоправда, наші нові знайомі, колишні одесити Ігор і Алекс Гріси обіцяли владнати обидві неприємності. Та дні спливали, ані обіцяної можливості десь підзаробити грошеньят, щоб вирушати далі, ні подовження віз не передбачалось. Та хлопці

запевняли, що в них є гарне знайомство в імміграційній службі. Треба лишень трохи зачекати, ось закінчатся різдвяні свята і все владнається. Ясно: балачкам про знайомство, які нібито необхідне для подовження віз, могли повірити хіба що громадяни СРСР, де дійсно майже всі проблеми вирішувались таким чином. Тим більш наївним було погодитися чекати до кінця свят, бо візи в нас кінчалися раніше.

Не знаю, як би все склалося, якби в перебіг подій не втрутилася наша нова подруга Айрін, яка активно допомагала екіпажу “Фазисі” минулого року.

Почувши про ускладнення з візами, Айрін довго сміялася. А потім пояснила: в документах на подовження візи є графа “спонсор”. Тобто, треба вказати ім’я людини, яка готова взяти на себе відповідальність за ваше перебування в країні. Ігор з Алексом саме цього не бажали, тож вигадали проблему. А якби ми хоч на день запізнилися з пролонгацією віз, поліція негайно виставила б нас з країни й не обов’язково на “Дніпрі”.

Айрін повезла нас в еміграційну установу, де нам дуже люб’язно й швидко подовжили візи ще на дев’ять місяців, бо Айрін мала досить сміливості, щоб стати нашим “спонсором”. От і все! На жаль, знайти якийсь підрібток поки що не випадало. Брати-одесити запевняли, що ось-ось знайдуть для нас роботу, а нашій наївності не було краю.

На православне Різдво, сьомого січня, Ігор Гріс умовив нас “трохи провітритись”. Вийшли на “Дніпрі” на північ повз острів Рангітото до острова Кавау, де стали на якір у мальовничій затоці Бон Аккорд Харбор, що перерізає острів майже навпіл. Ловили рибу, збирали новозеландські мушлі, які відливають усіма кольорами веселки, та мандрували лісовими заростями острова. Мені дуже дивно було бачити дерева-папороті, які збереглися ще з третинного періоду.

Наступного дня Ігор запропонував перейти до острова Грейт Беррієр, ще далі на північ. Грейт Беррієр — це дійсно природний бар’єр, що захищає акваторію навколо Окленда від океанських хвиль. Погода зранку не віщувала нічого доброго, а надвечір, коли нарешті дісталися острова, північно-західний вітер став штормовим. У широкій, відкритій південним вітрам бухті Трайфена, де стали на якір під захистом берега, він не дощуляв, але настрої був зовсім не святковий. Мучили якісь передчуття, неспокій, тривога...

Не розрадила настрої і пляшка добре витриманого портвейну, якою пригостив Ігор. Ігор захоплено дивувався — який букет, який букет. Який там букет, коли нема горілки до столу. Так і полягали спати розчаровані й засмучені.

Шторм тим часом розгулювався добрячий. Хоч ми й стояли у відносному затишку, на ніч, безумовно, треба було покласти другий якір. Чіф сказав про це Віктору. “Одного достатньо! Не панікуй!” — відрубав Кеп, який був явно не в гуморі. Я вирішив не розпалювати пристрасті. Нехай засне, тоді й віддамо другого якоря. Та коли щось повинно скоїтися, воно скоїться, недарма ж нас гризли передчуття.

Як я не тримався, та заснув раніше Кепа (мабуть, той “букет” подіяв як снодійне). Годині о другій ночі мене розштовхав Дундук — нас зносило на берег. Потягнув за якірний кінець — якір не тримає. Вітер повернув з півдня, з відкритого боку бухти, розігнав великі хвилі. Берег дуже близько. Поспіхом удвох з Чіфом підіймаємо грота. Яхта на улоговинах хвиль вже почала торкатися дна. Навряд чи допоміг би грот, не встигли б набрати ходу під вітрилом, але іншого виходу не було. Та на палубу вилітає Камкін: “Якого біса! Знімайте грот!” Скинули грот і за кілька хвилин яхта вже б’ється бортом об дно. Хвилі налітають на неї, немов зграя злодіїв. І кожна наступна штовхає яхту ближче до берега!

Камкін витяг ракетницю й випалив кілька червоних ракет у напрямку берега. На наше щастя, жоден будинок не запалав від цих ракет. Далі він стрибає у воду й пробивається крізь хвилі заносити подалі якір, поки не впевнився, що безнадійно. Важкі холодні хвилі піднімають “Дніпро” і б’ють об дно, піднімають і б’ють. Кожний удар завдає такого болю, що розумієш — це навіть не ляпас тобі по пиці, а страшної сили нокаутуючий удар по твоїх сподіваннях. Я, мабуть, перебільшую. Були просто біль, розпач і намагання хоча б чимось зарадити нещасному човнові, який пройшов тисячі морських миль, вистояв під тайфунами й штормами, а тепер безпорадно бився об каміння, якого було чимало на піщаному дні. Проте нам ще поталанило: вітер та хвилі гнали безпорадну яхту кілометрів три від того місця, де ми стали на своєму ненадійному якорі, та викинули на берег на невеличкому пляжі поміж берегових скель.

Ситуація виглядала кепсько. Горобина ніч, вітер, хвилі, і ми — абсолютно безпомічні. Віктор ходить навколо яхти й у відчаї від повної безпорадності розмахує руками, кричить, скаржить на долю, яка нищить роботу, якій присвятив життя.

На сигнали тривоги почали збиратися люди. Але чим вони могли нам зараз зарадити? Фари кількох автомобілів з берега висвічували гнітюче тривожне видовище. Троє чоловіків, які то зникають під пінистими



валами, то, коли хвилі відкочуються, дають дрижаків по коліна у воді, намагаються якось захистити свого понівеченого човна. Ми намагались руками утримувати, пом'якшувати удари яхти об дно. Було холодно у воді, та коли хвиля відкочувалась, холодний вітер пронизував до кісток.

Якійсь відчайдухи підійшли до нас на гумовому човні з підвісним мотором, щоб завести подалі й глибше наш якір. На крутих хвилях їх човен ставав майже вертикально. Але цирковий номер не допоміг — наш якір не тримав на дні Трайфени.

Ілліч участі в тих нічних рятувальних роботах не брав — в нього боліли вуха. Кетрін та Ігор Грис вийшли на берег організувати допомогу. Через деякий час до мене підійшли двоє мешканців, щось запитали, а я... Відкриваю рота, щоб відповісти, та замість слів — безпомічне белькотіння — ва-ва-ва...

Мене взяли під руки й повели відігріватися у розташований поблизу будинок. За мною з'являються й інші жертви нічної пригоди. Хазяї — літнє подружжя — зовсім недавно втратили сина-рибалку, що не повернувся з моря. Обоє клопочуться біля нас, і вже тільки від цього одразу теплішає. Гарячий душ і кава остаточно повертають нас до життя, і ми знову поспішаємо на берег. Нам поталанило не тільки тому, що новозеландці виявились такими щиросердними, а й тому, що аварія відбулася під час відпливу, коли вода вже наполовину впала. Якби трагедія розвернулася б на припливі, яхту занадто далеко винесло б на берег. А так під час припливу навколо “Дніпра” буде глибина метр, метр двадцять сантиметрів. Недостатньо — осадка яхти метр вісімдесят, але можливість врятувати яхту є.

У похмурих досвітніх сутінках роздивляємось наше судно, яке безпорадно лежить на лівому борті на кам'янистому пляжі далеко від смуги води. Наче викинутий на берег тулуб велетенського кита. Визначаємо ушкодження. Дуже обідраний лівий борт, наскрізної пробоїни немає, але вода просочується всередину. Свинцевий плавник побито камінням і трохи зігнуто. Половина пера руля обламана, сильно погнутий балер руля. Більше, здається, нічого не постраждало. Начебто відбулися легким переляком. Доля дослухалася до стенов Кепа. Дивно й просто не віриться, що яхта змогла витримати сильні удари з такими малими пошкодженнями, усі шпангоути цілі. Хлопці будували човна на совість. *Це школа Грищенка — все робити на совість.* Але якби все трапилось метрів за 100 на схід або на захід, де берег оширився високими скелями, від “Дніпра” залишилися б друзки.

Нарешті зійшло сонце. Пригуркотів трактор-екскаватор “Беларусь”. Тракторист налаштований щось робити. Але що — я не в змозі збагнути. І такий рішучий завжди Камкін десь подівся. Розгублено чухаю потилицю. Під'їжджає начальник пристані бухти Трайфена Тед Скотт: “Не хвилюйтесь, хлопці. Ось розпочнеться приплив, і яхта буде на плаву”. Тед вже має багатий досвід рятування човнів, ми не перші бранці бухти Трайфена. Він пропонує трактористу вирити яму поруч з кілем човна. Всі, хто прийшов нам допомогти, принесли з собою (досвід!) порожні пластикові мішки. Насипаємо піском. Починаємо гуртом розкачувати яхту, підкладаючи під борта мішки. Поволі, поволі човен сповзає кілем у вириту яму й постає горизонтально.

Екскаватор викопує канал від яхти до води, щоб була можливість витягти яхту на глибоке місце. Заносимо якнайдалі й закопуємо усі три наших якорі. Це необхідно, бо вітер не вщух і вранці і не змінив напрям, хвилі великі, а треба утримати яхту на місці до повного припливу.

Вже потім ми зрозуміємо, як багато важило, що поруч опинився саме Тед Скотт з його досвідом, золотими руками й вмінням блискавично орієнтуватися в екстремальних обставинах. Він-бо не тутешній. Кілька років тому придбав на острові чималий шмат землі, щоб поміняти рід занять — до того працював у пенітенціарній системі, простіше кажучи — з в'язнями. За військовим фахом Тед — моряк, судновий механік. От і вибрав місцину і роботу біля моря. Здається, немає такого ремесла, яким би Тед не володів. Вміє зварювати, точити, різати, класно водить автомобілі. В нього їх декілька, зібраних власноруч з усякого мотлоху, з нікчемного секундхенду, але вони старанно працювали у хазяйстві Теда. Певна річ, про все це ми дізнались дещо згодом.

О шостій ранку з'явився поліцейській на джипі. Він розповів, що передав на радіо інформацію про нашу катастрофу і вся Нова Зеландія з теле- і радіоповідомлень вже знала, що “рашн боат” зазнав катастрофи на Грейт Берріер. Преса на чолі з провідною газетою “Нью Зіланд Геральд” розповіла про аварію на “Дніпрі” на своїх перших шпальтах. Десь о восьмій ранку прибув вертоліт з телевізійниками. Довелося давати перше в житті телеінтерв'ю англійською. Ввечері мав змогу побачити на екрані свій дебют. Схвильований дядько з розкуйовдженою бородою вимахує руками після кожного слова — йому бракує слів, щоб передати свої почуття.

Вода починає прибувати, знов накочуються хвилі й нам дуже важко втримати “Дніпро” на місці, не дати викинути далі на берег. Один за одним починають повзти наші якорі. Повного припливу не дочекались. Викликаємо по радіо буксир — тягніть, панове, бо буде пізно. Закрили яхту — на грота-гіку, винесеному за борт, зависли чотири новозеландські добровольці в гідрокостюмах. Буксир потягнув, і от яхта поволі зрушила з місця, б'ючись свинцевим плавником об каменюки на дні. Нарешті ми на глибокій воді. Буксирний катер дотягнув нас до причалу Трайфени.

До нас знов з'являється наш ангел-охоронець Тед Скотт: “Знаєте, хлопці, а нам, мешканцям Грейт Берріер, поталанило. Якби ви розбили щент свого човна, довелося б побудувати вам нову яхту. А так — дрібниці, лише

допоможемо відремонтувати. Тож з цієї хвилини ви — гості нашого острова. І для початку Грейт Беррієр запрошує вас до ресторану”. А ще Тед повідомив, що в нашому розпорядженні майстерня (його власна), машина (його власна) і будиночок для гостей (звісно, Тедових).

Отже, з десятого січня 1991 року ми на невизначений час оселились на острові Грейт Беррієр. Як я вже казав, завдяки радіо, телебаченню й газетам про нашу аварію вся Нова Зеландія не тільки знала, а й діяльно допомагала. Варто було Кетрін зателефонувати в будь-яку фірму, що виробляла потрібні нам речі — чи то фарбу, епоксидну смолу або що, й ми отримували все необхідне. Безкоштовно! Щоб зрозумілішими стали масштаби спонсорства, скажу, що навіть наші друзі мали змогу, не витрачаючись, діставатися з Окленда на острів морським катамараном, квитки на який коштували досить дорого. Нам залишалось “найлегше” — власне ремонт “Дніпра”. І ми працювали, працювали, встаючи й лягаючи разом із сонцем. Практично без вихідних. А мешканці Грейт Беррієра розповідали про наші “трудові здобутки” в острівній газеті, радо спілкувалися з нами, запрошували до себе — на жаль, на подібні приємні речі ми майже не мали часу, надто багато мали розв’язати проблем.

Серед найнагальніших питань постало й доволі останнім часом болюче: що робити з Іллічем? Його відносини з Віктором загострилися вкрай, про спільне перебування не могло бути й мови. Знов виручила Айрін — запросила його тимчасово до себе. Але що далі? Володя чомусь вирішив, що Айрін зобов’язана знайти йому роботу і допомогти залишитися в країні.

Сама ж Айрін радо погодилася дати Іллічу притулок, але про щось інше, зрозуміло, й гадки не мала. Досить скоро виник конфлікт. Айрін викликала мене для пояснень, вона була стривожена тим, що Ілліч зовсім не бажає повертатися додому, бо поручилася за нас усіх як спонсор. Довелося мені їхати до Окленда. На той час Володя жив вже не в Айрін, а в симпатичній старшій пані-вдові з російської діаспори. Я заспокоїв Айрін: якщо Кудлай не зможе залишити країну, ми візьмемо його з собою до Австралії ще до кінця дії наших віз, й ускладнень у зв’язку із своїм спонсорством вона не буде мати. Зустрівся я й з самим Володею, який був дуже ображений на Айрін. “Айрін тебе поселила у власному помешканні, годувала, навіть гроші давала на кишенькові витрати, чи не вважаєш, що мусиш бути вдячним їй за це?” — питаю. Він надовго замислюється, а потім відповідає: “Знаєш, мабуть, ти правий. Я про це не подумав”.

Недовго протримались дружні стосунки Ілліча з вдовою. Бо якось “квартирант” повідомив, що хоче запросити до Окленда дружину з дитиною. “Тобто як? Куди?” — не зрозуміла жінка. Ілліч пояснив, що в кімнаті, де його поселила добросердна господиня, вони чудово зможуть мешкати втрьох. Бабуся “зраділа” від цієї пропозиції.

Свої труднощі мав і Володя Дундук. Повіривши обіцянкам Ігоря Грися про роботу, яку той ось-ось надасть, Чіф написав дружині, щоб збиралася. Та надіслала відповідь з самих питальних речень: “Чи брати з собою холодильник? А стару шафу?” Камкін, зачувши про таке, розсердився не на жарт: “Ми тут на пташиних правах, а ти дружину запрошуєш!”

Чіф радився зі мною. Мовляв, Ігор Грис чекає відповіді, чи вирішив він залишитися в Новій Зеландії. Як йому бути? З одного боку, хочеться залишитися, країна гарна й люди чудові, а з іншого, кинути Камкіна якось не по-товариськи... Я порадив на Кепа не зважати. Ми опинились у ситуації, коли про навколосвітню подорож вже не йшлося. То якщо є можливість і хочеться, варто залишитися у Новій Зеландії. Я сам, хоч і планував вже з Окленда повертатися додому, в такому разі піду з Віктором до Австралії. Рушатиму на Україну вже звідти.

Ігор мав приїхати за остаточною відповіддю Дундука найближчої неділі. Однак не з’явився ні обіцяного уїк-енду, ні наступного — не було його весь місяць. Сповнений надій Чіф написав Ігорю листа, мовляв, згоден. У відповідь — анічирк. Нарешті “потенційний роботодавець” прибув. На всі Дундукові запитання лиш робив великі очі. Про роботу — ані пари з вуст. І листа, виявляється, не одержував: “Дуже погано працює пошта в Новій Зеландії”. Довелося Володі давати дружині “відбій”. Що то “відбій” назавжди, обоє не здогадувались.

Несподівано й набагато раніше очікуваного в бухті Трайфена з’явилася Ліна: не всиділа в Африці. Про те, що Камкін без неї не сумував, дізналась ще в Окленді. І — вирушила до нас. Навіщо? Чоловіча логіка не в змозі збагнути подібні речі. Дівчина повелася так само несподівано, як і приїхала.

Коли учасники вічного, як світ, трикутника мовчки стояли на місці, нам з Дундуком здалося, що зараз спалахне блискавка й загримить грім. Однак наступної хвилини Ліна з посмішкою рушила до розгубленої Кетрін і... розцілувалася з нею. З Віктором же, судячи з усього, цілуватись ніхто не збирався. Обидві леді зашебетали й рушили до пляжу. Засідання “ордену мишоловки” проходило, як кажуть, у приязній дружній атмосфері, на Віктора — нуль уваги. Зрозуміло, ці події геть паралізували ремонтний процес. Чіф від гріха

подалі поквапився до нашого будиночку готувати урочистий обід. Похмурий, мов грозова хмара, Камкін тинявся навколо яхти.

“Ні, я цього не винесу, — озвався нарешті капітан. — Ти ж тільки подивися! Домовляються — про мене! — поміж собою, а мене наче й нема! Я цього не витримаю. Якщо зараз не вип’ю, не знаю, що буде”. Всією душею співчуваю товаришеві, особливо щодо ідеї випити. Та де ж взяти питво, адже в нас ні грошей, ні пляшки? “А ти коли-небудь пив ...компас?” — питає Віктор. Чесно зізнаюся, що ніколи. “То який же ти в біса моряк?”

Ось на яке “святотатство” наважився Кеп з відчаю. Справа в тому, що в компас заливається водяний розчин дуже чистого спирту, практично горілка за міцністю. “Але як ми вийдемо в море без компасу?” — кволо опираюся у відповідь. — “Розіп’ємо запасний, в нас їх три”, — мудро вирішує Камкін. Розкручуємо прилад й виливаємо дорогоцінну рідину в якусь Чіфову пластикову пляшечку. Куштуємо. Бр-р-р... Яка гидота! Бажання напитися різко зникає. Поспішаємо до нашого бунгало. Дундук, вгледівши в моїх руках “посуд”, грізно запитує, якого чорта ми взяли пляшечку, якою він відміряє олію для нашого підвісного двигуна. “Ти що, не міг використувувати для олії іншу пляшечку?” — даю я волю своїй досаді.

Ми все ж таки допили залишок, замінили букет моторної олії помаранчевим соком. Але навіть після коктейлю “Компас” капітанів настроїв не дуже покращав. Й було від чого.

Поспілкувавшись досхочу, дівчата дійшли висновку, що Камкін зовсім не останній претендент на руку і серце молодій й гарній Ліні. А от для гарної, та вже не занадто молодій Кетрін, мабуть, один із останніх. Тож справедливо буде, якщо Ліна відмовиться від зазіхань на нашого капітана на користь Кетрін, демократично вирішили леді. Про що й повідомила на прощання Ліна свого тепер вже экс-нареченого. Та Віктор з таким рішенням категорично не погодився й вирішив розпрощатися не тільки з нареченими, а й Новою Зеландією теж.

Ремонт врешті-решт добігав до кінця. За три місяці опісля катастрофи сяючий свіжою фарбою ошатний “Дніпро” було не впізнати. Він збагатився такими ознаками цивілізації, як туалет (новозеландці не могли второпати, як ми прожили без такої необхідної речі декілька місяців, й подарували нам чудового гальюна). Відремонтвану яхту урочисто зустрічали в Окленді. Знов ми в центрі уваги преси й телебачення. Даю інтерв’ю “Нью Зеленд Геральд”: “Які у вас проблеми?” “Ноу проблем,” — відповідаю в стилі Теда Скотта. За три місяці перебування на острові ми безліч разів зверталися до нього, викладаючи нові й нові наші проблеми. Тед завжди починав відповідь з “Ноу проблем”, а далі експромтом видавав оригінальне й просте рішення. То я даю відповідь в стилі Теда: “Ноу проблем! Ось тільки не маємо дизеля, вкрай необхідного, щоб трагічна пригода, яку пережили на Грейт Берріері, не повторилася. Не маємо харчів на продовження подорожі, а крім того, не маємо грошей. А все інше просто чудово!” Наступного ранку нам подарували два дизелі — довелося вибирати. Сяк-так залагодили й питання харчів — до Австралії мало вистачити. До речі, як дізнався вже під час наступної подорожі, “Дніпро” на Зеленому континенті чекали тамтешні українці: прочитали про нашу яхту в часописі “Україна”.

Отже час було рушати далі. “Тепер ти мені особливо потрібен, — сказав якимось Кеп. Адже йдемо до Австралії, ти повинен допомогти налагодити контакти з українською діаспорою”. — “Вибач, — відповідаю, — а що ти мені співав, коли я наполягав іти під синьо-жовтим українським, а не червоним радянським прапором? В усіх надрукованих про нас статтях пишуть “рашен боат”. Мені соромно звертатись до діаспори. Я в такі ігри не граю”.

До Окленда саме завітало радянське рибальське судно — ось і нагода відправити додому Ілліча. Навідуємось до капітана “рибалки”. Той погоджується доставити нашого товариша до Союзу, а точніше — до Находки, де судно й приписане. Телефонуюмо Іллічу, але до телефону підходить його господаря. Та не в змозі повірити власному щастю: “Його немає вдома, але я знаю, де його паспорт. Лечу!”

Ввечері на яхті Камкін проникливо дивиться мені в очі: “А ти також хотів би піти на “рибалці”, правда ж?” Не бачу сенсу приховувати свої наміри: “Так, якби не докори сумління, адже ви з Чіфом залишитесь без штурмана, я б пішов на “рибалці” додому”. — “За нас не хвилюйся, не пропадемо”, — запевняє Віктор.

За кілька днів ми розсталися. Камкін з Чіфом повернулися на Грейт Берріер ставити на “Дніпро” дизель. Нам довелося зачекати, доки “рибалка” залагодить всі свої справи в Новій Зеландії. Зазначу, що чекали ми з Володею (як і потім перебували на судні) кожен окремо. Проводжали нас Айрін та Іллічева господаря. Айрін, добра душа, наостанку питає, чи, бува, не потрібні мені гроші. “Потрібні” — не те слово. В моїх кишенях гуляє вітер — жодної копійчини. На пароплаві в нас повний пансіон — за це доведеться відробити на різних корабельних роботах. А от як дістанусь з далекосхідної Находки до рідного Києва, просто не уявляю. Щоб купити квитка на літак мені достатньо лише 10 американських доларів. Ну що таке 10 доларів для Айрін, дрібниця, але я просто органічно не можу жебрати й, проклинаючи свою “ідіотську гордість”, запевняю Айрін, що з грошима все о’кей. І від усієї душі бажаю їй щастя.

Саме на зворотному шляху з Окленда до Находки (а йшли 21 день без заходу в порти) я вперше зрозумів, у чому різниця між подорожжю яхтою та великим судном. Той яскравий, святковий, сяючий океан, до якого ми звикли на “Дніпрі”, з палуби “рибалки” видавався сірим і бляклим. Мій “розхристаний” настроїв тут ні до чого. Просто яхта з океаном складає одне ціле, пароплаві ж ніколи не стати часткою несамопитої і прекрасної

морської стихії. Збагнувши це, дав собі слово таки пройти навколо світу. Якщо не знайдеться супутників — самотужки. Але не так, як ото йшли ми — швидше, іще швидше, якомога швидше! — а повертаючи на всі острови й береги, які становитимуть інтерес. Яким чином це станеться, беручи до уваги не лише вітер у моїх кишенях, а й ситуацію в країні, тоді ще СРСР, не уявляв. Та не мав щодо майбутньої подорожі жодних сумнівів. Якщо чогось по-справжньому прагнеш, все здійсниться.

І звісно ж, повертаючись у рідне місто на Дніпрі, я тужив за нашим маленьким відважним “Дніпром”. Бажав йому й друзям, яких залишив, попутних вітрів й сім футів під кілем.

Бог допоміг добитися до рідної домівки без жодних проблем. На “рибалці” подружився з колегою-штурманом, також яхтсменом — він позичив мені гроші на квитки. Мчу на летовище, розуміючи, що в середині літа всі далекосхідники прагнуть у відпустку на “материк”, тож мріяти про квиток — пусте. В аеровокзалі дійсно натовп, до кас не підступитись, рейс на Москву (до Києва звідти не літають) за 10 хвилин. Та касирка ніби очікує саме на мене: ось ваш квиток, швидше! Наздоганяю літак вже на злітній смузі. Те саме — в Москві. Ледве встигаю на потяг, що вже рушає.

Ось я і в Києві. Вдома нікого. Від друзів дізнаюся — дружина поїхала в Крим відпочивати, повернеться тижні зо два. Та хочете вірте — хочете ні, а повернулася Наталка того ж таки дня! І я, щасливий, наче молодий, через дві години зустрічав її в Борисполі.

На цьому, власне, можна було б закінчити спогади про одісею “Дніпра”. Та наостанок — ще декілька слів. 1997-го, під час навколосвітньої подорожі ми з дружиною опинилися в Австралії. Вже суходолом добралися до Аделаїди, де мешкали й зараз мешкають Віктор і Володя, що на той час одружилися з австралійками. В Дундука дружина українського походження, у Камкіна — польського. Запросило нас до Аделаїди подружжя Дундуків, від них ми дізналися й про те, що Віктор з Володею не на жарт пересварилися, бо почали ділити яхту. Я був дуже здивований — що ділити й для чого? Ну не можете користуватися яхтою разом, виходьте на ній по черзі, не так вже й багато вільного часу маєте. Справа виявилась делікатніша. Віктор дуже наполягав на визнанні його капітанських прав у користуванні яхтою й ніяк не хотів погодитись на однакові умови.

Я досить швидко порозумівся з Володею, й він погодився спробувати вирішити проблему шляхом “дипломатичних” переговорів. А от домовитись про це з Віктором мені не вдалося. Я дав йому прослухати касету записану на Грейт Берріер, де він співав разом з Чіфом під гітару. Розповідав йому про друга, з яким він 7 років будував яхту, з яким перетнув океан. Проте ностальгія Кепа не пробрала. Не справдилася надія й на пляшку. Ми просиділи цілу ніч за великою пляшкою рому “Кептен Морган”. Ром був чудовий, але Віктор вперто стояв на своєму: “Хай нас розсудить суд, найсправедливіший у світі австралійський суд!” Я пророкував, що суд присудить продати яхту з молотка, витрати на суд та адвокатів з’їдять усі гроші, які ви отримаєте від реалізації яхти, та Віктор уперто стояв на своєму.

На жаль, я мав рацію. Кілька років йшла тяжба, “Дніпро” пішов з молотка дуже дешево. Довго ще Кеп та Чіф розраховувалися з адвокатами.

Грейт Берріер — Великий Бар’єр — так зветься острів, на якому наш “Дніпро” зазнав катастрофи. Та насправді великим бар’єром і справжньою катастрофою виявилось зовсім інше. Колишні друзі стали ворогами і не спілкуються. Яхта “Дніпро” у 2004 році затонула в Індійському океані. Екіпаж врятувався на плоту.

*А так все романтично розпочиналось...*

Ввечері тридцять першого липня 1994 року в одному з зелених закутків київського міського крейсерського яхт-клубу найближчі друзі проводжали нас з Наталкою в далеку путь. Я вдруде збирався в навколосвітню подорож.

Повернувшись з Нової Зеландії після першої невдалої спроби, не знаходив місця, поки не дав собі клятву вийти знову, але вже на яхті під національним прапором. Під час попереднього плавання мені так бракувало його на кормі нашого суденця, що був певен — це й було причиною наших негараздів.

Своє рішення я прийняв у найбільш “вдалий” час: мій фінансовий стан характеризувався негативними цифрами, а в рідному інституті платню вже затримували на невизначений час. Та коли маєш сильне бажання, воно збувається.

Друзі казали, що я повернувся з Нової Зеландії іншою людиною. Сам я цього не помічав, але, мабуть, у чомусь вони мали рацію. Країна теж разуче змінилася за рік моєї відсутності. Я виїжджав з країни воєнного комунізму, а повернувся в країну в розпалі непу.

Доля зовсім несподівано повернулася до мене іншим боком — через місяць залишилось за кормою спокійне академічне життя й з головою поринув у зовсім незнайомий мені світ бізнесу. Три роки я працював важко, дуже напружено й часом вельми ризиковано. Проте втілення моєї мрії ставало все більш реальним.

В країні точилася інтенсивна політична боротьба. Я відчував свою громадянську відповідальність за події в країні, але серйозно займатися політикою мені не судилося. Не до душі мені політика, не моя це справа. Тому я намагався виконувати свої громадянські обов'язки тоді, коли відчував необхідність свого втручання. Я був членом Руху, разом з друзями й дружиною відвідував мітинги й демонстрації за незалежність України. В серпні 1991-го, під час спроби комуністичного реваншу поїхав в Москву. В складі української сотні захищав українську демократію на підступах до Білого дому, бо був певен: тоді доля України залежала від подій у Москві.

Але спогади про те, що бачив, й жаль за не побаченим в далеких краях, точили душу, як вода камінь.

Першим кроком до втілення мрії стало придбання яхти. Бізнесові справи ще міцно тримали мене, та весь вільний час належав “Лелітці” — таке нове ім'я ми дали своїй яхті.

Проблемою екіпажу я зовсім не переймався. Надії на те, що дружина може розділити зі мною труднощі подорожі, я не мав. Добре пам'ятаючи негаразди в екіпажі “Дніпра”, вирішив йти одинаком й відповідно готував яхту. В останній момент просто з ввічливості запропонував Наталі взяти участь у подорожі. На мій подив, вона погодилась.

Наталія любила подорожі. На автомобілі з друзями ми об'їздили найпотасмніші куточки України, познайомилися з живою її історією. Ходили пішки по горах Кавказу. Зробили навіть велику велосипедну екскурсію — проїхали велосипедами більшу частину карпатського хребта. Проте, пам'ятаючи, як важко Наталія переносила довгі години тряски на авто, був певен, що труднощі океанських переходів не для неї.

Моя “суходільна” дружина, чие знайомство з яхтінгом обмежувалось прогулянками “домашніми” Київським та Канівським водосховищами, не уявляла, на який саможертвний вчинок наважилась. Чи тривога за мене була тому причиною, чи може не бажала вдруге прощатися зі мною, можливо, назавжди, як прощалася перед подорожжю на “Дніпрі”, але вона, без особливого запалу щоправда, погодилась разом зі мною піти в плавання. Ні, чоловікам ніколи не збагнути логіку жіночих вчинків. Як на мене, нам залишається лише захоплюватися, дивуватися, дарувати квіти й надзвичайні враження. Щодо останніх, то Наталка навіть не уявляла, в якій кількості отримає їх незабаром не без моєї допомоги. Я ж був впевнений, що дружина повернеться додому опісля першого ж морського переходу.

Аж ось останній наш київський вечір. Вислуховуємо напутні слова й побажання друзів, вдивляємось в усміхнені обличчя, на яких можна прочитати різні, часом протилежні почуття — просто захват, ширу заздрість, скепсис, іронію, недовіру. Ми й самі ще не віримо в реальність задуманого, тому поділяємо усю цю гаму почуттів. Але подумки ми вже не тут. Наш шлях Дніпром у Чорне море, далі — у Середземне, Атлантику, Панамський канал, Тихий океан, Нову Зеландію, Австралію, Індійський океан, Африку, мис Доброї надії... Маршрут пролягає зоною так званого трейдвінду, тобто помірних попутних вітрів. Якщо правильно все розрахувати й уникати літніх ураганів, плавання має бути приємним, з швидкими переходами.

Добігає кінця доба, але не наша вечірка. Вибухає сміхом, піснями, веселими спогадами, не кажучи вже про тости — запаси “пального” і добрих побажань, здається, невичерпні. Та раптом Микола Кузьменко оголошує, що сьогодні щасливий день, тож треба почати плавання до настання півночі. Страшенно не хочеться залишати дружне коло. То тільки у казці про Попелюшку опівночі карета перетворювалась на гарбуз, “Лелітці” ж таке не загрожує. “Куди нам поспішати? Ще стільки горілки на столі”, — пручаюсь, не уявляючи, що до повторення долі попелющиної карети мій човен близький, як ніколи. А чим ризикував сам, краще взагалі не думати. Звісно, я ні про що й не думаю, огорнутий смутком розставання, поглинутий метушнею останніх суходільних миттєвостей. За п'ять хвилин до опівночі ми таки віддаємо швартови. Курс на Одесу.

Вже коли були у Чорному морі, дізналися: за півгодини після півночі до яхт-клубу під'їхали автомобілі, з них, граючи м'язами, вийшли кремезні похмурі хлопці. Загрозливо підступили до чергового: “Де Дісанович?” — “Наближається до Середземного моря”, — була відповідь. На той час жорстокі звичаї епохи первісного нагромадження капіталу стали в нас в Україні досить поширеними. Дякувати Богу, бандити трохи забарились. Наразі, ні про що не здогадуючись, “Лелітка” бігла назустріч морям і пригодам.

На момент придбання ця 9-метрова, дерев'яна, обклеєна склопластиком яхта мала досить поважний вік — 13 років. Незважаючи на цю обставину, виглядала й почувалася вона відмінно. Ще б пак! Сім років життя вклав у створення красуні, радше, тоді ще (за назвою) красеня, мій друг, конструктор і будівничий, на жаль, нині покійний Микола Кузьменко.

Я велике значення надаю назві судна. Мені подобалась назва яхти, на якій я опановував секрети морської справи — “Гонта”. Українська й патріотична. Але одного разу я сказав Олексію, мовляв це, дещо трагічно, бо трагічною була доля козака Гонти. Олексій відмахнувся від мене. Але ж якою трагедією завершилося життя самого Олексія!

Яхта, яку я придбав, звалася “Берендей”. По-перше, це чоловіча назва. Яхта, я вважаю, повинна мати жіноче ім’я. По-друге, яхта, судно, яке носить український прапор, повинно мати органічно українське ім’я. Не личить невеликому прогулянковому судну мати занадто серйозну й помпезну назву. Ім’я повинно бути ласкавим, ніжним, з долею гумору.

Врешті-решт я знайшов бажану назву. Наталя любить твори Лесі Українки і часто читала мені вголос. Ось з цих рядків “Лісової пісні” я взяв назву:

*Ми тобі знайдемо з папороті квітку,  
З неба зірвем зірку, золоту лелітку,  
На снігу нагірнім вибілимо влітку  
Чарівну намітку...*

Лелітка — старовинне українське слово, нам вдалося знайти його переклад лише в словнику Б. Д. Грінченка. Лелітка — це блистка. Тільки нещодавно, перечитуючи чудову пророчу книгу Братка-Кутинського “Феномен України”, ми знову зустрілися з Лелітками. Лелітки — дочки богині Лелі, однієї з найстародавніших індоарійських богинь. Леля — це матір Всесвіту, богиня води. А ще Леля — дружина батька Всесвіту, бога астрального вогню Полеля. Якщо додати, що астральний вогонь відображується жовтим кольором, а вода синім, стане зрозумілим, чому бажання йти під жовто-блакитним прапором підсвідомо підказало мені нову назву яхти.

Готувати “Лелітку” в далеку подорож я почав іще взимку. Незважаючи на заперечення досвідчених яхтсменів, встановив під койками два 200-літрові баки для прісної води. Як мені не доводили, що така кількість ні до чого, зробив по-своєму і ніколи про це не жалкував.

Туалет на яхті під час тривалої подорожі зовсім не розкіш, а необхідність, в першу чергу, з точки зору безпеки. Пам’ятав спогади Френсіса Чичестера про навколосвітню подорож на яхті “Джипсі Мот 4”. Яхта, спроектована спеціально для навколосвітньої подорожі одинака, мала два туалети. “Для чого два?” — не міг збагнути Чичестер. Я не став мудрувати й теж встановив два. Один, відливний, був саморобний з нержавійки. Другого, хімічного, я придбав для використання в портах.

Знайти недорогого надійного дизеля не вдалося, тож мусив витратити чимало часу й сил на реставрацію бензинового двотактного двигуна СМ, що був на яхті. На жаль, двигун не мав дистанційного керування, щоб увімкнути передачу, зменшити або збільшити оберти, треба було спускатися в каюту. Тобто для маневрування в портах він не годився. Це був дуже суттєвий недолік, але не було часу встановити дистанційку.

Юра Бондар спроектував, а Володя Орел (друзі з яхт-клубу) виготовив вітровий автопілот. Встановили його вже в Одесі, напередодні виходу, не перевіривши: не вистачило часу. Мав ще два електронних автопілоти з приводом на румпель. Весь стоячий такелаж замінив нержавіючими тросами, що друзі привезли мені з Лондона. Придбав GPS — супутниковий навігатор, ручну УКХ станцію, комплект радянських мап для навколосвітньої подорожі. Не вдалося знайти не тільки барографа, а й навіть звичайного барометра, та друзі подарували мені барометра з підводного човна!

Двигун не мав генератора, тому для підзарядки акумуляторів я придбав невелику сонячну батарею, яка давала півампера зарядки. Володя Трошин, яхтсмен з нашого яхт-клубу, вітрильний майстер, пошив комплект вітрил з найміцнішого російського дакрону вагою 500 г на квадратний метр.

Звичайно ж, я розумів, скільки всього не вистачає для тривалої складної мандрівки. Хоча і це було розкішним порівняно з тим, як свого часу був екіпірований наш “Дніпро”. А щодо справжніх яхтових “розкошів”, то, завдячуючи попередній подорожі, знав, як обійтися мінімумом.

Річкова частина маршруту справила гнітюче враження. Криза, що її переживала держава, була особливо помітна на осиротілому, майже позбавленому судноплавства Дніпрі з не освітленими вночі буями. Ми не мали вдосталь часу, щоб рухатися лише вдень, тож мусили поночі наосліп розплутувати зигзаги фарватерів на водосховищах. Володя Орел, наш лоцман в дніпровському переході, брав на себе тягар важких нічних вахт, наперед оговорюючи “допінг” за екстремальні умови. Вітру майже не було, про буксир можна було лише мріяти. Дідусь-двигун щосили чмихав, викурюючи нас своїм гуркотом й ароматом бензину на розпечену сонцем палубу.

При заході до Запорізького шлюзу відірвало вихлопну трубу. З рубки валить дим і пара, але я йду в шлюз, бо там стоїть теплохід, який візьме нас на буксир й проведе через безконечне Каховське водосховище. “У вас пожежа, спалите шлюз!” — гукають робітники, що обслуговують шлюз.

— То ми шашлики смажимо, — заспокоюю їх.

Залізна завіса впала, але наш кордон охороняють від нас так само надійно, як і в радянські часи. В Херсоні прикордонники “випускають” нас лише до Очакова. Вже ніч, заходимо до порту наосліп, орієнтуємось лише за допомогою мапи й супутникового навігатора. GPS приємно дивує точністю навігації, адже раніше такої розкоші в плаваннях не було.

В Очакові прикордонники вимагають судову печатку на документах. На біса їм печатка, не пояснюють, але без печатки не випускають до Одеси. Й що найгірше, відмовляються від пляшки горілки, яку я завбачливо приніс з собою. Хоча й скаржаться на головний біль після вчорашньої гулянки.

Ось така радянська “бдітелність” вражає нас на березі. Проте в морі все інакше. Оформивши вихід до Одеси, ми, вийшовши з Дніпро-Бузького лиману, повернули не на захід, а на схід й стали на якір біля Кінбурнської коси. Там відпочивали наші друзі й діти з онуками, це була остання можливість з ними попрощатися. Погранці нашої “вольності” навіть не помітили.

З Одеси виходимо двадцять п'ятого серпня. Вихід за кордон з Одеси — це подія, яку треба просто пережити. Треба зібрати на палубі митників та прикордонників. Митниця, на щастя, поруч, тому митники приходять самі. А от прикордонники розташовані в центрі Одеси, тому вимагають везти їх на таксі. Таксі, здається не проблема, але вони вимагають, щоб їх довели до самої яхти. Без порушення правил дорожнього руху до яхт-клубу не доберешся, а таксист відмовляється порушувати. Але це ще півбіді. Погранці вимагають, щоб їх повернули назад теж на таксі, а таксі чекати не хоче. Гроші на таксі на зворотний шлях вони брати відмовляються, а ніхто з нас, зрозуміло, їх провезти не може...

Митники були вражені, побачивши в яхті гору продуктів. “На два тижні відвідати Болгарію ви везете стільки продуктів?” (Ми не афішували свою фантастичну мету й запасилися лише ваучерами до Болгарії.)

— Маємо друзів у Болгарії, а там зараз вирішується продовольча проблема, бо комуністи знов прийшли до влади.

— А спирту 6 літрів вам для чого?

— Ми, кияни, живемо поруч із Чорнобилем, тож усі геть радіоактивні. У мене вночі печінка аж світиться від радіації. Лікарі радять виводити.

— Добре, виводьте, — несподівано легко погоджуються митники.

До Туреччини нас проводить син Сергій, тож з Одеси вирушаємо втрьох. Барометр падає ще з вечора, а через півгодини після виходу в море сонце сховалося за хмари й з півдня добряче завіяло: насувався циклон. Він, звісно, нікого не потішив, проте одразу ж виявив усі слабкі місця нашого “ковчега”. Витративши усі сили на спілкування з властями, ми не мали вже сил й часу підготуватися до шторму. Сяк-так розпихані речі й харчі посипалися на підлогу. Вода заливалася всередину крізь форлюк, а коли рубку накривала велика хвиля, то обливало холодним душем ще й через слайдлюк. На наповнених до краю баках з прісною водою взагалі забули закрутити пробки. Мені доводилося час від часу вичерпувати з-під пайол брунатну рідину, що встигла промочити ліжка, одяг та харчі. Робота не досить приємна, до того ж у скрюченому положенні: починаю відчувати ознаки морської хвороби. Отакої...

Наталку я одразу ж після виходу в море відіслав до ліжка, порадивши лежати горілиць, щоб шлунок почував себе вільно, й нічого не їсти аж до наступного порту, пити лише воду. Сергій тримався непогано. Він почав безнадійну боротьбу з водоспадами води через форлюк. Спробував герметизувати його з допомогою шматків пористої резини. Щоб більше притягнути, прив'язав до нього знизу мішок з продуктами. Майже нічого не змінилося, тільки тепер при вході-виході у форпік мішок неминуче нас накаутовав.

Я вийшов на палубу й скоро прийшов до норми. Згадав, як у яхт-клубі напередодні виходу хтось запитав: “Кажуть, ти хочеш іти навколо світу?” — “А хіба в клубі знайдеться хоч один, хто не хоче?” — здивувався у відповідь. Тоді я був лише одним з тих, хто хотів. Зараз — інша справа. І нехай я поки що неподалік Одеси, то вже не має значення. Рубікон перейдено. Жуль Верн потиснув би мені руку, я гадаю.

Відстояв на вахті майже цілу ніч. “Лелітка” йде повний бейдевінд, огорнута бризками й піною. Раз по раз хвилі перекочуються й через мене. Штани від ненамоканця знайти не вдалося, я геть мокрий знизу, даю дрижаків і... радію так, як, мабуть, радів тільки в дитинстві. Відчуття безмежної, як океан, волі переповнює мене. Попереду величезна пригода тривалістю в кілька років. Усі сумніви, тривоги, невпевненість у реальності фантастичного плану позаду. Разом з ними там залишилися усі клопоти й турботи, навіть втома від метушні останніх тижнів кудись поділась. Починаю нове життя. Яким я повернуся після цієї подорожі, куди, в яку Україну повернуся — невідомо. Вже заради цих невимовних емоцій варто було вирушити. Мені зараз двадцять, не більше!

Розбурхане море зовсім не лякало. Яхтою чудово опікувався автопілот. Це було диво: складний механічний прилад, який ми навіть не встигли перевірити, чудово вів яхту. “Лелітка” впевнено трималася курсу й навіть якимось чином обминала хвилі. Вона ніби гралася з ними, підкорялась, ухилялась від шаленого напору гребеня, а потім, на схилі водяного валу брала своє. “Чи зможу керувати краще?” — мої сумніви підігрівала певна доза

ревнощів до вправного механічного керманіча. Аби не порушити чарівну ідилію цієї ночі вирішую не влаштовувати змагання з ним. Принаймні зараз. Подумки дякую творцям цього механічного чуда, чії невичерпні можливості розгадуватиму до кінця подорожі. Якщо автопілот справно працюватиме й далі, він візьме на себе 90 % праці з управління яхтою. Як це було важливо для нашого міні-екіпажу. Згадувалося, як виснажували на “Дніпрі” нас, чотирьох здорових мужиків, рульові вахти.

Райдужний настрої затьмарювала лише тривога за дружину. Вже не мав сумнівів, що з Варни — першої зупинки — вона повернеться додому. Нашо було піддавати її цим тортурам? За що тепер страждає? Хоч тримається мужньо, терпить мовчки, дотримується суворої дієти — тільки вода.

Усі три доби до Болгарії яхту шмагав семибальний шторм. Йшли під зарифленим гротом й третьою генуюю. На 4-й день вранці Варна зустріла теплом, сонцем, карнавальньо-курортним настроєм різнобарвного вуличного натовпу. Наталка повернулася до життя і надолужувала недоотримані калорії. Їй дуже подобалася Варна, з якою вона познайомилася рік тому під час нашої автомобільної подорожі по Болгарії.

Дещо дисонансом до нашого настрою були вимоги адміністрації порту, з якою ми мали не вельми приємне спілкування. З нас вимагали один долар за годину стоянки біля причалу. Ми проклинали драконівські ціни й скнарність “братушек”, щоденно обіцяючи заплатити завтра.

Певна річ, насолоджуючись відпочинком, не забували й про “Лелітку”. Перелік термінових робіт все збільшувався, та найперше — герметизація люків. Сергій запропонував герметизувати форлюк ущільнювачем від автомобільних дверцят. Якою вдалою виявилася його ідея! З того часу форлюк не пропустив жодної краплі води всередину. На слайдлюк я змайстрував покритку з вітрильної тканини — кращих пропозицій не надійшло.

Сервіс, який запропонували нам портові власті, — можливість користуватися електрикою та платним туалетом морвокзалу. Пробувши у Варні чотири дні, заплатили за один, вирішили, що за такий сервіс й цього багато, й рушили до Несебра. Там у невеликій марині ціни були скромніші (7 доларів за добу), пропорційно рівню комфорту: в марині не було навіть туалету.

Вечері ми гуляли по старовинній частині міста, розташованій на невеличкому острівці, з’єднаному дамбою з берегом. Історичний музей нагадав нам три епохи, які пережила ця земля — фракійську, римську та візантійську. Завітали до невеличкого ресторанчика під назвою “Золота рибка”. Його господар, грек на ймення Адамо, підсів до нас, зав’язалася дружня розмова, до нас приєдналася і його красуня дочка Златіна. На закінчення вечірки Адамо вчив нас танцювати сиртакі. На згадку мали в подарунок пляшку коньяку “Плиска”. Пообіцяли зберегти й випити разом, як святкуватимемо повернення з мандрів.

Третього жовтня виходимо з Несебра на Стамбул. Наталя добре відпочила й продовжує подорож. Наскільки ж її вистачить?

Привітна й добре знайома Болгарія лишається позаду. Мені довелося двічі брати тут участь у перегонах на кубок Димитрова, а в 1993 році ми відвідали її на автомобілі, побували в найвіддаленіших куточках. У Рильському монастирі придбали освячену ікону Миколи Мерлікійського — покровителя мандрівників, яка і зараз прикрашає інтер’єр “Лелітки”.

Нас вітає трьома гудками одеський трищогловий фрегат “Дружба”, що йде назустріч. Зв’язуюсь по радіо й повідомляю, що вирушаємо в навколосвітню подорож. У відповідь побажання успіху, хоча, судячи по тону, навряд чи нам повірили.

Вітерець попутний, північно-західний 3–4 бали. Піднімаємо спінакера й з доброю швидкістю 6–7 вузлів летимо до Босфору. Переймаємось легким сумом, знайомі місця лишаються позаду. “Моряк лише той, хто ходив за дві протоки” — поширена опінія серед наших яхтсменів. Хоч у мене за плечима подорож Тихим океаном, все ж таки Босфор й Дарданелли я ще не долав, цей іспит ще попереду. Справжня подорож лише починається.

Спінакер тримали до вечора. Після заходу сонця вітер посвіжішав, лишили на ніч грот та другу геную й продовжували йти 7 вузлів. Звичайно, йти бакштаг, тобто з попутним вітром, набагато комфортніше, ніж пробиватися проти вітру в бейдевінд. Але велика швидкість й добряча качка вибили з колії вже не тільки Наталю. Сергія теж почала мучити морська хвороба, хоч він тримався мужньо й відстоював нічну вахту.

На ранок були вже поблизу Босфору. Ніщо не вказувало на велику протоку, яка зв’яже моря України зі світовими океанами. Проте GPS вперто стоїть на своєму: протока поруч. Піднімаю екіпаж, ми вдивляємося в ранкові сутінки: де ж вона сховалася?

Вітер на ранок вмер, а назустріч пішла неприємна хвиля. Запускаємо двигун, тим паче, що по Босфору не дозволяється йти під вітрилами. Вперше у морській подорожі користуємось двигуном. Довго довелось його “вмовляти”, проте врешті-решт запрацював справно.



GPS точно вивів нас на протоку. Вхід до Босфору з європейського берега охороняла середньовічна фортеця, вежі якої над товстезними стінами, нагадували буддійські ступи. За фортецею мечеть з мінаретом, далі будинки, кілька білосніжних вілл. Під берегом човни й катери. А ми йдемо повз десятки й десятки рибальських суденців. Рибалки приязно посміхаються, вітають помахами рук. Який контраст порівняно з нашими дніпровськими рибалками. Ті або мовчки проводжали нас похмурими поглядами, або відверталися. Що ж, при тому безробітті, що охопило Україну, рибальство для багатьох стало засобом для виживання, радіти не було з чого.

Вітер і течія додавали швидкості, повз нас з калейдоскопічною яскравістю неслися стрімкі скелясті береги. Аж ось знову починаються розкішні вілли, окреслені ажурними білими огорожами. Мармурові сходи спускаються до самої води. А вище на березі зелені паркові алеї з фонтанами й квітами, на задньому плані палаци “мон плезір” різноманітної й фантастично красивої архітектури.

Проходимо під першим мостом, який з’єднує обидва континенти й зупиняємось біля європейського берега Босфору в затоці Бебек. Лець знайшовши щілину між катерами та яхтами, швартуємось просто до берега. Ми з Сергієм на ногах другу добу, то одразу ж у ліжка. Прокидаємось через дві години й з подивом виявляємо, що наші швартови акуратно перезаведено, якір перекладено. Наталка пояснює, що нашою швартовкою займався сусіда, вочевидь, найманий капітан ошатної моторної яхти, що стоїть поруч. Гостинний турок навіть умовив капітана катера, мабуть, хазяїна зайнятого нами місця, стати на якорі позаду нас й доставив його на берег на своєму гумовому човні. Нам розповідали, що турки — чудові моряки, гостинні й доброзичливі, тепер ми впевнилися в цьому самі.

Наступного дня автобусом дістаємося центра Стамбула — старого міста на березі славетної затоки Золотий Ріг. Звичайно, перш за все шукаємо Айя-Софію. Проте вона не справляє на нас очікуваного враження, можливо тому, що навпроти ще одна величезна мечеть, дуже схожа на Софію.

Одне з найбільших у світі міст дивує нас ефективною організацією транспортного руху. Нема пробок при фантастичній кількості авто, легко сісти в автобус, трамвай, не занадто дороге таксі.

Три доби ми простояли в Бебеку, не легалізуючи свою появу в Туреччині. Я покладався на паспорти моряків, якими ми запаслися заздалегідь. Була надія, що ці паспорти дають право на безвізове перебування, але я не був у цьому певен.

Намандрувавшись парками й вулицями Стамбула, ми почали збиратися в дорогу. Сергій полишав нас — автобусом повертався до Болгарії, звідти в нього був вже квиток до Києва.

На прощання Сергій втопив у Босфорі мініатюрне зображення якогось поганського божка, який прикрашав каюту Лелітки, бо вирішив, що саме він винен у тому, що нашу подорож до Стамбула замучила хитавиця. Божок відплатив йому сторицею.

Шостого вересня прощаємось з Сергієм на автобусній станції й поспішаємо до “Лелітки”. Якби ж ми знали... Тільки на Канарах ми дізналися про поневіряння Сергія. На кордоні Туреччини з Болгарією його зняли з автобуса. На прикордонника зовсім не справив враження паспорт моряка, йому потрібна була в’їзна віза в Туреччину. Сергій повернувся в Стамбул й кинувся шукати “Лелітку”. Але ми в цей час були вже на порозі Мармурового моря.

Три доби Сергій тинявся по Стамбулу, плекаючи надію зустріти якусь українську яхту, яка допоможе зробити йому в’їзну візу. Ночувати доводилось в Атекей марині, з начальником охорони якої ми познайомилися. Коли смеркалося, Сергій прокрадався до якогось розкішного катера й відсипався до ранку на палубі під тентом.

Допоміг Сергію капітан запорізької яхти “Стайер” Ігор Олейников, який записав Сергія в суднову роль своєї яхти.

Розпрощавшись з Сергієм, віддаємо швартови. Мій екіпаж — одна особа Наталка, яка, на мій подив, не відмовляється продовжити мандри. Тож віднині й на весь час плавання дружина отримує офіційний псевдонім Екіпаж.

Обриваю м’язи, намагаючись витягти якір. На щастя, все той же добросердний турок вчасно опиняється поруч на дінгі й удвох ми витягаємо на додачу до мого ще якийсь доісторичний якір. Трофей на знак вдячності дарую турку. Він вражено присвистує — наша знахідка пролежала на дні, мабуть, не одне сторіччя, очевидно, що вона використовувалась ще на римських галерах.

Порушуючи правила, йдемо Босфором під вітрилами. Попутний вітерець та попутна течія з непоганою швидкістю несуть нас до Мармурового моря. Сонце сідає за банями Айя-Софії. Проминаємо Золотий Ріг. До речі, владивостоцька бухта має ту ж назву.

“Подивись!” — гукає дружина. З правого борту нас проминає невеликий розкішний теплохід. На носі виструнчилася варта у малинових мундирах з автоматами. Біля борту гурт людей, попереду поважний літній

чоловік в європейському костюмі й фесці. Вітаю джентльмена у фесці помахом руки. Озирнувшись, чи ба не дивиться почет, він, наче соромлячись, відповідає кволим помахом руки.

Тільки тепер я помічаю, що з лівого борту нас обганяє військовий корабель, матроси, озброєні автоматами, вищукувались на палубі — почесна варта. Тут я, нарешті, зрозумів, що почесна варта виставлена на честь дуже поважного пана в фесці. А на другий день дізнався з радіопередачі, що це президент Туреччини проводжав спікера українського парламенту Олександра Мороза. Так ось хто проводжав і нас... Непогано на початок.

В Мармурове море потрапили, коли лягли сутінки. За кормою “Лелітки” половину горизонту вкрили міради вогнів одного з найбільших у світі міст. Вогняна злива перекинулася з європейського берега на малоазійський і проковтнула гирло Босфору. Північний вітер, який разом з попутною течією енергійно виштовхнув нас з протоки, на ніч послабшав і перетворився на лагідний бриз. Екіпаж спокійно спав, а я наодинці насолоджувався приємним спокійним плаванням в теплих водах Мармурового моря.

Наступного дня море продовжувало пестити нас спокійною теплою погодою зі слабеньким північним вітром. Та надвечір біля острова Мармара, вже на підході до Дарданелл, задув свіжий норд-ост, піднялися хвилі. Дуже не хотілося долати протоку в темряві, вирішив десь сховатися, перечекати до ранку. Проїшли до південного узбережжя Мармари, та вітер посилювався, а мені не вистачало ще впевненості, щоб в суцільній темряві знайти безпечно якірне місце й не наїхати на острови Пашалімени, які розташувалися на південь від Мармари. Довелося йти в протоку.

У Дарданелли увійшли вже коли панувала темна безмісячна ніч. Ця довжелезна протока нагадувала мені велику ріку. Берегами мчали автомобілі, їхні фари я інколи приймав за бакени. Останніх явно бракувало, а береги зливалися з чорнильно-чорною водою. Циркуюю між кокпітом і рубкою, раз по раз звіряюся з картою — боюся вискочити на суходіл. Назустріч і паралельно до нас йдуть судна, притискають до незримого берега. За ніч нарахував близько 50 зустрічних суден. Зустрічні хоча б допомагали орієнтуватися, а от від попутних доводилося тікати, наближаючись до небезпечного берега. Свіжий попутний вітер весь час змінював напрям, змушуючи часто міняти галс.

Зміна галсів, робота з автопілотом, перевірка курсу за мапою, в той час як яхта з сильною попутною течією йшла 7 — 8 вузлів, й маневрування між попутними й зустрічними суднами підтримували впродовж другої безсонної ночі енергійний спортивний настрій у кепа. Екіпаж спить, набирається сил перед хитавицею відкритого моря.

І недарма. Вранці ми виходимо на простір Егейського моря. Свіжий північний вітер жене струнку лави крутих зеленкуватих хвиль з пінястими гребінцями. Комфортне плавання під захистом берегів славетної протоки скінчилося. Екіпаж спочатку бідкався, що проскочили Чанаккале — селище на азійському березі Дарданелл, від якого можна дістатися до розкопок Трої, але швидко забув про археологію, як тільки-но “Лелітка” підставила правий борт під круті хвилі.

Мені явно бракувало круїзного досвіду. Як гонщик я вмів вижимати швидкість, а от комфортно долати величезні відстані досвіду не вистачало. Хитавиця на курсі галфвінд (а ми прямували на захід до берегів Греції до Афонського монастиря) стала настільки неприємною, що Екіпаж негайно зайнявся штурманськими справами. Від ідеї пройти до півострова Айон-Орос на східному узбережжі Греції, де розташований Афонський монастир, відмовляюсь під його енергійним тиском. Добре, йдемо прямо на Крит, на південь тобто.

Йти бакштаг набагато комфортніше, Екіпаж заспокоюється. Лягаю відпочити після двох безсонних ночей, лишивши Наталю на вахті.

На великій хвилі “Лелітка”, що йшла під одним гротом, іноді робила повороти фордевінд. Грота-гік, зафіксований завал-таллю, не перелітав на другий борт, але грот “вибухав” гарматним пострілом. Автопілот мав деякі вади, які я мусив ще розгадати.

Повоювавши з вітрилом дві години та уяснивши, що воювати доведеться ще три доби, бо до Криту далеко, Наталя підняла мене й у категоричній формі запропонувала йти на її “історичну батьківщину” — острів Лемнос, до якого ми зараз наближались. Дід моєї дружини мав прізвище Лемні-Македон, тому пропозиція була обгрунтована.

На Лемносі віддаємо якір в безлюдній просторій бухті Мудрос. Острів був плаский, вкритий лише рудою випаленою на сонці травою. “Боже, яка бідна, випалена сонцем моя прабатьківщина”, — бідкалася Наталя.

Бухта добре захищала від хвиль, хоча вітру було більше ніж вдосталь. Чотири доби ми простояли там, сушили, реанімували підмочені продукти, викидали зіпсовані. Риби на Лемносі побільшало — ми щедро її пригощали.

Коли ж, нарешті, вирішили розпрощатися з островом й підняли якір, навколо “Лелітки” почав кружляти катер берегової охорони, капітан щось вимагав від мене через мегафон, та я ніяк не міг зрозуміти його англійської з грецьким акцентом. Раптом Екіпаж починає радісно волати: “Ой, рідненькі, наші!” Чому “рідненькі”, чому “наші”? — не можу второпати Наталчин захват. Виявилось, катер має українську назву “Хома Ліменко”, а що напис грецькими літерами, для неї значення не має. Тим часом впертий “Хома” кружляв і кружляв навколо нас, терпляче щось мені торочачи, доки я, нарешті, не збагнув, що мене попереджають про бомбові навчання й забороняють сьогодні вихід в море. Ось до чого був той вальс на воді. Через годину в небі над островом почали ширяти військові літаки, скидати в море бомби десь за островом. Довелося простояти ще добу у порту Мудрос, куди нас супроводив настирний катер.

У середній частині Егейське море перегороджено архіпелагами островів. Прямуючи до острова Тіра (Наталка знайшла цікавий острів, цікавий ще й тим, що він був ближче до нас, ніж Крит), ми заглибились в архіпелаг островів Кіклади.

Свіжий північний вітер, який вдень посилювався до 5–6 балів, вночі вмирав. Так було і цієї ночі. Ми встигли на залишках вітру пройти протоку між островом Денус та островами Дріма, а в протоці між островами Андікарос та Аморгос вітер вмер зовсім. Течія поволі несла нас на берегові скелі Аморгоса. Зовсім поруч з нами на великій швидкості пронісся сяючий яскравими вогнями паром, на якому гриміла музика. Я не був зовсім впевнений, що він помітив наші слабенькі ходові вогні.

Надії на те, що вночі вдасться запустити двигун, було мало. Я розбудив Екіпаж й наказав готуватися до кораблетроші. Через півгодини, зрозумівши, що катастрофа відкладається, пішов спати, наказавши Екіпажу робити все, що хоче.

На світанку прокинувся вітер й ми вирвалися з обіймів протоки і через кілька годин вже наближалися до острова Тіра. Цей острів являє собою залишки вулкана Санторін, що вибухнув у 1450 році до нашої ери. Той вибух, що в радіусі ста кілометрів вкрив все навкруг шестиметровим шаром попелу, знищив таємничу й прекрасну крито-мікенську цивілізацію.

Заходимо просто у кратер, який після вибуху вулкана перетворився на мальовничу лагуну, оточену чорними прямовисними скелями. Вгорі на прямовисних скелях контрастом до аспідних базальтових круч — білосніжні будиночки. Ніби снігопад, який тут ніколи не бачили, припорошив базальтові скелі. Робимо велике коло вздовж стінок кратера. Посередині лагуни груддя хаотично навалених чорних кам'яних брил — цей острівець зветься Камені — українська назва в центрі грецького моря!

Стати на Тірі на якір — проблема. Дно лагуни круто обривається на 120-метрову глибину. Тож яхти віддають якір метрах у 20 від берега й він просто зависає на обриві крутого дна. Тоді заводять швартови на берегові скелі. Яхта утримується лише натягуванням якірного ланцюга. Ми використали ту ж тактику, от тільки якірного ланцюга не мали, тож пошкодили якірний синтетичний трос.

Ще вдосвіта полишаємо лагуну Тіра, а вже в сутінках заходимо в порт Іраклеона на Криті. Марина в Іраклеоні — мрія подорожуючих яхтсменів: два долари за добу. Тільки за воду доводиться платити окремо й вартість води суттєво збільшила наші витрати.

Портові власті були збиті з пантелику нашими паспортами моряків. Яхта українська, ми українці, а паспорти латвійські. Паспорти ми мали справжні, а чому латвійські — які могли придбати за гроші, такі й придбали. Довго офіцери не могли второпати, чи мають право брати з нас транзитлог — податок за перехід Егейським морем. Податок ми сплатили, але вони врешті вирішили, що цього нам не треба було робити. Після цього переполоху я вирішив користуватися далі лише нашими іноземними паспортами.

Тепла безхмарна сонячна погода. Чудове місто, яке переповнює молодь — на вулицях, в кафе, магазинах, на дорогах; на мотоциклах й моторолерах. Ми також згадали молодість — осіддали взятого напрокат моторолера й за день об'їздили чи не пів-Криту.

Знайомилися з археологічними розкопками залишків цивілізації, яка загинула внаслідок вибуху вулкана Санторін. Велетенські хвилі цунамі знищили поселення на північному узбережжі острова, знищили могутній мінорський флот, що панував у Середземному морі. Потім на острів посунули вулканічні хмари, засипали його попелом, отруїли шкідливими випарами. Від могутньої Критської держави лишилися тільки легенди, вона була поглинута пізніше грецькою ахейською культурою.

Відвідали Кносський палац. Біля нього бронзове погруддя Артура Еванса — англійського археолога, який присвятив себе дослідженню Критської цивілізації. З яким захопленням я читав колись його книжки. Ніколи не думав, що доведеться самому побачити залишки таємничого палацу-лабіринту. Наталка умовила мене позувати їй на царському троні. В якій якості — зловісного міфічного биціора Мінотавра чи героїчного Тезея, я, про всяк випадок, не з'ясовував.

Ми пройшли усі зали лабіринту, позаглядали в усі куточки палацу. Кілька разів спробували приєднатися до якогось англійського екскурсивода, та на слух сприймали англійську мову ще дуже слабо. Трохи розчаровані тим, що до розгадки таємниці лабіринту ми не наблизилися, поїхали далі до Фестського палацу. Для цього

довелося перетнути острів й переїхати на південну його частину. Моторолер “Пежо” зі своїм мініатюрним двигунцем на диво легко переніс нас через гірський хребет. Земля острова — вапняк та жовта глина — була майже вся ретельно оброблена. До обрїю тяглися гаї олив та виноградники. Будинки в селах, що ми проїжджали, більше нагадували просторі вілли. Так живуть сучасні греки на своїй бідній неродючій землі.

Обдивились руїни Фестського палацу, де знайдено знаменитий фестський диск з письменами, що й досі не розшифровані. Точніше, розшифровані кількома вченими, та кожен розшифрував на свій лад.

Чотири дні ми провели на Криті. Відпочили, запасилися водою й харчами — ціни на Криті були досить помірними — й підготувалися до наступного переходу.

Двадцять другого вересня виходимо на Мальту. Рано-вранці піднімаємо вітрила й, виконавши кілька вдалих поворотів, полишаємо гостинну марину. Ясна сонячна погода, тепле ласкаве море, легенький вітерець, та, на жаль, зустрічний.

Від Криту до Мальти 500 миль. Такого довгого відтинку моря ми ще не долали. Наталя з сумом прощалася з Іраклеоном, бо не була певна, що в змозі витримати довгу путь.

Довго й повільно обходимо з півночі Крит. Йдемо галсами в лавіровку назустріч слабкому західному вітру. Екіпаж знов в анабіозі готує себе до нових іспитів.

Тільки через дві доби Крит залишається позаду. Через протоку Антикитира потрапляємо нарешті в Середземне море. Минулої ночі добряче дуло з норд-осту і в протоці розгулялися величезні хвилі. Проте ранком море та вітер вгамувалися. Після двох безсонних ночей я закуняв у кокпіті на хвилинку, а проспав цілих 40. Прокинувшись, мало не вкляк — неподалік за кормою побачив велетенський сухогруз, який наче завмер поперек нашого шляху. Він зовсім не рухався. Було таке враження, ніби “Лелітка” проштрикнула наскрізь цей корабель, наче він був приви́дом. Ніяких логічних пояснень, звідки він взявся, я не знайшов.

Всупереч Наталчиним сподіванням наш подальший шлях до Мальти виявився на диво приємним. “Лелітка” йшла спокійним дзеркальним Середземним морем назустріч північно-західному вітру. Довелося йти лавіровочним бейдевіндом, тобто якнайкрутіше до вітру. Швидкість яхти на цьому курсі цілком залежить від майстерності рульового, а рульовий на нашій яхті був механічний — автопілот. Я багато часу витратив на його настройку, але значного прогресу не досяг. Він взагалі чомусь погано працював при слабких вітрах, а тут ще й лавіровка. “Лелітка” виписувала за кормою красиві синусоїди, амплітуда яких зростала й зростала, поки яхта не зарулювала на протилежний галс. Врешті-решт, коли вітер став таким слабким, що вже не ворухив вітрове крило автопілота, мені вдалося так настроїти шкоти вітрил, що яхта почала самостійно й досить круто йти бейдевінд.

Сонце, сідаючи за обрїю, набувало цитринового кольору — точна ознака штільової погоди. В морі багато риби. Цілу добу ми йшли всередині косяка сріблястої кефалі. Вночі море флюоресцувало від кипіння тисяч рибин. Екіпаж забороняв мені рибалити, бо харчів було вдосталь. “От коли будемо голодувати, тоді ловитимеш”, — заспокоювала мене Наталя. Я не дуже страждав, бо не полюблюю рибну ловлю. Мені завжди жаль вбивати рибину.

На Мальту йшли десять діб зі швидкістю найповільнішої з черепах (антициклон, вітрила кволо повисли, зате Екіпаж радіє життю: “Оце тільки тепер я оцінила принади мандрівки на яхті!”).

У Валетту прийшли поночі. Дорогу до марини вказали яхти та моторні катери, які на ніч поспішали на відпочинок.

Ранком, зареєструвавшись в марині, пішли на митницю. “Чому не заявилися вчора по приході?” — причепився до мене сердитий офіцер. Пояснення, що було вже пізно, ми були втомлені, не вплинули на нього. Даю інше ґрунтовне пояснення — нам потрібна була ніч, щоб позбутися зброї та наркотиків. Митниця вибухає сміхом і нас відпускають з миром.

Ми були вражені мальовничістю старовинної Валетти, осяяної сонцем, вона бачила на своєму віку стільки війн, облог, битв, воїнів, піратів, мандрівників. Тепер цю чудову гавань щоденно беруть в облогу натовпи туристів з розкішних круїзних лайнерів. Три дні пішки мандруємо чи то старовинними вулицями, чи то анналами історії. Ось тому й прекрасні подорожі.

П'ятого жовтня ми розпрощалися з Мальтою. З півночі на острів насував фронт важких дощових хмар, ми поспішали, відступаючи на південь у море, врятуватися від негоди. Хмари, дійсно, зачепилися за гірські

вершини острова, там спалахували блискавки, з неба на острів сповзали темні коси рясного дощу. Тікали під повним гротом та другою генуєю, “Лелітка” неслася зі швидкістю 7 вузлів. Екіпаж поки що не повставав проти хитавиці.

Обійшли острів і повернули на захід. Вітер зі сходу, але з навітру, із заходу час від часу підтягуються хмари. Вітер посилюється. Скидаю геную, беру риф на гроті на категоричну вимогу Екіпажу, зменшую швидкість до 6 вузлів. Хмари зовсім не грозові — йдуть високо і якісь розкуйовджені, навіть не закривають сонце, що промені крізь них. Небо затягнуло легким серпанком, й по ньому шугають мовчазні блискавки. Сипле дрібний дощ. На ніч вітер посилюється до штормового й небо насупилось. Засвітилося зірками воно лише у другій половині ночі. Але ще до ранку десь там над Мальтою полихали блискавиці. Вітер ніяк не заспокоювався.

Вночі сіли акумулятори й я лишився без ходових вогнів та без підсвітки компасу. Причина — коротке замикання в кабелі, який проведено на топ шогли. Віднині яхта лишилася без топових ходових. На рубці були запасні ходові і я не дуже переймався цим, але чи вдасться вдень підзарядити акумулятори?

На другий день вітер повернув на зустрічний — на північно-західний й посилюється до штормового в той час, коли проходили з навітру острів Пантелерія. Беру риф на гроті. Як правило, я відвертаю яхту майже до галфвінду, щоб грот ліг на ванти й не тріпотів, поки віддаєш фал та вибираєш риф-шкентель. Цього разу під вітром був острів і я вирішив зробити це на гострому курсі, на бейдевінді. Мабуть вітру було забагато, бо поки набирал риф-шкентель, важка тканина грота сіпалася так шалено, що відстібнувся карабін грота-фала. Поки я його ловив, вдершись на ванти, відірвалася на півметра біля галсового кута нижня шкаторина грота.

Далі була довга-довга ніч, цілих 12 годин, холодна, замерз як цуцик, хоч натягнув на себе все, що зміг натягнути. Долаємо Туніську протоку між островом Сицилія та африканським узбережжям. Це найвужче місце Середземного моря. Рух суден, як автомобілів на Хрещатику, зустрічних і попутних чималенько. А на “Лелітці” не горять ходові вогні: вдень сонця майже не було, акумулятори не зарядились. На наше щастя, судна йдуть паралельними курсами, витримуючи правосторонній рух. Яхта має гарну швидкість, тож відвернути від попутних суден можемо без проблем.

На третю добу на ранок шторм почав вщухати, з’явилося сонечко, та повстав Екіпаж: “Або вези мене до найближчого порту, або я помру”. Загроза смерті дорожочісної дружини, яка до того ж уособлює у собі весь екіпаж, це вже серйозно. Мушу, хоч і не без вагань, прийняти ультиматум. Найближчий порт — Туніська Бізерта. Я не дуже впевнений у тому, що на “невірних” там чекає гостинний прийом, та що маю робити? До того ж не сплю вже три ночі. Ще й акумулятори “порожні”. З найзловіснішими передчуттями завертаю у бік Африки до Тунісу.

Невеличка марина поруч порту Бізerti зустрічає розмаїттям прапорів на яхтах якщо не усього світу, то багатьох країн Європи. В нас люб’язно приймають швартови. За півгодини з’являються офіцери еміграційної служби, тоді митники, за ними (авжеж!) приходять з візитом люди з сек’юриті — їхнього КДБ. Все дуже ввічливо. Заповнюємо купу анкет, у нас відбирають паспорти й обіцяють за три дні надати візи. А поки не залагоджено формальності, дозволяють — це ж треба! — пересуватися містом без документів. Після трьох днів шторму почуваємося, як у раю. Марина виявилася недорогою — 5 доларів за добу, от тільки туалет платний — долар за візит. Біля причалів кілька розкішних яхт, та переважно — бувалі мореходи, добре пошарпані штормами.

З цікавістю оглядаю флот, набуваю досвіду. На одній з яхт підгледів дві одтяжки грота-гіка, заведені на обидва борти. Здається, таке просте рішення, а як мені його не вистачало. По-перше, дві одтяжки на гострих курсах фіксують гік, він не хитається на хвилях й краще тримає грот при слабкому вітрі. По-друге, на фордевінді можна використати обидві одтяжки як завал-таль, перевівши на один борт. Це зовсім не зайва пересторога. В Егейському морі під час шквалу на “Лелітці” розлетівся карабін завал-талі, саме коли я по навітряному борту йшов на бак. Гік перелетів на другий борт й ледве не скинув мене за борта. Слід додати, що це було вночі, коли Екіпаж відпочивав. До того ж я не користувався страхувальним паском, а за кормою яхти не був випущений страхувальний лінь.

Але я теж зміг чомусь навчити бувальців. Хвилі зибу розкачували плавучі причали та яхти, пришвартовані до них. Швартови жорстко сіпали яхти, намагаючись обірвати бітенги й перебування на яхті було мукою. Я змайстрував швартови, які амортизували ці ривки, заплівши вдвоє “петля в петлю” синтетичного троса. Мої швартови викликали справжню сенсацію, приходили делегації подивитися на них, хоча, на мій подив, ніхто не скористався моїм прикладом. Зате мені цей винахід знадобиться ще не раз.

Бізерта — чистеньке й ошатне місто. Йому дуже пасує стрічка білого пляжу на березі блакитної затоки в облямівці алеї фінікових пальм. Населення — представники народів усього світу, хоч переважають арабські семітські обличчя. Мінарети, муєдзини, екзотика... Ціни на харчі та інші товари теж екзотично низькі порівняно з мальтійськими й грецькими.

Хвала Богу, що Наталя влаштувала “повстання” біля Тунісу, а не поблизу алжирських берегів. Там покуштували б зовсім іншої “екзотики”. Про це ми дізнались від Тіди, дружини капітана німецької яхти “Квадра”. Солідне, нашого віку подружжя коротає зиму на чудовій 12-метровій яхті. Обмінюємось візитами. Німці трохи заздять нашому задуму. Можливостей у них, звичайно, більше, але бракує бажання. Не дай Боже дожити до такого. *Я певен, старість — це не тоді, коли не можесться, а коли не хочеться.*

Погода стала кращою. Чисте небо, тепле сонце, помірний вітер з південного сходу. Наталі не хочеться полишати гостинну Бізерту, тим більш, що мріє відвідати місто Туніс, подивитись залишки славетного Карфагена. Та я кваплю: треба до холодів вийти в Атлантику.

Дванадцятого жовтня вирушаємо далі. Під вітрилами елегантно виходимо з марини. Бувалі мореходи, що спостерігають наші вдалі маневри, проводжають нас схвальними вигуками “good”. З гарним попутним вітром направляємось до Сардинії. Вночі, коли до Кальярі — великого порту на Сардинії лишається 50 миль, вирішуємо йти далі на захід на Балеарські острови. За кормою залишається заграва вогнів Кальярі, яка підсвічує хмари на небі.

Легенький вітерець зі сходу, вдень йдемо під спінакером, але доводиться керувати вручну, при слабкому вітрі та швидкості 4–5 вузлів автопілот не витримує курс. На ніч ставлю грот та першу геную на спінакер-гіку. Цим вітрилам автопілот майже завжди дає раду.

Через чотири доби ми біля Балеарських островів. Екіпаж почуває себе чудово й осмілів настільки, що пропонує йти прямо на Гібралтар. Вночі проходимо повз Мальорку. З півночі на острів насувається фронт грозових хмар, спалахують блискавки. Все нагадує наші пригоди під Мальтою, тому тікаємо на південь.

Погода таки зіпсувалася. Дощ і сильний вітер з півночі. Йдемо під глухо зарифленими вітрилами. Екіпаж втратив оптимізм й заліг в анабіоз.

Проїшли повз самі західні Балеарські острови — Ібісу та Ферментеру. Вітер вмер, заблищало сонечко, й Екіпаж почав оживати. Штиль продовжувався добу. То було затишшя перед бурею. Вранці стало зрозуміло — йде циклон. Свіжий вітер, що завів з півдня, дуже швидко перетворився на штормовий. Нам же потрібно саме на південь — обійти виступаючий на південь мис Паллос узбережжя Іспанії, а потім повернути на захід до Картагени. Ну, звичайно ж, коли нам потрібно йти на південь, шторм дме з півдня.

Беру третій риф на гроті, ставлю 15-метрову третю геную й починаю воювати з оскаженілим вітром й хвилями. “Лелітка” летить 7–8 вузлів, хвилі накривають її й перекочуються на підвітряний борт. Добре, що люки не пропускають ні краплини води всередину. Тільки в кокпіті мене вже ніщо не захищає ні від хвиль, ні від солоного вітру, який випалює очі. Автопілот добре тримає курс, але доводиться підрулювати вручну, бо особливо круті хвилі завдають жорсткі удари по корпусу.

Війна зі стихією ніколи до добра не доводить. Велика швидкість яхти, ефектні вибухи хвиль, що в друзки розсіпаються над вкритим піною навітряним бортом, жертвна вахта під прохолодними водоспадами, енергійна робота румпелем (дуже романтично — маленька яхточка героїчно бореться зі штормом). Але на біса ця боротьба. Спутниковий навігатор й мапа беззастережно доводять, що боротьба марна. Заклавши довгий галс на південний схід, а потім наступний галс — на північний захід, вертаємось майже на старе місце. Хоч компасний курс був досить гострим до вітру, але удари хвиль при великій швидкості зводили нанівець усю нашу боротьбу. Проте мистецтва лавіруватися на малій швидкості з потравленими шкотами я ще не опанував, навіть не чув про таке. Що ж, круїзного досвіду бракуватиме мені ще довго.

Надвечір вітер відвернув на захід і, здалося, вшух. Небо прояснилося, з’явився місяць. Під захистом берега ми легко й швидко подолали цю важку перепону — мис Паллос й повернули на захід, сподіваючись на скорий відпочинок у Картагені. Я навіть почав віддавати рифи, тобто розрифлювати грот. Та сподівання на легку перемогу над зловісним мисом були марні. На небо знов посунули валки важких хмар. Я зрозумів, що настала черга західного крила циклону.

Це можна було й передбачити. В Європу циклон, звичайно, приходиться із заходу, з Атлантики. Обертається він проти годинникової стрілки. Якщо циклон налітає на вас з південним вітром — це точна ознака, що доведеться пережити усю його міць, тому що центр циклону пройде близько вас. Тобто після південного крила циклону завіє західне, потім північне крило. Тільки коли вітер почне повертати на схід, думайте, що ваші муки вже позаду... якщо слідом за першим не йде наступний циклон. Коли циклон починається з західним вітром, вважайте, повезло — циклон проходить на північ від вас й лише чіпляє крилом.

До Картагени лишалось усього 15 миль. Вирішив воювати до кінця. Знов три рифи на гроті й третя генуя. Закладаю галс у море до африканських берегів.

Що то була за ніч! Крізь пошматовані хмари похмуро й підозріло визирав місяць. Час від часу він ховався за черговою зловісною чорною хмарою, вітер шаленів, яхта лягала вітрилами на воду. Навітряний борт раз по раз

атакували вали з пінястими гребенями. Накривали спочатку рубку, а згодом і мене. Вода не встигала виливатись з кокпіту, ноги в мокрих кедах по кісточки в воді, але вода була тепліша від вітру. Ненамоканець, так щедро политий ззовні, зсередини був не сухіший — румпелем доводилося працювати енергійно. Солоні бризки виїдали очі. Інколи хвилі влітали у геную, погрожуючи її розірвати. Треба було її міняти на штормовий річер (10 кв. м), проте лякала навіть думка про змагання з вітрилами на баку, під водоспадом хвиль... Бр-р-р-р... Ні, тільки не це! Продовжував ті безглузді перегони, абсолютно не уявляючи, як зможу поночі увійти в порт, навіть не маючи докладної мапи.

Незважаючи на битву з вітром і хвилями, до Картахени ми майже не наблизилися. О другій годині ночі я припинив безглузду боротьбу, розвернувся за вітром і через якихось півгодини мав захист від вітру та хвиль за тим клятим мисом Паллос. Хитавиця вщухла, Наталка побадьорішала й запропонувала піти на Торрев'еху — порт на східному узбережжі Іспанії. Тож відступаємо далі на північ.

На світанку вітер майже припинився. З повними вітрилами заходимо до сонного ще порту, лавіруючи між яхтами на якірній стоянці. Аж зненацька потужний шквал “Лелітку” вітрилами на воду, розвертає, й вона, бідолаха, летить на розкішну шхуну, що відпочиває неподалік на якорі. Ледь встигаю повернути бейдевінд і врятувати обидва вітрильника від “пристрасного поцілунку”. Шквал потужного північного вітру буквально вимітає нас з гавані. Скидаємо вітрила, починаємо заводити двигун, щоб зайти знову. Нізачо не хоче він взети нас у ту Торрев'еху. Не піддається ні на які вмовляння, не заводиться — й край. Між тим Екіпаж слушно зауважує, що вітер дме з півночі, тож можемо без проблем дістатися до Картахени. Чом би й ні? З дружиною варто інколи погоджуватись. Але, борони Боже, не надто часто, щоб, бува, не переплутала, хто на яхті капітан. Багато хто з моїх приятелів і на суходолі успішно керується цим постулатом, вважаючи його універсальним. Певно, вони мають рацію.

Втретє обходимо зловісний мис. До Картахени підходимо вже надвечір. Північний вітер протримався лише півдня і зовсім вмер. Двигун завівся з півоберта: Картахена була йому до вподоби, не те що якась Торрев'еха.

На вході до порту “Лелітку” почали розгойдувати велетенські хвилі мертвого зибу. На кренах зловісно падали оберти двигуна. Мені лишалося тільки хреститися: зиб з такою люттю накидався на прямовисні скелі не занадто широкою протоки, що прибій злітав догори метрів на десять. Шанси безпомічного човника бути розмазаним об кам'яні брили, якщо зупиниться двигун (запустити його вдруге просто не встиг би), видавались вельми реальними. Проте двигун не зрадив, вже скоро ми вже віддали якір в просторій, добре захищений бухті Картахени, неподалік від марини.

Перевішивши подих й трохи поміркуювавши над подіями минулої ночі, дійшов висновку, що маю дякувати Небу, що вночі не зміг пробитися до Картахени. Серед хвиль і штормового вітру міг не один раз розтрити “Лелітку” при вході в бухту.

Згодом багато хто з колег-мореходів ділився власними враженнями про мис Паллос, дуже схожими на наші. Серед бувалих мореходів він має зловісну славу середземноморського мису Горн.

Чепурна й трохи манірна Картахена прийняла нас привітно. Поліціант з моїх слів заповнив якусь анкету й на тому формальності було вичерпано. Стоянка у марині коштувала 12 доларів за добу.

Три дні відпочиваємо в Картахені. Гуляємо чистенькими охайними вуличками з численними парками. Рослинність — величезні магнолії, їм, мабуть, років із 500, пальми, чинари, кедри, кипариси. Багато пам'ятників, поруч обов'язково фонтан. Солов'їні трелі заливають перехрестя вулиць: солов'їна трель — сигнал для пішоходів.

Над містом височить пагорб із залишками стародавньої фортеці XIII ст. до н. е., тут була заснована Картахена. З його вершини відкривається чудова панорама міста й бухти. Картахена побудована на скелястих пагорбах, на їх схилах іспанці створили мальовничі оази парків.

Щоб життя раєм не здавалося, ми ще й працюємо на яхті. Почав пропускати сальник помпи двигуна, під пайолами брудна вода, перемішана з чорною олією, яка вибігла з редуктора. Брудна жижа позаливала десятки бляшанок консервів, які ми тримаємо під пайолами. Миємо, перетираємо, заповнюємо берегові сміттєзбірники брудними ганчірками.

Двадцять четвертого жовтня виходимо на Гібралтар. Від Картахени до нього усього 230 миль, але вітер зник, лише іноді налітали шквали грозових хмар, поливав дощик, потім вітер знов вмирав. Ловлю найменші подихи вітру, тулюся ближче до берега, використовую бризи.

Шість діб ми витратили на цей перехід. Ночі стали дуже прохолодними. Хоч одягаю на себе усе, що маємо, та холод до ранку пронизує усі мої суглоби. Коли вранці Наталя змінює мене на вахті, не роздягаючись, з головою ховаюся під ковдри й годину зігріваюся. Треба скоріше тікати в теплі краї.

Однієї ночі, коли недалеко від іспанського узбережжя ми самотньо плелися без ходових вогнів, зненацька почули страшний рев, який наближався до нас, здається, з усіх напрямів. Коли рев став вже нестерпним, з нічної п'їтьми біля нас матеріалізувався корабель берегової охорони. Він підкрадався до нас теж без ходових вогнів, щоб піймати на гарячому. Рев створювали його газотурбінні, мабуть, авіаційні двигуни. З корабля негайно вислали до нас десант на гумовому човні — офіцер та двоє матросів з автоматами.

Досить нервову обстановку розрядили дельфіни, що нас конвоювали. Під світлом прожекторів вони почали справжню циркову виставу — їх тіла, великі сріблясті сигари, виробляли у темній воді циркові кульбіти. Перевіривши документи та зазирнувши під кришки банок у кокпіті, охоронці кордону вибачились й дали спокій переляканому Екіпажу” Лелітки”.

Двадцять дев'ятого жовтня ми полишаємо за кормою Mediterranean sea й наближаємось до Гібралтару. На відстані 5 миль у ранковому серпанку побачили обриси Геркулесових стовпів — на північному іспанському березі височіли дві вершини. Обійшли правим бортом мис Європа, зайшли в порт й попрямували до марини з поважною назвою “Квінсвей”, тобто шлях королеви. Я мав деякі сумніви щодо того, чи може “Лелітка” розраховувати на королівську гостинність, навіть не одразу наважився зайти, зробив велике коло перед входом. Та спогад про дружній контакт із президентом Туреччини додав впевненості. Зарулюю до марини, щоправда, двигун вимикаю зарано й останні метри до пірсу долаємо, протягуючись по борту сусідньої яхти. Офіцер марини співчутливо спостерігає мої маневри: “Маєте проблеми з двигуном, сер?” Сер скрушно зітхає у відповідь, бо не має бажання пояснювати, що двигун на його яхті — то взагалі одна суцільна проблема. Швартуємось поруч розкішної 12-метрової англійської яхти “Elusium dream”. Поважний капітан яхти на знак привітання вдостоїв нас ледь помітного кивка головою, чим підтвердив мої найгірші побоювання щодо “королівських” звичаїв у цій “Квінсвей”. Втім, не дуже тим переймаємось. Головне — подорож триває, ми на порозі Атлантики.

Нашвидкуруч заповнюю якісь анкети в офісі марини й поспішаю “додому”, де Наталка вже налаштувала урочистий обід. Та ледь встигаємо пригубити чарчину з приводу виходу до океану, як з’являється вже знайомий нам офіцер: мовляв, за відсутності англійських віз (а Гібралтар, як відомо, є володінням Великої Британії) маємо мерщій полишити марину, стати на якір в акваторії порту й викликати митників. “Але ж в нас проблема з двигуном”, — сяйнула рятівна думка. “О! Якщо маєте проблему, то інша річ, я викличу митників до вас.” Сімейне свято врятовано. Ще й отримали “добро” від митниці на триденне перебування в Гібралтарі.

Гібралтар — зовсім невеликий клаптик англійського володіння на краю Іспанії. Місто таке маленьке, що не знайшлося досить місця для злітної смуги летовища. Тому половина її розташована на палях у Гібралтарській бухті, а продовження вже перерізає автостраду. Коли сідає літак, закривається шлагбаум, автомобільний рух припиняється, водії терпляче чекають. А на околиці міста вже кордон з Іспанією.

Фунікулером піднімаємось на відомі з дитинства Геркулесові стовпи — дві вершини невеликого гірського пасма, які стережуть вихід в океан. Видовище — фантастичне. Десять внизу ледь видається на південь у море мис Європа, далі у туманному серпанку — африканський берег. На заході, далеко за врізаною в узбережжя Гібралтарською протокою — Атлантичний океан. Згадалось, як чотири роки тому на “Дніпрі” ми проминули мис Сирію — найбільш східний мис острова Хонсю — й виходили до Тихого океану. Отже, на мене очікує зустріч з іще одним великим океаном...

Біля сідловини між верхівками Геркулесових стовпів робимо зупинку у маленькому кафе. Невідомо звідки набігають гібралтарські мавпи із явною схильністю до рекету. Одна вмощується на столику, друга починає обхід туристів, випрошуючи ласощі. Ми так захопилися цим спілкуванням, що запізнюємось на фунікулер і довго спускаємось пішки спочатку стежками на схилах скель, потім звивистими й такими вузькими вуличками, що автомобілю й пішоходу важко розминутись. Нарешті дістаємось “Лелітки”.

У сусідів-англійців — неприємність. Суворий джентльмен вирішив підняти на щоглу свою доньку й... дитина зависла досить височенько: на лебідці переплюснулися шлагги. “Чи можу я вам допомогти?” — питаю капітана, вже перестрибуючи на палубу його човна. Англієць, зовсім не такий манірний, як напередодні, з безпомічною посмішкою ніяково розводить руками. За допомогою стопорного вузла й другої лебідки швидко звільняю жертву, чим заслуговую на повагу сусіда, й Норман, так зветь капітана, запрошує нас на “дрінкінг” на свою розкішну яхту. Ми довго розмовляємо у просторому салоні “Elusive dream”.

Знання англійської за два місяця спілкування з іноземцями стало дещо кращим, нас вже непогано розуміють, проте ми співрозмовника розуміємо, лише коли звертаються до нас. Розмову між собою наших співбесідників ми ще не сприймаємо. Це прийшло пізніше.

Норман — цінитель пива й пригощав мене різними сортами, сподіваючись на таке ж моє сприйняття. Але я прихильник міцних напоїв, тож Норман скоро перейшов на віскі, побачивши, що на цьому я розуміюся краще. Спиртне швидко “розтопило” умовності етикету й виявилось, що Норман неприступний лише зовні, а взагалі проста й привітна людина.

Норман — завзятий вітрильний гонщик. Він запросив на тиждень дружину з двома доньками в Гібралтар відпочити на яхті, а після цього вирушить з чоловічим екіпажем на перегони в Грецію до Атен. Наталка натхненно розповідає про Україну, а капітан — про свої мандрівки.

Дружина Нормана не йме віри, як ми на такій малесенькій шкаралупці збираємось долати океани й просить надсилати хоча б коротенькі звістки, мовляв, живі-здорові, й вам зичимо того ж (що ми й робили, допоки не повернулися додому).



На прощання Норман дарує нам на згадку дві яскраво-жовті сорочки з емблемою свого вітрильника. Дуже радіємо несподіваному сувеніру: ми мали сині шорти, тож тепер отримали стрі в кольорах національного прапора.

Вирушаємо в Атлантичний океан! Так просто, буденно це виглядає лише на папері. Передати ті почуття навряд чи можливо — треба самому пережити щось подібне. Чи не заради таких хвилин і варто жити на світі?

Першого листопада о першій годині дня виходимо з марини. Наступний пункт нашої подорожі — Канарські острови, до них 700 миль.

Та цей раз старт під вітрилами вийшов невдалим. Оплесками нечисленні глядачі нас не проводжали, в очах деяких навіть читалося побоювання за цілість власних яхт. Дуже важко було розвернутися на швартовому буї при зустрічному вітрі в вузькому проході, щільно заставленому яхтами з обох боків. До того ж Екіпаж вніс власну ініціативу в виконання наказів капітана. (“Ініціативний матрос на яхті — це жах”, — так стверджував мій вчитель Олексій Грищенко.) Під здивованими поглядами очевидців ми з Наталею обмінялись взаємними компліментами та, вручну протягнувшись по борту сусідньої яхти, до якої нас притиснуло під час невдалого маневру, все ж безпечно розсталися з гостинною Мариною. Трохи зіпсований настрій підняла “Elusive dream”. Норман вийшов в море, щоб провести нас.

Справа по борту в нас простора Гібралтарська затока з великим іспанським портом Альхесірос. Якби ми прийшли туди, не мали б проблем з візами, але ж нам хотілося відвідати саме славетний Гібралтар. Попереду — Гібралтарська протока, на південь — невисокі жовті гори африканського узбережжя. Йдемо ближче до Європи, до іспанського берега, що високими стрімкими кручами зривається у воду. Вгорі де-не-де залишки стародавніх веж, уламки зубчатих стін середньовічних фортець. Наш човник обходить декілька великих яхт, що також квапляться зануритись в атлантичні хвилі, проте навіть не підняли вітрила, покладаються на потужні двигуни.

Течія проти нас — води Атлантики вливаються через протоку в Середземне море. До того ж ми вийшли в час припливу, він підсилює зустрічну течію. Йдемо під берегом у смузі попутної протитечії шириною з півкабельтова, яка чітко вирізняється ряботинням. Разом із свіжим вітром протитечія додає “Лелітці” наснаги, й вона щодуху мчить назустріч океану.

О восьмій вечора оминаємо мис Тарифа, після якого європейський берег стрімко йде на північ. Нарешті — океан! Проте радіти, здається, рано. Сонце сідає, вітер стихає... Золотими розсипами сяють на півночі вогні Європи — міста й містечка атлантичного узбережжя Іспанії. Серед них і славетний Трафальгар, місце знаменитої Трафальгарської битви — триумфу адмірала Нельсона. Але мені не до сентиментальних роздумів на історичні теми.

Вітер майже затих. Цілу ніч працюю з вітрилами, намагаючись використати кожен подих вітру, та мої зусилля зводяться майже нанівець зустрічною течією, яка прагне затягнути нас назад у протоку. Бліде світло нового дня застає “Лелітку” лише в 20 милях на захід від Тарифи. Вітер зникає зовсім й доводиться звертатись по допомогу до двигуна. Старий буркун, бухикаючи, все ж заводиться, за що ми йому вельми вдячні. Треба відійти якнайдалі від африканських берегів. Норман попередив, що в цих місцях озброєні африканські рибалки грабують яхтсменів, тож треба бути напоготові.

Згадав одну з найулюбленіших своїх книжок першого навколосвітнього мандрівника одинака — американця Джошуа Слокама. Десь тут він ледве врятувався від переслідувань піратської шхуни. Хоч це й відбувалося сто років тому, адреналіну в кров спогад додає.

Дванадцять годин безперервно торохкотів двигун, та вдалося здолати лише 30 миль. Я вирішив, що це достатньо, але коли сіло сонце, з усіх боків засвітилися вогні рибальських суден. Чому тут стільки рибалок? Звіряюся з мапою: ми саме на кордоні берегового шельфу, мабуть, саме тут риба ловиться найкраще. Тікали, тікали, а в’їхали саме туди, де найбільше потенційних піратів. У темряві океан стає схожим на суходіл, куди не кинь оком — вогні десятків суденеч. Всі вони переміщуються з малою швидкістю й абсолютно хаотично. Серед того уповільненого броунівського руху “Лелітка” з її безпомічно обвислими вітрилами здається зовсім безпорадною. Не стуляю очей у кокпіті в очікуванні непроханих гостей готовий до свого “Трафальгару”. На шию повісив підводну рушницю, яка здаля дуже нагадує “Калашникова”. Кишені повні сигнальних ракет — спробуй, підійди! Слокаму, звичайно, було легше — він відстрілювався з рушниці. Та яка врешті-решт різниця, чим відстрілюватися. “Ні в кого б не попасти з переляку!” — крутяться думки в голові.

Опівночі з’являється бажаючий познайомитися. Якийсь рибалка змінює курс й прямує просто на нас. Чекаю до останньої хвилини, а коли між нами й катером лишається метрів п’ятдесят, вмикаю потужного галогенного прожектора, направляю їм прямо в очі. Допомагає! Катер стрімко одвертає й зникає. За годину з’являється іще один допитливий. Все повторюється. Отак, хлопці, нас голіруч не візьмеш!

О другій ночі нарешті прокидається свіжий вітер, повертаємо на захід, подалі від африканських берегів. Та перш ніж пропустити “Лелітку” до Канарів, океан вирішив перевірити нас за повною програмою. Вітер задув з півдня — насувається циклон. З кожної важезної, наче ватяна ковдра, хмари зривається шквал. Довелося

зарифити грота й поставити третю геную. Екіпаж перший для нас океанський шторм прийняв за ураган й терміново перейшов у стан анабіозу.

На ранок вітер повернув на захід, довелося йти гострим бейдевіндом, щоб не наблизитися до берега. Автопілот знову відмовляється йти круто до вітру, до того ж човна щосили б'ють хвилі. “Лелітка” здригається від їх ударів, наче наляканий кінь. Хвилі перекочуються через рубку, й парусина, якою ми захистили слайдлюк, як решето пропускає воду. Доводиться на допомогу автопілоту самому взятися за румпель.

Сідає сонце, вітер посилюється. Міняю геную на штормовий річер. Цілісіньку ніч не можу відірватись від румпеля, тож на світанку почуваюся його продовженням. Проте сподівання на те, що вдень щось зміниться на краще, не справдилися — вітер не змінює ані сили, ані напрямку. До глибокої ночі продовжую рукопашну битву з хвилями під ревіння вітру в такелажі, з посмішкою пригадуючи, як стомлювався від двогодинних вахт на “Дніпрі” у Тихому океані — звідси така робота здається мені дитячими забавками.

О десятій вечора, просидівши за кермом 36 годин поспіль, починаю віддавати рифи на гроті — цитриновий колір неба на заході сонця обіцяє штиль. Вітер швидко вщухає. І дійсно, о другій ночі вітер зникає зовсім. На великих хвилях зибу гучно “стріляє” грот. Спробував скинути вітрило, але починається жахлива хитавиця. Довелося знову піднімати грот і пришнуровувати до вантів. Проте кача має й позитивний ефект — прокидається Екіпаж, тож я можу перервати свою нескінченну вахту.

Провалююся у важке, без сновидінь забуття. Вранці одчайдушними вигуками: “Стріляй! Стріляй!” — його перериває Наталка. Зрозумівши, що йдеться про щось цікаве, хапаю відеокамеру й вискакую на палубу. З боку корми на яхту повільно насувається здоровенне чорне блискуче рило, метрів зо два завдовжки. Очі сховані під водою, наміри зрозуміти важко. Переляканий Екіпаж вирішив, що зловісне створіння почне зараз атакувати яхту, щоб помститися за всі людські гріхи перед китовим плем'ям, й вимагає пальнути у кита ракетою. Та на його (кита або Екіпажу?) щастя, я зараз не стрілець, а кінооператор — йде зйомка. Незнайомець підійшов до корми метрів на три, потім розвернувся боком, і я побачив, що розмірами він якраз із нашу “Лелітку”. Неподалік пливе його не така вже цікава подруга, що не має наміру знайомитись з нами. За кілька хвилин до неї приєднується кавалер, й, обмінюючись враженнями й здійсмаючи фонтанчики води з парою, вони зникають з поля зору.

Ми з Наталкою також обмінюємось враженнями. “Все! З мене досить! Не в змозі таке переносити! В роті пересохло, в ногах мандраж! Такі гострі враження не для мене! З Канар відлітаю додому!” Таким у стислому вигляді був емоційний монолог дружини. Витрачаю усю красномовність, щоб заспокоїти Наталку. Мовляв, швидше за все то був найжорстокіший хижак, кит-вбивця, що зветься косатка. Кажуть, вони інколи відправляють на дно маленькі судна. Та все вже позаду, чого хвилюватися? (Щодо моєї вправності в ролі заспокоювача, нехай читач складе думку, але нехай зважить на те, що мій вірний Екіпаж так і не наважився залишити капітана сам на сам із косатками). А щодо ідентифікації істоти, яка нам зустрілася, мушу визнати, що досі не знаю, хто ж то був, бо в жодному з музеїв не бачив подібного створіння, до речі, зовсім не схожого на косатку.

Входимо в штильові Кінські широти 33 до 27 градуса. Щоб їх подолати, треба запастися неабияким терпінням. Кінськими ці широти названі тому, що під час довгих тижнів штилювання в цих водах у трюмах вітрильних кораблів минулих століть гинули коні. В нашому випадку безвітрів'я тривало якраз п'ять діб. Якщо ж задувало, то на короткий час і просто у ніс. Маневруючи, розірвав першу геную. Два дні зашивав її вручну.

Розминулися із російським судном “Капітан Снято” з Новоросійська. Чорноморці ввічливо поступилися дорогою, ми вельми за це вдячні, адже майже не рухаємось — штиль. Перемовляємось по радіо з вахтовими “росіянина”. Вони дивують типово “радянським” запитанням: “Хто вас спорядив і хто вам платить?” Все ж таки ще не скоро колишні громадяни СРСР позбудуться комуністичного менталітету, в межі якого не вкладається, що за власною ініціативою можна вирушити не лише у генделік за пивом. Не хочеться розчарувати відповіддю, що мандруємо за власний кошт, відповідаємо якимись багатозначними натяками.

Зустрічаємо пару колег мандрівників — великих черепах. Пропоную Наталці вполювати на делікатесну страву. Та дружина налаштована миролюбно, нехай пливуть. Адже ж справжній черепаховий бульйон вариться цілий тиждень, в нас не вистачить газу.

Помітно теплішає. Вдень 22 градуси, і найприємніше — тепло вночі до 19 градусів. Ми вирвалися з обіймів європейської холодної пізньої осені.

На широті 31 градус, коли до Канар залишалося більше 200 миль, раптом уночі побачив скупчення вогнів. Вирішив, що маю проблеми з навігацією, супутниковий навігатор бреше і це вже Канари. А може заїхали на

Мадейру замість Канар. Та й звідки ще в океані може з'явитися стільки вогнів, наче ціле місто. Пам'ять підказала, що поляк Леонід Теліга, який першим з яхтсменів соцтабору одинаком здійснив навколосвітню подорож, мав у цих місцях аналогічні переживання, про що й повідав у чудовій книжці "Одиночний рейс "Опті". На заході від нас на відстані 15 миль підводна гора Дасія, яка з майже трикілометрових атлантичних глибин піднялася до глибини 44 метри. Мабуть, як і під час мандрівки Теліги, тут відбуваються іспанські військово-морські навчання, на які нам "поталанило" натрапити. На щастя, обійшлося без пригод.

На широті 30 градусів нарешті повіяв північно-східний пасат, і ми під спінakerом полетіли до Канарів.

Сенсу поспішати не було — до острова Гран-Канарія ми традиційно підійшли вночі дванадцятого листопада. Наосліп, покладаючись лише на мапу та на навігатор, на двигуні зайшли у порт Лас-Пальмас. Орієнтуватися було важко — засліплювали тисячі яскравих вогнів великого міста. Ми ледве не наїхали на хвилелом, тому що маяк на ньому не світив. Довелося чимало похвилюватися, щоб о першій ночі віддати якір у гавані порту серед інших вітрильників, що мирно відпочивали на якірному місці в очікуванні ранку.

Лас-Пальмас саяв вогнями — уславлений курорт святкував зустріч із традиційною щорічною Атлантичною регатою, яку проводив знаний яхтсмен Джіммі Корнель. Його книжку-путівник "Всесвітні круїзні маршрути" можна знайти на кожній яхті, що збирається у далекий рейс.

До участі в перегонах Корнеля допускаються судна будь-яких класів та розмірів. Ідея змагань — пречудова: зробити максимально безпечним перехід через Атлантику багатьом десяткам яхт, які у цей час масово мігрують на той бік океану, на Барбадос і далі. Біля 150 яхт вирушали в перегони. Місця для них у марині надавалися безкоштовно. Марина була щільно заставлена вітрильниками.

За три дні регата стартувала. Все місто вийшло проводити мандрівників. Споглядання старту було яскравим, вражаючим. Які лишень вітрильники не брали участь у регаті: від розкішних перегонових і найошатніших максі-яхт до шкаралупок на кшталт нашої "Лелітки" й менших яхт. Вийшло й декілька одинаків.

Навіть після яскравих барв Середземномор'я Канарські острови справляють незабутнє враження. Їх недарма називають островами вічної весни — м'який клімат, чудова природа. На 28 градусі північної широти сонце добре гріє й взимку. А влітку від спеки рятує прохолодний вітер з океану — адже води холодної Канарської течії не прогриваються більше 20 градусів. Наші діти, сидячи у похмурому осінньому Києві, ніяк не хотіли вірити, що у Лас-Пальмасі сонце майже не ховається за хмари, стовпчик термометра застиг на 25 градусах Цельсія, а температура води в морі 20<sup>0</sup>, тож на всі умовляння приїхати і перевідчитися на власному досвіді відповідали якимось нерішуче. А ми насолоджувались весною посеред осені, красою вулиць-алей Лас-Пальмаса, веселого багатомовного міста, його мальовничими краєвидами, ошатними архітектурними ансамблями. Познайомились з російськими моряками: ще з радянських часів на Канарах розташована база російського океанічного рибальського флоту.

Якось, повертаючись на яхту, почули: "Привіт хохлам!" "Привіт кацапам!" — дипломатично відповіли ми. "Та я теж хохол", — відповів голос з берега. Запросили добродія до себе, попередньо пояснивши, що ми українці, а не "хохли". Віктор емігрував з України на самому початку перебудови, втік з тієї ж таки риболовецької бази. Він непогано влаштувався — придбав помешкання, навіть купив дуже дешево велику армоцементну яхту, хоча ходити на ній, схоже, не збирався. На своєму авто Віктор організував нам прогулянку гірською частиною острова. Він навчив нас їсти туну — темно-червоні смачніючі плоди місцевих кактусів. За кожну насолоду в цьому світі маємо платити, розплата за ніжну соковиту кактусятину була жорстокою — шкірку плодів вкривали невидимі мікроскопічні колючки, яких треба позбуватись за допомогою серветки або носовичка. Однак, як не намагайся обчистити колючки після з'їдання двох-трьох кактусових куль, губи розпухають від колючок. "Задоволення" на декілька годин забезпечено.

Перед переходом через океан треба було добре попрацювати з яхтою. Підняти на сліп і пофарбувати: вітчизняну фарбу ПФ 115 злизали, наче й не було, сонце й океанські хвилі. Потребувала "Лелітка" нового двигуна й дистанційного управління до нього: продовжувати цирк маневрування в портах та маринах під вітрилами вже не було сил. Проте в Лас-Пальмасі на підйом на сліп записалася велика черга яхт.

Серед кількох десятків яхт Лас-Пальмаса "Лелітка" була єдиною українською яхтою. Екіпажі інших яхт спілкувалися між собою переважно за ознакою земляцтва. За цим критерієм ми лишалися одинаками. З нами ввічливо розкланювалися, про щось розмовляли, але далі формального спілкування не йшло. Щоб пробити цю стіну, я обрав найбільш приємний мені екіпаж норвезької яхти "Вой-Вой" і запросив на "дрінкінг". На першу зустріч ми зробили дуже скромний стіл. Гості випили по чарці Наталчиної фірмової горілки (вона настоювала спирт на помаранчевих або лимонних шкоринках), із зацікавленням послушали наші розповіді про Україну й

запросили до себе в гості. На обіді на “Вой-Вой” ми познайомилися з яхтсменами декількох інших яхт, отримали запрошення й запросили до себе. З цього моменту коло наших знайомств почало швидко розширюватися й нам стало веселіше. На подальшому шляху мені доводилось не раз повторювати цей “прийом” для початку спілкування. З нашого досвіду ми вивели для себе правило: на першій зустрічі не треба робити щедрий стіл й виставляти багато спиртного — в цьому разі, найвірогідніше, вашого гостя, який у стані добрячого підпитку клянеться у любові та дружбі, ви більше не побачите. Такий “менталітет” у більшості частини іноземців. Якщо стан сп’яніння в нашій країні вважається лицарством, в інших країнах цього соромляться.

Наші сини нарешті погодилися відвідати нас, але прилітали на інший острів — Тенерифе й нам довелося перейти туди. “Лелітку” ми влаштували в невеликій затишній марині біля селища Радазул. Хоч нам дісталось не дуже привабливе місце, бо марина була щільно заставлена яхтами, це не мало значення, бо днями ми зібралися підняти яхту на сліп. Черги тут не було, підйом-спуск дешевий, а стоянка на сліпі була навіть дешевша, ніж на воді. Вибір стоянки був тим більш вдалий, що на Тенерифе більше не було зручних марин. У Санта-Крусі ще тільки будувалася нова велика марина.

Приїхали діти. Щоб вони не були розчаровані, ми показали їм усі принади Тенерифе. А було таки що подивитись.

Над островом — конус вулкана Тейде заввишки 3718 метрів. Зранку конус Тейде іноді прокидається сліпучо білим, засніженим, й сонцю доводиться добре потрудитися, щоб його умити. З вершини сплячого вулкана можна побачити усі сім Канарських островів — маленькі клаптики землі на поверхні могутнього безкрайого океану. Вулкан спить, але не дуже міцним сном — з-під каміння біля вершини пробиваються струмки сірчаного пару. Останнє виверження було 1916 року, і, вочевидь, воно не останнє.

Підйом на вершину займає годин зо дві. Спочатку швидка їзда на орендованому авто, потім підвісна дорога. Таке стрімке подолання майже чотирикілометрової висоти не проходить дарма. На Кавказі мені доводилося підійматися майже на п’ять кілометрів, але навіть ознак гірської хвороби я не мав. А тут неможливо було швидко рухатися — не вистачало повітря, ноги робилися ватяними. Схили Тейде й довколишня місцевість виглядали як первозданий бузково-чорний хаос — сліди останнього виверження.

Дітям так сподобався вулкан, що взяли у мене машину й поїхали вдруге. Повернувшись надвечір, Сергій попросив мене не хвилюватися: мої права та документи на орендоване авто, їхні паспорти, авіаквитки, усі гроші вони забули на вершині, поклавши барсетку на камінь біля стежки. Знайшов чим мене знервувати, хіба хвилювання щось зарадить?

Наступного дня погода зіпсувалася, задув сильний вітер, вершина Тейде була вкрита снігом. Сергій поїхав зранку й повернувся сяючий через кілька годин. Канатка не працювала через сильний вітер, але щоб допомогти Сергію, підняли кабіну лише з одним працівником. Сергій отримав усі гроші й документи.

Горішній ярус гір Тенерифе вкритий сосновим лісом, нижче — кам’яні, вкриті кактусами рівнини. Ясна річ, ми не позбавили себе задоволення пригостити своїх гостей плодами туні.

Вочевидь, кам’яні напівпустелі, зарослі кактусами, займали більшу частину острова. Працелюбні іспанці перетворили їх на сади, розкішні парки й ошатні міста-курорти, об’єднали їх чудовими автострадами, де неможливо втриматися від перевищення швидкості. Мені довелося-таки одного разу сплатити штраф — розігнався до 200 км за годину. А в південно-західній частині острова по дорозі на маяк ми натрапили на таку складну й покручену гірську дорогу з дуже крутими спусками та підйомами, що навіть я (неодноразово довелося долати гірські дороги Кавказу, Карпат і Криму) нервував на закритих поворотах й крутих звивистих серпантинах.

На Тенерифе багато чудових цікавих парків. Великий яскравий зоопарк — Лоро-парк. Тут звірів ми бачили не тільки крізь ґрати кліток. Артистичні забавні вистави із морськими левами, дельфінами, навіть папугами. Парк орлів дивував не тільки гігантськими кондорами в клітках, а й вільними демонстраційними польотами диких птахів.

Діти провели яскравий казковий тиждень і поїхали, а ми почали ремонт “Лелітки”. Завдяки щасливому збігу обставин вдалося досить дешево придбати дизель на 10 кінських сил, що відпрацював лише сотню годин. Щоправда, він мав проблеми з охолодженням (авжеж!), які ми так і не вирішили, довелося мучитися з ними і надалі. 40 днів “Лелітка” простояла на сліпі, ми напружено працювали. Перефарбували палубу, корпус, днище, встановили дизель й дистанційне керування до нього. Щоправда, періодично доводилось на декілька днів припиняти роботу й зустрічати нових гостей з Києва, знайомити їх із красою Тенерифе.

Якось на “Лелітку” завітав несподіваний гість — новозеландець Хемміш. Його першими словами були: “Я пам’ятаю твоє інтерв’ю новозеландському телебаченню!” Що не кажіть, приємно відчувати себе знаменитістю. Я вже розповідав, яке враження справила на співчутливих новозеландців катастрофа “Дніпра”. Тепер завдяки їй за тисячі миль від рідної домівки і Нової Зеландії ми зустріли нового друга. На 14-метровій сталевій яхті фермер Хемміш разом із сім’єю вже третій рік подорожував навколо світу. Човна він збудував власними силами, щоб якось згаяти вільний від сільськогосподарських робіт час. За три роки мандрів його ферма зовсім не занепала, за

нею доглядав сусід. Родина, подорожуючи, отримувала сталий прибуток. Ми дуже потоваришували з сім'єю Хемміша, тож, як і чотири роки тому, католицьке Різдво і власний день народження я зустрічав у компанії новозеландців.

На різдвяні свята по всіх містах острова почалися яскраві веселі карнавали. В Санта-Крусі, найбільшому місті Тенерифе, вулиці вкрилися сценами, на яких танцювали, співали сотні різних самодіяльних ансамблів. Ми милувалися виступами дитячих колективів. Чудові витіюваті костюми, кумедність, старанність та дотепність маленьких виконавців зачаровували. На площах гриміла музика й іспанці свій південний палкий темперамент виливали в шалених танцях. Ми з Наталею теж не відставали від них. Та що там не відставали — доводилося стримуватись, щоб не випереджати, бо танці — це наша любов, наше захоплення.

Так називалась публікація про нас, що її надрукувала українська газета “Независимость”. У листопаді разом із численними листами від друзів і знайомих діти привезли нам гроші на подальшу частину подорожі, а ще — листа від Шури Парахоні із запитаннями про мандрівку. Ми старанно задовольнили цікавість подруги-журналістки. А у січні разом із новорічними вітаннями й подарунками отримали примірник газети із публікацією, яку я й наводжу тут перед розповіддю про перетин Атлантики. Ось що написала Шура:

“Скажіть відверто, щоб ви віддали, аби оце зараз, у цю хвилину опинитись на Канарських островах або десь у Атлантиці? Ні, це зовсім не чергова реклама круїзу. Нічого фешенебельного. Хоча круїз — так, має місце. Адже йдеться про морську подорож. Навколосвітню. Під вітрилами. Удвох...”

Ну що, ви також не проти? Та, на жаль, немає яхти, грошей, часу, компанії? Розумію. В мене із усім тим також, як не прикро, проблеми.

А ось киянин Валерій Петушак у вересні 1994-го наважився й гайнув світ за очі. Змінив кермо страхової корпорації “Славія” на штурвал крейсерської яхти “Лелітка”, аби удвох із абсолютно “суходільною” й домашньою дружиною вирушити навколо світу. Наталка відважно погодилася на єдино можливу для себе роль — пасажира. Пам'ятаєте мультик “Балерина на кораблі”? Ось щось у такому дусі. Тільки дружина у Валерія працює в бібліотеці. В дорожніх щоденниках суворий капітан називає її не інакше, як “Екіпаж”.

Для морської подорожі у Валерія були: яхта, власна, таке не кожен може собі дозволити, досвід далекого морського походу, щоправда, вчотирьох, з Владивостока до Нової Зеландії. І, звісно ж, Наталка, яка, підозрюю, “балериною на кораблі” перестала бути задовго до Босфору. Але все ж наважитись ось так поплисти назустріч невідомому... Це, погодьтесь, вчинок. Поталанило: вдалося передати на “Лелітку”, що якраз дісталася Канар, з okazji листа з питаннями про мандрівку. А рівно за тиждень з тією ж okazji отримати відповідь. Три місяці перебування вдалині (відносній) від земної метушні явно не обтяжували Петушаків, не позбавили почуття гумору, не розчарували у подорожі, у морі й один в одному. Як ведеться, на питання відповідав в основному капітан. Зрідка дозволяючи вставити слівце “Екіпажу”.

— **Що було (на сьогоднішній день) найбільш приємним? Найважчим? Найсмійнішим?**

— Приємного було багато, важко вибрати. Найбільше запам'ятався чудовий настрій після заходу в порт Бізерта (Туніс). Опісля трьох безсонних ночей, трьох днів штормової погоди із грозами, зливами, хвилювань щодо того, як нас зустріне мусульманська Африка, ми зайшли до маленької охайної марини й опинилися у дружньому середовищі бувалих мореходів, які полюбляють цей порт за дешевизну. Ласкаво пригрівало сонечко. На березі — пляж і фінікові пальми, загадково-тужливий спів муєдзинів...

Найважчим було припинити сварити Екіпаж за помилки, у яких завинив капітан. Зрештою, думаю, це не лише важко, а й взагалі неможливо.

Найсмішнішим був епізод, коли на острові Лемнос нас наздоганяв катер берегової охорони, а Наталка до них раптом як закричить: “Рідненькі, земляки, наші!” Греки дещо здивувались. Виявилось катер називався “Хома Ліменко”. Прапор, щоправда, грецький, та й назва грецькою написана, та хіба це суттєво? Наші — й квит!

— **Ваші звичайні строї? Колір обличчя? Заняття? Діалог?**

**Строї.** Уночі: на дві сорочки — двоє светрів, тоді тепла куртка, три пари штанів, тоді на все це — ненамоканець, на голові вовняна шапочка, і зверху — вовняний теплий шолом. Все це чудово зігріває, особливо вранці, коли не роздягаючись влізаєш з головою під ковдру. Зігріває години за півтори. Удень — по-різному: майже зовсім нічого, зовсім нічого або зовсім-зовсім нічого.

**Колір обличчя.** В мене брунатно-жовто-зелений. В Екіпажа навіть розкішна засмага не в змозі заглушити рум'янець на кшталт “споживайте томатний сік”.

**Заняття.** До обіду намагаюся відіспатися після нічної вахти (зазвичай це вдається). По обіді можу поспати години зо дві, якщо Екіпаж виділить дозу “засобу від безсоння”. Опісля сну старанно записую все, що не встиг зробити за цей день і попередній, а також намічаю, що не зроблю завтра. Вночі намагаюся поєднати вахту з вивченням English. Це виявляється не лише безуспішним, але й небезпечним для зустрічних пароплавів: розбігаються, якщо вивчаючи англійську, не забув увімкнути ходові вогні. А якщо забув — просто наїжджають.

**Типовий діалог:** “Ну куди ти рулюєш? Звідки в тебе вітер?” — “Рулюю, куди ти сказав. А звідки вітер, то його справа!”

— **Що найчастіше згадуєте?**

— Найчастіше згадую, що це, мабуть, остання у моєму житті така чудова подорож. Опісля того довго сумую.

— **З тих місць, які ви вже відвідали, куди би воліли повернутись?**

— На Крит, на Мальту, у Гібралтар, на Канари — ой, як то було б добре!

— **Якщо хтось забажає наслідувати ваш приклад, що б ви порадили?**

Екіпаж: — Не відкладати “приклад” у довгу шухляду. “Блажен, хто змолоду дозрів”.

Капітан: — Не поспішати. Заходити до кожного порту, насолоджуватися мандрівкою. Адже такої можливості може ніколи більше не з’явитися.

— **Валерію, у твоєму житті це вже друга морська подорож. У чому схожість і у чому різниця?**

— У першій свій великий похід із Владивостока до Окленда я йшов — як у першій. Ми поспішали до Нової Зеландії. До Полінезії не зазирали — потім, потім! Зараз я ставлюсь до мандрівки, як, можливо, до останнього шансу побачити місця, про які мріяв усе життя. Намагатимусь проминути якомога менше. Різниця і в тому, що тоді на “Дніпрі” ішов штурманом, за мною стояв капітан, а на ньому — уся відповідальність за рішення. Тепер ця відповідальність на власних плечах інколи трохи пригнічує. Зате отримав п’янке відчуття свободи, повної гармонії бажань і дій.

— **Яким буде подальший маршрут?**

— Дуже хочу потрапити до Нової Зеландії, на острів Грейт Беррієр, де я мешкав три місяці, де в мене залишилися друзі. Дорогою завітати на Маркізи, Тонга, Фіджі. Ну й до Австралії зазирнути, навідати соратників по першій подорожі. До Тихого океану потрапимо, мабуть, Панамським каналом. Якщо не вдасться умовити Екіпаж пройти Магеллановою протокою.

— **Чи задоволений Екіпаж Капітаном? Чи задоволений Капітан Екіпажем?**

— Екіпаж від відповіді на небезпечне запитання дипломатично ухилився. А Капітан не робив тасмниці: він дуже тішиться з того, що вдалося зберегти Екіпаж: “Надії на це в мене було небагато. Адже Наталка вперше у морі і абсолютно не уявляла, на що наважилась. Тому про всяк випадок готував себе до самотнього рейсу.”

Новий рік Наталка з Валерієм думали зустрічати вже в океані. Встигли чи ні — не знаю. Дуже можливо, що зараз, коли пишуться ці рядки, Валера править свою самотню нічну вахту. В каюті, натомившись за день, спить Екіпаж. Постійна синява довкола розфарбовує навіть сні — Наталі часто сняться волошки в житі. Капітан ступає посеред океану англійську. Дивиться на зорі — у Києві часу не було. І зірок.”

Коли ми спустили “Лелітку” на воду, виявилось, що радіти рано: щойно встановлений дизель перегрівався, дешева “необростайка”, що нею пофарбували днище, вже через два тижні почала затягуватись павутинням водоростей. Щоправда, палуба й борти сяяли свіженькою білою фарбою, тож я сподівався, що збережуть пристойний вигляд бодай якийсь час.

Розлучитися з Канарами було важко, бо з Києва знов й знов приїздили гості, просили зустріти й розважити. Ми вже втратили кращий час для того, щоб перетнути океан, ризикували потрапити в затяжні штили. До того ж Карибське море треба подолати до розпалу літа, до початку ураганів. Треба було поспішати.

Вирушати намітили чотирнадцятого березня. Наостанку влаштували фуршет для обслуги марини. За час перебування встигли “обрости” новими друзями, як днище нашого човника водоростями. З тією різницею, що водорості у плаванні — то біда, а друзі — найбільша радість і водночас — біль, адже всі зустрічі у мандрах закінчуються розставаннями і хтозна, чи доведеться зустрітись іще хоч раз з людьми, які стали майже рідними.

В марині ми заприятелювали з літнім симпатичним офіцером обслуги Домінго. Коли він вперше запросив нас до себе в кімнату, загадково посміхаючись, показав нам свою колекцію: прапор переможця в соцзмаганні, алюмінієвий бюст Леніна і ще кілька атрибутів радянської епохи. Наш скепсис щодо цих речей і взагалі до радянської епохи викликав живу реакцію у Домінго. Такі ж почуття у Домінго були до епохи колишнього диктатора Іспанії Франко. За чаркою він розповів нам свої життєві перипетії. Змолоду Домінго працював на океанських теплоходах. Ненависть до диктатури Франко змусила його покинути Іспанію. Повернувся тільки після смерті диктатора. Дружина дочекалася Домінго, хоча за час його відсутності дітей у родині побільшало, проте Домінго вважав це природним й був задоволений своєю долею.

Старт був намічений на вечір. Та друзі прощалися з нами так приязно, тости і напутні побажання затяглися так надовго, що довелося перенести старт на ранок.

Рано-вранці, поки марина ще спокійно спить, готуємось до виходу. Йде дощ, від острова повзуть важкі дощові хмари. Але вітру в марині зовсім нема. Ну що ж, тепер ми маємо дизель з дистанційним управлінням. Нарешті акуратно, красиво під двигуном вийдемо з марини.

Заводимо дизель, віддаємо швартови. Включаю передачу і... на валу зривається шпонка гвинта. “Лелітці” не хочеться залишати затишну марину, мабуть, вона теж заприятелювала із тамтешніми мешканцями-вітрильниками.

На причалі з’являється заспаний Домінго й енергійними зрозумілими жестами пропонує повернутися, поміняти шпонку, а головне — продовжити церемонію прощання. Та як на мене, краще вийти під вітрилами. Повертатись — погана прикмета, доведеться “Лелітці” змиритися із долею й прямувати шляхом Колумба.

В марині вітру немає зовсім. Поволі повземо до виходу, вигрібаюь румпелем. Потроху нас підхоплює легенький вітерець. Під захистом берега хвиль і вітру майже немає. Враження — ніби ми на прогулянці. Як чудово відчутти себе знов на воді після чотирьох місяців напруженої підготовки. За милу від берега “Лелітку” підхоплює свіжий пасат, і яхта хутко біжить на південь. Дощові хмари зачепилися за Тенерифе, а у нас світить сонце. Та що далі від берега, то сильніше вітер. Хвилі стають злішими. Швидкість зростає до 6 вузлів, починається відчутна хитавиця. Скидаю стакселя. Екіпаж, що за чотири місяці суходільного життя геть втратив морські навички, залягає у анабіоз. На жаль, я також, м’яко кажучи, не в найкращій капітанській формі, до того ж кров ще відчутно розбавлена алкоголем різних і не дуже сумісних напоїв. Придивляюь до океану вже без надмірної зачарованості. Атлантика здається непривітною, навіть ворожою із своїм невгамовним вітром і хаосом хвиль. Пригадав враження Вела Хауелза з його книги “Курс — самотність”: треба пережити негоду, а після неї кілька днів хорошої погоди, щоб встановилося взаєморозуміння між судном, людиною та океаном, щоб відновилося душевна рівновага.

Вел Хауелз — відомий яхтсмен, учасник перших атлантичних перегонів одинаків, які в 1960 році організував знаний англійський яхтсмен Френсіс Чичестер. Вел Хауелз стартував на фолькботі “Ейра”, який мав довжину 7,5 метрів. Йому не судилося закінчити гонку — під час шторму біля берегів Америки втратив наручний годинник, який був єдиним хронометром на яхті. Втративши можливість орієнтуватися, Хауелз був вимушений зробити зупинку на Бермудах. Свою книгу Хауелз написав через шість років після закінчення подорожі. Я пишу вже шостий рік. Невже коли-небудь скінчу?!

На траверзі мису Монтанья-Рох вітер різко підсилюється, хвилі досягають трьох метрів — мабуть, щоб дати нагоду пересвідчитися у точності слів Хауелза. Лаг показує 8,5 вузла. Кидаюся рифити грота, що влип у ванти, гарячково пригадуючи, що тягнути й що травити.

За кормою повільно тане в серпанку Тенерифе. Нагадує про нього конус Тейде, що довго бовваніє на горизонті. Попереду майже три тисячі миль шляху до протилежного боку Атлантики, до Антилських островів. Найкращий час подолання цього маршруту — грудень, січень — ми прогавили. Зараз можна втрапити у штилі. Тож, щоб обійти зону штилів, підемо спочатку на південь вздовж Африки, до островів Зеленого Мису, а вже тоді — на захід. Маємо досить їжі. Запасу питної води — 500 літрів — повинно вистачити на два місяці, ми ж сподіваємось дістатися Антилських островів за місяць. 110 літрів пального для дизеля вистачить для безперервного ходу впродовж майже п’ятьох діб, адже наш десятисильний двигун дуже економний — витрачає один літр за годину. Попереду довгий шлях, але, здається, ми непогано до нього підготувалися.... Якби не охолодження дизеля! До перетину Панамського каналу треба цю проблему вирішити. Та ще маємо час.

Рухаємось із попутною Канарською холодною течією. Температура води не перевищує 16–17 градусів. Повітря також не схоже на тропічне, хоча йдемо до екватора. Вдень, незважаючи на яскраве сонечко, не вище 20 градусів, вночі — 14 градусів.

Перші нічні вахти коротаю сам. Поки акумулятор добре заряджений читаю пригодницький роман англійською мовою. Це для мене приємний засіб вдосконалення мови, бо вчитися за підручниками ненавиджу. В романі описуються пригоди піратів на відлюдненому острові Соломон в Індійському океані. Який острів Соломон може бути в Індійському океані, коли Соломонові острови знаходяться в Тихому океані? Ми проходили біля них на “Дніпрі” в 1990 році. Мене дратує необізнаність автора. Знати б, що через три роки нам

пошастить відвідати той самий, такий відлюднений атол Саломон в Індійському океані. Одну ніч читав Урбанчика “Самітником під вітрилами” — оповіді про сміливців, які поодиноці долали океани. Стало сумно: половина яхтсменів загинула в морі. З’явилося бажання померти дома у власному ліжку. Дивно, а вдома був не проти скінчити свої дні в океані...

Вночі небо над нами обернене. Усі сузір’я з’їхали зі своїх звичних місць. Звечора Оріон просто над головою, поруч Великий Пес з Сиріусом. Кассіопея сідає низько на заході. Високо в небі яскраво світять зірки Візничого. Але зовсім немає звичних для нас Лебеда та Орла — вони виходять під ранок.

На третій день Екіпаж почав акліматизуватися, хоча кача не зменшилася. Почалися регулярні сніданки, обіди, вечері. З трьох годин ранку вже можна поспати — на вахті чатує Наталя. До того ж стає тепліше. Кожного дня температура води підвищується на один — два градуси. Нарешті океан починаєш відчувати рідною домівкою.

Безкрайній простір, що оточує наш мініатюрний ковчег, здається мирним, домашнім, затишним. У ньому почуваємось безпечно: ми зовсім одні в безкрайній водній пустелі.

Вісімнадцятого березня о 4 годині 30 хвилин ранку перетнули тропік Рака — 23 градуси 57 мінут північної широти. На честь цієї події наливаю собі чарку горілки. Екіпаж спить, тому випиваю наодинці. Вода в океані залишається зеленкуватою, а у Тихому океані на цій широті вона була вже чудового ультрамаринового кольору. Мабуть, колір води залежить від температури, ми йдемо в прохолодній Канарській течії.

На сніданок наливаю чарку Екіпажу — Наталя вперше перетинає тропік. Проте Екіпаж ще приходиться до тям, йому не до святкування. Доводиться випити і його чарчину.

Ідемо повний бакштаг, фордевінд, вітер північний, північно-східний, дуже слабкий. Треба весь час пильнувати й підрулювати. Перевіряю різні вітрильні схеми, щоб “Лелітка” могла самостійно керуватися. Для початку підняв на форштазі дві генуї № 3 й зафіксував на гіках. В якості одного гіка використав спінакер-гік, в якості другого — алюмінієвий футшток. Результат — негативний. Далі вирішив одну геную № 3 замінити на геную № 2. Деякий час намагаюсь теоретично обґрунтувати з якого боку встановити більшу геную, з навітру або з-під вітру. З однаковим успіхом вдається обґрунтувати обидва варіанти, тому обидва й перевіряю. Негативний результат мене не дивує, більше дивує терпіння Екіпажу, який спокійно спостерігає мою нескінченну й незрозумілу метушню на баку. Але я не здаюся. Встановлюю на підмогу обом генуям ще й штормового стакселя 10 кв. м, обтягнувши його шкотами у діаметральній площині, тобто по осі яхти. Так робив Слокам на “Спреї”, коли йшов фордевінд. Ефект той самий. Не хоче “Лелітка” йти самостійно, вимагає до себе уваги. Врешті зупиняюсь на гроті та генуї “на метелику”, тобто винесеній на навітряний борт на спінакер-гіці, й упокорююся щодо підрулювання.

Я буду ще довго розгадувати секрети автопілота. Але за два роки по тому “Лелітка” нестиме спінакер і тижнями керуватиметься автопілотом за такого кволого вітру, який не в змозі навіть ворухнути його вітрове крило. Але це буде потім. А зараз не можна відірватися від румпеля.

Вночі я дослухався до чийогось гучного пихтіння. Явно це був не дельфін. Вранці знайшов на палубі маленьку летючу рибку.

Вдень, поки я спав, Наталка помітила метрів за двісті великі трикутні плавники, вирішила, що то косатки й відійшла подалі. Коли знов лягла на курс, поруч із “Леліткою” високо вистрибнула з води й шумно шубовснула величезна манта. Так ці істоти знешкоджують паразитів. Екіпаж, знаходячись під враженням від побаченого, почав негайно вимагати від мене пояснень: що буде, коли така “крихітка” звалиться до нас на палубу. Хай Бог милує!

Уночі більше не читаю — за три ночі розрядив акумулятор. Сонячна батарея має дуже малу потужність, а заводити дизель для підзарядки не хочеться. Тепер ночами слухаю радіо. Інформаційну блокаду стосовно України прорвано. Пам’ятаю, як ще восени “голоси” згадували Україну дуже рідко та ще в іронічному, поблажливому тоні. На кожній митниці в Європі нам доводилося пояснювати, що “Україна — не частина Росії, а незалежна держава”. Як соромно було при цьому пред’являти паспорти, на обкладинках яких красувалися золоті літери “СССР” (сі-сі-сі-пі, як прочитували їх іноземці), а приналежність до держави Україна визначалася лише чорним траурним штампом.

За півроку багато змінилося. Яхтсмени вже не підходять до нас з довідниками, в яких ніяк не можуть розшукати, яку країну символізує наш прапор. На Канарах в яхтовому магазині ми навіть побачили в продажу наш жовто-блакитний прапор. “Свобода”, Бі-Бі-Сі тепер часто згадують Україну, поважно й приязно. Здається, у цивілізованого світу з’явилася надія, що новий, щойно обраний президент все ж таки поведе країну до демократії й цивілізації. Ми теж живемо цією надією. Що ж, побачимо.

Штилі чергуються з періодами вітрів у 2–3 бали, та нам все ж вдається завдяки попутній течії долати близько 110 миль на добу, й двадцять третього травня ми вже на широті 18 градусів 30 мінут, 75 миль на північ островів Зеленого Мису. Тепер можна відвернути на Захід — туди повертали і вітер, і течія. До того ж, як стверджувала лодія, штильові зони нам більше не загрожують.



Під час нічної вахти, нарешті, зрозумів, що чотири яскравих зірки на півдні — це Південний Хрест. Одночасно видно й Полярну зірку.

Вночі повз нас на південний захід пройшов великий танкер.

Всупереч лоції ми таки “встряли” у мертвий штиль. Картаю себе за те, що занадто наблизився до островів і, мабуть, потрапив у вітрову тінь. Майже три доби вітер вмирав, вередував, винахідливо змінював напрями, задля того щоб геть змучити змінами галсів та вітрил. Але як Екіпаж насолоджувався спокійним лагідним океаном. Рядки з її щоденника:

“Яскраві спокійні сонячні дні змінювалися романтичними ночами з легкими ефірними бризами. Яскравий місяць та сузір’я Оріона блищали над нами, й Сиріус яскравим факелом горів над горизонтом. Ззаду й збоку від нас Великий та Маленький Ківш широко розляглися на небесному схилі. Кожну ніч ми мали можливість споглядати за переміщенням чотирьох планет. Рубіново-червоний Марс та блідий Сатурн йшли поруч небосхилом, як габаритні вогні гігантського космічного автомобіля. А ближче до ранку алмазна пара Юпітера та Венери з’являлася на сході й посувалася вперед, поки не танула в сяйві світанку.

Яхта поволі линула в урочистій залі ночі. Здавалося ми летимо в космосі, навколо нас тільки зірки. Усе земне лишилося десь далеко. В рипінні снастей та такелажу наче чулися потойбічні голоси. Коли виходив місяць, ставало веселіше, відчуття космічної безодні відступало. Виявлялося, що ми ще земляни й тепер ані кит, ані корабель, ані айсберг нам не загрожують.

Як нам у житті не вистачає таких годин спокійних роздумів, коли споглядання прекрасного світу несе в душу спокій та розум. Відчуваєш, як вуха звільняються від нескінченного шуму та гаму, а душу полишає суєта та порожнеча. Недарма наші пращури йшли в пустелі або в монастирі, які влучно звалися пустинями, щоб там переосмислити пережите і потім набутою мудрістю навчати нащадків.

Так, найкращий відпочинок — це штиль в океані. Мабуть, є сенс організувати такі тури для бажаючих відпочити в абсолютному спокої наодинці з рибами та зірками.”

Та філософський настрої Екіпажу під час штилю не завжди й не зовсім поділяв капітан. Філософія йому давалася важко, коли “Лелітка” безпорадно розгойдувалася на лагідних хвилях мертвого зибу, а відстань до Антилських островів зовсім не зменшувалася.

Двадцять п’ятого березня ми відзначили першу подолану тисячу миль. Проте до Сен-Мартену наблизилися лише на 635 миль, 365 з’їв крок до островів Зеленого Мису.

Знову зустрілася пара китів, але близько вони не підходили. Як тільки Екіпаж почув важке фуркання й синхронні виляски, відвернув подалі, хоча мені хотілося ще раз познімати цих мирних ссавців.

Величезного ската або манту зняти також не вдалося. Страхіття несподівано піднялося з води метрів за 50 від яхти, наче лихий чародій з “Лебединого озера” розправив свій чорний плащ, пролетів кілька метрів та шубовснув у безодню. Можливо за ним хтось гнався. Видовище було просто сатанинське. Тепер Екіпаж зрозумів, звідки у Мефістофеля мода на чорний плащ.

Вдень дуже тепло — в каюті 28 градусів. В кокпіті не можна стати босою ногою — так пече сонце. Тенту на яхті нема, тому від спеки сховатися ніде. Після 16 години сонце ховається за вітрилами й вже можна з’явитись на палубі.

Коли вітер зовсім вмирає, заводимо дизеля. Але через 50 хвилин доводиться глушити, бо він перегрівається. Що тепліша вода, то менше часу він працює. Як пройти Панамський канал не уявляємо, бо там вода буде ще теплішою, а користуватися вітрилами заборонено. Екіпаж вболіває цією проблемою, а капітан розглядає її як чергову, яку доведеться вирішити, коли прийде час.

За дві доби вітер зробив повний оберт за годинниковою стрілкою й все ж таки зглянувся, й задув, задув потужно й енергійно — зі швидкістю 15–20 вузлів. Як ми раділи тому північно-східному пасату. На свіжому вітрі автопілот непогано керував яхтою, у нас з’явилося більше вільного часу. До хвиль і хитавиці вже потроху звикли, почали “давати швидкість” 130 миль на добу і більше. Як і всі рекорди, вони забирали надмір сили. На швидкості 7–8 вузлів яхту кидало на хвилях так, що треба було постійно за щось триматися. Автопілот додавав проблем, іноді повертаючи фордевінд.

Якось уночі вибіг на палубу з-під теплої ковдри зовсім голий, щоб допомогти дружині вернути яхту на курс. Такою необачністю миттєво скористався холодний нічний вітер і розбудив мого вірного супутника — радикаліт. Вранці, відчувши різкий біль у спині, почав ефективне лікування.

Дружина називає мене дикуном, бо я ніколи не вживаю ліки й скептично ставлюсь до сучасної медицини. На відміну від мене вона завжди має добрий запас пігулок різного кольору й завжди знаходить причину для їх вживання. Наталі неважко знайти причину, щоб змусити і мене щось проковтнути. Категоричний протест сприймається по-різному: або зневажливо до мого невігластва, або презирливо до мого дикунства.

“Ефективне” лікування, на мій жаль, почало виправдувати прогнози дружини. Лікування було простим: кілька разів за день я “полоскав” радикаліт у прохолодній воді за кормою “Лелітки”. Але хвороба не відпускала, почувався кепсько. Коли на третій день права нога почала втрачати чутливість, став шукати причину невдачі. “Занадто тепла вода”, — нарешті осягнула рятівна думка.

Причину невдачі я визначив, але холодної води в тропіках взяти було ніде. Змінюю засіб лікування — починаю голодувати, переходжу на “дієту” виключно з кип’яченої води. У лікуванні голодом я теж не новачок, одного разу вже придушив свій радикуліт десятиденним голодуванням. Екіпаж, який цим методом боровся з морською хворобою, до мого голодування поставив ще більш вороже, аніж до морських ванн. Перспектива можливої другої поразки в лікуванні, внаслідок якої йому доведеться самотужки провести яхту через другу половину океану, додавала натхнення в боротьбі з моїм дикунством. Але я був несхитним і на пігулки не погоджувався.

Безумовно, скептична ворожість, з якою дружина спостерігала мої муки, не сприяла скорому одужанню. Тільки після трьох діб голодування відчув, що у моєму тілі розгоряється пожежа. Саме тоді, вперше й востаннє, я безсовісно пропустив нічну вахту. Лежав під ковдрою, обливаючись потом. Жар у тілі не вщухав до ранку, зате на ранок я відчув, що хвороба відступила. На радість Наталці я знов почав їсти. Мені дійсно покращало й через два-три дні я зовсім забув про радикуліт.

Першого квітня врешті з’явилася попутна течія і це не розіграш. Був і розіграш: розповів Наталі, що вночі поруч йшли два кити й одному я почесав спину. Наталя зраділа, що кити трапилися не на її вахті й люто зиркнула, коли нагадав їй про перше квітня.

Другого квітня вночі вітер посилювався до 5 балів й повернув на південь. Яхта йшла з повним гротом й другою генуєю “на метелику”. Довелося міняти галс. Закріпив однією завал-таллю грота гік на новому галсі й, не завівши другу, пішов на бак до генуї. Тільки пройшов за ванти, яхту розвернула велика хвиля й не витримав, розлетівся карабін завал-талі. Грота-гік перелетів на другий борт й врізався у ванти за моєю спиною. Трохи б раніше і я вилетів би за борт, бо, як завжди, був без страхувального паска. Скінчилася б моя навколосвітка, а що б довелося пережити посеред океану Наталці?! Для мене шанси врятуватись дорівнювали нулю. Зрештою, для дружини вони становили величину не набагато більшу. Все ж таки її досвід керування яхтою тоді був явно недостатнім, щоб дати раду човну й собі. З того часу, спокутуючи провину за ігнорування страхувальним паском, завжди заводив на одного борта одразу дві завал-талі.

Дні минали за днями, “клонуючи” один і той же перебіг подій за добу. Не сказав би, що від такої одноманітності хилило на сон. Радше навпаки. Протягом дня вітер тримався досить рівно, сонце сідало чисте, ніби вмите, тож я спокійно вмощувався у кокпіті на свою вахту, розраховуючи із задоволенням послухати радіо. Авжеж! На небі за кормою з’являється безневинна хмарка. Через 15 хвилин вона затуляє півнеба, перетворюється на чорне страхіття. Застібаючи на ходу ненамоканець, біжу на бак відстебнути від гіка геную, що рветься з рук і намагається стягнути мене за борт разом із гіком. Далі біжу в кокпіт, підтягую шкот генуї, яку несамовито шмагає вітер, віддаю фал і знов біжу на бак, стягую й прив’язую геную. Тепер доходить черга рифити грота. Вітер скаженіє, налітає шалений шквал з дощем. У чорнильній темряві, яка насувається з тропічною зливою, навпомацки мерщій беру риф, хоча здоровий глузд підказує брати вже й другий. Злі хвили виростають на очах, й шквал починає розкручуватись на повну силу.

Вітер лютує, і я готуюся вже брати другого рифа. Та хмара летить далі й через півгодини забирає негоду з собою. Знов на небі жодної хмаринки, мирно світять зорі. А вітру нема зовсім. Озброєна до шторму “Лелітка” ледь-ледь посувається вперед під зарифленим гротом.

Аби не втрачати дорогоцінні милі, встановлюю все на місце, стягую ненамоканець й вмощуюся в кокпіті, мріючи про спокій та радіо. Але за кормою з’являється ще одна “мила” хмарка й невдовзі все починається з початку. Боротьба з хмарками триває без кінця. Коли ж мій терпець і запас лайок, які я стиха бурчу собі під ніс, щоб, бува, не почувла Наталя, остаточно вичерпуються й не стає жодних сил, з каюти висовується розкуйовджена голова заспаного Екіпажу. Ця визначна подія трапляється десь о третій годині ночі. Перш ніж заступити на вахту, Наталя сердито сварить мене за те, що цілісіньку ніч бігав, наче кінь, палубою, порушуючи її дорогоцінний сон. Переживши й цей “шквал”, можу спокійно йти відпочивати — під час Наталчиної вахти, будьте певні, жодна хмаринка не затьмарить небо.

В моїй уяві Наталчина вахта — це рай. А ось як Наталя згадує свою вахту в слабкий вітер, коли треба підрулювати.

“Руки горять від мотузки, яка фіксує руль і яку треба весь час підкручувати, щоб повернути румпель. Сидіти треба, скрутившись упівоберта, а очі скошувати в компас. А вітер як на зло дме прямо з компаса й видуває очі. Насуваю куртяку на голову, щоб зовсім не видуло мізки. Але куртяка наїжджає на очі, закриває компас. А очі взагалі не хочуть нікуди дивитися, закриваються та й годі. Свідомість затьмарюється. Зірки й краса безмежного таємничого океану не цікавлять. Все оглядаюся та оглядаюся на схід й чекаю на сходження Венери — провісниці зорі. Нарешті з’являється яскрава блакитна планета, а невдовзі встає чисте яскраво-жовте сонце, на небі ні хмаринки. Разом із сутінками тане сонний настрій. Тепер можу спокійно чекати, поки виспитьесь мій мучитель”.

Трете квітня. До Сен-Мартену залишається 1000 миль. Видатну подію святкували кофе з коньяком (Наталі — коньяк у кофе, мені — ще й у чарку).

При наближенні до Антіл вітер посилюється й посилюється. Сьомого квітня встановлюємо новий рекорд добового переходу — 136 миль. Але вітер ще більш лютує. Хоч Екіпажу вже й млосно від цих перегонів, він

готовий постраждати ще, аби скоріше дійти. Восьмого квітня фіксуємо найдовший добовий перехід — 150 миль. Встановлюємо й рекорд швидкості — 8,8 вузла. Весь час тримали повний грот та другу геную “на метелику”, хоча вітер іноді задував до шести балів. Ось враження Екіпажу від цих перегонів.

“Зі злим шипінням з корми налітає попутна хвиля, піднімає яхту вгору метрів на два. На спині розлюченої хвилі яхта несеться в піні та бризках. Хвиля проноситься під кілем, швидкість уповільнюється, здається яхта завмирає перед черговим стрибком. Серце теж завмирає: чи впорається автопілот з натиском нової хвилі. Проте на сильному вітрі автопілот працює бездоганно.”

Рекорд так виснажив нас, що наступну добу швидкість більше 5 вузлів не піднімали.

Вітер починає нервувати, міняє напрям. Іноді вже доводиться йти й бейдевінд. Небо затягують важкі дощові хмари, хоча вони не приносять шквалів. Навпаки, вітер трохи вгамовується.

Фруктів, якими ми запасилися на Тенерифе, вистачило на тиждень. На три тижні вистачило овочів, а картоплі — майже до кінця переходу. А от сало, яке діти привезли нам з України, протрималося до кінця, ми доїдали його на Сен-Мартені. Риба не ловилася, хоч я перепробував усі блешні й наживки, тож перейшли на консерви та каші.

Вода в океані дуже тепла — 27 градусів. У каюті вдень 35 градусів. Жарко, повітря вологе. Враження, що перебуваєш у паровій камері, навіть повітря пахне перегрітою парою.

Дванадцятого квітня наближаємось до Антильських островів. Зранку вперше за два тижні побачили судно — контейнеровоз “Ivogan”. Зв’язатися по радіо не вдалося. О 18 год. 15 хв. Наталя побачила три невисокі піки острова Сен-Бартельми. Сен-Мартен, куди ми прямуємо, зовсім поруч. Сен-Мартен — невеликий острів 10 км в діаметрі в групі Малих Антильських островів поруч з Пуерто-Ріко, Гаїті. Нам все одно, на який острів йти — віз ми не маємо ніяких. На Сен-Мартені нас обіцяли провідати друзі.

Атлантичний океан позаду. За 28 днів ми так звикли до нього, що відчували себе органічною його частиною. В океані було комфортно, спокійно й безпечно. А як зустрине нас невідома земля? В душу закрадається тривога й непевність.

Перед заходом сонця нарешті побачили й Сен-Мартен. Як завжди, прибуття випало на ніч. Докладної карти острова немає, тож цілу ніч доведеться перечікувати. Вітер на ніч підсилюється до 6–7 балів. Розбурхані хвилі наостанку влаштовують нам випробовування. Ідуть фронти важких дощових хмар, з-під них несуться шквали. Західний вітер притискує нас до острова. Скидаю стаксель, беру два рифа на гроті, розвертаю яхту проти вітру й туго вибираю гіка-шкоти. “Лелітка” ледь-ледь посувається вперед, стабільно витримуючи кут до вітру 50°. Кача, на диво, значно зменшується. Якби не виття вітру в такелажі, було б зовсім комфортно. Дивне відчуття: розбурханий океан, грізні хвилі, вітер вис в снастях. Але хвилі наче оминають яхту, вона ледь похитується, гойдаючись на хвилях. Позаду під вітром острови, але ані вітер, ані хвилі не зносять нас до небезпеки. Грот не полоще, стабільно наповнений вітром. Цікавий досвід, але обміркувати, замислитись над ним, зробити висновки не вистачає мудрості.

Ніч тягнеться довго-довго. На ранок вітер ще посилюється, беру третій риф на гроті, піднімаю штормовий стаксель. З острахом заходимо в неглибоку протоку між островами Сен-Мартен і Ангілья: після кілометрових океанських глибин якихось 6–7 метрів неабияк бентежать. Напружено вдивляємось у кожну підозрілу хвилю по курсу: чи не ховає вона мілину або риф. Нарешті, за 3,5 милі до порту Маріго зліва по борту побачили щогли яхт.

Скидаємо вітрила, заводимо двигун. Марина розташована в глибоко врізаній в узбережжя бухті, оточеній високими горами. Обережно заходимо вузьким звивистим каналом. З висоти в воду гучно плюхаються жирні чорні пелікани, здійснюючи хмари бризок.

Прискіпливо готуюсь до швартовки, бо в марині гуляє свіжий вітерець. Швартови, кранці на місці. Екіпаж напоготові, отримав докладні інструкції. Треба ж показати, які ми вправні моряки. Підходимо до бону. Треба швартуватися швидко, бо боковий вітер нанесе нас на розкішну яхту по правому борту. У вирішальний момент Екіпаж не в змозі вирішити, чи пасивно виконувати інструкції, чи діяти за власною ініціативою, тому взагалі не діє. Капітан починає пристрасний діалог, а яхта в той час незворотно наближається до бону. Коли принципово незгодний з оцінкою своїх розумових здібностей Екіпаж викидає за борт кормовий швартов, розлючений капітан замість реверсу помилково дає “повний вперед”, потім занадто швидко переключає на “повний назад” й зриває шпонку на валу гвинта. “Лелітка” бодає понтон. Два яхтсмени, які підійшли допомогти швартуватись, із зацікавленням дослуховуються до “дуету Карася й Одарки”, на щастя, вони лише здогадуються про зміст. Тим часом вітер навалює “Лелітку” на борт сусідньої яхти. Перервавши дует, капітан пірнає з корми в зеленкувату воду й, розганяючи пеліканів, пливе до швартового буя, виловлює кормовий швартов.

Так драматично завершили ми океанський перехід. До того ж доба стоянки в марині коштувала 30 доларів і невблаганний Екіпаж категорично відмовився налити капітану чарку горілки...

Злостивий Екіпаж так і не відзначив навігаційні й морехідні здібності кепа при подоланні океану. Адже за кормою за 28 днів збігло 3500 миль — відстань від Бреста до Байкалу. Зате капітан зробив для себе психологічне відкриття: чим більш дошкуляє власна неправота, тим серйозніші докази провини опонента підказує підсвідомість. Вирішив за краще не сваритися ще й з власною підсвідомістю, і капітан, замкнувшись у собі, проспав до ранку.

На щастя, ні капітан, ані Екіпаж були не здатні довго ображатися на свою підсвідомість, тим паче один на одного, до того ж ранок змінив на краще не тільки настрої, але й погоду. Розпрощавшись з дорогою мариною, пішли шукати більш принадного місця.

Зупинились у затоці біля міста Маріго. Затишне, безпечне якірне місце. Глибина 7 метрів, піщане дно добре тримає якір. До того ж майже нема ні вітру ні хвиль. Навкруги мирно відпочивають десятки яхт.

Сен-Мартен поділений на французьку та на бельгійську частину. Маріго належав до французької. Найперше ми почали вирішувати візові проблеми. Жандарм, до якого ми завітали, щоб зареєструвати наше прибуття, зробив зауваження, мовляв, треба було спершу отримати візи. “Що ж нам робити?” — “Стійте без віз.” — “Скільки?” — “Скільки забажаєте”.

Вдень ми робили екскурсії по острову. Маріго — невеличке містечко, яке годують туристи. Крихітна набережна, прикрашена старовинними ліхтарями, на ній півколом двоповерхові фазенди в колоніальному стилі, другий поверх — суцільна галерея дивовижних квітів, пальм. Зранку на набережній розгортаються десятки крамничок та наметів із сувенірами. Торгують тут свіжою рибою, фруктами. До пристані регулярно підходить невеличкий катер з сусіднього острова Ангілья, де є летовище, привозить нову партію туристів.

З вуличної телефонної будки дзвоню в Київ до Миколи Кузьменка. “Поздоровляю, Миколо, твоя яхта пододала Атлантичний океан”. “Я тобою пишаюся!” — чую у відповідь.

Досліджуємо острів. Довго йдемо автострадою по периметру острова, шукаючи якусь бокову дорогу чи стежку в гори. Проте скрізь приватна власність. Загорожа з колючого дроту, за ними пасовиська, звідки нам привітно мукають корови. Через кілька кілометрів на захід починається бельгійська частина острова. Кордону нема. Лише напис на величезному щиті повідомляє, що ви вже в іншій країні. Ще й обеліск на честь 300-літнього мирного співіснування бельгійських та французьких колоністів, які оселилися тут із 1648 року.

Несподівано знайшли шлях угору. Піднялися на найвище місце острова — гору Парадіз (500 м над рівнем океану). Звідти видно півузбережжя: коси піщаних пляжів, залишки рифів, які захищають від океану просторі лагуни. Вдалечині можна розгледіти острови Саба, Сен-Бартельмі та Сен-Естайхус.

Мешканці острова — африканці, індіанці, нечисленні європейці — губляться в строкатому натовпі туристів з усього світу. Вночі почуваємо себе неначе на концерті. Вогненні латиноамериканські самби й ламбади темпераментні завсідники ресторанів витанцьовують до ранку. “Лелітка”, здається, зараз і сама піде в танок від тих шалених ритмів.

Випадково зустріли двох киян, які зараз уже стопроцентні американці. Як ми не пояснювали їм, що цікаве на цьому острові лише — київська “Лелітка”, в гості до себе так і не дочекалися. А Наталя зателефонувала в Лос-Анджелес до колишнього свого колеги. Перший дзвінок привів його в захват, проте вдруге він з сумом признався: знайомі з докором сказали: “Яшо, ти ніколи не був брехуном”. Не повірили, коли розповів про Наталчин дзвінок та про подорож, в яку вона вирушила. Кликав нас до себе в гості, ми запрошували до себе на яхту, проте так і не домовились ні до чого.

Надвечір недалеко від нас стала на якір французька яхта. В марині Лас-Пальмаса ми теж стояли поруч. Тоді не знайшли часу познайомитися, зате зараз зустрілися як старі друзі. Капітан Ервін — професійний яхтсмен, брав участь у “Вітбреді”, пам’ятає “Фазисі”. Він познайомив нас із своїми співвітчизниками з інших яхт. Тож вечорами ми гостювали в нащадків Жуля Верна.

Заприятелювали ми ще з одним сусідом. До нас завітали мешканці французької яхти, яких зацікавили слов’янські літери назви нашої яхти. “Лелітка” — це відблиск світу зорі в океані, цей переклад сподобався їм, і ми були запрошені на великодню вечерю з приводу пійманої ними вранці великої рибини боніто. Завітали на яхту в українських строях, викликавши повагу й зацікавлення. Двоє з членів екіпажу Франсуа та Жерар — справжні адмірали у відставках. Я заслужив титул адмірала в байдаркових походах, тож почувався на рівних. Трохи знітився лише капітан яхти, якого вище інженера доля ніколи не піднімала.

На острові п’ють лише ром з цукрової тростини. Ром нам не сподобався, він нагадував нашу бурякову самогонку. Запах схожий, хоча не такий сильний. Ром тут розбавляють великою кількістю соку цитрини. Таку суміш пити приємно, але мені до вподоби міцні напої. Й взагалі було дивно, що купують ром за 10 доларів пляшка, коли поруч стоять пляшки французького “Наполеона” за 5 доларів. Тож ми вимушені були виправляти цю несправедливість.

Головна наша турбота — охолодження дизеля. Починаю майструвати додатковий теплообмінник у вигляді саомонного апарату: у каструлю з нержавійки вставляю спіраль з чотириметрової мідної трубки. Герметизую епоксидною смолою. Різні необхідні додаткові деталі шукаємо на звалищі старих автомобілів. Ходові випробування обнадіюють — мовби проблему знято.

Вдалося вдосконалити й автопілот. В одному з його саморобних роликів підшипників виявився зайвий ролик, який підклинював вісь керма. Тепер стали трохи зрозуміліші його капризи, черга була лише оволодіти мистецтвом його настройки. Як показали подальші події, розгадка секретів виявилася нелегкою.

Мені сподобалися дружні французькі яхтсмени, сподобалася безтурботна атмосфера Антил. Схотілося відвідати й інші острови. Зовсім поруч таємнича Гваделупа. Як же можна піти далі, не побачивши Гваделупи. Мені навіть подарували мапу Гваделупи. Даєш Гваделупу й усе! Але Наталя була категорично проти Гваделупи й вимагала негайно вирушати на Панаму. Насувається сезон ураганів, а я не можу її вмовити подивитися на справжній ураган. Якщо забігти в часі наперед, Наталя мала рацію. Коли ми вже були в Тихому океані, почули по радіо сумну звістку: в липні на Сен-Мартен прийшов ураган. Біля тисячі яхт сховалися від негоди в лагуні. Та око урагану не влучило саме в цю лагуну. Половина яхт потонула, інші отримали тяжкі ушкодження.

Четвертого травня виходимо на Панаму. Сен-Мартен насилає на нас хмару за хмарою, поливає теплим дощиком. Прощається з нами такими ж сльозами, як і Тенерифе. Але в міжчасі ми все ж виходимо. Через годину острів, оповитий яскравою веселкою, починає зникати в океані. Як це нагадувало розставання з Канарами!

Та нам не до ностальгії. Настрій бадьорий. Ми впевнені в своєму двигуні, а перехід у 1100 миль здається легким й недовгим. Вітерець теплий, лагідний. Сідає сонце, на небі спалахують тисячі зірок, яскраво блищить молодий місяць. “Лелітка”, граючись з хвилями, лине на захід місячною стежиною.

І дійсно, перші дні не віщували ніяких тривог: задував легенький, переважно попутний вітерець 1–2 бали, сяяло сонечко, невеличка хвиля. П'ятого травня повільно проминаємо американський острів Санта-Крус. З цікавістю роздивляємось береги: золоті пляжі, яхти на якірних стоянках, велика марина. В глибині затоки — містечко, комфортні котеджі. Лягають сутінки. Оминаємо мис, і дорогу нам перерізає великий військовий корабель. Проходимо трохи далі й несподівано відкривається панорама західної частини острова — залитий тисячами яскравих ліхтарів великий військовий порт. Позаду заходить у порт якийсь величезний військовий корабель. За ним чорною примарою суне велетень танкер, в якого світиться єдиний зелений ходовий вогонь на міделі. Ми занадто близько до військової бази, можемо мати неприємності. Квапливо, наскільки це можливо при слабкому вітрі, ховаємось у темряву ночі, не включаючи ходових вогнів.

На ранок вітер майже вмер. Автопілот відмовився керувати яхтою, і декілька днів ми були прикуті до румпеля. Вдень мучила спека. Як нам не вистачало тенту. Наталя пристосовувала замість тенту ковдри, навіть простирала. Та скільки було мороки з усіма шворками, коли потрібно було міняти галс. Наталя ніяк не хотіла перев'язувати численні мотузки, тому вимагала від мене неспростовних доказів необхідності нескінченних маневрів.

В Карибському морі було зовсім не так спокійно, як в океані. Нас наздоганяли або йшли назустріч величезні контейнеровози — поспішали на Ямаїку, Пуерто-Ріко, на Кубу. А ми безпорадно гойдалися на хвилях, бо вітер зник, здавалося, назавжди.

Десятого травня вранці зі сходу пішла хвиля, потім почав посилюватись вітер. Ішов шторм. Через дві години ми вже летіли фордевінд під зарифленим гротом із швидкістю 7–8 вузлів. Автопілот працював напружено, розмахуючи вітровим крилом, але чудово тримав курс, не зробив жодного повороту фордевінд — віддячував за те, що позбавили його зайвого ролика.

Крута хвиля та велика швидкість не додавала комфорту на яхті. Страшенно гойдало. Та нам вже так набрид штиль і спека, то продовжували вижимати милі. Дванадцятого травня встановили новий рекорд — 154 милі за добу. А це ж лише під двічі зарифленим гротом. У цей день відбулася ще одна знаменна подія — американський президент вперше приймав нового президента України. Безумовно, це повинно було позначитися й на нас. Вночі несподівано помічаю зовсім недалеко за кормою корабель, що летить просто на нас. Вмикаю ходові вогні, одвертаю, але він повертає за нами. Хід уповільнює, але, здається, ось-ось на нас наїде. Кричу в своє радіо так, що почути можна вже й без радіо. У відповідь меланхолійний спокійний голос починає задавати питання: як зветься яхта, з якої країни й т. д. Відповідаю й сам переходжу до запитань. Капітан американського корабля берегової охорони просить дозволу висадити на яхту двох охоронців для догляду. Просить дуже ввічливо, але спробуй не дозволити! Височенний ніс сторожовика нависає майже над моєю головою. Я з переляку погоджуюся, а капітан легковажно висилає десант. Який може бути десант при штормі 7 балів та триметровій хвилі?

Та незабаром із темряви виринає великий надувний човен під двигуном, а на ньому — п'ятеро молодиків з автоматами. На крутих хвилях човен стає майже вертикально. “Лелітка” йде зі швидкістю 6 вузлів — зменшити швидкість не можу, будуть заливати хвилі. Деякий час молодці роздивляються, націливши на нас промінь потужного прожектора, але висаджувати на “Лелітку” десант не поспішають, хоч я красномовно розкручую

кінчик шкота, мовляв, ставайте на буксир. Але молодці не бажають ризикувати, лише вітають нас помахами рук та повертаються на корабель. Капітан по радіо бажає нам щасливого плавання.

У Панамі, коли ми переповіли цю пригоду яхтсменам, нам пояснили, що ми мали право відмовитись від обшуку і виставити капітану сторожовика вимогу отримати дозвіл в українського посла.

Штормова погода продовжувалась кілька днів. Автопілот чудово керував яхтою на найважчому й дуже нестабільному курсі фордевінд. Зайвий ролик у підшипнику, здавалося б, дрібничка, був дійсною причиною його капризів. Боже, скільки часу він відібрав у нас, скільки клопотів завдав. А зараз я захоплено спостерігаю, як стабільно автопілот тримає яхту на курсі фордевінд, енергійно розмахуючи своїм крилом.

Тепер я маю досить вільного часу й починаю перечитувати втретє книгу досвідченого англійського яхтсмена Колса “Під вітрилами в шторм”. Ще готуючись до подорожі, я перечитав її двічі, проте не виніс звідти якихось практичних висновків. Проаналізовані десятки трагічних випадків з вітрильниками, які завершувалися загибеллю яхт або членів екіпажу. І за кожним автор робив висновок: яхта була добре підготовлена до негоди, капітан вибрав правильну тактику. Тобто, океан може знищити твоє суденце, яку б правильну тактику ти не обрав, як би добре не готував своє суденце до шторму. Тривожно було читати цю книгу.

Найбільш цінне, що я запозичив з книги: найправильніша тактика в екстремальному штормі — йти за вітром з мінімальними вітрилами, підтримуючи хорошу швидкість. Це зменшує тиск вітру на вітрила й швидкість хвиль щодо яхти. Ми використовували цю тактику на “Дніпрі” в 1990 році, коли переживали тайфуни. Я був згоден з автором, що це розумна тактика. Але... але якщо є куди тікати. Карибське море вже закінчувалося, а шторм не вщухав. А якщо це розкручується перший ранній ураган цього літа? Уява вже малювала мені, як я влітаю з ураганом у самісінький Панамський канал.

“Лелітка” не вимагала уваги, самостійно боролася з хвилями, а враження від прочитаного підштовхували мене до активної діяльності. Я почав готуватися до урагану. Перерив усю яхту, поки знайшов пачку цвяхів. Витягнув на зручне місце малого штормового стакселя — тепер в мене буде чим закрити пробоїну в борту або забити отвір люка, якщо його розіб’є хвиля. На цьому мої приготування скінчилися — більш не було чого готувати. Та бездіяльність вилилася в нервову напругу. Я вже не міг заснути перед нічною вахтою. Від Екіпажу нічого не сховася. Він вирішив, що капітан приховує близьку небезпеку й почав вимагати відповіді на питання, для чого йому усі ці розваги. Але Екіпаж заспокоїти було набагато легше, ніж себе. Я просто пояснив Наталці, що це ще не шторм, а лише пасатний протяг, шторм ще не починався. Наталя швидко заспокоїлася: чого нервуватися, коли шторму нема, думки переключилися на інше. Рядки з щоденника свідчать, про що може мріяти жінка в тропіках під час нічної вахти: “Вирішила помріяти про приємне. Для чого купувати шубу? Краще пошити елегантне зимове пальто звужене в талію з чорним каракулем знизу й зверху та пошити демісезонне з красивого синього букле. По дорозі вже треба придивлятися до взуття та матеріалу. А то ми купуємо лише їжу та залізяки для яхти, а про духовне зовсім не дбаємо”.

Коли до бухти Лимон — східного входу в Панамський канал — залишалось 50 миль, вітер несподівано вмер. Та лишилися височенні хвилі, які розгойдували “Лелітку” й витрясали з вітрил найменші залишки вітру. Небо затягли важкі хмари. Прозорий туман ліг і на море. Значно пожвавішав рух велетенських суден. Вони як примари матеріалізувалися із завіси туману й неслися, не звертаючи на нас уваги. Лишалось сподіватися, що нас помітять на екранах радарів. “Лелітка” ледь посувалася із швидкістю 1–2 вузлів й нам важко було б звільнити дорогу, якби такий велетен попрямував на нас.

З’явилася зустрічна течія 1,5 вузла. Хойновська-Лискевич — перша жінка-полька, яка самітницею обійшла навколо світу — тиждень провела тут без сну, не в змозі при слабому й капризному вітрі подолати без двигуна зустрічну течію. Наталя солідаризувалася з Хойновською й категорично відмовилась на протязі кількох годин вислуховувати гуркіт нашого дизеля, тож мені довелося цілу ніч переживати долю Хойновської. Ми йшли між двома чорними хмарами. Вітер задував то з-під однієї, то з-під другої, вимушуючи кожні 15 хвилин міняти галс. Нарешті хмари пройшли уперед, задуло зі сходу, й ми полетіли 6–7 вузлів, поставивши вітрила “на метелика”. Яхта йшла в пінястих бурунах, але GPS показував лише 3–4 вузли, така сильна була зустрічна течія.

На ранок вітер послабшав і я поставив Екіпаж перед дилемою: або спінакер, або дизель, бо зустрічна течія зовсім зупинила наше просування до мети. Екіпаж обрав спінакер. Вітер наче чекав цієї миті. Щойно розкрився купол спінакера, налетів чорний шквал і поклав яхту вітрилами на воду. Палуба стала вертикально, і я деякий час розмірковував, як вийти із критичної ситуації, поки Екіпаж розмахував перед моїм носом великим камбузним ножом, вимагаючи негайно перерізати якусь снасть. Дістатися на бак, відстебнути спінакер-брас було нереально по вертикальній палубі. Я здогадався виплеснути спінакер-брас з лебідки. Брасовий кут

спінакера вільно лопотів, яхта стала на рівний кіль, і я побіг на бак приборкувати купол спінакера. Недарма бували мореходи називають спінакер “вітрилом від диявола”.

Почалася така злива, що загасила хвилі й вигладила море. Але трохи вітру лишилось, й ми продовжували боротьбу з течією майже до самого Колону. Останні 5 миль чимчикували під дизелем у повний штиль під дощовою мжичкою.

Стали на якріному місці неподалік яхт-клубу поруч з 9-метровою французькою яхтою “Акварель” з симпатичним приязним екіпажем — Мішеlem та його подругою Еммануель. До берегу проти вітру було досить важко вигрібати на нашій безмоторній дінгі, й сусіди нас часто виручали, брали на буксир. Вони були також нашими гідами у вирішенні усіх формальних бюрократичних проблем.

Торговельний порт Панами Колон виявився брудним непривітним містом, де кожен день лив дощ. Хмари, що невпинний пасат народжує у Атлантичному океані, стикаються тут із Кордильєрами й виливають вологу на узбережжя. Проте дощі — не єдина “принада” міста. Пересуватись ним можливо лише на таксі, в іншому разі ризикуєте серед білого дня зазнати нападу злодіїв. Екіпаж “Акварелі” пережив один такий напад. Словом, ще той куточок.

Довгими вечорами ми спілкуємось з приємними сусідами. Особливо цікаві бесіди виходять у нас з Мішеlem після того, як я пригощаю його горілкою “Леліткою”. В перервах між вирішенням світових проблем Мішель розповів мені сумну історію спорудження Панамського каналу. Його почали будувати французи, але багато людей загинуло від тропічних хвороб і закінчилися гроші. Тоді канал за безцінь викупили американці. Гордий француз Мішель ніяк не погоджувався вибачити американцям такий вчинок, я був безсилий його розрадити. При іншій зустрічі Мішель розповів нам таку ж сумну історію Суецького каналу — його теж починали будувати французи.

Чиновник Панамського каналу, який перевіряв готовність “Лелітки” до шлюзування, півтори години вимірював “Лелітку”, заповнював безліч документів, тоді довго й зосереджено вираховував, якою має бути плата за проходження славнозвісним Панамським каналом. Найцікавішим у цьому процесі було те, що такса (це ми вже знали від більш досвідчених мандрівників) завжди виявлялася однаковою — 205 доларів.

Я хвилювався, бо на носу “Лелітка” мала лише один бітенг для швартовки, і той дуже незручний. А з носу під час шлюзування треба видавати й активно працювати з двома швартовими завтовшки не менше дюйма (за правилами каналу), я побоювався, що чиновник помітить цю ваду. Але він так ретельно вираховував свої коефіцієнти, що йому було не до моїх швартових негараздів.

Під час проходження каналом на борту окрім капітана мають бути ще чотири члена екіпажу, бо в шлюзах яхту швартують чотирма швартовими. Тобто нам потрібно найняти трьох матросів, заплативши кожному по 50 доларів. Екіпажі “Акварелі” та австралійської яхти “Птах на крилі” пропонують нам скооперуватися й переганяти вітрильники по черзі — довше, зате економніше. Радо погоджуємось: втратимо чотири дні, але заощадимо 150 “зелених”. От і вийшло, що Наталка пройшла каналом двічі, а ж — три рази.

Першою йде на штурм каналу “Птах на крилі”. Екіпаж — симпатичне подружжя старшого за нас віку. Капітан — Карел, датчанин, його дружина — Христина — шведка. Чудово спілкуються між собою англійською мовою. Зараз вони громадяни Австралії, йдуть додому. “Птах на крилі” — пластикова яхта завдовжки 9,5 метрів з високим бортом, дуже зручною внутрішньою архітектурою. З нами йде ще латвієць Артис — його найняли за гроші. Артис втік з Латвії наприкінці 1980-х, щоб не служити в Радянській армії. Як і його батько, репресований за участь в русі опору, він вважав Радянську армію окупаційною. Вже кілька років Артис тиняється за кордоном, не знайде собі притулку.

Нам везе: сьогодні разом з нами йдуть каналом ще дві яхти. Зв’язуємось бортами, середньою виявляється наша, найменша. Тож у шлюзах нам доводиться лише спостерігати, як працюють швартовники на крайніх яхтах.

Взагалі ж проходження цим більше ніж 80-кілометровим водним шляхом, що з’єднує два океани, вимагає неабиякої уваги й напруження. Канал — грандіозна інженерна споруда — має дві “нитки”, тобто каналів фактично два. Однією — судна йдуть з Атлантики у Тихий океан, другою — назустріч. Спочатку трьома шлюзами нагору, тоді трьома — униз. Перепад води у кожному шлюзі 12 метрів. Для порівняння: запорізький шлюз на Дніпрі має висоту 36 метрів. Яхти шлюзуються разом із океанським судном (а їх за добу проходить каналом близько 20), яке займає весь простір камери, залишаючи вітрильникам трохи місця біля воріт. Таке враження (думаю, так воно і насправді), що ці велетні збудовані з урахуванням розмірів панамських шлюзів. Лайнер заходить у шлюзову камеру, як рука в рукавичку. Борти — метрів за два від стінок.

Порядок шлюзування такий. Спочатку до камери заходять яхти й інша малеча, вони займають місце біля вихідних воріт. А потім на них починає насуватись зловісна громада океанського вантажного корабля. Важко зберігати холонокровність. Трохи заспокоює думка, що швартові судна тягнуть берегами чотири тепловози — якби рухалося своїм ходом, що там яхти, воно б спокійно протаранило шлюзові ворота й рушило далі. Та все одно моторошно. Лоцман, дивлячись на нас, підбадьорює посмішкою. Лишень ворота починають відчинятися, лоцман командує віддавати швартові й мерщій тікати від корабля, сусіда по камері.

При заповненні водою шлюзу виникають вири, які жбурляють яхти, розвертають. До того ж швартови заведено високо вгорі на нерухомих кнехтах на березі каналу, а не на плаваючих діжках, як на дніпровських шлюзах. Тому при підйомі треба весь час підбирати слабіну на швартових. Роботи швартовникам вистачає.

Захоплююся вправною, злагодженою роботою панамських лоцманів (вони супроводжують кожне судно, що йде каналом). Вся обслуга споруди — американці, фахівці з великої літери. Їхня робота відповідним чином оплачується, тож ці люди не тільки працюють дуже ретельно й відповідально, а й поведуться з великою гідністю — знають собі ціну. Спілкуватись з ними — велике задоволення. Одразу відчуваєш, що людина піднялася на борт твого судна, щоб забезпечити безпеку яхти, її екіпажу, каналу. Фактично лоцман командує капітаном. Але робить це дуже й дуже тактовно. Лоцман просто додає тобі впевненості. До речі, у суму збору, що її сплачуєш за перетин каналу, входить і страхівка. Якщо, не дай Боже, щось трапиться, втрати будуть відшкодовані. Розповідали, що одна з яхт, швартуючись, обідрала собі борт (чи то з вини капітана, чи то лоцмана — не має значення). Канал виплатив чималеньку компенсацію — 1,5 тисячі доларів.

Три ступені піднімають судна на рівень прісноводного озера Гатун. Воно трохи нагадує наші дніпровські водосховища: кілометрів 50 завдовжки і біля 10 км завширшки. Фарватер окреслений буями, лоцмани ведуть яхти чітко по ньому. Дивує, що вода за бортом — прісна. До цього звикаєш не одразу.

Долаємо спокійні води озера з невеличкою пригодою — пожежа у моторному відділенні, зайнялася термоізоляція. Диму було стільки, наче палав “Титанік”, й сморід був відповідний. Карел швидко впорався з пожежею, але довго потім вмовляв лоцмана, щоб не занотовував цю пригоду у звіт. Панамський канал назавжди зберігає усі відомості про судна, які ним пройшли.

На Гатуні ми відпочиваємо до ранку. Всі вітрильники долають канал за дві доби, без поспіху — з міркувань безпеки. Не встигли яхти стати на якір, як підійшов катер і забрав лоцманів. Нам же — дрібничка, але приємно — залишив мішечок із льодом, щоб мали прохолодні напої.

Пірнаю за борт й пливу метрів за 100 до найближчого острова. На вкритому тропічною рослинністю клаптику суходолу пронизливо волають папуги, на гілках гігантського, наче баобаба, манго стрибають й голосно верещать, поїдаючи рясний врожай, десятки мавп. А зі стовбура дерева на мене витріщилася палаючими червоними очима здоровенна ящірка, аспідно чорна з помпезною зубчатою короною на голові. Відчуття — неначе опинився на відкритій сторінці підручника географії, що раптом ожила. Зрештою, чи не заради “оживлення” сторінок, які колись пробудили в душі мрію про море й мандри, ми й вирушаємо світ за очі?

На яхті мене зустрічають захопленими вигуками: пливучи назад, я налякав великого алігатора й він тікав від мене до яхти, дав можливість налюбуватися собою глядачам. Я його не бачив. Тепер зрозумів, чому в озері забороняють купатися.

У сутінках спускаємо дінгі й разом з Артисом їдемо полювати на маленьких алігаторів. Острівні джунглі виглядають наче новорічні ялинки — тисячі яскравих світлячків миготять серед дерев. Підгрібаємо на міліну ближче до острова. В темній воді світяться два яскраво-червоних гудзичка — очі маленького алігатора. Підходимо майже впритул, Артис робить випад, занурює руки у воду, але алігатор видається спритнішим. Я ніяк не можу добитися від Артиса, що будемо з ним робити, якщо зловимо.

Спускатися шлюзами згори значно спокійніше: немає вирів при спусканні води. За сім миль від шлюзів — Бальбоа, передмістя столиці Панами. Йдемо під величезним мостом між двома Америками, Північною й Південною, швартуємось на буях “Бальбоа яхт-клубу”. Тут недешево — 10 доларів за добу і ще 15 за честь увійти до числа членів яхт-клубу.

Нам нема коли затримуватись. 20 хвилин автобусом, і ми у місті Панама. Велике місто з хмарочосами, гамірними вулицями, колотнечами біля крамниць. Тут безпечно, тож спосіб руху можна обирати на власний розсуд. На автобусі повертаємось у Колон. Проїжджаємо усю країну з заходу на схід — більше сотні кілометрів. Квиток коштує лише два долари — і це за розкішний міжміський автобус з кондиціонером та відео, яке крутить весь час якісь жахливі фільми.

На ранок вирушаємо на “Лелітці”. З нами Карел з Христиною та Мішель з “Акварелі”. На цей раз довелося добре попрацювати на швартових, бо шлюзувалися індивідуально. Я хвилювався через дизель: чи витримає саморобний теплообмінник. До того ж “Лелітка” навряд чи набирала мінімально необхідну в каналі швидкість 4 вузли. Проте все пройшло без пригод: і дизель працював справно, і лоцман мав досить терпіння й ввічливості, щоб не докоряти мене за малу швидкість яхти.

Ще два дні і я йду на “Акварелі”. Це 9-метрова сталева яхта з підйомним кілем. Яхта французької архітектури, широка (3,5 метра), з високим бортом. Як просторо, як зручно в каюті, хоч її ділить навпіл шверт-колодязь. Наша “Лелітка” значно програє “Акварелі”.

На озері Мішель підготував дінгі, ми вирушили у мандрівку. Я запропонував спробувати набрати плодів манго, якщо дозволять мавпи. Та коли почали пробиватися крізь зарості тростин під берегом, під наше суденце пірнув величезний алігатор, який, мабуть, затаївся в засаді, полюючи на мавп. Дінгі склалося майже навпіл, а шлях просування алігатора під водою можна було простежити за водним гребенем на спокійній воді. Зробивши півколо, алігатор знов занурився в зарості тростин й ухопив якогось птаха, який почав відчайдушно волати й



бити крилами. Нам перехотілося робити десант на берег, то продовжували мандрувати водою. Коли сонце наблизилося до обрїю, поверхня озера вкрилася десятками алїгаторів. Видовище було ефектним.

Два дні в Панамі закуповуємо продукти й готуємося до океанського переходу. Магазинів безліч, перед кожним стоять заманювачі, які оглушливо плескають у долоні й гучно розхвалюють товари. Найпоширеніша ціна на харчі — один долар, на одяг — п'ять доларів, щоб ви не купували. Але і якість відповідна.

Першого червня разом із “Аквареллю” пройшли 10 миль до острова Тобаго. Якїрна стоянка тут не тільки зручна, а ще й безкоштовна, що приваблює до себе яхтсменів. До Панами звідси можна дістатися катером.

Ми затоваришували з французами й вирішили подорожувати далі разом. Мішель будував свого сталевого вітрильника із півроку, потім ще стільки ж облаштував, а мандрівка його продовжується вже 8 років. Коли вони з Еммануель стартували, грошей було обмаль. Не було за що купити рятувального плоту, навігаційне обладнання. Виручив якийсь родич Мішеля: він подарував подорожнім вино власного виготовлення. Винахідлива пара (Мішель за фахом архітектор, чудово малює) прикрасила пляшки з вином етикетками власного виготовлення й успішно продала усю “партію” друзям.

Серед яхт на якорі біля Тобаго несподівано бачу “Адмірала Невельського” з Владивостока. Невже знову зустрінуся із Федором Конноховим, що 3 роки тому з інтернаціональною командою альпіністів вирушив у плавання на цій яхті, аби здійснити сходження на найвищі вершини усіх континентів. З Федором ми познайомилися у 1990 році у Владивостоці перед його від'їздом до Сіднея, звідки він мав намір почати самітне навколосвітнє плавання. Проте зараз на яхті лише її капітан Леонід Лисенко: одиссея Конюхова давно закінчилася. Два роки Леонід самотньо мандрує на яхті, займається історичними дослідженнями, шукаючи сліди російських першопроходців. Відвідав Аляску, Канаду, США.

Другого дня прямуємо Панамською затокою до Перлинних островів. Після нескінченних дощів східного узбережжя радіємо сонцю, легенькому вітерцю, морю, що сяє й виграє, майже без хвиль.

Стаємо на якір біля острова Контрадор. Там декілька невеликих затишних готелів: чепурні газони, на них клітки з місцевими тваринами — мавпочками, папугами, невеликим ягуаром, дикими свинками-пекарі. Кайф! Як екскурсанти на екскурсії, блукаємо протоками від одного острівця до іншого. “А давайте тепер он туди! А потім — ще туди...” На острові Байонет Мішель виїхав яхтою на пляж, і під час відпливу замінив датчик ехолота. Ми спробували підійти ближче, та наскочили на риф й погнули балер (вісь) керма. Треба ремонтувати. Мішель наполягає повертатися до Панами, я ж вирішив не поспішати, може щось надумаю.

Висаджуємось на райський берег маленького безлюдного острівця. Сліпучий пляж з коралового піску. Далі — непролазні джунглі. Спробували пробитися вглиб хащів, та невдовзі побачили у прозорому струмочку товстезну зміюку і відмовились від подальших географічних відкриттів. Наступного дня завітали на острів Педро-Гонсалес. Тутешні мешканці, як виявилось, вирощують наркотичну сировину. Очевидно, тому вони ховались у лісі, варто було нам наблизитись.

Поки дві доби перечікуємо негоду, я рівняю балер. Петлю стометрового синтетичного троса пришиваю до міцного мішка, мішок одягаю на перо керма, щоб петля попала на нижній кінець. Другий кінець троса прикріпив до корми “Акварелі”, що стояла на якорі. Під дизелем відходжу від французького човна, розганяюся доки не натягується трос. Швидкість два, потім три вузли — балер не піддається. При швидкості 4 вузли балер почав вирівнюватися. Чотири ривки — й кермо стало на місце.

Дивно, але факт: коли ми потрапили до Колону, залишивши Атлантику за кормою, я настільки був збентежений думками про подолання каналу, що навіть не зрозумів важливості моменту. Адже подолано першу третину шляху! І лише пройшовши під тим знаменитим мостом, який з'єднує дві Америки, отямився: попереду Тихий океан. Мій давній знайомий, про якого я зберігаю найтепліші спогади. Адже він був моїм першим океаном, подарував незабутні спогади. Десь там, у неоглядному просторі найбільшого з океанів, — Нова Зеландія і острів Грейт Беррієр, де, сподіваюсь, на мене чекають друзі... А коли не вважати на два тайфуни й деякі інші прикросі — кораблетроща, Тихий поставився до нас дуже шляхетно й приязно. Тепер відстань, яку мали пройти, була вдвічі більшою, ніж подолана на “Дніпрі”, та мене це не лякало. Попереду — безліч цікавих місць, островів, лагун, атолів, куди ми з Наталкою неодмінно завітаємо.

Найближчі до нас Галапагоські острови. До них 800 миль. Це найнеприємніша ділянка шляху, оскільки треба йти проти вітру. Як не намагайся, неможливо побудувати маршрут “навколосвітки” так, щоб весь час іти за вітром.

У Панамі яхтсмени, готуючись до переходу на Галапагоси, заливають паливом усі ємності, на палубі до релінгів прив'язують десятки каністр. Всі розраховують на двигуни. Я теж залив повний бак та каністру, проте мав твердий намір йти під вітрилами.

Сьомого червня полишаємо гостинні Перлинні острови. По-перше, нам треба подолати штільову Панамську затоку. Згадую прочитані оповіді про яхтсменів, які, не маючи двигунів, іноді місяць перепливали її.

Цілий день потрошку просуваємось під вітрилами проти слабкого вітру. Надвечір він зовсім вмирає. Часом насуваються хмари, налітають дощові шквали. Доводиться повсякчас перелаштовувати вітрила, а то й вмикати двигун. Вранці задуло балів зо три, зате точнісінько у ніс. Проти вітру просуваємось значно швидше за “Акварель”, час від часу доводиться її очікувати. Вітер підсилюється балів до шести, виростають хвилі. Врешті-решт ми загубили французів, які чомусь виключили радіо.

Тим часом стійкий вітер з півдня-півдня-заходу змушує йти максимально гостро до вітру проти дуже неприємних коротких хвиль. Жорстка, щоб не сказати жорстока хитавиця, такелаж вібує, до того ж яхта раз по раз зазнає сильних ударів. Несемо більше вітрил ніж потрібно при такому вітрі, та швидкість тільки чотири вузли: удари хвиль гасять швидкість. Для повноти картини додайте ще похмурий вигляд здибленого океану. “Лелітка”, такелаж і наші нерви — у постійній напрузі. Вібрація така, що, здається, пломби з зубів почнуть випадати. Навіть думка про те, що витримувати ці тортури доведеться ще дів'ять, — нестерпна. Шукаю якісь рецепти покращання ситуації в Телігі й Хойновської. Ми пробиваємось на захід їхнім шляхом повз острів Мальпело. Цілісіньку ніч допомагаю автопілотові обрублювати з навітру цей острів — похмуру кам'яну брилу, що стирчить з океану. У блідому світлі місяця, який зловтішно визирає крізь пасма хмар, Мальпело виглядає особливо непривабливо. А скажені хвилі все зносять та зносять нас ближче до скелі.

На ранок, коли острів залишився позаду, на вахту заступила Наталя й почала захоплюватися островом — “це ж справжнісінький замок хрестоносців або лицарів Мальтійського ордену”. А я був дуже радий, що цей “шедевр” вже лишився позаду й можу перепочити.

Подолання зловісного острова нічого не змінило. Ті ж самі шалені хвилі й зустрічний вітер. За добу долаємо не більше 60–80 миль. Ще одна безсонна ніч біля керма — працюю румпелем, зменшую удари хвиль. Не можу більше бачити ці оскаженілі хвилі!

Ми йдемо вигідним галсом на Галапагоси, але прямо на острови він нас не виведе. О Боже! Доведеться, мабуть, ще на сотню миль потім закласти контргалс!

Знов звертаюсь до літератури, перечитую геть усе й намагаюся проаналізувати. Тепер я розумію причину скажених хвиль — сильна екваторіальна протитечія південно-східного напрямку 1–1,5 вузла. Перечитую книгу болгарського яхтсмена-одинака Георгія Георгієва “Навколосвітнє плавання на “Кор Каролі”. Ого, він, здається, не відчував наших мук: Георгієв йшов далі на південь. Але Георгієв проминув Галапагоси, він лишив їх на півночі.

Спробуємо південний шлях. Вздовж екватора йде на захід Гумбольтова течія. Там же повинен бути й попутний вітер: як правило, напрямок течій і вітру збігаються. Але чому ж усі йдуть північним шляхом проти вітру, коли можна йти південним по вітру, що я розумніший за всіх?

Зовсім невпевнений в ефективності задуму, отож з 3 градусів 27 мінут північної широти та 84 градусів 25 мінут західної довготи повертаю на південний схід. Як важко відмовлятися від вигідного галсу й простувати впоперек маршруту. Затє йти вздовж хвиль значно приємніше і швидше. Хитавиця зменшилася, припинилися лобові атаки хвиль, швидкість зросла до 6 вузлів. Добовий перехід одразу “підскочив” до 120 миль. Півтори доби, зціпивши зуби, витримую цей курс, який ні на мило не наближає нас до мети, навіть трохи віддаляє. За 36 годин спускаємось до широти 1 градус. І тут — нарешті! — вітер починає поступово відвертати на південний схід. Змінюється й течія. Ми потрапляємо в смугу попутної холодної Гумбольтової течії. На 1 градус 8 мінут північної широти та 83 градуси 4 мінут західної довготи міняємо галс й за вітром поступово повертаємо в бік Галапагосів. Вітер відвертає й відвертає, стає попутним, й ось ми вже йдемо бакштаг.

Сімнадцятого червня на довготі 87 градусів святкуємо перетин екватора. За давнім морським звичаєм яхта отримує друге ім'я — “Літавиця”, Наталка стає Андромедою, капітан — Одиссеєм, у зв'язку із новими іменами з ентузіазмом приймаємо по чарці горілки. Цікаво, що коли ми перетинали екватор з хлопцями на “Дніпрі”, також проходили обряд “хрещення”, але як позазивалися тоді, геть забув.

Дев'ятнадцятого червня на ранок побачили острів Сан-Кристоваль — найбільш східний з Галапагоських островів. Легенький попутний вітер, ідемо під спінакером. Поруч з нами з хрипким сопінням пливе морський лев. Іноді доганяємо великих черепах. Морські птахи — великі фрегати — активно полюють на рибу.

Проходливі води Гумбольтової течії багаті планктоном, тому тут сила-силенна риби, велика кількість морських звірів та птахів.

Галапагоси, або Черепахові острови — це група з 13 великих і безлічі маленьких островів та скель вулканічного походження, що належать Екватору. Тутешня фауна — унікальна. На Галапагосах мешкають релікти й ендеміки: гігантські черепахи, нащадки гігантських ящерів — ігуани, пінгвіни, фламінго, фрегати, пелікани...

Надвечір підійшли до острова Санта-Крус. Ми домовились із Мішелем не йти до центрального порту Айора в затоці Екедемі-Бей, а відвідати військову базу десь на півночі острова. В Айорі нам доведеться сплатити 200 доларів збору, а на базі можна стояти безкоштовно. У Мішеля була ця інформація з короткохвильової рації французьких яхт, що йшли попереду.

Цілу ніч проводимо біля острова, поволі обходячи його з півночі. Де база? На світанку побачили вітрила двох яхт, пішли за ними і за дві години опинились у невеличкій затоці острівця Бальтра, що на північ від Санта-Крусу. На березі, вкритому рудою травою та невисокими кущиками, будівля капітанерії, цистерни з паливом, невеличкі будиночки, за якими проглядає злітна смуга великого летовища.

Хоча стали під захистом невисокого піщаного берега, дме люто. Дякувати Богу, якір тримає добре. Скоро до нас навідується гість — молодий офіцер у білосніжній формі — порт-капітан. Дуже симпатичний, привітний, ввічливий. Зустрічаємо його відповідно. Філіжанка кави, дешиця коньяку — й ось уже точиться приємна бесіда. Ми дійсно попали куди хотіли. Але гість дивується, яким чином ми сюди потрапили. Пояснювати, що ми економимо гроші, не хочеться. Вдаюся до хитрощів. Демонструю свою мапу — двомільйонку, де немає ні порту Айори, ні острова Бальтра — це має переконливо підтвердити, що ми тут цілком випадково. Офіцер дозволяє постояти два дні, взяти паливо й воду. Та замість двох днів стоїмо чотири — очікуємо “Акварель”.

Спускаємо дінгі й висаджуємось на берег. Одне з перших вражень: на причалі, у затінку великих цистерн нігаються морські леви. Їхня шкіра чорна й лискуча, поки волога. Просихаючи, леви виглядали рудими й розкуйовдженими. Коли я намагаюсь попестити їх рукою, люто клацають зубами, гарчать, проте не тікають. Море біля берега кишить рибою, поруч розважаються з десятків тюленів. Відчувши увагу з нашого боку, починають “циркову виставу”. Вистрибують, роблять у воді кульбіти, плавають то на спині, то на пузі, то на боці, а то удають, ніби вони — неживі туші, що їх гойдають попід берегом хвилі. Життя в них тут безпечно й безтурботне. По-перше, знаходяться під охороною заснованого ще у 1936 році Національного парку (на острові Санта-Крус працює Міжнародна науково-дослідна станція імені Чарльза Дарвіна), по-друге, у воді повно риби. Нас попереджають, щоб не залишали на воді свого гумового човна — леви обов'язково спробують у нього залізти, можуть перевернути.

Охочі до риби великі біло-брунатні пелікани з шумом пікірують на хвилі. Вихоплену з води здобич тут-таки намагаються відібрати в них чайки. Якщо злодійкам не вдається вирвати рибину у повітрі, вони атакують конкурента на березі, видирають здобич з дзьоба. Тож уявіть, яким гамором супроводжується трапеза.

Вдень ми маємо довгі прогулянки островом. Рослинність — вигоріла саванна, з кактусами на піщаних дюнах. Життя вирує лише на узбережжі. Поодинокі й гордо на великому камінні гріються на сонці пречорнючі метрові ігуани. Ці родичі динозаврів прикрашені страхітливими наростами-шипками, які на голові утворюють досить жакливу корону. Не віриться, але факт: абсолютно таку ж картину можна було побачити і декілька мільйонів років тому...

Ігуани спокійно позують, коли, знімаючи на відео, ми наближаємось занадто близько. Пісок біля води вкритий безліччю яскраво-червоних крабів на тоненьких ніжках. Під самий берег підходять великі рибини. На берегових скелях, на воді, в повітрі птахи, птахи, птахи.

Невеличка вантажівка довозить нас до летовища. Величезна сучасна будівля аеропорту, багато пасажирів. Сюди прибувають на Галапагоси туристи з усіх куточків світу. Чи не завадить заповіднику така популярність?

Не дочекавшись Мішеля, підіймаємо якір й прямуємо до порту Айора. На сусідньому з Бальтрою острівці, що ми минаємо, на золотому піску лежбище морських левів. Несамовито ревуть сікачі. Біля острова — яхта та невеликий катер з туристами. Хто кого вивчає, туристи левів, чи леви туристів? Здається, цікавість взаємна.

Як тільки вийшли з-під захисту Бальтри у відкритий океан й повернули на південь, вітер задув несамовито. Почалася важка лавіровка. День і ніч змагалися із вітром та хвилями. Найважче було вночі у протоці між островами Санта-Крус і Санта-Фе. У південній темряві глухої ночі, під рясним дощем за відсутності докладної мапи я напружено прислухався, щоб не прогавити шум бурунів на скелях.

Тільки на ранок, коли на чисто виметене небо зійшло сонечко, задув лагідний вітерець й ми спокійно дісталися добре захищеної, глибоко врізаної у суходіл бухти Екедемі Бей, де розташований порт Айора. На якорі — з десятків яхт, і серед них — “Акварель”.

За чашкою кави обмінюємось враженнями. Подорож “Акварелі” тривала на 4 доби довше — вони прийшли тільки вчора. Чому не прийшли на Бальтру, ми так і не зрозуміли. Мішель прямував торованим північним шляхом, переборюючи хвилі, підсобляючи двигуном. На довготі Санта-Крусу опинився за 200 миль на північ й лавірував ще 4 доби на південь. Коли ми показали на відео, як йшли під спінакером, Мішель не йняв віри,

йому відібрало мову. Ще б пак! Він спалив 120 літрів соляри — а це 5 діб безперервної роботи двигуна. Прогоріла вихлопна труба й наробила лиха: кормове відділення каюти вкрив шар сажі.

Мішель розтлумачує нам ситуацію в порту Айора. Дійсно, тут необхідно за візи заплатити по 80 доларів за людину. При цьому він натякає на корумпованість місцевої влади й не радить цього робити.

Висаджуємо десант на берег, навідуємось до капітанерії. Порт-капітан роблю заяву, що не маю можливості заплатити такі гроші за візи і якщо це справді необхідно, сьогодні ж полишаю порт Айору. Порт-капітан заспокоює мене, він бере лише 30 доларів за стоянку яхти й усе. Платимо 30 доларів, але на прощання він попереджає, що ми не маємо права відвідувати інші острови й просить завітати до поліції. Щасливі, що відбулися малими втратами, йдемо до поліції. По дорозі нас перестріває Мішель: “Не йдіть до поліції, там з вас здеруть по 80 доларів за візи”.

Замість того щоб іти в поліцію, всі разом сідаємо в автобус, їдемо в гори знайомитись з екзотикою острова. Пейзаж Санта-Крусу: руді скелі, руда випалена трава вище зросту людини.

Через 20 хвилин ми вже в невеличкому селищі в самому серці Санта-Крусу. Усі мешканці цілеспрямовано поспішають в одному напрямі: на місцевому стадіоні ось-ось відбудеться корида — бій биків. Для мене будь-яке вбивство — жахливий і антиприродний акт. Але ми мандрівники і мусимо бачити все. На цей раз виручає Мішель — квитки на кориду коштують 10 доларів, і він переорієнтовує нас на відвідання вулканічної лавової печери. Це набагато дешевше — один долар. Малодушно погоджуємось й повертаємо до печери. Це власність подружжя вчителів, на землі яких вона й розташована. Купуємо квитки, отримуємо ліхтарики і згодом ми в абсолютній темряві підземелля. Під час виверження вулкана розпечена лава витікала в океан, зовнішня поверхня охолоджувалась й утворила власне стінки тунелю. Чорні базальтові стіни виблискують у світлі ліхтариків. Тунель такий високий, що нагадує готичний храм. Долаємо перешкоди — завали породи, що утворили землетруси. Півкілометра підземної прогулянки й ми знов на поверхні.

Власники були цікавіші, ніж печера. Пенсійного віку симпатичне подружжя з цікавістю слухає наші розповіді. Нам пропонують зробити записи в книзі відвідувачів. “Юкрейн, юкрейн!” — захоплено повторюють наші господарі. Україна для них така ж екзотика, як для нас Галапагоси. Жвава бесіда породжує взаємну симпатію. Нас вчать їсти папайю — це диня, яка тут чомусь росте на деревах. Дуже дешево купуємо кілька великих плодів папайї, банани й лимони. А грейпфрути нам пропонують безкоштовно — лише самі знімайте з дерев. Назбираємо з Мішеlem по мішку грейпфрутів, відбиваючись від корів, які теж ласують цими плодами.

Ранок наступного дня геть зіпсував візит до яхти розлюченого поліція, який вимагав негайно прибути до поліції. Це означало, що за візи таки доведеться сплатити. Зв’язуюсь з Мішеlem. Той радить негайно... поснідати. А тоді весь день ми гуляли містом, закуповували харчі. Надвечір відвідали науково-дослідну станцію імені Дарвіна. Саме там живуть величезні черепахи. Ці заглиблені в себе дивовижні створіння годинами медитують, втупившись очима у нескінченність і абсолютно не цікавляться навколишніми подіями. Нами вони також не зацікавились, як ми не намагалися привернути до себе увагу: сідали на них, лоскотали мордяки тростинами, навіть пригощали травою. Проте власні думки були для цих велетнів поважніші за нашу метушню.

Ще вдосвіта, щоб знов не наразитися на гнів поліція, піднімаємо якорі й вирушаємо на острів Санта-Марія. Схоже, це був не наш день. На виході з бухти у найвужчому місці, проході між рифів, почав перегріватись дизель. У вільні години, які мав останніми днями, я вдосконалив систему охолодження й негайно отримав результат — на малих обертах двигун почав перегріватись. Піднімаю вітрила, однак вітер ще не прокинувся. Намагаюся завести двигун, але відмовляє стартер. Усе одне за одним — нас зносить на рифи, Екіпаж нагнітає ситуацію, побоюючись погоні. Нарешті стартер спрацьовує, дизель заводиться, й ми виходимо у океан. Тут нас підхоплює свіжий вітерець, й 30-мильна прогулянка до Санта-Марії тішить обох, особливо Екіпаж, бо уникнули ускладнень з еквадорськими властями.

На якір стаємо в бухті Пост Офіс бей. “Поштова” назва — не випадковість. Поблукавши трохи берегом, знаходимо у заростях галявину із старовинним барилом посередині, що править за поштову скриньку з XVIII сторіччя. Рибалки й пірати залишали тут листи для доставки попутними суднами ще з 1793 року. Ми зовсім не певні, що барило збереглося саме з цих часів, але виглядає воно дуже “антикварно”.

До вкопаних кількох стовпів прикріплені таблички з назвами яхт, які навідувалися сюди. Залишаємо й свою пам’ятку: “Яхта “Лелітка”, капітан Дісанович, Київ, Україна, 1995”. У 2002 році до нас завітали друзі й принесли фото цього місця, де недавно побували. Наша табличка має гарний вигляд на цьому фото.

Надвечір пірнаю з борту “Лелітки”. Водичка бадьорить — градусів 20. Не встиг відплисти далеко, як почув зойк Наталки: “Акули!” Стрімголов повертаю назад, вистрибую на палубу. Навколо яхти ходить якесь велетенське страхіття — здіймає хвилі, на поверхні води то тут, то там з’являються якісь плавники. Роздивляємось: це ходить стая величезних мант. Живність усіх видів і розмірів — візитна картка Галапагосів.

Ранком, поки Мішель та Еммануель п’ють у нас каву, їхнє дінгі окупувало морське левеня. Стоячи, передніми лапами намагається завести підвісний моторчик. Не вдається, й воно сердиться, кумедно пихкає. Але своїх спроб не припиняє, поки в човник не сідає Еммануель. Вистрибує із човника, але не відпливає далеко, грається східцями, що звисають з “Лелітки”.

Переходимо до селища Блек біч — Чорний пляж. Тут теж є капітанерія. Порт-капітан бере з нас по 7 доларів і дозволяє стояти без віз півроку. Заборона відвідувати інші острови від порт-капітана Айори здивувала його.

Вечеряємо в скромному кафе на березі. Господиня показує нам старезний, з пожовтілими сторінками альбом, де яхтмени залишають записи й фото своїх яхт. З цікавістю перегортаємо сторінки, читаємо записи, яким більше 50 років. Залишаємо свої. Останнім галапагоським вечором повертаємось на яхту, а навипередки із нашим дінгі плывуть троє тюленів.

Вранці другого липня разом з “Аквареллю” прощаємось з Галапагосами. Минаємо двійко великих китів, які мирно відпочивають. За кормою повільно тоне в океані Санта-Марія.

Рай звірів і птахів — такими запам’яталися нам Галапагоси.

Наступний пункт нашої подорожі — Полінезія, Маркізькі острови. До них — 3000 миль. Відстань така ж, як через Атлантичний океан від Канар до Сен-Мартена, але це лише третина Тихого океану в західному напрямку.

Океан зустрів гарним свіжим вітерцем, який, щоправда, протримався лише до вечора. Впала ніч, і “Акварель” розчинилась у темряві. Ми вийшли в період народження нового місяця, тож попереду кілька темних глухих ночей. Як сумно виходити на нічну вахту, знаючи, що попереду у тебе до самого ранку чорна ніч. Зате потім кожної наступної ночі місяць буде світити довше і яскравіше аж до повного місяця, кожна ніч очікуватиметься приємнішою за попередню і це додає оптимізму. Мені подобається, коли початок переходу випадає на молодик.

У перші дні вітер байдикує, наш автопілот при слабкому вітрі погано тримає курс бакштаг, фордевінд, доводиться підрулювати. Несемо грота й другу геную на гіку. За добу вдається проходити 80–100 миль.

Ми поблизу екватора, вдень сонце гаряче, але вітер холодний, вночі прохолодно, бо вода ще 18–20 градусів — це ще у Гумбольтовій течії. Мішель час від часу інформує нас, що недалеко бачить китів. Над кокпітом у “Акварелі” натягнуто добрий тент, тому її екіпаж більше часу проводить на палубі.

Недалеко від цих місць у 1972 році затонула англійська яхта “Люсетта”, яку несподівано торпедували три косатки. Чим яхта викликала таку агресію, невідомо, проте через отвори, пробиті косатками в днищі, яхта затонула впродовж 10 хвилин. Цю подію Дугал Робертсон оповів у драматичній повісті “Survive the savage sea”. 38 діб продовжувався героїчний дрейф капітана Робертсона разом із дружиною та трьома дітьми спочатку на рятувальному плоті, який був настільки старий, що протримався лише 4 дні, потім на відкритій пластиковій шлюпці. У тому, що наш власний пліт зможе протриматись не довше їхнього, нам ще доведеться переконатись.

Поступово пасат задуває стабільно, на третій день починає чимдуж віяти балів 4–5, добові переходи збільшуються до 130–140 миль. Вода в океані стає теплішою. Тепло тепер і вночі, зате вдень починає дошкуляти спека. Гаряче сонце нагріває повітря в каюті до 35 градусів. На палубі від сонця не сховаєшся. Я ніколи не ховаюсь від сонця, та іноді відчуваю наслідок. Якось цілий день провів на палубі, вижимаючи швидкість — ми відстали від “Акварелі” — потім добу мучився головним болем. А от шкіра призвичаїлася й ніяких опіків не маю. Наскільки унікальні наші організми, як можуть пристосовуватись до різних умов! До сорокарічного віку моя шкіра майже не набувала засмаги, скільки б я не перебував на сонці. Коли я повертався з літньої відпустки, знайомі задавали мені одне і те ж питання: “Ви були на морі? Чому не загоріли?” Тільки під час багатотижневих вітрильних перегонів на Чорному морі моя шкіра навчилася приймати засмагу. А зараз за кольором шкіри я мало відрізняюся від аборигенів тропічних островів.

Тепле море, свіжий вітер, добра швидкість яхти, чого ще треба капітанам для щастя. Даємо швидкість і шістнадцятого липня встановлюємо новий рекорд добового переходу — 155 миль. Але Екіпажі починають все більше тиснути на капітанів. Їм все важче переносити хитавицю на швидкості 6–7 вузлів. Океан розбурханий великими хвилями, окрім вітрових йдуть помітні брижі з півдня. Ось рядки з щоденника Наталі: “Прокинулась з різким болем під правою лопаткою. Вирішила, що обвіяло, поки спала. Скупалася за кормою при швидкості 4,5 вузла. Потім вичитала в книзі “Невідкладна допомога”, що в мене приступ стенокардії. Дякую Ласкавій (це подруга, лікар), що подарувала цю книгу, я весь час що-небудь підчитую й хоч щось розумію”. Що серце з лівого боку, Наталя ще не дочитала. Проте Екіпаж вдосконалювався. Через два дні з’явився новий запис: “Лягаю спати з мікроінфарктом та головним болем”. Медичних знань суттєво побільшало.

У Мішеля проблема з Екіпажем іншого гатунку: Еммануель при надії. Вона загрожує нагородити його нащадком прямо в океані у вигляді дельфінятка, бо що ж інше може народитися під час такої хитавиці. Отож із поважних причин перегони довелося стишити.

Вночі на палубу залітають летючі рибки, невеличкі, сантиметрів 15 завбільшки. Якщо вдавалося підібрати п’ять-шість, мали чудовий сніданок — ніжні, жирні рибки нагадують оселедців. А ось більша здобич клювала

тільки в Мішеля, а в мене не ловилася, хоч плач. Перепробував усі свої блешні — дарма. Якось Мішель передав нам половину щойно спійманої рибини, а разом із нею подарунок від Еммануель — саморобну наживку, кальмарика із кольорового поліетилену. Випускаю за борт метрів 50 ліски з кальмариком, намотую на барабан лебідки. Хвилин за 20 лунає тріск лебідки — ось уже у кокпіті тріпоче золотиста красуня — дорада вагою з добрих три кілограми. Вмираючи, риба змінює колір, стає ніжно-блакитною. Як жаль вбивати таку красуню, коли у нас є ще піврибини. Наталя наполягає її випустити, але вже пізно. Півтори рибини — це вже забагато, холодильника у нас нема. Пропонуємо половину нашої рибини Мішелю — відмовляється. Наталка бідкається: нам стільки не з'їсти, доведеться викинути рибину за борт. Мішель лякає її акулками, що будуть тоді постійно супроводжувати човна. Тож два дні їмо тільки рибу, рибою і заїдаємо.

Скільки риби ми зловили на цей простенький саморобний кальмарик! З того часу, як ми його отримали, піймати рибину для нас перестало бути проблемою. Випускали чарівного кальмарика за борт і через годину, в середньому, мали харч. Додаткова умова для успіху — швидкість яхти, вона мала бути не менше 6 вузлів. Довго служив нам подарунок Еммануель, поки на нього не спокусився і не відірвав дельфін. Та далі я сам робив подібні приманки й вони завжди мали успіх.

Чотирнадцятого липня — національне свято Франції — день взяття Бастилії. Мішель з цього приводу має намір влаштувати на “Акварелі” гостини. Віват, Франціє! На “Лелітці” — диспут. Екіпаж відмовляється від ризикованих переміщень з яхти на яхту, я ж вдаю, що не бачу проблем. Втім, до практичних доказів не доходить. Невдовзі розгублений Мішель повідомляє, що бенкет відмінюється. Очевидно, його екіпаж тисне на капітана енергійніше, ніж мій. Тож обмежуємося привітанням: французьким прапором на щоглі, французи у відповідь піднімають український.

Ескадрене плавання полегшувалось тим, що обидві яхти були однакової довжини й мали приблизно однакову швидкість. Удень йти поруч — не складно. Але вночі ми губили один одного, бо ходових вогнів не вмикали — економили електроенергію. “Акварель” керувалась електронним автопілотом, який тримав компасний курс, механічний автопілот “Лелітки” відслідковував курс щодо вітру. Першу нічну годину, поки яхти йшли поруч, Наталя дуже нервувала. Капітани поклалися на долю, а бідна Наталя з жахом спостерігала, як “Лелітка” примхливо міняла свій курс відносно “Акварелі”, яка опинялася то з лівого, то з правого борту. Хоч врешті-решт яхти розходилися далеко, та Наталя на нічній вахті завжди боялася катастрофічного зіткнення з “Аквареллю”.

На світанку зв'язувались з Мішеlem по УКХ радіо, й з'ясовували місцезнаходження. Максимальна відстань іноді сягала 12 миль — радіуса дії наших передавачів, ризик загубити один одного був реальний. Деколи ми опинялись попереду, інколи “Акварель”. Починалося зближення — хтось гальмував, хтось форсував швидкість. Мені було легше — мав спінакер. Мішель надолужував, ставлячи дві генуї-близюки. Це було зовсім не так ефективно, та він щоденно ще підпрацьовував дизелем, оскільки треба було заряджати акумулятори — багато енергії “з'їдали” автопілот й короткохвильова радіостанція. Мішель уночі перемовлявся з яхтами, що йшли Тихим океаном, іноді таланило зв'язатись навіть з домівкою, з Парижем.

При наближенні до Маркіз на яхті почали матеріалізуватися якісь жучки, павучки, чудернацькі кузьки. Яким чином вони потрапляли на яхту — таємниця. Ми їх безжально знищували, проте в Наталі з'явилися нова проблема. Дещо проблематична єдина можливість відпочинку на яхті — розслабитися на койці — була тепер остаточно зіпсована. Ось яку медитацію Наталя звичайно мала під час такого відпочинку: “Тік стакеся весь час мученицьки (жалібно) рипить. Бак з водою під вухом хлопає та гримить, як барабан. Грюкає кіпа стаксель шкота. Тріщать шкотові лебідки. Раз по раз у борт гукає розлючена хвиля. Це зветься “сон у страшну ніч”. Тепер до цих розваг додалися якісь таємничі істоти, що під час дорогоцінного сну нападали й кусали Наталю. Вона перейшла на мою койку, та окупанти перемістилися за нею. Мене вони ігнорували, їм подобалась тільки Наталя. Мабуть, я не такий смачний. Почав навіть заздрити дружині. Так було й на суші, коли ми були разом, комарі нападали тільки на Наталю. Мною починали цікавитися, коли вибору вже не було.

Врешті-решт Екіпаж змушує перетрусити всю яхту й дуже радіє, коли знаходить маленьку руду мурашку й приписує їй усі злочини. Якби Наталя провела об'єктивне розслідування, мабуть, знайшла б співників, а так вони лишилися на волі й продовжували свої нічні терористичні акції.

Двадцять п'ятого липня, коли до острова Хіва-Оа залишалось 52 милі, побачили першу землю: по лівому борту наближався острів Мохотані. Від острова назустріч нам несеться велика двощоглова яхта з вітрилами джонки, на вигляд нагадує піратську. Пройшовши поруч, вона розвертається й наздоганяє нас. Це південноафриканський вітрильник “Абраксіс”. Екіпаж — двоє братів, Ерік і Петер. Підійшовши ближче до “Акварелі”, молодики розпочали знайомство вельми оригінально: із прохання позичити їм Еммануель. Непогано для початку. Тоді розпитали назви навколишніх островів. Тоді поцікавилися, де на Хіва-Оа порт. Більшість діалогів відбувалась за допомогою голосу та красномовних жестів, оскільки їхнє радіо періодично відмовляло. Втамувавши інформаційний голод, брати сумирно рушили у нашому фарватері.

І як завжди у нас виходить, до порту встигаємо підійти вже в темряві, тому стишуємо хід до трьох вузлів. Домовляємось йти ескадрою — попереду Мішель, бо має докладну мапу, потім ми, потім “Абраксіс”. Вночі я

двічі переплутую кормові вогні “Акварелі” з кормовими “Абраксіса” (їхні кормові — це запалені гасові лампи), який чомусь виїхав попереду нас. Врешті-решт ми обоє губимо “Акварель”, тому в бухту Тахаука на Хіва-Оа заходимо лише о десятій ранку, на дві години пізніше Мішеля. Бухта глибоко врізана в затоку, захищена хвилеломом, та знайти вхід до неї з океану непросто — він ховається серед прибережних скель, на які накочуються несамовиті хвилі прибою. На якорі — з десятків яхт, серед них вже знайомі нам з Панами американські вітрильники “Одіссеї” та “Навігатор”.

“Абраксіс” з’являється в бухті години через дві: брати ніяк не могли запустити двигун. До вибору зручного місця стоянки поставились солідно — дві години не давали нам спокою, кружляли поміж яхтами, поки не стали між нами та “Аквареллю”.

Три тижні безжурного океанського переходу позаду. Ми в казковій Полінезії. Це одна з острівних груп Океанії у центральній частині Тихого океану, що простяглася від Гавайських островів на півночі до Нової Зеландії (яку деякі дослідники вважають також частиною Полінезії) на півдні. Острови Полінезії — низка незалежних держав, а також володіння Великої Британії, США, Франції, Нової Зеландії, Чилі. Не уявляли, що тихоокеанські володіння Франції простяглися на тисячі кілометрів. Втім, їх чимало й в Атлантиці. До складу Французької Полінезії входять острови Товариства (з центром Таїті), Маркізькі, Туамоту, Тубуаї та інші.

Острів Хіва-Оа вражає, хоча зараз, узимку, виглядає досить похмуро. Височезний гірський хребет, що перетинає острів, ховається у зловісних хмарах, часто зривається дощ. Проте на нашу зиму це мало схоже — температура не нижче 25 градусів. Коли з-за хмар виглядає сонечко, а воно таки пробивається крізь їх товсту сіру ковдру, стає спекотно. Після безсонної ночі бажання ближче познайомитися з островом не виникає. Півдня сплю сном праведника, а надвечір запрошуємо до себе хлопців з “Абраксіса”.

Наша англійська ще дуже далека від досконалої, тож їхню скоромовку розбираємо з великим напруженням. Іноземні мови для колишніх радянських людей мого покоління — ахіллесова п’ята. Вчили мову п’ять років у школі, стільки ж — в інституті, але знанням це назвати неможливо. Тож у першій подорожі мав серйозні проблеми, в другій став дещо впевненіше спілкуватись англійською. Але комфортніше почувався із співбесідниками, для яких англійська також була не рідною.

Брати купили джонку в Штатах (обумовило вибір низькі ціни і зручність управління). Щогли не мали такелажу — це були товстелезні 200 мм алюмінієві труби з товщиною стінки 20 мм. Вправлялись з єдиним вітрилом на кожній щоглі було дуже просто. Як наскрізні лати використовували пластикові водопровідні труби. Їхня подорож з Панами до Маркіз тривала два місяця: брати заїхали дуже далеко на південь й мучилися штилями.

Під час бесіди з гостями дуже здивувало, що наші гості схвально ставляться до президентства африканця Нельсона Мандели. Обидва визнавали, що білі в Південноафриканському Союзі завинили перед африканцями і розуміють, що сучасні проблеми в суспільстві є наслідками минулих злочинів білих. Через кілька місяців ми будемо спілкуватися ще з одним південноафриканським екіпажем і почуємо такі ж думки. Це засвідчує високий рівень свідомості в суспільстві і дає надію, що лад і рівновагу врешті-решт буде встановлено. Чи почуємо ми коли-небудь, що сучасний комуніст в Україні заявить про відповідальність за злочини компартії в часи її необмеженої влади за геноцид, за багатомільйонні жертви свого народу?

Наступного дня знайомимось з Атуоною — центральним селищем острова, розташованим за три кілометри від нашої стоянки. Обабіч асфальтованої дороги, що веде до селища, буяє безліч квітів. Наталка прикрашає ними зачіску, вдало вписуючись у місцевий колорит. Повз нас проїздять ошатні авто, керовані здебільшого полінезійцями. Майже двадцять років тому болгари Дончо та Юлія Папазови, що прийшли на Хіва-Оа на рятувальній шлюпці “Джу”, бачили, як на острів завозили перший автомобіль. “Для чого тут автомобіль, коли до Атуони немає дороги?” — дивувалися Папазови. Але істина в тому, що хороші дороги в світі почали будувати після того, як з’явився автомобіль, а не навпаки. Так і на Хіва-Оа: тут сучасні, асфальтовані дороги, автомобілі переважно нові.

“Дивлячись на цих людей, я вперше подумала, що цивілізації не слід було торкатися цих островів” — це думка Юлії Папазової. Острови — територія цивілізованої демократичної Франції, і ця країна спромоглася органічно поєднати національну культуру аборигенів із досягненнями цивілізації, саме таке враження склалося у нас.

Атуона — це свято яскравих кольорів і чудових ароматів. Гарненькі кам’яні будиночки ховаються серед манго, папайї, хлібних і декоративних дерев, облитих квітами. Їхні бронзовошкірі мешканці у кольоровому

вбранні з неодмінною квіткою у волоссі привітно посміхаються нам. З усього видно, що місцевих аборигенів цивілізація не обтяжує.

Жандарм, до якого я звернувся, не переймається відсутністю в нас віз. Лише каже, що треба у банк на Таїті перевести по 3 тисячі доларів на кожного, аби у влади не було сумнівів щодо нашої спроможності полишити ці благословенні краї. Пропонуємо перенести вирішення фінансових проблем безпосередньо на Таїті, куди ми збираємось опісля Хіва-Оа. Представник влади, дай Бог йому здоров'я, не заперечує.

Повертаємось до яхт. На спокійній гладіні бухти тренуються в греблі декілька каное з балансирами. Екіпажі — молоді полінезійські парубки. Пишні кучері зачіски, живі миловиді обличчя. Бронзові тіла грають міцними біцепсами. Гребуть короткими веслами дуже вправно: з десятків гребків з одного боку, потім за командою дружно перекидають весла на другий борт. Дізнаємось: завтра на сусідньому острові Тахуата має відбутися свято з приводу 300-річчя висадки першого християнського місіонера. Мішель пропонує гайнути на урочистості.

До Тахуати 15 миль, дме добряче. Йдемо з підвітряного боку височезного острова, а вітер — не дай Боже. Пасат, що долає гірський хребет, скочується стрімкими підвітряними схилами з подвійною силою. Такі вітри звуться “віллі-вовс”. Ми звикли до безпечного притулку під захистом високих берегів, а тут навпаки. Неприємна, але об'єктивна реальність, яку не варто ігнорувати: коли потужно дме притулок не знайти й за островами.

Ось бухта Ваїтаху, де має відбутися свято. Та мої сподівання, що може там позбудемося того бешкетника з надпотужними легенями, не справдилися. Ущелина гірського пасма, що спускається до бухти, — природна аеродинамічна труба. Протяг страшенний. Обидва наші якорі, на кожному з яких 10-метрові ланцюги, не тримають, повзуть, й ми знову й знову мусимо повторювати маневр. До того, ж починає перегріватися двигун. Три невдалих спроби, й ми поступаємось — шукаємо спокійнішу місцину.

Свята ми так і не побачили — нас з нього “вітром здуло”. Разом із “Леліткою” з тієї ж причини відступає і “Навігатор”. Мішель залишився — він завів якір майже на берег, йому не треба остерігатися, що яхту викине, якщо зміниться вітер. Ось переваги сталевого корпусу й підйомного шверта.

Вже в сутінках знаходимо притулок у симпатичній бухточці на півночі Тахуату, де вже стоять “Навігатор” та “Одісей”. Дме сильно (але порівняно з тим, що було — майже курорт) й обидва наші якорі потроху повзуть до “Одісея”. Ми добряче втомилися, й нема сил знов тягатися з якорями. Та екіпаж “Одісея” сам тікає від нас далі в бухту. Їм набагато легше: електрична якірна лебідка й лише один якір.

Наступного дня спостерігаємо “Акварель”, що ширяє океаном на відстані двох миль від острова. Не розуміємо, що вони там роблять. Вдень повз бухту повертаються судна, які привозили гостей на свято. Це загадково, адже свято мало продовжуватися кілька днів.

З ранку обладную каюту у механічну майстерню: повністю демонтую систему охолодження двигуна, досліджую, чому перегрівается двигун. Причиною виявляється невеличке крабєня, яке потрапило в рурку охолодження.

Знайомимось з екіпажами американських яхт. У Панамі вони нас ввічливо ігнорували, а тут признали-таки за справжніх мореходів й ставляться дуже приязно. Екіпаж “Одісея” навіть не тримає зла, через те що змусили їх міняти місце.

Мішель та Еммануель приєднуються до нас лише надвечір, коли екіпаж “Навігатора” (дуже симпатичне подружжя старшого віку) влаштовує в себе на яхті вечірку. Мішель повідомляє цікаву новину: вранці він почув на хвилях французького радіо попередження, що насувається 10-метрове цунамі (отож я й кажу — вчімо мови!). Їхня яхта вийшла в океан. Це було також причиною дострокового закінчення свята.

У морі цунамі майже безпечне, зате біля берега часто-густо стає причиною трагедій. Ніяк не збагнемо, чому Мішель нас не попередив по радіо (!!!). Якби дійсно прийшла десятиметрова хвиля, ми б усі разом з яхтами опинилися на острові посеред непролазних хащів. Екіпажі “Навігатора” й “Одісея” в шоці. Та Мішель так нічого нам і не пояснив...

На щастя, прогноз щодо висоти хвилі не зовсім справдився, вона була заввишки півметра, ми її просто не помітили у відкритій бухті. А ось у закритій бухті Тахаука цунамі спершу висмоктало воду, рівень її впав майже на два метри, і деякі судна сіли на ґрунт, а тоді увірвалося поперевертало й повикидало на берег декілька моторних човнів, що стояли ближче до берега.

Ранком за кавою Мішель поділився з нами враженнями від свята. Всю ніч хазяї та гості танцювали навколо вогнищ, час від часу навідуючись до довжелезних столів, на яких були розставлені екзотичні блюда полінезійської кухні. Серед блюд були страви з акул, дельфінів, лангустів. Страви були настільки екзотичними, переважно не в смаженому або вареному виді, а в натуральному, сирому, що екіпаж “Акварелі” мучився шлунковими проблемами.

Бухта, що дала нам притулок, погано захищала від вітру. Можна сказати, не захищала зовсім. Якорі повзали по піщаному дну, немов краби, яхти наїжджали одна на одну й шукали більш надійного місця. На щастя, бухта



була простора й до нічних зіткнень не дійшло. Уночі вітер шаленів, дико завивав і відпочинок ставав очікуванням страшного суду. Якось уночі на “Акварелі” навіть зірвало тент над кокпітом, а той витримав 4-річне плавання й чого тільки не пережив... Часто лив дощ, доводилося спати при закритих люках й страждати від задухи. Та на ці “дрібниці” ми не зважали. Ми були у раю, в Полінезії, і насолоджувалися екзотикою. То були розкішні місця. В глибині бухти сяяв чистісіньким кораловим пісочком пляж, щоправда поніжитися на ньому було проблематично. Зимове сонце пекло, як навіжене, і пісок був мов розпечена сковорода, а хмари москітів з’являлись перш, аніж ми встигали подумати про засмагу. Отже, виряджаючись з яхт на берег, мусили одягатись. За пляжем — зарості кокосових пальм та диких лимонів. З лимонів Наталка варила чудове варення. Колись тут було селище, навіть дві хатки залишилося. З хашів чулося кукурікання півнів. Мішель збирався вирушити на полювання, та кури, мабуть, здогадалися про його “гастрономічні” наміри й виявляли неабияку пильність.

Ми стояли на глибині 7 метрів. Піщане дно прикрашали коралові голови й невеличкі купки коралових кушів, вигравали рибки фантастичних забарвлень. Купатися можна скільки завгодно, температура води — 27 градусів. Проте у цьому ласкавому “бульйоні” плавали не тільки рибки, а й тоненькі червоні живі “ниточки” зі стрекальною отрутою — тіло вкривалося дрібними пухирцями й починало нестерпно свербіти. Акул не було видно, але коли одного разу ми з Мішелем попливли у коралові хаші біля прибережних скель, він начебто бачив акулу, що пройшла повз мене, я ж не помітив. Добре, що й вона не зацікавилась моєю особою!

Дно “Лелітки” заростало густою щетиною дрібних, гострих, як лезо, мушлів — наслідок того, що ми повелися на дешеву канарську “незаростаюку”. Здираючи під водою мушлі, заробив безліч подряпин, на які не звертав уваги, звук, що подряпини заростали на мені, мов на собаці. Згодом ті болячки почали гноїтися, то через корали, бо випускають у воду отруту. Рятувала зеленка — єдині ліки, які визнаю. Не один день походжав я у кольорах військового камуфляжу, проте плавання й пірнання не полишав. Болячки почали потроху загоюватися, але цей процес тривав кілька тижнів.

Подорожували ми й суходолом. Піднялися крутим схилом, а там — луки з травами у пояс, пасуться коні, мабуть, здичавілі. І вітер. Такий, що збиває з ніг. Позаду — могутній гірський хребет, попереду — неозора синя далечінь. Туди нам всім скоро повертатись... Мішель спробував пройти нашим шляхом, але не зміг подолати крутизну і був здивований нашим альпіністським досвідом.

Простоявши 9 днів, погодилися на пропозицію Мішеля відвідати острів Фату-Хіва, великий острів на самому півдні Маркіз. Піднімаю якорі й виявляю, що обидва синтетичні троси на дві третини перерізані коралами, хоча на кінці по 10 метрів ланцюга. Розумію — відбувся легкий переляком. Ще в океані Мішель дізнався про сумну історію, що сталася на атолі Рангіроа в архіпелазі Туамоту. Екіпаж французької яхти, готуючись до виходу ранком наступного дня, залишив на ніч лише запасний якір на синтетичному тросі, а головний важкий якір на ланцюзі витягнув, щоб на ранок було менше роботи. Потім подалися на сусідню яхту на вечірку. Повертатися не було вже куди — їхня яхта зникла. Нічні пошуки нічого не дали. Розстроєну яхту виявили на ранок вже на рифах. Вдалося зняти двигун та деякі речі... На коралових островах можна використовувати лише якірний ланцюг. Нікому не раджу ставати тут, як ми, на синтетичних тросах.

День виходу обрали невдало: вітер розгулявся щосили. Знову йдемо вздовж підвітряного берега Тахуати. Коли обминаємо бухту Ваїтаху, порив скаженого вітру кладе “Лелітку” вітрилами на воду. Попереду у білій імлі проглядає крайній південний мис острова. Біла імла — ознака потужного вітру. Вирулюю подалі від берега, бо під берегом вітер дме сильніше. Та Мішель вперто тулиться до берега. “Акварель” дедалі більше хилиться під тиском вітру, врешті-решт не витримує й розривається грот. Повертаємо назад, до “нашої” бухти. Біда ніколи не приходить одна: на “Акварелі” починає перегріватись двигун. Ситуація стає загрозливою: без грота під одним стакселем пробиватися проти сильного вітру важко. Проте від допомоги досвідчений морський вовк Мішель відмовляється й, потроху підгрібаючи двигуном, під вечір дістається нашої бухти.

Мішеля турбує проблема з дизелем, який стільки років працював бездоганно. Це мене дивує. Ми, загартовані радянською дійсністю, можемо все: довести до тям авто, велосипед, пральну машину, комп’ютер або холодильник. Не лякають і страшніші речі: кран, з якого хлище вода, або зламана єврика в туалеті. “Наша промисловість випускає товари для вмілих рук”, — цитую свого вчителя капітана Олексія Грищенка. Приходжу на допомогу Мішелю й швидко знаходжу причину — забитий сіллю отвір у системі охолодження. На додаток ремонтую йому ще підвісний двигун для дінгі.

За три дні повертаємось в Атуону. Проти вітру, проти течії, лавіруванням. Щоб допомогти вітрилам, завели ще й дизелі. Тут вже я зміг повчитися у Мішеля. Ми йшли під гротом і генуєю, Мішель — лише під гротом. Наскільки ефективніше, крутіше до вітру можна йти лише під одним гротом, коли йому допомагає дизель: Мішель прийшов на дві години раніше.

Неподалік Атуони — цвинтар, де поховано Поля Гогена, одного з найвидатніших художників XIX сторіччя, що відкрив світу Полінезію, фантастичні барви тропіків, екзотичну красу тамтешніх жінок. Атуона заворожила Гогена.” Тут поезія існує у чистому вигляді”, — писав він в одному з листів. І з ним важко не погодитись. На Маркізах художник знайшов свій останній спочинок. На могилі у затінку біля узголів’я, вкритого ніжними

квітами гібіскуса, — неоковирна кам'яна статуя жінки. Хреста на могилі нема. Великий постімпресіоніст був не в ладах із церквою. Після смерті священик (Бог йому суддя!) спалив будинок художника. У вогні загинуло кількасот картин...

На цьому ж цвинтарі похований і славетний французький співак Поль Бриль. Не знайшов він собі раю на Хіва-Оа. Здавалося, що ще треба для щастя, коли маєш чудовий будинок, яхту, кохану дружину, світове визнання? Щось іще треба, інакше не залишив би цей світ у 40 років. Щастя — це стан душі, а не зовнішні обставини. Саме тут у земному раї це стає очевидним. “На кораблях і колісницях ми шукаємо хорошого життя. Але чого ти прагнеш, воно з тобою, воно в тобі”, — так ще 250 років тому стверджував український філософ Григорій Сковорода. Українці ще й досі не осягнули глибин мудрості філософських пошуків Григорія Савича. У XX сторіччі було визнане філософське вчення Олени Реріх — “жива етика”. Сковорода саме засади етики викладав своїм учням ще у XVIII віці. Наскільки близькі засади їх вчення!

В Атуоні навідуємось до музею Гогена. Невеликий, але цікавий й добре впорядкований. Роботи митця представлені переважно репродукціями, але є декілька оригінальних. Виставлені й матеріали полінезійської культури: різьблені з дерева статуетки полінезійських богів, одяг з тапу (тканини, яку виготовляють із дерева), домашній посуд, вироби з пальмового листа, Все оздоблено візерунками, що нагадують український орнамент.

Це врешті-решт мало статися. На Маркізах наші шляхи з “Аквареллю” розходяться. Ми прямуємо на Таїті, вони — на острів Нуку-Хіва. Еммануель збирається народити дитину саме там.

Вирушаємо на прощальну прогулянку вглиб острова. Простуємо захищеною в хащах дорогою, яка веде крізь окультурені джунглі. Посеред екзотичних тропічних завітаних дерев зустрічаються банани, папайя, кокосові пальми. На невеличкій галявині кам'яна статуя Тікі — головного бога полінезійців. Дорога піднімається вгору й приводить нас на велику галявину, посеред якої величезна кам'яна брила, вкрита петрогліфами. Жалкуємо досі, що не скопіювали докладно на фотоплівку таємничі малюнки.

Пробуємо піднятися ще вгору, але далі дорога завалена стовбурами повалених дерев. Повертаємо назад, на мальовничій галявинці на березі невеликої річки влаштуємо пікнік. У прозорій воді відпочиває здоровенна зміюка, яка не звертає на нас уваги. Все було б чудово, якби не відчуття близького розставання. Ми провели в компанії французів три чудових місяці, звикли до них, добре з ними товаришували. Важко уявити, що завтра вже не промайнуть поруч із “Леліткою” знайомі вітрила “Акварелі”. Французам також сумно. Вони у мандрах вже 8 років, й для них сум розставання набагато тяжчий. “Валерію, ти розумієш, що ми, скоріше за все, вже ніколи не побачимось?” — запитує Мішель. Я ствердно схитнув головою. Однак по-справжньому зрозумію почуття друга значно пізніше. Втома мандрівника під час багаторічних мандрів виявляється незвичайно. До друзів, яких доля на обмежений час посилає мандрівнику, приростаєш серцем, й розлука причиняє душевний біль.

Ми ще деякий час тримали зв'язок, іноді перемовлялися по радіо, користуючись раціями інших яхт, іноді отримували листи. “Акварель” попрямувала на Нуку-Хіва. Там Мішель, архітектор за фахом, знайшов роботу, зробив проект музею та деяких адміністративних будинків. Еммануель на літаку вилетіла на Таїті до пологового будинку. Мішель прийшов туди яхтою. Назад на Нуку-Хіва щасливий батько новонародженої доньки повертався наодинці проти вітру з великими труднощами, а його сім'я діставалася туди літаком.

На Нуку-Хіва Мішелю спокійно не сиділося. Під час однієї з мандрівок на архіпелаг Туамоту попали в скрутну пригоду: “Акварель” вітром та хвилями висадило на риф. Своїми силами не могли дати ради. Від трагедії врятував сталевий корпус “Акварелі” й французький військовий корабель, що випадково завітав на атол, встиг вчасно допомогти.

У 2001 році ми отримали від Мішеля листа зі знайомого острова Сен-Мартен. У наших французьких друзів вже двійко дітлахів — шестирічна донечка і синок. Зараз вони власники великого катамарана, мабуть, заробляють туристичним бізнесом.

П'ятнадцятого серпня, після 21 дня перебування в раю, робимо прощальне коло бухтою — бувай, любя “Акварель”!

Полишивши за кормою рай Маркізьких островів, виходимо на острови Товариства, на Таїті. Поперек нашого шляху на сотні миль простяглися атоли архіпелагу Туамоту. До Таїті 770 миль, якщо йти навпростець протоками поміж атолів.

Вийшли пізно, оскільки в останню мить з'ясувалося, що тече помпа питної води. Довелося прововтузитись із нею години зо дві в каюті, де спека сягала 35 градусів. В океані нас підхоплює потужний пасат. З триметровою попутною хвилею несемося фордевінд 6 вузлів із повним гротом й другою генуєю “на метелику”. За годину над островами засяли дві яскраві, насичені кольорами концентричні веселки, й нам навздогін понісся фронт похмурих хмар. Поки ми милувалися веселками, шквал поклав човна на воду під усіма вітрилами, довелося змагатися під дощем із парусиною, що рвалася з рук — загубили лату на гроті. Ми ще не звикли, що у цій півкулі райдуги з'являються перед негодою, а не після неї, як у нас.

Далі йшли лише під двічі зарифленим гротом — часом неслися зі шквалом 6–7 вузлів, часом у проміжках між шквалами теліпалися 2–3 вузли. Через порання в задусі з помпою, а також виконання палубної роботи розколюється голова. Ускладнює проблему ще й дві-три чарчини випиті “на коня” із Мішеlem. Приходжу до тьми лише наступного дня. Двічі зарифленого грота вже не чіпаємо, лише міняємо чи скидаємо стакселі. Шквали нас не полишають. Взагалі погода не виявляє до нас прихильності. Зате добові переходи — по 120 миль.

Наближаємось до бар'єра численних атолів Туамоту. На “Лелітці” — жваві дискусії щодо маршруту. Капітан мріє пересікти архіпелаг Туамоту й завітати на атол Рангіроа. Трагічний досвід яхти, яка там загинула два місяці тому, він не сприймає: капітан вчиться лише на власних помилках. Він, звісно, розуміє, що погода мало сприяє відвідуванню атолів. До того ж немає докладних мап, проходи у рифах треба відшукувати чи не навпомацки. Проте, у житті мають бути пригоди і капітан бажає пригод. Наталка з цією тезою категорично не згодна. Доводить: пригод в нас явний надлишок. Наївний Екіпаж не може зрозуміти, що пригод, як і грошей, ніколи не буває багато. Врешті-решт капітанові доводиться погодитись із наступом здорового глузду Екіпажу, однак за умови, що перетинатимемо зловтішний архіпелаг протокою між атолами Рангіроа та Тікехау. Дружина знов не погоджується, знов має залізний аргумент: на одній з наших ще радянських мап ширина цієї протоки 5 миль, а на іншій — 1,2 милі. Капітан — справжній джентльмен — змушений наступити на горлянку власній пісні й погодитись йти широкою протокою поміж Тікехау й найпівнічнішим атолом Матаїва.

Авжеж, у ту протоку потрапляємо, як завше, вночі. “Лелітку” обходить великий теплохід, і це додає впевненості у тому, що шлях обрано правильно. Без жодних пригод минаємо широку протоку й повертаємо майже на південь, на Таїті. Вітер також відвертає, дме із північного заходу — тобто нам знов по дорозі. Як дивно, атоли, що лише на метр-два вивисуються над рівнем океану, так впливають на вітер!

Вітер трохи послабшав, ми розрифилі грот. З боку атолів посунули важезні, наліті дощами хмари — вода на атолах значно тепліша, ніж в океані. Часом поливає теплий дощик, але шквали вже не дошкуляють, дме теплий приємний вітерець.

Нічну вахту двадцять другого серпня я запам'ятаю назавжди. Посеред ночі попереду яскравий вогонь. Найвірогідніше це рибальське судно, на якому ловлять рибу на світло прожекторів. Вмикаю ходові вогні й починаю міркувати, як краще його об'їхати. Обминати в морі рибалок буває іноді складно, бо зайняті рибною ловлею вони не вмикають ходових і рухаються з малою швидкістю, напрям руху дуже важко визначити, до того ж, напрям може несподівано змінюватися. Рульовий, засліплений яскравим світлом прожекторів, не в змозі угледіти мої слабенькі ходові, тож можна зрозуміти, чому власні маневри можуть іноді мати печальний наслідок: як кролик, сам потрапиш у пащу удаву.

Визначити напрям руху судна не вдалося. Відвернув праворуч, так мені було зручніше, щоб не міняти галса. На жаль, мої маневри особливого успіху не мали. Пеленг на судно майже не мінявся, а це означало, що може бути зіткнення. Та пеленг важко було точно визначити — яхту на малій швидкості розвертала хвиля з корми. Все більше відвертаю вправо. Мабуть, треба поміняти галс та йти вліво, але це в бік рибалки, якщо він зупиниться або змінить курс, теж можна наїхати.

Коли “Лелітка” опинилася на траверзі судна, відстань між нами була метрів 500. І тут... вмикають на повну потужність двигуни й судно стрімко мчить просто на “Лелітку”. Не залишалось ані часу, ані можливості зметикувати, куди відхилитися. Встиг лише розгорнути яхту кормою до нього й очікувати, як на нашого човника з невідворотністю фатуму насувається біда. Від форштевня в обидва боки розлітались потужні білі буруни, швидкість — вузлів 20. Я закам'янів, вчепився у румпель і, немов у страшному сні заціпенів, очікуючи зіткнення. Кажуть, в подібні хвилини перед людиною стрімким калейдоскопом “прокручується” все життя. Але

мною заволоділо лише незбориме бажання відштовхнути, відсунути, відхилити “рибалку” плечем, і якась надпотужна сила все нахилила й нахилила мене в бік судна.

Ще мить — і чималий двопалубний катер довжиною метрів 30 стрімголов пролетів по лівому борту впритул до яхти, злегка черкнувши об борт — від того доторку лопнув фальшборт на міделі. Дякувати Богу, ми йшли лівим галсом, тож грота-гік був на правому борті. Кокпіт геть залило водою, чимало її потрапило до каюти через відкритий люк.

Катер, пройшовши метрів 500, зупинився й дав задній хід. “Не втопив з першого разу, збирається вдруге”, — точать мозок невеселі думки.

Викликаю катер по радіо. У відповідь — перелякана, плутана скоромовка капітана. Вибачається, каже, що не бачив моїх ходових. Заспокоїв його, сказав, що не маю проблем. Катер називається “Доррі”. Домовляємось зустрітись у Папеете — головному місті Таїті.

Екіпаж вимагає негайного звіту: звідки цей холодний душ й дуже непокоїться, коли дізнається, що ледве не став жертвою катастрофи. Та у мене є засіб заспокоїти Наталю. Розповідаю про пригоду Маргарет Хікс, англійської яхтсменки-самітниці, з якою познайомився у Новій Зеландії. Десь поблизу Таїті (ми вже теж недалеко від Таїті) вона йшла на своїй яхті вдень на значній відстані від японського риболовного сейнера. Той несподівано повернув, наскочив на яхту, розколов надвоє й втопив. Так у Маргарет перервалася навколосвітня подорож.

“Як добре, що це відбулося не на моїй вахті!” — підсумовує Наталя, й ми починаємо вичерпувати воду з каюти.

Зустріч із катером була такою швидкою, що збагнути все й по-справжньому перелякатися я не встиг. Тільки коли прокинувся ранком й “кадри” нічного трилера знов промайнули перед очима, стало непереливки. А якби катер пройшов на півметра праворуч? Якби не з лівого, а з правого боку? Зніс би до дідька гіка, а може, й щоглу...

На ранок скидаємо вітрила й починаємо сушити все, що підмокло, а підмокло геть усе. Спокійний день змінюється неспокійною ніччю: раз по раз несуться дощові шквали, вітер зле виє в снастях. З середини ночі милуємося сяючою у місячному світлі короною Таїті — височенним гірським хребтом. Пульсує яскравий маяк. Раз по раз сідають літаки.

На ранок двадцять третього серпня спостерігаємо, як перші промені сонця запалюють над островом карколомну пурпурну корону з гострозубих скель. До входу в лагуну Папеете наближаємось одночасно з трищогловою шхуною “Грінпіс рейнбоу”. “Це — доля”, — сказав я Наталці. Ще в Панамі ми почули, що Франція збирається провести на атолі Муруроа ядерні випробування, й активісти природоохоронної організації “Грінпіс” готуються до акцій протесту біля атолу. США, Росія, Велика Британія відмовились від ядерних випробувань, Україна взагалі позбулась ядерної зброї, аж раптом французи вирішили так брутально “пограти м’язами”. В Панамі мій Екіпаж без ентузіазму поставився до перспективи активної участі у політичних заходах. Наталя рішуче відмовлялась йти разом із зеленими на Муруроа. Аж тепер, побачивши “Рейнбоу”, несподівано погодилася.

Йдемо вздовж набережної до самого порту, тоді — назад. Біля берега з десятків добре облаштованих яхтових причалів — з водяними колонками, електрикою — є вільні місця. Проте більшість вітрильників розташувалися подаль на якорях, завівши швартови на берег. Сподіваючись, що за таку стоянку грошей не візьмуть, теж стаємо на якір. Щоправда, суворий Екіпаж так і не відпускає того дня на берег — далі сушимо матраци, яким підмочила репутацію нічна зустріч із “рибалкою”.

На ранок, коли вигребли до берега на своєму надувному дінгі, Наталці галантно подає руку й допомагає вийти з човна поважний сивий джентльмен. “Ми йдемо протестувати на Муруроа, то може ви підете разом з нами?” Пан скрушно відмовляється. Мовляв, він би з радістю, та справи не пускають. Справи, як виявляється, серйозні — він депутат австралійського парламенту. От якби не сесія, що починається... Але координати “Грінпісу” він дає.

По телефону важко зрозуміти, де саме знаходиться штаб “Грінпісу”, поки нам не відповідають, що з вікна бачать і нас, і нашу яхту й зараз підійдуть. У штаб-квартирі “Грінпісу” чимало людей — готується зустріч

полінезійського каное-катамарана з островів Кука, який також збирається йти на Муруроа. Приєднуємось до натовпу зустрічаючих.

Невдовзі усі разом допомагаємо витягнути на берег обидва носи каное “Окулеа-2”. Це копія справжнього полінезійського судна. Гавайєць Херб Хаваїну Кане вперше побудував таке судно в 1975 році в Гонолулу. На той час не лишилося жодного полінезійця, який міг би побудувати велике каное, або хоч пам’ятав би його конструкцію. Митець Херб Кане, повернувся з Чикаго до Гавайїв, старанно вивчив усі давні полотна, на яких сучасники зображували полінезійські судна, знайшов спільників, яким до вподоби була його ідея, і очолив будівництво. Коли судно було спущено на воду, йому довелося ще й стати капітаном-наставником, вивчити техніку керування цим незвичайним судном, яке не мало руля. Та Херб пішов і далі: опанував засадами полінезійської навігації без компаса та спеціальних інструментів. Вперше новозеландець Девід Льюїс у 1965 році, користуючись полінезійськими засобами навігації, подолав кілька тисяч миль від островів Кука до Нової Зеландії на катамарані “Дочки вітру”. Полінезійська навігація — це астронавігація. Мореплавці напам’ять вивчали зоряне небо й пам’ятали, яка зірка проходить у зеніті над кожним островом. Вирушаючи в далекі мандри, вони спочатку йшли на південь або на північ. Коли потрібна зірка опинялася в зеніті, рушали на схід або захід, поки острів не опинявся в полі зору.

Херб дав каное назву “Окулеа”, що означало “зірка радості”. Це зірка Арктурус з сузір’я Волопас, яка проходить над Гавайями в зеніті нічного неба.

У 1976 та 1980 роках “Окулеа” зробило два великих на 16000 миль переходи між Гавайями та Таїті, а у 1985–1987 роках здійснило перехід до Нової Зеландії.

Під час урочистої зустрічі гостинний капітан катамарана “Окулеа-2” пропонує нам увійти до складу його екіпажу. З жалем відмовляємось, пояснюючи, що вирушаємо власною яхтою. Звичайно, цікавіше було б йти на прототипі судна, на якому тисячі років тому пращури сучасних полінезійців освоювали океан. До того ж, екіпаж катамарана підібрався веселий і дуже колоритний. Але нам хотілося, щоб під Муруроа був прапор України — держави, яка так постраждала від чорнобильської ядерної катастрофи.

В офісі “Грінпісу” ми пояснюємо, що вирушаємо протестувати на власний ризик: в Україні настільки важка політична й економічна ситуація, що там не до нас. Попри усі можливі негаразди просимо грінпісівців не випускати нас з-під своєї опіки. Нас бере під своє крило полінезійське товариство “Хі-Ті-Тау”. Погоджуємось прийняти на борт двох “зелених”, полінезійці обіцяють забезпечити продуктами й фруктами кожного і на всю дорогу. Виходити треба за три дні. Нас бере в полон американський телекореспондент із CNN. Він знімає нас під час мітингу, просто на вулицях, хоче навіть зробити зйомки на яхті. Але потрапити на “Лелітку” з його важезною камерою проблематично: наше дінгі недостатньо надійний транспорт при тих хвилях, що нагнав вітер у лагуну.

Як ми не поспішали, встигли-таки дати звістку в Київ Шурі Парахоні, на той час головному редактору “Независимости”, яка продовжувала висвітлювати нашу подорож. Часопис розповідає: “Нещодавно надійшло повідомлення: серед кількох десятків яхт з багатьох країн світу, що на знак солідарності з активістами “Грінпісу” вирушили у район Муруроа, є й українська. Наша “Лелітка”! Чи могло бути інакше? Кому ж, як не киянам, що пережили Чорнобиль, зрозуміти біль і гнів полінезійців. До речі, повернувшись із своєї першої далекої подорожі під вітрилами до Нової Зеландії у серпні 1991 року, Валерій, дізнавшись про путч, помчав до Москви. Вже 20 серпня під українським прапором захищав Білий дім. Так само рішуче змінив курс і цього разу”.

До двадцять шостого серпня — дня виходу — “Лелітку” завалено бананами, папайєю, грейпфрутами, бататами. Сяк-так розміщуємо все це. Нас тепер четверо. Разом ідуть француз Христіан з грінпісівської організації “Ларзак” та молодий полінезійець Джон. Після бучного мітингу, в якому брало участь, мабуть, усе населення Папете, а також чимало гостей з усіх країн світу, вирушаємо. Капітан “Окулеа-2” необачно вирішує обходити Таїті з навітряного боку. Навіщо 60 миль лавіруватися проти вітру й течії, коли можна спокійно й швидко обійти з підвітряного? Та нічого не вдієш. Йдемо за ними. Наш флагман закладає довгий галс у море, і через деякий час повертається на другому галсі теж з великою швидкістю... вже в нас за кормою. Джон у захваті, що ми попереду, розмахує над головою жмутом бананового листя й співає бойову полінезійську пісню. Так і мало бути — полінезійські вітрила недостатньо ефективні на гострих курсах. Захоплення Джона не поділяють на каное, згортають вітрила й рушають під дизелем. На жаль, наш дизель у змаганнях з вітром і хвилями їм не конкурент. Продовжую лавірування. “Окулеа-2”, супроводжуваний катером берегової охорони, через пару годин ховається від нас за східним мисом Таїті. Більше ми його не бачили. Оце зветься “йти разом”!

Проте на “Лелітці” панує чудовий настрій. Ласуємо тропічні фрукти без упину. Та приблизно за годину Христіан стає підозріло серйозним й зеленим не лише за політичними поглядами. Невдовзі все, чим він пригощався, повертається за борт. З цієї хвилини й до кінця нашого вояжу він майже втрапить цікавість до життя. Лише зрідка кволо проситиме Наталю зварити йому манну кашку. А от Джон почувається наче риба у воді. Йому хитавиця не страшна: рибалка. Надвечір вітер слабшає, вмикаю двигун. Він торохкотить усю ніч,

допомагаючи лавіруватися. Коли розвиднілося, Христіан ввічливо питає, що то за острів він бачить праворуч, й трохі засмучується, коли чує, що то острів Таїті. Наступним буде Муруроа — обіцяю йому.

Із Таїті розпрощалися лише після десятої години. Вітер віє точно з Муруроа, просто у ніс. Осоружна крута хвиля. “Необростайка” давно не діє, веземо на днищі шовкову ковдру з водоростей, тож про якісь надшвидкості не йдеться. Учотирьох на “Лелітці” тісно: два спальних місця на койках, одне на підлозі, один повинен чатувати на вахті в кокпіті. Мої сподівання, що Христіан та Джон добросовісно нестимуть вахти, не справдилися. Обое чітко засвоїли, що вахта — це коли спиш у кокпіті. На таких помічників не варто покладатися. Намагаюся якомога більше нести вахти сам, хлопців долучаю лише зрідка. Вранці мене змінює Наталя, але вдень заснути не можу.

Захоплююсь своїм Екіпажем! Недосипає, готує на чотирьох, крутиться у цій тісноті, частіше за усіх їй доводиться вкладатися спати на підлозі (наші пасажирі чомусь джентльменства не проявляють), а така доброзичлива, привітна, весела, ніби відпочиває 24 години на добу...

Тридцятого серпня вночі при вітрі 3–4 бали йдемо під першою генуюю та повним гротом. Нічого надзвичайного нібито не передбачається, полишаю яхту на Христіана. Не встиг заснути — почув сильний удар у днище з правого борту, через деякий час — другий удар. Над океаном чорнильно-чорна ніч, нічого не видно. Піднімаю пайоли — води, слава Богу, немає. Вилітаю на палубу. О Боже, обірвався форштаг, генуюю грудною осідає на палубу, сповзає у воду, щогла тримається спереду лише на спінакер фалах. Терміново заводжу на ніс обидва стаксель фали. Тепер щоглу підтримують спереду вже чотири фали. Скидаю грота — лягаємо до ранку у дрейф. Зійшло сонце, й з’ясувалося, що не витримав навантаження 12-міліметровий болт, яким штаг кріпився до щогли — у ньому була каверна. Запасного не маю. От тобі й Муруроа!

Було не до сну, без вітрил яхту розвернуло бортом до хвилі, хитавиця була страшенна — втриматися б якось на койці. А мозок напружено шукав виходу з критичної ситуації: повертатися було не просто соромно, важко було навіть пережити цю поразку.

Можна якось закріпити на щоглі топовий кінець форштага, але надійність такого кріплення була під великим сумнівом. Ми повинні ще подолати проти вітру 400 миль, реально треба пройти бейдевінд майже вдвічі більше. Навряд чи тимчасове кріплення витримало б таке навантаження. Ризик втратити щоглу був значний. Ризикувати щоглою, маючи ще двох пасажирів на борту? Звичайно, можна завести синтетичного троса у якості форштага. Але такий трос дуже розтягується, ефективно йти бейдевінд навряд чи вдасться. Вирішую повертатися на Таїті.

На ранок піднімаю грота з двома рифами, маленький стаксель. Потроху чалапаємо у бік Папеете. Треба б завести тимчасовий форштаг, але вітер підсилюється, хвилі так кидають яхту, що вирішую перечекати. Тільки наступного дня хвилі поменшали, піднімаюся на щоглу, прив’язую тимчасовий штаг — 14-міліметровий синтетичний трос. Тепер можна й другу генуюю підняти. Проте вітер зникає, кілька годин йдемо під дизелем.

Ранком мій сон перериває тривожний вигук Наталі: “Джон випав за борт!” Вилітаю на палубу: за кормою Джон несамовито загрибає руками, пливучи кролем — такий швидкості міг би позаздрити й олімпійський чемпіон. Та яхта йде швидше, і Джон потроху відстає. В широко розплющених очах — жах. Не розуміючи, чого злякався Джон, адже вода тепла й вітер та хвилі не дуже великі, починаю перезаводити стаксель шкоти, щоб виконати добре завчений маневр — підхід під вітрилами до людини за бортом. Джон поволі відстає, й хвилі вже починають ховати його від нас. Здивована моїми маневрами Наталя питає: “Ти що забув, що у тебе дизель є?” Дійсно, забув! Коли підходимо до Джона, він проростає вилітає на палубу, веде мене на ніс й показує: “Шарк, шарк, шарк!” Акули! Джон провів ці хвилини у товаристві акул!

На ранок третього вересня підходимо до Папеете. Стаємо на якір. Відчуття огидне — нібито втекли з поля бою. Прощаємося із Христіаном та Джоном, і я завалююся спати — останню ніч не відпускав руля.

Вдень поруч із нами стає на якір “Окулеа-2”. Очам не вірю! Як вони за 8 днів встигли дістатись туди й назад? Христіан, що зайшов нас навідати, пояснює: викликали по радіо буксир, який дотяг їх до Муруроа. Там канойсти станцювали полінезійський військовий танок й відразу рушили назад.

На вечір Христіан везе нас на бенкет, який “Хі-Ті-Тау” влаштувало на честь делегацій від парламентів Австралії й Нової Зеландії, що беруть участь у протесті. Тут ми зустрічаємося із давнім знайомим Деном, австралійським парламентарієм. Знайомлять нас із американським конгресменом. Вітають екіпаж “Окулеа-2”, що й тут виконує свій військовий танок. Вітають і нас, на Наталчину голову кладуть вінок з гібіскусу. Тендітні пахучі червоні квіти — символ Полінезії. Про наші пригоди всім уже відомо, висловлюють співчуття. Знов дарують фрукти. Хоч на яхті їх ще повно, доводиться прийняти нові — так би мовити, становище зобов’язує.

П’ятого вересня дізнаємося, що незважаючи на протести, французькі вояки бомбу таки підірвали. Не справив на них враження військовий танок полінезійців. На вулицях Папеете на обличчях зустрічних читається тривога й розчарування. Христіан мобілізує свій “Ларзак” й мчить кудись протестувати. Через годину перехожі на вулицях попереджають нас, що “Ларзак” заарештували. Японських студентів з Хіросіми, що впродовж кількох днів з листівками й транспарантами агітували проти атомної бомби, — також. Напруга наростає. Французька військова місія збирає прес-конференцію, щоб повідомити подробиці випробувань. Вибух провели на великій глибині й так обережно, що яхти, які стояли на межі 12-мильної зони під Муруроа, навіть не почули. Та

обуренню журналістів немає меж. Увечері від одного з них (не дізнався з якої країни) почув оповідь: вдвох з німецькою журналісткою вони висловили своє ставлення до того, що відбулося, дуже старим, але не двозначним способом — як послання французьким військовикам від усього цивілізованого людства виставили свої оголені сідниці. “Моя частина протесту, мабуть, була менш ефективною”, — самокритично визнав протестант.

Вдень натовп розлючених полінезійців намагається знести браму французької військової місії, та вона витримує штурм. За брамою мовчки стоять військові, та не втручаються в події. Вночі тайтани штурмують і підпалюють летовище.

Наступного дня дізнаємося: усіх заарештованих відпустили. Христіан попереджає нас, що краще не з’являтися на вулицях, особливо ввечері, полінезійці вкрай роздратовані, протести можуть набути екстремальної форми.

Готуємось до революції: на ніч відв’язую швартов, що йде на берег. О дев’ятій годині вечора одночасно лунають більше десяти вибухів. Ми стоїмо в центрі напівкільця, яким набережна огинає лагуну Папеете, тож стаємо свідками трагічного, тим не менш мальовничого видовища. Куди не кинь око — пожежі, пожежі, пожежі. Найбільша пожежа ліворуч від нас: як велетенський факел палає чотирьохповерхова споруда великого супермаркету. На набережній з тріском носяться мотоциклісти, б’ють вітрини розкішних магазинів й підпалюють їх. Полісмени скупчилися на центральній площі біля порту й не втручаються в події. Знов до ранку несемо вахти: хто знає, чи не обернеться гнів полінезійців проти усіх білих. Значну частину пожеж ліквідували досить швидко, лише супермаркет догоряв до ранку.

Вранці навідуємося до штабу “Грінпісу”. Тут панує тривожний пригнічений настрій. Зустрічаємо тут і екіпаж “Грінпіс рейнбоу”. Судно заарештовано десантом французьких командос, які поводитись агресивно, знищили усю електроніку. Тут же молоде французьке подружжя з невеликої яхти, яка теж арештована на Муруроа. Яка вразлива поразка! Глибоким сумом сповнені очі Мері Моррісон, яка очолює штаб. За ці дві доби вона, здається, постаріла, а виглядала зовсім молодою дівчиною, коли десять днів тому проводжала нас на Муруроа.

Десант командос висаджується і в Папеете. В місті швидко наводять порядок. Через дві доби почало працювати летовище.

Час вирушати далі. Болт, що спричинив стільки неприємностей, мені заварили й зробили два запасних. Та довелося заплатити за це такі гроші!!! Папеете — дорогий курорт. Ціни тут штучно завищені вдвічі, втричі. Кажуть, заробітки у населення теж збільшили пропорційно. Бажаючих відвідати Таїті достатньо, тож цей крок набагато збільшує доход від туризму.

З’являюсь перед світлі очі місцевого митника, щоб отримати печатку, яка підтвердить наші відвідини Таїті. До цього часу ми перебували в Папеете нелегально. Несподіваний спалах гніву. Як? Ми посміли відвідати острови французької Полінезії без віз!!! Заспокоїти мсьє не вдається, тоді роблю йому пропозицію. Якщо без віз неможливо полишити казкову Полінезію, ми залишаємось тут. Та представнику влади не догодити. “Зрозумійте, про що я вам тут торочу, — майже кричить він. — Те, що ви зробили, непристойно! Неприпустимо! Коли наступного разу захочете завітати в Полінезію, заздалегідь отримайте візи!” — “Знов приїхати в країну, де підривають ядерні бомби, де підпалюють летовища, де народ доводять до межі революційного вибуху? Нізащо!” — переходжу я в наступ. Чинovníк несподівано посміхається. Далі вже йде майже дружня розмова. Він теж обурений рішенням президента, яке стільки неприємностей принесло його місту, авторитету країни, він теж поділяє наш настрій. На прощання ми тиснемо один одному руки. Про себе з вдячністю згадую досвід поєдинків з чиновниками, набутий за добу розвинутого соціалізму. Навчився-таки пробивати бюрократичну броню й витягати звідти живу людину!

Дев’ятого вересня “Грінпіс” запрошує нас на прощальний вечір. “Патті” відбувалося на свіжому повітрі. Над головами висіли гірлянди квітів з безліччю маленьких кольорових ліхтариків. У центрі стояв стіл, вкритий сліпучо білим кораловим піском, як ошатною скатертиною. Найдки були виставлені в половинках кокосових горіхів та перламутрових мушлів: сира риба, м’ясні страви та салати з тропічних овочів та фруктів. Їсти треба було руками. Атмосфера дружня, привітна. Було багато промов, дружніх розмов, напутніх побажань. Поразку пережили, та попереду нова боротьба.

Тільки через чотири роки, вже в Києві, зустрівшись з французьким яхтсменом, я дізнався, що то не була поразка. Коли я розповідав йому про пережиті нами події в Папеете, він зауважив, що ми перемогли: відтоді Франція офіційно відмовилася від підземних ядерних випробовувань. Перевірку ядерної зброї там будуть проводити лише в лабораторних умовах.

Одинадцятого вересня вирушаємо у бік Бора-Бора, до нього 120 миль. Однак, схоже, Таїті не збирається так легко нас відпустити: обидва якорі мертво засіли в мулі. Лець витягли один, який буквально вріс у величезний шматок мулу. Поки Наталка виливала на нього відра води, взявся витягати другого з-під днища нашого сусіда — новозеландського тримарана “Триптих”. “Лелітка” грайливо намагалася його боднути, та величезний тримаран зусиллями свого екіпажу спритно відвертався. За цим захоплюючим заняттям проминуло півтори години. Нарешті відходимо. Парадно-вихідні жовто-блакитні строї, що на честь цієї події одягли на себе, забруднені мулом. Прощальний звук фанфари. Це вже звичний ритуал прощання. Фанфара — найсправжнісінька. Мені подарував її в дальню дорогу товариш і колега Валентин Дудкін, керівник духового оркестру. Дудкін — не псевдонім, а прізвище. Вочевидь, його родині притаманні музичні таланти з давніх-давен.

Під дизелем, на ходу піднімаючи вітрила, полишаємо порт. Прощай, Папете, чи побачимось знов? Щось подібне я подумки промовляю кожного разу, коли залишаємо за кормою чергове місце стоянки. Віє легенький вітерець з північного сходу. З таким вітром ми б швидко дісталися Муруроа. Поки розмірковую, чому так завжди ведеться у житті, що попутний вітер з'являється тоді, коли вже не потрібно, з правого борту нас накриває шквал. Під усіма вітрилами “Лелітка” сильно хилиться й рветься у бік вітру. Доводиться терміново “свистати нагору” Екіпаж, скидати геную, рифити грота. Шквал налетів з південного сходу — бажання навідати Муруроа миттєво зникло.

Нас випереджає білосніжний красень “Wind song” — великий сучасний чотирищогловий круїзний вітрильник, суцільно автоматизований, вітрила прибираються у щогли. Головна рушійна сила на ньому, звичайно, потужні двигуни, вітрила лише для романтики, та виглядає розкішно. Повертає до острова Моореа, що в 10 милях на північний захід від Таїті. Летить над хвилями під чотирма стакелями й бізанню. Щось малувато вітрил для такого великого судна. Мабуть, двигуном підгрибає. Та байдуже — надзвичайно красиво.

Спадає ніч. Вітер слабшає, віддаю риф на гроті. Яхта йде фордевінд, швидкість десь чотири вузли. Великі вали сильно кидають яхту з боку на бік. Перший день в океані завжди важкий. Для Наталки — особливо. Вона традиційно переборює морську хворобу сном. Несучи першу нічну вахту, сам вмираю від бажання прихилити голову до подушки. Вмовляю себе поставити геную. Боже, як не хочеться виходити на мокру палубу, витягати геную, ставити її “на метелика” на спінакер-гіку. Стільки роботи, а так хочеться спокою! Вранці страшенно жалкую, що так і не переборює себе. З першими променями сонця з правого борту постають невисокі гори острова Хуахіне. Картаю себе за лінощі: дуже мало пройшли за ніч, не встигаємо за світлий час на Бора-Бора, хоча б на Раїатеа потрапити.

Проходимо повз Хуахіне. На Таїті мені розповідали, як два роки тому на рифах острова засіла сталева яхта. Тільки через півроку власник почав рятувальні роботи, стягнув яхту з рифу й вона своїм ходом прийшла на Таїті. От що таке сталевий корпус. Починаю мріяти про нову мандрівку на сталевій яхті.

Поспішаємо до спільної лагуни островів Раїатеа й Тахаа, щоб там заночувати. На мапі вона виглядає дуже спокусливо — “вісімка” з безліччю маленьких острівців всередині. За незмінною традицією, у прохід Тевапіті, що веде до лагуни, потрапляємо надвечір. Нас зустрічають високі хвилі, сонце — просто в очі. То бакени злітають високо над “Леліткою”, то вона над ними. У самій лагуні великих хвиль нема, але потужний вітер дме з півдня вздовж берега, де розташувались ошатні вілли з причалами, біля них пришвартовані невеликі катери. Вишикувались із десяток великих модернових бунгало (яке же було наше здивування, коли дізнались, що то портові склади!). Майже від води здіймаються гори, вкриті хвойними деревами — мальовничими чи то нумідійськими соснами, чи то лузітанськими кипарисами, атласькими кедрами, чи якимось іще диво-деревами. На кілометр вгору спинається гора Тоомару.

Сонце ховається, а ми ще шукаємо якірну стоянку. Лагуна досить глибока — 25–30 метрів. На такій глибині стояти не бажано. Від берега далеко відходять рифові мілини. Єдине привабливе місце вже зайняла якась яхта. Попереду з-за хвилелому визирає ліс щогл — там марина. Не хочеться туди йти, мабуть, дуже дорого. Та робити нема чого. Швартуємось, з полегшенням зітхаємо — лише 10 доларів за добу.

Острів Раїатеа має ще одну назву — Гаваїки. Це назва й прабатьківщини полінезійців. Раїатеа: атеа — острів, Ра — сонце чи рай, вирій.

Вранці — жахи! — в нас обох почався грип. Мабуть, заразилися на прощальних гостинах в Папете, коли перецілувались з усім “Грінпісом”. Починаю лікування своїми “звірячими” методами. Рано-вранці, поки прохолодно, йду купатись в лагуні. Тоді роблю пробіжку, зарядку. “Сам собі ворог”, — роздратовано коментує Екіпаж. Зачиняє усі люки, міряє собі температуру й категорично відмовляється полишати марину до повного й остаточного одужання. Дискусія щодо варварських і наукових методів лікування не припиняється. Знаходжу собі роботу — намагаюся розсвердлити отвір під шпонку у гребному валу з 5 до 6 мм.

У місцевих крамничках довго шукаю потрібне свердло. Не знайшовши, заходжу до авторемонтної майстерні. Полінезійський хлопчик років 12 за відсутності хазяїна сам ретельно обшукує всі шухляди. Якою радістю засвітилися його карі оченята, коли знайшов потрібне! Зрозуміло, хоче отримати пару доларів. Але я помилився. Він категорично відмовляється від грошей. Хлопчик зрадів лише тому, що зміг мені допомогти!!!



Та після упертої боротьби з валом вдалося лише зменшити на міліметр діаметр кількох свердел. Радянський вал не бажав поступатися капіталістичним свердлам.

Прогулююся єдиною вулицею містечка Утуроа. На подвір'ях у землі безліч нір — там ховаються земляні краби. Великі, розміром з тарілку, швидко боком носяться й хапають все їстівне й тягнуть до себе в нори. Тут на острові вони захопили екологічну нішу, якою в нас володіють шури. Згадалися великі футові ігуани, які ту ж нішу займали в Колонії й Панамі.

У герметично закритій каюті страшенна задуха. Погрожую Наталі, що її методи й мене заженуть у домовину. Та Наталя несхибна. Проти науки не попреш!

Увечері нас запрошено на чарку на австралійську яхту "Tiki". Вирушаю туди сам: Екіпаж лікується. На гостині разом з чималою дозою вина засвоюю океанський досвід капітана. "Найкращий час для плавання в тропіках — літо, — стверджує він, — спокійна погода, помірний вітер". — "А урагани?" — "Їх боятися нема чого, урагану легко уникнути, треба по радіо стежити за його переміщенням та йти за ним". Про всяк випадок питаю, скільки разів "Tiki" потрапляла в ураган. Чотири! Поспішаю на "Лелітку", щоб переповісти набутий дорожочинний досвід Екіпажу. Та дружина нічого не бажася слухати про урагани: "Ти чотири години морочив голову незнайомим людям!" Добре, що вона хоч не знає, скільки добрячого вина ми за цей час випили!

Мабуть, Наталя б і досі лікувала на Раїатеа свій грип, якби не випадок. Коли на четвертий день мені довелося виконувати обов'язки Екіпажу — узятися за прання, через деякий час в пральні капітан сусідньої яхти з неприхованим задоволенням повідомив: поки я тут перу, в дружини гостює інший капітан. Довершую прання й повертаюся на "Лелітку". Так і є! "Привіт", — вітається незнайомиць. "Hello. How are you to day?" — відповідаю розгублено. Господи, та це ж Віталій Бондаренко з російського Саратова. Ми зустрічалися на перегонах у Чорному морі. Він навіть збирався своєю 8-метровою сталевією яхтою "Joy" брати участь у нашій мандрівці на "Дніпрі" до Нової Зеландії в 1990 році. Разом із дружиною Мариною Віталій вирушив у плавання у 1991 році. Плавання було вельми драматичним. Його заарештували біля узбережжя Алжиру, де вони перечікували штормову ніч. На Балеарських островах штормом викинуло на берег. Вирушивши в Атлантичний перехід з Канар до Барбадосу, Віталій несподівано для себе відкрив, що його секстант не має окуляра. Довелося навігацію вираховувати "на око", проте до Барбадосу Віталій потрапив. Більше двох років подружжя перебувало у США. Там його екіпаж отримав поповнення — Марина народила маленького юнгу Ваню. На Раїатеа Бондаренко шукає роботу, запросив візу. "Joy" стоїть у сусідній марині в кількох кілометрах від нашої. На другий день переходимо до них на північну частину острова. Там зовсім інший клімат, тепло, нема пронизливого прохолодного вітру, ще й плата вдвічі менша. Екіпаж на очах оживає, навіть починає купатися.

Двадцять третього вересня прощаємось з Бондаренками й вирушаємо до Бора-Бора. Радість від першої зустрічі з ними якось швидко розтанула: наші оцінки політичних подій останнього десятиріччя виявилися діаметрально протилежними. Аж ніяк не вдається співчувати Віталієвій ностальгії за втраченою могутністю великої соціалістичної імперії. А смуток за тим, що кордони розірвали міцні обійми братніх народів, українського й російського, нас взагалі обурює. Тож скоріше рушаємо далі.

Вітру немає. Не поспішаючи моторуємо мальовничою блакитною лагуною до острова Тахаа. Вітер до сутінків так і не з'явився, довелося заночувати у вузькій глибокій затоці, що майже навпіл ділить острів. Вода у бухті дзеркальна, можна було роздивлятися у цьому блакитному люстрі круті зелені береги. Ідилію порушував лише грізний гуркіт прибою, що доносився з боку зовнішнього рифу. На світанні під дизелем підійшли до проходу Паї-Паї. За ніч море заспокоїлось, хвилі лагідно гойдають "Лелітку". Без проблем долаємо прохід, позначений буями. Праворуч бовваніє важка громада гори Тахау, а попереду поступово виростає з води острів Бора-Бора — "первороджений", як його називають полінезійські легенди, із зеленою двогорбою вершиною.

Нас наздоганяє невеличка хмарка. Яхта, яка йде позаду, миттєво скидає вітрила й вмикає дизель. Екіпаж не втрачає нагоди повчити капітана, як треба заздалегідь готуватися до шквалу на прикладі "розумних людей". Тим часом хмарка набирає свинцево-чорного відтінку й розростається на півнеба. Вирішивши, що хмарка, сусідня яхта й Екіпаж перебувають у змові проти мене, скидаю геную, беру риф на гроті. Слабенький шквалик з дощиком справді є. Вітер завертає "до носа" й починає "вмирати". Знов йдемо під дизелем.

Бора-Бора порівняно з іншими полінезійськими островами — невисокий, горбистий. У пошуках безпечної якірної стоянки блукаємо неозорою блакитною лагуною. Вода в ній дивує розмаїттям кольорів і відтінків, які залежать від глибини й температури води. На наш подив, у цій Мецці вітрильного спорту обмаль яхт. У південній частині, майже біля самого рифу, стоять на якорі декілька вітрильників. Але це дуже далеко — потрібне дінгі з мотором, щоб дістатися до селища. Стаємо на буй місцевого яхт-клубу.

Робимо вечірню прогулянку єдиною вулицею невеликого містечка. З просторих будинків лунає мелодійна полінезійська музика, співи. Тепле нерухоме повітря насичене пахощами квітів, яких безліч в обійстях, на землі та на деревах.

На ранок нас чекає розчарування: стоянка на буї яхт-клубу, хто б міг подумати, коштує 30 доларів. Щоправда, у цю суму входять і ночівля на березі у невеличкому затишному бунгало, й сніданок в ресторані. Хоч ми не скористалися цими благами, та платити все одно доведеться. Поспішаємо міняти гроші.

Ми були приємно здивовані, коли поруч зупинилося авто й жінка-полінезійка запропонувала нас підвезти. Потім здивувалася вона, коли ми запропонували снікєрс кучерявому кароокому синочку полінезійки.

В центрі селища могила славетного яхтсмена Алена Жербо. У 1923–1925 роках 30-річний капітан одинаком здійснив навколосвітню подорож на яхті “Файєркрєст”. У 1931 році Ален Жербо вийшов у нову подорож на яхті “Ален Жербо”. Кінцевою метою подорожі був, ймовірно, океан. Тільки смерть яхтсмена від лихоманки зупинила цю подорож у 1941 році на острові Тімор. Після війни, за заповітом моряка, могилу було перенесено на Бора-Бора — на його улюблений острів.

Повертаємось в яхт-клуб заплатити за ночівлю, та власник, почувши, що ми з України, відмовляється від плати. Розповідає, що минулого року тут була яхта з України з двома хлопцями. Мабуть, він помилився, це була російська яхта “Байкал”. У Новій Зеландії ми згодом зустрілися з капітаном цієї яхти, він розповів нам про відвідини Бора-Бора.

Знов повертаємось у селище: гроші, що розміняли, тепер треба витратити, франки більше нам не знадобляться. Як тут все дорого. Кіло картоплі, бататів, моркви — 6 доларів. Один грейпфрут — 3 долари. Ціни на островах Полінезії пропорційні їх популярності. На Раїатеа було набагато дешевше, ніж на Таїті та Бора-Бора.

Переходимо на південь лагуни. Тут глибина 7 метрів, можна стати на якір. Та коли віддали якір, виявилось, що стоїмо над уступом рифу. Глибина під нами залежно від вітру змінюється від 7 до 24 метрів. На якорі 10 метрів ланцюга, та все одно лячно, що корали перетруть канат. Настроїв ехолот, щоб попереджав про зміни глибини. Ввімкнув супутниковий навігатор і відрегулював так, щоб попередив про дрейф. Ніч була тривожною. На півдні збиралися грозові хмари. Вітер нервував, змінював напрям, яхта дрейфувала на нове місце, ехолот або навігатор тривожно пищали. Налітали дощові хмари, змушували закривати люки, перечікувати дощ у задусі.

Вранці пірнаю, глибше занурюю якір у щілину між коралами. Ланцюг замотався навколо коралової голови, привід для хвилювань відпав. Приєдную до якоря ще 10 метрів цепу. Займаюся підводними фото- та відеозйомками. Акул не видно, зате багато скатів. Піднімаю з дна велику красиву мушлю. За півгодини, зігрівшись на сонці, вона починає стрибати палубою. Довга нога молюска раз за разом підкидає її вгору, доки вона не потрапляє в Наталчину каструлю.

Наталі не дає спокою, чому острів полінезійці називають “первонароджений”. Невисокий, порівняно з іншими островами, Бора-Бора нагадує їй дніпровські кручі, лагуна — широкий розлив Дніпра. Полінезійські орнаменти давно нагадують їй українські. Розмірковує вона й над назвами полінезійських богів. Поки полінезійці мандрували океаном, шукаючи нових земель, головним богом вони шанували Танє — бога океану. Дана, річка Дана — арійська та слов’янська богиня води. Звідси походять назви головних річок України: Дунай, Дністер, Дніпро, Дон, античний Танаїс. Танє-Дана — схоже. Коли полінезійці осідали на острові й починали займатися землеробством, орати, головним ставав бог Оро. Полінезійці Нової Зеландії називають себе Маорі — народ бога Оро. Але ж Ор-Орій це за “Велесовою книгою” прабатько слов’ян. Взагалі етнічно полінезійці — це європеїди. Не монголоїди, не негроїди, а європеїди. За легендою, їхньою прабатьківщиною була земля, де півроку лютують такі холоди, що на деревах опадає листя й можна ходити по воді (тобто по льоду), чорний з білим птах не може злетіти, бо заважають люті морози. Хіба ж це не про Україну, хіба не про священного птаха нашої землі — гайстра, або бусола?

В лагуну прийшов “Wind song”. Ввечері він засвітився, наче новорічна ялинка: на щоглах та штагах сяяли сотні лампочок.

Погода чимдалі псується. Вітер тривожно завиває, з похмурого неба падає дощик. Ще два дні вичікуємо кращої погоди, а тоді вирішуємо прощатися з цим раєм.

Вранці двадцять сьомого вересня виходимо. Довго вовтужуся з якорем. Його затягнуло на глибину 15 метрів, там він міцно засів. Це мені кара за те, що вбив живу мушлю, їх вже небагато лишилося навіть у цих місцях. Та була така велика й красива, не було сил розстатися з нею. А тепер реальна загроза втратити свого “данфорта” з нержавійки та ще й 10 метрів дорогоцінного цепу. Пірнаю — 15 метрів для мене максимальна глибина, аж в очах темніє. А цеп натягнутий добряче. З величезною напругою вивільняю лапи якоря. Клянуся більше живих мушлів не чіпати.

Погода кепська. Завіса дощу закриває створи і буї в проході, йдемо навпомацки. Екіпаж вимагає негайно повернути і на якорі дочекатися більш сталої погоди. Та я не здаюся. Поволеньки, майже наосліп пробираємось до проходу. З пелени дощу знехотя матеріалізуються буї...

Виходимо в океан. Йдемо до островів Кука, на острів Раротонга, до нього — 540 миль. Дощ не вщухає, проте вітер трохи заспокоюється. Однак ненадовго і мої сподівання на спокійну ніч не справджуються. Змінюю геную на стаксель, беру риф на гроті. Вітер — просто у ніс, не дає спокою ні на хвилину. Хмаринка справа — вітер повертає на захід. Змінюю галс, перестроюю вітрила. За 15 хвилин хмарка зліва — й усе відбувається у зворотному порядку. Так триває аж до Наталчиної вахти, коли погода стабілізується. Без краплини сил падаю в ліжко.

Вранці вітер слабкий, Наталка насолоджується сонечком. Уся палуба завалена речами — треба сушити. Вітер прокидається лише надвечір, ми нарешті йдемо своїм курсом. Та вночі знов з'являються важкі хмари й шквали. Вітер підсилюється до 30 вузлів — 7 балів. Міняю передні вітрила, рифлю грота.

Вітер трохи вщухає, але хитавиця занадто велика, особливо незадоволений Екіпаж. Нас наздоганяє сусіда із Папеете “Триптих”. Сильно хитає, щогла великого тримарана випикує зигзаги. Що вже казати про “Лелітку”. Капітан “Триптиха” підтверджує, що сьогодні вітер слабший — 28 вузлів, вчора було 30.

Наступні два дні не такі напружені — вітер послаб до 6 балів. До Раротонга підходимо, ясна річ, вже у темряві. Серед безлічі берегових вогнів знаходимо два зелених — начебто створ проходу у малесеньку гавань Аватіу. В мене нема докладної мапи цих місць, лише малюнок з книжки. Координати створів на півмилі не збігаються з малюнком. Намагаюся зайти до гавані. Сильна течія і боковий вітер зносять яхту з курсу. Попереду чути грізний рев прибою на рифах. А якщо то не створи, а вогні якоїсь реклами? Розвертаємось, йдемо подалі від острова. Блукаючи усю ніч біля Раротонга, розмірковую, як це важливо для кожного — знайти свої зелені вогні, що вкажуть шлях та допоможуть обминути підступні рифи й інші напасті. Дякувати Богу, вони засвітилися мені, зробивши реальністю цю незвичайну подорож.

О сьомій ранку заходимо до гавані. Зелені вогні дійсно були створами. Але сам прохід до гавані завузький й без жодного бакена. Дме сильний вітер, гуляють хвилі, акваторія густо заставлена яхтами на якорях. Швартуємося до причалу в кутку гавані — єдине вільне місце. “Найнеспокійніше місце”, — попередив порткапітан. Дійсно, тут усі хвилі, що відбиваються від стінок причалів, збираються разом і розпочинають дикунський танок. У німецької яхти “Тау”, що пришвартована поруч, з тріском відлітає кормовий бітенг з лівого борту. Раджу капітану послабити швартови, та він чомусь вибирає їх, поки не відриває бітенг з правого борту. Капітан переводить швартови на лебідки й натягає їх ще сильніше. Дюймові швартови розтягуються, наче гумові, й несамовито шарпають десятитонну яхту. Втративши надію подіяти на капітана словом, десантуюся на його яхту й даю слабіну усім чотирьом тросам. Яхта починає спокійно похитуватися на хвилях. Капітан дякує мені, але без надмірної вдячності. Згадуючи свій канарський досвід швартовки, я його розумію.

Санітарний лікар не має бажання хилитися разом з “Леліткою”, отож процедуру огляду вкрай мінімізує. Просто питає з берега: “O’key?” Я не більш красномовний: “Yes”. Цим пишномовним діалогом карантинний досмотр і закінчується. Мчу до митниці, у поліцію.

В Аватіу стоять вітрильники новозеландської мирної флотилії, що повертаються з Муруроа. В її складі й німецька яхта “Тара”. Томас, її капітан, приємний симпатичний хлопець. Ми швидко знаходимо спільну мову. Томас розповів нам, що яхтсмени флотилії знали про яхту з України, чекали на нас біля Муруроа.

Томас запрошує нас на яхту. Проводимо приємний вечір, він чудово грає на гітарі. Томас кілька років працював програмістом у США, мабуть, дуже успішно. Купив собі яхту й мандрує на ній, наймаючи кількох хлопців в екіпаж. На цей раз у його екіпажі й симпатична новозеландська дівчина Ліззі. Здається, Томас здійснив необережний крок, про це свідчать закохані погляди, які він посилає Ліззі.

Активний і популярний серед яхтсменів Томас швидко перезнайомив нас з екіпажами новозеландських яхт. Нас приймають у веселу й активну компанію новозеландських яхтсменів, навіть з продуктивних запасів флотилії щедро наділяють і нас. Не відмовляємось.

У неділю яхтсмени проводять акцію протесту проти ядерних випробувань. Місцеве телебачення робить про це велику передачу. Несподівано звертаються з проханням дати інтерв’ю до мене — мабуть тому, що Україну світ ще довго буде ототожнювати з чорнобильським вибухом — найбільшою техногенною катастрофою ХХ сторіччя. Я дещо розгублений, оскільки не знаю, чи треба закликати раротонгців до боротьби проти випробувань, чи дякувати за підтримку й допомогу флотилії. Зрештою, зміст інтерв’ю зводиться до того, що Муруроа — це погано, а Чорнобиль — жахливо.

Демонстрація зібрала усіх мешканців острова. На імпровізованій шибениці спалили опудало французького президента.

У другій половині дня нам пощастило подивилися фестиваль полінезійської пісні та танцю. Чудові старовинні полінезійські пісні зачаровували нас мелодійністю й гармонійністю. Дівчата танцювали той самий танок хейва, яким на Таїті колись довели до заколоту екіпаж англійського фрегата “Баунті” у ХVІІІ сторіччі.

Раротонга нам дуже подобається, до того ж погода весь час чудова. Острівець зовсім невеликий — за дві години велосипедом я об'їхав увесь острів по периметру, нарахувавши по дорозі 26 церков різних конфесій. Разом із Наталкою піднялися в гори й, переваливши хребет, спустилися на другий бік острова. Не обійшлося без пригод. Десь посеред дороги загубили стежку й довго дерлися по самому хребту, завширшки півметра, а тоді, чіпляючись за віття і коріння дерев, сповзли донизу, до струмка з водоспадом.

Впритул до зовнішнього рифу острова підходять кити. Жалкую, що не маю доброї дінгі з двигуном, щоб підійти поближче, познімати.

Раротонга — колонія Нової Зеландії. Ця колонія має свій парламент і уряд. Заможність остров'ян впадає у вічі. Майже всі будівлі на острові — це ошатні котеджі, мальовничо розташовані посеред зелених галявин. Жодного паркану, кордони позначені лише кущами квітів. На невеличкому ринку біля порту фермери продають фрукти й овочі з автофургончиків в розфасованому чистому вигляді. Ніхто не торгує із землі.

Десятого жовтня вирушили до островів Тонга. До порту Нукуалофа на острові Тонгатапу — 850 миль. Сонячно, свіжий вітерець, галфвінд. П'ять діб “Лелітка” легко бігла вперед, долаючи 120–140 миль на добу. Щоправда, на моїх безталанних нічних вахтах тривала нескінченна боротьба зі шквалами, дощовими хмарами. Як тільки черга Екіпажу — все дивовижно заспокоювалося. Нептун явно виказував Наталі свою приязнь. На шостий день довелося штилювати, тому пройшли лише половину звичної відстані. Це для того, щоб, як завжди, до порту прибути поночі. Довелося традиційно очікувати ранку на підході до острова — прохід до Нукуалофу довгий і звивистий, ризикувати не варто. За світлого дня, обійшовши за допомогою супутникового навігатора всі мілини й рифи, заходимо до величезної — миль із 20 у діаметрі — лагуни острова Тонгатапу. Біля симпатичного, вкритого кокосовими пальмами коралового острівця Пангаймоту стоїть на якорі “Тара”, що вийшла на два дні раніше. Влаштуємося поруч із Томасом. Зустріч відзначаємо пивом у затишному ресторанчику на березі.

На другий день ми вже в Нукуалофу, в гавані для малих суден. На “Лелітці” з'являється вельми прискіпливий карантинний інспектор, вимагає здати йому всі овочі та фрукти. Почувши, що в нас нічого немає, нишпорить по всіх закутках. Радіє, коли знаходить пакунок із сміттям, опечатує його й забирає з собою. На митниці колоритна темношкіра матрона, кинувши оком на мої документи, лиш махнула рукою, звелівши прибути в день відходу. Зустрічаю свого знайомого капітана яхти “Тау” з дружиною. На обличчях переляк й розгубленість, які вони не приховують. Та розповідати нічого не хочуть. Мабуть, довелося пережити якусь драму по дорозі.

Острови Тонга до 1970 року були колонією Великої Британії. Зараз це незалежне королівство. Люди тут дуже релігійні — навіть молоденькі дівчата походжають у довгих темних сукнях (про шорти нема й мови, і це в тропіках!). Скрізь багато “наочної агітації”. Тонганійців закликають дотримуватись чистоти, берегти природу. По телебаченню часто-густо йдуть передачі про здоровий спосіб життя, показують, як сам король займається фізичними вправами, що дозволило йому скинути вагу з 160 кг до якихось 120. Але люди живуть бідно й незатишно. Вулиці Нукуалофу нечепурні, брудні. На величезному базарі прямо на землі — гори розкішних дарів тропічної природи, безліч продавців напероб'ї розхваляють свій товар, лишень покупців бракує.

Під час однієї з прогулянок познайомились з місіонером-новозеландцем Роном. На його запрошення в неділю відвідали месу у церкві братства Святого Духа. Спочатку нас, звиклих до строгого православного обряду, вразила атмосфера цього храму. Під акомпанемент негритянського джазу парафіяни, пританцьовуючи, виспівували псалми. Потім збентежила проповідь пастора, спортивного вигляду літнього джентльмена із зовнішністю голлівудського актора. Пастор розповідав, як ото вчора, під час перельоту із США до Тонга у літаку йому явився Святий Дух. Коли атмосфера загального ентузіазму сягнула апогею, слуга Божий перейшов до заключного номера програми — пошуків диявола. Для цього були запрошені добровольці, з яких пастор взявся енергійно виганяти нечистого. Обмацував кожного, визначаючи, у якій саме частині тіла заховався лукавий. І після ефектних маніпуляцій, кречучи від “нелюдського напруження”, виганяв біса. Ми вже вирішили рятуватися втечею, але тут служба скінчилася. Від Рона не сховалося наше розчарування, та він не подав виду й провів нас до яхти. Рон ще кілька разів навідувався до нас, дав нам адресу свого друга в Новій Зеландії.

Не знаю, чи то меса справила на мій Екіпаж таке гнітюче враження, чи таїянський грип вирішив нагадати про себе, але Наталка серйозно занедужала — гній у горлі, висока температура. Друзі-яхтсмени приводять до нас лікаря. “Жовта лихоманка”, — пропонує Наталя свій діагноз лікарю. Той, здивувавшись високою медичною

освіченістю Наталі, питає, чому вона саме так визначила свою хворобу. “У мене жовтий язик, тому й лихоманка повинна бути саме жовтою”. Лікар не погодився з кольором Наталчиної лихоманки, мабуть, не мав стільки медичної літератури, скільки мала Наталя, то виписав якісь антибіотики.

Хоч я не вітаю застосування ліків у принципі, та іншого виходу немає — позичаємо в сусідів-яхтсменів антибіотики. Слава Богу, вони роблять свою справу. Наталка оживає на очах. Однак дідько, нехай йому чорт, таки ховався десь поблизу. Коли двадцять четвертого жовтня — точно за інструкціями шоколадної леді — з’являюся на митниці, вибухає скандал. Чому не з’явився у день прибуття?! Виявляється та шоколадна дама взагалі не працює на митниці. Чиновник вичитує мені довжелезну сердиту лекцію. Мовляв, треба чітко дотримуватись загальноприйнятих в усіх портах світу правил. На що я зауважую, що правил рівно стільки, скільки портів, й підкріплюю свої слова переконливими прикладами з власного (вже чималенького!) досвіду. Це дещо збиває митника з взятого ним менторського тону й, стукнувши в наших паперах печатки прибуття й відбуття, він бажає нам щасливо дістатись Нової Зеландії.

Двадцять п’ятого жовтня ми знову в океані. Попереду нелегкі 1100 миль моря Фіджі. Вітер найчастіше віє з півдня, нам же — на південь-південь-захід. Перспектива йти назустріч трейдвінду наснаги не додає. Нова Зеландія є бар’єром між південним, південно-східним трейдвіндом зі сходу й ревучими сороковими із заходу. Мудруючи над мапами вітрів і течій, доходжу висновку, що можна відступати точно на захід аж до меридіана Нової Зеландії — за моїми розрахунками там вітер має завіяти з півночі. Так і вирішили прямувати, не нехтуючи, звісно, можливістю при нагоді спускатися на південь.

У перший же день маємо великий рибальський успіх — дебелого тунця кілограмів зо три вагою. Їмо рибину два дні. Наталка навіть хліба не дає — щоб більше юшки з’їв. Наступний тиждень для мене пройде під знаком ненависті до риби як такої, а надто — тунців.

Двадцять сьомого жовтня перетнули тропік Козерога — 23 градуси 26 мінут південної широти. Ми вже в субтропіках. Вода поступово змінює свій колір від ультрамаринового до зеленкуватого. Наступного дня — нова знаменна подія: залишили за кормом 180 меридіан, тепер ми вже в рідній східній півкулі. До Києва по довготі залишилось 150 градусів, пройдено значно більше — 210. Якщо перевести відстань до Києва у милі, їх лише — 8706. Але це на пряму.

Погода чудова, вітер — не більше одного бала, хвилі — як на Київському водосховищі. Щоправда, добові пробіги зменшилися до 70 миль, зате Екіпаж розкошує. Вітер відвернув майже на схід. Можна було б піти просто на південь, однак далі на південь від 26 градуса в нас немає мапи на 300 миль на захід. У Томаса така була, ми на Раротонга намагалися її скопіювати, але не знайшли великого ксерокса. На малих аркушах зробили копії окремих ділянок — якраз тих, що потім не знадобилися. Ці папірці Наталка забула біля магазину, за це добряче мене вилаяла, але наступного дня радісно витягла із смітника поруч з магазином.

Вночі проходимо на відстані 10 миль повз риф Мінерва. Мені кортіло зайти й постояти там. Цей унікальний атол не має жодного острівця, лише овальне кільце підводних рифів. На Таїті яхтсмени переповідали мені дивне враження, коли стоїш на якорі посеред відкритого океану ще й добре захищений від хвиль. Та чекати до ранку, втрачати час не було бажання.

А вітер звабливо манить на південь. Екіпаж, посилаючись на мапу Тихого океану, що десять років висіла над моїм робочим столом в Інституті кібернетики, аргументовано доводить, що там мусить бути глибока вода й ніяких рифів. Прямуємо на південь й три дні йдемо навмання. Дякувати Богу, настінна мапа не підвела. Тепер можна й на південь йти без застережень, тут маємо вже справжню мапу. Однак стає на заваді вітер: потужно, балів до восьми завіяло з півдня. Неохоче відступаємо на захід. Галс явно не вигідний, зовсім не наближує до мети. Проте я вірю, що таки зустрінемо попутний вітер. Нарешті сьомого листопада, коли ми вже на довготі Нової Зеландії, вітер повертає на схід, тоді на північ, щоб зовсім вмерти, хоча вже й з’явилась течія на південь швидкістю півтора вузла. Море як дзеркало. О 3-й годині дня побачили Північний мис Північного острова. Добридень, моя улюблена, завжди нова Нова Зеландіє! Вже зовсім скоро матиму нагоду пересвідчитись: щодо

мене ця країна виявляє дивовижну сталість, та поки що перебуваю в ейфорії від передчуття зустрічей із давніми друзями й знайомими.

Ось тепер стабільно завіяло з півночі 3–4 бали. З повним гротом, геную “на метелику” зі швидкістю 5–6 вузлів поспішаємо на південь. Та вітер з півночі — це циклон, що наближається. Наступні дві доби на фоні мерзеної дошової погоди продовжує віяти свіжий північний вітер 4–5 балів. За моїми розрахунками, до Окленда ми потрапимо надвечір у п’ятницю, саме тоді, коли митниця закриється вже до понеділка. Перспектива провести уїк-енд в порту, як п’ять років тому на “Дніпрі”, не видається мені такою вже привабливою. Тож вирішую зазирнути по дорозі на Грейт Берріер, порушивши візовий режим.

Вночі з дев’ятого на десяте листопада наближаємось до Грейт Беррієру. Лишивши з лівого борту острови Мокохінау, заходимо в протоку між островами Літл Беррієр та Грейт Беррієр. Вітер завиває — 30 вузлів. Хоч протока досить широка, я очікую посилення вітру й заздалегідь беру другий риф на гроті. В протоці нас накриває чорна хмара, починається злива. Вітер шаленіє до 40 вузлів, темрява суцільна, не видно геть нічого. Як добре, що я заздалегідь записав у навігатор маршрут проходження протокою. Треба оминати скелю Хорн, яка стирчить посередині протоки, та залишити з лівого борту скелі Підженз. Наталя через зачинений люк передає мені дані навігатора. Мчимо фордевінд під двічі зарифленим гротом зі швидкістю 8 вузлів. Боюся, що яхту розверне фордевінд — у корму луплять круті триметрові хвилі. Автопілот балансує, наче цирковий канатоходець на дроті, вітрове крило виконує несамовитий танок. Не витримую, починаю допомагати автопілоту румпелем. Й, звісно, зарулюю на поворот фордевінд. Оглушливо стріляє грот, добре, що гік надійно прикутий двома відтяжками. З переляку тягну румпеля не в той бік. Яхта безпорадно зупиняється. Що не кажіть, автопілот — чудова річ, проте керманити я розучився. Насилу повертаю “Лелітку” на курс. Більше не торкаюся румпеля. Яхта полегшено зітхає.

Коли долаємо протоку, хмара пролітає, до того ж починає світати. З лівого борту серед розбурханих хвиль щиряться скелі Підженз, неподалік позаду — скеля Хорн. Виглядають так непривабливо, що закрадається думка, а якщо б я помилився, вводячи дані в навігатор, як би некомфортно зараз почувалися, налетівши в темряві на цю скелю. Я сповідаю для себе принцип: дурень той штурман, що довіряє власним розрахункам.. Тому, не довіряючи собі, кілька разів перевіряю прокладання курсу, бо від помилки до трагедії відстань невелика.

З лівого борту крізь вранішній серпанок проступає громада Грейт Беррієру. Серце калатає — цей великий острів (75 км завдовжки, найвища точка — гора Хобсон заввишки 621 м) викликає цілу бурю емоцій, споминів, асоціацій. Ось і бухта Трайфена. Як добре, що заходимо вранці. Від північного берега далеко впоперек бухти тягнеться гряда рифів, яких немає на моїй мапі, про них я встиг забути. Якби вночі — точно заїхали б. Проминаємо риф, заходимо у бухточку Пурірі й стаємо (це — доля!) на те саме місце, з якого сьомого січня 1991 року наш “Дніпро” викинуло на берег.

Незважаючи на втому від безсонної ночі, я поспішаю на берег: так кортить знов побачити друзів. Наталя не поділяє мого хвилювання й залишається наводити лад на яхті, природно після 15-добового переходу. Піднімаюся кам’янистою ґрунтовою дорогою, прокладеною крізь зарості бушу. Як хвилює до болю знайомий гіркувато-мигдалевий запах тamarиску! Груди розпирає радість та гордість. Я знов на Грейт Беррієрі! П’ять років тому я розповідав тут про Україну, про Україну, яка рветься на волю. А зараз прийшов під прапором незалежної України і, як обіцяв, прийшов на власній яхті!

Та пішки довелося йти недовго. Біля мене зупиняється старенька пошарпана “Лада”. Боже, та це Тед! Зустрічаємось як рідні. У “маєтку” Теда мало що змінилося. Свій величезний будинок він так і не закінчив. Енн, дружина Теда, як завжди, щось в’яже, дивлячись телевизор. Наче час тут зупинився на цих п’ять років. Але Девіда і Найомі, старших дітей Теда, немає, вони в Окленді, вчать. А молодший, 14-річний Хемміш, вже вищий за мене.

З Тедом і Хеммішем повертаємось на “Лелітку”. Тед, досвідчений яхтсмен, з цікавістю оглядає яхту, розпитує про пригоди. Дуже радіє подарунку — козацькій шаблі, яку мені вдалося сховати від митників. Шабля, звичайно, сувенірна, але дуже схожа на справжню.

Ввечері ми знову у Теда, святкуємо зустріч, ділимося враженнями. Тед пропонує підняти “Лелітку”, як свого часу “Дніпро”, на берег, щоб пофарбувати, зробити необхідний ремонт. Ця можливість приваблює мене. У Теда хороша майстерня, а я запланував деякі роботи із вдосконалення яхти.

Наступного дня нас запрошує до себе Лі. Вона теж завзята яхтсменка, часто приїжджала до нас з Окленда у 1991 році й багато нам допомогла. Тепер Лі живе на Грейт Беррієр, побудувала собі будинок, одружилася тут і каже, що вдячна нам, бо завдяки нам уподобала цей острів і на краще змінила свою долю.

Після обіду повертаємось на яхту — на ранок треба бути в Окленді. Дме сильний південний вітер, розігнав добрячі хвилі. Буй, до якого я пришвартував яхту, одірвався. Добре, що про всяк випадок поклав якір, та й він вже потроху повзе. Поки ми готуємось до виходу, яхта починає кілем чіпляти дно. Дизель швидко вирішує проблему, а якби не було двигуна, опинилися б на березі, як в 1991 році. Так, Трайфена небезпечна бухта. Минулого місяця тут на берег викинуло 50-метрову вітрильну шхуну “Spirit of New Zealand”, Тед керував рятувальними роботами.

Ми отримали суворе попередження. Якби розуміли тоді, що нічого не буває випадковим, може подальше перебування в Новій Зеландії було б набагато приємнішим. Та де там. Виходимо на Окленд, щоб згодом повернутися сюди.

Тільки-но вийшли з-під захисту берегових скель, відчули в повну силу лють вітру. 35 вузлів, а нам треба подолати проти вітру 45 миль. Починаємо важке лавірування під двічі зарифленим гротом й третьою генуєю. Вночі вітер ще посилюється. Ставимо штормовий стаксель. Тільки на сході сонця вітер слабшає й скоро зникає зовсім. Так, це особливості погоди Нової Зеландії. Вітер якщо дме, то сильний чи дуже сильний, або відпочиває зовсім після важкої роботи. Останні 10 миль йдемо під двигуном по дзеркальній воді Оклендської затоки.

У порту в нас приймає швартови Клайв. Боже мій, Клайв зустрічає нас! Тут же Херб і Маг — батьки Клайва. Як стискається серце, коли відчуваєш, що тебе не забули й раді зустрічі! Попереджений Тедом митник швидко виконує формальності і Клайв допомагає нам перейти в Понсонбі яхт-клуб, де “Дніпро” стояв 5 років тому.

Наступного дня Херб і Маг запрошують нас до ресторану “Риба- молот”, де пригощають океанськими делікатесами. Наталя відмовляється від блюда з мушлями, просить лише скромну курячу лапку — отримує шикарне блюдо у вигляді маяка (куряча лапка) на острові (картопляне пюре) в океані (якийсь соус).

Сумувати в Окленді нам не дають — тепер Клайв влаштовує нам вечірку. В його затишному одноповерховому будинку, оточеному фруктовими деревами, ми провели приємний вечір з друзями. Наче й не було тих п’яти років, коли нас, екіпаж “Дніпра”, так само тепло зустрічати тут. Візит добре пам’ятають, про нас ходять легенди й... анекдоти. Розпитують у мене про хлопців. А хлопці недалеко, в Австралії, ми вже спілкувались по телефону. Віктор Камкін та Володя Дундук одружилися, живуть в Аделаїді. Віктор планує довести до ідеалу “Дніпро”, а Володя готується почати будівництво великої яхти.

Яким було наше здивування, коли до нас на яхту завітав Хемміш Хендерсон. Так Хемміш, капітан яхти “Таїна”, на якій ми святкували Різдво 1994 року на Канарах. Вони прийшли кілька днів тому, завершивши навколосвітку. “Таїна” стоїть недалеко від нас розцяцькована різнокольоровими прапорцями, екіпаж святкує завершення подорожі. Ми захоплено приєднуємось до їх свята.

Візу на рік отримали без проблем, бо Клайв радо погодився стати нашим “спонсором”, тобто взяв на себе відповідальність за наше перебування в країні.

У Новій Зеландії плануємо пробути до квітня. Треба перечекаати літо й початок осені — сезон ураганів у тропіках. Мені досить вражень від зустрічей із тайфунами ще з часу подорожі на “Дніпрі”. Хочеться показати Наталі (й самому подивитись) цю казкову країну. Нова Зеландія простяглась з півночі на південь на тисячу кілометрів. Якщо на півночі визрівають банани й ростуть ліси з папоротевих (ендеміка третинного періоду), то на півдні тільки хвойні ліси і випадає взимку сніг. Країна вулканів, гейзерів, сотень островів і чудових, щирих, співчутливих людей. Новозеландці допомогли, зібрали гроші для екіпажів “Фазисі”, “Гетьмана Сагайдачного”, без їх допомоги тут би, в Окленді, й скінчилися перегони цих вітрильників. А як допомагали нам, екіпажу “Дніпра”! Це країна найкращих у світі яхтсменів. Пітер Блейк, який виграв два останніх Вітбреди, здобув нещодавно країні Кубок Америки. Він виставлений в офісі яхт-клубу Понсонбі й ми мали можливість подивитися на нього.

Під час написання цих рядків спілкуюся телефоном з Оклендом. Нова Зеландія знов виборює Кубок Америки. Клайв, Дейл у самому вирі подій, беруть активну участь у підготовці. Але вже не Пітер Блейк буде виборювати цей кубок. У 2001 році він, хай буде пухом йому земля, загинув: під час екологічної експедиції на Амазонці на яхту напали бандити.

Нам спершу треба довести до ладу “Лелітку”. Закупуємо все необхідне: на Грейт Беррієр крамниць обмаль. Треба придбати й нового гумового човника — наше дінгі вже ледве тримається. Дізнаюся про потрібний магазин “секонд хенду” й вирушаю туди велосипедом. Щоправда, дещо бентежить перспектива подолання величезного мосту Харбор-Брідж через оклендську гавань — щось не бачив я там велосипедистів, лише суцільну лавину авто. Однак іншої дороги на моїй мапі немає. Отже, притискаюся до самісіньких перил, а в кількох сантиметрах мчить потік авто по шість рядів у кожен бік. Водії сигналять, щось гукають — але я і не намагаюся щось розібрати.

Аж ось інший берег. З полегшенням зітхаю й мерщій пірнаю в котрусь з бокових вуличок. Проте за кілька хвилин мене зупиняє полісмен. “Ви перетнули Харбор-Брідж?” — в очі питає охоронець порядку. “А як інакше я міг дістатися сюди?” — відповідаю запитанням на запитання, простягаючи йому мапу міста. “ВИ ПЕРЕТНУЛИ ХАРБОР-БРІДЖ?!!!” — вже іншим тоном, що не віщує нічого втішного, не звертаючи уваги на мою мапу, повторює представник влади. “Yes”, — скромно відповідаю я, та поліцейай втретє задає те саме питання й, не чекаючи відповіді, вигукує: “Where are you from?” Тобто: “Звідки ти такий взявся на мою голову?” Мені трохи полегшало. Використовуючи увесь наявний запас англійської, починаю докладно розповідати, звідки саме я взявся. Обличчя співрозмовника змінює вираз із сердито-зосередженого на здивовано-зацікавлений і врешті-решт з’являється якась подоба посмішки. Не в змозі витримати до кінця свою сувору місію, він відпускає мене, попередивши, щоб назад повертався сухоходом.

Доки дістаюся до магазину, він, ясна річ, вже зачинається. Починаю розмірковувати, як повернутися назад. Полісмен мав на увазі окружну дорогу, якої, по-перше, немає на моїй мапі, по-друге, треба проїхати кілометрів 50–60, а до заходу сонця лишається півтори години. Як їхати вночі на велосипеді без жодного ліхтарика я просто не уявляю. На бензоколонці питаю дорогу. “А як ви дісталися сюди?” Пояснюю. “Джон, Беррі, Херб, Грант, подивіться, цей мен перетнув Харбор-Брідж!” — заволав заправник до колег. “Що там Харбор-Брідж. Щоб потрапити сюди, я перетнув два океани!” Але океани не справляють на моїх нових знайомих ніякого враження. От Харбор-Брідж — інша справа. А що поліцейський мене відпустив — це взагалі якась містика. Виявилось, що за 40 років існування мосту, я перший переїхав його на велосипеді. Словом, мій “звитязний вчинок” знайшов справжніх шанувальників. Велосипед потрапляє до кузова вантажівки й мене урочисто відвозять до марини.

Славетний новозеландський яхтсмен Девід Льюїс створив в Окленді морський музей. Девід — учасник перших двох вітрильних перегонів одинаків через Атлантику, які започаткував Френсіс Чичестер. Зі Сполучених Штатів до Нової Зеландії, подолавши Магелланову протоку, Девід пройшов на катамарані разом з дружиною й двома маленькими доньками. Згодом він виконав легендарний рейс навколо Антарктики, в якому вижив лише чудом. Мені пощастило в букіністичних магазинах у Гібралтарі й на Канарах придбати дві його книги “Дочки вітру” й “Льодовий птах”, якими я зачитувався під час подорожі. І от зараз ми в створеному ним музеї. Музей чудовий, тут уся історія заселення Тихого океану з давніх-давен. Маорійські каное, катамарани, моделі вітрильників, пароплавів минулих віків. Гравюри, картини, фотодокументи. Нашім гідом в музеї виступає Беррі — капітан тримарана “Триптих”. Пропонує познайомити з Девідом Льюїсом. Показує нам 6-метрову власну яхту Льюїса, яка пришвартована поруч з музеєм. Як дивно, що славетний мореплавець має зараз таку крихітку. Мені так кортіло познайомитися з цією яскравою людиною, подякувати за радість і насолоду від знайомства з його книжками, але Девід щойно поїхав, а іншого випадку не трапилось.

Окленд має чудовий історичний музей. Добираємось туди пішки. Містом заволодів лютий вітер з дощем — насувається черговий циклон. Парасольки не рятують від навскісних струменів — вітер час від часу перекручує їх навиворіт. Ми майже єдині пішоходи, авто на вулицях теж небагато.

Піднімаємось на вершину пагорба Домейн, де розташований музей. Звідти розкривається мальовнича панорама міста. Лише компактний діловий центр міста — Сіті, забудований багатопверховими будинками, серед яких одинаками височать різнокольорові кристали величезних хмарочосів. А далі, скільки бачить око, одно-, двоповерхові котеджі, оточені квітучими деревами. Це житлова частина. В багатопверхових багатоквартирних будинках новозеландці не живуть.

Оклендська затока, яка, звичайно, прикрашена вітрилами сили-силенної яхт, зараз тут пусто, нею володіє шторм. Лише поодинокі відчайдухи серфінгісти носяться на шаленій швидкості. Фантастичне видовище, коли спостерігаєш їх зблизька. Дошки мікроскопічних вітрильників лише торкаються вершечків хвиль, це більше нагадує політ, ніж плавання. Посередині затоки височить конічна гора острова Рангітото. Колись це був вулкан. Та й сам Окленд розташований на конічних пагорбах, що були колись вулканами, а зараз це парки. Домейн — один з таких пагорбів.

Музей — це диво. У численних залах зібрано колекції з усіх куточків Океанії — Мікронезії, Меланезії, Полінезії. Чудові експозиції з Китаю, Японії, Індії, Індонезії. Ми з захопленням слухаємо виступ маорійського ансамблю. Які чудові мелодійні співи. Красуня маорійська дівчина-гід знайомиться з кожним з нашої невеличкої, спонтанно виниклої групи. Хоч тут є люди з Європи, та вона дуже дивується, почувши “Ukraine”.



Найбільше в музеї нас цікавлять полінезійці-маорі, що припливли в Нову Зеландію в 1340 році з острова Таїті. Орнаменти, архітектура будівель нагадують нам рідні, українські. Дивують старовинні портрети маорійських вождів. Пряме волосся на голові, стрижене “під горщик”, хвацькі вуса. Обличчям — українські козаки. Один з них — викопаний отаман Сірко. Порівнюємо з сучасними маорійцями. За останні три століття, коли почалося інтенсивне суднопластво, вони дещо змінилися, відчувається східний вплив. Обличчя стали круглішими, волосся кучерявим.

Прислів'я про снаряд, який ніколи не влучає в ту саму вирву, придумав йолоп (або хтось придумав спеціально для мене) — це я тепер знаю точно. Тридцятого листопада приходимо на Грейт Беррієр ясним сонячним ранком. Тед дивує своєю пропозицією використати для підйому яхти гусеничне шасі якогось мікроекскаватора. На ньому зараз стоїть маленька безкільова яхточка. Теда це не бентежить. Мовляв, не варто перейматись, за два тижні трейлер вивільниться. Але як закріпити на цьому мініатюрному шасі, що має площадку лише 1,5 на 1,5 метра, яхту завширшки 3 та завдовжки 9 метрів, що буде вивисуватися над ним на 3,5 метра? Та у винахідливого Теда завжди є рішення і завжди оригінальне: зробимо кронштейни, а попереду виставимо причіп. Проект дуже ризикований, я був впевнений, що ми використаємо кіль-блок, який зробили колись для “Дніпра”, але той кіль-блок Тед комусь продав. З жалем згадую пропозицію безкоштовно підняти “Лелітку” в Окленді, чого я тоді відмовився? Та дуже поважаючи досвід Теда, погоджуюсь на ризиковану операцію.

Стоїмо на підступній якірній стоянці “імені “Дніпра”. Кожного дня пірнаю, перевіряю всі три якорі, що тримають “Лелітку”. Вітер дме то сильно, то дуже сильно, й кожні півгодини змінює напрям градусів на 40–60. Якорі при цьому викопуються, розвертаються й закопуються знову. Пірнати холодно. Хоч зараз початок літа, вода 16 градусів, довго не можу зігрітись. Екіпаж, добра душа, видає чарчину горілки. Не зігріває, але настрої покращує й тривогу притишує.

Два тижні позаду, але гусеничне шасі все ще не звільнилося. Поки що допомагаю Тедові бетонувати фундамент нового великого будинку. Попередній будинок він не скінчив, бо знайшов краще місце для будинку.

Тед іноді пропонує нам свою “Ладу” для екскурсій по острову. Навідуємось до гарячих джерел, що розташовані високо в горах у заростях посеред великого болота. Треба кілька кілометрів йти пішки. По дорозі, провалившись кілька разів до пояса у болотну твань, Наталя докладно пояснює мені, куди треба, а куди не треба тягати дружину, поки ми не зустрічаємо 84-річну мати Хемміша Хендерсона (капітана “Таїни”) з онучкою, яка вже повертається з джерел. (Їй повезло більше, ніж Наталі: в бруд вона не провалилася). Ця зустріч кардинально змінює Наталчин настрої, й вона починає насолоджуватися екзотикою. Ми задоволено поплюскалися в гарячій мінеральній воді невеликої річечки, яка витікала з-під скель і зворотний шлях подолали без пригод.

Східне узбережжя острова — величезні багатокілометрові пляжі. Їх невпинно атакують довгі пологі океанські хвилі. Пляжі майже пусті, можна сповна насолоджуватися свободою, підставивши тіло теплому пружному вітру, що, як і ми, подолав відстань від американського континенту.

На західному узбережжі розташована затока Фіцрой, надійно захищена зовні острівцем Каїкаура. Гавань була базою підводних човнів під час Другої світової війни. Зараз значна її частина використовується для вирощування молюсків, якими нас пригощали в ресторані Тримайни.

Навідувалась у гості до нас Ольга Матусевич-Брок, президент Товариства російсько-новозеландської дружби, яке організувало допомогу екіпажу “Фазисі” у 1989 році. Лі й Мартін, чоловік Лі, теж не забували нас, возили на екскурсії, іноді ми разом вирушали на яхті. На спільних вечерях Лі обов'язково пригощала нас борщем, який її навчив готувати ще Володя Дундук. Ми слухали українські пісні, захоплено танцювали під українські мелодії. Найбільше Лі подобалася пісня “Ти ж мене підманула”. Переклад про всяк випадок ми не робили.

Час ішов, але прогрес був незначний. Ми виготовили оригінальні складні кронштейни для трейлера, та їх міцність викликали у мене сумніви. Про себе називав їх павучими лапами, хоч Тед і запевняв, що вони дуже міцні. Приготували й причеп. Та хазяїн яхточки не поспішав звільняти гусеничне шасі. Вже кінець грудня, ми майже місяць стоїмо в Трайфені, а двадцять сьомого грудня Тед збирається поїхати зі скаутами на 10 днів на Південний острів. Тисну на Теда. Звільняємо шасі від яхти, не дочекавшись хазяїна, й готуємось до підйому.

Двадцять третього грудня плануємо завести наш дивовижний кіль-блок якнайдалі у воду при найнижчому рівні відпливу. З самого ранку я біля Теда, та він не квапиться: повинен ще підійти Деніс. Нам абсолютно не потрібен Деніс, та ми чекаємо, чекаємо, п'ємо каву й мені ніяк не вдається вмовити Теда починати роботу. Так і не дочекавшись Деніса, починаємо в точно визначений Тедом час, щоб встигнути хвилина в хвилину. Оце дивне

чекання врешті-решт й привело до сумних наслідків. Чому Тед тоді чекав, для чого йому був потрібен Деніс? Ми спізналися на годину, почався приплив, не змогли виставити кіль-блок на належне місце.

Двадцять четвертого грудня вранці я роблю спробу зайти на кіль-блок “Леліткою”, але не вистачає глибини. Справу треба було конче довести до кінця саме сьогодні, бо двадцять п’ятого грудня — католицьке Різдво, найбільше свято, ніхто не працює. Вдень при максимальному відпливі Тед заштовхує кіль-блок трактором далі у воду й надвечір у темряві готуємось до підйому.

На цей раз “Лелітка” добре зайшла на кіль-блок, починаємо кріпити. Працюємо поспіхом, закріпили із креном, треба вирівняти, але Тед несподівано наказує трактористу тягнути. Трактор “Беларусь”, той самий, що в 1991-му витягав “Дніпро”, проїжджає лише метрів 10, і цього виявляється досить, щоб “Лелітка” нахилилася на правий борт на 20 градусів. Доля наче чатує на нас. Підходить велика хмара з грозою, дощем й сильним південним вітром. Бухточка Скунер Бей, де це відбувається, відкрита південному вітру й хвилям.

Це вже катастрофа! До півночі намагаємось виправити яхту, але великі хвилі розгойдують її, вибивають усі підпори, що заводимо з величезними труднощами, й зводять нанівець наші зусилля. Вода спадає, “Лелітка” зі скрипом і стогоном все більше завалюється на бік, врешті-решт виламує кронштейни й лягає на дно. Через деякий час вода відходить й яхта безпорадно лишається лежати на голому камінні поруч з понівеченим кіль-блоком... Було біля другої ночі. Лишивши яхту на березі, їдемо перепочити на пару годин до Теда.

Ще вдосвіта знов збираємось біля яхти. В днищі є пробоїни й щілини. Розвантажуюмо яхту, встановлюємо мотопомпу й з припливом переганяємо до причалу Трайфени, кріпимо канатами до двох міцних стовпів біля пристані. Коли вода впала на відпливі, обдивилися пошкодження. Кільові болти зігнуті, кільова балка пошкоджена — ось чого стогнала “Лелітка”, коли завалювалася на бік. До того ж кілька пробоїв у борту, поламане кермо. Яхта потребує серйозного ремонту.

Так ми відсвяткували Різдво й мій день народження. Коли телефонували друзі й співчутливо запитували, як справи, бадьоро відповідав, що справи йдуть чудово. Я добре засвоїв засади капіталістичної моралі: не вішати свої проблеми й нещастя на чужі шиї. Та врешті-решт, що за трагедія, яхта врятована, подорож продовжиться. Чекає важка робота, це так. Та хіба я боюся роботи? Але так я тримався вдень. А вночі... На ранок Наталя розповіла, що усю ніч я стогнав, скреготав зубами й метався на ліжку.

Двадцять шостого грудня відкручуємо гайки з кільових болтів й скидаємо кіля просто в воду, яхту піднімаємо краном. Коли опускаємо на берег, виявляється, що на крані майже не тримають гальма. Чудом не розтрощивши вщент, опускаємо яхту на землю, погнувши наостанку ще й вал гвинта. “Нуу проблем, — заспокоює Тед, — зробимо новий”.

Вже згодом згадуватиму вервечку фатальних подій, що спричинили драматичний фінал. Ні, не могли вони бути банальним збігом. Не могли! А може, драма на Грейт Беррієрі вберегла нас від якоїсь ще більшої біди? Як би там не було, ми намагалися уникнути повторення історії 1991 року. Намагалися, однак не уникли.

Кажуть, як зустрінеш Новий рік, так його й проведеш. Для нас з Наталкою і “Леліткою” новий 1996 рік почався досить невесело. Так би мовити, біля розбитих ночов. Тед від’їздив на канікули, повернувся, минають дні й тижні, а ми все не можемо перевезти “Лелітку” до Тедової майстерні, щоб розпочати ремонт. Очікуємо, коли відремонтують вантажівку із краном. Нарешті, майже через місяць відвозимо на меншій машині. 9-метрова “Лелітка” почувається незручно на 5-метровому кузові, далеко випинаючись за правий й лівий борти. Дорога вузька й покручена, з крутими підйомами та спусками. Тільки дивовижна маневреність “Форда” і майстерність водіїв рятують бідолаху від остаточної загибелі. Починаємо ремонт.

Живемо в Теда. Наталка окупувала кухню й розпочала готувати на всіх з явним наміром привчити Тедову рідню до українських страв. Аборигени радо куштують екзотичні борщі, юшки, свинину зі сливами тощо, але, як швидко виявляється, явно не збираються до них звикати. Першим проти незвичної кухні повстає Хемміш й переходить на рідні тости й печиво. Енн, дружина Теда, довго не розуміє, чому ми споживаємо потужний сніданок і легку вечерю — вони звикли навпаки, поки не знаходить логічне пояснення: коли в нашій країні снідають, в Зеландії вечеряють, коли у нас вечеряють, в Зеландії снідають. Тож Енн більше не дивується нашим кулінарним уподобанням, але від українського харчування відмовляється також. Обидві господині починають змагання з майстерності у випіканні пирогів. Кожна намагається переграти суперницю. Чоловіки дружно поглинають смачнучі пундики й підігривають суперництво. Панує майже повна ідилія.

“Майже”, бо мій Екіпаж має проблеми з Тедовими домашніми тваринами. У будинку мешкають три кішки. Дві захопили кухню, третю вижили у підвал. Наталка оголосила горішнім кішкам війну й почала ганяти їх з кухонних столів. Сіра кішка Блобл активно протестувала й наробила калюжу під столом, за яким працювала Наталя. Наступного дня вона мстиво повторила “терористичний акт”. Тут моя дружина зрозуміла, що війна — не кращий засіб досягти свого, й здалася — кішки знов відчули себе хазяями на кухні.

Підвальна кішка-вигнанець, щоб привернути до себе Наталю, зловила й принесла їй пацюка. Наталя урочисто видала їй премію й почала умовляти кухонних аристократів зайнятися мисливством. Вайлуватий 16-річний Тобі на вмовляння не піддався, а от у Блобл агітація мала успіх. Наслідок: цілу ніч не можемо спати — мисливиця тупотить, як баский кінь, гасаючи залізним дахом за пацюками. В Тедових будинках пацюки живуть на горищі (це природно, де у нас низ, у новозеландців верх). На ранок Наталя докладно пояснювала Блобл, що до пацюків треба підкрадатися тихенько, та Блобл розчарувалася в цій безнадійній справі. А от підвальна Попелюшка в очікуванні нової винагороди ще раз принесла Екіпажу ту ж саму “дичину”, що вполувала три дні тому. Боже, які то були пахощі!

Меган, Тедова улюблениця колі, воліла мати справи зі мною. Особливо вона любила бігти поряд із велосипедом, коли я кудись вирушав, намагаючись встромити дрючка між шпирцями переднього колеса. Я не залишаюся у боргу, намагаючись тим самим колесом наїхати Меган на носа. Мою хвостату супутницю це не лякає, вона продовжує свої атаки з дивовижною майстерністю. Остров’яни мають можливість спостерігати цирковий номер у нашому виконанні: я на велосипеді, а попереду Меган прудко несеться заднім ходом, безперестанно гавкаючи й тримаючи в зубах одразу декілька дрючків, які вона намагається встромити в шпирці переднього колеса...

У Наталі проблеми з горлом — дається взнаки той тропічний грип, яким заразилися на Таїті. Я своїм прикладом демонструю їй, як треба лікуватися. Недалеко від Тедової садиби посеред джунглів папороті та інших екзотичних дерев проклав собі дорогу ручай, який спадає в невеличке озерце. Зранку спускаємось до водоспаду, я купаюся в холодній воді, далі робимо разом вправи. Наталя уважно спостерігає за моїми купаннями й вважає, що цього їй досить. Два місяці я плекав надію, що ось-ось Наталя й сама почне купатись. Врешті-решт, зрозумівши, що лікаря з мене не вийде, весь час приділяю праці. Тоді Наталя звертається до місцевого лікаря й зовсім розчаровується в новозеландській медицині: лікар каже, що вона здорова. Якби він пожив у нашій країні, знав би, що нема більшої образи для жінки, ніж заявити, що вона здорова.

З ранку до смеркання я працюю на яхті. Мені багато в житті доводилося працювати руками. Я власноруч доводив до ладу свої мотоцикли й авто, познайомився з теслярством на півночі, заробляючи гроші на квартиру, та із столярством був майже незнайомий, це уповільнювало роботу.

Зафіксував “Лелітку” на дерев’яному кіль-блоці, який зробив з міцних дерев’яних брусів. У днищі, там, де кріпився кіль, прорубав отвір 170 см на 35 см. З твердого червоного дерева майкрокапи виготовив і вклеїв туди товсту плиту — фундамент для кіля. Не скажу, що то було легко — підігнати плиту до кіля, планок обшивки, 16 шпангоутів і 6 флор так, щоб шпарина ніде не перевищувала одного міліметра. Працювати доводилося здебільшого молотком і стамескою, сидячи під човном. Руки й плечі набрякали, боліли, не давали спати вночі. Нарешті можна встановлювати кіль, але роботу зупиняє запрошення Хемміша Хендерсона, капітана яхти “Таїна”, погостювати в нього два тижні на фазенді й помандрувати Північним островом. Нема сил відмовитись. Та й хіба варто?

Хемміш не тільки яхтсмен, а ще й фермер, має 60 га землі, на якій випасається 180 корів. Таке господарство існувало й принесило прибуток, поки “Таїна” з усім Хеммішевим сімейством на борту 3,5 роки подорожувала океанами. Як? Дуже просто: Хемміш доручив доглядати за своїми коровами сусіду, а прибуток вони ділили навпіл. В того сусіди, до речі, є своя земля, а корівок аж 500, і вони удвох із сином вдало порались біля величезного господарства. Яким чином вдвох можна впоратися з такою кількістю тварин? Новозеландці більше покладаються на розум, а не на дорогу екзотичну автоматику. Пасовиська поділені заґородами на клітини, в кожній стадо пасеться тільки один день, наступного дня переходить в іншу, пастуха не потрібно. А от доільня — це шедевр. Це карусель, яка повільно обертається разом з коровами, які тим часом дояються, вона дозволяє одній людині, спокійно працюючи, за пару годин видоїти величезне стадо.

Секрет фантастичної продуктивності новозеландських фермерів ще й у спеціалізації праці. Якщо треба ставити або лагодити заґороди, фермер звертається до фірми, яка тільки цим займається. Теж саме стосується внесення добрив, заготовки сіна на зиму. Хоча зима в Зеландії тепла й худоба пасеться цілий рік, але трави взимку часто не вистачає. Ферми великої рогатої худоби теж спеціалізовані: є ферми, де телята тільки народжуються на світ, далі вони потрапляють на ферми молодняку, далі на ферми ялових корів. На молочні ферми потрапляють лише дійні корови. Причому фермери вираховували точно, що один гектар пасовиськ вигодує три корови.

Хеммішів друг Інн має ферму на 700 овець. Ними опікується дружина фермера з двома спеціально навченими собаками. Сам Інн з сином — це фірма, яка ставить заґороди на інших фермах й дуже добре на цьому заробляє.

Для нас дивно: сімейні ферми з такою кількістю худоби і ніякої найманої праці. Розповідали, як у 60-х роках делегація радянських профспілок вчила новозеландських колег захищати інтереси селян. “Та у нас нема селян!” — відповіли їм. Ферма, в середньому, коштує мільйон доларів. Взагалі за статистикою кожна четверта сім’я в країні має більше мільйона доходу.

Хемміш запросив нас на відкриття величезного сирного заводу молочної корпорації “Енкор”, чия продукція — сири, масло, молоко відома в усьому світі. Самі ж фермери є її акціонерами, отримують непогані дивіденди. Разом із 7 тисячами фермерів-акціонерів ми приїхали на урочисте відкриття. Навіть прем’єр-міністр був присутній на урочистостях. Та перше слово надали вождю маорійського племені, на землях якого розташований завод. Вождь виступав маорійською мовою (це одна з двох офіційних державних мов Нової Зеландії). Він благословив завод, потім старійшини племені співали ритуальні пісні, вже потім узяв слово (англійською мовою) прем’єр-міністр. Після урочистостей та художньої частини показали сам завод. Ми пройшли величезною скляною галереєю над усіма заводськими цехами, що сяяли обладнанням із нержавіючої сталі й вражали винятковою чистотою. Побачили лише одного робітника-прибиральника у білосніжному халаті з респіратором на обличчі: виробництво повністю автоматизоване, на гігантському заводі працює лише 120 чоловік, з них 30 — інженерів.

Побували з Хеммішем в національному парку Роторуа. Низка озер біля підніжжя вулкана, гейзери, що викидають фонтани паруючої води, озера з окропом, багною, кипляча від виходу газів — така собі мальовнича філія пекла. Тут же розташований маорійський культурний центр.

У 1887 році на цьому місці розігралася трагедія — вибухнув вулкан Теравера. Вибухом було знищено маорійське селище, 150 людей загинуло. Зараз селище реконструйоване. Прямокутні маорійські будинки нагадують нам українські хати.

В музеї виставлені вироби маорійських майстрів. Тамтешні вишивки, дивовижно подібні на наші, в основі орнаменту — такий самий меандровий ромб. Наталка дотримується гіпотези академіка Б. О. Рибаківа, з якою погоджується багато хто із фахівців: основою українського орнаменту є той самий меандровий ромб, що його давні люди побачили на розрізі кістки мамута. Виставлена тут статуя бога, з якою маорійці припливли до Нової Зеландії в 1340 р. Вона вирізьблена з білого вапняку й виглядає викапаною копією кам’яних баб, що встановлювали на степових курганах в Україні. З них, певно, виникли пізніші зображення маорійських богів.

Наступного дня переїжджаємо на західне узбережжя. Гаспидно чорні пляжі на сонці сліплять очі міриадами блисток-леліток. Грізні хвилі прибою не можуть пробитися сюди — розбиваються на рифах, докочуються лише невеличкі хвилячки, лагідно облизуючи чорний пісок. Пісок на пляжі — це залізна руда високої концентрації, її закупає Японія. Хоч шлях сюди не близький, але морське транспортування в десять разів дешевше залізничного. А ми збираємо устриць на скелях і маємо на вечерю чудові делікатесні страви. Наталя від них відмовляється, а мені додає сміливості горілка.

Недалеко від узбережжя розташована унікальна карстова печера із світляками. Довго мандруємо підземними коридорами, то просуваючись руслом холодного струмка, то плазуючи вузькими лазами. У величому залі з гронами сталактитів та сталагмітів виключаємо ліхтарі й під стелею засвічуються десятки павучків-світлячків, що висять на довгих прозорих нитках. Наче купол зоряного неба над нами, Наталя навіть знаходить знайомі сузір’я.

Під час мандрівки печерою ми промокли й вимазалися глиною. На додачу ще й на поверхні, поки бігли до машин, попали під зливу.

Та ось, нарешті, ми на Грейт Берріері, де чекає “Лелітка” й безкінечна робота коло неї. Тед зайнятий на роботі й будівництвом нового будинку, тож залишаюся наодинці із півторатонною свинцевою брилою кіля. За допомогою лебідок, домкратів, канатів, нехитрих пристосувань зтягаю його під яхту, далі підіймаю і виставляю, щоб отвори під кільові болти на яхті й на кілі припасувалися абсолютно точно. Екіпаж пильнує, щоб при цих роботах мене не розчавив кіль. Тед, що зглянувся-таки на мої проблеми, виточує кільові болти. На вклейку кіля приїздить Клайв — фахівець з епоксидних робіт. Привозить чудову еластичну епоксидну смолу, якою можна працювати чотири години після додачі затверджувача. Все найважче позаду — кіль займає своє місце. Тепер пошкурити, пошпаклювати, пофарбувати та ще багато чого. Наприклад, зробити новий вал гвинта, новий глушник для дизеля — старий, виявляється, відбирав усю потужність, встановити новий теплообмінник, поміняти туалет плюс безліч інших термінових завдань. Час спуску “Лелітки” на воду все відкладається.

До роботи активно долучається Наталка: вирізає графарети написів, наклеює літери на борти, виконує безліч іншої роботи, до якої у капітана руки не доходять або “не стоять”. Тим часом погода все більше псується,

травень місяць — це глибока осінь, дощі ллють мало не щодня. Фарбування палуби доводиться відкласти до кращих часів. На щастя, видався сонячний день — пофарбували борт. Я дуже хвилювався, чи вистачить моєї майстерності маляра, бо фарбував якісною, але й дуже дорогою американською фарбою. Та вийшло добре. “Дзеркало!” — коротко висловила оцінку моєї роботи Енн.

Та терпець Енн (спробуйте півроку витримати у власній хаті навіть найсимпатичніших гостювальників, і ви її цілком зрозумієте) врешті-решт уривається, й вона сама призначає день спуску “Лелітки” на воду.

Потрібен тракторист, який би трактором “Беларусь” відбуксирував яхту до води. Викликаємо Хемміша Хендерсона. Він приїздить на три дні й береться допомогти мені завершити роботи, яким, ясна річ, кінця не видно. Замість трьох днів друг залишився на десять, доки не побачив “Лелітку”, яка гойдалася на хвилях бухти Трайфена. Енн мала б виставити Хеммішу могорич — якби не він, я порався б іще з місяць.

Четвертого червня яхту встановлено на незграбний, “схрещений” із двох причепів трейлер. Це той самий, з якого все розпочалося, але нині на гусеничній платформі вже стоїть міцний кіль-блок з дерев’яних брусів. Та мене це мало тішить — з жахом думаю про двокілометровий шлях до місця спуску на воду в Скунер Беї. Грунтовий кам’янистий шлях, нахил дуже крутий... Втім, пройти його все одно доведеться. Отож, кортеж, дещо схожий швидкістю і виразом облич учасників на жалобний, вирушає. Попереду Тед на лендровері з величезним табло: “Негабаритний вантаж”, тоді на тракторі Хемміш, далі з рипом, гуркотом і скаргами на життя повзе трейлер з безцінним скарбом — “Леліткою”. Колону замикає величезна вантажівка — це її ніяк не могли відремонтувати у січні. Вантажівка тросом зачеплена до задньої частини кіль-блока: на крутому схилі трактор може не утримати важкий причеп, тоді гальмуватиме вантажівка. Я, готовий до найгіршого, стовбичу на палубі яхти. Боляче переживаю кожен поштовх, вираховуючи, що розвалиться спершу — “Лелітка” чи кіль-блок. Наталка з фотокамерою та відео метушиться навколо, намагається зафіксувати для історії незабутні миттєвості. Як ведеться, у фотоапараті кінчилася плівка, у відео посідали батарейки. Однак яхта (попри все !!!) неушкоджена таки прибуває на пляж. Неможливо, але факт!

Увечері у нас подвійне свято. Окрім повернення “Лелітки” майже до рідної стихії, відзначаємо вступ Теда до планетарного клубу дідусів (я там давно прописаний) — в нього народився онук. Дай, Боже, і Тедовому малюкові, і нашому човникові попутних вітрів й щасливої долі.

Два дні споряджаємо човна на пляжі — встановлюємо щоглу, дизель. Хемміш особливо наголошує на тому, що з дизелем на старті усе повинно бути о’кей. Я ж після всього пережитого покладаю надії лише на вітрила. Не віриться, що після стількох вдосконалень двигун запрацює надійно.

Сьомого червня о п’ятій ранку вирушаємо на пляж — треба не прогавити час відпливу й завести “Лелітку” подалі у море. Погода бажає кращого: хоча небо безхмарне, південно-західний вітер нагнав у затоку хвилі. Вітер з моря, тож заводимо з яхти два якорі і троса на буй — береженого Бог береже. Вода все прибуває, хвилі починають плескати об днище. “Лелітка” піднімається й гупає об кіль-блок. Я болісно переживаю кожен удар, та Тед наполягає не поспішати. Не витримавши, занурююсь у воду. Так, можна полишати кіль-блок. Нарешті човен вільно гойдається на воді. Дизель, що попрацював на холостих обертах кілька хвилин, перегрівается. Підіймаємо вітрила, і з свіжим вітром вирушаємо до Трайфени.

Наступні дні перевозимо на яхту майно. Де його стільки взялося, не розумію. Чотири рази завантажую повний-повнісінький кузов лендровера. Кожного разу завальюємо речами каюту до стелі та кокпіт. Від’їжджаю за новою порцією, полишаючи Наталку розбиратися з майном, яке, підозрюю, встигло розплодитися за час перебування на суходолі. Коли повертаюся, в каюті й на палубі пусто — Наталя все акуратно розмістила й, головне, добре пам’ятає, де й що лежить. Якби не Наталчина чудова пам’ять, скільки б часу я витрачав на пошуки.

Одинадцятого червня увечері на березі Скунер Бею Деніс влаштовує на нашу честь прощальну вечірку. У 1991-му прощальні урочистості на честь відродження “Дніпра” відбувались у цьому самому будинку. Тоді їх влаштовувала родина американця Дейва. Зараз Дейв переїхав у свою оселю на Гавайях. У його будинку мешкають Деніс, його “половина” Кеті та трійко їхніх дітей. Сумно від розуміння, що навряд чи колись навідаємо цей невеличкий острів, побачимось з його мешканцями, які стільки зробили для нас. Огорнутий сумом, раптом згадую, що ці думки й почуття мені знайомі від часу попереднього розставання. Життя незбагненне, може ще кину свого якоря біля знайомого бережка? Іще цікаве питання: якщо втретє завітаю на Грейт Берріер, знов розіб’ю яхту чи обійдеться? Хтозна...

Чотирнадцятого червня залишаємо острів. Чудова погода, сонце сяє, проте вітер, хоч не дуже сильний, ясна річ, “вмордує вінд”. Йдемо під дизелем. З новим гвинтом й глушником він з дідуся перетворився на повного сил юнака — швидкість з 3,5 вузлів збільшилась до 6,5 вузлів. Пізно увечері ми вже в Окленді, у Вестхейвен марині. Справ на яхті ще безліч, а часу — обмаль. Втратили два сприятливих для подорожі місяці, як мені здається, термін перебування в Австралії скорочується до мінімуму. Я ще не розумію, що знов розпочинаю суперечку з долею, як завжди — марну.

Майже всі дні перебування в Окленді пройшли під акомпанемент дощу. “Виключно гнила погода”, — констатував Хемміш. Вітер жбурляє на небо шмаття хмар. Робота на палубі перетворилась у тортури. Всередині

яхти було не лише зимно, а й сиво, зі стелі постійно капало. Непокоївся, що згноїмо човен. Ситуацію врятував бунт Екіпажу, який зажадав від капітана терміново придбати електрокалорифер, погрожуючи в іншому разі замерзнути під трьома ковдрами і більше не прокинутись. З калорифером нам стало тепліше, але волога не здавалася, ми лише переганяли її з каюти в форпик чи навпаки.

Аж ось всі справи перероблено, всі прощальні слова виголошено. Час вирушати в бік Зеленого континенту. Щоправда, погода... Циклони йдуть один за одним. Небо окупували важкі хмари, дощ майже не вщухає, йому акомпанує виття вітру. Заспокоюю себе надіями на те, що на півночі, куди прямуємо, тепліше і затишніше.

Другого липня, останній вечір в Окленді, ми провели з Маргарет Хікс. Так, саме з тою яхтсменкою, яхту якої втопив японський сейнер під Таїті. На суходолі Маргарет теж переслідують пригоди. Півроку тому ми їй телефонували з Грейт Беррієру в лікарню: у автомобільній катастрофі Маргарет пошкодила поперек й була нерухома. Та прощатися з нами вже приїхала на спортивному велосипеді. Який же треба мати характер, щоб після такої травми у 75-річному віці знову сісти на велосипед!

Третього липня на світанні спокій Вестхейвен марини порушує звук моєї фанфари. Прощавай, Окленде! Погода чудова. Вода в затоці як дзеркало. Позаду сяє тисячами вогнів Харбор-Бридж — це нескінченна ріка авто. Над ним у чисто вимитому, без жодної хмаринки небі на нас задивляється яскравий повний місяць. Наостанку знімаю на відео міст, хмарочоси центру Окленда, увінчані різнокольоровими неоновими шапками. Дзеркальні їх стіни ефектно відбивають світло дня, що народжується.

На виході з гавані “Лелітку” наздоганяє добре знайома шхуна “Грінпіс-Рейнбоу”, мабуть, ремонтувалася тут після Муруроа. Цікаво, чи не до Австралії зібрались “зелені”? Згадуємо пов’язані із їхніми акціями власні пригоди. Надвечір наближаємось до Грейт Беррієр. Жартома пропоную Екіпажу повернути туди. Відпочити, переночувати. “Нізащо!” — відрубє Наталка.

Чудовий сонячний день третього липня наближається кінця. Яхта розрізає форштевнем дзеркальну смарагдову гладінь між островами Грейт Беррієр та Літл Беррієр. Позаду в блакитно-рожевому серпанку тане величезний півострів Коромендал.

Цей перший день переходу до Австралії для нас з “Леліткою” став святковим. Виявляється, для покращення погоди треба було просто вирушити з Окленда. Варто лишень віддати швартови, як хмари ховаються десь за обрієм, вітер стає легким, хоч і зустрічним, як завжди, коли долаємо відстань між Оклендом та Грейт Беррієром в будь-яку сторону. Над осяяною сонцем “Леліткою” ширяють наші надії на швидкий і легкий перехід до Австралії. До неї всього 1400 миль. Якщо таланитиме, можна дістатись туди за два тижні. Щоправда, надії затьмарюють сумніви: Тасманове море бурхливе і влітку, а взимку... Надвечір востаннє ловлю на УКХ прогноз погоди: на Окленд насувається черговий циклон. Ой, як же не хочеться у нього втрапити! Вітаю себе думкою, що встигнемо втекти від бешкетника на північ.

З боку Грейт Беррієр на великій швидкості прямо на нас мчить катер. Не вистачало, щоб тепер посеред білого дня нас протаранили. Та в декількох метрах від “Лелітки” катер різко, мало не стаючи дибки, наче баский кінь, зупиняється. То знайомі рибалки з Грейт Беррієр вирішили востаннє побажати нам щасливої дороги. “Прощайте, чи побачимось?”

Сонце сідає, а разом з ним наш піднесений настрій зникає в сутінках. Стає зимно, починається дощ. Виходимо з-під захисту острова й потрапляємо в обійми сильного зустрічного вітру, в безладдя крутих жорстких хвиль. У темряві під дощем в аварійному порядку змінюю першу геную на третю, беру два рифи на гроті. Як завжди після великої перерви, довго й недоладно пораюсь з вітрилами, встигаю геть вимокнути. Прямою якомога крутіше до вітру — на заході від нас під вітром заховалися острови Моко Хінау. Дме — тримайся, вузлів 30. Яхта під штормовими вітрилами несеться бейдевінд зі швидкістю 6,5–7 вузлів. Хитавиця примушує Екіпаж залягти в анабіоз.

Вітер на палубі пробирає до кісток. Як добре, що перед самим виходом з Окленда встановили доджер — покриття над каплюком з вікном із прозорою плівки. Доджер нам виготовили в майстерні в марині, коштував нам чималі гроші, та як він захищає від вітру та хвиль, що перекочуються через яхту на гострому курсі! Є тепер в нас і саншед — тент від сонця. Доджер і саншед з’явилися на яхті через рішучі погрози Екіпажу покинути нас з

“Леліткою” без цих принад цивілізації напризволяще й повернутися додому літаком. Доджер я вже повною мірою оцінив. Що ж до саншеда, то, підозрюю, в цьому плаванні його послугами ми не скористаємось.

На кормі сумлінно працює найміцніший і найбільш надійний член нашого екіпажу — механічний автопілот. Немоżliво навіть підрахувати, скільки сил і часу заощадив нам цей скромний трудівник моря. Позаду залишилося 18000 миль, два роки плавання й за цей час не було жодної поломки. Його творець Юрко Бондар попросив мене написати, яких недоліків треба позбутися, щоб вдосконалити конструкцію. Я щиро відповів: це шедевр, ніяких змін він не потребує. “Шедевр” стабільно тримає яхту на курсі, ретельно обрешуючи зустрічні хвилі, здається, я сам не зміг би робити це краще. Але при такому безладному хвилюванні не можна очікувати дива навіть від автопілота. Періодично човен отримує потужний удар і здригається від кіля до клотика — надто велика в нас швидкість. Мабуть варто було б поміняти вітрила й рухатись не так швидко, але страх як не хочеться полишати тепло й затишок каюти. Замість того, щоб під вітром і дощем поратися з вітрилами, умовляю себе (вельми успішно), що мусимо якнайшвидше відійти подалі від берегів Нової Зеландії, на які насувається циклон. Щоправда, під захистом островів хвилі не були б такими великими й злими, але в мене немає докладної мапи цього узбережжя, треба тікати далі в океан.

На ранок вітер відвертає на схід й посилюється до 40 вузлів. Це вже шторм біля 9 балів. Небом мчать зловісні чорні хмари, не вщухає дощ. Скуйовджений океан, що завжди ставився до нас по-дружньому, цього разу явно демонструє ворожість, насилає на “Лелітку” люті пінисті вали. Картину похмурого хаосу довершує завивання вітру у снастях. Йдемо лише під двічі зарифленим гротом.

З тривогою помічаємо, що килимок на підлозі каюти змінив колір — став мокрим. Під пайолами повно води. Тільки цього нам і бракувало! Куштую воду на смак. Прісна! Виявилось, кришка одного з баків із питною водою недостатньо міцно затягнута. Втратили літрів сто. Неприємно, але небезпеки нема — запас питної води в нас великий. Тільки встигли вичерпати воду, як крізь люк її вливається ще пару відер, тепер вже солоною — велика хвиля поклатала яхту. Починаємо все спочатку.

Нарешті я маю трохи вільного часу й беруся за книгу Джиммі Корнеля “Весвітні круїзні маршрути”, яку подарував на прощання Хемміш. Виявляється, що у липні не можна вирушати з Нової Зеландії нашим маршрутом. Почалася пора зимових штормів, вітри ревучих сорокових піднімаються аж до тридцятих, а цього року, як на гріх, особливо холодна зима. Щоправда, заспокоює автор, на північ від 25 градуса завжди дме трейдвінд — постійний помірний теплий південно-східний пасат. Добре, що Наталка в Окленді не заглянула в цю книжку, довелося б чекати в Зеландії аж до весни.

Прямуємо на чистий норд, хоч узбережжя Північного острова Нової Зеландії відхиляється на північний захід, і наш курс на Бризбен також норд-вест. Я вирішив обійти Північний мис Північного острова якомога подалі. Уявляю, що відбувається там, де зустрічаються хвилі нашого шторму з постійною хвилею з південного заходу Тасманового моря. Минулого місяця біля цього мису загинула німецька яхта “Таурус”, десятиметрові хвилі перевернули яхту, яка дрейфувала без вітрил, знесли щоглу. На щастя, екіпаж врятувався на плоту.

О четвертій години дня ми на широті цього фатального мису, на 60 миль на схід від нього. З-під доджера вдивляюся у розбурхане море, низьке похмуре небо. Зненацька чую грізний рев, що наближається з корми: на нас суне череда височених, завбільшки з 10 метрів, дуже крутих хвиль, які велетнями вивищуються над іншими. Кілервейз — хвилі вбивці, мають відповідний вигляд. Покручені ламані гребені час від часу зриваються по схилу, а схили аж сиві від збаламученої води. “Лелітка” йде фордевінд біля шести вузлів. З тривогою очікую зустрічі, поспіхом закриваю люки в каюту, обв’язуюсь стаксель шкотом. Ось воно! Перша хвиля високо піднімає яхту, й вона, набираючи швидкість, мчить, як з гори. Втім, без жодних “як” — з справжнісінької, тільки водяної, гори. Автопілот утримує човна на курсі, наступна хвиля не застає нас зненацька. 6–7 хвиль несамовито жбурляють “Лелітку” і несуться далі. Встигаю перевести подих, стабільність яхти на фордевінді на таких крутих високих хвилях дивовижна. Якби “Лелітка” не втрималась на курсі, хвилі б перекинули нас. Безперечно, не останню роль зіграла швидкість, але тільки цього недостатньо. Єдина логічна відповідь — це перевага такого типу автопілота, який встановлено на яхті. Він керує лише невеликим за площею додатковим кермом у той час, як основне кермо зафіксоване. Фіксоване перо керма разом із вузьким (плавниковим) кілем дає яхті такої ж стабільності на курсі, яку має яхта з класичним довгим кілем. Ще раз подумки дякую Юрію Бондарю.

Надвечір вітер трохи вщухає, проте хвилі розгулялися. Інколи якась із них, аби не нудьгували, заливає до каюти пару відер води. Маємо розвагу — вичерпувати. Помічаю, що невелика кількість рідини точиться ще звідкись.

За дві доби здолали 270 миль — зовсім непогано, піднялися на 31 градус, але щось не теплішає. Ввечері шостого липня вітер починає потроху вщухати, хвилі зменшуються. Однак попереду просто на воді розляглася зловісна чорна хмара. В'їжджаємо у неї й попадаємо під шалену зливу, вітер геть зникає. Годину йдемо під дизелем. Електронний автопілот не витримує навантаження і виходить з ладу. Вже зовсім було наважився скинути грота, як з'являється сильний вітер. Зіскакує шкот, що ним закріплено румпель, і яхта тричі повертає фордевінд. Дві відтяжки надійно утримують грота-гік, та повернути яхту на курс досить складно.

Сьоме липня. Вітер — біля 40 вузлів. Знову несемося під двічі зарифленим гротом зі швидкістю 6,5–7 вузлів. Повний бакштаг правого галсу. Пробую експериментувати, піднімаю ще й малесенького триметрового штормового стакселя на тому ж борту. На швидкість це не вплинуло, проте значно полегшило працю автопілота. Коли яхта йшла під самим гротом, він безупинно вимахував своїм вітровим крилом, а тепер лише ледь похитує ним. Стаксель відчутно покращив балансировку яхти. Трохи потеоретизувавши, я зробив висновок, що стаксель, зафіксований на тому ж борту, що й грот, поверне яхту на курс, якщо вона на хвилі зненацька зробить поворот фордевінд. З того часу я ніколи вже не залишав лише одного грота на повних курсах.

Ближче до ночі вітер зовсім скаженіє, швидкість зростає до 7–7,5 вузлів. Злива. В каюті вже не хилитає, а кидає. Ти мріяв про навколосвітню подорож? Оце вона і є. Екіпаж вимагає зняти грота, як скеля непорушний, я вистояв, налякавши дружину, що без грота яхта може перевернутись. Десь опівночі вітер вимітає хмари, стає крижаним і посилюється, так що буквально зрізає хвилі. Здається “Лелітка” несеться порогами стрімкою гірською ріки, щось на зразок Чорного Черемошу під час травневої повені. На ранок “пороги” зникають, вітер трохи слабшає, залишаючи нас наодинці із звичайною хитавицею.

Два дні, восьме та дев'яте липня, Нептун дає нам перепочити. Прогнав хмари, випустив на небо сонечко. Вітер то легенько повіває, то геть скисає. Одразу стає тепліше, піднімається настрій. Я вирішую, що гірше вже позаду, адже ми вже на 28 градусі — в теплих водах, у зоні мінливих вітрів. Шторми тут бувають нечасто. Повертаємо на захід, щоб перетнути Тасманове море на північ від острова Норфолк. Ось тут Нептун і вирішив показати нам стихію в усій своїй лютій величі. Надвечір дев'ятого липня знов потужно задуло з північного сходу. Знов два рифи на гроті, знов скажені перегони “гірською рікою”. Стрілка барометра стрімко падає. Хмари. Дощ. Схоже ми у циклоні. Йдемо на захід, у нас правий галс, за теорією — йдемо просто в око циклону. Щоби обійти, треба лягти на лівий галс, тобто повернути на південь. Але втрачати так тяжко здобуті милі, хоч убийте — не можу.

Майже добу мчимо назустріч циклону. Це зимовий циклон, він не такий небезпечний, як літній, або — як його називають — тропічний циклон, шанси врятуватися в оці якого — мізерні. Вітер і дощ посилюються, все нестерпнішою стає хитавиця. Можливо, під її впливом не покидає передчуття біди. Хойновська-Лискевич на своєму досвіді вивела постулат: в екстремальних умовах зазвичай виходять з ладу найміцніші речі. Наш досвід цього не заперечував. Наприклад, я вважав, що стоячий такелаж — найнадійніша частина яхти. Але наші відвідини Муруроа обірвали — у буквальному й переносному сенсі — форштаг, що не витримав навантажень. Не мав сумнівів і щодо міцності флор, кільових болтів. Та на Грейт Беррієр постраждало саме кріплення кіля. Довго розмірковую, що ж нині найміцніше на яхті. Може кріплення наново вклеєного кіля? Перехресцюю усі яхтені причандали, що можуть вийти з ладу. Тоді думки наворачтують на те, що найміцнішим за всіх обставин маю бути я сам, й виходити з ладу не повинен попри всі постулати й хрещу себе, й Наталю, звичайно.

Десятого липня об одинадцятій годині в'їжджаємо в чорну хмару, що лежить просто на воді. Влітаємо не в якусь там банальну зливу, а справжній водоспад. Та раптом, хвилин через 20, ніби хтось торкнувся вимикача, злива й вітер зникають. Попереду чисте небо, ледь затягнуте легким серпанком, та сонце виглядає якось кволо. Безладні хвилі (на щастя, невисокі, не більше 3 метрів) оскаженіло нападають на човен з усіх боків. Оце і є око циклону. Дві години під дизелем долаємо його, а тоді знову налітає шторм. Та дме вже з протилежного боку, із заходу, куди ми так прагнемо. Небо знову затягують хмари, та вже не такі низькі, дощу немає. Проте стає набагато холодніше — ми втрапили в холодне крило циклону. Йдемо на північ, галфвінд, гостріше йти важко при такому сильному вітрі. На гроті три рифи, піднято штормовий триметровий стаксель-малюк, швидкість 6 вузлів. Хитавиця на галфвінді, певна річ, величенька, але — тікаймо, тікаймо подалі на північ!

Хоч зустріч з циклоном у моєму житті яхтсмена не перша, тільки тут починаю розуміти, що він собою являє. Циклон — це велетенський вихор, який всотує у себе повітря, наче пілосос. Якщо йдеш за вітром, то йдеш до центру циклону — він немовби засмоктує твого човна. А коли минаєш центр циклону (циклон сам рухається із швидкістю 10–20 вузлів), вітер розвертається й продовжує тягнути тебе за ним. Отож, будеш іти за вітром, довго не зможеш розпрощатися з тим однооким монстром.



Ще добу дме сильний західний вітер, та врешті-решт бере перерву — слабшає до 30 вузлів й трохи відвертає на південь. Дванадцятого липня перетинаємо 25 градус. Де ти, стійкий трейдвінде? Замість нього, всупереч обіцянкам Джімі Корнеля, вітер із заходу.

На ранок вітер почав вщухати. Цілісінський день йдемо то під вітрилами, то під дизелем. Спалюю другого електронного автопілота. На півночі видно виразну смугу хмар. Отам вже, мабуть, жаданий трейд-вінд, що донесе нас до Австралії. Надвечір скидаємо вітрила й спимо мертвим сном у мертвому штилі. Як знадобиться нам цей відпочинок назавтра!

Вранці виявляємо, що опинилися 8 миль на південь від того, де були. Тож добовий перехід склав лише 37 миль. Знов береться до роботи вітер, проте не з південного сходу, як годиться трейдвінду, а з північного. Що б це мало означати? Чи не новий циклон насувається на нас? Схоже на те. Небо затьмарюється, вітер посилюється, дощ ллє, стрілка барометра падає. Йдемо на захід, знову бакштаг правого галсу. Тобто — просто у “пилосос” циклону. Ввечері беремо вже третій риф на гроті. Дощ перетворюється у зливу. Починається гроза. Блискавки вистрибують з хмар безупинно, навкруги світло, наче вдень. Фантазмагоричне видовище посилюється тим, що не чути грому. Несподівано різко посилюється хитавиця. Виявляється, ми простуємо вже не на захід, а на схід — вітер змінив напрям. Змінюємо галс, знову йдемо на північ. Вітер скоро слабшає, швидкість падає до 4 вузлів, а ми — під тричі зарифленим гротом. Сил нема зовсім, щоб поратися з усім тим. Але треба, треба..

На ніч вітер знову розгулявся не на жарт. Важкі грозові хмари несуть шквали й дощ. Небо спалахує зірницями. Весь час стежу за лагом. Тільки-но швидкість збільшується до 7 вузлів, змінюю стаксель. На дев'яту вечора на гроті вже три рифи, працює малюк-стаксель. Дме 50 вузлів — це 11 балів за шкалою Бофорта. Майже не сплю, відчуваю, що вітер може змінити напрям. І, звісно ж, прогавив: о другій ночі помічаю, що ми вже на 8 миль відступили на схід. Змінюємо галс, віддаємо один риф і прямуємо на південь-південь-захід, а треба на захід...

Ранком вітер “вщухає” до 30 вузлів. Починаю експериментувати з дизелем: вмикаю його на малих обертах на допомогу трьом рифам на гроті й 10-метровому стакселю. Сподіваюсь таким чином йти крутіше до вітру, адже ми йдемо градусів 40 на південь від курсу на Бризбен. І дійсно, яхта йде тепер градусів на 20 крутіше до вітру, легше піднімається на хвилю, менше заривається у вибалках. Проте із збільшенням швидкості до 7 вузлів хвилі б'ють не так часто, але відчутніше, тож експерименти полишаю.

З кожною милею на захід стає холодніше, небо все нижче й нижче. Назустріч нам з боку Австралії несеться холодний вітер. Як пробитися крізь такий скажений вітер?

Знов гризе тривога, є передчуття щось має вийти з ладу. Що саме? Коли? З тривогою поглядаю на щоглу, такелаж, кожного дня перевіряю усі кріплення. Під пайолами хлюпає вода. За добу виливаємо 2–3 відра. Вода проступає ще й крізь отвори для болтів кріплення автопілота. Але боюся надто підтягувати ті лихі болти — раптом продавлю фанеру на транці.

Надвечір наступної доби вітер знов дужчає до 50 вузлів. Не хочеться втрачати час, йти цілу ніч галфвінд — з трьома рифами на гроті та 3-метровим стакселем рухатися крутіше не виходить, а з 10-метровим занадто велика швидкість. Знов експериментую — пробую йти лише під 10-метровим стакселем без грота. Разом з Наталкою посеред чорної глухої ночі на скаженому вітрі довго вгамовуємо грота, що несамовито рветься з рук. Та результат невтішний, все одно галфвінд. Знов починаємо важку боротьбу із скаженим вітром, піднімаємо грот, міняємо стаксель. Отакі у володаря морів “квіточки”. Відчуваю, що доведеться скуштувати і “ягідок”.

Вранці вельми здивований результатом наших зусиль. За добу пройшли тільки 55 миль. Але справа тут не лише в моїх експериментах з вітрилами, а й у тому, що до зустрічного вітру додалася ще й зустрічна течія. За три доби з'їхали на 90 миль на південь, на 26 градус, на захід просунулися лише на 130 миль. Від Австралії на нас несе стіну холодного вітру. Починаю думати, що то мусон дме з холодного материка у бік теплого океану. Чим ближче будемо до Зеленого континенту, тим потужнішими будуть вітри. Через те підступатися до нього треба якомога далі на північ.

Вночі сплю вряди-годи (а вдень чомусь не спиться). Від недосипання роблю помилки: то змінював стакселя — не закрив носового люка, то забув поставити грота на топенант. Кілька разів за ніч піднімаю Екіпаж — за такої погоди друга пара рук на палубі дуже потрібна, працюється і легше, і швидше. Врешті-решт Наталка не витримує, вимагає відступити на північ, на Нову Каледонію. Повстання Екіпажу — це вам не жарти. Але ж до Бризбена всього 470 миль. Повертаю на лівий галс, прямую на північ, намагаючись не втратити жодної милі на захід. Ще не згасла надія, що на широті Нової Каледонії (23-й градус) зустрінемо південно-східний трейдвінд.

Вранці шістнадцятого липня стає дуже холодно, вітер майже вмирає. Із заходу наближається грозовий фронт. Все небо з того боку палахкотить блискавками. На півночі — чисто. Запускаю дизель й починаю тікати від грози. Вдається. За годину все повторюється. Підкрадається наступна гроза, знов вмикаю дизель, знов тікаємо. Та грози віщували наступ атмосферного фронту. Вітер посилюється до 40 вузлів, страшенна хитавиця. Коли чергова стрімка хвиля кидає яхту на борт, Наталка летить на плиту й перевертає каструлю із супом, на щастя, не гарячим.

Наступного дня перетинаємо 24-й градус. Враз теплішає, вітер слабшає до 30 вузлів, але цей капосник дме так само із заходу. Нічого не вдієш — повертаю на норд-ост, на Нову Каледонію. Вісімнадцятого липня надвечір вже бачимо сяйво вогнів адміністративного центру Нової Каледонії Нумеа — ще одного заморського володіння Франції. Каледонія — старовинна назва Шотландії. Назву цієї групи островів дав англійський мореплавець Кук, який відкрив їх у 1774 році.

З двома величезними круїзними лайнерами, що прийшли, як і ми, вночі, чекаємо світанку, щоб проходом Буларі зайти в лагуну. В цьому проході кілька років тому загинув досвідчений яхтмен, коли долав його вночі — яхта наскочила на риф. Обидва супутники залишилися живими, а капітан зник. З першими промінчиками сонця йдемо до лагуни. Прохід 200 м завширшки, позначений буями. Хоч океан зовсім спокійний, здалеку видно фонтани бризок, що їх здіймають хвилі, розбиваючись на рифах. За ними — простора лагуна, а далі з води виростають мальовничі зелені гори. Не маємо докладної мапи, йдемо під дизелем повільно й обережно. На щастя, прохід до Нумеа чітко позначено буями. Марину знаходимо, спостерігаючи за яхтами. Сонячно, тепло, а головне — зовсім не хилитає. Після двох тижнів майже безперервних штормів важко повірити, що це не сон. Коли о першій годині дня швартуємось у Мозель марині Нумеа, мене качає так (хоча понтон і яхти абсолютно нерухомі), що не можу зав'язати швартового вузла — допомагають сусіди.

В офісі марини широко розставляю лікті й грудьми навалююсь на бюро, бо підлога хитається під ногами і мені важко заповнити анкету прибульця. Дещо збентежено пояснюю тамтешнім клеркам, що мав штормовий перехід. Вони співчутливо посміхаються. Два дні міряю новокаледонські терени “важкою ходою матросів”.

Представники еміграційних та митних властей заповнили безліч анкет, відібрали в нас усі фрукти й овочі й дали візу лише на три дні. Та на довше залишатися ми й не бажали — марина дуже дорога, 20 доларів на добу.

У марині побачив мапу погоди й зрозумів причину наших негараздів. Омріяний південно-східний вітер дме далі на північ.

Яке блаженство спати цілу ніч на нерухомій койці! Як затишно, безпечно відчуваєш себе після двох тижнів штормів, безперервного нервового напруження!

Наступного дня зранку я з двох спалених електронних автопілотів роблю один справний й демонтую вітровий, щоб закріпити його надійніше, а після цього ми гуляємо чистеньким охайним містом. Погода чудова, сонячно, тепло, але не жарко, який контраст з тим, що пережили в морі, наче попали в четвертий вимір.

Стіни багатьох будинків облицьовано синьою глазурованою плиткою, що надає вулицям дещо казкового театрального вигляду. Біля самої води розташований критий ринок, на якому можна без кінця милуватися дивами дарів океану у найсвіжішому вигляді, їх доставляють сюди човнами. Навідуємось до історичного музею. Корінне населення острова — папуаси, це вже не Полінезія. Кучеряві негроїдні обличчя, орнаменти, малюнки теж зовсім інші. Круглі житла докорінно відрізняються від прямокутних будівель полінезійців...

Останнього дня йдемо в ботанічний сад. Дорогою з вікон автобуса роздивляємось мікрорайон, де живуть робітники нікелевого комбінату. Отут ми побачили наш рідний соціалізм — п'ятиповерхові “хрущоби”, навіть клаптики невеличких городків на схилах пагорбів.

Ботанічний сад має чепурний, дещо парадний вигляд — просторі алеї, охайний будинок адміністрації, розкішний музей тропічної деревини — десятки видів зразків червоного дерева. В саду висаджені лише представники флори місцевого регіону, нема екзотичних рослин з інших континентів, є можливість детальніше познайомитися з острівною флорою. В саду розташований і невеликий зоопарк. Найдовше ми милувалися летючими лисицями — великими рудими кажанами з лисячими мордами. Вісять униз головами, використовуючи великі крила як опахала, на сонці їм спекотно. Харчуються лише фруктами та нектаром квітів. Красень королівський голуб з дивовижною короною напівпрозорих пір'їн на голові гордо розпускає перед нами такого ж візерунчастого хвоста. Поважний великий тукан з яскравим помаранчевого кольору величезним,

більшим за голову дзьобом, ні на кого не реагує. Вперше побачили павича-альбіноса. Він із зграйкою своїх різнобарвних родичів спокійно прогулювався невеличким гайком. Усі тропічні дива неможливо переповісти — треба бачити самому.

Повертаючись на яхту, несподівано побачили в порту жовто-блакитний прапор. Не ймемо віри, це українське судно — білосніжний круїзний лайнер “Карелія”. Вітаємось із земляками. Те, що ми не емігранти, а мандрівники, значно підвищує наш рейтинг в очах екіпажу. Виявилося, що судовий лікар — мій колега по вітрильних змаганнях — одеський яхтсмен Борис Шаєвич. Як лікар Борис врятував Наталку від лишаю, який вона підхопила від Тедових котів, а як яхтсмен був дуже захоплений нашою подорожжю й повідав, що ми здійснили його мрію, яку він відкладав з року в рік.

На “Лелітці” згадуємо вітрильні перегони, спільних знайомих. Борис запрошує нас до себе, пригосає розкішним обідом. Та, на жаль, “Карелія” тут лише один день — із сумом прощаємось.

Коли двадцять другого липня вранці готуємось до виходу, поруч з нами швартується яхта “Joy” з Віталієм Бондаренком, дружиною й вже трирічним Івасиком. Випрошуємо дозвіл у властей затриматись ще на добу.

Бондаренки провели літо в американському Самоа, дуже перехворіли там у важкому тропічному кліматі. Звідти вирушили до французького острова Валіз, де їх прийняли тепло як перших гостей з Росії. Віталію вдалося заробити грошей, ремонтуючи яхти. Він, сповнений оптимістичних планів, має надію, що тут його теж гарно приймуть, мріє поміняти свою яхту, яка під час штормів починає вигинатися й тріщати, на більшу й міцнішу. Ввечері за чаркою від широкого серця бажаємо, щоб їм поталанило. Вранці прощаємось із Нумеа.

Йдемо під дизелем проти легкого вітру до найближчого проходу в рифі. Не надто довіряю мапі, уважно вдивляюсь у воду, щоб не заїхати у корали. Ось колір води змінюється, прошу Наталку стежити за глибиною по ехолоту. Екіпаж береться до справи, повідомляє: “Чотири метри”. Як чотири, тільки що було 30. Терміново зменшую швидкість. Дружина рапортує: “Три метри... два... півметра.” Ми вже на міліні! Але чомусь не чути скреготу й дна щось не видно. Виявляється, Наталка слідкує за лагом, а не ехолотом, повідомляє швидкість, а не глибину. Під нами, хвала Богу, 25 метрів.

Широким проходом Думбеа долаємо риф і виходимо в океан. Тепло, затишно, “Лелітку” злегка погойдує полога хвиля. Легкий зустрічний вітерець. Човен хутко біжить бейдевінд під першою генуєю. Захід сонця обіцяє гарну погоду на завтра. На душі легко й хороше, сподіваємося, цей відтинок шляху — до Бризбена 760 миль — буде спокійним і приємним. Щоб запобігти неприємності йтиму на північ, 22 градусом. Бризбен — на 27, та спокій миліше.

Наступного дня ми вже з генуєю “на метелику” — дме довгоочікуваний південно-східний вітерець, швидкість збільшилася до 5 вузлів. Сонце так припікає, що доводиться встановити саншед. Щоправда, милуватись у океані поки що особливо нема чим, навіть дельфінів не видно. Лише зрідка летючі рибки потрапляють на палубу, а звідти — у Наталчину пательню. Декілька разів уночі отримую відчутних ляпасів, коли окремі невдахи влучають мені в голову (і цього разу їхній шлях той самий — до пательні).

На ранок вітер починає нервуватися: крутиться між південним сходом та південним заходом, інколи зовсім зникає. Та все ж нема на що нарікати. Перші три доби проходимо по 70–90 миль — не рекорд, ясна річ, але нормально. Двадцять шостого липня Нептун згадав, що влаштував нам не всі випробування, й взявся надолужувати. На ніч вітер почав помітно посилюватися, навколо місяця з’явилося гало — правдива прикмета лютого шторму. Знову рифлимо грота, переходимо на штормові стакселі. Надвечір двадцять восьмого липня на гроті вже три рифи — маємо східний вітер біля 40 вузлів. Небо у зловісних хмарах, лле дощ. Нептуне, коли вже даси нам спокій?

На ранок вітер “притих” до 25 вузлів й повернув на північний схід. Та то було затишшя перед буревієм. О десятій ранку нас заскочив лютий шквал. Він миттєво приборкав хаос хвиль, наче море вимела гігантська мітла. У снастях загуло й заревло, аж ось почувся й тоненький свист — заграли “флейти”. Це вже не 50, це вже за 60 вузлів. Щось це починає нагадувати мені дугтя під час тайфуни під Японією. Поспіхом міняємо 10-метрового стакселя на штормового й рятуємо грот. Стягнути двічі зарифлений грот неймовірно важко — ніби влип у ванти. Насилу змогли вгамувати парусину, прип’яти до гіка, що безладно мотався над рубкою, оскільки у тому поспіху не завели топенанта. Під малесеньким триметровим стакселем “Лелітка” понеслася 6 вузлів бакштаг. Буревій швидко розігнав нові хвилі, які росли й росли на очах, а через півгодини це вже були три-чотириметрові вали, що почали лупцювати “Лелітку” по кормі й по правому борту.

Години за дві вітер трохи вщухає, швидкість падає й хвилі починають заливати яхту. Піднімаємо тричі зарифлений грот, швидкість сягає 6 вузлів, так набагато краще — хвилі вже не заливають кокпіт. Попереду у

мереживі хмар видно смужку чистого неба. Може це вже кінець шторму? О третій годині пробилося сонце, проте хвилі ще зросли, хитавиця стала нестерпною. Раптом яхта на швидкості 7 вузлів робить поворот фордевінд. Вискакую на палубу, вивільняю румпель й з жахом відчуваю, що він обертається без жодного зусилля. Обертаюся — метрах у 30 позаду гойдається на хвилях обламане перо стерна. Яхта пораним птахом безпорадно крутиться на хвилях, робить оберт за обертотом. З пострілами то в один бік, то в інший випинається грот. Скидаємо та як-так прив'язуємо його. Бідолашна, безпорадна “Лелітка”! Без швидкості вона стає іграшкою жорстоких хвиль. Час від часу стає лагом і з небезпечним нахилом валиться під гребінь.

Наталка з повними жаху очима вимагає викликати рятувальників. На яхті є каспар-буй, який може п'ять діб безперервно передавати сигнал “SOS” на супутники або літаки, що опиняються в радіусі його дії. “Добре, — погоджуюся. — Але зваж на те, що рятуватимуть людей, а не яхту. Тому заберуть тебе одну. Я човна не полишу”. Відданий Екіпаж вкотре дивує мене. Вже іншим, спокійним голосом каже: “Добре, рятуймо яхту. Що робити?” — “Негайно дістань з форпіка бухту тросу!” Легко сказати негайно. За такої хитавиці дістанися форпіка це вже робота. А він забитий до стелі мокрими вітрилами. Під їх чималою вагою треба підняти кришки койок й розшукати серед безлічі речей саме цю бухту, яка потрібна зараз до зарізу. А часу обмаль, от-от випадкова хвиля може залити яхту. Та не проходить й хвилини, як Наталя повертається з дорогоцінною бухтою. Випускаю синтетичний трос петлею за кормою, обтягаю двома шкотами малого штормового стакселя, щоб його шкотовий кут зафіксувати в ДП (діаметральній площині). “Лелітка” з вихилясами, гопаком, але пішла-таки фордевінд зі швидкістю 3–4 вузли. Стаксель гучно плескає, коли яхта перетинає курс вітру, однак не дозволяє надто відхилитися від фордевінду. На кормі намагається допомогти автопілот, але користі від нього зараз небагато. Швидкість невелика, хвилі іноді заливають каюту, Наталі доводиться вичерпувати воду з-під пайол. Та все ж небезпека на певний час минула.

Засіб керування яхтою на фордевіндрі за допомогою стакселя, зафіксованого у ДП яхти, я запозичив з книги Джошуа Слокама — першого у світі яхтсмена-одинака, що здійснив навколосвітню мандрівку у 1898 році. Як мені зараз знадобився його досвід!

Тепер можна трохи перепочити, падаю на койку. Передчуття серйозної небезпеки не підвело мене. Цікаво, що кожного разу, коли в мене з'являлося це передчуття, я старанно хрестив усі найбільш важливі частини яхти, та жодного разу не перехрестив кермо. Ще й тому дивно, що вже двічі гнув балер руля — в Панамській затоці та на Грейт Берріері.

Що далі? Як без керма пройти останні 400 миль? Важко передати словами власний душевний стан, коли твое надійне судно в одну мить перетворюється на безпорадного каліку. Потрібен час, щоб все переоцінилося, вгамувалося у свідомості. Треба пережити саме зміну обставин. Коли обставини нашого життя стають сприятливішими, ми відчуваємо радість, іноді навіть вважаємо себе щасливими. Зміна ситуації на гірше сприймається важко, як неприємність, невезіння, нещастя. Треба звикнути до нового стану. Як гірко скривджена дитина, я ховаюся у сон. Пару годин мертвого сну, а прокидаюся вже готовим спокійно і терпляче опановувати засобами керування аварійною яхтою. Тепер треба діяти в нових умовах. Потім, вже після повернення до Києва, журналісти обов'язково запитували, чи було страшно опинитись у 12-бальний шторм на некерованій яхті посеред океану. Чесно відповідав, що було не до страху — мав рятувати яхту, дружину, себе, нашу подорож. Екстремальні ж ситуації, що їх пощастило пережити (кажу “пощастило” не лише тому, що пригоди закінчувались “хеппі-енд”, а й тому, що збагатили неоцінним досвідом), лише зміцнили бажання перевірити тактику керування яхтою в екстремальних умовах.

На щастя, покровитель мореходів святий Микола Мерлікійський вчасно втрутився в хід подій. Вночі вітер поступово послабшав, завернув на північ. О третій ночі вітер вже 15 вузлів. Ставимо тричі зарифленого грота та 10-метрового стакселя й повільно йдемо галфвінд на захід. Трос залишається за кормою. Яхта непогано тримається на курсі.

Наступного дня вітер повертає на захід-південь-захід, його швидкість — 20 вузлів. Знову мусимо йти проти вітру, але тепер — вже без керма. Спускаю у воду й прив'язую до кормових східців весло від дінгі. З двома рифами на гроті й третьою генусою йдемо повний бейдевінд на північний захід. Яхта витанцьовує гопака, тож нести велику кількість вітрил не вдається. Ще ж доводиться балансувати яхту вітрилами, набираючи або травлячи стаксель та гіка-шкот. Вітер заспокоївся, проте океан, здається, не збирається вгамовувати хвилі. Тільки тридцятого липня хвилі потроху зменшуються й дозволяють пірнути й вставити знизу у гелмпорт (отвір, через який проходить вісь керма) друге весло від дінгі. Лише тепер позбавляємося троса за кормою, швидкість одразу зростає.

На зламі 45 мм балера стерна видно, як тріщина на ньому поступово розширювалася. Вочевидь, вона з'явилася під час аварії на Грейт Берріер. Ми тоді добряче погнули балер, вирівнювали потім гідравлічним пресом, однак тріщини не помітили, не додивились.

Розпогодилось: тепло, сонячно, вітер 15 вузлів, але віджимає й віджимає нас на північ. Прямуємо на північний захід, хоч Бризбен, куди збиралися прибути, на південному заході. Та ми вже давно зрозуміли, що у той зачаклований куток Австралії не втрапимо. В усякому разі зараз. Хоча б до Гледстона дістатися. Він приблизно на нашій широті, біля самого початку Великого Бар'єрного рифу. На північ від Гледстона узбережжя Австралії відгородилося від океану бар'єром коралового рифу, який безперервно тягнеться до крайньої півночі Австралії. Суднопластво йде каналом між берегом та рифом.

Першого серпня ми вже 160 миль на північ від Гледстона. Ще на 300 миль на північ Таунсвілл. Що ж, спробуємо пробитися до Таунсвілла через Бар'єрний риф, на нашій карті там позначений прохід у рифі. Але наша карта — двомільйонка, докладнішої немає. Лишається сподіватися, що прохід у рифі позначено буями й ми якось прорвемось. Але як керувати в проході яхтою без руля? На душі тривожно.

Захід сонця розкішний — ані хмаринки. Світило поринає в океан, і в ту ж мить там спалахує яскравий, насичений, смарагдово-зелений промінь. Як багато таких заходів сонця я спостерігав, плекаючи надію побачити цей загадковий зелений промінь. Й ось, нарешті, став одним із щасливців: маю цей дарунок від нашого світила. Досвідчені морські вовки вважали, що це на щастя. На щастя? Ой, боюся наврочити. І недарма. О першій ночі дме вже 50 вузлів. Знову випускаю за кормою трос. Під трьома рифами на гроті й 10-метровим стакселем намагаємось йти бейдевінд. Яхта несеться зигзагами зі швидкістю 7 вузлів, доводиться змінити стакселя на штормовий та прямувати галфвінд на північний захід.

На ранок вітер слабшає, капризує, змінюючи напрям, та протягом двох діб продовжує тіснити нас на північ. Першого червня ми вже піднялися до 19 градусів 30 минут, тобто 180 миль на північ від Гледстона. Лише дрогого серпня вітер нарешті повертає на схід, потім на північ, тож можемо йти на захід.

Це підтверджує невідомий птах, що прилетів на “Лелітку” вночі й до ранку відпочивав на рамі саншеда, залишивши після себе “візитку”. Вітер першого та другого серпня взяв вихідні, на морі повний штіль, та наступного дня він береться до роботи, дме з північного сходу 15 вузлів, тож йдемо бакштаг прямісінько на Гледстон. До нього — 260 миль. О восьмій ранку зустрічаємо сіднейську яхту “Blown away”, що прямує до Соломонових островів. Стаємо бортом до борту, сіднейці зв'язуються з таунсвіллською береговою охороною, повідомляють про наші негаразди. У відповідь нам обіцяють два дні сприятливого вітру й зобов'язують за цей час дістатися Гледстона. Поспішаємо розпрощатися з австралійцями, оскільки за час радіосеансів обидві яхти встигли двічі гарно боднути одна одну.

П'ятого серпня на відстані 6 миль оминули південну точку Великого Бар'єрного рифу, увійшли до каналу Каприкорт між мисом Каприкорт та островами Каприкорт й повернули на південь до Гледстона. Сонце сідає у похмуру чорну хмару, даючи зрозуміти, що на спокій очікувати не варто. На прощання на самому фініші — до Гледстона лише 30 миль — треба витримати ще один іспит. Зрештою, самі винуваті. Берегові охоронці дали нам дві доби гарної погоди, а ми зажадали ще й третю.

У сутінках пішов дощ та завіяло 30 вузлів просто в ніс. Перспектива лавіруватися каналом поночі зовсім не вабить, але нічого не вдієш. Заводжу дизель, та яхта проти вітру й хвиля йде лише 2 вузли. Підіймаю штормовий стаксель, швидкість зростає до 4 вузлів й починаю лавіруватися проти вітру нешироким каналом. Намагаюся йти найбільш круто до вітру, та не дуже виходить. Яхта виписує синусоїди, але галс за галсом ми наближаємось до мети.

На ранок шостого серпня вітер зовсім зникає. Поспавши дві години, доки Наталка спостерігала за подіями навколо, я знов вмикаю дизель. Щоправда, цього разу керую яхтою як заступник вітру — руками розвертаю крило автопілота. Ось так, стоячи на кормі, і приводжу яхту до марини у Гледстоні, на щастя, не потопивши й не обідравши жодного з океанських сухогрузів, що йдуть каналом.

На причалі нас радо зустрічають службовці марини й яхтмени: з Таунсвілла попередили про наші негаразди. Дізнаємось, у тому ж циклоні, що відірвав нам стерно, побували ще дві знайомі нам по марині в Нумеа яхти — австралійська й англійська. Швидкість вітру була 65 вузлів — 12 балів. Австралійці не постраждали, вони використовували ту ж тактику, що й ми — з хорошою швидкістю йшли за вітром. На англійській яхті, де скинули усі вітрила, була серйозно пошкоджена рубка й палубне обладнання.

Ми знов на твердій землі. Не два тижні пробивалися в Австралію, а понад місяць. Наш шлях на карті так химерно покручений, що замість 1400 миль наш лаг нарахував 2900. Спізнилися ми з появою в Австралії, до того ж прийшли без керма, до початку літніх ураганів вже не встигасмо обійти континент з півночі й перейти в північну півкулю, треба перечікувати тут до квітня-травня наступного року. Порадившись, ми вирішили, що може це й на краще. Ми виснажились останнім переходом, та й попередні місяці ремонту відпочинком не були. Якщо й далі вижимати милі, перетворимо подорож у муку. Чи вистачить сил перенести нервове напруження цих перегонів? Як можна полишити цей континент, нічого не побачивши й, головне, не зустрівшись з українцями діаспори? Залишаємось тут до австралійської осені, до квітня, без вагань вирішили ми.

Та попри все треба вирішити проблему — виготовити нове стерно. Його тут могли б зробити нам за два тижні, але за чималі гроші — 3500 доларів. Грошей нема. В роздумах вирушаю “світ за очі” — пішки чимчикую в місто. Що я там збираюсь шукати, невідомо, та сидіти “вдома” немає сил.

Йти хвилин сорок. “Суворя” австралійська зима (20° тепла за Цельсієм) у розпалі. З неба сіється нудний дощик. Як там у класика? “Пливе у сірій безвісті нудьга, пливе безнадія і стиха хлипає сум”. Не про Австралію, але схоже. Піднявши комір куртки, виходжу з марини. У той самий момент біля мене гальмує “Тойота-пікап”: “Підвезти?” У водія за кермом привітна посмішка. Роджерові Берсемену, так його звать, років сорок. В Австралію рік тому переїхав з Нової Зеландії. Питає, звідки я. За декілька хвилин дороги встигаю переповісти свою Одиссею, згадати друзів в Окленді та на Грейт Берріері, про те, що до Гледстона прийшов без стерна.

Ось і місто. “Тойота” зупиняється. Роджер простягає руку:

“Все буде о’кей, у тебе в Гледстоні є друг, — дає свою візитку. — Приходь завтра”. Роджер — власник зварювальної майстерні! Там, ясна річ, є все, що потрібно для виготовлення стерна. Життя посміхається нам з “Леліткою” найкращою своєю посмішкою. До речі, за рік перебування в Австралії це був один єдиний випадок, коли незнайомий водій запропонував мене підвезти. Ще одна випадковість... Коли хтось пояснює мені такі okazії, апелюючи до теорії ймовірностей, я пропоную краще використовувати теорію “неймовірностей”.

Наступного ранку я вже біля дверей Роджерової майстерні. Ми добре порозумілись. Роджер щиро хоче допомогти мені, знаходить потрібний відрізок нержавійки для балера стерна на складі металобрухту (зовсім недорого — два долари за один кілограм). Тиждень на маленькому токарному верстаті у Роджеровій майстерні я обточую цю болванку. Потім починаю із запасів епоксидки та склотканини (подарунки Клайва) й пакувального пінопласту виклеювати перо. Хочеться якось віддячити Роджеру, то я намагаюся потроху допомагати в його роботах. Надвечір завертаємо після роботи на “Лелітку”, де вже зустрічає Наталка із смачною вечерею. За чарчиною слухаємо оповіді Роджера про Зеландію, розповідаємо про свої пригоди.

Через три тижні стерно на своєму місці, можна вирушати на південь до Бризбена, з якого ми планували розпочати знайомство із загадковим континентом. Там живе багато етнічних українців, з якими мріємо познайомитись. Саме там тепер мешкає і моя давня приятелька Айрін (вона надала “політичний притулок” Іллічу, коли ми подорожували на “Дніпрі”). Та Роджер щось не хоче з нами розставатись і знаходить на яхті все нові нагальні справи, які треба виконати саме в майстерні. Мені теж не хочеться розлучатись зі щирим, добрим, симпатичним новозеландцем, і йому не важко мене вмовити. На кормі яхти з’являється арка з нержавіючих труб, на якій я монтую ще одну сонячну батарею. Вона дає 2,5 ампери зарядного току й у нас тепер вистачить електрики, щоб поночі йти з ходовими вогнями. Ця рама стала зручною опорою й для саншеда. На ній же я кріпив під час переходу підвісний двигун для дінгі, якому просто не було місця на яхті. Реконструюю і вітрового автопілота — позбавляю усіх алюмінієвих деталей, які почали вже кородувати, виготовляю нові з нержавійки.

Підвісний двигун для дінгі — подарунок Теда. Це був знаменитий англійський “Seagull” (чайка) — перший в світі підвісний двигун, що почали випускати в 50-х роках. З таким двигуном ще Девід Льюїс долав Магелланову протоку на своєму катамарані. Хоч виглядом, розмірами та вагою він програвав сучасним підвісним двигунам, нагадуючи зовні більше паровий, аніж бензиновий, та добре працював і був на диво надійним. Під час авральних робіт на Грейт Берріері, коли рятували “Лелітку”, в циліндр двигуна попала солоня вода. Я перевірів його тільки через півроку, вал двигуна не обертався. “No problem”, — сказав Тед, залив олію в циліндр, постукав молотком по донцю поршня, і вал став обертатись. Я був дуже здивований, коли після такого знування двигун легко запустився й бездоганно обслуговував нас до кінця подорожі.

У вихідні разом з сім’єю Роджера (дружиною й трьома дітьми) ми подорожуємо околицями Гледстона, проводимо день в одному з парків, яких взагалі дуже багато в Австралії. Дуже зручні, мальовничі місця відпочинку біля річки або якогось водоймища, добре обладнані. Завжди можна знайти десь вільне місце: стіл із стільцями, на ньому обов’язково стоїть бак з окропом. Поруч шашличниця із заготовленим запасом дров або газовою горілкою. Надзвичайно чисто, свіжа зелена трава. Авто можна поставити недалеко. Всі ці облаштування — частина соціального захисту населення.

Гледстон теж дуже нам сподобався. Невелике місто — 27000 жителів — прибране, охайне, зелене. Великих будинків майже нема. Мешканці живуть переважно у двоповерхових котеджах, що потопують у садочках. Парканів нема, робити їх заборонено. Місто настільки чисте, що повертаючись на яхту, я навіть не знімав черевики на палубі. Палубу можна було тижнями не мити: пилюки в повітрі не було. Але найбільше диво в тому, що крихітка Гледстон — це потужний промисловий центр. У місті працює алюмінієвий завод, величезний содовий комбінат, цементний завод та завод мінеральних добрив, місто має великий вугільний термінал, де грузяться гігантські океанські кораблі. На околиці розташована величезна теплова електростанція. Ми багато разів проїжджали повз неї. Вона здавалася непрацюючою: з величезних труб у повітря не виходило ані диму, ні пари. Ми були вражені, коли дізналися, що електростанція працює на повну потужність, постачає енергією половину східного узбережжя Австралії. Розповідали, що п'ятнадцять років тому вона була державною й своїм димом так отруювала околиці, що мешканці хворіли астмою. Електростанцію приватизували й почали штрафувати за шкоду екології. Ми спостерігали вже наслідки приватизації.

Кожен з промислових гігантів зробив місту якісь подарунки. Так з'явився великий мальовничий, з каскадом озер ботанічний сад, кілька парків, навіть штучний водоспад заввишки з десять метрів. Того ж походження спортивні майданчики, басейни, яких вдосталь у місті.

Випадково ми дізналися, що в селищі Ярвун, неподалік Гледстона, живуть росіяни. Нас запрошують у гості. Вислуховуємо драматичні розповіді. Це російські сім'ї з Тамбовщини, старообрядці, які під час розкуркулення втекли в північний Китай і добре влаштувалися там на вільних землях. Коли до влади й туди прийшли комуністи, аби не вислали в радянські концтабори, тікали далі через Індію, залишивши все зароблене, й врешті-решт дісталися Австралії. Живуть у двоповерхових будинках, мають великі ділянки землі, займаються фермерством та будівельними роботами.

В Ярвуні ми познайомилися і з українцями — Вадимом та Елеонорою. Це були службовці з Мельбурна, які у пенсійному віці стали фермерами. Купили величезну ділянку евкаліптового лісу, викорчували дерева, посадили 3500 саджанців манго. Для поливу зробили ставок, під кожне дерево підвели труби для зрошення. Звели помешкання — великий будинок, на веранді якого ми почувались, наче в зоопарку. Коли вечоріло, зовсім близько підходили гігантські двометрові кенгуру. Виявляється, їх треба остерігатися. Якщо необережно наблизитися, звірина кладе верхні лапи жертві на плечі й, відкинувшись на хвоста, задніми лапами вправно робить тобі характері — роздирає кігтями живіт. До ставка навідувалася пара страусів ему. Одного разу до нас приповзла браун-снейк — дуже отруйна брунатного кольору зміюка двометрової довжини. Додавали колоритності фермі безліч різнокольорових папуг — синіх, зелених, червоних, які сідали на наші руки, плечі, коли ми їх годували.

Земляки приймали нас дуже гостинно, та мені не сиділося без діла. “Вадиме, чим тобі допомогти?” — “Не треба, Валерію, відпочивай.” Заходжу з іншого боку: “Вадиме, що у тебе зламалось?” — “Нічого, от тільки трактор щось не запускається”. О, мені тільки дай, це і є справжній відпочинок. Трактор полагоджено. “Валерію, подивись, будь ласка, ще оту сінокосарку”. Нема проблем, сінокосарка починає працювати теж. “Може електричний тен, що бастує й не гріє воду, глянеш?” Для інженера-електрика тут питань нема. Трохи збентежило лише прохання Елеонори настроїти швейну машину Зінгера, сучасну електричну, бо в мудрих цих машинах я не розуміюся. Та ось щаслива Елеонора починає строчити для Наталі в подарунок чудову сукню. А я, як не відмовлявся, отримую від Вадима чудовий подарунок — болгарку. Якість радянських товарів “широкого вжитку” навчила радянських людей вправлятися самостійно з чим завгодно. Хоч у цій царині ми мали можливість із зверхністю дивитися на громадян капіталістичного світу.

Ферма була чудова, та приносила сталій... збиток господарям. Городянам, мабуть, не варто займатися сільським господарством. Вадим і Елеонора мріяли позбутися цієї нерухомості, але бажаючих її придбати щось не знаходилося.

З подивом виявляємо, що проминуло більше двох місяців. Незчулися і як. Тридцятого жовтня вирушаємо до Бризбена, щоб звідти вже суходолом відвідати Сідней, Мельбурн, Канберру, Аделаїду. Треба поспішати, бо закінчується час нашої тримісячної візи, подовжити яку можна лише в Бризбені.

Відстань до Бризбена невелика — 300 миль, але треба йти проти потужного південно-західного вітру. Коли вийшли в океан, вітер підсилювався до штормового. Лавірування проти потужних хвиль висотує сили й терпіння. Другого жовтня, подолавши лише третину шляху, заходимо в порт Бандаберг. Ми вже не встигаємо вчасно потрапити в Бризбен подовжити візи. За допомогою колеги-яхтсмена телефоную до імміграційної служби.

Перший досвід спілкування з австралійською “бюрократичною машиною” засвідчує, що її гвинтики й коліщата працюють бездоганно. На відміну від вітчизняної, австралійська бюрократія, здається, ні на мить не забуває, що існує на кошти платників податків, й робить усе задля їх добробуту. У випадку з візами події розгорталися так. Співробітниця еміграційної служби по той бік слухавки одразу ж переймається нашою проблемою. Радить, якщо не хочемо бути виставленими з країни, терміново експрес поштою, передати

документи у їхній офіс. Що ми й робимо. У Бризбені, куди ми дістанемось через тиждень, на нас чекатиме Айрін з документами й подовженими візами, які їй надіслано на наше прохання.

Та поки що ми в Бандаберзі. Йти далі відкритим океаном проти вітру зовсім не маємо бажання, тому приєднуємось до пропозиції нашого нового знайомого, власника морського моторного катера, що стоїть поруч з нами, йти далі протокою між довжелезним островом Фрайзер та материком. Ця частина подорожі виявилась набагато приємнішою й хоча довелося долати міліну в середній частині протоки, очікуючи максимального припливу, а потім бар з високими крутими хвилями на виході з протоки в океан, все ж ця ділянка шляху виявилась легкою та приємною в компанії з австралійським подружжям, що мандрувало на катері.

Все ж нас чекав ще один іспит: треба було подолати Моретон Бей — величезну затоку, на березі якої розташувалася Бризбен. До вхідного каналу в Моретон Бей ми дісталися вранці, коли вітру майже не було, а відпливна зустрічна для нас течія була максимальною. Стали на якір, щоб дочекатися початку припливу. Та чим вище піднімалося сонце, тим сильніше дув вітер, теж зустрічний, звичайно. Вітер все набирив сили, й коли ми спробували йти під двигуном вузьким каналом проти крутих хвиль, лаг показував лише 1–1,5 вузла, а треба було подолати більше 20 миль. До того ж почав перегріватися двигун, нас зносило на міліну, а насувалася ще й грозова хмара. Я вже був ладний здатися й повернутися в океан, перечекати до ночі, та повстав Екіпаж, категорично заявив, що не хоче страждати ще ніч. Наталя попросила допомоги у рибальського сейнера, який йшов повз нас. Звернулася по радіо до рибалок: “Help me! We have problem with engine!” — таким жалісним тоном, що вони негайно погодилися й дотягли нас на буксирі в затоку до захищеного якірного місця, де ми спокійно перечекали негоду й заночували. Я перевірів вдосконалену на Грейт Беррієрі систему охолодження дизеля (мій саморобний “самогонний апарат” замінено справжнім фірмовим теплообмінником), але причину не знайшов. Проте на малих та середніх обертах дизель не перегрівався.

Пізніше ми вивчили кепський характер Моретон Бея. Кожного дня о 10 годині в ньому прокидався потужний південно-східний вітер, що заспокоювався лише на ніч. Вітер був такий сильний, що під час змагань 20-футових яхт, одна з них під спінакером відірвалася від води й деякий час летіла в повітрі. Приводнення не було приємним — яхточка перевернулася.

Отже, ми в Бризбені, але не маємо жодної інформації про українську діаспору (Вадим та Елеонора — російськомовні українці, з українською діаспорою не спілкуються). Адресу українського клубу дізнаємось з довідника в телефоні-автоматі, й ось, хвилюючись, їдемо на першу зустріч. За два роки мандрів у наших душах запанував комплекс “чужинця”. Хоча нам фантастично щастило — скрізь нас зустрічали радо й проводжали, як друзів, та всюди ми були гостями на чужій землі. А тут, переступивши поріг, несподівано відчували себе вдома. Нас, наче своїх дітей, оточили рідні близькі люди. Про те, щоб після чудової гостини за щедрим українським столом повертатись на ніч на яхту, нема й мови! Шефствувати над нами радо беруться Клава й Іван Дмитерки, сьогодні ми їхні гості.

У світлиці ікона та портрет Тараса, прикрашені рушниками, порцелянові статуетки Карася й Одарки. Вишуканий чайний сервіз, оздоблений українським орнаментом — японського виробництва. Знають японці, на чому можна заробити гроші. Такий посуд ми потім бачили у багатьох українських родинах.

Вечері після традиційної української гостини ми дивилися відеозапис “Запорожця за Дунаєм” у виконанні Чавдар, Паторжинського та Литвиненко-Вольгемут. І слухали, слухали спогади про “до війни”, про війну та про поневіряння у країнах післявоєнної Європи. Ці безцінні краплини історії нашої країни можуть канути в Лету разом з їх очевидцями. Як це усе треба зберегти, занотувати поки ще не пізно!

Доля емігранта в Австралії в 50-х роках була нелегкою. Це зараз Австралія офіційно визнала себе країною багатонаціональної культури, у 50-х роках було інакше. Попервах усіх новоприбулих розселили по трудових таборах у наметах та бараках, роз’єднавши сім’ї. Не один раз виникало бажання повернутися до Європи. Наших земляків довго ще принизливо звали “новоавстралійцями” та ображали, коли вони розмовляли рідною мовою. Але за працю платили, можна було щось заощадити, через деякий час працелюбні українці купували шматочок землі, авто, починали розбудовуватися. Та, головне, не втрачали зв’язки один з одним. Об’єднувала всіх церква. Складали гроші та разом орендували для неї приміщення, пізніше будували власні храми. Ми відвідали українські автокефальні церкви в Бризбені, Мельбурні, Аделаїді. Це красиві, фундаментальні споруди у візантійсько-давньоруському або модерному стилі. Біля них пам’ятники жертвам голодомору 1932–1933 років. Саме цей страшний нелюдський злочин комуністичної влади спричинив до того, що українці, які пережили його, не повернулися додому. Не тільки тому, що знали про загрозу потрапити до концтабору, а й тому, що пам’ятали жах голодомору.

Долі Івана та його дружини Клави (на жаль, нині уже покійної, Царство їй Небесне) — можна сказати, типові для людей їхнього покоління, що мешкають в Австралії. Війна, фашистські концтабори, розбурхана, розорена повоенна Європа. У 1950-му приїхали шукати щастя до Австралії. Якнайдалі від СРСР, боялися, що соцтабір проковтне усю Європу. Хоча не знали мови й не мали освіти, але не загубились, не зневірились. Виховали й вивчили трьох синів. Зараз на пенсії, живуть у власному двоповерховому будинку неподалік від центру міста.



До речі, у більшості австралійських міст тільки центр — сіті забудований багатоповерховими будинками та хмарочосами — це офіси, банки, державні установи. Жила частина міста — одно- та двоповерхові котеджі.

На першому поверсі в домі Івана великий гараж, де стоїть чудовий потужний “Холден”. Іван скаржиться, що машині вже 5 років, та виглядає вона, наче тільки з конвеєра. Керує нею він як справжній ковбой — 180 кіньським силам під капотом доводиться добре попрацювати, Іван нікому не дозволяє себе випередити. Навколо будинку невеликий садочок, городик, хто ж з українців байдужий до землі? Квіти, квіти, квіти! В хаті вісім кімнат. У Австралії будинки відрізняються за кількістю спалень. Світлиця, їдальня, кухня і т. д. — це стандартний набір кімнат, але скільки спалень, тобто скільки можеш прийняти гостей, в кожного різна. Чим заможніший господар, тим більше має спалень.

Іван має родичів на Донбасі. Кілька років вони з Клавою заощаджують гроші від пенсії, щоб відвідати Україну, привезти гостинці. Пенсія — це близько 800 доларів щомісячно на людину. Соціальну справедливість в Австралії розуміють зовсім не так, як ми звикли. Пенсію виплачують лише тим, кому вона дійсно необхідна, якщо на рахунок в банку маєш понад 30 тис. доларів, пенсію не платять. Пенсія однакова для всіх. Це не стосується накопичувальних пенсійних фондів — то інша справа. До речі, допомога з безробіття має той же розмір, що й пенсія, термін її отримання не обмежений. Ми випадково зустрілися з одним росіянином, який емігрував з Радянського Союзу років 30 тому. Політичний притулок він отримав, та від комуністичних переконань не відмовився, тому жодного дня не працював на австралійських капіталістів. Проте від злиднів “комуніст” не потерпав, мав власний будинок у Мельбурні, на час нашої зустрічі подорожував разом з дружиною власним авто по Австралії.

Якщо ми вже торкнулися соціальної теми, доречно було б згадати ще й про тих, хто тимчасово ізольований від суспільства. В Гледстоні ми зустрілися з киянкою, яка приїхала нещодавно, одружившись з австралійцем. Дуже скоро її чоловік опинився за ґратами, був ув’язнений на кілька місяців за несплату податків. Ліда розповіла нам, що двічі на місяць їй дозволяється відвідати чоловіка в тюрмі. Адміністрація тюрми сплачує дорогу в обидва кінці й проживання в готелі, якщо це необхідно. В’язні живуть (не сидять, а живуть) у невеликих будинках по двоє: півбудинку для одного в’язня, півбудинку — для другого. На території тюрми спортивні майданчики для гольфа, тенісу, басейн. Освіта в Австралії — платна, але в’язень може безкоштовно вчитися у будь-якому навчальному закладі. Одним словом, їхні тюрми, виявляється, зовсім не для того, щоб вселяти в’язню люту ненависть до держави й вільних громадян, закріпити зв’язки у злочинному світі й підвищити відповідну кваліфікацію.

“Лелітка” стояла в марині на річці Бризбен у центрі міста навпроти ботанічного саду. Кожного ранку в сад приїздив мікроавтобус й до нього вишикувалась невеличка черга — роздавали безкоштовний сніданок усім бажаним — два бутерброди з шинкою, кілька яблук та бананів, чашечка кави з тістечком. Сніданок призначався тим безпритульним, що лінувалися на ніч завітати в “нічліжку”, де можна помитися, переночувати в пристойних умовах, повечеряти та поспіяти. Так Австралія опікується своїми “бомжами”.

У неділю ми відвідали храм святого Миколая української автокефальної церкви. Священик цього храму отець Миколай привітав нас з амвона, й ми знову оточені увагою й піклуванням, як дорогі гості. Отець Миколай з матушкою Таїсою запросили нас до себе на обід. Ми побачили, як багато працює священик. Щоб не обтяжувати парафію витратами на своє утримання, отець працює на якійсь фірмі. Сам видає “Спархціальний вісник”, має багато клопоту з управлінням єпархії.

Кілька днів ми користувалися гостинністю Івана Михайловича Бринзи, вечорами слухали оповіді про війну. Його пригоди були настільки фантастичними, що кортіло написати роман або зняти фільм. Куди там Штірлицю!

Познайомилися ми з пані Міхновською, яка була дружиною племінника славнозвісного Міхновського — міністра оборони УНР. Виявилось, що родич пані Міхновської, нині покійний Сергій Дмитрович Міхновський, — науковий співробітник інституту кібернетики, який деякий час був моїм науковим керівником. У свої 95 років пані Міхновська мала ясний розум і бідкалася, що деякий час не може читати, бо тільки-но перенесла операцію на очах. Син пані Міхновської Костянтин на своєму авто зробив нам чудову прогулянку в гори. Звивистим серпантинном ми піднялися на кілометрову височину гірського пасма, що вивисується вздовж усього східного узбережжя Австралії. Океанський схил хребта та кількасот кілометрів на захід вкритий евкаліптовими лісами, далі на захід до узбережжя Індійського океану тягнуться пустелі.

Кожного вечора нас запрошували в українські сім’ї, та у нас не вистачало часу, щоб відвідати усіх, хто нас запрошував, бо нас чекала подорож на південь Австралії.

Залишивши “Лелітку” в Бризбені під наглядом панів Дмитерків, ми поїхали суходолом на південь Австралії. Нас люб’язно погодився підвезти до Мельбурна на своєму авто Марк Хазін. Доля Марка теж дуже й дуже непроста. Крадькома прислухаючись в дитинстві до розповідей свого батька, якого випустили на незначний час з радянського концтабору, Марк визначив свою громадянську позицію та своє ставлення до комуністичної влади (батька, бухгалтера, заарештували як англійського шпигуна). На матір Марка ці оповіді не вплинули, вона на все життя залишилася переконаною комуністкою. Марк після закінчення вузу разом з дружиною почав боротьбу з радянською владою, самотужки вночі вони розклеювали листівки власного виробництва. Далі 7 років

карагандинських таборів, потім сіре безнадійне існування під наглядом КДБ, хоча й тоді він не припиняв боротьбу, зустрічався з дисидентами, з Сахаровим. Та раптом викликають у КДБ та пропонують емігрувати в Ізраїль (Марк єврей, хоча родичів в Ізраїлі не мав). Марк не міг повірити своєму щастю, навіть релігійним став з цього приводу. В Ізраїлі швидко зробив блискучу кар'єру, почав працювати в уряді. Та через певний час побачив, що демократії, тої самої демократії, за яку він боровся в Країні Рад, в Ізраїлі теж немає. Він відчув, що навіть його діти почали ставитися до рідної матері як до людини другого сорту, бо вона не була єврейкою. Довелося знов емігрувати. Але тепер це зробити було набагато важче, без копійчини сім'я опинилася в Римі. Допоміг Марку виїхати до Нової Зеландії давній сусід по бараку в карагандинських таборах — митрополит української греко-католицької церкви Йосип Сліпий, який на той час був уже в Римі.

Старенька “Тойота” Марка хутко мчить нас до Сіднея. Заощадливі австралійці не будують шикарних автобанів. Звичайна автострада, дві смуги в одну сторону, дві в зустрічну, обмеження швидкості 110 км. Дисципліновані водії тримають 120 км. Та середня швидкість виявляється напрочуд високою, бо автострада ніде не перетинає міста й селища. Друга причина — усі рухаються з майже однаковою швидкістю 110–120 км. Не побачиш авто, що рухалося б 60–80 км, тому обганяти доводиться не часто. Винятком є лише важкі трейлери, які їдуть 150 км на годину. Водії цих вантажівок мають радіостанції й попереджають один одного про поліцію на дорозі.

Сутеніє і Марк зупиняється перед яскравим написом “Кава”. Випиваємо по чашечці кави та з'їдаємо тістечка — нас пригощає автомобільна страхова компанія. Виявляється, дешевше напоїти водія кавою та дати хвилинку перепочити, ніж компенсувати можливу аварію.

На ніч зупиняємось біля атозаправки. З'їжджаємо на зелену травичку, ставимо авто біля обов'язкового стола, на якому бак з окропом, поруч шашличниця. Душ на станції є завжди.

У Сіднеї нас запросили виступити на радіо. Державна радіостанція кожного дня виділяє годину для української передачі. Годину раз на тиждень можна дивитися й українську телепередачу. На ніч нас гостинно прийняли священник Отець Василь та матушка Поліна Черваніви.

У Мельбурні ми зустрічаємо новий рік у величезній сім'ї Вадима та Елеонори. Нам поталанило зустрітися з австралійським класиком української літератури Дмитром Нитченком. Незважаючи на поважний вік — 92 роки — він багато працює, друкується, усі свої заощадження вкладає у видання книжок в Україні. Ми дбайливо зберігаємо книги, які нам подарував Дмитро Васильович — це не тільки його твори, а й твори письменників, які були заборонені в Україні — Іван Багряний, Василь Симоненко. Його автобіографічна повість “Від Зінькова до Мельбурна” — безцінна енциклопедія літературного життя довоєнної України, реквієм кращим українським поетам та прозаїком, жертвам сталінського режиму.

Три тижні ми відпочивали в Аделаїді серед друзів. Пані Марія Ковальська, мати Тетяни, дружини Володі Дундука, поселила нас у своєму будинку. Кожного дня Тетяна поповнювала наш холодильник в оселі.

Володя та Тетяна разом з друзями робили для нас довгі мандрівки автомобілями вздовж південного узбережжя Австралії. На величезних виноградниках нас пригощали місцевим вином. Я не великий цінитель вина, та місцеві сорти вин вражали сильним і дуже приємним ароматом. А шампанське на смак було просто фантастичним.

Південне узбережжя Австралії — це вже савана. Цілюща волога пасатів сюди не досягає. Висока, руда, випечена сонцем трава додає місцевості якогось пустельного вигляду. Саме узбережжя — високі й круті берегові скелі та довгі нескінченні пляжі.

Клімат південної Австралії досить суворий. Влітку вітер з пустелі піднімає температуру вище 40 градусів. Сухе, розпечене повітря висотує усі сили. Ми годинами відлежувались у такі “гарячі” дні на підлозі у кімнаті під прохолодним струмом кондиціонера. Пройти два квартали до найближчого супермаркету здавалося неймовірною справою.

Три тижні пролетіли швидко, й ось ми прощаємось з гостинними хазяями, час у зворотню путь. Та Боже, як важко розлучатися. На прощання важко стримувати сльози. Це вже втома, втома від довгої подорожі. Серцем прикипаєш до друзів, розлучаючись, розумієш, що найімовірніше ніколи більше не зустрінемося. Тепер ми зрозуміли, чому важко було розставатися з нами Мішелью та Еммануель на Хіва-Оа: їхня подорож тривала 8 років.

Та ніколи не кажи “ніколи”. Через 4 роки ми зустрічали в Києві пані Марію Ковальську. Приречена підступною хворобою пані Марія приїхала на Україну, щоб надрукувати книгу своїх спогадів. Вона виконала все, що задумала, розіслала екземпляри по шкільних бібліотеках. Через місяць після повернення в Австралію зателефонували Володя та Тетяна й передали останнє прохання пані Марії перед смертю — поставити свічку у Володимирському соборі, що ми й зробили із щирим співчуттям.

Починаємо зворотний шлях, повертаємось до Мельбурна. Тут треба полагодити справу — подовжити строк дії паспортів. Складність у тому, що термін їх дії закінчується через 9 місяців, у той час ми будемо десь в Індійському океані. Тож подовжити треба зараз, заздалегідь. Навідуємось до українського консульства.

Спершу довго слухаємо телефонний діалог секретарки з якимось українцем, що воліє російське громадянство змінити на українське. Крижаним тоном пані доводить наскільки це ризикована справа: для розгляду питання треба спочатку відмовитись від російського громадянства (“інакше с Вами нікто даже разговаривать не будет” — мовою оригіналу), та гарантії, що потім він отримає українське, немає (чому за роки незалежності населення України скоротилося на три мільйони — питання для наївних).

“Чего вы сюда пришли і что вам здесь нужно?” — це вже до нас. За три роки подорожі ми розслабилися, звикли до ввічливості, до чуйності, до співчуття при спілкуванні як з урядовцями, так і з мешканцями “буржуазного” суспільства. А тут вже наші, “рідні” бюрократи. Щоб добитися чогось від них, треба негайно відродити “імунітет”, який ми набули за радянських часів. Пані пояснює, що подовжити дію паспорта можна тільки коли закінчується його строк, і консул нам нічим не допоможе. Та я вже “у формі”. Незважаючи на енергійний супротив пані, йду в кабінет консула. “Які у вас проблеми?”- питає консул. “Нема ніяких, шойно були, тепер принесли їх вам, це вже ваші проблеми, ви й вирішуйте!” Тон та постановка питання справляє враження. Консул не відмовляється вирішувати “свої” проблеми, та все ж ставить нам випробувальну перепону (чиновники ніколи не здаються з першого разу). “Доведіть мені, що ви дійсно яхтсмени, хай ваш яхт-клуб в Києві це підтвердить”. Показую велику статтю в “Вільній думці” — українській газеті в Австралії — про нашу подорож. “Я не вірю газетам”, — чую у відповідь. Дійсно, хто ж в Україні вірить газетам?! Телефоную до Києва, глухої ночі піднімаю сина, він їде в яхт-клуб й через годину пересилає потрібний факс до консульства. “Тепер я точно знаю, що це фальшивка. Ніхто в Києві вночі не зробив би вам цю довідку”, — сповіщає мені консул, та, прочитавши деякі виразні думки на моєму обличчі, негайно відмовляється від своїх висновків й подовжує паспорти.

Несподівано швидка перемога, та далася вона нелегко. Заходжу в кав’ярню, щоб опанувати собою. Подаючи мені чашечку кави, дівчина ввічливо питає, чим я так знервований і намагається розважити. “Йй би бути українським консулом...” — народжується фантастична думка.

Автобусний маршрут до Сіднея пролягає через офіційну столицю Австралії — Канберру. Це зовсім молоде місто, з вишуканою сучасною модерною архітектурою. Багато визначних споруд, що являють собою вражаючий архітектурний ансамбль із скла й бетону, споруджено за проектами нашого земляка, знаного австралійського зодчого Пилипа Гріна.

В Сіднеї ми зустрілися з письменником Василем Соколом (пам’ятаєте оперету “Червона калина”), який емігрував з Радянського Союзу у 70-х роках. Йому 92 роки, та виглядав він як справжній козак, здається, роки не мають влади над ним. Роман Сокола “Здалека до близького” — енциклопедія літературного життя повоєнної України органічно доповнила нам повість Нитченка вже про післявоєнний час. Василь Іванович захопився нашою подорожжю, пізніше ми надсилали йому довгі листи, які він редагував і друкував у “Вільній думці”.

Зустріч з Василем Івановичем вплинула на мене й іншим чином. Я вже почав відчувати тягар років (57 років — це вже щось) й подумки вважав цю подорож своєю останньою. А тут такий козак у 92 роки. “Еге ж, здаватися ще не час”, — вирішив я.

Нарешті ми знов у Бризбені. “Лелітка” терпляче чекала нас, та вже час готувати її до подорожі. По-перше, треба подбати про безпеку майбутніх якірних стоянок, бо ми вже були кілька разів у ризикованій ситуації. Я впевнився, що жоден з трьох наших якірів не виявив себе надійним (я мав саморобний “Данфорт”, якір Матросова та маленький складний “Адмірал”). Ми придбали “Плуг” — найпоширеніший на яхтах якір, до нього 50 м ланцюга та просту механічну якірну лебідку. Все це, звичайно, не нове, та коштувало зовсім не дешево. Довелось зробити подорож у Моретон Бей, щоб у марині підняти яхту на сліп та пофарбувати днище “незаростайкою”. Під час цих робіт я познайомився з майстром, що забирав рятувальні плоти на перевірку (“переукладення” — так специфічно називається ця операція). В марині виявилось багато бажаних “переукласти” свої плоти. Причиною був ураган Жюстин, що вже три тижні лютував над Кораловим морем й знищив багато суден. Кожного дня новини про Жюстин по ТВ починалися сюжетом про новозеландську яхту, екіпаж якої складали веселі молоді хлопці та дівчата. Яхта зникла в урагані.

“Переукладення” коштувало набагато дешевше, ніж я очікував, то віддав свого плоту. Через кілька днів мене викликали й надули мого плоту — крізь численні дірки сичало повітря. Його можна було лише викинути. Довелось шукати іншого. Новий — коштував 3 тис. доларів, тому через оголошення придбали пліт, якому було “усього” 15 років, та останнє “переукладення” було лише два роки тому.

Третього травня виходимо на Гледстон. Жюстин вже вгамувався й можна вирушати на північ. Виходимо з першими променями сонця. Проходимо повз сяючі в променях сонця хмарочоси Сіті. Ще і ще знімаємо на відео. Над нами витончені перетини арок Історичного моста. Та урочистість моменту затьмарюється настирливим зумером — перегрівся дизель. От це зенацька — він так добре пройшов ходові іспити два тижні тому, коли ходили в Моретон Бей фарбувати днище. Я знайшов причину, чому перегрівався дизель після модифікації системи охолодження на Грейт Берріер, — в теплообміннику була повітряна пробка. Тепер повинно бути все гаразд. Так от, маеш! Намагаюсь щось зробити, доливаю антифриз, та все одно через 3–5 хвилин роботи двигун

перегрівається. Так у муках та стражданнях наближаємось до останнього мосту через річку, біля якого на нас чекають Дмитерки. До смутку прощання додається досада від неприємностей з дизелем. Піднімаємо спішно грот і геную, хоча вітру немає — поверхня ріки як дзеркало. Усе-таки підходимо ближче до берега, машу Дмитеркам чорними від олії і кіптяви руками, намагаючись не видати свого нервового стану.

Нарешті трохи подуло з Моретон Бею. З полегшенням припиняю метушню з дизелем. Зустрічний вітерець потроху підсилюється. “Лелітка” у витонченому крені легко розрізає форштевнем гладку маслянисту на вигляд воду гирла річки. В Моретон Беї нас підхоплює свіжий південно-східний вітер, який “вимітає” нас в океан. Зворотний шлях до Гледстона з попутним штормовим вітром набагато коротший та швидший. Через дві доби рано-вранці з попутним вмираючим вітром йдемо під вітрилами каналом Кертіс, наближаємось до Гледстона. З першими променями сонця ми вже навпроти марини. Вітер вмер. Заводжу дизель — перегрівается миттєво, а течія в каналі зносить на міліну. Я вже роздягся, щоб пірнути, перевірити водозабірну рурку на днищі, та внутрішній голос настійливо вимагає від’єднати шланг від помпи. “На біса?” — відбиваюся я від внутрішнього голосу, але шланг знімаю. О чудо, у ньому дійсно стирчить грудка ізоляційної стрічки. Гаряче дякую внутрішньому голосу й через 10 хвилин ми швартуємось у добре знайомій марині.

Можна було б, відпочивши кілька днів з друзями, йти далі. Та заважає одна обставина: грошей обмаль, ми витратилися на суходілну подорож та на обладнання для “Лелітки”. Друзі радять спробувати отримати “робочу візу”, щоб трохи заробити перед подальшою дорогою. Залізницею повертаюся до Бризбена. З клопотанням, в якому викладено мої проблеми, приходжу до офісу директора департаменту еміграції містера Майкла Кеннеді. Секретарка, навіть не глянувши у мої папери, починає вибачатися: на жаль, містер Кеннеді не може зараз мене прийняти. Ну, звичайно, як директор такої поважної установи, що займає цілий багатопверховий будинок, може прийняти людину, та ще іноземця, просто з вулиці? Та секретарка продовжує: він прийме вас лише через 40 хвилин. Як не прикро, вона не має жодної можливості покваліфікувати шефа. Чи можу я зачекати тут, в офісі? Або завітати за годину? Чи, може, залишу свій номер телефону? І це тоді, коли я не спромігся зробити елементарне: зателефонувати містерові Кеннеді й домовитися про зустріч.

Майкл Кеннеді дійсно з’явився у своєму кабінеті через 40 хвилин. З приязною посмішкою піднімається з-за столу, виходить назустріч, тисне руку: “Чим можу вам допомогти?” Вдумайтесь у це питання, як воно відрізняється від “що вам потрібно?”

Ось у чому різниця! Доки вітчизняні клерки на усіх владних поверхах — від найнижчих до найвищих — не змінять совкове “що треба?” на цивілізоване “чим допомогти?”, мабуть, не варто в Україні чекати на краще.

Пояснюю Майклу свою проблему, з жахом відчуваючи всю недосконалість власної англійської. Але співбесідника це не бентежить. Уважно слухає, читає моє клопотання, уточнює деякі деталі. На превеликий подив не відмовляє! Проте, пояснює, питання досить неординарне. Невідомо, чи вдасться його вирішити. Але він вірить, що все мною написане — правда, тож спробує допомогти. І допомагає! Коли за два тижні телефоную з Гледстона до знайомого офісу у Бризбені, мені повідомляють, що питання вирішено позитивно, маю дозвіл на роботу. Ура!

У пошуках роботи йду до Роджера. Та друг, почувши мою пропозицію, ніяковіс: “Валерію, вибач, але мій заробіток становить 500 доларів на тиждень. Цього ледь-ледь вистачає на оренду приміщення та житла й на те, щоб прогодувати родину.” Вибір у мене невеликий. “Добре, — відповідаю, — буду працювати у тебе задля задоволення”.

О восьмій ранку наступного дня я в майстерні. Озброївшись мітлою, ретельно вичищаю приміщення, наводжу лад, розкладаю на місця інструменти. Потім за філіжанкою кави ми неквапливо плануємо, як краще облаштувати приміщення майстерні, щоб усе було під рукою. Й беремося до справ. Працюємо енергійно й швидко. Впродовж дня темп все зростає. Працюємо до восьмої-дев’ятої вечора. У суботу також. Іноді й у неділю.

Я не хочу відставати від Роджера, який років на 20 молодший за мене, але навантаження велике, й мене починає попереджати серце. Щоб тримати “спортивну форму”, я починаю 20–30 хвилин бігати зранку. “Ненормальний, — природно реагує Наталя. — Мало тобі бігати цілий день у майстерні, так ти ще зранку бігаєш”. Та біг підтюпцем — то велика справа, якщо бігти “від інфаркту”, а не “до інфаркту”. Різниця між двома різновидами бігу невелика, та суттєва. “Від інфаркту” треба бігти в режимі економного дихання. Дихати треба тільки носом, вдих якнайкоротший, видих якнайдовший. Мій звичайний режим дихання: один крок вдих, сім або дев’ять кроків — видих. Це мій багаторічний досвід. Він ніколи мене не підводив. Так було й цього разу.

Хоч працювали ми багато й напружено, все ж я дійсно працював із задоволенням. По-перше, тому що майстерня була добре облаштована великою кількістю чудових інструментів, Роджер був висококваліфікований спеціаліст не тільки в зварюванні, а й в інших роботах з металом, мені було чого повчитися. По-друге, ми з Роджером настільки відповідали один одному психологічно, що розумілися з півслова. По-третє, справи поволі покращувалися, клієнтури ставало більше.

Якось надвечір, проводивши до дверей останнього клієнта, Роджер пропонує пригоститися пивом. Відкоркувавши банку й ковтнувши пінистого напою, мій роботодавець задоволено примружується й повідомляє: за цей тиждень ми з ним заробили 2,5 тисячі доларів й він буде платити мені 10 доларів за годину. Наступної п'ятниці ми знов п'ємо пиво, Роджер сповіщає, що тижневий заробіток склав уже 3,5 тисячі доларів.

Минув ще з місяць, й знову за вечірнім пивом він повідомляє, що минулий тиждень приніс 13,5 тисяч доларів. Наступного дня Роджер запрошує юриста, й, порадившись, пропонує зробити мені бізнес-візу на три роки, навіть на третину стати співвласником його фірми. Це чудова можливість заробити гроші, щоб не повертатися додому з порожніми кишнями. Ввечері окрилений повертаюся на яхту, щоб сповістити Наталі радісну звістку: залишаємось в Австралії ще на три роки. Чесно кажучи, пропозиція і приголомшила, і зацікавила. В Австралії ми почуваємось вже майже своїми, вабила й перспектива заробити гроші не лише на зворотню путь, а й на щось більш істотне. Скажімо, на майбутню мандрівку у “ревучі сорокові та шалені п'ятдесяті” — до них я подумки повертаюся усе частіше. Проте Наталка й чути не хоче про те, щоб залишитися. “Ти наобіцяв усім, що під українським прапором обійдеш навколо світу, а лише поманили грошима, ти про все забув?” Добре, коли твоя совість перебуває поруч із тобою. Мені справді стало соромно. Мабуть мене інфікували зустрічі з українцями та росіянами, які за будь-яку ціну намагалися залишитися в Австралії. “Ви розумієте, що полишаєте рай? Шукайте можливості залишитися тут”, — радили нам. Думка, чи варто залишати свою власну землю на колонізацію якоюсь іншою етнічною людністю, не хвилювала наших радників.

Я не сперечався з Наталею. Треба йти додому. Та пропозицію Роджера я з подякою згадую й досі. Вона дала мені впевненості в собі. Приємно було, що в цьому суспільстві я знайшов застосування своїх можливостей.

Свої ж фінансові проблеми ми так і не вирішили. Зароблених грошей вистачило лише на харчі в дорогу й на оплату стоянки яхти в марині. Довелося звернутися за допомогою до дітей в Київ. А тим часом полишали Гледстон майже без грошей.

Одинадцятого липня ми прощаємось з Гледстоном. Попереду непротий шлях на північ по Великому Бар'єрному рифу. Не пізніше шостого серпня ми повинні закрити візи на острові Серди в Торресовій протоці, де розташована північна австралійська митниця. Треба поспішати, попередю шлях більше тисячі миль.

Теплий сонячний день, ласкавий вітерець. Нас проводжають Вадим з Елеонорою, Роджер з дружиною Керолайн та дітьми. Жаль, як невимовно важко розлучатися!

Виходимо в океан неглибокою північною протокою, йдемо повз острови Пікнік, Гарден, Тертл, Чайнамен. Минаємо чарівні затишні пляжі. Ось де постояти б на якорі, от там, ще он там. “Чому ми сюди жодного разу не вийшли?” — з жалем запитує Наталя. “Треба було заробляти гроші!” — констатую я.

Через три години виходимо на простір і “рай” закінчується, нас підхоплює південно-східний пасат близько 20 вузлів. Грот з одним рифом і штормовий стаксель на гіці й “Лелітка” прудко полетіла 5–6 вузлів на північний захід. Пасат працює на повну силу.

Уночі вітер ще посвіжішав, йшли вже 6–7 вузлів, за добу подолали 124 милі. Острів Грейт Кеппел з чудовою якірною стоянкою, де ми спочатку розраховували відпочити, проскочили засвітла й пішли далі. Вирішили економити час.

Ми йдемо не відкритим океаном — праворуч паралельно до берега на відстані 20–30 миль тягнеться Великий Бар'єрний риф. Він починається від Гледстона і тягнеться на північ аж до Кейп Йорку — крайнього північного мису Австралії. Приблизно на 17–18 градусі південної широти риф підходить впритул до узбережжя. Однак плавання по рифу досить безпечно, особливо вдень: рекомендований фарватер добре позначений маяками та бакенами на острівцях та рифах. Вночі орієнтуватися складніше, тому яхти йдуть тільки вдень. Але тоді темп просування значно знижується, бо безпечних, захищених стоянок небагато, тож за день можна пройти лише 30–50 миль.

Продовжуємо перегони. Вирішили без зупинки йти до островів Вітсанди, цієї Мекки яхтсменів. Ще одна моя безсонна ніч. Наталя акліматизується в анабіозі.

Ранком знайшов на палубі сім невеликих летючих рибок — це був приємний доважок до сніданку, який, незважаючи на всі мої виверти, довелося готувати самому: Наталі вистачило сил лише почистити рибок, її знову уклала хитавиця. Хоч Бар'єрний риф і захищає від океанських хвиль, вітер дме вздовж каналу і розводять велику безладну хвилю. Друга безсонна ніч дається сутужніше, бо вдень заснути не зміг. Наталя вночі дає мені

поспати пару годин, але будить, коли ми занадто близько підходимо до острова Келдер. Приводжу яхту крутіше до вітру, ледь-ледь вдається одним галсом обійти острів.

На ранок за кормою ще 120 миль. Попереду острови Ліндемман. Підходимо ближче, щоб зняти на відео. Йдемо повз острови Майсел, Комстон, Бейхем, Мохер й малюсінський острівець Єзуїт. Ліворуч, у невеликій захищеній бухточці острова Ліндемман, розкошує яхточка на якорі. Такий привабливий пляж на березі, благо вийшло сонце, потеплішало.

Острови Вітсанди вже видно попередку. Реклама стверджує: хто досягне Вітсанди, далі не йде, залишається у цьому раї. Та путівник Алана Лукаса по східному узбережжю Австралії попереджає, що цей яхтовий рай коштує недешево — ціни в марині втричі вище звичайних. Безцінний путівник, фактично лоцію узбережжя, мені подарував сусіда-яхтсмен в Гледстоні, якому я відремонтував яхтовий холодильник.

Проходимо мальовничою протокою між островами Дені й Гамільтон — над нами злітають літаки з аеропорту Гамільтон. Право по борту залишається й марина. Згодом Род — канадець-одинак з яхти “Фуріана”, наш знайомий з Гледстона, розповідав, що йому дозволили зайти в марину узяти воду безкоштовно. Вода, щоправда, виявилася тухлою, зате зміг прийняти душ, це його обрадувало, бо в океанській воді він не купався. Через протоку між островами Сид і Вітсанди підходимо до добре захищеної бухти біля західного берега острова Вітсанди. Дуже гарна захищена стоянка. Вітру майже немає, хвиль також. Навколо нас до 20 яхт, багато прокатних. Глибина 8 м.

Вночі налетів шквал з дощем, загрюкали фали на щоглі, завило в снастях. Та я був щасливий, що нарешті ми стоїмо на надійному якорі з витравленими 35 метрами ланцюга, можна не хвилюватися. А ранком, піднімаючи якір, був в захваті від того, наскільки якірна лебідка полегшує важку працю вибирання якоря.

З виходом ми не поспішали: йшов дощ, вив вітер. Вийшли тільки о дванадцятій, коли вітер розігнав хмари. Підняли грот і другу геную. Як тільки вийшли з-під прикриття островів, яхта понеслася 7 вузлів рівною поверхнею моря — від хвиль захищали острови позаду.

Ще одна ніч у морі, не дуже спокійна ніч. На гроті два рифи і третя генуя, але яхта несеться 7 вузлів, дуже кидає. Усю ніч попередку йшов рибальський катер, ми то наближались, то розходились, він увесь час змінював курс і швидкість. А на ранок став обганяти пароплав, обганяв довгу годину, а ми усе крутилися між ним і катером. Довелося й дизель завести: прямо на нас їхав величезний танкер “Мосдип”. Коли ми вже звільнили йому дорогу, він ще раз повернув на нас, мабуть, щоб налякати. Ми не злякалися, але...

Проходило, сильний вітер, все ж вирішив викупатися вперше після виходу з Гледстона. Хоч ми й у тропіках, на 20 градусів, погода щось не тропічна, середина зими.

На ніч стали на якір біля острова Магнетик навпроти Таунсвілла, у північній бухті Хортосбей. Тут колись стояла Хойновська -Лискевич. Острів високий, північно-східна частина — мальовниче накопичення жовтих скель, вірогідно, з такого ж піщанику, з якого побудовані Сідней та Мельбурн. Та східна сторона — це затишні пляжі. Тут ми дійсно відпочили: не було ні вітру, ні хвиль. Добре відіспалися й ранком шістнадцятого липня пішли у Таунсвілл.

Два дні простояли в марині на річці Росс Рівер — в дно забиті палі й яхти швартуються між ними. Наші подорожі в банк успіху не мали, тож рушили далі.

Острови Палм можна було обійти зі сходу, але ми пройшли архіпелаг протоками й каналами. Пальм на островах немає, та острови дуже мальовничі.

Вночі вітер все підсилювався й підсилювався, на ранок дуло вже 30–35 вузлів. Йшли лише під двічі зарифленим гротом із великою швидкістю. Прослухав прогноз погоди з міста Кернс — передають штормове попередження. Вирішили перечекати на якірному місці біля острова Фіцрой за 10 миль до Кернса. Лукас рекомендував затоку Велкомбей на Фіцрої як затишну й без хвиль. Та, мабуть, не за штормової погоди. Біля західного мису острова яхту шквалом поклато на борт. В бухті під берегом вітер не був таким лютим, але налітали шквали, від яких вібрував такелаж. Кілька яхт на якорях вроздріб розмахують щоглами — от тобі й “невелике” хвилювання. Пориви вітру налітали із найнесподіваніших сторін, розвертаючи яхти іноді в протилежних напрямках. До того ж недалеко став рибальський траулер з консолями, на кілька метрів винесеними за обидва борта, і теж почав танцювати на хвилях. Цей катер зі своїми страшними таранами не давав спати Екіпажу до ранку. Капітан же, прокинувшись, констатував, що в нього опухла й почервоніла стопа на правій нозі: просидів босим напередодні весь день на холодній палубі. Наталя почала активне лікування, навіть змусила проковтнути якийсь антибіотик. Капітан погодився лише заради спокою дружини, хоча це було явним порушенням основного його принципу — само пройде. До обіду поруч з’явилася “Фуріана”.

Вечеряли ми разом з Родом і його гостем Метью, що прилетів з Канади походити разом з Родом пару тижнів. У Рода проблема — погано заряджаються акумулятори. На сором я не зміг йому допомогти, хоч причина була тривіальною — ослаб ремінь генератора. Електрик марини в Кернсі вирішив проблеми Рода. Род був у захопленні від того, що зрозумів пояснення електрика про струм. Це мене здивувало найбільше, бо Род був професійним електроварювальником.

Три доби ми чекали покращання погоди, не дочекавшись, виходимо на Кернс. Вітер 30–35 вузлів, піднімаємо лише штормовий стаксель, йдемо фордевінд. Я вирішив спробувати тактику Рода — він на повних курсах ніколи не піднімає грот — боїться довільного повороту фордевінд. Наш чудовий автопілот ніколи не допускає такого повороту, та, дійсно, зі стакселем клопоту набагато менше. Не поспішаючи йдемо 4–5 вузлів. Під захистом берега після мису Графтон стало спокійніше.

Зручну якірну стоянку знайшли в глибині затоки Сміт Крик — тут майже не було ні вітру, ні течії, й до марини було недалеко. Там ми залишали дінгі і розкошували чудовим гарячим душем. От тільки до міста йти з годину.

Кернс — невелике курортне містечко з безліччю яскравих привабливих магазинчиків та кафе. Тепер, у розпал зими, тут курортний сезон, сюди тягнуться австралійці з південних, зараз холодних країв. Весела різнобарвна туристська публіка. Маса розваг пропонується вам з реклами: прогулянка на швидкісних екзотичних вітрильних судах, поїздка на рифи з аквалангами, поїздки в навколишні гори, на озера. Усе це за гарні гроші, не для нас.

Ми щоденно відвідуємо банк. Надія отримати гроші танула. Усе зненацька переінакшилося в неділю. Гроші прийшли, ми вільні. Нашим спонсором став банк “Київ”. Микола Степанович Марченко, керівник банку “Київ”, прислав нам гроші, завдяки яким ми змогли спокійно вийти у подальшу подорож.

Останній день у Кернсі був чудовим — ми зустрілися з друзями, українцями, австралійцями, Оленою та Богданом Солов'ями. Вони приїхали на північ на своєму авто. Влаштуємо прийом земляків на “Лелітці” — офіційно це територія України. Соловії повезли нас в гори мальовничими звивистими гірськими дорогами. Ми милувалися озерами, водоспадами, зупинилися біля фікусового дерева з огорожею-завісою повітряних коренів, якому більше 1000 років. Це зона літніх ураганів, дерево таким чином захищається від шаленого вітру, випускаючи з численних гілок на землю повітряні корені. На зворотному шляху затрималися на виднокрузі, звідки відкривалася панорама Кернса, узбережжя й океану, де ми будемо йти завтра. Соловії пообіцяли приїхати сюди подивитися на нас у телескоп.

Ця остання мандрівка в гори в Австралії добре нам запам'яталася й була для нас знаковою: останній день на материковій Австралії ми не були наодинці, поруч з нами були друзі, земляки.

Ми листуємось з Солов'ями. Вони обіцяли навідатись до нас в Україну у 2003 році, та сердечна хвороба пані Олени цьому завадила. Ми ж не втрачаємо надії побачитись.

Ранком тридцятого липня, полишаючи Кернс, проходимо поруч з пірсом морського вокзалу. Звідти нас вітають і фотографують пані Олена та пан Богдан.

Ми знов в океані. Несемося під повним гротом і генуєю “на метелику” 6–7 вузлів може саме зараз Соловії розглядають нас у телескоп.

Надвечір проходимо повз Ендевор риф, названий так, як корабель Кука, що наскочив на нього у 1770 році. Згодом тут був знайдений якір, гармати й баласт з корабля. Вирушаючи на північ уздовж узбережжя Австралії, Кук не підозрював про наявність Бар'єрного рифу.

О другій годині ночі проходимо повз Куктаун. Сюди, в гирло річки Ендевор, вдалося шлюпками відбуксирувати ушкоджений корабель Кука й відремонтувати.

Після Кернса Бар'єрний риф піджимає фарватер до берега. Фарватер добре позначений, супутниковий навігатор вирішує усі проблеми з навігацією, але потрібно бути дуже обережним, рифи то праворуч, то ліворуч. Місцями фарватер звужується до півмилі. Йдемо вночі повз вузьке місце між рифом Губбсвіл та материком. За законом бутерброда саме тут потрібно розібратися з сімома рибальськими катерами, а назустріч іще виповзає танкер. Як важко визначити вночі, куди йде “рибалка”!

Далі до ранку йдемо між островами Фри і Лоу Вудер — перед конвоюють два “рибалки”, позаду двоє обганяють. Назустріч один за одним йдуть три сухогрузи. Бажання продовжити нічне плавання пропадає.

Тридцять першого липня стаємо на якір біля острова Ховик. Хвиля невелика, але дуже сильний вітер. Хойновська теж відстоювалася тут. Усю ніч лютий вітер завивав у снастях.

На світанку під дощем підняли якір. Дощ і сильний вітер випробовували нас до полудня, потім небо стало прояснюватися. Біля мису Меллвілл ми зійшли з фарватеру, щоб скоротити відстань до острова Фліндерс, де вирішили стати на якір. Мис Меллвілл — фантастичне накопичення валунів фіолетового кольору, виглядає грандіозно й трохи нереально. Стоянка між островами Фліндерс і Стенлі виявилася спокійною. Поруч була ще одна яхта і рибальський катер.

Наступного дня, другого серпня, вийшли ще до світанку — потрібно було пройти не 37 миль, як учора, а 62 милі до острова Моррис — ми вирішили пропустити зручну стоянку на острові Баркіт.

Шансів встигнути на острів Середи до шостого серпня було небагато, але вони все-таки залишилися. Ранком вітер розлютувався — під третьою генуєю і гротом швидкість підскочила до 8 вузлів. Погода покращала тільки в затоці Принцеси Шарлотти: сонечко, вітер 10–15 вузлів, як у Хойновської 21 рік тому. І вода дуже приємного блакитного кольору,

До острова Моррис підходимо в сутінках. Ще здалека в бінокль помітили якийсь стовп, що стирчить із води. Вирішили, що це пальма на острові, тому що Моррис ще називається островом Однієї Пальми. Налітає хмара зі шквалом і дощем, застає мене зненацька, бо я занадто довго гадав, чи буде шквал, чи ні. Вітрила скинули, коли вже летіли в лихому крені в суцільній темряві на оточений рифом острів. Дощ пройшов, вітер зник, й ми навпомацки стали шукати стоянку. Ліхтар не пробиває темряву. Але от попереду на щоглі якоїсь яхти засвітився вогонь. Стало веселіше. Підійшли, стали неподалік. На пошуки стоянки витратили 1,5 години. Одержали примарний захист від хвиль, та знову всю ніч божевільний вітер, хитаючи.

Нашою сусідкою по енкориджу виявилася яхта “Дрім тайм” — ми стояли поруч у Бризбені. На світанку вони пішли, привітавши нас. Незабаром вирушили за ними.

О п’ятій годині ми вже стали на якір біля острова Портленд Роуд. Чудова захищена стоянка, без вітру і хвиль. Високий берег, вкритий евкаліптовим лісом, невелике селище на березі. На якорях стояло вісім яхт і кілька “рибалок”. “Дрім тайм” була вже тут і Род на “Фуріані”. Зробили коло пошани, привіталися з усіма. Нас запросили в гості, але возитися з дінгі не було сил. Постояти б день у цьому чудовому місці, але надія потрапити шостого серпня в Серди начебто справджується.

Наступного дня вийшли першими о 6 годині 30 хвилин, за нами “Фуріана”, “Дрім тайм” і ще одна яхта. Ми зберігали лідерство до кінця, йдучи з гротом та генуюю “на метелика”, хоча наші суперники були більші за розміром й мали чималу швидкість. Часто доводилося робити повороти фордевінд, і я щоразу вигравав на цьому. Мої суперники несли стакселя на спінакер-гіках. Перевести спінакер-гік на другий борт — непроста робота. Як гік я використовував пристосований до цієї мети алюмінієвий футшток — він переходив на інший борт при повороті без мого втручання, бо не діставав до форштагу.

У Гледстоні вдосконалив цей саморобний гік. Раніше я кріпив до нього шкотовий кут генуї карабіном і терміново відстебнути від нього геную під час шквалу було важкою й небезпечною роботою. Уявіть собі, як вітрило скажено рветься з рук й понад усе намагається стягнути тебе разом із футштоком за борт.

“Винахід” був дуже простий. Карабін я закріпив на тросі, який провів через кільце на кінці гіка й фіксував на стопорі біля нока гіка. Тепер достатньо було звільнити трос зі стопора, щоб повернути гік на палубу. Наскільки полегшувалась робота!

Весь день вітер був близько 30 вузлів, зрідка налітали дощові шквали, доводилось ховати геную за гротом. О другій годині яхти за нами відвернули на стоянку в Маргарет Бей, спокійну захищену стоянку, а ми пройшли далі десять миль у Мельбурн Бей. Затока мілка й погано досліджена, спокійне якірне місце під берегом нам підказав рибалка. Навколо нас стрибала риба, над нею вилися хмари птахів.

Наступного дня вийшли на світанку. Фарватер йшов під берегом острова Йорк. Йшли уздовж нескінченних білосніжних високих дюн. Пісок хвилями застиг уздовж усього узбережжя. Місцями дюни поросли зеленню, але на обривах світилися чистою білізною.

Над нами низько пролітає маленький літак з червоною смугою на хвості. От він знову розвертається і знову облітає нас. Махаю йому рукою, замість того, щоб включити УКХ рацію і повідомити про себе.

Вже в сутінках пройшли річку Ескане. Тут, у гирлі ріки, розташована японська перлова ферма. Хемміш Хендерсон стояв тут на “Таїні”, розповідав нам, що в річці багато крокодилів. Крокодили дуже вабили мене, але зупинка означала, що ми спізнимося на Серди. Йдемо далі на якірне місце біля острова Адольфус. До острова підходимо в повній темряві, залишивши за кормою 77 миль. Віддаємо якір на глибині 8 метрів недалеко від берега й спокійно без вітру і хитаючи спимо до ранку.

Наступного дня шостого серпня на світанні виходимо на острів Серди. Вітер підганяє в спину, приливна течія додає швидкості. Чудова погода, сонечко, чисте безтурботне небо. До дев’ятої ранку на траверзі острови Еборан і Йорк, за ними мис Йорк — північна частина Австралії. Вхідимо в протоку Фліндерс між островами Хорн ліворуч і островами Тьюсди (вівторок) й Венсди (середа) праворуч. Докладної мапи цієї ділянки у мене немає. Доводиться компіювати обидві наші карти й схему з книги Лукаса. Протока між островами широка, та десь під берегами тягнуться рифи, а основний орієнтир — скелі Скотта не можу вгледіти. Залишаємо праворуч по борту жовтий буй, що розділяє фарватери островів Хорн і Серди, і йдемо на добре укриту стоянку біля о. Хорн. Тут на якорі з десяток яхт і декілька “рибалок”. Біля острова Серди стоянка під навітряним берегом небезпечна.

Викликаємо по УКХ рації митницю, й через півгодини на моторному човні до нас підходить митник Роджер. Формальності виконує дуже швидко й прощається. Та нам же треба постояти 2–3 дні відпочити перед далекою дорогою, закупити харчі, взяти воду. Наше прохання Роджер категорично відхиляє. Візи закриті, на світанні мусимо йти. А вода, а продукти? “Вода поруч на причалі, супермаркет та пошта на Серди, через годину туди йде феррі, це останнє феррі, ним мусите й повернутися”, — парирував Роджер. “А чи можна зайти в Дарвін?” — “Тільки якщо цього вимагатиме безпека вашого плавання, у будь-якому випадку доведеться заплатити пристойні гроші за продовження віз”. Перспектива не з найкращих. Треба йти без зупинок на Кокосові острови, провести ще місяць в океані. Проте суворість Роджера можна зрозуміти, він контролює величезний північний кордон Австралії, має постійні проблеми з незаконними іммігрантами з південно-східної Азії.



Поспіхом збираю, надуваю дінгі, їду на берег, сідаю на феррі. На острові Середи феррі стоїть лише 45 хвилин. Біжу по маленькому селищу на пошту, потім у супермаркет. Ціни в 1,5–2 рази вище ніж в Австралії. Пакую продукти й назад на феррі. Пасажири в основному аборигени. Вгодовані, веселі, безтурботні, видно почуваються отут господарями. Повертаюся на яхту й роблю кілька рейсів на причал по воду. Лишається остання та дуже великого об'єму робота — написання листів. Я зі своїми впорався до одинадцятої години, Наталя писала до другої ночі. Ранком важкий пакет з листами люб'язно взяли наші сусіди по енкориджу, симпатичні австралійці. Побажали нам щасливої дороги й пообіцяли п'ять днів попутного вітру за прогнозом.

Хоч Роджер вимагав, щоб ми вийшли на світання, вирішили не поспішати, бо до одинадцятої години припливна течія в Торресовій протоці — зустрічна. Лоція попереджала, що в деяких місцях вона може бути більше 4 вузлів. Зранку, поки ми стояли на якорі, наш лаг іноді показував течію до 2 вузлів. Я довго вивчав маршрут за двома своїми ненадійними картами і схемою в Лукаса. Торресова протока — досить складний і небезпечний відтинок шляху. Ми ризикували без доброї мапи. О 10 годині 30 хвилин підняли якір і вийшли. Не поспішали, йшли тільки під генуєю 2 вузли. Повернулися до жовтого буя, звідти пішли уздовж острова Середи. Далі зелений буй праворуч, попереду два жовтих. Йдемо між ними, вирішую я. “Між ними Ховел риф, — говорить Наталя, — вони його огороджують”. Добре, на риф не підемо! Ліворуч залишається червоний буй — один із двостворних буїв позаду. Наскільки далеко поширюється дія створу, невідомо. Залишаємо ліворуч острів Принца Уельського, потім острів Фрайди (п'ятниця). Створні буї позаду закрили вітрила яхти, що йде за нами. Та турбуватися нема чого — ми посередині широкої протоки. Виглядаю прохід між островами Фрайди й Хаммонд, де ми повинні повернути на захід, раптом бачу — йдемо прямо на риф. Сонце позаду, добре видно риф, інакше... Яхту вручну вела Наталя, встигли відвернути. Ми збочили вліво зі створу. Нарешті обходимо лівим бортом острів Фрайди та підводні скелі Чіббер, на яких стоїть маяк.

Об 11 годині 45 хвилин ми вийшли в Арафурське море. Небезпечна Торресова протока лишилася позаду, попереду чиста вода. Плавання по Бар'єрному рифу закінчилось.

По протоці за нами йшла яхта з вітрилами “на метелика”, потроху доганяючи нас. Але от ми підняли грот, другу геную “на метелика” і почали відриватися від суперника. Погода чудова, тепло, сяє сонечко, під захистом островів хвиля невелика. Вода яскравої, веселого блакитного кольору.

За 15 миль попереду острів Бубі. Вирішили постояти там ніч на якорі — відпочити. Я хотів попірнати, помити днище. Та острів не давав укриття від хвиль і вітру. Ми витратили час і сили, знімаючи вітрила і під дизелем шукаючи укриття, але марно — довелося йти далі.

Опівночі пройшли маяк Карпентарія — це великий плавучий маяк у відкритому морі. Він наче сторож затоки Карпентарія — величезної затоки, що врізається в сушу на 400 миль.

Арафурське море приємно здивувало нас. Незважаючи на гарний вітер, що дозволив долати 120–130 миль на добу, хвиля була невеликою, відчувався позаду бар'єр Торресової протоки, що стримував хвилі Тихого океану. Погода весь час була теплою, сонячною. Ми йшли на відстані 10 миль на північ від рекомендованого шляху кораблів і вночі бачили їх вогні, та жодного разу до нас ніхто не наближався.

Майже щодня над нами пролітав маленький літак берегової охорони з червоною смугою на хвості. Тепер ми зв'язувалися з ним по радіо. Це був Роджер, він бажав нам щасливої дороги.

Десятого серпня вночі пройшли маяк острова Уессел. Позаду залишилася затока Карпентарія — половина Арафурського моря пройдена. Весь час ми пильно несли нічні вахти — шлях кораблів був недалеко. Зрідка й “рибалки” зустрічалися. Втома накопичувалася.

Скінчилися п'ять днів обіцяного гарного вітру. Вітер почав вмирати, коли ми обходили півострів Арнемленд. Почалася боротьба за кожну миль. Добові переходи зменшилися до 50–80 миль. Стали піднімати спінакер. Грота знімали, на два вітрила вітру не вистачало. Без грота спінакер стояв набагато краще, хоча дивитися на нього було страшно. Хвилі зибу розхитували яхту. Спінакер час від часу заплутувався навколо штага, та розплутувався самостійно, без мого втручання. Проте спокійно споглядати за його роботою було важко.

Та найдивнішим було те, що при легкому вітрі автопілот чудово витримував курс. Вітер був таким слабким, що я навіть не міг визначити його напрям обличчям, доводилося запалювати сірника. Повернути вітрове крило автопілота такий вітер не міг. Спочатку я вирішив, що яхта випадково йде потрібним курсом під впливом хвиль. Та коли перестроїв автопілот на інший курс, за кілька хвилин, не поспішаючи, “Лелітка” змінила курс. Знову перестроюю автопілот, і яхта поволі повертається на свій курс. Зовсім збивало з пантелику, що автопілот

працював при слабкому вітрі лише тоді, коли усі регулювання я налаштував на сильний вітер. Зрозуміло чи ні, а “Лелітка” слухняно трималася курсу. Часу для роздумів вистачало, і я все вирішував: чи не на щось надприродне я натрапив.

На сьомий день обійшли острови Меллвілл і Баттерст. На південь відкрився шлях до Дарвіна. Добре б було зайти, відпочити, подивитись знаменитих дарвінських “крокодилів солоної води”. Ці велетні сягають до 6 метрів. У Дарвінській затоці їх так багато, що на пляжі можуть безпечно з’являтися лише аборигени. Крокодили іноді атакують навіть яхтові дінгі. Причину для заходу ми б, звичайно, знайшли, та пам’ятали попередження Роджера, що це нам дорого обійдеться.

Арафурське море скінчилося, почалося Тиморське, та штیلی продовжувалися. Спінакер тепер несемо і вночі. Ми вже віддалились від курсу кораблів, то нічні вахти скасували. Спимо, а яхта під спінакером йде самостійно з ввімкнутими ходовими вогнями. Ми так втомилися, що на хвилювання вже не вистачає сил.

П’ятнадцятого серпня вночі потрапили в мертвий штіль. Зняли вітрила, щоб не ляскали, та яхту розвернуло лагом до хвилі мертвою зибу, й почалася така хитавиця, що нас викидало з ліжка. Уночі повз нас пройшла якась яхта під двигуном, мабуть, йшла з Дарвіна на Кокосові острови чи на острів Різдва.

Спекотно. Навіть океанська вода виглядає неприємно, цвіте, наче влітку вода на наших водосховищах. Іноді зустрічаються водяні змії. Здоровезні, десь зо два метри, меланхолійно відпочивають на поверхні води, закрутившись кільцями, спокійно розглядають нас, не лякаються, навіть коли ми проходимо дуже близько. З літератури довідалися, що ці змії дуже отруйні, отруйніші ніж кобра.

Боремося за кожну милю. Іноді добові переходи становлять лише тридцять миль. Слабенький вітерець, не вітерець, а подих, часто змінює напрям, кожна хмаринка впливає на вітер.

Двадцятого серпня лишаємо позаду Тиморське море. Вже 124 градус східної довготи. Хойновська, що теж воювала зі штілями, вийшовши з Дарвіна, писала, що пасат задув з 127 градуса. Як їй повезло! У нас війна зі штілями продовжується.

Уночі двадцять другого серпня, як завжди йшли під спінакером, прокинулися від шуму. В темряві ночі яхта неслася у безвість. Величезна чорна хмара закрила небо, лютував шквал. Спінакер зірвав зі стопору відтяжку гіка й петлею обернувся навколо штага. Треба розплутати спінакер, інакше зняти його буде неможливо.

На щастя, крізь хмари трохи просвічував місяць. Лебідкою обережно тягну спінакер-гік униз — вітер сильний, можна погнути гік або розірвати вітрило. Далі починаю розкачувати купол спінакера, повертаючи вправо, вліво яхту, то вибираючи, то травлячи спінакер-шкот. Нарешті купол спінакера розкривається, яхта розвертається до вітру й лягає вітрилом на воду. Після завзятої боротьби вдається стабілізувати яхту на курсі, підняти грот й під його прикриттям зняти спінакер. Усе, вистачить! Більше не підніму його ніколи! Недарма його звуть вітрилом від диявола.

Ранком бачимо результати нічної кориди — спінакер-гік таки зігнули, але не дуже сильно. Та вітер знову слабкий, нічого не поробиш, знову піднімаємо спінакер. Важкою працею все ж вдається за добу вимучити сотню миль. Де ж цей трейдвінд, вже 119 градус, а вітру немає. Тепер ми на ніч скидаємо спінакер, знову піднімаємо щоранку.

Тільки на довготі 118 градусів, нарешті, з’явився довгоочікуваний південно-східний пасат. Свіжий вітер, близько 20 вузлів. Яке полегшення, можна подалі заховати спінакер. На ніч беремо риф на гроті, ставимо третю геную на гіці, швидкість близько 6 вузлів. Море ще не надто розгулялося, йдемо спокійно. Навколо нас грають дельфіни. Курорт! Добовий перехід 120 миль.

Курорт скінчився наступного дня — вітер відвернув до сходу, підсилювався до 30 вузлів. Сильна хитавиця, хвиля зовсім не океанська — коротка і безладна. На півдні від нас усе більш віддаляється узбережжя Австралії — воно закривало нам південно-східний трейдвінд, а безладні хвилі — це результат відбиття від островів Індонезії на півночі.

Тридцять першого серпня опівночі пройшли меридіан о. Різдва, він залишився в 170 милях на півночі. Можна було б зайти туди, та якрне місце там неспокійне — відкрите хвилям. Екіпаж мене підганяє: до кінця вересня ми повинні прийти на острови Чагос, інакше можемо потрапити в перехідний період, коли в північній частині Індійського океану міняється мусон. У цей час часті грози й сильні шквали. Та я зовсім відмовляюся вірити погодним рекомендаціям. Наталя показує мені карти погоди з книги Корнелія “Круїзні маршрути усього світу”. За цими картами у серпні уздовж усього нашого маршруту стійкий пасат, а нас майже місяць мучать штілі.

Втома від довгого плавання зростає. У Наталі часто болить зуб, вона ковтає антибіотики, від яких у неї потім болить серце. Вона усе більше скаржиться, що я спровокував її на цю нескінченну і ризиковану подорож. У мене росте роздратування, накидаюся на неї через дрібниці, потім мені соромно, я починаю виправдовуватись, шукаю нових доказів своєї невинуватості, через що доводиться ще більше страждати.

Четвертого вересня надвечір побачили попереду часті спалахи. По всьому це маяк на острові Кокос Кіллінг, та до нього ще 26 миль. Щоб маяк було видно за 26 миль! Коли підійшли ближче, зрозуміли в чому справа: маяк підсвічував хмари над островом.

До лагуни Кокосових островів ми підійшли вночі й чекали до ранку. Я змирився з цим обов'язковим розкладом і вже не робив спроб вплинути на події.

На моїй карті якірна стоянка позначена біля острова Вест. Під дизелем й зарифленим гротом пробиваємось туди галсами проти вітру й хвилі. Ліворуч, біля острова Дирекшн біля самого входу в лагуну — з десяток яхт на якорі. Треба б йти туди відразу, але завзято пробиваюся на якірне місце, позначене на карті. Нарешті підходимо до острова Вест, якірне місце непривабливе, відкрите хвилям. Там немає жодної яхти. Повертаємось до острова Дирекшн. Через збільшувальне скло розглядаю на карті (копія з копії) шлях до стоянки: дорогу перетинає риф, у якому вузький прохід. Слава Богу, прохід позначено буями. Підходимо до німецької яхти, питаємо, як викликати владу. Нам пояснюють щось про жовтий карантинний буй, під торохтіння дизеля я не розбираю, й ми швартуємось до цього буя. Незабаром помічаю, що ми дрейфуємо на яхти разом з буєм. Поспіхом відаю якір, та нас несе на французьку яхту. Наталя мерщій в каюту за кранцями, а я спантеличений, що робити з тим клятим буєм, що робити з якорем — він ліг дуже невдало. Вислуховую тираду від Екіпажу про капітана, який ніколи не може “нормально” стати на якір і завжди намагається наїхати на сусідів. Починаємо енергійно з'ясовувати “хто є хто”. Нічого не з'ясувавши, намагаюся по радіо викликати митницю, теж невдача. Я почув від німця, що канал 11, а потрібний був, виявляється, 21, на якому встановлений ретранслятор. Потерпівши поразку на усіх фронтах, відправляю Екіпаж готувати сніданок, хоча вже скоро й обід. Викидаю за борт карантинний буй, піднімаю якір і переходжу на чисте місце. Зв'язуюсь з митницею, мене просять стати зовні стоянки за карантинним буєм. Капосний буй я зтяг на середину стоянки, то хвилюватися нема чого.

Кокосові острови — австралійська територія. Здивований розташуванням карантинного буя митник ще більш нервується, побачивши наші закриті візи, але я роблю офіційну заяву, що згідно з міжнародним морським правом можу в будь-якому порту стояти три доби, щоб запитися провізією, водою й паливом. Офіцер зв'язується по радіо з Австралією, мабуть, з митницею на Серсди. Роджер вітає нас й дозволяє стояти тиждень. За візи з нас гроші не беруть, та на відновлення екології доводиться заплатити 114 доларів.

Нам треба запитися водою і харчами на кілька місяців. На атолі Саломон архіпелагу Чагос, куди ми йдемо, немає людей, певно, води теж.

На острові Дирекшн, біля якого ми стоїмо, води немає. Треба добиратися до острова Хом, де є селище. Скидаю на воду дінгі, позичаю на сусідній американській яхті “Ченоах” каністри для води, їду на Хом.

На острові Хом — невелике селище. Жителі, в основному малайзійці, мусульмани, дуже привітні. Невеликі одноповерхові будиночки із шиферними стінками, перед кожним палісадник з затишним садком, квітами.

На південно-східному узбережжі острова зі сторони зовнішнього рифу на піску лежить 15-метрова яхта. Величезна хвиля перенесла її над рифом метрів 50 над мілиною й кинула на берег. Від удару зламалися обидві дерев'яні шогли, які лежать на тих же місцях. Всередині залишився двигун, кинуті речі, багато дитячих книжок. Небагато відомо про цю яхту, кажуть, що екіпаж уцілів. Про причину драми можна лише робити припущення. Очевидно, яхта потрапила в ураган, тільки в урагані виникають такі величезні хвилі.

У маленькому супермаркеті ціни вдвічі вищі, ніж в Австралії. Вирішую поки що не поспішати — на острові Вест, куди доведеться завітати за документами, є великий магазин. Повертаюся на яхту, привіз 110 л води. Зворотний шлях виявився трохи нервовим — скачка на дінгі проти вітру й короткої жорсткої хвилі. Коли пришвартувався до яхти, човен був майже до бортів залитий водою.

Наступного дня випадково помітив, що в Робера, капітана “Ченоах”, відв'язалося дінгі й свіжий вітер енергійно жене його в океан. Робер дуже здравів, що я йому допоміг. Коли вдень знову поїхав до нього позичити каністри, отримав їх вже повними. Це мені подарунок за порятунок дінгі.

У Робера на яхті працює “вотермейкер” — електромеханічний опріснювач, що за добу виробляє 200 л прісної води. Електрику для опріснювача виробляє вітрогенератор, закріплений на ахтерштазі.

Наступного дня я поїхав на острів Вест в адміністративний центр. З острова Хом туди ходило феррі.

На митниці швидко отримав кліренс, тобто документи на вихід, хоч виходити будемо лише за три дні. Відправив чималу пачку листів в усі куточки земної кулі. Зайшов у будинок метеослужби. Дуже ввічливий і уважний молодий метеоролог довго і докладно розповідав про погоду в Індійському океані. Я дізнався, що урагани — тропічні циклони — виникають, коли температура води не менше 26 градусів. Крім того, я зрозумів, що причина циклонів — каріолісове прискорення. Фізикам це зрозуміло, а не фізикам можна легко пояснити. Кожна точка на поверхні землі обертається навколо земної осі. Що більша відстань від осі, то більша швидкість обертання. Тому точка, розташована ближче до екватора, обертається швидше, ніж та, яка далі від екватора. От ця різниця у швидкості й закручує вихори. На південь від екватора — за годинниковою стрілкою, на північ — проти. Ураганів не буває від 10 градуса північної широти до 10 градуса південної широти, бо там каріолісове прискорення мале.

Метеоролог порекомендував йти на Чагос не вище 10 градуса південної широти, щоб не потрапити в штільову смугу (Корнель обіцяв штіль тільки на північ від екватора).

У супермаркеті ціни виявилися такі, як і на острові Хом. Лише спиртне, на подив, було вдвічі дешевше, ніж в Австралії, я витратився на пляшку “Смірновської”. Доставка до дінгі була драматичною, бо при пересадках з

феррі на феррі тричі випадало дно в картонній коробці, де серед іншого було 60 яєць, й увесь вміст вивалювався на землю. Я вже подумки розпрощався з яйцями, хоча, як виявилось, розбилося тільки 12, і Наталя їх врятувала — зробила омлети. Я відвідав також шпиталь, купив Наталі антибіотики.

Десятого вересня наш останній день на Кокосах. Відпочиваємо від нескінченних робіт на яхті, ідемо на о. Дирекшн. Чудовий пляж, телефон-автомат, що працює від сонячної батареї, альтанка, увішана табличками з назвами яхт, що побували тут. Обійшли навколо острова, позбирали черепашки, оглянули залишки телеграфної станції, що на початку століття зв'язувала острів з усім світом. Зустріли дівчину Андреа, що одна йде на яхті з Аделаїди на Чагос, але не квапиться, тому що сподівається поповнити екіпаж хлопцем. Їй важко одній керувати яхтою, бо автопілота на яхті нема.

Одинадцятого вересня залишаємо лагуну. Вийшли на чисту воду, встановили геную 2 на гіці й пішли 5 вузлів на фордевінд. “Відпочинок” на Кокосах трохи втомив, хоч і урізноманітнив життя.

Йти під однією генуюю на фордевінд, бакштаг нуднувало, але дуже спокійно. Тепер, коли насувалася лиховісна чорна хмара, ми не одягали поспіхом ненамоканці, я не брався щось рифити чи скидати. Ми лише закривали люк і перечікували зливу. До речі, в Індійському океані шквал починався після дощу, роздувало вже вслід хмарі, а перед хмарою вітер майже припинявся. Шквал налітав, як правило, з протилежного боку, геную обстенювалась, та автопілот змінював курс, й вітрило знову починало працювати. “Лелітка” хвилин 20 йшла в інший бік, шквал видувався й все ставало на свої місця. Та з такою ледачою тактикою добові переходи рідко перевалювали за сотню миль.

У мене з'явилося більше вільного часу. Бажання щось вдосконалювати на яхті не було, то спробував зайнятися розумовою працею: вирішити деякі світові проблеми. Почав з Ейнштейна. Ще зі студентської лави виніс недовіру до теорії відносності, сперечався з професором, що викладав нам фізику, але довести свою думку мені просто не вистачило авторитету. Тепер моїм опонентом була Наталя, отож були шанси.

Спочатку я аналізував формулу  $E = mc^2$ . Не кількісне значення формули викликало в мені спротив, а її трактування: виділення колосальної енергії — це наслідок анігіляції, тобто знищення матерії...

Не може матерія зникати ніколи і ні за яких обставин! Але ж зникає, це доводять експерименти. Ні, не зникає, а переходить в іншу форму. Дефект маси це тільки перехід частини матерії в іншу форму існування. Щоб довести своє припущення, почав моделювати, що буде, якщо вибухне увесь весвіт, якщо уся матерія анігілює (разом з нами), тобто перетвориться в енергію. Та енергія — це стан існування матерії, а якщо матерії вже нема, то яка може бути енергія неіснуючої вже матерії. Загнавши себе в глухий кут, я вирішив, що Ейнштейна переможено. Початок був непоганий.

Не лишивши Ейнштейну жодного шансу на виправдання, я перейшов до земних справ. Причина виникнення циклонів — каріолісове прискорення.. Звідки виникають антициклони, що обертаються в протилежний бік, яка сила їх закручує? Теорія відносності тут не допомагала, тому довелося попрацювати власними звивинами. Я не знав сили іншої, ніж каріолісове прискорення, що могла б закручувати антициклон. Тобто все спрощувалося, треба було лише дізнатися, яким чином каріолісове прискорення закручує антициклон у протилежний бік. Я згадав, як ми таранили око циклону по дорозі в Австралію, як на нас стіною насувалася злива. З усіх сторін в око циклону вітри несли величезні маси повітря. Куди воно там поділось? Тепле повітря піднімалося вгору й неслося кудись у верхніх шарах атмосфери. Вихор, мабуть, продовжував обертатися й там. Та, охолоджуючись, повинен був повернутися на поверхню землі. Стоп! Спускаючись на поверхню, вихор обертатиметься вже в протилежний бік. Боже, як все просто! Тому й рукава антициклону далі від центру стають менш закрученими — каріолісове прискорення їх не закручує, а розкручує.

Зробивши кілька відкриттів планетарного масштабу, я вирішив одним махом розкрити й тасмницю роботи власного автопілота, яку досі я вважав езотеричною. При слабких вітрах вітрове крило хаотично розкачувалося — не вітер, а хвилі зибу повертали руль автопілота й він передавав рух на вітрове крило. Та повертати це крило проти вітру було важче, ніж за вітром. Оця різниця й керувала яхтою. Зрозуміло ставало й те, чому автопілот треба було настроювати на сильний вітер: при такому передавальному відношенню на важелях автопілота руль легше повертав вітрове крило.

Ще один успіх і який! Та Наталя все ж не поспішала визнавати за мною славу Ньютона й запропонувала мені ставитися до себе скромніше, бо я вже почав висувати власну теорію про джерело енергії, яким живиться сонце й взагалі усі зірки. Я таки послухав жінку, тому вже не буду ділитися ще одним епохальним відкриттям.

Втома накопичувалась: йшов уже третій місяць важкого переходу. Психологічна напруга наростала. Суперечки починалися через дрібниці й проходили дуже гостро.

Одного разу Наталя недвозначно пояснила мені, що Індійський океан вона не переживе й причиною того мої дурні самовпевнені ідеї. Я вибухнув так, що був готовий рознести яхту. Роздратування і злість кипіли в мені, я ніяк не міг їх вгамувати. Оголосив екіпажу, що поголодую чотири дні, щоб зняти напругу з нервової системи. На другий день провотузився на палубі кілька годин на сонці — почав майструвати сходи на шоглу. Схопив головний біль і заслаб так, що зліг до ранку: не було сил навіть витягнути риболовну снасть з води. А на ранок

ще у світлі місяця вловилася велика золотиста дорада. Шкода, що не можна було помилуватися її переливчастими кольорами в досвітніх сутінках.

Рибка вловилася спеціально, щоб перервати моє голодування. Чотирикілограмову рибину їли два дні — дуже ніжне м'ясо, майже без кісток.

Ми йшли остерегаючись штилів, як рекомендував ерудований метеоролог на Кокосах, не піднімалися на північ від 10 градуса південної широти, це подовжило шлях на 200 миль. Метеорологія — наука про середню погоду, а середньої погоди не буває. Коли повернули на північ до Чагосу, пішли в галфвінд — курс із найдужчою і найбільш неприємною хитавицею, вітер став майже штормовий. Пішли дощові фронти з сильними шквалами, поривами 30–40 вузлів. Замучились міняти стакселі.

Весь форпик завалений мокрими вітрилами. Перебрали весь гардероб — другу, третю геную, штормовий стаксель. Під трьома рифами на гроті і штормовим стакселем швидкість доходила до 7 вузлів. Безладні хвилі 3–4 м, форлюк закритий, бо його заливає. В яхті спека, задуха. Вночі спав на підлозі — трохи більше повітря.

Коли до архіпелагу Чагос залишалось 150 миль, в морі стало з'являтися більше птахів. У сутінках піднімаюся в кокпіт, а з носа грота-гіка здоровенний птах бубі з блакитним дзьобом щось каркнув й сховав голову під крило, щоб я не лякався. Наступну ніч ще один бубі їхав з нами на кормовій рамі для сонячної батареї. Нам приємно возити нічних пасажирів, от тільки вранці доводиться прибирати після них.

Двадцять п'ятого вересня пройшли широту Дієго-Гарсії — головного острова архіпелагу Чагос, на якому розташована американська військово-морська база. На Саломон можна прийти наступного дня на ніч. Усе як звичайно. Починаю тягти час. Три рифи і штормовий стаксель дають більше швидкості, ніж потрібно. Закріплюю стаксель на навітряному борті, щоб гальмував, але це збільшує хитавицю і зміцнює підозру Екіпажу, що я навмисно це роблю, щоб його заколисало. Взаємні обвинувачення — головне знаряддя, що обирає людська психологія, щоб досадити втомленим людям, стиснутих малюсіньким простором у дискомфортних умовах. Принцип “Розумний звинувачує себе, а дурень — товариша” трансформується в такий спосіб: “Сама винна, що повірила в його дурні ідеї”.

Аб'як плетемося на малій швидкості, спотикаючись на кожній хвилі, щоб на світанку підійти до Саломона. Та вночі вітер стихає, розрахунки летять до біса, в лагуну потрапляємо лише об одинадцятій годині. Трохи хвилювалися, бо на нашій карті Саломон — невелика цятка, прохід у лагуну з півночі з півмилі завширшки. Мінімальна глибина в проході 5 м, а в лагуні глибини до 40 м. Ми пішли до східного острова Токамака, про який знали з книги Лізи Копеланг “Усе ще мандруємо під вітрилами”. У 1994 році вони стояли тут на яхті “Багіра”.

Якір віддали на глибині 16 м за 200 м до берега. Підійти ближче заважали рифові обмілини. Стоянка не була занадто безпечною: якби вітер зайшов на захід, яхта виявилася б на рифах. Заспокоювало те, що тут це буває дуже рідко, вітер стабільно дме з південного до північного сходу. Але з “Багірою” це трапилось. Ну що ж, будемо слідкувати за барометром.

На цьому атолі ми не єдині. На південь від нас біля сусіднього острівця Фоквіт стоїть яхта, на заході біля острова Боддам — ще три яхти.

Сідає сонце й ми лягаємо спати в кокпіті — легкий теплий вітерець, бездонне зоряне небо без єдиної хмаринки, мирна ласкава хвиля — як у раю.

Наступного дня я на дінгі поїхав обстежувати наші володіння — мальовничий острів Токамака, оторочений різьбленою зеленню кокосових джунглів, облямований смужкою білосніжних пляжів з коралового піску. Рифові обмілини навколо острова світло блакитного, бірюзового кольору. Близько їхнього кордону на глибокій синій воді розкошує “Лелітка”.

На пляжах по сліпучому кораловому піску снують різнобарвні черепашки, всередині яких рачки-пустельники. А вглиб острова — непролазні джунглі кокосових пальм, можна тільки прорубатися через них з мачете. На землі купи кокосових горіхів.

Краса й екзотика не поглинають мене цілком, бо треба вирішувати продовольчу проблему. Кокосових горіхів, слава Богу, маємо вдосталь. З книги Копеланг я довідався, що зі стовбура кокосової пальми можна добувати солодку серцевину. Із мачете мотаюся по заростях відрубую й пробую на смак молоді гілки, не рубати ж стовбури височених пальм. Нажувався, наплювався. Втомившись і втративши надію, випадково зачепився за пеньок зрубаної кимось пальми. Уціліла лише кора, всередині бродила якась маса з дріжджовим запахом, якою ласували комахи. “Мабуть ця маса і є залишком солодкої серцевини пальми”, — здогадався я. Заліз у саму гушавину пальмових заростей, зрубав дерево приблизно того ж діаметра. Шкода було рубати високу пальму, та

тут росло їх безліч. Їстівну ніжно-зеленого кольору серцевину пальма мала півтора метра від землі. Кора знімалася дуже легко.

Через пару годин ми мали чудовий обід на яхті. Я потер на тертушці два кокосових горіхи, й Наталя зробила смачний салат, приправивши його кетчупом. Ще зробила млинці, додавши до тіста тертих кокосів. Серцевина пальми мала смак, що нагадував щось середнє між смаком яблука та капустиного качанчика. Ми із задоволенням їли її сирію, а коли Наталя притушила на пательні, стала ще смачніше.

Кокоси вирішували нашу харчову проблему — постачали нам білки, жири й вуглеводи. Мене така дієта влаштувала, впродовж 13 років — з 30 до 43 років я був вегетаріанцем, ніколи не був таким здоровим й невтомним, як у ті роки. Та Екіпаж категорично вимагав тваринних білків.

До нас приїхали гості — Роза та Майкл з англійської яхти “Ріелити”, що стояла біля сусіднього острівця, й запросили до себе. Ми мали вечір приємних спогадів, бо були знайомі ще по марині в Бризбені. Майкл — професійний яхтсмен, ходив на яхтах класу “максі”, показував цікаві фото, ми розповідали свої пригоди. Бесіда точилася жваво, на столі були хороші напої. Почали з нашої “смірновки”, потім Майкл частував джином, віскі, а наостанок пригощив ще саморобним пивом.

Коли, повертаючись на дінгі на свою яхту, ніяк не могли вгледіти в темряві крихітний ліхтарик на “Лелітці”, я був вражений винахідливістю дружини. Нізащо не вгадаєте, за що мені тоді дісталось: “Чому ти так багато випив і лишився зовсім, зовсім тверезим?”

Мабуть, Роза не мала нагоди лаяти чоловіка з такої ж причини. Наступний день на “Ріелити” не подавали ніяких ознак життя, хоч напередодні мали намір зранку підняти якір, йти на Мальдіви. Як я не рвався туди зі “смірновкою”, щоб реанімувати Майкла, Екіпаж був незламний: “Дай людям відпочити від тебе!”

Тоді я почав вирішувати проблему постачання тваринних білків — спробував ловити рибу з борта яхти. Рачки, якими обросло днище під час переходу, за два дні зникли, а я збирався на них ловити. На кокосову м’якоть риба не звертала уваги. І взагалі навколо яхти риби не було видно.

Копеланг описувала Токамаку як рибний рай — вечорами повз піщані обмілини ходили косяки риб. Щось не бачив я ніяких косяків. Майкл і Роза теж казали, що риби багато, та у них риба не ловилася. Прочитавши, як, об’ївшись рибою, Копеланги ловили лангустів на відливі на зовнішньому рифі, я на світанку пішов на океанську сторону Токамака і побрів мілкою лагуною по коліна у воді до зовнішнього рифу, до нього, здавалось, було десь 200 м. Глибина, де по пояс, де по коліно, де по шию. Пройшовши метрів 200, я побачив, що треба пройти ще 200 м, а потім ще пару раз по 200 м, бо відстань на око визначити було важко. Я весь час дивився під ноги, бо спотикався об гострі корали й ризикував наступити на їжака, що своїми чорними колючками легко міг проткнути підошву моїх черевиків. Раптом, піднявши очі, побачив перед собою не далі 10 метрів трикутний плавець здорової акули, метрів до трьох завдовжки. Акула явно мною зацікавилася, бо, обдивившись, пішла по колу навколо мене, повернулася на попереднє місце й знов розвернулася на мене, тобто вирішила атакувати. При собі завжди мав великий американський піхотний ніж, пристебнутий до правої ноги, але цього разу ніж залишив на березі, у руках був лише пластиковий пакет для лангустів. Я не чекав атаки акули, а напав на неї першим. Відчував у собі такі сили, що, здавалось, міг розірвати рибину навпіл. Це було щось подібне до того відчуття, яке пережив біля Таїті, коли вночі на нас летів риболовецький катер — тоді мені здавалось, що я плечем відштовхую його від яхти. Кинувся на акулу з люттю та злістю, викрикуючи страшні лайки й прокльони. Гігантська рибина рвонула від мене одразу на другій космічній швидкості. Навіть не уявляв, що риба може летіти під водою з такою блискавичною швидкістю. За лічені секунди вона опинилася за сотню метрів від мене, заскочивши якусь здоровенну рибину, що дрімала в прогрітій на сонці воді. Зчинилася бійка, під час якої обидві рибини вилітали й плюхалися гучно у воду. Поки я роздивлявся цю бійку, бажання йти далі за лангустами поволі зникало. “На біса мені ці лангусти?” — вирішив і побрів до берега.

Я знову відновив спроби добути рибу. Ще з Києва віз пневматичну підводну рушницю — її подарували друзі сина. Мені вона дуже подобалась, бо нагадувала виглядом “калашнікова” й могла знадобитися, щоб налякати когось при потребі. Чудова рушниця мала ще винайдений цими ж друзями пневматичний затвор. За три роки неробства в рушниці зовсім зіпсувався характер, й вона почала нишком самотійно вистрілювати гарпун. Коли ймовірність бути підстреленим самому за моїми підрахунками стала перевищувати ймовірність влучення в рибу, я став боротися з винайденим патентованим пневматичним затвором. Після 10–20 розбирань, врешті, зрозумів хитромудрий пристрій, поміняв клапани, сальники й коли рушниця перестала мене обстрілювати, виявив нову неприємність: зусилля заряджання гарпуна у багато разів перевершувало зусилля, з яким він вилітав у ціль.

Під водою над кораловими джунглями зустрічалися зграйки невеликих риб, що спочатку розбігалися від мого “калашнікова”. Через якийсь час, очевидно оцінивши його боєздатність, рибки перестали розбігатися. Кілька разів з метрової відстані я навіть влучав. Одержавши легкий поштовх гарпуном у черевину, риба відскакувала вбік і з подивом розглядала потапаючий гарпун і розлюченого мисливця. Я почав нову війну з рушницею, щоб домогтися такого ж зусилля вистрілювання, як і заряджання. Два-три дні напруженої праці і я

став потроху просуватися до мети, але рушниця викинула новий трюк — почала стравлювати повітря. Я зрозумів, якщо і доведу зброю до досконалості, то часу на полювання вже не буде, й визнав свою поразку.

Після відходу “Ріелити” на її місце стала австралійська яхта з Аделаїди “Арктурус” — чудова 14-метрова пластикова яхта з довгим кілем й класичними обводами днища. Конрад і Нонна йшли півднем Австралії, штурмували мис Луїн проти шаленого напору вітрів сорокових широт. Конрад розповідав, що завдяки довгому кілю й класичним V-обводам днища яхта набагато легше йде проти вітру, менше страждає від ударів об хвилі.

Конрад підтвердив, що риби багато, ловиться легко, але він поки що нічого не піймав. Щоб довести, що риба ловиться, він поставив сітку на живців, але за ніч упіймалася невелика, з метр довжиною молода акула, яку він подарував нам. Засоливши, ми їли рибину цілих п’ять днів. Акулячий запах дошкуляв мені ночами — я спав у кокпіті на “свіжому” повітрі поруч з відром із солониною. Зате Екіпаж запевняв мене й сусідів, що акуляча діста відновила його сили.

Місце стоянки впливало на долю судна, після кількох зустрічей то на одній яхті, то на другій Конрад теж почав збиратися на Мальдіви поповнити запаси спиртного.

Через пару днів неподалік стала німецька яхта “Комоно”, що була біля західного острова Боддам. Герхард і Рона прийшли до нас з візитом — Герхард завбачливо захопив із собою пляшку чудового рому “Кеттен Морган” як протиотруту від “смірновки”. Конрад і Нонна під’їхали теж, а пізніше Брайн і Кетлін з американської яхти, що підійшла три дні тому, й усі вмістилися в нашому невеличкому кокпіті — інтернаціональна компанія: чотири яхти, чотири країни.

Неперевершений рибалка Герхард не міг повірити, що риба не ловиться. Вдвох з Роною вони героїчно відсиділи годин вісім на відкритому сонці у дінгі над садом коралів, та нічого не зловили. Тоді Герхард пішов на яхті на ніч до входу в лагуну й всю ніч ловив рибу. Рибалили азартно, риба добре клювала, та акули не дрімали й встигали оприбутковувати улов до підняття його на борт. Герхард повернувся ні з чим і умовив нас йти на Боддам. Ми погодились, бо надії на наступну акулу не було: Конрад пішов на Мальдіви.

Боддам — єдиний населений у минулому острів на атолі, що знаходиться в південно-західній частині лагуни й дає надійний притулок від штормових західних вітрів, що іноді бешкетують на Чагосі. Герхард вперше був тут років 10 тому й став свідком, як під час західного шторму на пляж Токамака викинуло яхту. Копеланги теж рятувалися на Боддамі від західного вітру, але це було у березні-квітні. За час нашої стоянки в жовтні-листопаді вітер дув з різною силою, але завжди витримував напрямок північний схід-південний схід.

Архіпелаг Чагос був відкритий португальцями, пізніше заселений французами в 1776 році. Довгий час Соломон був колонією прокажених. За Версальським договором 1914 року архіпелаг перейшов до Англії. У 1970 році англійці здали атол Дієго-Гарсія Сполученим Штатам в оренду під військово-морську базу з умовою виселення усіх мешканців островів архіпелагу. Єдиним постійним населенням на Чагосі, на Дієго-Гарсії стали американські моряки і британські адміністратори. Як виняток дозволяється відвідувати атоли, окрім Дієго-Гарсії, на яхтах.

Двадцятого жовтня йдемо у фарватері “Комоно” на Боддам. Герхард докладно намалював мені маршрут. Особливих проблем нема, треба тільки обходити окремі коралові мілини, зарості яких добре видно, тому що сонце позаду. Наталя рулить, я коригую курс з висоти: користаюсь сходами на вантах, що виготовив напередодні.

Якір віддали на глибині 8 метрів. Стоянка обмежена кораловими обмілинами зі сходу і берегом Боддама з заходу. Поплававши навколо з маскою, зрозумів, що західний вітер може викинути нас на риф. Наслідуючи приклад Герхарда, я перерізав якірним ланцюгом підводну коралову голову. Тепер у нас надійна стоянка.

Гуляємо по Боддаму. На невеликій пристані щит з вітаннями яхтсменам від британської адміністрації і проханням берегти природу. У кокосових джунглях ховаються залишки колишніх жител — будинки, стіни яких складені з вапнякових блоків, скріплені вапном, дахи бляшані. Подвір’я обнесені високими кам’яними парканами. Збереглися стіни невеликої церкви й навіть будинок в’язниці з чотирма камерами. В глибині острова ми натрапили на цвинтар. Житла викликають сумне почуття — багато поколінь виросло тут. Спочатку це були прокажені, що утворили специфічне матріархальне суспільство, тому що жінки вмирили пізніше чоловіків. Виросло здорове покоління, й люди осіли тут назавжди. Здоровий клімат, вдосталь риби, кокосів, вирощували фрукти й овочі. Працювали на французьку компанію, продавали їй копру — сушену м’якоть кокосів і кокосову олію. І от у 1970 році їх виселяють на Маврикій. Англійці заплатили уряду Маврикія за переселенців, але нічого не заплатили жителям. Ті все ж домоглися компенсації після багатьох голодних протестів.

На будиночку на березі вивіска “Яхт-клуб”. Усередині кілька шезлонгів, бібліотечка з книг, залишених яхтсменами. В глибині острова ще один “яхт-клуб”, стіни якого поцятковані назвами яхт, що тут побували. Знайшли ми автограф “Багіри” 1994 року, французької яхти “Купідон”, нашої сусідки по марині в Бризбені. Під автографом “Багіри” залишили свій.

У великому залізному баці, в який стікала вода з даху одного з будинків на острові, завжди був достатній запас прісної води. У менший бак збиралася вода для душу. Був і колодязь, відкілья брали воду для прання. Проблем із прісною водою не було.

Біля Боддама стоять ще дві яхти — американська “Трубадур” і шведська “Скромний швед”. На “Трубадури” молоде подружжя — Мері і Леррі. Леррі постійно зайнятий: то майструє щось для яхти, для дінгі, ловить рибу, готує їжу. Капітан “Шведа” Йорке, голений і майже лисий, йому чудово контрастує довговолосий, бородатий, рудуватий Джон — його екіпаж. Вони переважно читають, філософствують, допомагають Леррі куховарити на обидва екіпажі, задовольняються рибою, що зловив Леррі. Ранком на “Шведі” години півтори гуде компресор — заряджаються акваланги. Джон і Йорке, а іноді до них приєднується і Мері щодня пірнають на зовнішньому рифі та ніколи не привозять риби.

Під днищем “Лелітки” різнокольоровий кораловий сад, гуляють солідні, кількакілограмові сині рибини з жовтими плавцями. Пробую ловити на тісто — о чудо, зразу ж витягаю велику рибину, майже круглу, з найвними довірливими очима. Гребу на берег запитати, чи їстівна. “Бетфіш” — добірна риба, ніжна, жирна. Частину засмажили, з решти Наталя зробила пиріг, і ми наступного вечора влаштували патті на честь першого вилову. Окрилений легкою перемогою через пару днів я почав ловити знову. Тепер риба під човном стала набагато обережнішою й прожогом розбігалася, розглянувши наживку. Щоб зловити другу рибину, я змарнував з години, але попалася теж на пару кілограмів, сірurato-синя з рудуватими плавцями. Піднімаю рибу за хвіст — ой-ой-ой, на руці глибокі рани — в хвості заховані великі колочки. “Це серджен, тобто риба хірург”, — сказали мені на березі. В назві не сумнівався — руку вона мені розпанахала ґрунтовно. Половину риби смажимо, половину коптимо — тоді її можна буде їсти і пізніше. На березі саморобна копильня. Велика вертикальна рурка з дахової бляхи, до неї йде горизонтальний димохід. У рурці навіть встановлений термометр, можна контролювати режим коптіння. Топити доводиться кокосами: їх тут безліч.

Третя рибина була сірого кольору, така ж велика. Переконавшись, що на хвості нема сердженських колочок, я піднімаю її за хвіст лівою рукою, шабельний рух хвоста, і я знову з глибоким порізом долоні — біля самого хвоста з обох боків по дві гострі як бритви прозорі кістяні пластинки.

Смажена і копчена риба та ще з салатами з тертих кокосів, кокосові млинчики — усе дуже смачно й поживно, і наші запалі животи починають приємно округлятися. Та продовольча проблема забирає час: десь із півтори години чищу й тру щоранку три кокоси. Потім стільки ж часу Наталя в розпеченому камбузі — зовні температура до 30, пече млинчики, рибу. Далі збираюся на берег коптити другу половину, бо рибини ловляться великі, за день не з’їсти.

Порізи, садна гояться погано — солоня вода їх роз’їдає. Леррі приймає антибіотики: у нього нарив на нозі. На патті в день народження Джона Леррі просить мене виручити його — пити за нього ром, бо йому не можна через антибіотики. З дружніх почуттів пропоную випити за нього антибіотик, щоб Леррі міг випити ром. Леррі ідея дуже подобається, та Мері категорично проти.

Ловити рибу стає дедалі складніше, але і цікавіше. Я добре бачу рибу в прозорій воді, але риба також бачить мене й розуміє мої наміри. До того ж у мене кінчаються гачки — періодично якась випадкова акула обриває наживу разом з гачком і сталевим повідцем. Починаю робити власні гачки з нержавіючого дроту. Змагання в спритності і винахідливості з рибою продовжуються. До останнього дня я міняв конструкцію гачків, наживку, ліску; кожного разу треба придумати для риби якийсь сюрприз, інакше вона не зловиться. А коли я витягував нарешті улов, риба тікала від яхти. Годину-дві не з’являлося жодної — вони об’являли мені бойкот.

Леррі на невеликий пластмасовій дінгі з вітрилом від серфера ходив ловити рибу на зовнішньому рифі. Іноді я ходив з ним, це було завжди цікаво. Човник дуже хиткий, при повороті фордевінд черпав воду бортами й взагалі протікала, треба було вичерпувати. Ми об’їжджали Боддам, виходили на зовнішній риф, прикритий від вітру і хвиль острвом, кидали якір, одягали маски й синхронно вивішувалися за борта з протилежних боків, щоб не перевернувся човен. Через маски ми спостерігати за процесом лову.

Риба ловилася швидко, найчастіше дво- трикілограмові “червоні імператори” з величезною пащею, з ніжним рожевим м’ясом. Та невдовзі нас помічали акули — 2–3 штуки розміром від одного до двох метрів починали шугати навколо, тоді ми тікали на інше місце. Звичайно, можливостей перевернути човен під час азартної риболовлі було скільки завгодно, навколо ж були акули.

Одного разу блешню у Леррі схопила велика мурена. Це риба-змія, дуже отруйна. Кілька місяців тому біля Боддаму мурена вкусила яхтмена, довелося звертатися по допомогу — хворого на гелікоптері доставили на Дієго-Гарсію.

Мурена обкрутилася навколо ліски й Леррі ніяк не міг позбавитися її, поки не підскочила акула. Та вчепилася в спину мурени, яка від обурення випустила блешню й почала кусати акулу. Розв’язку драми ми не побачили.

Мері дуже хвилювалася, коли Леррі затримувався, та ловити рибу з борту яхти не дозволяла: вважала риб біля яхти своїми друзями.

На початку листопада ми почули про нову кризу в Перській затоці. Якось ранком дуже низько, майже чіпляючи щогли яхт, двічі пролетів винишувач, потім ми побачили величезний авіаносець, який у супроводженні десятків військових суден йшов повз атол. “Авіаносець “Джордж Вашингтон” направляється в Перську затоку”, — почули ми наступного дня по радіо.



У середині листопада “Комоно” ретирувався на Мальдіви — у Герхарда виникли проблеми з нирками. Через короткохвильову рацію (її мав Соррен із австралійської яхти “Джакана”, він нещодавно приєднався до нас) довідалися, що Герхард без проблем дістався атолу Аду — крайнього південного Мальдівського атолу. Стояти на Аду дозволяють тільки три дні, бо там немає емігрантської служби. Герхардт передав і координати своєї стоянки, що згодом нам знадобилося.

Услід “Комоно” “Скромні шведи” теж підняли якір і пішли на Мальдіви, потім у Кочин в Індію, туди до Йорке повинна була приїхати наречена. Наступною пішла й “Джакана”, й нас лишилося четверо в лагуні.

Мені подобалося гуляти по периметру острова, роздивлятися предмети, які океан викидав на берег. Найбільше було відірваних різнокольорових поплавців від рибальських сітей. Одного разу я натрапив на повну 40-літрову каністру з дизельним паливом і дуже зрадив знахідці. Придивившись до підозрілого коричневого кольору пального, вирішив не ризикувати й запропонував його Леррі. Тепер дуже втішався Леррі, йому й сама каністра сподобалася, а мені було приємно від радості Леррі. Та фінал був не таким приємним. Коли ми знов зустрілися в Адені, Леррі розповів, що те пальне зіпсувало йому три паливних фільтри й робило постійні проблеми в дорозі.

Наталя теж обходила острів, шукаючи черепашки. Я спочатку хвилювався, що вона позбирає їх усі на острові, та на ранок з’явилися нові — прибій за ніч вимивав їх з піску.

На глибині 8–10 метрів зустрічалися великі до півметра тридакни — двостулкові мушлі. Наталя вирішила з їх стулоч зробити у нас вдома, в садку “фонтан сліз” на кшталт бахчисарайського. Довелося робити експедицію на дінгі й з глибини 12 метрів витягати важезні стулочки вже віджилих мушлів. Як я не картав дружину, що ми захаращуємо яхту, та фонтан в саду ми таки зробили і зараз згадуємо й розповідаємо друзям про щасливі дні на атолі Саломон.

Так добре, спокійно було на Саломоні, відпочили, од’їлися, далі вже не хотілося йти. Але Екіпаж квапив, усе економніше ласували кавою, чаєм, цукром, закінчувалося борошно. Леррі і Мері вирішили стояти ще місяць, зустріти тут Різдво, Новий рік, потім під дизелем іти прямо в Аден.

Наприкінці листопада, як звичайно буває при народженні нового місяця, погода зіпсувалася. Задув сильний вітер зі сходу. При високій воді під час припливів хвилі перекочувалися через риф і гуляли лагуною, розгойдуючи яхти. Наталя вже вирішила було почекати ще два тижні й стала вишукувати продовольчі резерви в надрах яхти. Та другого грудня випогодилося, небо очистилось від хмар. Третього грудня зі сльозами прощались з Леррі і Мері: йдемо на Мальдіви. На подив, мені легко вдалося розплутати під водою ланцюг і без страждань підняти якір.

Під дизелем перетинаємо лагуну Саломона, маленьку цяточку в океані, що була нам надійним притулком протягом 68 днів. Спасибі тобі, Саломон. Ти так допоміг нам відпочити перед останнім великим і важким переходом.

Попереду невеликий перехід на 280 миль до атолу Аду. Бовтанка на хвилях лагуни в останні дні мала й свої переваги — Екіпаж відновив “бойову” форму й не страждає від морської хвороби.

За три доби зі свіжим вітерцем зі сходу ми у галфвінд легко долаємо весь шлях. Шостого грудня на ранок підходимо до Гану — головного острова атолу Аду. Заграву над ним було видно за 17 миль. Усю ніч ми везли двох пасажирів-буревісників. Один залишив “візитівку” на сонячній батареї, другий — на доджері. Та закони гостинності в море святі.

Долаємо вхідний канал у лагуну і йдемо на стоянку за координатами Герхарда. Глибина більше 40 метрів. Стаємо навпроти піщаної дамби між островами Ган і Фаду.

Якір віддали на глибині 26 м, за 15–20 м від нас ближче до берега починаються рифові обмілини. Якщо вітер поверне на північ, можемо опинитися на рифі. Вирішую пошукати більш безпечного місця, та якір засів міцно, підняти не вдається. Поки що вітер дме зі сходу, хвиля маленька, то припиняю боротьбу з якорем, здаюся.

По радіо нас викликає митниця, нам докоряють, що не попросили дозволу на вхід. От так, а Герхард казав, що митниця на радіозв’язок не виходить, сьогодні ще й субота — вихідний день у мусульман. Незабаром до нас підійшла моторка й троє офіцерів у бездоганно білосніжних сорочках, знявши черевики, заходять у каюту. Дуже ввічливі, гостинні. Дають дозвіл на чотири дні стоянки і йдуть. А до нас вплав дістаються троє хлопців. Добре виховані, ввічливі. Наталя пригощає їх печивом і розважає, вони добре володіють англійською.

Наступного дня робимо десант на острів Ган. Жителі привітні, але живуть скромно, переважно у багатосімейних будиночках, здається, одна кімната на родину — довгі сумні одноповерхові будинки: двері,

вікно, двері, вікно... Вулиці ретельно прибрані. На Гані розташовані державні установи: банк, пошта, митниця, а також єдиний на атолі готель.

Острівна держава Мальдіви — арабська республіка. Президент обирається голосуванням, але з одного кандидата і за нього зазвичай голосують усі. Державна монополія зовнішньої торгівлі. Єдиний продукт експорту — консерви тунця. Останнім часом приїжджають усе більше і більше туристів.

Піщаною дамбою переходимо на острів Фаду. Вузькі довгі вулички, маленькі будиночки, обнесені кам'яним парканом, посипано у подвір'ї піском чи галькою. Подекуди ростуть банани і кокосові пальми, деінде зустрічаються квіти. На нас з цікавістю дивляться жінки, діти, вітаються з нами англійською. Заглядаємо у кілька крамниць. Ціни привабливі, та скромний вибір продуктів нагадує нам радянські часи. Алкоголю взагалі немає.

Надвечір ми навідуємося в готель і довідуємось, що там відпочивають росіяни. Знайомимось з подружжям з Москви — Валентиною та Юрієм і лікарем з Кемерово Тетяною Євміновою й проводимо чудовий вечір у кафе. Нас пригощають (о розкіш!) холодним бельгійським пивом. Тут є і міцніші напої, вибір багатющий, більше сотні назв, та ціна єдина — 6 доларів за 50 грамів. Спиртне продається тільки туристам.

Наступного дня за 10 доларів ми найняли на цілий день таксі разом із гідом. Проїхали кілометрів 15 на дальній острів Хігадду до дантиста. Молодий ввічливий індуc зняв коронку з зуба, з яким три місяці Наталя боролася за допомогою антибіотиків. Модерні ліки подіяли чудово — від зуба нічого не залишилося, та ми були задоволені — індуc взяв з нас усього 7 доларів. Наталя зраділа, що позбулася проблеми, я був стриманіший, бо передчував, що нова проблема, що з'явиться натомість, буде серйозніша.

Під час цієї подорожі мали можливість упевнитися, що Мальдіви країна, що йде під воду. Якщо продовжиться підвищення рівня Світового Океану, викликане потеплінням, через 30 років останній атол сховається під водою. Мальдіви дійсно тонуть. Старі будівлі причалів та деякі будинки, зведені ще англійцями, стоять у воді далеко від берега.

Десятого грудня збираємось у дорогу. З острахом пробуємо витягти якір. Та тепер зачепився за корали ланцюг на глибині понад 20 метрів. Без усякої надії почав маневри під двигуном. Майже година напруженої боротьби і метр за метром я звільнив ланцюг, а потім і якір. Підійшли ближче до готелю, щоб попрощатися з Тетяною, вона махала нам хустинкою. Знову розставання, знову щемить серце. Нам дуже сподобалася ця енергійна жінка, яка півсвіту об'їздила і як турист, і як вчений-медик.

Піднімаємо вітрила і через північну протоку виходимо в океан. Легкий південно-східний бриз, м'яка хвиля — так починається довгий і важкий перехід на північ до Адена — 2000 миль шляху через штилі екваторіальної зони, потім через потужні вітри північно-східного мусону. А поки ми насолоджуємось безтурботними першими милями плавання.

Аду розташований лише на сорок хвилин довготи на південь від екватора, тож екватор перетинаємо одинадцятого грудня вночі. Влаштувати свято, як це було два з половиною року тому у Тихому океані, чогось немає настрою. Та Екіпаж все ж виділяє чарку горілки капітану. Знову перехрещуємо “Лелітку” — відтепер вона “Кузя” (попереднє хрещене ім'я “Літавиця”). Кузя — це ласкаве прізвисько творця і першого капітана нашої яхти Миколи Олександровича Кузьменка. Рік тому він помер у розквіті сил, йому не було ще й 50 років.

Вітер потроху слабшає, вночі наповзають дощові хмари, поливають дощем, але спокійно, без шквалів. Екіпаж на вахті ще має сили милуватися сходом сонця: “Спочатку небо було бузкове зі сріблястими зірочками на заході з блакитними смугами між хмарами. Поступово на сході з'явилося яблучне світло, почало переходити в жовтогарячі тони. Хмари — хмарочоси стояли по колу, як протуберанці. Океан майже без хвиль, яхта легко погойдується. Бузковий колір відступав на захід і хмарини стають там рожевими перами на тлі ясно-голубої смуги над обрієм. На сході в хмарній печері, з якої з'являється сонце, розливається помаранчевий колір. Цій веселковій гармонії не вистачає лише музики”.

Сходить сонце і Наталя від спостерігача негайно переходить до дій борця з його розпеченими променями: натягає тент над кокпітом, завішує вікна каюти. Доджер теж завішує ковдрами. Вдень дуже тепло — 32–35 градусів. Вода 28 градусів. Східний вітер потроху слабшає, але ми все-таки залишаємо за кормою 83 милі.

У наступні дні небо затягується важкими хмарами і вітер починає нервувати: то повертає до півночі, то задуває з південного заходу. Доводиться весь час працювати з вітрилами. Навколо нас хмари рясно поливають океан дощем, але нас не чіпають — то проходять попереду, то звалюються за корму. Ми не ображаємось — кожна дощова хмарка можливо несе шквалик, а Екіпаж завжди рішуче налаштований змусити капітана зарифитися. Умови рифлення визначаються на “Лелітці” не силою вітру, а можливістю капітана витримати погрози Екіпажу.

Вночі поспати не завжди вдається, бо, проспавши хмаринку, можна поїхати в протилежному напрямі. На третій день на ранок Наталя будить мене: позаду грізна темна хмара, а вітру зовсім немає. Під дизелем, гротом, другою генуею довго змагаємось з хмарою, але нас усе-таки накриває, рясно поливає дощем і підганяє шквалом. Цілий день роботи з вітрилами — і за кормою 76 миль, поки що непогано, вже 2 градуси північної широти, так би й далі.

Екіпаж посилено студіює усю наявну літературу про наш маршрут і з жахом вичитує у Корнеля, що в грудні в північній частині Індійського океану, хоч і рідко, але бувають урагани. Я проклинаю Корнеля й кажу Наталі, що урагани взимку — це нісенітниця, та Екіпаж вже певен, що ураган ми зустрінемо обов'язково, і влаштовує мені суворий іспит: якої тактики я буду дотримуватися в урагані. Переконавшись, що я добре засвоїв, куди обертаються циклони і антициклони у північній півкулі, Наталя починає шукати ознаки урагану на небі. А їх скільки завгодно: п'ясті хмари на тлі клубчастих, шаруватих і яких завгодно, вітру тільки нема, але це теж ознака — штиль обов'язковий перед ураганом. Скільки не нагадую, що ми в штильовій екваторіальній зоні, це не допомагає. “Ну як можуть не закрутитися в циклон такі божевільні хмари”, — резонує Екіпаж. Доводиться занурюватись в дрімучі нетрі математики й фізики — пояснювати, що на екваторі нема каріолісового прискорення — того, що закручує хмаринки у вихор циклону.

А вітер за дві доби робить повний оберт і вмирає десь на норд-вест. Добові пробіги зменшуються: 24, 25, 26 миль. Починаємо експерименти — піднімаємо спінакер, але він відразу ж заплутується, піднімаємо біг-бой, він стоїть краще і не заплутується, трохи зменшує бовтанку, та швидкості не дає. П'ятий градус, шостий, сьомий, а вітру досі немає. Екіпаж починає нервувати, що нас знищить вже не ураган, а справа у нескінченних штилях. Я ловлю транзистором радіостанцію “Волю”: на півдні Росії й на Північному Кавказі різке похолодання, ураганні вітри, позносило лінії електропередачі. Починаю думати, що може Корнель і правий про урагани. Може краще відстоятися в Малє на Мальдівських островах, але Екіпаж відкидає цю ідею: я не розповів йому про ураганні вітри в Росії.

Яхтова кваліфікація Екіпажу зросла настільки, що, виставивши на мить голову з люка, він відразу вказує мені, яка хмара готується нас атакувати, іноді показує на хмару з підвітру. Незважаючи на моє активне обурення такими легковажними й категоричними висновками, Наталя чи то вгадує, чи то просто змовляється з хмарами проти мене, і вони починають діяти заодно, змушуючи мене підбирати, травити, міняти, спускати, піднімати, мокнути під дощем. Зрештою, я зовсім припиняю суперечки, тільки покірно запитую: “Що робити?”

Та коли кілька разів, скинувши вітрила, ми години дві очікуємо наближення якоїсь хмаринки, ставлення Екіпажу істотно змінюється — він перестає давати категоричні накази, починає вагатися й чекати шквалу до останнього. Життя капітана значно полегшується — він зняв із себе частину відповідальності.

Та Екіпаж не дремає. Читаючи і перчитуючи Корнеля, Наталя виявляє, що він не рекомендує йти цим маршрутом у грудні, і знову над капітаном збираються хмари. “Чому Леррі і Мері підуть з Чагосу тільки в січні, чому усі розумні люди йдуть у січні?” — “Вони всю дорогу будуть йти під дизелем”, — не подумавши, випалив я. — “А чому ми не йдемо під дизелем, чому ти шкодуєш солярку, шкодуєш дизель, але не шкодуєш мене?” Починаю жаліти Екіпаж. Третю годину йдемо під дизелем. “Скільки він буде торохкотіти по моїй голові? У каюті нестерпне пекло”.

Найважчим видався останній день штилю — двадцять друге грудня, понеділок. Наталя змінила мене під ранок, але довго поспати не вдалося, на світанку трохи задуло зі сходу. Підняли другу геную, поставили грота, але відразу все скинули — мало вітру. Поставили біг-бой, скинули, немає швидкості. Поставили спінакер — разів п'ять обернувся навколо штага. Звільнивши від брасів кути спінакера, ледве розплутав його. Дизель, тільки дизель. Але дизель не заводиться. Жара, болить голова від недосипання. Обливаючись потом, розбираюся зі схемою пульта. Возився годин із чотири, знайшов причину, але щось спалив. Дизель завівся, але свічі стали підігріватися не до старту, а після старту.

Мої побоювання щодо нових Наталчиних хвороб справдилися. Екіпаж виявив у себе серйозні проблеми з підшлунковою залозою і перчитує медичний довідник, що подарували нам Леррі і Мері, обдумує поки що тактику лікуватися. Впевненість у тому, що живій їй не доведеться подолати цей нескінченний океан, міцніє з кожним днем. Зазвичай, надвечір Екіпаж влаштовує мені іспит, що я буду робити, якщо він назавжди залишить мене наодинці в океані. Перше питання: “Що будеш робити з моїм трупом?” — “Викину за борт”, — наївно відповідаю я. Екіпаж знову й знову починає терпляче пояснювати, що треба обов'язково відрізати локон золотого волосся й зберегти для поховання на Лук'янівському цвинтарі поруч з улюбленим дідусем. Потім дорогі останки треба зашити у спальний мішок, прив'язати якір і лише тоді кинути в воду, щоб акули не накинлись. Та мені шкода втрачати якір. “У тебе їх аж чотири, прив'язи отой самий іржавий, все одно хотів його залишити на Соломоні”. На той якір я погоджуюся. Далі починається допит, кому й що треба передати у спадок з немудрих речей — інструкція вже готова. Закінчивши іспит, Екіпаж заспокоюється й завершується процедура погрозою через кілька днів залишити мене назавжди.

Під вечір задуло — поставили вітрила й знову зняли до четвертої ранку. Тоді підняли грот і другу геную, але відразу налетів шквал, поміняли другу геную на третю, узяли один риф, тим часом вітер вмер. Піднімаємо до ранку спінакер. Зустрічна течія з'їдає один вузол швидкості так важко подоланого шляху. За добу пройдено лише 19 миль, з них 10 миль — під дизелем.

Двадцять третього грудня на широті 7 градусів 13 минут, нарешті, починає слабко, але стійко задувати з північного сходу — пробивається мусон. Йдемо на північ під першою генусю і гротом. Хвилі майже немає, і

яхта йде 4 вузли при ледь відчутному вітрі 56 миль за добу. Вітер! Дочекалися, є вітер! І важкі дощові хмари зі шквалами. Двадцять четвертого грудня ми лишаємо за кормою 98 миль. Мусон набирає силу.

Двадцять п'ятого грудня — мій день народження. Незважаючи на всі мої гріхи, Екіпаж налив чарочку і подарував зв'язану шапочку. Я побажав наступні свої дні народження зустрічати в морі.

Перетинаємо корабельний маршрут з Індії до Суецу. Вночі розминулися з п'ятьма кораблями. Тікаємо на північ від траси. Двадцять шостого грудня піймали туну кілограмів на п'ять. Молода й дуже сильна була риба. Заплутала ліску навколо пера руля. Витягти її вдалося зі східців, схопивши за хвоста. Красива рибина з подовжніми переливчастими райдужними смугами. Наступного дня був день народження у Наталі, я подарував їй туну.

У ніч на перше січня побачили новий місяць. Поруч з тоненьким-тоненьким серпиком місяця сяяла Зоря, тобто Венера. Ми вирішили, що це чудовий знак — новий рік буде вдалим. Зустріли Новий рік, побажали один одному талану.

Першого січня оминаємо з півночі острів Сокотра на відстані 80 миль. Цей острів належить Ємену. Влітку під час південно-західного мусону частота штормів така, як на мисі Горн. Узимку переважають сильні вітри з Аравійського півострова. Користуємось копією англійської мапи 1955 року. “Острів Сокотра треба обходити з півночі. Жоден корабель не повинен підходити до острова ближче 40 миль”, — написано там.

Сокотру можна обійти з півдня, значно скоротивши шлях, але там поблизу африканське Сомалі, де йде громадянська війна. У цій протоці минулого року пограбували невелику яхточку з Махачкали, на якій одинак завершував свою навколосвітку. Розповідали про нього в Австралії. Російська діаспора збрала йому гроші на дорогу додому. Під Сомалі до його яхти з обох боків підійшли два човни, хлопця прив'язали до щогли, з яхти винесли все, навіть вітрила. Випадково яхту побачили на судні, що проходило поруч, врятували капітана й довели до Суецу.

“Екіпаж” змусив мене озброїтися. Під руками в мене “коктейль Молотова” — дві пляшки з бензином і гнотами, ракетниця наготові. Ми озброєні до зубів — можна витримати бій навіть з авіаносцем.

Другого січня ми вже в Аденській затоці. Погода покращилась. Йдемо вже бакштаг, яхту менше кидало, життя стало спокійнішим. Проходимо по 100 миль у середньому за добу, тому що зустрічна течія 1–1,5 вузла з'їдає свою порцію. Де ж попутна течія, про яку говорять лоції і книги інших круїзників?

Увечері п'ятого січня до Адена залишилося 80 миль, тобто підійдемо завтра під вечір. Доведеться цілу ніч бовтатися біля входу при інтенсивному русі: відповідно до лоцій у темний час доби вхід у порт заборонений, детальну ж мапу підходів віддали Леррі, собі залишили лише план порту. Вночі тягну час — 2 рифи на гроті, швидкість 4 вузли. Але від долі не втечеш. До ранку течія повертає назустріч, а вітер стихає. Весь наступний день йдемо 4 вузли, а течія з'їдає 1,5. Опівночі до Адена залишається 8 миль, а східний вітер підсилюється до 25 вузлів, розганяє високі й круті хвилі. Треба зупинитися й перечекати до ранку.

Вперше за все плавання пробую лягти у дрейф. На Саломоні Леррі дав мені прочитати книгу, написану подружжям яхтсменів Парді “Тактика в штормі”. Я не відриваючись перечитав її двічі. Ця книга перевернула усі мої погляди на тактику керування яхтою в екстремальних штормах. Тричі перетнувши океани й знаходячись посередині четвертого, я зрозумів, що мій досвід і тактика керування яхтою в небезпечних штормах хибні. Досі я вважав, що найкраща тактика — це тікати від шторму курсом бакштаг, фордевінд з малими вітрилами, зберігаючи швидкість 6–9 вузлів, щоб уникати руйнівних ударів хвиль з корми. Потрібно лише утримувати яхту на курсі щонайближче до фордевінду, тому що її кидає в брочінг. Цієї тактики дотримувався славетний капітан Джошуа Слокам на “Спреї”, коли на виході з Магелланової протоки його застав жорстокий шторм. Так само ми йшли в тайфуні Глорія на “Дніпрі”, так само я вів яхту в Тасмановому морі на шляху з Нової Зеландії до Австралії.

Проте в книзі Колса “Під вітрилами в шторм” наведено багато випадків, коли яхти гинули, дотримуючись цієї тактики. Ми у 1990 році на “Дніпрі” в тайфуні “Глорія” теж не відчували себе в безпеці.

Тактика втечі від шторму здається логічною. Коли яхта йде за вітром, швидкість вітру щодо яхти зменшується, рев та завивання вітру послаблюються, створюється враження, що цей курс безпечніше. Чому ж гинули яхти, що йшли за вітром у жорстоких штормах? Якщо яхта отримає удар хвилі під кутом з корми, її може розвернути лагом до хвиль. При цьому швидкість яхти зростає, починає працювати ефект серфінгу, перо руля опиняється в повітряній оболонці, і яхта перестає керуватися, її приводить до вітру, вона піднімається на гребінь хвилі й зривається униз, падає на підвітряний борт, який може не витримати гідравлічного удару. Яхта може й перевернутися. А якщо яхта йде з малою швидкістю, велика хвиля може підняти корму вгору так, що ніс зануриться у воду й яхта перевернеться через ніс, як це було з англійською яхтою “Цзу-Хань” під мисом Горн.

Парді рекомендують покласти яхту в дрейф, тобто розвернути проти вітру під кутом приблизно 50 градусів й зупинити. Лягти в дрейф можна під вітрилами, а під час надзвичайно жорстокого шторму за допомогою плавучого якоря.

В усіх підручниках і довідниках про вітрильний спорт, які мені доводилось читати, тактиці дрейфу під час шторму відведено мало місця й цю тактику вважають неприйнятною під час екстремальних штормів. Я

прочитав кілька книг про яхтсменів, які намагалися лягти у дрейф під плавучим якорем, але зазнавали поразки. Причиною була занадто мала площа якоря. При малій площі супротив якоря недостатній, щоб протистояти натиску хвиль, що розвертають яхту в галфвінд. Парді рекомендують для яхт завдовжки 9–10 метрів використовувати як плавучий якір авіаційний парашут діаметром близько трьох метрів.

Парді пояснили, як поставити в дрейф яхту із спорядженням шлюпа: треба використовувати лише зарифлений грот або трисель. Я колись намагався поставити яхту у дрейф, завівши стаксель на навітряний борт згідно з рекомендаціями підручників. Та яхта розверталася лагом або бакштаг і не бажала приводитись крутіше. Великі хвилі розвертають яхту до галфвінду. Щоб привести її за напрямом вітру, необхідно змістити центр вітрильності яхти до корми, тобто підняти зарифлений грот. Щоб яхта не мала ходу, грота-гік, треба зафіксувати в ДП, а румпель перевести на підвітряний борт градусів на 20, щоб приводив до напрямку вітру. Якщо яхта приводиться недостатньо круто, це означає, що вітрильність грота замала, тоді спробуйте віддати один риф.

У нас вітер близько 30 вузлів, круті триметрові хвилі. Беру два рифи на гроті, приводжу яхту за напрямом вітру, вибираю гіка-шкоти. Румпель повертаю градусів на 20 у привід і фіксую. “Лелітка” повертає градусів до 50 в напрямку вітру й зупиняється (судячи з лага). Вітер вис у снастях, та яхта м’яко, спокійно погойдується на хвилях, що вже не заливають її. Було дивне враження, ніби хвилі розступаються й обходять яхту стороною, ніби ми відстоюємося в шторм на захищеній від хвиль якірній стоянці.

Так ми спокійно відпочивали до п’ятої ранку. Яхта практично стояла на місці, Грот увесь час був наповнений вітром й не плескотів. Жодного разу яхта не змінила галс. Я був у захопленні — експеримент вдався.

На світанку йдемо у порт, повз миси, що захищають Аденську гавань зі сходу. Позаду на нас налягають триметрові хвилі, вітер завиває. Йдемо на прийомний буй, щоб від нього каналом зайти в порт. Хочеться зрізати відстань, сховатися в глибині бухти від хвиль. До того ж від прийомного буя в порт доведеться йти бейдевінд проти такої неприємної хвилі. Але за нашою картою не визначиш, чи можна йти під берегом. Проходимо канал, заходимо в порт, похмурий, похнюплений під низькими хмарами.

Якір віддаємо навпроти митниці, глибина 7 метрів. Поруч лише одна іспанська яхта. Це несподіванка, ми думали зустріти тут багато яхт. Стаємо на якір. Індійський океан позаду.

В еміграційній службі на мене очікує неприємний сюрприз: віза на один місяць на кожного члена екіпажу коштує 80 доларів. Нічого собі! Раніше тут поборами не займалися. Щоб уникнути викидання грошей, повідомляю, що стоятиму лише три дні. Після невеличкої сварки мене відпускають відіспатися й прийти до тям, однак усі три мої співбесідники-офіцери попереджають, що сплатити по 8000 реалів за візи все одно доведеться.

Задоволений, поспішаю розказати Екіпажу про ошадливого капітана. Навіть не підозрюючи, що скоро матиму привід визнати: скнара завжди платить двічі. Дізнавшись від “земляка” (тутешнього таксиста Салима, який закінчив інститут у російській Астрахані й володіє російською), що нові правила “роздягання” прибульців тільки-но набрали чинності й платити-таки треба, знов навідую еміграційну службу. Але якщо першого разу з мене вимагали по 8000 реалів, то тепер вже по 10000! От і заощадив. Ще один повчальний урок маю від місцевого мешканця на ім’я Мохаммед. Десь треба помінати гроші. Мохаммед — сама люб’язність. Він поміняє гроші й придбає все, що потрібно. Овочі? Він придбає найкращі в усьому Ємені! За годину повертається з пакунками й величезною купою грошей, які обміняв на мої 200 доларів. Мало того, що довелося сплатити значно більше за візи, пограбування довершив Мохаммед, заломивши астрономічні ціни за обмін грошей, харчі й таксі, хоч, ясна річ, скористався дешевим автобусом.

Зрозумівши причину мого настрою, Салим посадив мене в машину і повіз. Я не питав куди, а він розкрутив турне на всю котушку — возив мене по різних пригородах Адена — Маале, Крестеру, Таввахе. Січень був місяцем Рамадану, коли з 6 ранку до 6 вечора мусульмани нічого не їдять і не п’ють. Аден вдень здавався мертвим містом: усі магазини закриті, на вулицях повно сміття, похмурі враження доповнювали руїни будинків, що зустрічалися всюди, місцями жалюгідні халупи. На кожному світлофорі нас обступали жебраки — переважно жінки в чорних довгих сукнях до землі, обличчя знизу закриті хусткою до очей, зверху друга хустка прикриває голову й лоба до очей, на все це накинута ще й напівпрозора чадра.

Якірна стоянка справляє гнітюче враження. На воді — нафтові плями. Борти “Лелітки” вкриваються мазутом. Те ж саме відбувається і з дінгі, її швартов стає липким і чорним від мазуту. Хоч з півдня і зі сходу гавань захищена високими горами, вітер сильний. На щастя, хвилі невеликі, наш якір і 50 м ланцюга тримають

чудово. Навколо нас снують лоцманські катери, катери митників. Проходять близько з оглушливим ревом, особливо дошкулуючи вночі.

З пристані чую вигук: “Хохли приїхали”. “Привіт кацапам”, — у тон відповідаю я. Та виявляється, це моряки з одеського суховантажу “Балашиха”, що стоїть півмилі від нас. Запрошуємо земляків на вечерю на завтра. Наталя цілий день порядкує на яхті, готує вечерю з кокосовим тортом, млинцями, салатом з кокосами... Надвечір підходить шлюпка з моряками, і старпом Олександр Павлович вибачається — власті не дозволяють їм відвідувати інші судна. Торт ми все-таки передаємо.

Ємен — стародавня держава. Перше королівство на його території було створено за 155 років до Р. Х. У 1835 році англійці захопили Аден. У 1967 році національно-визвольний рух у Південному Ємені домігся виселення англійців з Адена й за допомогою Радянського Союзу, Єгипту та Китаю була проголошена Народно-Демократична Республіка Ємен. Народ у Південному Ємені радів, святкував перемогу. Але націоналізація і побудова соціалізму принесли розвал економіки і зuboжіння народу. “Усюди черги, черги, за їжею, за одягом”, — розповідав Салим. Південні єменці з гіркою згадували “колоніальне” минуле — усе, що ще не зруйновано і не розвалилося дотепер, побудовано при англійцях. У 1986 році в Ємені вибухнула громадянська війна, в якій загинули тисячі людей, але комуністів нарешті скинули. І от тепер Ємен заліковує рани. Населення живе дуже бідно, але величезна кількість автомобілів (хоч це переважно старенькі, биті “тойоти”) і тисячі крамниць свідчать про пожвавлення в економіці.

Аден розташований у величезній, добре захищеній бухті, до того ж на стратегічному водному шляху, що з'єднує Європу з арабським світом, Індією, Китаєм. При сучасному оснащенні порт міг би приносити значний прибуток Ємену. Деякий прогрес є: японці вже будують у порту великий термінал для контейнеровозів. А поки що порт не має навіть метеорологічної служби — прогнози погоди приймають з Еритреї.

Наступного дня відвідую “Балашиху”. Кораблю 35 років — пора на злам. Він арештований за борги, очікує аукціону. Завантажений рисом з В'єтнаму. Екіпаж півроку не одержує зарплату — розрахуються, коли продадуть і рис і судно. Старпом затіяв безнадійний суд з аденською владою, щоб частину рису продати раніше, частково розплатитися з екіпажем й оплатити йому дорогу додому. Завдяки розумному адвокату справа все-таки посувається вперед. Боцман “Балашихи” Юрко — яхтсмен, брав участь у перегонах на одеській яхті “Барс” — наш постійний конкурент. Він добре пам'ятає “Гонту”, її капітана Олексія Грищенко. Я зустрів рідну душу. Мені потрібно виточити новий бронзовий підшипник балера руля — через годину корабельний токар Сашко вручає мені блискучу втулку. Треба якось віддячити, а я прийшов на корабель голіруч — спиртного на яхті не залишилося, а в Ємені сухий закон. Але для людини “нашого загартування” дістати спиртне в будь-якій частині світу — не проблема. Їдемо з Юрком в пригород Маале, зупиняємось на розі жалюгідної брудної вулиці. Відразу підходить якийсь підозрілий тип і веде нас тьмяним напівкоридором, напівпровулочком між збитими зі старих дощок сараями, в яких повно жінок, дітей. Після короткої запеклої торгівлі отримуємо пляшку “Тічерз віскі” за 10 доларів. Юра фахівець з джину, тому дегустувати віскі пропонує мені. На смак, на запах, дійсно, шотландське віскі, як підказує мені австралійський досвід.

Починаю готувати яхту до нового важкого переходу через Червоне море — 600 миль північної його частини доведеться йти проти вітру. Перелік дрібних і великих справ розростається до 40 пунктів.

Поруч стали дві яхти — італійська “Рені” і швейцарська “Елодія”, але щось не виявили до нас великого інтересу. Через тиждень до нас наближається ще одна яхта, не вірю своїм очам — “Трубадур” з Леррі і Мері. Вони вийшли з Чагосу на тиждень раніше, ніж обіцяли — 26 грудня, після Різдва, тому що була гарна погода. Довго йшли під дизелем. Спалили всю соляру, що я їм подарував. Вона справді була брудна, забивала паливні фільтри.

Супроводжую Леррі і Мері на митницю. Там до мене причепився якийсь літній араб, тикає мені в ніс своє посвідчення — доводить, що це його робота водити яхтсменів на митницю. Я втовкмачую йому, що Леррі — мій друг і попросив мене провести його в митницю. Араб сердито погоджується, але вимагає, щоб я не їздив з американцями в супермаркет. Тепер вже я сердито пояснюю йому, що мої друзі — вільні люди, якщо вони захочуть поїхати з ним у супермаркет, будь ласка, але якщо попросять мене, поїду я. Араб відступив, потерпівши повне фіаско.

Увечері Леррі влаштовує розкішну вечерю на яхті. Ми з Юрою забезпечуємо джин. Які чудесні хлопці, ці американці. Яка привітна, уважна, ввічлива і трохи наївна Мері. Як подобається нам їхня мораль, що так органічно, безпосередньо поєднує духовні релігійні настанови із сучасними умовами життя і бізнесу. До речі, батько Леррі був шукачем золота у Каліфорнії, поки не збанкрутів. Шукав там свою золоту жилу й Леррі, однак швидко зрозумів, що його “клондайк” не на суходолі, й взявся за вітрильний бізнес.

Їдемо з Салимом у посольство Єгипту оформляти візи. Після розстрілу туристів у Луксорі єгипетські власті стали видавати візи на три місяці безкоштовно.

Наступного вихідного дня Салим везе Леррі, Мері і мене пізно ввечері в місто. Вночі місто оживає. Відкриваються тисячі малюсіньких магазинчиків. На тротуарі, прямо на землі розкладені на продаж найрізноманітніші речі. Які обличчя, які суміші крові — негритянської, семітської, європейської, і

найрізноманітніший одяг — від арабського, бедуїнського до чепурного європейського. Усі веселі, жваві, дуже привітні до нас, розмовляють англійською. Але найбільш дивне у цьому незнайомому, чужому світі, серед розкоші й мішури чудернацьких товарів, злиденної убогості, неймовірної строкатості одягу людей різноманітних рас і віросповідань почуваш себе безпечно. Бандитизму, злочинства в Ємені майже не існує, хоча поліцейських ми бачили тільки в порту і подекуди на магістралях. Очевидно, допомагає сухий закон. Дуже часто зустрічаються люди з припухлою, наче від флюсу щокою, вони жують “кат” — офіційно дозволений наркотик. Гілочки цієї зеленої рослини з довгастими невеликими листочками продають скрізь. Не дуже дешево — 3–5 доларів за невеликий пучечок. “Кат” діє так, як кава, добре піднімає настрій. Леррі “кат” сподобався, навіть Мері спробувала його жувати.

Вечерею нас пригощав Салим у кафе з відкритою верандою на березі затоки. Ми із задоволенням їли велику рибу, спечену на грилі, і величезні млинці, їх спочатку пекли, потім заливали гарячим яйцем і трохи присмажували. Дуже апетитно і смачно. Під завісу нам принесли чай по-арабськи — міцний і солодкий, добряче присмачений молоком.

Італійська яхта вже пішла в Червоне море. Швейцарці збираються йти в Еритрею. Софі і Педро — власники яхти — запрошують нас на каву. Чудова 15-метрова склопластикова яхта. Педро розповідає, як в Атлантиці, на підході до Кейптауна, вони потрапили в найсильніший шторм — тиск упав на 30 мбар за 12 годин, ймовірно пройшли через око циклону. Педро йшов фордевінд. Яхта двічі в брочінгу занурювалась щоглами у воду. Так йшли, поки не відірвався підшипник руля. Ще одне підтвердження, що втеча від шторму — небезпечна тактика. По-перше, втеча від шторму завжди веде у око циклону. По-друге, брочінг під час такого курсу може призвести до втрати щогли або загибелі яхти.

Педро — біолог, пише великі статті у швейцарські журнали з чудовими фото морських і наземних тварин, птахів. Отримує за статті гонорари у кілька тисяч доларів.

Старпом “Балашихи” нарешті виграє суд — половина екіпажу, що їде додому, одержує зарплатню за чотири місяці, а також оплачують дорогу тим, що залишаються з капітаном до завершення продажу вантажу і судна, платять поки що за два місяці.

Я вже переробив усю роботу на яхті, але, на відміну від Леррі, не торкаюся дизеля. Леррі витягнув на палубу свій 2-циліндровий дизель на 24 кінські сили і знаходить у ньому все нові й нові негаразди: обірвалися кріплення, потекли сальники, забиті усі паливні фільтри, вийшов з ладу генератор. Трохи допоміг йому, в душі сподіваючись вийти разом у Червоне море. Та Леррі не квапиться — він очікує підхід шведів, друзів із Соломону. Другого лютого прощаємось з екіпажем “Трубадура”.

Як не чатував на мене Мохаммед, щоб відвести до капітана порту й витягти ще гроші, нічого в нього не вийшло. Треба було бачити, як витягся його писок, коли виявилось, що з усіма формальностями щодо відходу з Адена я впорався самостійно!

Третього лютого готуємось до виходу. На світанку витягаю на берег дінгі й довго зчищаю з днища шар коралів. Мию бензином борти “Лелітки”, та все одно вони лишаються вельми замурами. На днищі яхти також наріс товстелезний, у кілька сантиметрів шар коралів, та пірнати у брудну воду огидно. Моєї відрази вистачило лише на те, щоб почистити гвинт й водозабір охолодження, інше дороблю вже дорогою. Збираємось до другої години дня. Вітер, що почався вночі, не вщухає, дме аж ніяк не менше 25 вузлів. Може відкласти вихід? У лощі написано: якщо у Адени вітер 20 вузлів, то у Баб-ель-Мандебі (протоці між Червоним морем та Аденською затокою, між Африкою та Аравійським півостровом) — усі 40.

Позаду лишається місячний пейзаж знайомих, опалених сонцем похмурих гір, схожих на хижі акулячі зуби. Ось уже Аденська затока позаду, й “Лелітка” відчайдушно гойдається на хвилях. Швидкість не більше 4,5 вузлів, гальмують коралові нарости на днищі, вода за кормою аж вирує.

Ранком наступного дня ми на порозі Червоного моря — підходимо до протоки Баб-ель-Мандеб. Східний вітер підсилюється до 40 вузлів, йдемо вже 6 вузлів. Хвилі не віщують нічого доброго — круті й високі. Яхтсмени розповідали, що в протоці хвилі заливають з корми навіть великі яхти. Задраюємо люки й не дарма. Двічі з корми нас накриває велика хвиля, заповнений по вінця кокпіт поволі звільняється від води. Такого ще не було.

Баб-ель-Мандеб навпіл розділяє острів Перим, убогий пейзаж, нічим не кращий за єменське узбережжя. На захід від нього — основна протока, до Африки — 10 миль; на схід — так звана Мала протока завширшки милі зо дві, 16 м завглибшки. Ясна річ, краще було б йти малою протокою подальше від зони інтенсивного судноплавства. Та єменці чомусь не любляють, коли яхти потикаються в Малу протоку.

Йдемо прудко, швидкості додає попутна течія. Хвилі з корми продовжують зловісно нависати, але не збільшуються. Рух у протоці правосторонній. Йдемо посередині своєї смуги, нас обходять то з правого, то з лівого борту. Десь за годину Перим залишається позаду, ми вже в Червоному морі. Проте вітер, течія, хвилі не змінюються, тому що вузька південна горловина моря не набагато ширша за протоку. Хотілося б підійти до берегів Еритреї, відстоятися під захистом острова Кабіл. На жаль, заїхали надто далеко на схід. Вітер відвернув на південь, добиватися до західного берега доведеться у галфвінд. Досить нелегке завдання за умови, що вітер — 40 вузлів, а хвилі 3–4 метри. Ще й доведеться перетинати смугу зустрічного руху. Судна, з якими стрічаємось, зовсім на нас не зважають. Велике судно без труднощів може змінити курс. Як важко зробити це маленькому вітрильнику, ще в таку негоду! Ой, відчуваю, вистачить нам пригод у цьому морі!

Ось ми вже в широкій частині Червоного моря. Настає ніч, вітер посилюється. Йдемо галфвінд на захід — туди повертає фарватер. Шалено виє в снастях, хвилі люто б'ють у борт. Вирішую лягти в дрейф, перечекати до ранку. Скидаю 3-метрового стакселя, приводжу яхту в напрямку вітру. Яхта майже зупиняється. Грот починає гарячково тріпотіти, трясучи такелаж і увесь човен. Поклавши стерно на вітер градусів на 20 й закріпивши румпеля, кидаю брати третього рифа. Стягаю грота до третього рифа, намагаюся натягнути риф-шкентель. Задня шкаторина грота так рветься, що не вистачає сил натягнути галсового кута. “Чому не послухався Леррі, не зачекав декілька днів у Адені”, — дорікаю собі, зависнувши на похилому слизькому підвітряному борті, раз по раз приймаючи солоний душ.

Належно натягти риф-шкентель не вдалося. Гік опустився нижче, ніж звичайно, доджер заважає вибрати його в ДП. Втім, доджер можна було б зняти, але тоді заважатиме рятувальний пліт, що прив'язаний на даху рубки попереду доджера. Тобто дрейфом мій маневр можна назвати лише умовно. “Лелітка” хоч і лежить градусів 50 до вітру носом, та все ж рухається вперед зі швидкістю 1–2 вузли. Тому хвилі не розсипаються з навітру від яхти, попавши в смугу води, вигладженої дрейфом яхти під вітер. “Лелітка” іноді отримує ляпаси від хвиль, але не занадто сильні.

Скидаю мокрий одяг, падаю на ліжку й намагаюся розслабитись, проте чомусь не можу. Виття вітру супроводжується тонким висвистуванням. Ого, це вже швидкість сягнула за 50 вузлів. Та яхта веде себе непогано, стабільно лежить у дрейфі, навіть не дуже сильно розгойдується для таких хвиль. Якби ж це в океані, можна було б спокійно спати до ранку. А тут як розслабишся, коли в кількох милях попереду фарватер перерізає гребінка островів Ханіш та Хейкок, до того ж жвавий рух. Наталка приймає вахту й умовляє мене трохи поспати. Погоджуюсь, але наказую ретельно контролювати нашу позицію по GPS й беру обіцянку, що розбудить не пізніше як за годину. Будить за півтори й доповідає, що ми дрейфуємо на захід зі швидкістю 2 вузли — це результат руху яхти та впливу течії на північ. Виявляється, ми не лише відпочили від шаленої стрибанки, а ще й відвоювали кілька миль на захід. Проте радіти рано: біля 3 миль на захід острів Флет, 4 милі на північний захід — острів Хай. Вистрибую в кокпіт. Навколо дикий хаос чорних хвиль і несамолюбите виття вітру. Недалеко від нас судно, в який бік рухається — визначити неможливо, високі хвилі закривають ходові вогні. Наших вогнів у таких хвилях, мабуть, зовсім не видно. Вистрибую в кокпіт, розтравлюю гіка-шкоти, повертаю під вітер, щоб яхта мала хід, можливо, доведеться тікати від судна. “Лелітка” з явним небажанням, знехотя звертає під вітер. Помічаю ще одні вогні, трохи подалі. Перші — наближаються. Враження таке, що судно йде просто на нас.

Поки намагаюся у бінокль роздивитися вогні судна, “Лелітка” робить поворот фордевінд. Грот оглушливо стріляє. Ніякі маніпуляції із стерном не повертають яхту на курс. Перекладаю гіка на інший галс — йдемо кудись, курс 60 градусів. Нарешті бачу ходові вогні судна — воно проминає нас, друге також. Курс 60 градусів — це в напрямку островів Ханіш, я ж планую пройти на захід між островами Хай та Флет. Дається взнаки друга поспіль безсонна ніч — голова не працює. Наталка весь час наносить на мапу нашу позицію, та відстань на нашій мапі між маковими зернятками двох островів — 14 міліметрів, лампа в каюті світить тьмяно, окуляри в дружини недостатньо сильні...

Піднімаємо штормовий стаксель, тепер яхта добре керується, можу міняти галси. Роблю поворот фордевінд, лягаю на курс 310 градусів. Раз по раз стрибаю у рубку, щоб звіритися з мапою. Окуляри залиті водою. Наталка вважає, що ми по широті вже на північ від острова Флет. Слава Богу! Повертаю на 270 градусів: відвернутися б іще від його сусіди, острова Хай. Яхта йде галфвінд, хвилі її заливають. Пусте! Хоч би лишень не наїхати на острів. Знов мчу до рубки, припадаю до мапи. Звіряю координати острова з власними. Овва, вони майже збігаються! Ми наїхали на острів Хай?! Вистрибую в кокпіт — не бачу острова! Натомість поруч бачу вогні судна. Не вмер Данило, так болячка задавила! Приводжу яхту в напрямку вітру наскільки це можливо — на 240



градусів. Серце б'ється десь у районі п'яток: течія й хвиля сильно зносить на північ, отже мої 240 градусів — то, мабуть, фактично усі 300. А там десь на північ цей клятий острів, до нього, судячи з GPS, не більше півкабельтова. Зараз може статися те, що на Грейт Беррієр. Тільки тут не Нова Зеландія. Господи, святий Микола Угоднику, покровитель усіх мандрівників і мореплавців, зглянься!

За декілька хвилин, що здалися вічністю, Наталка повідомляє, що за показниками довготи Хай вже десь на сході...

Катастрофи ми уникли. Однак полегшення немає, допікають докори сумління. Як я міг піти спати, доки не проминули острови? Чому не заклав у GPS курс між островами, а натомість примусив Наталку гарячково вираховувати координати? Нарешті, чому не ввімкнув дизель, коли мало не виїхали на суходіл? Всі ці нісенітниці — з двох причин. По-перше, після безсонних ночей метикую набагато повільніше. По-друге, моя погана звичка спочатку зробити, а тоді вже подумати призводить до панічних дій. Це ніколи й нікого не доводило до добра. Бісмарк свого часу зазначив, що дурні вчать на власних помилках, а розумні — на чужих. Мені хоча б на власних навчитися!

А куди подівся той острів Хай — залишилося загадкою. Розтанув у теплих хвилях? Чи, може, на нього наїхав якийсь чималий пароплав, керований таким, як і я невдахою-капітаном, і потопив навіки?

Екіпаж, ковтнувши жменю пігулок для заспокоєння, засинає. Веду яхту на північний схід, мріючи, як вранці віддам якір і тоді вже зможу відпочити.

На ранок вітер трохи вщухає. Віддаю один риф. Ми на траверзі мису Текей Десерт півострова Кабіл. Добре б відпочити на якірній стоянці під його захистом, та треба дочекатися, поки розвидниться. Чекати немає бажання, йдемо на наступний енкорідж — мис Дідо за островами Абайл біля берегів Еритреї, до нього 15 миль. Прямуємо туди. Та поки підійшли, вітер знов ослабів, вис у снастях. Втішаю себе тим, що за островами Абайл буде спокійніше, хоч добре знаю — під високим берегом дме ще дужче. Обходимо острови і впевнюємося, що саме так і є: у щілині між мисом Дідо й островом Малий Абайл вітер лютує, хвилі шаленіють, яхта погано керується — два рифи на гроті забагато. Замість того, щоб узяти третій риф, геть скидаю грот й вмикаю дизель. До бухти під берегом треба пробиватися проти вітру. Хвилі майже зупиняють “Лелітку”, а вітер розвертає, витримувати курс неможливо. Низький берег на східному узбережжі вкритий рудим серпанком — піщана буря. Роблю другу спробу пробитись у бухту, на допомогу двигуну піднімаю стаксель. Рішення явно помилкове — стаксель ще більше повертає яхту під вітер.

Пісок скрізь: скрегоче на зубах, шурхотить по бортах. Над бухтою клубочиться жовта хмара піску, що його здуває з підвітряного схилу гори Ендел. Нас потроху зносить на мілину. “Глибина 10 метрів, 7 метрів...” — доповідає Наталка. Відвертаю в море, продовжуючи умовляти себе поставити грот й спробувати зайти ще раз. До наступного енкоріджу біля берегів Судану не менше двох-трьох діб ходу. Але за такого вітру годі й думати про затишок. Навряд чи якір витримає шалений тиск вітру...

Як не важко, та мусимо йти далі. З тривогою думаю про Наталку: чи витримає? На Наталчиному обличчі читаю: чи витримає капітан? Тоді гаразд! Йдемо далі. Підіймаємо 10-метровий стаксель. “Лелітка” мчить уперед 6 вузлів. Де тільки сили бере? Витривалістю наша крихітка поступається лише Наталці. У компанії цих непересічних леді мушу повсякчас підтримувати марку джентльмена.

Падаю на ліжко й відключаюся — суден поруч немає, ми далеко від трас. Наталка лишається на вахті. Надвечір, після кількох годин міцного сну, відчуваю себе стовідсотковим джентльменом. Піднімаємо грота з трьома рифами й штормовий стаксель: уперед, дівчатка!

Не передати словами, як чекаємо кордону Судану — це же кордон південного вітру. Нарешті надвечір сьомого лютого небо вкривається туманним серпанком, вітер слабшає. Додаємо й додаємо вітрил. Незабаром вітер різко повертає, дме вже з півночі. Вочевидь, далі на попутний очікувати не доводиться — небом мчать вервечки хмар з півночі. Чи спробувати ще почекати південного вітру й пройти наскільки можна далі на північ, чи йти до берега й готувати яхту до переходів проти вітру, адже з таким зарослим днищем у лавіровку йти неможливо. Кінець сумнівам поклала Наталя. Коли вона заглибилась на пару годин в нетрі лоці Суданського узбережжя, у неї стався напад головного болю і категорично зажадала йти до берега. Шлях між рифами вздовж узбережжя Судану на наших поганих копіях карт здавався мені теж карколомно складним, в мене теж розболілась голова, коли я розплутував лабіринти каналів крізь рифи вздовж Суданського узбережжя.

Повертаємо на захід, вирішуємо відстоятися у добре захищеній лагуні Хор Наварат. Щоправда, туди ще треба ввійти — ми ж, як завжди, опиняємося у потрібному місці поночі, а вхід у лагуну наполовину перегороджений рифом. Лише на світанку дев'ятого лютого стаємо на якір у лагуні під захистом півострова Рас

Істаші з півночі. Тут відпочиватимемо, перечікуючи період повного місяця. Лоція пов'язує цю місячну фазу із штормами.

Хор Наварат — велика затока, добре прикрита від хвиль відкритого моря. Навколо нас плаский невиразний пейзаж сіро-жовтої пустелі, деінде вкритою низенькими кущиками чагарників. На півдні й заході височать круті піки сіро-брунатних гір. Пейзаж зовсім не додає оптимізму. Здається “Лелітка” й сама перетворилася на частку цієї піщаної та водної пустелі. На півдні видно вартові вежі — там кордон Судану й Еритреї. Звідти, мабуть, спостерігають і за нами, тому на берег не висаджуємось, хоч до нього 50 метрів. Відпочиваємо “активно” — я чищу від коралів днище. До нього неможливо доторкнутися, одразу обдираю руки. Добре, що не видно акул, однак без ножа, пристебнутого до ноги, в воду не йду. Наталка чатує на акул на палубі. Два дні змагаюся з коралами, поки не привожу днище у більш-менш пристойний вигляд. “Незаростайки” майже не залишилося, тепер доведеться драїти постійно.

На повний місяць, як і передікає лоція, розігрується північно-східний вітер балів 5–7. Відстоюємось у бухті 6 днів, маємо час краще підготуватися до подальшого набагато складнішого шляху. Докладно знайомлюсь з лоцією Червоного моря, написаною яхтсменами Елен Морган і Стефаном Дейвісом. Це капітальний труд майже на 300 сторінок. Наведені усі якірні стоянки з детальними планами й точними GPS координатами. В лоції вичитую дуже цікаву пораду. Автори радять навчитися ходити в лавіровку проти сильного вітру й крутих хвиль на потравлених вітрилах й на малій швидкості. Досі я вважав, що крутим бейдевіндом можна йти не інакше, як з туго набитими шкотами. Мій досвід лавіровки проти сильного вітру й крутих хвиль був поки що негативним — яхта йшла з великою, іноді занадто великою швидкістю, компасний курс був достатньо крутим до напрямку вітру та фактично виходив майже галфвінд. Як пробитися в лавіровку, подолати 600 миль проти штормового вітру та крутих хвиль Червоного моря, я собі не уявляв. А якщо розтравити вітрила, яхта буде йти ще повніше до вітру? Порада здавалась дещо нереальною. Ну що ж, спробуємо, автори знають, що радять. Інший спосіб — це чекати на штиль, який буває приблизно раз на 10 днів, коли падає тиск. Штиль продовжується одну-дві доби, за цей час великі яхти з потужними двигунами намагаються пройти якнайдалі й сховатися на якомусь енкориджу. Цей спосіб явно не для нас.

На Червоному морі усі погодні прикмети працюють навпаки: шторми починаються в повний місяць, коли в усьому світі встановлюється хороша погода. Штиль настає, коли падає тиск — усюди це ознака погіршення погоди.

Позаду лишилося 450 миль першої третини Червоного моря, де вітер був попутний. Далі вітер дутиме вздовж осі моря — нам назустріч. Біля всього узбережжя Судану йде широка смуга коралового бар'єра. Можна йти каналом між узбережжям та рифом. Риф захищає від хвиль відкритого моря й полегшує лавіровку. Лише останній відтинок вздовж узбережжя Єгипту доведеться йти відкритим морем проти вітру. За лоцією й мапами докладно вивчаю подальший шлях. Орієнтуватися далі за нашими мапами можна лише приблизно — занадто великий масштаб. Та й лоція попереджає, що розходження карт з GPS координатами 1–2 милі, до того ж, якщо глибина менше за 80 метрів, можна наскочити на непозначений риф. Малюю координатну сітку на схемах — малюнках з лоції, хоч автори й не радили цими схемами користуватися як мапами. Та більше користуватися нічим. Перший досвід — відвідання Хор Наварату засвідчив, що малюнки достатньо точні.

Чотирнадцятого лютого тиск почав падати й погода заспокоїлася. П'ятнадцятого лютого виходимо на енкоридж у затоці Тринкітат. Вийшли ще в сутінках, ледве не наїхали на риф. У морі “Лелітка” при слабкому норд-ості пішла бейдевінд 5–5,5 вузлів — це результат чищення днища. На підході до затоки до нас наблизились два військових катери, озброєні кулеметами, військові перевірили документи. На ніч стали під захистом рифу Кіто Канаша, полишивши за кормою 36 миль — зовсім непогано для початку. Якби ми зупинилися під берегом, довелося б стати на якір не пізніше п'ятнадцятої години — інакше низьке сонце засліплює очі й неможливо розгледіти рифи на підході до берега.

Наступного дня рано-вранці вийшли на Канал Шибик — довгий звивистий прохід між прибережним рифом і зовнішніми рифами. Покладатися доводиться тільки на розліновані мною малюнки з лоції. Буї, що трапляються рідко, позносило зі своїх місць.

До яхти підійшла моторка з трьома синювато-чорними рибалками — вони випрошують у мене підводну маску. Дуже привітні, посміхаються. Вздовж берега часто зустрічаються рибалки на крихітних жалюгідних човниках, деякі використовують навіть ночви. Багато ловлять стоячи у воді. Звичайних рибальських човнів не видно. “Уряд боїться контрабанди й забороняє рибалити в морі” — прочитали ми в лоції. Чого заслуговує такий уряд найбільш бідної країни, народ якої на грані вимирання від голоду.

Двадцять першого лютого заходимо в суданський порт Суакін довгим звивистим каналом, обставленим буями. Судан має два порти на Червоному морі, в які можна зайти іноземцям, щоб оформити візи. Другий — це порт Судан. Немає бажання заходити у велике місто, тому йдемо в Суакін.

Назустріч нам, кахикаючи дизелем, йде моторка з колоритними місцевими рибалками. Знімаю на відео, поки на екран камери не потрапляють націлені на нас з берега гармати. Біля них офіцер розглядає нас крізь окуляри

стереотруби. Чи помітив, що я зафіксував камерою гармати? Роздивляюся його через бінокль, вітаю помахом руки. Відповідає тим самим. Слава Богу, пронесло.

Канал звукується, повертає ліворуч. Праворуч на невеликому острові мальовничі, вибілені сонцем руїни древнього Суакіна. Стаємо на якір у бухті в кінці каналу. На яхту висаджується десант з 6 чоловік. Заповнюємо безліч анкет. Лікар вимагає довідки про вакцинації, почувши, що їх немає, задоволено киває й пропонує зняти карантинний прапор. На прощання порт-капітан попереджає: на берег не виходити без яхтового агента. От і маеш! Ми прийшли в Суакін, а не в Судан, щоб уникнути поборів яхтових агентів. Та послуги агента виявилися не занадто дорогими — 30 доларів. Приблизно стільки ж оформлення віз. Та тепер ми матимемо змогу йти далі каналами вздовж узбережжя Судану.

Разом з Мохаммедом — яхтовим агентом — відвідуємо порт. Там черга пілігримів з Мекки. Повертаються не з пустими руками — кожен тягне лише одну, але гігантських розмірів валізу. Митник вивертає все на підлогу й копірається чоботом, щось відкидає в бік.

Повертаюся на яхту вже з береговою перепусткою. Їду на берег, ставлю дінгі недалеко від білої митної будки. Праворуч — військовий наметовий табір, на затоку націлене дуло станкового кулемета. Підходить солдат й пояснює знаками, що я повинен підійти до митної будки. В будці нікого немає. Солдат сідає на сходи, демонструючи мені, що я повинен чекати. Тикаю йому в ніс перепустку, та він не розуміє, що це. З-під стражі мене звільняють діти, розтовкмачують солдату, що означає моя перепустка. Перевіривши мій рюкзачок, солдат знехотя мене відпускає, але йде позаду.

За п'ятнадцять хвилин я проходжу через усе містечко. Велика мечеть з мінаретом, облуплена блакитна фарба на бані. Руїни вапнякових стін древніх будівель. Обабіч вулиці дощаті стіни якихось покалічених халуп. Дощки старі, криві, прибиті абияк, через щілини місцями можна й голову просунути. Жодного зеленого деревця, кущика. Зустрічні кози меланхолійно жують поліетиленові пакети. За масивною кам'яною міською брамою починається буш, вкритий поодинокими кущами. Просто на землі, в пилюці розташувалися мешканці кількох верблужих караванів у наметах з якогось моторошного лахміття. Верблюди лежать поруч. Там і тут якісь хатинки, стіни яких сплетені з гілочок і колючок. На обрії високо в небо здіймаються бузкові гори.

Повертаюся, йду на ринок. Помідори, картопля, цибуля, фініки, кавуни, свіжі коржі. Ціни єменські, порівняно дешево.

Надвечір Мохаммед привозить каністру соляри, 200 літрів води. Як завжди, навідує нас не один, а з товаришем, вочевидь, такі тут правила. Його супутник, перебираючись з дінгі на яхту, втрачає рівновагу й падає у воду. Ніколи в житті не бачив таких нажаханих очей — він не вміє плавати. Витягаємо на борт, бідолаха клацає зубами з холоду й переляку. Наталка пропонує гостю перевдягтися. Добра душа, виносить йому не якась там дрантя, а мої улюблені брюки та найкращу, придбану ще у Лас-Пальмасі сорочку. Більше ми їх не побачимо, як і того хлопця. Добре хоч Мохаммед виконує свої обов'язки агента й виправляє нам дозвіл на подальші стоянки у суданських водах.

Двадцять шостого лютого покидаємо Суакін. Канал між береговими рифами і рифами з боку моря завширшки дві милі, а на нашій мапі — п'ять миль. До того ж, згідно з даними GPS, час від часу за мапою ми опинялися то на прибережному, то на морському рифі. До обіду я намагався йти ближче до берега — сонце краще висвітлювало західний берег. Надвечір краще видно морські рифи. А от коли сонце проходило zenit, доводилося ретельно вдивлятися. Взагалі, плавання між рифами було дуже напруженим. На рифах часто можна було побачити похмурі іржаві залишки суден, що знайшли тут вічний спокій за певних трагічних обставин. Уздовж берега через 5–10 миль непогані енкориджі. Але потрібно пройти якнайдалі, й ми тягнемо до п'ятої вечора, заходимо вже навпомацки, за ехолотом.

Проходимо повз порт Судан. Леррі не радив нам заходити туди — чиновники ставляться вороже, здирництво процвітає. На якірній стоянці навпроти порту багато суден.

Двадцять сьомого лютого стаємо на якір у крихітній затоці Марса Фіджаб. З сусіднього островця нас вітає рибалка. Незабаром він дістається до нас на уламку корпусу віндсерфера й привозить подарунок — п'ять курячих яєчок. Ми даємо йому чверть кавуна, що у нас залишилася, цукерки для дітей і трохи цукру. Від кави рибалка відмовився і швидко поплив назад, бо до нас наближався катер з військовими.

Ніч була тихою, зоряною, майже безвітряною. Удосвіта вийшла сяюча яскрава Венера. Поруч яхти хтось сопів. Наталя побоювалася, може це рибалки готуються нас атакувати, прислухавшись, я вирішив, що це дюгонь — невеликий тюлень. Ранком на виході ми дійсно його побачили.

Першого березня стали на якір біля островів Джузар Телат. Надвечір ланцюжок гірських хребтів на узбережжі покритися лиховісним рудим маревом: вітер підняв хмари пилу й піску. Сонце сіло за гори як жовтогарячий помаранч і запалило на небі малинове с'яйво, що довго ще підсвічувало похмурі гори. Тиск не падав, вітер посилювався до 7 балів. Ми стоїмо вже недалеко від кордону Єгипту. Рифового бар'єра далі на північ не буде, треба йти відкритим морем.

Чотири доби чекаємо, поки тиск впаде. Я застудився, очевидно заразився від рибаків, що підходили до нас кілька разів. П'ятого березня рано-вранці полишаємо захист островів і виходимо у відкрите море. “Лелітка” при

слабкому вітрі йде бейдевінд до 5 вузлів досить круто до вітру. Дуже непогано для початку. Та ось рвуться стаксель шкоти. Вони були старенькі ще з Києва, Микола Кузьменко радив їх поміняти. Та я тягнув до останнього, в'язав усе нові й нові марки на пошкоджених місцях. І ось шкот перервався навпіл, все одно жаль розставатися з ним, наче із давнім товаришем, тим більше, що замінити його немає чим.

Пилюка просочила весь бігучий такелаж настільки, що шкоти, фали стали жорсткими й гнуться з явною неохотою.

Ранком 6 березня переїжджаємо 22 градус північної широти — це політичний кордон між Єгиптом та Суданом. Де справжній — невідомо, деякі мапи позначають до 23 градуса, а лояція до 22 градуса 30 минут. Незважаючи на таку плутанину, Судан і Єгипет живуть зараз мирно.

Далі на північ починається Фоул Бей (Брудна затока). Якірних місць у ній небагато й вони незручні. Взагалі, це малодосліджена зона і нам радили обійти її якнайдалі. Тиск низький, вже в полудень розвіяло до 30 вузлів й піднялася скажена хвиля. Вимушений робити новий експеримент — вчуся йти в лавіровку під розтрвленими вітрилами. По-перше, я обираю більшу площу грота, тобто менше ніж треба для такого вітру, його рифлю, але піднімаю менший стаксель. За такої схеми вітрила приводять яхту в напрямку до вітру, що компенсує звалювання під дією хвиль. Стаксель та гіка-шкоти вибираю так, щоб стаксель і грот відігравали на кожній хвилі. Яхта пішла з невеликою швидкістю — 4 вузли, звалюючи на фронті хвилі й вибираючись на вітер на її схилі. Вимпельний вітер відійшов, та компасний курс майже не змінився, тому що зменшилася швидкість яхти. Яхта прекрасно тримає курс, йде градусів 50–60 до вітру, божевільна хвиля — зовсім не перешкода. Й удари хвиль по корпусу значно пом'якшали. Я був задоволений. Як би згодилося мені така тактика у Тасмановому морі.

Більш вигідним, як правило, буває галс до східного узбережжя, до Саудівської Аравії. Проте лояція попереджає, що там не вітають непроханих гостей. Плавання ж у територіальних водах цієї країни без прапора Саудівської Аравії на краспиці вважається злочином. У нас нема такого прапора, Наталя не може його зробити, бо на ньому треба вишити арабськими літерами: нема Бога, крім Аллаха. Ми тягнемо якнайдалі до східного берега, ризикуючи заїхати в територіальні води, а потім закладаємо галс до західного узбережжя, переїжджаючи по дорозі трасу інтенсивного судноплавства, проскакуючи між зустрічними судами. В Фоул Бей не заглиблюємось, карта затоки рясніє рифовими обмілинами.

Дев'ятого березня підходимо до мису Баніас єгипетського узбережжя — затока Фоул Бей позаду. За чотири доби вдалося пройти за курсом 211 миль. На підході до мису з'явився військовий корабель. На щоглі він підняв якийсь сигнал, але в мене не було часу розбиратися, що він означає — і так ясно, буде перевірка. Корабель перерізав нам дорогу і пішов на друге коло. На щоглі з'явилося двічі більше прапорів. Я чекав, поки Наталя одягнеться, щоб скинути вітрила, тим часом корабель знов пішов на нас. Мені довелося відвернути, щоб уникнути зіткнення. Гармати на кормі виразно качнули дулами. Ми скинули вітрила, я зв'язався по радіо — запропонували підійти до борту й показати документи. Попросив вислати до нас катер, але нам відмовили. Підходимо до корабля. Хоч хвиля невелика, яхта починає сильно битися об борт, надувні кранці сплюснулися і нічого не тримають. Яхта наче прилипла до сталевого борту, ми не в змозі відштовхнутись. Із шипа спустили ще пару кранців, сплетених із грубих тросів, та фальшборт продовжував тріщати. Показали паспорти, нам повідомили, що ми вільні й побажали щасливої дороги. У відповідь побажав капітану стати справжнім моряком й навчитись джентльменському поведженню з малими суднами.

Затока біля мису Баніас глибоко вдавалася в берег, дала чудовий захист від вітрів північних напрямків. Ми стали на глибині 7 метрів, під нами сад коралів. На піщаній косі мису кілька наметів, поруч з кожним розкішний джип, на воді катери з могутніми підвісними моторами — тут відпочивають заможні єгиптяни. Риболовля була непогана — кілька разів ми бачили, як витягали велику рибу. Та мені було не до пірнання й полювання — застуда відновилася з новою силою, тому що ночами в морі я замерзав. Починаю лікуватися — голодувати.

Поголодувавши два дні, я переміг застуду. За своє життя мав чималий досвід боротьби з грипами й застудами — два дні повного голодування з живанням великої кількості теплої води завжди було достатньо, щоб перемогти найжорстокіший грип, запалення легенів. Мені й досі дивно, чому таким ефективним методом ніхто не користується, вважаючи за краще страждати тижнями, вживаючи безліч пігулок, які набагато шкідливіші за саму хворобу.

За три дні стоянки зробив безліч невеликих справ, а головне, відновив стаксель-шкоти. Вони дуже зносилися біля галсового кута, а на кінцях були ще міцними, то я розрізав стаксель-шкот навпіл і сплів разом протилежні кінці. Залишився дуже задоволений результатом — “перелицьовані” шкоти витримали до кінця подорожі...

Дванадцятого березня тиск впав й ми знову вийшли в море, розраховуючи пройти ще 200 миль до Сафаги. Зустрічний вітер був слабкий і часто вмирав. Ми йшли галсами вздовж узбережжя, ловлячи бризи. За першу добу відстань до Сафаги вдалося скоротити на 62 милі, на другу, хоч вітер і підсилювався, пройшли 56 миль. Минули порт Квезір, яхтсмени попереджали, що там дуже великий здирник яхтовий агент — вимагає 160 доларів, користуючись тим, що яхти заходять туди лише в негоду, шукаючи захисту. Я вирішив пробиватись у

Сафагу за будь-якої погоди. Але погода може змінитися, тиск іде вниз. Правда, повний місяць був учора, а наближається ще і рівнодення, коли бувають сильні шторми.

Вітер то пропадає зовсім, то задуває 10–15 вузлів. “Креслимо” зигзаги уздовж узбережжя. Тиск продовжує падати, вже нижче свого звичайного нижчого значення для цих країв. До полудня вітер пропав зовсім. Екіпаж зажадав негайно йти в укриття, бо вчитав з лоції, що таке сильне падіння тиску — ознака лютої негоди. Заводимо дизель, до Сафаги десь із 20 миль. На ніч вітер повертає вже на південний схід. Велика спокуса із штормом прорватися аж до Суецу, але Екіпаж дуже стривожений і очікує або ураган, або тропічний циклон.

Як не доводив, що зараз не сезон ураганів і ми не в тропіках, Екіпаж був незламний: йдемо рятуватись у Сафагу. На щастя, у мене була непогана мапа підходів до порту, бо треба було заходити, лавіруючи всліпу, між рифами, в повній темряві.

О двадцять другій годині віддаємо якір в бухті Сафага біля острівця Газірат Сафага. З південного сходу ми відкриті для морських хвиль, та вітер начебто припинився, але варто очікувати його з південного заходу. Барометр все продовжує падати. Ловлю по радіо якусь передачу про погоду: в Середземному морі екстремальний шторм, яких вже не було багато років, в Ізраїлі, Лівані — піщані бурі, на Кіпрі швидкість вітру сягає 65 вузлів. Краще не знайомити з новинами Наталю.

О другій годині ночі налітає вітер, звичайно ж, з південного сходу, з моря пішла велика хвиля. Хоч яхта страшенно розгойдується, сильних ривків на якірному кінці не було — їх пом'якшував саморобний мотузковий амортизатор. На ранок виявилось, що 10-міліметровий палець такелажної скоби, яким був закріплений амортизатор, зігнувся і я ледве зміг його вивернути. На щастя, дуло лише години три. Я вартував на палубі, готовий миттєво підняти грота, вже закріпленого на третій риф, й завести дизель, якщо нас зірве з якоря. На ранок вітер заспокоївся, але поспати не вдалося. О п'ятій ранку до борту підійшло дінгі, на якому перебувало шестеро людей у гідрокостюмах. Це туристи з чартерної яхти, що затонула на прибережному рифі вночі — там не стежили за барометром і не очікували південного вітру. Вісім чоловік ще залишилися на рифі, стоячи у воді. У нас попросили бензину для двигуна. Через годину в море вийшов великий моторний катер, щоб рятувати людей на рифі.

Ранком був штиль, небо огорнуло мрячною імлою, і все навколо м'яко занурилося в напівпрозорий серпанок. Гори і протилежний берег бухти сховалися в тумані. Лоція попереджає, що треба очікувати хамсину — сильного вітру з південного заходу, гарячого і сухого, він піднімає піщані бурі. Лоція цитує арабську приказку: коли хамсин дме три дні, треба виправдати чоловіка, що вбив свою дружину. Якщо задме хамсин, у нас з підвітру на відстані 70 м будуть рифи. А якщо зірве з якоря? Вирішую стати до здоровенної швартової діжки посередині гавані. Екіпаж гаряче підтримує мою ідею.

Протягом дня ми мали розвагу з діжкою: то ніс, то корма яхти наїжджала на неї. В бухті не було руху суден, наче всі зачалися перед штормом. Усю ніч я просидів на палубі, відштовхуючи ногами кляту діжку.

GPS (супутниковий навігатор) показав, що сьогодні, шістнадцятого березня, рівнодення. Це було для мене новиною, я вважав, що рівнодення настає двадцять другого березня. Добре, пережили і рівнодення, чекаємо тепер погоди.

На ранок виходить ясне сонце, катери везуть аквалангістів на рифи. Переходимо на старе місце — діжка нас замучила. Барометр почав підніматися, і вітер задув з північного заходу.

Та все це виявилось хитро розставленою пасткою. З шістнадцятої години задуло знову близько 40 вузлів із південного заходу, тепер у нас з підвітру береговий риф. Хай би ще постояти на діжці. Розмірковую, чи не краще вийти в море, щоб не пережити усю ніч, чи витримає якір. Навіть Наталя погодилася на це. Але відійти від берега при такому вітрі було ризиковано. Витравив якірний ланцюг і вночі знову вартую впівока. Слава Богу, якір тримав чудово. Наступні дві доби сильний вітродув продовжувався, та вже з норд-весту.

Вийшли на світанку дев'ятнадцятого березня. Був штиль, тиск піднявся до верхньої межі. Небо чисте, тільки з північного сходу тяглися пірчасті хмари. Маємо змогу розглянути Сафагу. Під червоно-рудими горами прямокутники будинків із пласкими дахами. Усе на сіро-брунатному піску, ані кущика зеленого, ані деревця. Єдина прикраса — сіра мечеть з мінаретами. Ще крани в порту і величезні паливні резервуари.

Весь день ледве в'яло, рухалися дуже повільно. Вітер крутився, задував з півдня, потім повернув на схід. Близько двадцять третьої години у світлі місяця я помітив шквал, що наближався з півночі. Звільнив фал і почав спускати геную. Перший удар вітру був дуже сильний, я ледь зміг впоратися з генуєю. Узяв 2 рифи на гроті, і ми лягли в дрейф до світанку. У дрейфі до сьомого ранку проїхали 10 миль на захід і навіть 5 миль на північ. За добу вдалося пройти усього 22 милі. Після полудня вітер дещо послабшав. Хюргада, схована від нас островом Джифатін, до ночі була у нас на траверзі. Ми трималися осторонь від судноплавних шляхів, тільки кілька кораблів з Хюргади вночі переїжджали нам дорогу, змушуючи змінювати галс.

На ранок двадцять першого березня були на відстані 28 миль від острова Тавіла з чудовою бухтою Ендервор Харбор, що дає укриття яхтам перед стрибком через протоку Губал — це протока, що розділяє Червоне море і Суецьку затоку. В ній безліч островів, ширина у вузькій частині біля 5 миль. Тут дме завжди сильніше і дуже напружений рух.

На мапі Тавіла виглядає великим островом із просторою бухтою. Коли підійшов ближче, то зрозумів свою помилку: за Тавілу прийняв високий острів Губал, а на низенький плаский острівцець я не звертав уваги. Як виявилось, це і є Тавіла. Вхід у бухту Ендервор розпізнати було ще важче. Бухта дає захист від хвиль при будь-якому вітрі. Береги невисокі — 2–3 м. Віддали якір недалеко від напівзруйнованого причалу. Пустельні, закинуті береги й жодної яхти поруч. Щось не везе нам на сусідів, а люція обіцяла тут непогану компанію.

Чотири доби ми стоїмо в затоці, чекаємо поліпшення погоди. Двадцять п'ятого березня тиск починає падати, і вранці двадцять шостого березня ми виходимо. До Суеца лишилось 160 миль. На цей раз нам везе — вітер дме з заходу, й ми без лавіровки долаємо вузьке місце між островами й рифами на вході в протоку Губал. До вхідного каналу в Суецьку затоку підійшли надвечір двадцять дев'ятого березня, зробивши лише одну зупинку в Марса Фелемет. Вітер був 10–15 вузлів, крутився, задуваючи то з норду, то з весту, та нам вдавалося йти своїм курсом без контргалсів.

Увесь простір Суецької затоки заповнюють судна. Одні поспішають до каналу, інші — до Червоного моря, треті циркулюють затокою. Їх не обходить, що у цей броунівський рух намагається вписатись крихітка “Лелітка”. Невелика дистанція до Ібрагимбея, яку долаємо аж до півночі, вимагає виняткової уваги. Нарешті всліпу, навпомацки заходимо в Ібрагимбей, віддаємо якір. До Суеца не більше п'яти миль. З першими променями сонця рушаємо в марину. Назустріч на швидкісному катері, наче на баскому коні, підлітає яхтовий агент. Його перші слова справляють враження: “Забудьте про всі прикросці, жахи Червоного моря й Нубійської пустелі — позаду. Ви вже в лоні цивілізації”. Мабуть, не лише нам Червоне море залило сала за шкіру. Не поодинокі випадки, коли яхти залишаються “обсихати” на рифах, а екіпажі добираються додому більш надійним транспортом. Непорозуміння нашого комп'ютерного віку: такий жвавий рух по морю й відсутність точних мап.

Агент виявився вельми симпатичним і людиною слова. Я мав намір звернутися за послугами до розрекламованої агенції “Принц Червоного моря” виявилось, що наш Абдулла запопадливіше ставиться до клієнтів — примушує конкуренція. Але за 200 доларів, що заплатили Абдуллі для оформлення паперів, послуг отримали більше, ніж мали б від “Принца”. Щоб пройти Суецьким каналом, потрібно сплатити єгипетській скарбниці всього 60 доларів і спокійнісінько собі рушати. За умови, що володієте арабською, знаєте всі порядки й звичаї тамтешніх канцелярій. Оскільки більшість яхтменів радше воліла б пережити 12-бальний шторм, аніж блукати кабінетами, 200 баксів не видаються їм такою вже астрономічною платою за власний спокій.

Доручаємо агентові опікуватися подальшою долею “Лелітки”. Будемо стояти тижнів три, поспішати нема куди — на півночі ще холодно. Тим більше, що стоянка в марині порівняно недорога — п'ять доларів за добу, продукти в Єгипті дешеві.

Прекрасний час для зустрічей із давніми друзями! Починаємо енергійний пошук наших сусідів із Саломону. Радіозв'язок з “Комоно”, яхтою Герхарда, можливий тільки за допомогою короткохвильової рації. Звертаюся до сусідів з італійської яхти. Виявляється, вони щоденно спілкуються саме з Герхардом, він стоїть неподалік, в Ендервор Харбор. Ввечері італійці люб'язно запрошують мене на сеанс зв'язку. Діалог, як і належить розмовам в ефірі, сама лаконічність.

- Герхарде, друже, що ти забув у тому Ендерворі?
- Тут розкішна рибна ловля, постою ще з тиждень.
- Маю 12 пляшок бренді “Наполеон”.
- Піднімаю якір. Післязавтра зустрічай!

Інформація про “Наполеон” — абсолютно правдива. Незважаючи на суворі порядки й цілковиту відсутність вин та оковитої на полицках крамниць у Суеці, мій уважний агент підказав вихід — порадив звернутися у стивідорську компанію, що обслуговує пасажирські судна. Вибір був великий, ціни низькі, але купити можна було мінімум ящик. Ми купили ящик, 12 пляшок “Наполеону” п'ять доларів за пляшку.

Мабуть, саме час дещо з'ясувати. Підозрюю, комусь із читачів давно впала в око моя небайдужість до алкогольної теми. Що є, то є, чого ховати. Та для конкретики маю сказати. В Червоне море ми вирушили, маючи “на озброєнні” дві пляшки “Тічерз віскі”. Останню чарчину допив через два місяці вже в Ібрагимбеї. Запевняю, як і більшість яхтменів, і я, і мої друзі живемо і мандруємо з упевненістю, що з океанами краще спілкуватись на тверезу голову. Однак шляхи, які ми обираємо, не гарантують відсутність стресів. Чарка — непоганий засіб скинути напругу й розслабитись, коли вже в безпеці. В усякому разі це краще, ніж пігулки, до яких вдається Екіпаж. Та при цьому не треба забувати заповіт східного мудреця Омара Хайяма: “Пити можна всім, втім,

необхідно тільки знати де і з ким, коли, навіщо й скільки”. Коли пасати й мусони вивітрюють з моєї пам’яті афоризм великого життєлюбця, пильний Екіпаж, будьте певні, нагадає.

За два дні вітаємо Герхарда з Роною на “Комоно”, за ними — “невибагливих шведів”, тоді — Леррі і Мері на “Трубадурі”. Бідолаха Леррі через любов до екзотичної кухні втрапив у халепу — підхопив інфекційний гепатит. Переніс на ногах без усіляких ліків і прибув до Суєца, втративши багато кілограмів ваги, але ні краплі притаманного йому оптимізму. Ми знов разом і це прекрасно! І “Наполеон” тут ні до чого, хоча запасом, ясна річ, ділюся з Герхардом, бо в Леррі тепер сухий закон. З появою давніх друзів життя набирає нового змісту. Енергійно знайомимося з єгипетськими старожитностями, їх радо демонструють місцеві аборигени. Трагедія, що сталася з німецькими туристами напередодні, зробила критичною ситуацію в країні, адже туризм є важливою статтею доходів. Мітинги, що їх влаштовує влада, гнівно таврують терор і терористів та закликають нащадків фараонів робити все, щоб повернути до країни туристів. Влада максимально спростила візовий режим — в’їзну візу гості Єгипту отримують безкоштовно. “Віза — це двері в нашу країну”, — заявив президент країни. — Ми скасували плату за візи, ми широко відчинили двері для наших гостей”. Отаке б розуміння нашої влади. Та де там. Коли через рік у гості до нас хотіли приїхати Леррі і Мері, ми ледве виправили їм запрошення, а за візи вони заплатили по 200 доларів. Звичайно ж, ми не Єгипет, ми “багатюща країна” — Україна. Для влади у нас шестисотих “мерседесів” більше, ніж у всій Європі. Наші владоможці — багаті люди, тому двері для туристів у нас міцно зачинені.

Ми на кожному кроці відчуваємо на собі зусилля єгиптян повернути цікавість туристів і грошові надходження. Привітні посмішки, вигукі: Welcome! How do you do? — на кожному кроці. Щоправда, це абсолютно не заважає гостинним господарям крамничок і яток без вагань обраховувати іноземців, користуючись їхнім незнанням так званих арабських цифр, які тут використовуються й геть не схожі на ті, що називає арабськими весь світ. Тому перше, що роблю за порадою нашого безцінного агента, вивчаю тутешній числовий ряд, щоб своєю обізнаністю плутати карти місцевим трудівникам малого бізнесу.

Бути тут й не побачити піраміди, сфінксів, стародавні папіруси, жуків-скарabeїв, витончений профіль красуні Нефертіті та інше, з чим у нас асоціюється Єгипет?! Всією компанією вирушаємо до Гізи, де височать циклопічні древні споруди. Сказати чесно, при близькому спогляданні вони дещо розчаровують, тому що бовваніють у пустелі на малесенькому клаптику, з усіх боків оточеному сучасним містом. А може справа в тім, що наша екскурсія відбувається за такої спеки, порівняно до якої й пекло здається антарктичною станцією? На термометрі плюс 50 за Цельсієм. Порятунок знаходимо несподівано. Можна сказати, що допомогли нам древні колеги. За скляними стінами будівлі, де демонструється ладдя фараона, підтримується постійна температура плюс 22. Про те, щоб покинуту цю оазу блаженства, не може бути й мови. Кожний сантиметр невеликого суденця розглядаємо з увагою, якої не удостоїлися ні мумії фараонів, ані загадкова посмішка сфінкса.

На зворотному шляху розмірковую над історичною загадкою, прояснити яку збираюсь найближчим часом. Ще до нашої ери люди давнього світу знали, що відстань між Середземним та Червоним морями порівняно невелика (довжина Суецького каналу — 161 км). Якщо вони могли побудувати гігантські піраміди, то хіба прорити канал між морями було для них такою проблемою?

Вже повернувшись додому, знайшов у російського дослідника Ярослава Голованова чудовий етюд про Суец. Як і підозрював, історія каналу сягає корінням у сиву давнину. Те, що Азію з Африкою з’єднує невеличкий клаптик суходолу, до того ж з низкою солоних озер, для стародавніх єгиптян не було таємницею. У XIV сторіччі до нашої ери фараон Сеті та його син Рамзес II наказали прорити канал, що з’єднуватиме Ніл і Червоне море. Після смерті правителів канал занесло піском. Нову спробу зробив фараон Нехо. Його гідротехнічні експерименти коштували 120 тисяч загублених життів. Перський цар Дарій, який завоював Єгипет, продовжив будівництво, тривало воно... 400 років! Історія свідчить, що канал таки було збудовано, але у часи Клеопатри він знов потонув під пісками. Красуня цариця була видатною жінкою, проте роль каналу явно недооцінила. Одна з легенд говорить, що римському імператору Трояну нібито вдалося відновити судноплавство каналом. Наступний завойовник — арабський візир Амр-ібн-аль-Ас слідкував, щоб рукотворне дітище не заносило мулом та піском. Проте особливого значення для торгівлі у арабів канал не мав. 767-го року халіф Мансур наказав засипати судноплавний шлях, аби ним не скористалися вороги.

Спливали роки, складались у тисячоріччя, та пил віків не зміг поховати пам'ять про канал. Ним цікавились венеціанські купці, великий Лейбніц писав про канал Людовіку XIV, про водний шлях із Середземномор'я до Червоного моря говорили султан Мустафа III та ватажок мамелюків Алібей. Проте далі розмов справа не просувалася. Особливо після того, як не надто вправні інженери Наполеона Бонапарта (під час єгипетського походу він дав доручення провести детальну геодезичну розвідку Суецького перешийка) оголосили, що рівень води в Червоному морі майже на 10 метрів вищий, ніж у Середземному. То було явною нісенітницею. Адже перевага Суецу перед іншими подібними гідроспорудами полягає якраз у відсутності шлюзів, а отже, і пов'язаних з їх спорудою численних проблем. Як би там не було, минуло кілька десятиріч, перш ніж ідея будівництва Суецького каналу за ініціативою австрійського канцлера Меттерніха почала зсуватися з мертвої точки: у 1847 році було створене спеціальне наукове товариство.

Проект очолив австрійський інженер-залізничник Алоїз Негреллі. У Каїрі він зустрів француза Фердинанда Лессепа — вельми впливового в Єгипті дипломата і геніального у своїй далекоглядності бізнесмена. Річ у тім, що спадкоємець тамтешнього престолу принц Мухаммед Саїд був досить-таки дебелим юнаком. Щоб майбутній монарх мав презентабельний вигляд, його в палаці морили голодом. Натомість Лессепс, чий будинок завжди був відкритий для принца, частував юнака досхочу. Який зв'язок між тістечками і пиріжками, що ними принц пригощався у домі гостинного француза, із будівництвом каналу? Безпосередній! Лессепс на все життя завоював приязнь Саїд-паші, він же незабаром успадкував єгипетський престол. Приблизно в той самий час пішов з життя Негреллі. Лессепс викупив у його спадкоємців всю технічну документацію й очолив будівництво. Крім того, йому вдалося переконати в необхідності спорудження каналу вдячного Саїда. Друг-монарх дає Лессепсу і його наступникам концесію на експлуатацію каналу терміном на 99 років, а також наказує відправити на будівництво 25 тисяч своїх підданих!

На урочисте відкриття каналу 19 листопада 1869 року з'їхалися усі короновані особи Європи, композитор Верді написав оперу "Аїда", не бачений досі феєрверк мало не спалив Порт-Саїд, а святковий обід готували 500 кухарів. Сам же Лессепс святкував у той день власне весілля. Йому було 65, молодій — 21. Від цього шлюбу народилося 12 майбутніх концесіонерів...

Хоч як важко уявити сучасний світ без Суецу, проте були роки, коли жодне судно не порушувало спокій каналу. Сторічний ювілей каналу (у 1969 р.) був сумним. Воєнний конфлікт, якими перманентно вибухає Близький Схід, став причиною того, що з 1967 по 1975 рік Суец мав 8-річний тайм-аут. "Уявляєш, Наталко, наші мандри, якби Суец був закритий?" — питаю Екіпаж. Дружина уявляє подорож навколо Африки й здригається. "Завжди ти з якимись дурницями, — сердито перериває мої спроби хоча б подумки наблизитись до ревучих сорокових. — Краше думай, як підемо каналом!"

Герхард з Роною, Леррі з Мері вже прямують до Порт-Саїда, ми ж закінчуємо останні справи на суходолі. Затримка пояснювалась станом дизеля. Щось він охляв, не розвиває обертів. А мінімальна дозволена швидкість у каналі — 4 вузли. В нас це зараз максимум на спокійній воді. А якщо зустрічний вітер розведе хвилю, особливо у середній озерній частині каналу? Міняю паливний фільтр, мабуть-таки причина в ньому. Та все одно двигун не розкручується, може у вихлопному колекторі багато нагару. З годину даю йому попрацювати на повній потужності, поки яхта стоїть на швартових. Помалу обертв збільшуються, та вода навкруги вкривається сажею, добре, що в сугінках ніхто не бачить. Експерименти доводиться припинити.

Дев'ятнадцятого квітня виходимо в канал. Обличчя лоцмана видовжується, коли кажу, що максимальна швидкість 4 вузли. Та двигун спростовує мій наклеп — він тягне 6–6,5 вузлів. Я вибрав дату виходу, щоб течія була попутною, а не зустрічною, то реально ми йдемо 7–7,5 вузлів. Лоцман заспокоївся і повідомив, що його вагітна дружина саме сьогодні вночі буде народжувати в Луксорі. Поздоровляю, бажаю сина і вважаю тему вичерпаною, не підозрюючи, що пологи стануть лейтмотивом всього шляху до озера Тимсах, де ми ночуватимемо, щоб назавтра прийняти на борт вже іншого лоцмана. І що цей день здасться нам з Наталкою нескінченним.

Кілька хвилин лоцман мовчить, тоді питає, чи може він зняти черевики. Будь ласка. Чи нема в мене капців? Даю капці. Чи може він взяти їх собі? Ні. Чому? Тому що тоді я залишусь без капців. А... Кілька хвилин тиші. Показує на сонце. В чому річ? Спекотно. Даю свого капелюха. Дуже гарний капелюх, чи можу його подарувати? Ясна річ, можу, але в мене один капелюх. Завтра на борт підніметься новий лоцман, в нього без капелюха може статися сонячний удар. А... Напружено про щось розмірковує. Раптом засяяв. Давай разом сфотографуємось! Фотографуємось. Диктує свою адресу, щоб надіслали фото. Чи можу я подарувати йому фотокамеру? Ні. Чому? В мене вона одна. Ну тоді хоча б плівку. Але ж там наш з ним портрет. А...



Який різкий контраст з панамськими лоцманами-американцями — сповненими самоповаги достойниками! Тим навіть пиво не наважишся запропонувати, щоб не образити фамільярністю, не те що чайові. Тут же чайові — річ обов'язкова. Розповідали, що один американець пройшов канал, не подякувавши таким чином лоцманам, то катер, який забирав лоцмана після проходження каналу, з розгону врізався в яхту “скнари”.

Лоцман на декілька годин заспокоюється, займаючись ретельним виконанням безпосередніх обов'язків. Веде “Лелітку” в потоці попутних і зустрічних великих і малих суден. Обабіч — жовті береги, зрідка — глинобитні селища. Ширина каналу до Ісмаїлії — 120 м, далі він ширшає (до 318 м), глибина на фарватері — до 18 метрів. Наш супутник раптом оговтується. Скільки я йому заплачу? Десять доларів (це — загальноприйнята такса). “Але ж у мене дружина народжує сьогодні!” — вкрай здивовано зауважує лоцман. Співчуваю його дружині, що має чоловіка, який зміг зробити дитину й не здатен заробити на залізничний квиток. Втім, я допоможу бідному татусю — напишу директору каналу, що його лоцмани змушені старцювати, треба їм підвищити платню. Такий варіант лоцман не приймає й продовжує розповідати про пологи. Чи не зроблю я подарунок його новонародженій дитині? Здаюся. Даю 15 доларів. Сяє. Дякує. Чи може він попросити ще в мадам? Господи, дай мені терпіння винести ці тортури! Отримує від Наталки ще 5 доларів. Рвучко обіймає нас. Брат! Сестра!

Нарешті повертається до румпеля. Ненадовго, бо має ще з півгодини на останню атаку. Цікаво, що цього разу? Здається, придумав. Жестом циркового ілюзійника виймає з кишені наші документи на проходження каналу. Повідомляє, що папери коштують 10 доларів, інакше не бачити нам їх ніколи. Без документів завтрашній лоцман не зможе провести нас каналом. Дивую його незворушністю. От і добре. Забирайся геть разом з документами. Маю прізвище, адресу. Завтра зателефоную директору каналу, нехай вирішує цю проблему. Одразу заспокоюється. Мовчки віддає документи. Ось і катер, що його забирав. Ура!

Ранком до стерна “Лелітки” сідає новий лоцман. Цілковита протилежність першому. Він сам приходив до нас з хлібом. Та як не намагаємось бути привітними, нашу упередженість до всього суецького лоцманського племені сховати, мабуть, не вдається. Лоцман ніяково посміхається. Мовляв, розумію, співчуваю. Трохи соромно. І нам, і нашому супутнику.

Катер знімає нашого лоцмана, й ми можемо продовжувати шлях. Марина в Порт-Саїді дорога, та ми й не маємо бажання далі залишатися в цій цивілізованій країні, тож прямуємо без зупинки на Кіпр. Зі свіжим вітром з північного заходу за три доби долаємо відстань до Кіпру. Віддаємо швартови в затишній марині Ларнаки. Ніхто не закликає забути про недавні жахи й негаразди, бо тепер ми у лоні цивілізації. Але цього разу саме так і є. Питаємо в чергового, чи нема тут українських яхт. Відповідає: є яхта “Кам'яний гість” з Києва. Нічого дивного. Цей острів, що обрисами нагадує ящірку — точка перетину багатьох яхтових маршрутів, місце зустрічі мандрівників.

Затишна комфортабельна марина, ласкаве сонечко, тепла чудова погода. Серед розмаїття різнокольорових прапорів на яхтах яскраво вирізняються три жовто-блакитних. Кольори нашого прапора — символи сонячного світла та води, мальовниче й гармонійне поєднання. Наші прапори найкрасивіші в марині. Як добре, що за 800 років цю кольорову нішу не заповнила якась інша країна, світ терпляче чекав, поки на міжнародній арені знову з'явиться наша країна.

В марині ще дві київські яхти — великий сталевий 20-метровий крейсер “Олімп” і двоцглова армоцементна яхта “Кам'яний гість”. Зараз її власник і капітан Льоня Михалкін. Було тут кілька яхт і з Росії. Наш прихід викликав цікавість. Нас запрошували, розпитували. На превеликий жаль майже всі бачили свою яхту як можливість залишити Батьківщину й знайти десь притулок, бо вже втратили надію, що колись в Україні настане людське життя. Велику цікавість викликала Нова Зеландія, де були найбільш сприятливі умови для еміграції, я довго доводив, що безпечний й найбільш швидкий шлях туди пролягає через Атлантичний та Тихий океани, але наші друзі вперто стояли на своєму — через Індійський. Жоден з опонентів не мав готової до подорожі яхти, і я розумів, що це поки що мрії.

Кіпр давав гостинний притулок усім яхтсменам. Візи не вимагали, ніяких поборів, ціни в марині були помірними, наші яхтсмени знаходили нелегальну можливість якось підробити на ремонті яхт в марині, атмосфера була легка й безтурботна.

Через тиждень прийшли яхти наших друзів. Почалась нова низка запрошень та частувань. Дуже приємні, милі люди, цікаві спогади, але до всього додавався присмак неминучої розлуки. Наближається також дата приїзду сина Сергія, він замінить Наталю на останньому, досить важкому відтинку шляху. Та Наталю зовсім не засмучує перспектива розлуки зі мною та з “Леліткою” — вона чекає повернення додому як свята.

З приїздом Сергія кардинально змінюється темп мого життя — він має обмаль часу, тому із стану ностальгічної прострації переходжу до стану активної підготовки яхти. Швидше не я, а Сергій бере на себе найважчі роботи, поки я допиваю останні чарки з друзями.

Чотирнадцятого травня вирушаємо в дорогу. Вже віддані швартови, нетерпляче пухкає двигун, а нам все наливають та наливають бокали пінистого шампанського.

Здавалося, скільки того моря, коли позаду вже три океани. Та коли Кіпр, що захищав нас від хвиль та вітру, лишається позаду, доводиться долати штормове море та ще й проти вітру. Хоч Сергій і досвідчений яхтсмен, має власну яхту, та два дні 7–8-бального шторму вимотують його. Зовсім не про таку відпустку він мріяв.

Вісімнадцятого травня ловимо з короткохвильового радіо (мені вдалося за 100 доларів купити стареньку рацію в Ларнаці) переговори між яхтами, що йдуть цим регіоном Середземного моря. Дізнаємося, що яхта “Шоган” під Родосом вночі зустріла шквал 85 вузлів — це вітер сили урагану. У нас слабкий вітер, майже штиль, а до протоки 10 миль. Ця звістка здається неймовірною. Та невдовзі наші сумніви розвіюються. Вранці наступного дня ми обходимо острів Родос, протокою між ним і островцем Карпафос починаємо пробиватися проти вітру в Егейське море. Вітер розганяє в протоці коротку круту хвилю, посилюється й посилюється. З великими труднощами, допомагаючи вітрилам дизелем, лавіруючись, ледве просуваємось вперед. Ніч застає нас посередині протоки. Вітер скаженіє, це вже добрячий шторм, дме більше 50 вузлів. Битися проти такого вітру неможливо. Можна відступити й схватитися за Родосом, але не втрачати ж так важко завойовані милі. Лягаємо в дрейф під двічі зарифленим гротом. Яхта майже зупиняється, починає танцювати, оминаючи хвилі. Качка зменшується, головне, яхта ні на крок не відступає назад, навіть потроху просувається проти вітру.

Це здається неймовірним — той маленький клаптик вітрила, що ми залишили на шоглі, дає змогу витримати шалений натиск вітру й хвиль.

Доводиться чергувати всю ніч. Рух у протоці майже зупинився, та часом доводиться поспіхом за допомогою дизеля тікати від якогось судна. До ранку в дрейфі ми просунулися проти вітру на 7 миль, поки вітер не послабшав до 8 балів й ми змогли під вітрилами йти далі.

В Егейському морі постійно дме потужний норд. Коли ж ми подолали протоку Карпафос, вітер вмер й нам довелося майже весь час моторувати до самих Дарданелл.

Проїшовши через архіпелаги островів, ми, нарешті, виходимо до Дарданелл — вузької протоки завдовжки 50 миль з сильною зустрічною течією. Штиль, який добре вимучив нас та наш двигун упродовж останніх діб, кінчається, й у протоці нас зустрічає сильний зустрічний вітер. Дарданелли можна подолати тільки за допомогою двигуна, та чи витягне наш 10-сильний двигун проти потужного вітру, хвиль та течії.

Двигун працює на максимальних обертах, яхта ріже форштевнем потужний струмінь зустрічної течії, а ми ледве просуваємось вперед. Часом течія майже зупиняє наш поступ, доводиться весь час змінювати тактику, то йти якнайближче до берега, наражаючись наскочити на якусь підводну каменюку, то тікаємо від течії на середину протоки. Це нервує капітанів суден, яким ми перегороджуємо шлях. Рух через Дарданелли дуже інтенсивний, та, на жаль, ми не побачили жодного українського корабля.

Двадцять четвертого травня надвечір, подолавши протоку, ми стали на якір поблизу порту Джеліболи.

Доля й далі не посміхалася нам, й ми моторували й моторували до самого Стамбула, бо вітер вмер, як тільки ми ввійшли в Мармурове море.

Дизель тактовно нагадав нам, що треба почистити охолодження — перегрівся перед самим входом у Босфор. Він наче відчував, якщо зупиниться посеред протоки з інтенсивним рухом та сильною течією, завдасть нам прикроців. А далі працював бездоганно й легко, за шість годин перевіз нас Босфором.

Через дві доби ми заходимо в Болгарію, в Несебр. Незважаючи ні на що, ми зберегли пляшку болгарського коньяку “Пліска”, що чотири роки тому подарував Адамо, хазяїн маленького кафе “Золота рибка”. Вже на місці виявляється, що Адамо заклав свою “Рибку” й будує натомість новий ресторанчик, окрасою якого вирішує зробити пляшку-мандрівницю. Нам же виставляє замість неї цілу батарею різноманітних напоїв. Ясна річ, ми не відмовляємось.

З Несебра ми телефонуємо додому. В Одесі нам готують урочисту зустріч й чекають сьомого червня. Ми трохи нервували дорогою, бо під мисом Каліакра потрапили в район військово-морських маневрів. Усю ніч ми поволі просувалися вперед при слабеньких подихах вітру, а ранком вимушені були повертатися назад, щоб об’їхати заборонену зону.

До “перлини біля моря” прибуваємо з солідним запасом часу й вирішуємо стати на ніч на якір десь під берегом, відпочити.

Ще від самого Кіпру мене бентежить думка про зустріч з рідною землею. Як зустрічатиме мене Україна, адже ми не були там чотири роки? Знаю, вони були дуже важкими для Батьківщини. Зовсім не так успішно, як сподівалися, тяжко й болісно прожила цей час країна. Хіба їй до якихось мандрівників? А друзі? Деякі з них, доки ми набирались вражень, просто животіли, часто-густо не маючи роботи, зарплатні, впевненості у прийдешньому дні? Мабуть, за цей час встигли нас забути? В Австралії деякі наші друзі, що емігрували кілька

років тому, бідалися нам: під час гостювання на Україні зрозуміли, що вже стали чужими для друзів. Скоро матиму нагоду пересвідчитись, чи так це насправді.

Від тривожних думок відволікають вогні судна, що прожектором висвічує гладінь моря. Сумнівів нема — це катер прикордонників. Надії, що нас не помітять, марні — катер вп'яв у нас промінь прожектора.

“Зараз матимемо по повній програмі, — похмуро обіцяю Сергію. — Мабуть, шукатимуть контрабанду. Перевернуть усе шкереберть.”

Тим часом катер підходить до нас майже впритул. І раптом з гучномовця веселий голос сповіщає, якщо не на все Чорне море, то вже точно на всю Одесу: “Валерію Дісановичу! Екіпаж військово-морського судна вітає вас з успішним завершенням навколосвітньої подорожі!”

Про нас не забули, на нас чекають! Сумно-ностальгічний настрої миттєво змінюється на радісний. На душі стає тепло, і якийсь комочок підступає до горла.

Усю ніч під мінімальними вітрилами ми поволі наближаємось до Одеси. На ранок з яхт-клубу назустріч нам виходять яхти й катер із зустрічаючими: там була Наталя, наші діти, онуки. Й серед них, звичайно, одеський яхтсмен Борис Шаєвич. У Новій Каледонії Борис пообіцяв зустріти нас в Одесі й виконав обіцянку. Це він організував нам цю чудову зустріч, хоча прикордонні власті мали сумніви, бо загубилася реєстрація нашого виходу з Одеси у 1994 р.

Рівно о дванадцятій “Лелітка” швартується біля причалу яхт-клубу. На березі друзі, що приїхали з Києва, яхтсмени, що пам'ятають мене по змаганнях, просто люди, що прийшли поздоровити. Дружні гарячі обійми, обов'язкове шампанське. Даємо інтерв'ю телебаченню. “Чи вирушите ще колись у велику подорож?” — питає кореспондент. “Дружина хоче, щоб я вирощував овочі у нашому садочку”, — відповідаю. “А ну кажи правду!” — грізно застерігає Наталя. “Та є в мене ще мрія пройти навколо світу ревовчими сороковими на сталевому човні, щоб перевірити тактику керування яхтою в екстремальних штормах.” Наталя із задоволенням киває та додає: “Але про це ти можеш тільки мріяти, я тебе не пущу!”

Нам навіть вручають грамоту від міністерства морського та річкового флоту України “за героїчний вчинок”. Друзі, дехто із яхтсменів також поздоровляють із “героїчним вчинком”, але я принципово заперечую будь-яку героїку: була чудова, цікава подорож, були пригоди, але героїчного нічого не було.

Два дні у теплому колі друзів, й ми знов вирушаємо в дорогу додому. Зі мною тепер двоє моїх давніх друзів яхтсменів — Юра Кропивко та Володя Кашутін, що прихопив з собою ще 10-річного сина Андрія. “Лелітка” із свіжим попутним вітром швидко долає відстань до Дніпровсько-Бузького лиману.

Заходимо в лиман, пробуємо воду за бортом — так незвично відчути смак прісної води за кормом.

Двадцятого червня нас зустрічають в Києві. Чудовий теплий прийом, Дніпро вкрився вітрилами десятків яхт, що вийшли нам назустріч: наші рідні, друзі й побратими-яхтсмени, з якими майже за двадцять років я пережив безліч вітрильних баталій. Ми повертаємось у рідний яхт-клуб, з якого 4 роки тому вирушали в найдальшу мандрівку мого життя. За кормом лишилися три океани й 12 морів, подолано 30000 миль. На щоглі під краспицею ми підняли 18 прапорів — 18 країн світу надали нам гостинний притулок під час мандрів. Подорож продовжувалась 1399 діб, 435 з них — водні переходи.

Після повернення з подорожі пройшло вже 7 років. “Лелітка” два рази побувала на Чорному морі — я брав участь у спортивно-просвітницьких експедиціях УРП “Собор” “Дніпро єднає Україну” у 2000 році й “Соборна Україна” у 2003 році, а син, користуючись нагодою, що яхта вже на морі, двічі відвідував Болгарію. Та все ж переважно “Лелітка” сумує біля рідного причалу: я працюю і маю обмаль часу на подорожі. Головне ж, я не поставив останню крапку, не завершив навколосвітню подорож: не видав книгу, без цього не маю морального права вирушати в нову.

## 1. Як підготувати човен до океанської подорожі

Почнемо з умов забезпечення безпеки подорожі. На перше місце я ставлю наявність набору міцних та надійних штормових вітрил. У першу чергу, дуже важливо мати грот з важкого матеріалу 300–500 грамів на квадратний метр. Грот повинен мати не менше трьох полок рифів (третій риф повинен зменшити висоту передньої шкаторини грота не менш ніж на половину). Так, саме грот дозволить вам привести яхту до вітру, найкраще під кутом 50°, так, щоб удари хвиль були найменш вразливими для яхти, щоб вистояти проти надзвичайно важкого шторму, особливо, коли він підтискає до небезпечного берега. Можна, звичайно, використовувати трисель, але я вважаю, що зняти й ув'язати грот і підняти трисель значно важча робота, ніж узяти третій риф на гроті. Крім того, площі триселя може буде недостатньо, щоб при важких хвилях привести яхту до вітру, тоді доведеться знову підіймати зарифлений грот.

Рифлення грота під час шторму — нелегка робота, треба бути готовим до того, що її доведеться виконувати одній людині вночі в повній темряві, коли яхта йде з великим креном і через неї перекочуються хвилі. Краще обладнати грота-гік так, щоб можна було одночасно завести два рифшкентеля. Раджу використовувати також дві відтяжки грота-гіка, завівши їх на протилежні борти. На фордевінді обидві відтяжки можна завести на один борт, використовуючи їх в як завал-талі.

Найчастіше яхти гинуть або дістають пошкодження на якірних стоянках. По-перше, необхідно використовувати якірний ланцюг (завдовжки щонайменше 50 м), а не синтетичний трос — дуже велика ймовірність, що трос буде перерізаний коралами, гострими скелями. До того ж якір з ланцюгом тримає набагато краще. Бажано якір до ланцюга приєднати через вертлюг. Пальці на такелажних скобах, які тримають якір, обов'язково треба зафіксувати дрогою.

Я виходив у подорож, маючи три якоря: саморобний “данфорт”, якір Матросова та складний “адмірал”. Жоден не виказав себе достатньо надійним. В Австралії я придбав “плуг” з поворотним веретеном вагою 16 кг. Такими якорями обладнана переважна більшість яхт, які я зустрів під час своєї подорожі. Якір виявився на диво надійним, чудово тримав і на піску і в мулі. Жодного разу він не підвів нас.

Витягти руками якір з 50-метровим ланцюгом важко, якщо яхта стоїть на глибині, скажімо, 30 метрів, тому, як мінімум, поставте на ніс шків, щоб через нього вибирати ланцюг, це набагато легше, аніж вибирати його, вивісившись за релін. А найкраще поставити якірну лебідку, у крайньому разі підійде навіть звичайна шкотова. Я не маю досвіду вибирання ланцюга звичайною шкотовою лебідкою, лише прочитав про це у Девіда Льюїса. Він писав, що шкотова працює краще, ніж спеціальна ланцюгова.

Двигун на яхті потрібний найперше, щоб врятувати яхту в несподіваних небезпечних ситуаціях. Тому він повинен легко й швидко запускатись, мати дистанційне керування й надійно працювати. Як правило, причина зупинки дизельного двигуна — проблеми з подачею палива. Бажано мати два попередніх дизельних фільтри з скляними відстійниками з можливістю перемикання на один чи другий.

Тепер перейдемо до речей, які забезпечують комфорт та відпочинок і тим самим сприяють безпеці в океанських переходах.

Тент від сонця (саншед) — найнеобхідніша річ, якщо ви вирішили мандрувати південними морями. Коли сонце стоїть прямо над головою, а в каюті температура підіймається до 40 градусів, лише тент над кокпітом дасть вам можливість почувати себе комфортно. Тент добре виручає й під час дощу. Але бажано передбачити можливість швидко й легко встановлювати й прибирати тент. Доджер — захисний дашок над каютою з вікном з прозорої плівки, створював для нас комфорт при переходах у бейдевінд: він давав надійний захист від хвиль та холодного вітру. Ефект від доджера був такий наче з мотоцикла ми пересіли в автомобіль.

Дінгі — надувний гумовий човник — абсолютно необхідна річ, бо не скрізь можна підійти до берега. Підвісний двигун до нього — зовсім не розкіш, тому що досить часто до берега чимала відстань, яку доводиться долати ще й проти вітру і хвиль. Треба додати, що оснащене двигуном дінгі може заощадити ваші витрати на оплату стоянки у маринах, бо майже всюди можна знайти якірне місце.

**Ахтерштаг** — металевий трос, що йде з корми яхти на топ щогли.

**Бак** — носова частина палуби яхти перед щоглою.

**Бакиштаг** — курс яхти, коли вітер дме під кутом зі сторони корми.

**Балер руля** — вісь руля.

**Бейдевінд** — курс яхти за зустрічного бокового вітру.

**Бізань** — на двощогловій яхті щогла, що ближче до корми.

**Бон** — наплавний причал.

**Брочінг** — неочікуваний поворот яхти до вітру. Такий поворот трапляється, коли яхта несе занадто багато вітрил при сильному вітрі та йде з великим креном.

**Ванти** — металеві троси, що заведені зі щогли на борти яхти.

**Вимпельний вітер** — напрям та сила вітру відносно яхти, яка рухається.

**Галс** — яхта йде правим галсом, якщо вітер дме з правого борту, яхта йде лівим галсом, якщо вітер дме з лівого борту.

**Галфвінд** — курс яхти відносно вітру, який дме під прямим кутом до осі яхти.

**Генакер** — різновид спінакера, який дозволяє йти крутіше до вітру.

**Генуя** (інша назва — стаксель) — переднє трикутне вітрило.

**Дінгі** — човник, найчастіше гумовий, на якому екіпаж яхти, що стоїть на якорі, має можливість дістатися до берега.

**ДП** — діаметральна площина яхти, тобто вертикальна площина, що проходить з носа до корми через середину яхти.

**Завал-таль** — снасть, яка фіксує грота-гік, щоб він несподівано не перелетів на другий борт, коли яхта на повному курсі міняє галс.

**Кабельтов** — одна десята морської милі, тобто 182,5 метра.

**Кіль** — важка металева (свинцева або чавунна) пластина, розташована під яхтою в ДП, що опирається дрейфу яхти під вітер під час руху та своєю вагою компенсує момент крену від тиску вітру на вітрила яхти.

**Клотик щогли** — верхня частина щогли.

**Кокпіт** — місце на кормі яхти, де розташовані органи управління яхтою: румпель або штурвал, пульт управління двигуном, шкотові та фалові лебідки. Підлога кокпіту найчастіше розташована нижче рівня води, для її осушення використовуються зливні труби.

**Кранець** — пластиковий пневматичний балон, поролонова подушка в брезентовому чохлах або інший подібний амортизатор, що захищає борт яхти від пошкоджень на стоянці.

**Красниця** — перекладина в центральній частині щогли, до якої кріпляться ванти.

**Лавіровка** — рух яхти проти вітру, коли до місця призначення вона не може дістатися одним галсом й змушена міняти галси.

**Лаг** — пристрій, який вимірює швидкість ходу яхти та фіксує пройдений шлях.

**Леєр** — трос, натягнутий вздовж борта яхти.

**Леєр штормовий** — трос, до якого яхтсмен пристібає карабін свого страхувального пояса, коли під час шторму пересувається палубою.

**Лоція** — книга, в якій наведені дані про район плавання: метеорологічні умови, опис водного середовища та узбережжя суші.

**Марина** — акваторія, обладнана для стоянки яхт.

**Мачете** — великий ніж, який використовується для прокладання дороги в заростях.

**Мідель** — середня частина яхти (за довжиною).

**Пайоли** — фанерні або дошані щитки розбірної підлоги каюти.

**Радіопеленг** — компасний курс на радіомаяк.

**Релін** — металеве огороження корми чи носа яхти.

**Рифити** — зменшувати площу вітрила (тут — грота). При рифленні грот опускають нижче на щоглі й підв'язують до грота-гіка відрізками троса — риф-шкентелями.

**Річер** — переднє вітрило — стаксель з високо піднятим шкотовим кутом.

**Рубка або каюта** — житлове приміщення на яхті, водонепроникне для хвиль.

**Румпель** — рукоять, якою повертають руль яхти.

**Салінговий вогонь** — ліхтар на щоглі, яким вночі можна освітити палубу.

**Слайдлюк** — зсувний люк над каютою.

**Сліп** — місце, пристосоване для спуску-підйому яхти.

**Спінакер** — переднє вітрило, що зовнішнім виглядом нагадує парашут, яке використовується при попутному вітрі.

**Стоянковий вогонь** — білий вогонь, який запалюється вночі на яхті, якщо вона стоїть на якорі.

**Топ щогли** — верхня частина щогли.

**Фал** — трос на щоглі, яким піднімають вітрила.

**Форлюк** — люк у носовій частині яхти.

**Форпик** — носова частина каюти.

**Форштаг** — металевий трос, що йде з носу яхти на топ щогли.

**Ходові вогні** — вогні, які яхта повинна нести вночі. Кормовий вогонь — білий; носовий — по лівому борту червоний; по правому — зелений.

**Швартов** — трос, який фіксує судно біля причалу.

**Шлаги** — кільця троса при намотуванні його на якийсь держак або лебідку.

**Шкаторина вітрила** — зовнішня сторона вітрила від одного до іншого його кута.

**Шпангоут** — поперечна рама конструкції яхти, до якої прикріплюються планки обшивки.

The Cossack kin will never end. Strong, courageous, enthusiastic people set for themselves a big objective and reach it. Genes of glorious knights of the steppe unrivaled in sea campaigns echoed and resounded in the blood of the Kyiv family of Petushchak-Makedon. The author narrates enthusiastically and ardently the Ukrainian hopak – a travel around the world that lasted 1.399 days and nights, in which he was a participant. The Ukrainian flag fluttered in the wind at the mast of the yacht “Lelitka” in ports of 18 countries of the world. Three oceans welcomed “our flag made of sun and heaven.”

The story will be of interest to yachtsmen, who intend to travel, as well as to a wide readership.

Художнє видання  
**Петушак Валерій Дісанович**  
**СОЛОНІЙ ГОПАК**

Art Edition  
**PETUSHCHAK, Valeriy D.**  
**SALT HOPAK**