

Константин Андрусик



Реки текут на север



18+

Константин Андрусик

Реки текут на север

«Автор»

2019

Андрусик К. Г.

Реки текут на север / К. Г. Андрусик — «Автор», 2019

Эта книга про реки. Течение их — сила, которой невозможно противостоять; истина, которую не нужно доказывать; закон, который не требует закрепления в кодексах. Герои этой книги — мельчайшие частицы, как капли воды в реке, только обладающие волей; атомы во Вселенной; простые люди, поклоняющиеся Природе, как все путешественники во все времена. История основана на реальных событиях.

© Андрусик К. Г., 2019

© Автор, 2019

Содержание

«Красноград»	5
Первооткрыватели	10
Подготовка	13
Команда	15
Рейс № 171	21
Телеграмма	25
Большая вода	27
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Константин Андрусик

Реки текут на север

«Красноград»

Капитан Луговской понимал, что дело к вечеру справлено не будет, но исключительно в силу опыта и природного спокойствия совершенно не волновался.

Теплоход уже встал под загрузку, танки были полны солярки, провиант лежал в трюме, всё было готово к выходу в рейс, но правый двигатель теплохода «Красноград» – грузового судна Енисейского речного пароходства, никак не хотел выходить на рабочие обороты. До отправления в рейс оставалось чуть больше суток – в девять тридцать пятницы теплоход должен был тронуться на юг к порту Красноярск.

В среду, весь рабочий день, от звонка до звонка, портовый механик Виталья колдовал над клапанами, компрессорами, пружинами и бог знает над чем ещё, но двигатель, отработавший безотказно около восьмисот тысяч моточасов,

отказывался развивать больше двухсот оборотов в минуту; после начинал чихать, вибрировал и в конце концов, глох.

– Игорь Алексеич! Ну никакого, блин, терпения не хватает! – сетовал Виталья, к вечеру напрочь терявший это самое терпение не от того, что не справляется с задачей, а, скорее, от желания выпить. – Первый раз такой чумовой дизель мне попадается! Я уж и так и сяк его! Рас-с-с... – Он сплюнул и бросил огромный ключ себе под ноги: – Как будто одного клапана не хватает, Игорь Алексеич!

Виталья был по уши вымазан в масле, задорно, как бы в шутку, и одновременно всерьез злился на неподатливые железяки, в притворном отчаянии швырял инструменты в разные стороны, из-за чего терял их из виду и от этого злился ещё больше, уже по-настоящему.

– Нечего ругаться на мою ласточку, – ответил Луговской. – Сам бестолковый, а на машину пеняешь! – отрезал он сухо, и отправил бедолагу домой, зная, что в запасе есть ещё целый день на починку.

«Утро вечера...» – пробубнил капитан себе под нос, решив, что этот «порог» не пройти сегодня, надо просто подождать. И оказался прав.

Виталья, хоть и любил выпить, но механиком был толковым и в дизелях разбирался. Капитан это понимал, к тому же видел, что дело не стоит на месте. Ситуация развивалась в обычном для такого дела ключе: если регулировка не помогла, значит, надо вынимать все клапана по очереди и смотреть, чего там внутри.

«Что там вообще может быть сложного?» – думал капитан. Двадцать клапанов снять и поставить за один день налегке успевал любой моторист.

Утро четверга дало ясность.

Не было ещё десяти часов, как поломку нашли. К обеду злополучный клапан сняли, поменяли на новый, отрегулировали, и мотор зарычал солидным басом шестицилиндрового дизеля, выдававшего на винт пятьсот с лишним лошадиных сил.

Поздно вечером на палубе, освещённой косыми лучами июльского солнца (летом оно не садилось в Дудинке вовсе), был размещён весь невеликий груз: ящики из-под взрывчатки, капроновая обратная тара для песка, уложенная в тюки, контейнеры с вещами северян, навсегда переезжавших на материк и старая праворульная «Caldina», отправлявшаяся вместе со своими хозяевами в небольшой сибирский город, где ещё, в общем, молодые пенсионеры «Норникеля» получали жильё, отмотав свои трудовые дни на полуострове Таймыр.

Вверх по реке, на юг, корабли обычно шли полупустыми. Оставив всё привезённое в Дудинке, теплоход был свободен от груза – на нём можно было запросто разместить хоккейную коробку.

– Мало фрахта – это тоже хорошо! – произнёс капитан, будто рядом был собеседник.

Подразумевая меньшую ответственность и суету при разгрузке, он с чувством удовлетворения отправился в портовую гостиницу, над входом в которую угрожающе нависали массивные деревянные буквы «З А П О Л Я Р Ъ» (буква «Е» отсутствовала), где в буфете его ждали бутерброды с лососем, а в номере – старая фляжка с невнятной, почти стёршейся от возраста гравировкой. Коньяк внутри неё добавлял три свои звезды к двум звёздам гостиницы, поднимая таким образом, отдых капитана на высший уровень.

В бывалом, потёртом планшете, в специально предназначенном кармане, лежал судовой журнал. В него заносились все детали событий, происходивших за время движения по маршруту: хронометраж, поломки, нештатные ситуации, информация о повреждённых знаках судового хода, изменениях его границ и прочие важные для речников данные. Ещё в одном отделе, тоже специальном, были накладные на груз и сводка погоды на три дня.

За команду капитану переживать не приходилось. За десятки рейсов, пройденных от Города до Дудинки и обратно, на теплоход никто ни разу не опоздал. Ребята любили свою работу, и на палубу всегда поднимались в приподнятом настроении.

«Городом» речники называли Красноярск – единственный большой населённый пункт маршрута. По какой-то негласной, их собственной классификации, принятой по умолчанию, именно Красноярск был «Город», видимо, ввиду его статуса, как места погрузки. Все остальные пункты, будь то совсем крохотные посёлки, или более крупные населённые пункты, действительные города, или даже гораздо более старый Енисейск, которому перевалило за четырёста лет, в этой классификации звания «Город» удостоены не были. Город всех кормил, а все кормились от него.

На Севере стоял июль. Самая середина навигации – любимое время речников. Почти круглые сутки светит солнце, вода прогревается до плюс восемнадцати, при желании и смелости можно даже искупаться. Река упорным рыбакам всегда даёт рыбу, а уж речники – те, кто проводит на воде почти половину жизни, и в отсутствии клёва добудут себе пропитание.

В сопутствующих товарах тоже никогда не было недостатка – в любое время, прямо с воды, можно было купить тугуна, бруснику, голубику, мёд, кедровые орехи и другие дары природы, которые на своих помятых корытцах доставляли докучливые аборигены, населяющие прибрежные посёлки.

Бывает, в жару достаёт мошка, но на реке она всегда сдувается ветром, и к тому же не может плодиться и жить на теплоходе, – ночью он остывает быстро, как консервная банка, и стоит только солнцу уйти за горизонт, корабль тут же принимает в себя холод речной воды.

В раздумьях о начале завтрашнего рейса Игорь Алексеевич Луговской, высокий, угловатый капитан теплохода, пятидесяти трёх лет, лёжа на диване и наблюдая, как в полночь солнце катится по горизонту, словно мячик, не заметил, как уснул, а только уснув, тут же услышал будильник, который показывал семь.

Он полежал с полминуты, потом одним рывком соскочил с кровати и коротко потянулся. Долгие сборы были не в его духе – жалко было времени. Капитан знал, что меньше, чем через два часа якорь будет поднят и Енисей, в восемьдесят первый раз, на несколько недель станет для него и команды и домом, и работой.

Поднявшись на палубу, капитан обменялся коротким взглядом с механиком. Так, не прозвонив ничего вслух, он справился всё ли в порядке, и в девять с четвертью, на пятнадцать минут раньше графика, дал команду:

– Поднять!.. Малый ход!

Зазвенела якорная лебёдка, с грохотом выбирая массивную цепь. Вступая за ней как по нотам, низким баритоном

заурчали два двигателя, каждый размером с небольшой грузовик. Берег тронулся и стал потихоньку ползти назад, постепенно ускоряясь.

Молодой матрос, в трико и в безразмерной тельняшке, суетливо забегал по палубе, подобно щенку, которого не выгуливали несколько дней – искал любую работу, лишь бы не сидеть в каюте. На этот переход была запланирована покраска верхней палубы, но по уму, её сначала нужно было очистить от старой краски. Теряя на бегу шлёпанцы, не утруждая себя подумать, какие инструменты нужны ему для работы, матрос тащил то скребок, то щётку, то ведро – всё по отдельности, наматывая лишнее расстояние.

Катя, корабельный кок, заскочила на мостик уточнить, устроят ли на обед макароны по-флотски, и уже через десять минут загремела кастрюлями на камбузе.

Только немолодая матроска, имя которой я так и не вспомнил, тихо сидела в своей каюте. Её заботой была чистота на корабле, и с этим она безупречно справлялась, ругая время от времени ребят, если кто ходил по свежевывытому в грязной обуви. Для неё работы пока не было, а появляться наверху без причины было не в её правилах – не любила мешаться под ногами.



В полдень Луговской поднялся на мостик. Во всём пароходстве, на всех абсолютно судах, именно в это время все капитаны заступали на дежурство. Таков был порядок. В эту смену, четыре часа кряду, практически без отрыва капитан сам управлял теплоходом.

Игорь Алексеевич в этот раз соскучился по штурвалу как-то особенно остро. Всё на берегу ему было не по вкусу, всё как-то неловко и сумбурно: то опаздывали консервы, то не так составили накладные, да ещё этот клапан!

Луговской больше, чем обычно сегодня торопился подняться на палубу, чтобы избавиться от мирской суеты. Покой всегда возвращался к нему у штурвала.

После вахты, не спеша отобедав макаронами, капитан традиционно засел в своей каюте с механиком Анатолием за нарды.

Играли мужики отчаянно, как будто на большой куш, рисковали и смеялись за игрой. Проиграв, расстраивались на секунду, и тут же расставляли новую партию. Это было больше похоже на ритуал, чем на игру. Капитан за проигрыш давал механику условленный символический шелбан. Механик же, выиграв, не делал этого в ответ из уважения к капитану, а брал выигрыш сигаретами «Честер». Игорь Алексеевич хотя и бросил курить с прошлой навигации, но всегда держал в своей каюте пару блоков в качестве обменной валюты.

Теплоход был далеко не новым, 1965 года постройки, но удивительно простым и понятным в обслуживании. Именно простота судна была залогом его надёжности. Серьёзно и необратимо ничего не ломалось, поскольку сложного оборудования, кроме, может быть навигационного, на борту не было. По этой причине «Красноград», водоизмещением в полторы тысячи тонн, управлялся восемью членами команды так же легко, как домохозяйка справляется с посудомоечной машиной.

Для команды, состоящей всего из восьми человек (включая кока и матроску), самым светлым за две недели перехода, был именно этот день – самый первый. После, когда начались монотонные трудовые будни, было не принято выходить из кают без надобности или вне вахты.

В эти две недели поведение молодых ребят было на удивление рациональным, не соответствующим возрасту основной части команды. Казалось, именно они должны были наполнить жизнью бездушную железяку, но традиции речников, всегда сохраняющих холодное спокойствие, были сильны и соблюдались строго. Только вечером, в ожидании ужина, пацаны, выполнив свои привычные обязанности, кругами ходили вокруг камбуза и громко шутили.

Ужинали быстро и нетерпеливо.

Не дожевав кусок, на ходу, коротким «с-с-сиба» поблагодарив Катю за макароны, парни снова бежали по корабельным делам, исполненные чувства собственной важности. Кроме этой ежевечерней суеты, из-за которой каждый день притворно строго ругалась матроска, всё остальное на судне совершалось спокойно, с достоинством мастера, в совершенстве владеющего своим ремеслом.

Первый день навигации подходил к концу. Игорю Алексеевичу можно было бы поспать, но ощущение чего-то необычного за новым поворотом, юношеское чувство радости, поступающий в кровь адреналин, или всё это вместе взятое, не давали сна, и в полночь, в положенный час, капитан снова заступил на мостик.

Он был крепким сибиряком, выросшим на заводской окраине Новосибирска. В молодости одним из первых вступил в комсомол и участвовал в строительстве коммунизма, пока не случилась рыночная экономика. Что-то подсказало, тогда, в девяносто втором, что назад пути уже нет.

Веры в то, что социалистическая стройка когда-нибудь будет закончена, красные командиры привить Луговскому не смогли. Опыт сокурсников, проработавших всю жизнь в советском аппарате, тоже не внушал оптимизма; на рубеже эпох – советской и рыночной – выяснилось как-то вдруг, что люди, окончившие лучшие советские институты, ничего не умеют делать полезного, и по этой причине рискуют досрочно выйти на пенсию, на которую только и можно было, что купить внукам по леденцу раз в месяц.

Однако, разочарования за прожитые в Союзе годы Луговской не испытывал, да и сожалениями отягощён не был. Он имел профессию. Настоящую, мужскую профессию. Он был речником.

Когда-то, когда нужно было делать выбор, он колебался только внешне, делал вид, что взвешивает все «за» и «против»; внутри же был уверен на сто процентов, что не сможет про-сидивать штаны в кабинетах.

В тот день, который во всех случаях, можно было бы назвать переломным, он не советовался с женой, вообще ни с кем не советовался, а в качестве конечного аргумента в пользу его перехода на рейсовую службу в Енисейское пароходство, попивая на кухне чай, как всегда спокойно сказал жене: «Не смогу я, Галя, по-другому...».

Эпохи сменились, и время стёрло всё: комсомол, генеральных секретарей, съезды партии, плановую экономику и личные передраги. Сегодняшний день для капитана всегда был самым важным.

Каждый день, и он это хорошо усвоил, имел право стать лучшим в жизни, нужно было только суметь это почувствовать, и не смешить Всевышнего своими планами. Сегодня голова была пуста, ум отдыхал, сердце билось спокойно и ровно, и только нежный голос жены не покидал его, звуча в голове всё снова и снова: «Отпустил бы хоть усы, капитан! А то похож на преподавателя! Тебе галстук ещё, и впору переходить в речное на работу!»

Первооткрыватели

Эта экспедиция могла бы запросто не состояться. И этому было много причин.

Во-первых, мы уже жили в разных городах, имели работу, семьи и множество других обстоятельств, которые каждый раз вмешивались в процесс подготовки, угрожая это мероприятие, как минимум перенести, а то и вообще – отменить.

Во-вторых, готовиться к большому путешествию нужно было долго и тщательно, с разными расчётами, записями и пометками на картах. А времени, как известно, всегда не хватает.



Не первый год водными походами мы изучали запутанные линии рек на картах родного края и знали с десятков простых, привычных и популярных у населения способов отдохнуть и на воде, и у воды, с ходу, без особой подготовки, например, где-нибудь в Зеленогорске, заскочив по пути в магазинчик за провиантом.

На этот раз расклад был другой. Мы выбрали свой, никем не проторенный и не наезженный, практически автономный маршрут, и по праву считая себя первооткрывателями, понимали, что подготовка будет хоть и трудной, но выполнимой задачей, по сравнению с самим походом, который представлялся нам сложным уравнением со многими неизвестными.

Осознание того, что ещё никто не проходил намеченный путь так, как собирались сделать это мы, подпитывало наш энтузиазм, азарт разогревал кровь каждый раз, когда мы рисовали себе сказочные картины нашего приключения.

Серьёзная река предполагала для нашей команды серьёзное судно. Новое судно. Судно, которое могло выдавать в день минимум по сотне километров маршрута в далёких от идеальных погодных условиях, держать волну, обеспечивать достаточную плавучесть с экипажем из трёх человек, запасом топлива и полезным грузом, обеспечивающим минимум неделю «автономки».

Надувной, с жёстким фанерным полом, выдавший виды чёрный «Корсар», используемый нами в своих вылазках до этого, уже не годился – с тем же успехом можно было бы отправиться в поход в разошедшемся деревянном корытце. Лодка должна была быть большой и надёжной.

И наконец, в-третьих, и это было самым важным – экспедиция была опасной. В прямом смысле этого слова.

Большая вода – стихия! Она всегда опасна. Опаснее большой воды, пожалуй, только горы!

На такой реке нас ожидали огромные, диковинные суда – как пассажирские, так и грузовые. По течению встречались пороги и просто сложные для судоходства участки, которые даже бывалые речники проходят с максимальной концентрацией.

Ну, и погода. Когда идёт дождь, из лодки можно выпрыгнуть только в дождь.

Кроме того, на берегу нас подстерегали дикие звери, клещи и гнус, плюс полная невозможность (из-за веса и габаритов лодки) устроить лагерь вдалеке от берега, поэтому комфортный вариант хотя бы какое-то время побыть в тёплом помещении со стенами и крышей, просушиться и принять душ, даже не рассматривался.

И самое важное, что вызывало кучу опасений, так это тот факт, что ещё никто не проходил такой длинный маршрут на лодке без запасного мотора, с любительским навигационным оборудованием и запасом топлива только на семь часов.

Это, а может быть, что-то ещё, о чем нам было ещё неизвестно, останавливало других путешественников на пути к покорению большой реки. Неизвестно! Наверное, что-то серьёзное, раз мы первые решились на такое!

Впрочем, обо всех неприятностях экспедиции, её участники: я, и два моих закадычных друга, о которых расскажу чуть позже, хоть и догадывались, но на тот момент предпочитали не заморачиваться. Нам было не впервой искать воду и бензин по берегам, ночевать под дождём и сутками обходиться без горячей пищи.

Вернее сказать, мы не позволяли себе думать о причинах, которые могут нас остановить. Наверняка они были, и их было много, но начать думать об этом, означало засомневаться. Зерно сомнения, удобренное нерешительностью – сильный сорняк, способный вырасти в тяжёлый тревожный синдром в благодатной почве здравомыслия.

За нашей спиной были походы на «Корсаре» длиною в неделю, в которых мы даже в шторм попадали, причём не это было самой большой неприятностью. Нам приходилось преодолевать пороги и перекаты, и, как нам казалось, особого страха перед стихией мы так и не приобрели.

Нет, страх, конечно, присутствовал! Или же это был не страх, а врождённый инстинкт, который отвечал за перевод из человеческого состояния в животное – состояние борьбы за жизнь, но начинать бояться раньше, чем это было нужно для выживания, смысла не было.

Если бы не авантюризм – отличительная черта всех неисправимых оптимистов, думаю, не было бы этого похода. К счастью, авантюризм оказался сильнее.

Его составляющие: жажда неизвестного и любопытство – те самые чувства, которые на протяжении всей истории человечества толкали мореплавателей на поиски новых континен-

тов, теперь и нас заставили собраться в новое путешествие. Мы хотели, ни много ни мало, совершить невероятно длинный поход – на этот раз по Енисею, из Красноярска до устья Подкаменной Тунгуски.

Немало передряг случилось с нами по пути, и большинство неприятностей мы создали себе сами, будучи просто не готовыми к условиям северного лета и характеру реки. Наши головы были переполнены иллюзиями об отдыхе и сказочной рыбалке. Однако, если бы меня спросили теперь, спустя семь лет, когда я пишу эти строки, что бы я хотел изменить в нашем походе – пожалуй, ответил бы: «Ничего!»

Да! Я бы оставил эту историю так, как она сбылась, и чрезвычайно благодарен судьбе и моим друзьям за то, что она вообще стала возможной.

Но чтобы быть абсолютно честным перед собой и читателем, я должен добавить: если бы тогда, перед началом экспедиции, нам рассказали обо всём, что нас ждёт, мы бы как пить дать, отказались от неё. Потому я и не копался «в интернетах» специально, стараясь заранее разузнать про возможные опасности.

Для туристов «без башни», тех, кто собирается совершить что-то из ряда вон, это можно использовать как добрый совет.

Подготовка

Итак, было принято решение автономно, с несколькими дозаправками, пройти без малого, тысячу километров.

Чтобы покрыть такое расстояние, предстояло проделать огромный объём подготовительной работы. Как и во всех больших делах, начинать пришлось с малого. Очертания нашей будущей экспедиции начали принимать осознанный вид с первым шагом к её подготовке – формированием «путевой ведомости»: списка того, что нужно взять с собой в достатке, чтобы не испытывать нужды, а по возможности, даже с некоторым комфортом осуществлять свою жизнедеятельность в дикой природе.

«Вот уж точно не придётся спорить – идти дальше или остановиться!» – писал в общем чате Ромич, уже год живший в столице. – «Фигачим только вперёд!»

Моему другу всегда казалось, что за ближайшим поворотом находится Эльдorado, и это всегда вызывало принципиальные споры о том, где нужно ставить лагерь: вот прямо тут, или пройти ещё с десяток километров.

«Братаны! Представьте, сколько у нас вариантов выбора?! – отвечал я. – Можем лагерь ставить каждые пизят километров! Вы подумайте о другом! Надеюсь, ни у кого нет иллюзий, что это будет легкая прогулка?! – я продолжал бить по клавишам, не дожидаясь ответов. – Предупреждаю – нужно много сил – проходить по сто–двести километров в день! К тому же мы ещё никогда так долго не были вместе! Нам и друг друга, со всеми нашими тараканами придётся потерпеть...»

Идти по течению реки – одно, а вверх, против течения – совершенно другое дело. Поэтому ещё зимой, мы решили зафрахтовать место на одном из грузовых судов, в большом количестве курсирующих по Енисею. Водная часть экспедиции делилась таким образом на две равные части: вниз по течению – своим ходом, используя бензин и течение реки, и вверх – на теплоходе.

В один из прекрасных солнечных дней, когда сердце особенно рвётся из груди от желания уехать из города, я стал звонить в пароходство.

– Енисейское речное пароходство. Здравствуйте! – ответил немолодой женский голос.

– Девушка, драсьте! Подскажите, как можно доставить груз... эээ... лодку... из, как бы это объяснить... Ну, в общем, из точки А в Красноярск?!

– Простите... я не поняла вас. А какой груз?

– Ну... лодку! – сказал я робко, отчаявшись объясниться с первой фразы так, чтобы меня поняли. – И трое туристов!

– Ну, пассажиров мы не перевозим! А грузы – пожалуйста. Четыре четырёста за кубометр.

– Хорошо. А как оплатить – вы выставите счёт?

– Отправляйте заявку, пишите адрес, – ловко избегая дальнейших вопросов, протараторил голос.

Я записал электронный адрес, так же решив пока не вдаваться в детали. Я не понимал, как можно поднять лодку на борт теплохода там, где может вообще не быть причала и грузовой техники. Я решил: оператора в офисе пытаться на этот счёт бесполезно, а вот речники это делают ежедневно, поэтому на месте подскажут.

Положив трубку, я тут же, на калькуляторе посчитал объём лодки с мотором и отправил заявку в пароходство. Женщина попалась расторопная и через какой-нибудь час-полтора, прислала счёт на двенадцать тысяч с чем-то.

«Дело сделано!» – написал я в чате через минуту после того, как на следующее утро зашел в офис, с уже оплаченной квитанцией на доставку груза. Мне хотелось побыстрее сделать что-

нибудь существенное, чего нельзя уже отыграть обратно, – тем самым я будто подгонял время и подталкивал себя к следующему шагу подготовки.

Команда

Компания в этот раз подобралась чудесная! Два моих лучших друга: Роман и Серёга, не раз проверенные боевыми походами различной дальности и сложности, снова были готовы разделить со мной все горести и радости очередного путешествия.

Друзей своих я люблю всей душой, и в основном за то, что, если не было видимых причин оставаться дома, они не сидели у телика, были легки на подъём, подрывались «на раз», не задавая при этом лишних вопросов про то, сколько звёзд у гостиницы и холодна ли вода в речке.

Мы садились где-нибудь в кафе, раскладывали карту и выбирали очередную реку, руководствуясь лишь одним простым правилом: точка ставилась туда, где мы ещё не были. На остальное в нашей компании было не принято обращать внимания. Далеко ли, близко – ехали, сколько нужно, всегда ели то, что поймали и приготовили сами, и органично, почти без слов, выполняли обязанности по обустройству лагеря.

Выбор места для временного лагеря – не единственное, но одно из существенных обстоятельств, объединяющих наш экипаж с корабельной командой первооткрывателей. От путешественника требуется, казалось бы, совсем не много: сориентироваться по солнцу, ветру, течению и выбрать бухту, где и судно, и люди будут в безопасности. Это была самая ответственная, интересная и приятная процедура.

Не сразу, но через несколько лет совместных походов нам стала понятна логика предков, согласно которой те выбирали места для проживания. Мы чувствовали, почему именно тут, а не где-либо в другом месте, на берегах реки образовывались посёлки, а впоследствии города. Со стороны дорог, появившихся гораздо позже, чем судоходство, эта логика не усматривалась.

Вот, например, прекрасное, живописное место, ровное и сухое. Однако, только опытный взгляд может определить, что оно находится от полудня до самого вечера в тени, прикрытое с запада высоким берегом. Утром же, раннее летнее солнышко, показавшись на востоке около пяти часов, к восьми нагреет палатку до состояния доменной печи и не даст сна уставшему туристу, просидевшему у костра далеко за полночь. Разумнее поставить палатку там, где солнце появится часов в десять, или даже чуть позже (при этом нужные утром вещи не забыть оставить на освещённом месте, чтобы ко времени, когда путешественник проснется, они уже высохли и проветрились). Вечером в лагере солнце тоже не помешает – просушить всё, что намокло или вспотело за день.

Канистры с бензином хранятся всегда в тени, подальше от костра и других источников огня; стена брезентового дома, никогда не ставится на подветренную сторону, чтобы он не парусил и не упал при сильном порыве. Палатка, вне зависимости от погоды, всегда должна быть окопана и натянута как струна – только тогда она способна отвести в землю дождевую воду и, подобно термосу, сохранить тепло внутри за счет воздуха между верхним и внутренним слоями. Обувь, и всё, что может промокнуть, всегда оставляются в тамбуре.

Лодка должна быть привязана дважды: крепкой верёвкой к дереву и леской к палатке, чтобы турист мог предотвратить её побег по причине подъема воды или кражи.

Лагерь не ставится в непосредственной близости с лесным массивом, откуда может прийти зверь или, что порой ещё хуже, человек с недобрыми намерениями; если против зверя существует фальшфейер и светошумовые патроны, то против человека зачастую неизвестно даже, чем обороняться.

Кроме того, рядом с местом стоянки не должно быть густой растительности и, упаси бог, луж и стариц – это инкубаторы для комаров и другого гнуса.

И наконец, дрова!

Сухих дров должно быть в достатке, и чем они ближе к лагерю, тем лучше. Вечером, когда сил уже нет, тратить их на поиск топлива очень расточительно, и тогда приходится ложиться спать, не поевши горячего, и в сырой одежде.

Вот только некоторые правила, которые должен уяснить для себя опытный турист, чтобы не превратить свое путешествие в выживание.

Я больше своих друзей ходил по воде, слыл удачливым рыбаком, а за капитанскую кепку получил в команде прозвище Кэп.

Не очень-то любя жить в городе, на природе я чувствовал себя как Дерсу Узала, был, что называется, натуралистом и по характеру, и по раскаянию. Привычные для города матрицы улиц и кварталов были для меня не так понятны, как естественная сеть ручьёв и рек, по которым ориентировались наши предки на протяжении тысячелетий.

Я с удовольствием ел из железной посуды, спал в спальнике, и как только появлялась такая возможность, старался преодолеть силу притяжения холодильника и пожить подольше на свежем воздухе. Уже в начале лета все даты выездов на природу были отмечены карандашом в моем ежедневнике.



В компании с друзьями мы стали частенько проверять себя на умение жить без электричества, искусственного отопления, душа и магазина. Спустя время, навыки выживания, отта-

чиваемые в каждом походе, давали нам право без страха удаляться от цивилизации практически на любое расстояние.

Было, однако, одно неудобство – собственный организм. Когда воля твоя собрана в кулак и душа жаждет подвига, он вдруг вредничает, мёрзнет, устаёт и его приходится долго настраивать. Процесс этот не быстрый.

В первые после зимы вылазки на природу спать зябко, днём хочется прилечь, да и простуда цепляется при первом удобном случае. Однако, уже после второго выезда, привычка проводить весь день на воздухе воспринимается организмом нормально, лёгкие открываются, чтобы дышать, сердце гоняет больше крови, чтобы согреть тело. Чего не нужно делать с организмом – так это насиловать его сверх возможностей. Возможности эти лучше сперва изучить.

Лишь несколько людей, с которыми мне было суждено сойтись по жизни, разделяли мою страсть к природе, да и они – настолько были заняты мирскими заботами, что разговоры на любимую тему не приводили к планированию чего-нибудь хоть сколько-то интересного.

Но мне повезло. Однажды, по моей, конечно, вине, эту заразу подхватили два моих друга – Серёга и Ромич. Дело было одной цветущей весной, в спонтанной вылазке на Тайдон – маленькую, но дико красивую речку, впадающую в Томь.

Как только мы начали говорить про Енисей, мои друзья воспламенились, как сухие дрова, и без раздумий согласились разделить со мной все запланированные и незапланированные неприятности этой сложнейшей экспедиции.

– А как судно-то назовём? – интересовался Серёга, всю жизнь работавший дизайнером. – Брендинг – вещь нужная! Я и логотип нарисую!

К тому времени он уже хорошо изучил теорию рыбной ловли спиннингом, но, к сожалению, ещё не видел ни одной рыбы на своих изысканных, ярких блёснах, заказанных на лучших рыболовных сайтах.

– Ну... тут надо подумать... – Ромич характерно сдвинул брови, одновременно жестикулируя мясистыми пальцами. – Как корабль назовёшь – так он и поплывёт!

– Не поплывёт, а пойдёт! Плавает, как известно, говно! – пошутил я, и, судя по реакции ребят, неудачно.

С названием у нашего корабля так и не сложилось.

В августе, когда до похода был ещё почти целый год, я приехал в Питер, прямо на завод, где собирали лодки класса река – море.

Повоевав с охранником на проходной добрых пятнадцать минут, я всё-таки добился, чтобы он пустил меня в сборочный цех. Там я нашёл главного конструктора, узурпировал его рабочее время и около часа разматывал его по поводу остойчивости, грузоподъёмности и жёсткости корпуса лодок, которые они производили. Через час, когда я вымотал парню все нервы и ему хотелось от меня поскорее избавиться, я наконец выдал спасительное: «Беру эту!»

Прямо в этом цеху, за наличные, я приобрёл РИБ – лодку с жестким корпусом и надувными бортами, ходовые свойства которой позволяли без страха выходить на большую воду. Такое плавсредство часто берут на борт больших яхт в качестве спасательной шлюпки.

С моим братом мы всю осень пропадали в гараже, где стоял теперь наш новый крейсер. Тимур – парень рукастый и жадный до любой техники. С юных лет он всякий раз помогал мне, когда была необходимость что-то отладить. Я не помню, чтобы он хоть раз отказал мне починить телефон, фен, пылесос, двигатель!.. Всё, что включается в розетку или пахнет бензином – слушалось его как повелителя и переставало барахлить, как только попадало ему в руки.

В сыром и холодном гараже, мы с Тимоём не просто выполняли работу – закрывшись от посторонних глаз, мы совершали своего рода таинство.

Возились долго. Только к весне на лодку было установлено всё необходимое для экспедиции оборудование: аккумулятор, питающий общую сеть 12 Вольт, помпа для откачки воды, прикуриватель, навигатор и тахометр, чтобы можно было следить за работой мотора.

Моторчик висел маломощный – в тридцать японских лошадок с двумя, размером с обычный стакан, поршнями. Заранее было посчитано, что при расходе топлива около девяти литров в час и расчётном времени хода до Подкаменной Тунгуски около сорока часов, потребуется минимум 350 литров бензина, который нужно было покупать в населённых пунктах на берегу. Точки дозаправки были заранее расставлены на карте, распечатанной на обычном принтере.

Весной, ещё в апреле, мы с Серёгой привились от клещевого энцефалита, Ромич же, прождав до последнего, сделал это накануне вылета в Сибирь, о чём впоследствии очень пожалел.

С первыми лучами майского солнышка, винт от мотора, традиционно, в торжественной обстановке, был из гаража перенесён на мой подоконник, и вечерами я натирал его пастой ГОИ – так было проще скоротать время ожидания до начала открытия навигации, когда можно было провести первые ходовые испытания.

В последние выходные мая, трое ребят: я, Серёга и Стас, спустили РИБ на воду. Стасян, старый Серегин университетский друг, яростный фанат спиннинговой рыбалки – идеально подходил под габариты и массу Ромича. На Томи было весеннее половодье. По объёму воды и глубинам река могла отдаленно напоминать Енисей, который даже в летний период, был верно втрое больше, чем Томь в тот запоминающийся, пасмурный, но тёплый весенний день.



На борт сознательно взяли всего в избытке, чтобы протестировать судно на полную катушку и удостовериться в его номинальной грузоподъёмности, которая составляла около полутонны. В глиссер вышли без проблем, но все-таки к

походу на Енисей приняли решение купить ещё один, грузовой винт, на всякий случай.

Удовлетворённые результатами ходовых испытаний, приняв по дороге по пятьдесят грамм горячительного, мы дошли до Тайдона и уже в восемь вечера привязывали снасти к своим удочкам, чтобы попытаться рыболовного счастья без малейшего намёка на клёв.

Рейс № 171

Аэропорт города Кемерово принимает рейсы из Москвы ранним утром.

Около шести часов мой друг Ромич, с большим мягким рюкзаком на плече, одним из последних сошёл с трапа самолёта. Я уже начинал переживать – народ в вестибюле почти рассосался, таксисты перестали назойливо жужжать над ухом и попивали кофеёк у стоек в стороне, а мой друг всё никак не появлялся.

Наконец он вошёл в терминал. На его лице была та самая довольная улыбка, по которой я скучал уже целый год, с тех пор, как Роман улетел в Москву на пэ-эм-жэ.

– Здорово, друган! Вот и дождались! – сказал я, крепко обнимая своего давнишнего походного товарища.

– Здорово, Костян! Я ждал, блин, со дня нашего крайнего похода на озеро! Скорей бы завтра!

– Ага!..

– Marines, вперёд! – шёпотом «проорал» Ромич историческую фразу, взятую напрокат из кино про гардемарин и впоследствии ставшую девизом всего мероприятия.

Использовать название корпуса морпехов, без разрешения и без страха, что нас накажут, мы решили давно и, в общем, случайно. Попав в первый свой серьёзный шквал на Телецком озере, ночью, в грозу, в лодке, полной воды, окружённые метровыми волнами и отчаянно борясь за выживание, мы, по нашим героическим воспоминаниям (а у страха глаза велики), выглядели точь-в-точь как герои популярного рекламного видеоролика про морскую пехоту или «marines».

– Только мы не так хорошо оснащены, как «марины», друган! Судно маловато.

– Фигня! – отрезал Роман. – Зато кровь горяча! Поехали за джипом.

Через два с небольшим часа, Ромич был в деревне у родителей, откуда, не съевши и двух маминых пирогов, полетел назад в город на отцовском джипе, чтобы подготовить его к транспортировке экспедиционного судна.

Ехать решили в ночь на воскресенье, чтобы с утра, задолго до окончания светового дня, добраться до первого лагеря, отмеченного на карте флажком «Лагерь 1». Как известно, предвкушение счастья лучше самого счастья, поэтому, когда мы ещё только готовились к выезду, казалось, это будет самое чудесное место на свете!

В этот же день на джипе смонтировали крюк для прицепа, обслужили сам прицеп для лодки, прикрутили и проверили ходовые огни, колёса, приготовили транспортировочный трос – всё было в работоспособном состоянии. На следующий день – день выезда – мы оставили только упаковку снаряжения и покупку продуктов.

День этот пролетел как один час! Хлопоты были приятными, а за любимым делом время летит незаметно.

Около семи вечера, машина с прицепом стояла у моего подъезда. Друзья поднялись ко мне перекусить перед дорогой, но аппетита ни у кого не было. Все ожидали поскорее испытать то чувство новизны и азарта, которое всегда накрывает, когда сталкиваешься с чем-то впервые. Мы были переполнены предвкушением чего-то необычного, чего не испытывали раньше – как будто вот-вот мы станем героями интереснейшего приключенческого романа, который юные пацаны проглатывают за три дня. Мы словно переставали быть собой, вживаясь в новые для себя роли. Причём сценарий писался прямо по ходу пьесы. Мы не переживали, что сыграем плохо – не было ни правил, ни критиков. Глава этой увлекательной книги, призванная запечатлеть сегодняшний день, обещала быть особенно запоминающейся, и это ощущение не проходило ни на минуту.

Это была самостоятельная, маленькая жизнь, только без рождения и смерти, без городов и рукотворных дорог, короткая, но со всеми стадиями: с началом, развитием, развязкой и кульминацией. В ней было познание, неприятности и радостные минуты, открытия и разочарования. В ней было всё.

Одно только отличалось от жизни большой, в которой мы не выбираем, где и в какой семье родиться. Енисей мы выбрали своей планетой сами! Самонадеянно, но мы считали себя богами своей Вселенной, писали, как могли её историю, но главное – не играли ни по чьим правилам. Согласитесь, этого достаточно, чтобы иметь право с гордостью рассказывать о событиях тех дней своим сыновьям, которые так же любят бегать по лужам, как и мы в своём детстве.

Холодно поцеловав жену, спотыкаясь, чуть не кубарем я слетел с четвёртого этажа и подгоняя друзей, забрался на переднее сиденье корейского джипа, который, судя по первым впечатлениям и отзывам Роминого отца, не имел права подвести нас по пути к месту десантирования.

Выехали в начале десятого – ещё посветлу. В дорогу купили разного вида и крепости жидкостей – с газом и без, ну и чебуреков. На выезде из города, на посту ГИБДД, что-то заподозривший, упитанный инспектор, недоверчиво оглядел прицеп с лодкой, проверил все документы – и на машину, и на лодку. Задав ещё пару вопросов для проформы и убедившись, что всё в по-олном порядке, отпустил с богом! Едем дальше.

Когда было пройдено около трёх четвертей пути по трассе Кемерово – Мариинск, начало темнеть, и мы, чтобы прогнать сон подальше, врубили магнитолу почти на полную громкость, хотя сна в общем-то и не было ни в одном, из наших шести, горящих огнём глаз.

– Это ж надо было так звёздам сложиться, что это стало вообще возможным, а?! – сказал я, пока между песнями была пауза.

– Бли-и-и-ин! – завопил Ромич, убавляя музыку до нуля. – У меня тоже в голове не укладывается, чуваки! Как будто вся жизнь была подготовкой к этому походу, и теперь мы на пороге какого-то... – Рома не мог подобрать слово: – Друганы, у меня такое чувство, как будто мы на Луну сегодня высадимся!

Мы стали горланить наперебой, не давая друг другу договорить.

– Ага! А помните, как всё начиналось? – вставил я скороговоркой. – Сначала на Тайдоне! Надувной флот! Постоянные сборы и разборки! Блин!.. Лодку брали взаймы! Какие мы были профаны! Не умели лодку сложить, палатку правильно натянуть, определить, на каком берегу лагерь ставить, где солнце взойдет, где сядет!..

Вспоминая проколы, которые в огромном количестве случались в наших походах, мы от души, в голос смеялись над собой и были уверены в том, что теперь-то мы стали гуру в экспедициях и ориентировании на местности, и если бы проводились подобные соревнования, то как минимум, заняли бы в них первое место.

За болтовнёй стемнело окончательно.

Первые двести километров проехали на позитиве, хотя по очереди клевали носом, стараясь всё-таки урвать так необходимые пару часов сна. Уже в полной темноте фары выхватили дорожный знак «Мариинск», проскочив мимо которого, мы решили не тормозить и поскорее оставить позади Тяжин и Итат. Уже на территории Красноярского края нас прямо в дороге застал рассвет.



Пока в баке было топливо, ехали на одном дыхании, не останавливались. За рулём сидел Ромич – друг, с которым легко в разведке и весело на вечеринке; остряк, балагур, отчаянный жизнелюб, он без остановок проехал практически две трети пути, и казалось, получал удо-

вольствие от каждого километра. Я предлагал сменить его за рулём, но он отрицательно кивал, и только около пяти часов утра, когда почти закончился бензин, мы всё-таки остановились, чтобы заправиться и что-нибудь перекусить.

Осмотрев прилавок на заправке, мы решили взять по «сникерсу» и не задерживаться. В это прекрасное июльское утро фортуна была к нам благосклонна, на этом эмоциональном порыве нужно было продвигаться по маршруту до тех пор, пока не остановят усталость или обстоятельства.

Именно так, в сущности, все путешественники проходят первую половину пути, не останавливаясь даже тогда, когда этого требует организм или здравый смысл. Зато, когда воображаемая медиана пройдена, и финиш становится ближе, чем старт, оставшаяся часть преодолевается через дикуую усталость, хандру и постоянно увеличивающееся желание вернуться. Вторая часть путешествия – это уже не преодоление пространства, скорее, преодоление себя.

Сейчас усталости в нас не было, к тому же в такой ранний час на дороге практически не было машин, и восьмичасовая поездка пролетела как один миг, отпечатавшись в памяти, единым ярким впечатлением. Мы были свободны! Свободны в выборе мест для проживания, способов пропитания, вариантов и направлений для передвижения в пространстве.

В начале седьмого утра, на подъезде к Красноярску, меня вдруг осенило! Будто ущипнул кто-то, подсказывая столь очевидный ответ на вопрос о том, *что* на самом деле ищут все беспокойные туристы, которым так тяжело сидеть на диване. В массе впечатлений, эмоций, накопленного опыта, в бесконечной суматохе дней, потраченных на подготовку к походам, я наконец нашёл ту формулу, которая давно сложилась в моей голове, но никак не попадала на язык:

– Свобода, друганы, это когда просыпаешься утром где-то и не знаешь, где уснёшь вечером! – сказал я неожиданно, подводя итог общей теме всех разговоров этой ночи.

– Это в точку, Костян! – поддержал Серёга. – Даже представить не могу, как закончится сегодняшний день! Но уверен, что всё будет офигенно, пацаны! Всё будет просто о-фи-ген-но!

Телеграмма

На теплоходе царили покой и умиротворение. У штурвала стоял Иван – высокий, крепкий парень двадцати четырёх лет отроду, три года назад окончивший училище и мечтающий, сколотив начальный капитал, заняться бизнесом и купить где-нибудь на Енисее домик.

Каким именно бизнесом, Иван, похоже, даже самому себе не мог толком объяснить. Он с жаром рассказывал всегда о том, как будет держать, то магазин хозтоваров, то артель по производству пиломатериалов, или получит лицензию и будет заниматься промыслом рыбы.

Каждый раз, когда очередной рейс подходил к концу, Иван донимал капитана расспросами о том, как вести дела.

– А с чего начать-то? Есть же какие-то инструкции? – издали начал расспросы молодой речник – обычно тогда, когда до порта назначения оставалось меньше суток.

– Да нету, Вань, универсальных инструкций! Нельзя выучиться жизни по учебникам! – отвечал Луговской.

– Ну как?!. Есть же успешные и провальные идеи! Есть прибыльные предприятия, есть и банкроты!

– Секрет успеха, Вань, у каждого разный! А вот истории провалов, как правило, типичные! Всё из-за жадности и попустительства. Или и того, и другого, вместе взятого...

Капитан не любил учить жизни. Как все люди, он шёл к своему счастью путём проб и ошибок, поэтому понимал, что не сможет придумать стопроцентный рецепт успеха для парня. Бабочка должна сама вылезти из кокона, только тогда она сможет летать.

– Пробуй! – добавил он. – Если сильно хочешь чего-то, то это сбывается!

Ваня был благодарным слушателем, решительно соглашался с капитаном, но реальных шагов к лучшей жизни не предпринимал.

Поднимаясь на борт в каждый новый рейс, Иван приносил с собой новую историю про то, как он провел два дня в полиции, потому что выручал друга из беды, или проходил весь отпуск в гипсе, или ещё что-нибудь... Всё время, пока он был на суше, судьба была неблагоприятна к нему. На теплоходе же он попадал в зону полной безопасности. Это был его шестнадцатый рейс, и ни в один из них не было с парнем, ну абсолютно никаких передрыг.

На «Краснограде» он отвечал за работу электро- и навигационного оборудования. Делал свою работу исправно, но в силу молодости иногда что-то, по его мнению, не важное, пускал на авось. Этот самый «авось», а может быть дух святой, помогали ему не хуже сноровистого электрика – пока не случалось пожара, а его на теплоходе не случалось ни разу, все приборы работали безотказно. Капитан называл это явление «человек на своем месте», и многое прощал.

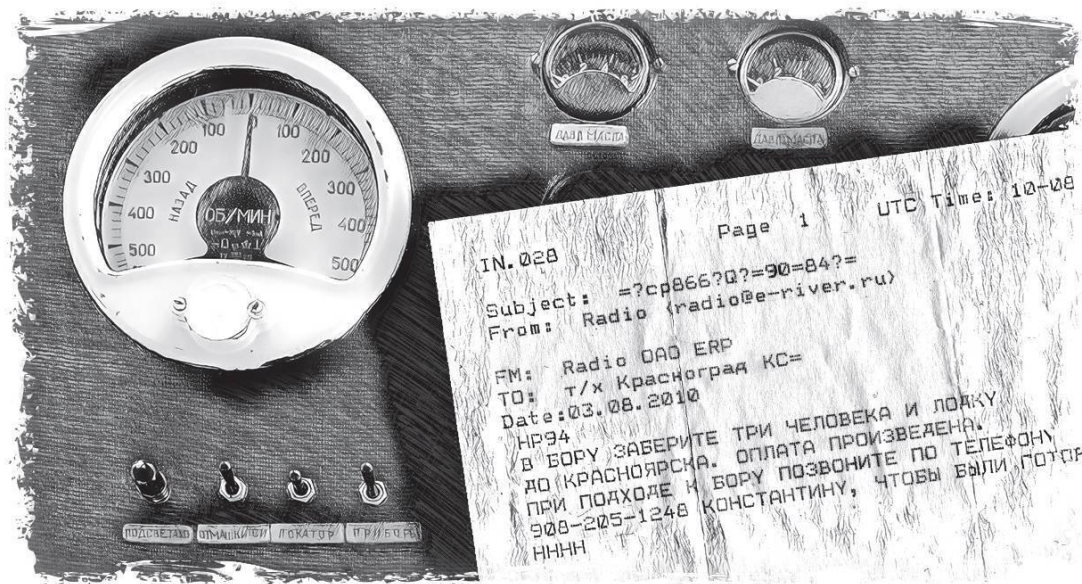
Демократия, наверное, самая опасная форма управления людьми, которую в некоторой степени мог позволить себе Луговской, была возможна только с такой командой, с большим трудом подобранной и воспитанной за много лет.

Теплоход Иван держал отменно, умел проходить узкие створы и сложные для судоходства участки, за штурвалом по ночам не кемарил, и не отвлекался на телефон, поскольку не был женат и постоянных отношений почему-то не имел.

Капитан был спокоен и попивал чай, пригревшись на топчане возле электрообогревателя. Ночная смена, закончившаяся в четыре часа утра, прошла без происшествий, можно было сказать, пролетела как один миг. В восемь, когда команда проснулась и с камбуза потянулся запах каши, на мостик заступил первый помощник.

Только что часы показали ровно девять утра – запищал телеграф, извещавший о принятом сообщении. Телеграмма была не совсем обычного содержания, в ней значилось:

«Луговскому Красноград тчк 6 авг на участке у впдения Подк Тнг на борт взять трех туристов и маломер судно объем 2,1 куб м тчк платеж документы на руках тчк конт тел 89082051248 тчк»



– Хм, взять туристов? – пробурчал Луговской, зная, что начальство не разрешает брать на борт людей. – Да с лодкой!..

– Браконьеры! – выдал Иван, прочитав телеграмму.

– Да почему сразу браконьеры? Может, случилось... Моторы сломались или ещё чего! – прокомментировал капитан. – Вернуться не могут. Бензина нет, провианта... Туристы!

По установленной негласно классификации, на воде встречалось всего два рода людей: «мужики» – это те, кто жил на берегах реки, или те, кто на ней собственно работал – службы путевых знаков, заправщики, буксировщики, в общем – речники, и все остальные люди, которых с долей презрения, среди первых принято было называть, «туристы».

Капитану не раз приходилось встречать таких горе-речников. Однажды его команда эвакуировала группу ребят прямо в шторм, безжалостно сорвавший с их плота жилую палатку. Тогда пришлось оставить плот навсегда – вместе с частью снаряжения и продовольствия. Ни много ни мало, те туристы были обязаны капитану жизнью, но Луговской не считал это подвигом. На его месте любой капитан поступил бы так же.

– И что, они с нами тут на теплоходе будут до самого Города?! – недоумевал Иван. – Что с ними делать-то?! Где разместить? У нас же не пассажирский! Алканавты какие-нибудь! Намаемся, Игорь Алексеич! А?! Может, пусть другие берут? Игорь Алексеич?!

– Посмотрим, что за туристы... Не кипи раньше времени, Вань. Пошли на завтрак.

Большая вода

Правило не останавливаться на одном месте больше, чем на одну ночь, было одобрено единогласно.

Сегодня мы были готовы проглотить всего много и сразу: больше видов, больше приключений, больше эмоций. Река, без преувеличения, была одной из самых полноводных и интересных на планете. Мы убедились в этом сразу, как только спустили лодку на воду.

В этой экспедиции вообще всего было много. Может быть, даже больше, чем нужно. Будь Енисей вдвое, даже втрое меньше, он бы мог вместить приключений на сотню таких компаний, как наша, и если бы на это было достаточно времени, мы бы пили и пили из этой чаши бесконечно, и вряд ли напились когда-нибудь.

Всё, что случилось на этой реке, было огромным, ни на что не похожим с самой первой и до самой последней минуты. Мы удивлялись и радовались всему, как будто вчера родились и не имели ещё опыта. Мельчайшее событие бесконечно превосходило наши ожидания, потому что мы ничего не ожидали.

Слишком плотно упакованные фрагменты тех дней не могли уместиться в одной черепной коробке, поэтому со временем мелочи – как раз то, что было самым ценным, – стали вылетать, забываясь, угрожая исчезнуть совсем. Почувствовав, что это происходит, я начал собирать свои воспоминания в блокнот, чтобы потом методично, по порядку излагая все детали одну за другой, закрепить всё на бумаге.

Итак, это было самое начало экспедиции.

При разгрузке вещей из машины обнаружилась нехватка – старый надувной матрас, на котором мы обычно спали в палатке, разошёлся по шву и практически превратился в большой кусок резины. На коротком рабочем совещании постановили купить новый.

В девять часов утра, когда лодка была спущена на воду, Ромич уехал ставить джип на стоянку, и уже час, как должен был вернуться с матрасом на такси, но почему-то задерживался.

Проверяя на прочность терпение своих друзей, заставив ждать себя до половины одиннадцатого, и видимо, испытывая по этому поводу угрызения совести, Роман выпрыгнул из подъехавшего такси, как будто сработала катапульта.

– Битый час не мог найти этот долбаный матрас, кур-р-ва! – проскрежетал зубами Ромич и ловко перешагнул через борт.

– Да л-л-ладно, день длинный, друган! – напряжённо выдавил я, сдерживая досаду не столько на Ромича, сколько на обстоятельства. – Садись за штурвал!

– Бли-ин, кур-р-рва... С удовольствием, Кэп! – Роман не скупился на эмоции и на каждое слово имел прибавочку.

– Ну что? Старт экспедиции! – провозгласил Барок (такое звучное древнесемейное погоняло было в ходу у Серёги – для самых близких друзей). – Костян, запускай мотор!

Сколько всего было ещё впереди, в то утро двадцать пятого июля, когда я потянул на себя ручной стартер, и с первого рывка движок отозвался характерным для двухтактника нервным чиханием.

Куча вещей возвышалась над бортами, лодка была прилично осажена.

Помимо прочего, мы имели запас топлива на семь часов ходу, моторное масло для смешивания с бензином, десяток баллонов с газом, ракетницу, три фальшфейера на случай встречи с медведем. Серёга взял с собой пневматический пистолет – больше в развлекательных, чем в практических целях, максимум – для стрельбы по бутылкам. Огромный икеевский пластиковый контейнер был доверху набит продуктами.

– В глиссер бы выйти! – сказал я назидательно, обращаясь не к кому-то конкретно, а, скорее, чтобы увеличить свою значимость, так же как это делают старики – просто бухтят по каждому поводу, пока не будут наконец замечены, обруганы и посланы подальше.

Ворчание моё стабильно напрягало моих товарищей, но они терпеливо молчали, понимающе переглядывались, и после минуты тишины, означавшей, что я надоел, наступал более-менее долгий период полного взаимопонимания.

У меня была своя параноя: я был беспощаден к необязательным в походе вещам, добавляющим веса и потому угрожающим снизить скорость передвижения. Минимализм этот был оправдан. Больше, чем двадцать килограмм на одну японскую лошадиную силу, поднять в глиссер было невозможно, поэтому ничего лишнего брать на борт я не разрешал, за что мои друзья регулярно стебали меня, а может, и посмеивались за глаза.

– Ну, мы же тестировали всё это дело! – спокойно заметил Барок. По жизни осторожный, обычно разделявший мои беспокойства, но привыкший решать проблемы только по мере их поступления, Серёга на данный момент никаких заковырок не видел.

Мой друг был прав.

Дефицита мощности не было, и конечно, я помнил, что такой вес мы запросто поднимали прошедшей весной. К тому же, пока Роман «добывал» матрас, я прикрутил грузовой винт, что было бы сравнимо с переключением на одну пониженную передачу на автомобиле с «механикой». Разогнать судно до максимума становилось невозможно, зато это позволяло поднять в глиссирующий режим большой груз. Кроме того, правильно распределив вес на корабле – более тяжёлые вещи складывались ближе к корме, – можно было выйти в глиссер, даже имея небольшой перевес.

Когда все наконец были в лодке, раздражённый ожиданием длиною почти в целый год, я со злостью оттолкнулся от причала, и через мгновение мы забыли про бесконечные заботы сборов и приготовлений. Мы переходили интересную, невидимую грань – от предвкушения счастья к самому счастью и смаковали момент, насколько это позволяла нервная система.

Я поддал газу, и моторчик с небольшим трудом поднял всю экспедицию в глиссер. Поехали!

Три сердца бились с утроенной силой, глаза жадно поедали всё вокруг, мы были хозяевами этого момента и запомнили его как одно из самых ярких впечатлений нашей жизни.

Выйдя из Ладейской протоки, согласно легенде, обязанной своим названием старинной казацкой верфи, работавшей здесь более трёхсот лет назад, мы впервые увидели реку «как она есть».

– Вот это река-а-а! – произнёс кто-то из троих, а двое других, ошарашенные, закивали, выпучив глаза.

Масштаб мог поразить любое воображение – у противоположного берега шла баржа, до неё было не меньше полукилометра, – такой ширины было судоходное русло! Ничто в этой могучей реке не было похоже на то, что мы видели раньше.

– А-фи-ге-еть! – на вдохе произнёс Барок, вмиг растерявший весь свой богатый словарный запас. – Не случайно про Енисей написано в каждом учебнике географии, пацаны!

День был прекрасный – один из тех немногих дней, когда мы позволили себе надевать не всю взятую с собой одежду сразу. Над нами летали чайки, ни на секунду не переставая кричать, тревожно – каждая по отдельности, и в то же время весело – все вместе; мимо проходили различных размеров суда, большинство из которых мы видели первый раз в жизни. Настроение было прекрасным, несмотря на то, что мы к этому моменту не спали практически сутки.

Судно бодро катило по водной глади, время от времени забрасывая в наши счастливые лица пригоршни брильянтовых капель, россыпями выбиваемых из набегающей волны.

– А-ха-ха-а-а! – кричал встречному ветру Ромич, чем-то напоминая безбашенного пирата у штурвала боевого фрегата.

– Роман, прекращай! Я смеяться больше не могу, скулы сводит, братан! – зывал к нему Барок.



В нашей лодке мы освоились быстро – на лавке у мотора помещались двое: Ромич и Барок, а я разместился на рундуке в носу лодки. Проходя под нижним мостом в Красноярске, я уже резал колбасу прямо на крышке пластикового бака, который из-за своих размеров получил название «ларец».

Течение на этом участке реки было достаточно быстрым и серьёзно плюсовало к скорости лодки, благодаря чему мы смогли разогнать наше судно до сорока пяти километров в час, и уже к половине первого сделали стоянку на семьдесят третьем километре судового хода у посёлка Шивера.

Хорошее место для причала видно издалека. Кто часто ходит по воде, всегда сможет угадать глубину возле берега по его характерным чертам. Здесь, например, весеннее течение вымыло часть суши, образовав небольшую, метров шесть в диаметре, заводь. В солнечный день, такой как сегодня, хорошо было видно, как стрежень проходит рядом, обходя стороной заветную бухту, внутри которой образуется слабый круговорот.

В тот момент, когда киль мотора уже почти касался дна, я сделал ручкой газа чуть заметный рывок вперёд, повернул ключ зажигания на «OFF», и тут же дёрнул на себя мотор, поднимая из воды ещё вращающийся винт. РИБ слегка коснулся берега, и мы по очереди спрыгнули с передней площадки на траву.

Минута ушла на осмотр. Место было что надо, гораздо лучше, чем мы нашли вечером этого же дня, немного ниже по течению. И солнца, и тени, и ветра – всего здесь было в достатке.

Рыбаки на простеньких лодках, с удочками, оснащёнными тирольками, выдавали одновременно и наличие населённого пункта неподалёку, и наличие хариуса в реке.

Когда мы разгрузили лодку, я решил с ветерком прокатиться по Енисею – налегке, без груза и пассажиров. Ощущения были похожи на те, которые испытываешь при езде на спортивном карте. РИБ остро реагировал на газ и на поворот руля, его можно было разогнать почти до шестидесяти и при этом резко поворачивать судно, не способное перевернуться из-за надувных баллонов.

Это были редкие для нашей экспедиции моменты скоростного драйва, разогревающего кровь, моменты, которые были похожи на управление гоночным автомобилем; практически весь остальной маршрут мы шли, как на тяжёлом грузовике.

Парни отважно решили искупаться в холодной воде Енисея, и голышом, чтобы после не сушить бельё, с боевыми криками викингов попрыгали в воду. Я в это время разогревал на походной плитке нехитрую пищу.

Пообедать решили по-быстрому – блюдом из армейского сухпайка, который приятно удивил высоким качеством и даже наличием мяса и сушёных овощей в перловой каше.

В этот день было градусов под двадцать шесть тепла и уже буквально в нескольких метрах от воды хорошо ощущалась жара, но на самой реке не было похоже, что на дворе июль. Вода в Енисее была градусов семнадцать, не больше, и при движении приходилось одеваться в куртки.

После обеда мы немного повалялись на солнце, буквально минут семь-восемь, не больше – душа горела и тянуло снова в поход. Каждый ближайший поворот был интереснее прежнего, заманивая поскорее за него заглянуть.

Упуская счастливое мгновение, в котором нужно остановиться, разуть глаза и смочь увидеть всю прелесть ситуации, мы, в свойственной людям манере, неслись вперёд. Неловкость и сожаление, возникающие вследствие этого, всегда имеют свойство вспоминаться задним числом. Ты говоришь себе тогда: «Эх, не надо было вторую бутылку открывать!..», или: «Надо было совсем не то сказать, что я ляпнул!..», а иногда даже так: «Дёрнул меня леший, связаться с этими идиотами!..». Обычно плохо слушая других, человек бывает ещё более глух к собственному внутреннему голосу...

Не имея сил ждать и дарования заглянуть в будущее мы быстро снялись с острова, и в четыре часа с небольшим, пройдя ещё около сорока километров, ставили лагерь на правом берегу напротив острова Конный, в устье реки Большая Веснина.

В ожидании прекрасного вечера, первого вечера на реке, который так долго ожидался и так тщательно планировался, перебивая друг друга, мы предлагали, кто и что будет в этом лагере делать.

В принципе, эти разговоры велись по большей части шутейно и были лишними, так как в нашей команде, за время неоднократных долгих походов, каждое движение было отработано и доведено до автоматизма.

Ромич взялся за поварскую часть: придумал, что будет на ужин, и начал нарезать зелень на салат; Барок привычно собрал трёхместную палатку «под ключ», сразу со спальными местами, и занялся снастями; я же отвечал за судно и установку «дома», который представлял из себя тент с москитной сеткой и стенами, натянутый на жёсткий металлический каркас.

В доме было освещение, состоящее из светодиодной лампы мощностью несколько ватт, герметично запаянной в фару стоп-сигнала от пазика, которая питалась от лодочного аккумулятора. В нашей номенклатуре этот прибор имел обозначение «ОП-1» (осветитель походный). Вечером его света вполне хватало, чтобы видеть то, что берёшь со стола, к тому же у каждого был налобный фонарик персонального освещения.

На противоположном берегу располагался небольшой посёлок, откуда на тусклые огни нашего лагеря вскоре прибыл местный житель, мнимый жаждой общения и чувством лёгкой наживы.

Следующие полчаса прошли в его безуспешных попытках обменять на местную валюту – копчёного ельца, что-нибудь из наших запасов, хоть мало-мальски пригодное в хозяйстве.

Нашу команду накрыло общее напряжение, дежурно отшутиться от непрошенного гостя никак не получалось. «Гаврила» методично вымогал у нас водку, снасти, сигареты – но мы были неприступны.

Испробовав все методы убеждения, он понял, что дело не выгорит, и слинял, не солоно хлебавши. Как только незваный гость отправился восвояси, сразу же вернулось приподнятое настроение.

– Марины, вперёд! – рявкнул Серёга, поднимая пластиковый стаканчик с «беленькой».

Ромич понял столь явный намёк, и тут же своим огромным ножом стал быстро выскребать паштет из банки. Это была закуска.

– Ну что, друганы? С наступлением долгожданной экспедиции! – поддержал он своего друга.

Выпили.

На столе лежал зелёный лук, о-очень крупно, аршинными ломтями, порезанный белый хлеб и остывала сваренная с тушёной лапша, выручавшая всегда, когда не было возможности приготовить что-то более изысканное.

– Ну, пацаны, сегодня, я так думаю, по-любому нужно открыть рыболовный сезон, – заскрипел Барок голосом Кощея Бессмертного, и с фирменным прищуром поглядел в сторону падающего за горизонт солнца: – Серёже обязательно надо попробовать новые блё-о-осенки! Тем более что на закате рыба лучше всего берёт!

Барок в этом походе готовился именно к рыбалке. Рыбы на спиннинг он в своей жизни ещё не ловил, хотя при этом материально и теоретически был подготовлен в разы лучше, чем его друзья. Мотивация поймать хоть что-нибудь с плавниками и жабрами зашкаливала!

Не закончив свой ужин, он сделал несколько забросов прямо у лагеря, в заводь, слегка заросшую водорослями. Не прошло и пяти минут, как Енисей, видимо за все прошлые старания и мучения, наградил Серёгу не большой, но такой долгожданной щучкой.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.