

Взялся я за свои воспоминания об Анатолии Михайловиче Старикове (1938–2013), в первую очередь, с благодарностью к нему за то, что он, сам будучи страстным яхтсменом, потратил много усилий, чтобы вовлечь меня в яхтенный спорт, и отчасти в этом преуспел: при его жизни я много лет состоял рядовым матросом в его яхтенной команде.

Но сначала объяснимся: что это за явление такое—«яхтсмен»? Ведь для большинства сибиряков явление это, казалось бы, скорее экзотическое.

С моей точки зрения (сугубо субъективной, разумеется), яхтсмен—это, в первую очередь, человек, умеющий страстно, безоглядно, жертвенно любить, любить так, чтобы отдавать предмету своей страсти всю свою душу, силы и средства—даже, в конце концов, жизнь. А главных предметов страсти у яхтсмена—два: первый—это его судно (или, если судьбе угодно, скромное судёнышко), т.е. его любимица-яхта, в которую он безмерно влюблён (как бывают влюблены в женщину), которую он старается содержать всегда в достойном порядке: следить, чтобы она выглядела красивой и нарядной, одевать её (в паруса) и не жалеть на неё средств; и второй предмет его любви—это природа, среди которой он живёт, пока происходит его акт общения со своим судном: простор водной глади и неба перед глазами, живописные берега, закаты и рассветы или ночные звёзды над головой.

Причём хорошо любить природу посреди лета, когда жарит горячее солнце, твою нагретую им кожу обдувает лёгкий ветерок, а за бортом журчит тёплая ласковая водичка, в которую так приятно бывает окунуть разгорячённое тело. Но природа, особенно сибирская,—это не только жаркое солнце, а частично ещё и пронизывающие насквозь ветры (особенно холодные, если кругом—открытое пространство воды), дожди сутками напролёт, да ещё иногда и с колючим снежком, а на судне—ни согреться горячим чаем, ни обсушиться как следует. И всё равно яхтсмен неустойчиво, изо всех сил, рвётся от городских дел и городских удобств, чтобы испытать счастье встречи со своей любимицей, счастье поднять паруса и—рвануть вперёд, навстречу простору воды и неба.

Знаю также, что каждый уважающий себя яхтсмен презирает в душе моторные лодки, эти громыхающие, воняющие бензином и гарью жестянки,—ведь настоящий яхтенный спорт чист и элегантен; недаром его считают спортом принцев и миллионеров. И не поколеблют этого мнения нынешние российские скороспелые миллиардеры с их так называемыми «яхтами», а точнее, плавучими барами и одновременно—плавучими же борделями с девицами в бикини; на таких «яхтах» яхтенным спортом и не пахнет. Потому что яхта без наполненных ветром парусов, без тишины среди природы и тихого шелеста воды за бортом—это никакая не яхта: это какое-то извращение—называть яхтами огромные двух-трёхэтажные морские посудины без мачт и парусов.

Мне в жизни очень повезло: я бывал среди красноярских яхтсменов, принимал участие (хоть и весьма скромное) в их жизни и даже дружил с некоторыми. И первый среди них—Анатолий Стариков; причём для меня он так и остался без отчества, потому что мы—сверстники и знакомы были лет с двадцати пяти. Именно о нём мне и хочется здесь рассказать—каким я его знал около пятидесяти лет подряд. Причём, если я начну рассказывать, каким он был в молодости, мне, скорей всего, не поверят те, кто знал его только пятидесяти-, шестидесяти- или семидесятилетним: настолько всякий человек может меняться в течение жизни.

Помнится, познакомил меня с ним наш общий товарищ, Вадим Серебреников, работавший в одной с ним организации—институте «ЦветметНИИпроект», причём нечаянно столкнулись мы, все троём, в самом ближнем от их института книжном магазине, самом популярном тогда среди читающей публики,—красноярском магазине «Знание», в отделе современной литературы. Двух-трёх фраз, которыми мы обменялись тогда по поводу новинок этой самой литературы, вполне хватило, чтобы понять, что мы—«люди одной крови» (т.е. люди одних и тех же литературных вкусов и взглядов).

Хочу подчеркнуть: своей внешностью он обращал на себя внимание с первого же взгляда—высокий, статный, с тёмной кудрявой шевелюрой, с удлинённым лицом, а на нём—серые глаза, очень

густые тёмные брови и солидные очки в тёмной же оправе. И при этом—чувство собственного достоинства, сдержанность, но и... лёгкий налёт юношеской эстенженности тоже. Позднее, когда мы сдружились тесней, знакомые женщины, если видели нас с ним рядом, непременно потом донимали меня вопросами: «Кто это?», «Кто это был с тобой?»...

Через некоторое время оказалось, что мы с ним возвращаемся с работы одним и тем же автобусом (разнообразием автобусных маршрутов нас тогда не баловали); стали частенько сталкиваться и общаться с ним дорогой, а потом и вовсе сдружиться—и всё на той же почве: на чтении новинок литературы и толстых литературных журналов, на страницах которых была сосредоточена вся тогдашняя духовно-интеллектуальная жизнь. Даже бывали изредка в гостях друг у друга—знакомились с библиотеками, обменивались книжными новинками, весьма дефицитными тогда; естественно, при этом выпивали «по маленькой» в тесных кухоньках.

При более тесном сближении открывались новые темы общения; он, например, оказался меломаном, любителем классической музыки, имел большое собрание грампластинок. Я вместе с супругой тоже пытался приобщаться к музыкальной классике, тоже собирал пластинки; но без какого-либо музыкального образования приобщение моё шло трудно; больше всего мне нравилась старая европейская классика, а вот музыкальный модерн, в том числе русский: Стравинский, Прокофьев, Шостакович,—моему пониманию был совершенно недоступен; Анатолий терпеливо пытался мне что-то подсказывать, давал послушать свои пластинки...

Но, в общем-то, это было чисто «книжное» общение. При этом у каждого из нас имелась своя компания, в которой проводили выходные.

Той небольшой компанией, в которую входил я, мы делали вылазки на ближние и Дикие Столбы, сплавлились на плотках по Мане, по Енисею (от устья Бирюсы до Красноярска). Верховодил в ней всё тот же Вадим Серебренников, коренной красноярец, хорошо знавший окрестности. Я работал тогда на красноярских «комсомольских» стройках; летом на них постоянно бывали «штурмы» и авралы, часто приходилось работать по выходным, и отпусков летом, как правило, не давали. Да ещё в редкие свободные минуты я пытался писать рассказы, поступил заочно в Литературный институт (Москва). А кроме всего этого—семья, двое маленьких детей... Так что полноценные вылазки на природу с ночёвками у меня случались редко: всего две-три за лето. Анатолий Стариков же, вместе со своей компанией, знаю, имел моторную лодку и летом отдыхал главным образом на воде, на Енисее.

В начале 70-х годов, когда была полностью возведена Красноярская ГЭС, заполнено водохранилище («Красноярское море»), до Дивногорска проложена и заасфальтирована автодорога и по ней пошли автобусы, а в самом Дивногорске ниже створа ГЭС построен мост через Енисей,—на «море» потянулась красноярская молодёжь.

А ведь я ещё помню время, когда не на чем было доехать даже до Дивногорска; мне, например, дважды приходилось ходить туда или оттуда на своих двоих (тридцать с лишним километров), иначе—никак. Но даже когда туда пошли автобусы (уже само это стало великим событием!)—от Дивногорска до «моря» надо было ещё долго добираться, причём пешком: от автовокзала—через весь Дивногорск, затем—через мост, а уж от моста—тропой по крутым скалистым горам—до Шумихинского залива. Весь маршрут составлял километров десять, да десять обратно, снова пешком. Но ничто не держало молодых красноярцев, душа которых рвалась к «морю»; только через много лет дорогу от Дивногорска на юг, вдоль Красноярского моря, наконец, закончили и заасфальтировали, и по ней пошли автобусы, в том числе и до Шумихи. А уж в 90-х гг. у многих красноярских яхтсменов, к тому времени посolidневших и постаревших, стали появляться свои автомашины...

Но вернёмся к тому—патриархальному, можно сказать,—времени, когда до «моря» из Дивногорска ещё ходили пешком, а яхтинг на «море» делал первые робкие шаги. Попробую вернуть свою память туда. Но ведь это было чуть ли не полвека назад; некоторые детали стёрлись из памяти или переместились во времени; пробовал кое-что уточнить у товарищей, прошедших теми же дорогами,—и с ними та же история; так что если чуть-чуть ошибусь в рассказе—не пеняйте; главная канва событий врезалась в память навсегда.

К тому времени молодёжная компания, к которой я примыкал, распалась; остались лишь Вадим Серебренников да я. И вот однажды он приглашает меня на море: оказывается, у его отца, Бориса Владимировича, страстного рыбака, появилась там своя лодка... Однако при его жизни я ездил туда с Вадимом лишь однажды; отец его, насколько помню, был человеком строгих правил, а потому нас с Вадимом, уже взрослых мужиков, «строил» и «воспитывал». Лодка была деревянной, с тихходным моторчиком, с небольшой мачтой и брезентовым парусом, и носила она гордое название «Кентавр» (позже я узнал, что этот «Кентавр» прежде принадлежал Старикову)... После кончины Бориса Владимировича Вадим стал полновластным хозяином лодки, и я бывал на ней ещё два (прости, Вадим, если я тут тоже что-то за давностью лет напутал).

Тогда-то в один из выходных дней я и встретил на море Анатолия, уже в роли капитана парусной яхты. Звалась она «Феминой».

Почему «Фемина»? Это особая история, история Великой Любви (той самой, с большой буквы), о которой в старину складывали легенды и которая не у каждого в жизни случается, а если случается—то заставляет человека совершать подвиги, двигать горы и творить другие чудеса, непосильные человеку в обыденной жизни.

Анатолий встретил такую Любовь именно там, на море, и отныне вся огромная и неуёмная энергия его души стала своеобразным рыцарским служением ей, а вся его последующая жизнь, до самого конца, была посвящена Красноярскому морю и яхтенному спорту. Отныне эти три явления: Любовь, Море и Яхта (именно так, всё—с большой буквы),—слились в нём в единый образ, овладевший им; с того времени, когда я встречался с ним в городе, у меня складывалось устойчивое впечатление, что он приезжает с моря в город только затем, чтобы отбыть рабочую неделю, заработать толику денег, найти, купить или заказать необходимые для яхты материалы, встретиться с «нужными» людьми, которые бы эти материалы помогли ему достать, и поскорей (на выходные)—обратно, на море.

О том, откуда взялась «Фемина», коротко рассказывал мне потом он сам, а из его рассказа запомнилось и того меньше. Дело обстояло примерно так: судно это не было в полном смысле слова яхтой; вместе с компанией товарищей они раздобыли где-то белый пластиковый корпус моторного катера и переделали его в яхту, причём, ввиду довольно скромных размеров и неподходящих обводов катера, работу проделали большую: удлиннили и укрепили корпус, приделали снизу киль, нарастили борта, настелили палубу, надстроили рубку, поставили мачту... Не помню уж, были ли тогда на «море» ещё яхты,—память моя оставила на совершенно пустынной глади воды одно лишь почти сказочное видение «Фемины»: белый корпус с изящными обводами и белоснежные паруса...

Сам Анатолий выглядел на «Фемине» в роли капитана, под стать яхте, тоже эффектно—я бы даже сказал, несколько театрально: белые брюки, чёрный пиджак с полосатой тельняшкой под ним, на голове—морская фуражка с белой тульёй и огромным «крабом» над преувеличенно огромным же чёрно-лаковым козырьком... Для пущего эффекта он даже курил тогда большущую трубку.

А на палубе отчаливающей от берега «Фемины» по случаю летнего выходного дня было полно молодёжи—парней и девушек; кажется, даже сидеть им было негде—стояли чуть ли не вприкирку, держась за леера и ванты, благо день был почти безветренным. А я, по своей привычке

инженера-строителя, глядя на это легкомысленное с точки зрения техники безопасности плавание, думал с тревогой: «Что они творят?! Не дай Бог, дунет порыв ветра или наткнутся на плавающее или вовсе подтопленное бревно, лодка опрокинется—и что с ними всеми тогда станет?..»

Правда, уплыли они в тот раз недалеко и пристали к пологому, почти от самой воды поросшему сосняком берегу. Мы с Вадимом на его «Кентавре», порыбачив немного, присоединились к ним.

На небольшой зелёной поляне компания разогля костёр, разложила обед; выпивали, причём—скромно: было, кажется, только сухое и полусухое вино. После обеда Анатолий просвещал свою компанию: читал ей вслух книгу—то, как сейчас помню, были «Похождения бравого солдата Швейка»; компания, несмотря на весёлую занятость книги, слушала чтение с очень серьёзными лицами. Теперь я вспоминаю ту идиллическую картину с улыбкой—по сравнению с теми весёлыми шабашами при ночных кострах, которые устраивались нами в яхт-клубе лет через десяток, когда мы слишком повзрослели и «оборзели»...

Кроме самого Анатолия, я в его компании не был тогда ни с кем знаком; было непонятно: кто тут есть кто, и кто тут—с кем? (всё это были его молодые сослуживцы и сослуживцы по институту)—а потому мы с Вадимом, немного послушав это серьёзное чтение, тихонько, чтоб никому не мешать, удалились на «Кентавр», выпили там, в безлюдной тишине, бутылку водки на двоих и почувствовали себя легко и свободно.

Но это видение белой, словно призрак, изящной яхты на синей воде меня, помню, очень впечатлило. Правда, ненадолго: Вадим вскоре перебрался в Москву, и на море я ездить перестал—одному там делать было нечего. А с Анатолием по-прежнему изредка встречались в городе и продолжали наши обрывочные интеллигентные беседы о событиях в книжном мире...

Прошло не помню уж сколько лет... Однажды он пришёл ко мне домой, попросил меня—на этот раз как инженера-строителя—проконсультировать его по некоторым вопросам и рассказал о том, что они решили строить на берегу водохранилища огромную яхту из армоцемента (пластиковая «Фемина» по своим ходовым качествам его совершенно не устраивала, да и команда разрослась настолько, что не вмещала всех желающих); при этом до Анатолия дошла информация о том, что армоцементные яхты уже всюю строят за рубежом, а в СССР будто бы начали строить их в Киеве. И хотя в Сибири об этом никто ещё не помышлял, он решил построить такую яхту и вдохновил на это всю свою команду, которая будто бы дружно его поддержала и согласилась активно помогать.

Меня, помню, поразила эта идея, или, если хотите, мечта, которая показалась мне совершенно

несбыточной: армоцемент — материал высокотехнологичный; как можно строить из него что-либо в примитивнейших полевых условиях? При этом армоцемент (т. е. тонкостенный, толщиной 10–15 мм, железобетон) — материал тяжёлый; не пойдёт ли такая яхта камнем на дно при малейшей течи? Поразили и масштабы проекта: задумано было двухмачтовое судно с предполагавшейся грузоподъёмностью чуть ли не в шестнадцать тонн, с площадью парусов в сто с лишним квадратных метров, с длиной корпуса (без бушприта) одиннадцать метров, с осадкой (вместе с килем) более двух метров, с обслуживающей её штатной командой в четырнадцать человек (в расчёте на три смены в сутки при крейсерском, т. е. длительном, плавании). Мало того, меня этот «проект» даже насмешил. «Во-первых, качественно такой корпус на берегу не сделать — можно только в закрытом цеху, с хорошей вибрацией бетонной смеси и её дальнейшей пропаркой в тепловой камере!» — возмущал я и даже предлагал ему какие-то заводские варианты. Однако проблема (при строительстве в городском цеху) упиралась в то, что увезти эту махину на море — невозможно. «Во-вторых, зачем вам такой огромный корабль в тесном, зажатом горами водохранилище?» — недоумевал я. А он выкладывал передо мной свои заветные мечты: сходить на яхте на Байкал, а в дальнейшем спуститься по Енисею в Северный Ледовитый океан, пройти до Ленинграда, поплавать в Белом море, на Балтике, а где-то в туманном будущем — ещё и махнуть вокруг света!

Думаю, немаловажным фактором было и честолюбие Анатолия: преодолеть невозможное — первым в Сибири построить двухмачтовую крейсерскую яхту, да ещё железобетонную! — и был так страстен в своей мечте, что и я, в конце концов, поверил в её исполнение. Даже согласился принять посильное участие в строительстве: мне как инженеру просто стало интересно: что из этой сумасшедшей затеи может получиться?

Разумеется, самой сложной проблемой было изготовление в полевых условиях армоцементного корпуса. В Красноярске к тому времени уже применялись железобетонные плиты перекрытий и армоцементные же оболочки; однако при формировании тонкостенных армоцементных конструкций в строительстве обязательно необходимо соблюдение нескольких очень строгих требований: наличие высокопрочного и морозостойкого цемента и тщательно отмытого от ила и глины песка, очень точная дозировка их с правильным соотношением цемента, песка и воды, непрерывное, без перерывов, бетонирование всей конструкции целиком, причём — с обязательной выдержкой толщины в 10–15 мм (что очень трудно при ручной укладке цементной смеси), тщательный лабораторный контроль за всем этим,

тщательное же перемешивание бетонной смеси и хорошая вибрация при укладке бетона (укладка, как правило, делается в металлических формах на мощных вибростолах), а затем — пропаривание отформованных конструкций в герметичных тепловых камерах при температуре до 100 градусов. Как выполнить все эти требования в полевых условиях? Армоцементные конструкции были тогда делом новым (хотя красноярские строители активно ухватились за эту новинку, построили с их применением несколько уникальных большепролётных объектов и даже отхватили за них Государственную премию СССР), и информации относительно их было мало; я достал и дал Анатолию прочесть кое-какую техническую литературу по этому вопросу.

Этот разговор происходил зимой, а весной, где-то в конце мая, я впервые приехал на море, уже к Анатолию, чтобы подключиться к работе и постепенно познакомиться с командой, и увидел такую картину: на огороженной территории яхт-клуба уже появились там и сям вагончики, но большинство яхтсменов жило в палатках; кругом костры. Сам двухэтажный яхт-клуб, кирпичные эллинги и уходящий в воду наклонный слип из тяжёлых бетонных плит ещё только строились; само водохранилище было заполнено до краёв, причём выглядело удручающе: вся береговая кромка до самого горизонта, насколько хватало глаз, завалена огромными, в полтора-два метра высотой, буртами из плавника — склизких, обглоданных водой брёвен разной толщины, вместе с торчащими во все стороны корнями и сучьями; всё это беспорядочно переплетено и в то же время «дышит», так что через бурты эти, чтобы добраться до воды, опасно перелезать; кроме того, вся поверхность воды на много метров от кромки берега засорена корьём, ломаными ветвями и прочим мелким мусором; всё это — беда всякого нового водохранилища с миллионами кубометров не вырубленного и затопленного леса, который ещё много лет будет потом захламывать воду и берега.

У Анатолия — свой небольшой вагончик (правда, потом он привёз другой, больше размером, да мы ещё пристроили к нему обширную веранду). Команда, молодая, зубоскалящая, весёлая: парни, девушки, молодые семейные пары, — в палатках вокруг; народищу — уйма: за общий дощатый стол на козлах садились больше двадцати человек; зато народ всё — интеллигентный, приветливый, доброжелательный (Стариковым с самого начала было установлено строгое правило для команды: никакой матерщины, никаких конфликтов, грубости и хамства; за нарушение этого правила человек бескомпромиссно изгонялся из коллектива, — и правило это неукоснительно соблюдалось: за двадцать с лишним лет я, по-моему, ничего этого ни разу не слышал).

Работа уже кипела: в небольшом котловане, выкопанном на самой кромке не тронутого разрушением берега, строился из брёвен и досок длинный ряд деревянных кружал, повторяющих (кверху днищем) обводы будущего судна, чтобы по этим кружалам затем разложить в несколько слоёв и плотно прошить проволокой мелкочейстую сетку Рабица, чтобы уже по ней отформовать армоцементный корпус.

Работающих много; стоит толкотня; навыков работы с древесиной ни у кого нет; однако низкая квалификация молодых людей с лихвой восполняется энтузиазмом. А в вагончике за столом сидит над листами бумаги с эскизами будущего корпуса яхты «мозговой центр» из трёх человек — сам Анатолий Стариков и его самые близкие по яхт-клубу соратники: Анатолий Александрович Иванцов (гражданский лётчик, командир огромного лайнера, и при этом — самый опытный из всех остальных яхтсмен) и Владимир Зенонович Чекушин (преподаватель института цветных металлов, ставший впоследствии доктором технических наук, и при этом — страстный яхтсмен). Все трое — с характерами; они беспощадно смолят сигареты, не менее беспощадно спорят, на ходу исправляют эскизы и тут же чертят новые. О, какие кипы бумаги они извели на эскизы, пока шла стройка!.. Без конца в вагончик заходят новые люди, преимущественно — капитаны других яхт, тоже пытаются давать какие-то советы, но их в пылу спора уже никто не слушает. Тут же, на столе, — справочники и подшивки журнала «Катера и яхты», которые время от времени открываются спорщиками и служат им аргументами. Казалось бы, спор вот-вот закончится ссорой, но нет — после жарких дебатов троица наконец приходит к единому мнению; причём чаще всех в спорах побеждает самый старший из них, самый опытный и самый сдержанный — Иванцов.

И как только новое мнение рождается, Стариков выскакивает из вагончика, бежит к строящейся опалубке, и начинается новая разметка и переделка её... Мне на плотницких работах места не хватает, поэтому я сижу рядом со спорщиками и даже изредка вставляю какие-то свои замечания, касающиеся моей компетенции.

Потом год с лишним на море я не был, хотя, встречая Анатолия в городе, интересовался: как там идёт строительство?... Дело в том, что, полностью переходя на литературное поприще, я в эти самые годы ушёл с постоянной работы инженера-строителя и, чтобы заработать на жизнь «свободного художника» (хотя бы в течение зимы), уезжал с бригадой шабашников на всё лето, до осени, строить брусчатые дома при переносе посёлков из будущей зоны затопления Богучанской ГЭС на Ангаре, — так что в следующий раз я появился на море лишь спустя год с лишним, в середине

сентября следующего года, вернувшись из очередной «шабашки». А что такое «шабашка»? Это напряжённый труд в течение трёх месяцев, почти без выходных, по четырнадцать часов в сутки; для меня это было, кроме физического, ещё и большим умственным и психическим напряжением: мне приходилось быть там не только бригадиром — надо было при этом ещё показывать горожанам-бригадникам, жаждущим зарабатывать «тыщи», но не умеющим даже правильно держать и наточить топор и пилу, что и как надо делать, причём показывать только собственным примером, да ещё и, одновременно с этим, исполнять должности прораба, снабженца, нормировщика, бухгалтера и кассира, — и меня моё бригадирство за лето так изрядно выматывало, что после «шабашки» я с месяц «отходил» от неё, стараясь ни о чём не думать и ни с кем не встречаться.

Стояла ещё относительно тёплая середина сентября, и, естественно, мне захотелось побывать на «море». Мы с Анатолием созвонились, и он попросил меня пожить там вместе с ним пару недель — помочь до осенних холодов сформовать киль строящейся яхты, и я с удовольствием согласился «совместить приятное с полезным», но с одним условием: буду жить там в будни, а в выходные уезжать домой, в город, — я уже знал, какое людское столпотворение бывает там по выходным.

И что же я, приехавши, увидел? Армоцементный корпус яхты (длиной около одиннадцати метров) был уже готов, перевёрнут днищем вниз и водружён на мощную стальную раму; оставалось нарастить под днищем железобетонный киль. Большинство материалов для этого у Анатолия уже было заготовлено. И мы взялись за дело.

По расчётам Анатолия, киль должен был быть солидным: около двух метров высотой, около трёх длиной и толщиной сантиметров в 25 (все размеры здесь я привожу на глазок — насколько позволяет память). К вертикальным арматурным выпускам, густо торчащим из-под днища корпуса, мы приваривали арматурные стержни толщиной примерно по 16–20 мм и на этих стержнях сваривали арматурный каркас киля. Затем, заполняя ячейки этого каркаса, последовательно, снизу вверх, вставляли балласт: болванки отслуживших анодов с алюминиевого завода; болванки эти представляли собой круглые металлургические стержни диаметром сантиметров в пятнадцать, длиной метра в полтора и весом каждая около ста килограммов; болванок было штук 15, т. е. общим счётом (вместе с обетонированием каркаса) должно было получиться более трёх тонн балласта.

Для остальной многочисленной команды в выходные дни работы и без киля хватало: надо было шлифовать и оклеивать стеклотканью на эпоксидном клее корпус, настилать деревянную

палубу, возводить рубку, обустроить внутреннее пространство лодки; кроме того, по окончании сборки металлической части киля предстояло это киль ещё забетонировать.

Вот этой сборкой металлической части киля мы с Анатолием и занимались все две недели. Работа шла медленно; было много сварки, а сварщиками оба были никакими; много спорили; болванки были тяжеленными и не хотели лезть в ячейки, так что чаще всего приходилось работать ломом и кувалдой, а иногда и резать уже приваренную арматуру и снова её потом проваривать; чего-то всё время не хватало; мешали советами немногочисленные в будни яхтсмены, приходившие поглядеть на невиданное чудо Красноярского судостроения, и тоже спорили, отвлекая Анатолия, а затем зывали его «на стопарик» в свои вагончики; он охотно на эти приглашения отзывался и исчезал «на минутку»... Чаще всего это бывало уже под вечер, когда понемногу накапливалась усталость. Я тогда ещё почти ни с кем не был знаком, и меня оставляли в покое; Анатолий уходил, а я разжигал костёр и начинал кашеварить: готовить еду на вечер и на завтрашний день.

Вспоминаю теперь эти две сентябрьские недели как прекрасный, почти сказочный сон. Стояла солнечная погода, уже не жаркая, но ещё тёплая, даже ночами; вода в море, прогретая за лето, тоже была удивительно тёплой, так что окунуть в неё разгорячённое за день тело было просто блаженством.

Анатолий возвращался уже в темноте (а вечера в это время года черным-черны); при свете электроламп мы не спеша ужинали на веранде, одним углом нависшей над водой, которая тихонько хлюпала вниз, и неспешно же болтали на «свободные темы», тоже со «стопариками». Кто-нибудь приходил «на огонёк», сидел и тихо нас слушал: наши «свободные темы» вводили нас так далеко, что гость не был в состоянии вклиниться и потому не мешал... Отужинав, переходили к догорающему костру, расшевеливали его, курили, опять лениво болтали. А когда болтать надоедало—молчали. Над нашими головами в чёрном небе висели звёзды, почему-то всегда яркие и огромные осенью, и на чёрной неподвижной глади воды сияло их отражение... А когда уже и от молчания уставали и пора было идти спать, Анатолий, утомлённый красотой момента, просил: «Не могу, Сашка,— давай читай стихи!»

Дело в том, что постоянное чтение литературы, учёба в Литинституте с бесконечными контрольными и экзаменами и дружба с влюблёнными в литературу пишущими собратьями заставляли меня знать множество стихов моих друзей, стихов из современной русской поэзии, из русской и зарубежной классики... Моего знания стихов хватало на несколько вечеров. И всё же запас их в конце

концов иссякал; тогда я начинал их по новому кругу, и Анатолий продолжал удовлетворённо слушать: ведь от повторения любая настоящая классика не проигрывает. Наоборот...

Хороши были и утра. На территории яхт-клуба стояла абсолютная тишина—малочисленные яхтсмены продолжали отсыпаться после вечерних «стопариков». Над водой висел негустой туман; но как только из-за высокой горы по ту сторону водохранилища выкатывалось солнце, он рассеивался, оставляя лишь прозрачную дымку, сквозь которую, как на проявляемой в бачке фотобумаге, постепенно всё чётче проступала уходящая вдаль гряда сопок на том берегу, широко распахивая светлое небо и светлую же водную гладь, и в эту голубую, прозрачную утреннюю дымку, растворяясь в ней, уходит чей-нибудь белый парус. Как в сон. А потом уже и дымка рассеивалась, и начинался новый жаркий день...

В своей жизни я успел достаточно поколесить по Советскому Союзу и много видел красивых мест: Крым, Кавказ, Восточный Казахстан, Саяны, Алтай, Дальний Восток вплоть до Сахалина,— однако осмеливаюсь утверждать, что красивей, чем на Красноярском море, места я не встречал. Не потому, что всяк кулик своё болото хвалит,— просто есть с чем сравнивать. Причём красота нашей природы—ещё и в том, что состояния её подвижны и легко изменчивы: от идиллии, в которой я тогда пребывал, до холодного мрака, который нагрянул уже вскоре после тех двух недель,— когда всё вокруг—вода, горы, небо—окрашивается лишь в одну краску, тёмно-свинцовую, по воде идут крупные, тоже свинцовые, волны, а лицо сечёт снежная крупа. Тогда сразу вспоминаешь, что ты живёшь в Сибири—а она не даёт расслабляться...

Потом уже, когда построили яхту, назвали её «Кентавром» и ходили на ней в походы,—такие состояния погоды выпадали многократно... Но даже в этих мрачных состояниях нашей природы есть своя суровая красота и—своё состояние влюблённости в неё. Особенно когда после вахты на палубе под дождём и ветром спускаешься в сухой тесный кубрик, ещё хранящий летнее тепло, да сидишь за небольшим общим столом и пьёшь обжигающий чай, а совсем близко, за тонкой, как скорлупка, двухсантиметровой стенкой корпуса, бьёт в борт штормовая волна—тогда особенно чувствуешь ещё и другое тепло—тепло тесного товарищеского круга.

Но—ещё немного о киле, который мы тогда строили. Разновременность бетонирования его—и остального корпуса—была серьёзной ошибкой и сказалась потом на герметичности корпуса: в дальнейшем именно в этом рабочем стыке корпус постоянно давал течь, ведь это сопряжение несёт самые большие нагрузки при наполненных ветром парусах и значительных кренах судна,—и сколько

мы потом ни бились над герметизацией стыка: разбивали бетон, бетонировали снова, неоднократно проклеивали стеклотканью на эпоксидном клее, промазывали разными герметиками,— всё было напрасно: корпус в этом месте тѣк постоянно... Впрочем, почти все яхты потихоньку текут—ничего страшного в этом нет: вычерпать и слить за борт пять-шесть вѣдер воды после недельного отсутствия для большой команды—пустяк.

Но однажды осенью, уже после окончания яхтенного сезона, «Кентавр», помнится, месяца два простоял на воде—что-то у Анатолия не «срасталось» найти тяжѣлый тягач, чтоб выкатить яхту на «телеге» с кильблоком на сушу; а когда, наконец, нашѣл—то попросил меня и ещё одного матроса, Сашу Конева, помочь ему. Но когда мы туда приехали—«Кентавр» стоял полузатонувшим: столько в нём оказалось воды. Анатолий, конечно же, знал, что это произойдѣт, и предусмотрительно привѣз мотопомпу, но мотопомпа в первые же пять минут работы заглохла намертво, так что нам с Сашей пришлось часа три без усталости вычерпывать её вѣдрами; думаю, что вычерпали мы тогда тонн семь-восемь и, конечно же, вымокли с ног до головы—и от воды, и от пота, который тѣк с нас ручьями, а между тем уже стоял ноябрь с устойчивой минусовой температурой, и берега засыпало снегом; правда, вода в «море» была ещё довольно тёплой.

После того, как «Кентавр» спустили на воду и команда начала ходить в походы, приобретая навыки управления большим двухмачтовым судном, ещё около двух лет яхту достраивали и доукомплектовывали: ставили новую грот-мачту (взамен сломанной в шторм), удлиняли и укрепляли бушприт, дошивали (на большой ручной швейной машине) полный комплект парусов, продолжали отделять внутреннее пространство, красили, перекрашивали и много чего ещё.

Но вот летом 1980 года, помню, я летал по делам в Дудинку, и Анатолий дал мне попутное задание: зайти в дудинскую контору Игарской инспекции речного регистра (которая давала разрешение на выход судов в открытое море—то есть, по сути, в Северный Ледовитый океан) и точно узнать, что именно для этого требуется. Я побывал в той конторе, побеседовал с её начальником и, вернувшись, письменно представил Анатолию полный реестр их требований.

В моих записных книжках до сих пор хранится черновик этих требований; вот они: наличие разрешения от Красноярской инспекции речного регистра; наличие полной бортовой сигнализации; укомплектованность экипажа аттестованными (т. е. прошедшими экзамен на профессионализм) матросами; наличие в экипаже квалифицированного штурмана и профессионального радиста;

наличие радиостанции дальней радиосвязи с морским диапазоном; наличие морского навигационного оборудования (морской цифровой компас, эхолот и далее по списку); наличие форменного судового журнала; наличие полного комплекта морских карт по маршруту, а также береговых карт (лоций) с указанием бухт отстоя (на случай больших штормов); наличие полного комплекта индивидуальных и коллективных спасательных средств (спасательные круги, жилеты, надувные шлюпки или плотики); наличие пропусков на выход в открытое море от краевой милиции и пограничной службы; конкретное задание от яхт-клуба (с чѣтко обозначенной целью плавания, желательной значимой—к примеру, изучение мест боевой славы или истории плавания русских землепроходцев по северным морям). Кроме того, при наличии всех этих требований надо было ещё получить на Диксоне разрешение на выход в открытое море в зависимости от ледовой обстановки (а там, при всех прочих выполненных условиях, при тяжѣлой ледовой обстановке могли это разрешение и не дать).

Анатолий внимательно прочитал перечень и заметно погрузтел. Опять требовалось неизвестно сколько сил, времени и, главное, денег на всё это—наверное, чуть ли не столько же, сколько потрачено на строительство яхты... Со временем из всего этого списка на яхте появился один только морской компас.

Ко времени окончания строительства нашего судна на «море» уже имелся многочисленный парусный флот самых разных размеров; во время соревнований парусных судов море пестрело от парусов. И всё же «Кентавр» был—и до сих пор остаѣтся—самым крупным парусным судном в истории красноярского парусного флота, его флагманом. Теперь это своего рода плавучий памятник главному создателю «Кентавра».

На территории яхт-клуба к тому времени появился целый городок из вагончиков самых разных размеров, и по выходным здесь всю кипела обыденная жизнь яхтсменов. Однако в пятницу вечером, когда яхтсмены съезжались в яхт-клуб после недельной разлуки, начиналась атмосфера праздника: приподнятое настроение, шумные приветствия, обмен новостями; в каждой компании накрывался общий стол, на который выкладывалось всё, что привозилось для пропитания, а также наличный алкоголь, и начинался ужин. Было похоже на то, как встречаются члены одной семьи, давно не видевшие друг друга; да так оно и было на самом деле: каждая команда становилась большой дружной семьѣй, в которой все вместе трудятся, отдыхают, веселятся, делят общие невзгоды...

Когда наступала ночь, начиналось хождение друг к другу в гости, новые встречи, уже между

членами разных команд... С новой силой вспыхивали костры (благо дров было навалом), команды перебирались поближе к кострам; появился гитарист с песнями, а если его не было — просто начинался общий разговор со «ржаккой»: перекидывались остротами, подначивали друг друга, вспоминали анекдотичные, или нелепые, или вовсе драматические истории, произошедшие некогда с кем-то из членов команды (а то и со всей командой вместе), которые остались в памяти лишь причиной для всеобщего хохота... И посиделки эти длились иногда до первых признаков рассвета.

А с утра (если это было в начале лета) — большая и долгая работа по ремонту и подготовке судна к спуску на воду, потом сам спуск на воду (который был большим, торжественным событием), потом — небольшие походы по морю (на далёкие в выходные не хватало времени), останки в какой-нибудь уютной безлюдной бухте с купанием, рыбалкой, грибной охотой, ночёвкой у костра; и наконец (как главная награда за все труды) — единственная за лето большая безостановочная крейсерская гонка до Абакана (или до Черногорска — в зависимости от того, откуда в данный сезон начинается Красноярское море), которая длилась (вместе с возвратом в яхт-клуб) недели по две, со всевозможными приключениями в пути: грозами, штормами, изорванными парусами, поломками мачт, рулей, блоков, массой утопленных вещей, — и, конечно же, с богатыми впечатлениями и воспоминаниями на всю жизнь.

Да, Анатолий прожил большую, густо насыщенную делами и событиями жизнь... Мало того, в ноябре 1981 года он ещё пережил страшную авиакатастрофу в норильском аэропорту Алыкель, когда в условиях полярной ночи и резкой смены погоды самолёт рухнул, не долетев около 500 метров до взлётно-посадочной полосы. От удара о землю самолёт развалился на части, и эти части от инерции ещё 300 метров скользили по снегу со страшной скоростью, вращаясь и кувыркаясь при этом. В катастрофе погибло или умерло вскорости от не совместимых с жизнью травм 99 человек; 66 человек были госпитализированы с травмами разной степени тяжести; и только два человека сразу после авиакатастрофы встали на ноги и ещё помогали тотчас прибывшим спасателям вытаскивать из обломков живых, но стонущих пассажиров; одним из этих двоих был молодой член экипажа, а вторым — наш 43-летний Анатолий Стариков.

Помню, я потом тщательно расспрашивал его о подробностях катастрофы и подробностях же его счастливого спасения в ней, и он мне рассказал, что, конечно же, его спасла мгновенная реакция яхтсмена: в момент удара о землю он сумелжаться в своём кресле в тугий комок и обеими

руками защитить голову. Правда, при обследовании состояния его здоровья у него нашли перелом одного пальца и трещину ключицы, хотя поначалу, в состоянии стресса, он этого даже не заметил...

Такая напряжённая и полная опасностей жизнь, как правило, круто меняет человека. Она превратила его, скромного, воспитанного, интеллигентного молодого человека, в прожжённого «морского волка», каким он стал к концу жизни и каким, скорее всего, запомнился тем, кто знал его только в последние годы жизни: суровым, даже мрачноватым, ироничным, немногословным человеком с непроницаемым лицом, с усталостью и некоторой медлительностью в походке и всей его фигуре, с громовым голосом и с установившейся привычкой делать резкие выговоры или едко-саркастические замечания любому нерасторопному члену команды.

Таким он стал, сумев из ничего, можно сказать, построить огромную яхту и всю жизнь потом содержать её в плавучем состоянии в те времена, когда почти ничего невозможно было купить, а — только «достать» с невероятными усилиями, выпрашивая, выклянчивая, уговаривая кого-либо, выменивая что-то на что-то («Я тебе — краски, а ты мне — шпаклёвки», «Я тебе — эпоксидки, а ты мне — электродов» и т.д.), а то и просто потихоньку крадя на работе. Таким он стал, много лет будучи непререкаемым лидером большой яхтенной команды, пройдя вместе с ней тысячи километров, побывав с ней во множестве рискованных ситуаций, когда необходимы огромный жизненный и капитанский опыт, твёрдая воля и умение сплотить разношёрстную компанию в дружный коллектив, воспитав при этом ещё и целую плеяду красноярских яхтсменов, ставших потом тоже опытными капитанами. А ведь это непросто — сплотить в единую команду разношёрстную компанию взрослых парней или мужчин, пьющих, уставших от недельной работы, от домашних забот и неурядиц, приехавших на море только затем, чтобы «получить кайф» среди природы, когда капитан, кроме силы характера, огромной душевной энергии и умения влиять на людей, не имеет никаких других возможностей заразить их любовью к яхтенному делу, требующему от человека огромных затрат труда.

Его душевная энергия проявлялась не только во всём, что касалось яхтенного дела, — он умел (в свои лучшие годы) быть и весёлым, остроумным, любил, чтобы рядом были душевно богатые люди, интересные собеседники; именно поэтому в гостях на «Кентавре» часто бывали люди, причастные к творчеству: учёные, писатели, художники, музыканты. Так, однажды (не помню точно в каком году) на «Кентавре» даже побывал вместе со своей супругой-иностранкой Дмитрий Хворостовский; дело в том, что Анатолий Стариков

смолоду дружил с Александром Хворостовским, отцом знаменитого певца, и Дмитрий, ребёнком часто сживавший на коленях у Анатолия, всю жизнь потом почтительно величал Старикова «дядей Толей».

Надо сказать, что команда «Кентавра» имела уровень культуры и образования выше среднего, была весёлой, остроумной, «заводной», и сам капитан мог завести и поддержать в застольях интересный для всех разговор, любил пение, сам мог при хорошем настроении затянуть густым, рокочущим басом какую-нибудь оперную арию, многие из которых хорошо знал, будучи меломаном.

Не только все капитаны яхт были с ним дружны, тянулись пообщаться, обменяться какими-нибудь техническими соображениями, сообща решить общие яхт-клубовские проблемы—но к нему тянулись все, кто его знал. Когда, например,

перед соревнованиями экипаж «Кентавра» не был полностью укомплектован—в яхт-клубе всегда находились желающие пойти с ним в гонку. Впрочем, товарищество и взаимопомощь в яхт-клубе были, по-моему, всеобщими: не припомню, чтобы за многие годы среди коллектива яхт-клуба случился хоть один конфликт.

При этом Анатолий стал одним из самых признанных, самых авторитетных лидеров всего яхтенного содружества края. Для этого нужны были не только богатейший жизненный и профессиональный опыт и не только огромная любовь к яхтенному делу—но и опустошительная, безоглядная трата этой самой душевной энергии. Вот он и истратил себя, имея смолоду отменное здоровье и прекрасные физические данные и уйдя из жизни чуть-чуть раньше предназначенного ему жизненного срока.