

Владимир Лысенко

**ВОКРУГ СВЕТА
НА АВТОМОБИЛЕ**

**ROUND-THE-WORLD
TOUR
IN A CAR**

**by
Vladimir Lysenko**

НОВОСИБИРСК 2001

Лысенко В.И.

Вокруг света на автомобиле

В книге описывается двойное кругосветное путешествие на автомобиле Владимира Лысенко, совершенное им по оригинальному маршруту – через крайние точки всех континентов (Владимир “перекрестил” на машине эти континенты). Он пересек Северную и Южную Америки с севера на юг и с запада на восток, Африку – с юга на север и с востока на запад, Евразию – с запада на восток и с юга на север, а Австралию – с востока на запад и с севера на юг. Маршрут Лысенко пролегал через более шестидесяти стран, и общая протяженность пути составила 140 тыс. км.

Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся туризмом и путешествиями.

Lysenko V.I.

Round-the-World Tour In a Car

In this book the double round-the-world tour in a car of Vladimir Lysenko is described. Vladimir made the original trip – through the extreme points of all continents. He made (in a car) the sign of the cross over these continents. He had crossed North & South America southwards and eastwards, Africa – northwards and westwards, EuroAsia – from the west to the east and from the south to the north, and Australia – westwards and southwards. Lysenko had crossed more, than 60, countries. The length of his travelling is 140,000 km.

ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>Предисловие</i>	3
Через Америку	4
<u>Неопубликованные главы:</u>	
По Африке и Европе	69
Транссибирский этап	131
Вокруг Австралии и через Юго-Восточную Азию	141
Завершение двойной кругосветки (“крещения” всех континентов)	152
Карта-схема кругосветного путешествия	160
<i>Эпилог</i>	193
Формальные итоги путешествий	197
Приложение. Копии виз и отметок о прохождении границ	199

Предисловие

После того, как в рафтинге (сплаве по горным рекам) я сделал всё, что можно как-то заформализовать (сплав со всех восьмьютысячников и самых высоких вершин всех континентов, сплавы-первопрохождения в Китае с двух самых высоких вершин мира – Эвереста и Чогори, спуск по горным истокам двух величайших рек мира – Амазонки и Нила, наконец, я установил в Тибете рекорд высокогорности сплава – 5600 м)^{*)}, меня потянуло к другим видам экспедиций. В первую очередь речь шла, конечно же, о кругосветном путешествии.

Но какой способ передвижения выбрать? Пешком? Нет, это займет всю жизнь. На велосипеде? В принципе, для меня это – приемлемый вариант (будучи студентом, я серьезно занимался велогонками на шоссе, мой рекорд – 270 км за один день), но все равно долго (если делать настоящую кругосветку, то на это при отсутствии большой финансовой поддержки уйдет лет пять). Оставался вариант путешествия на автомобиле. Он казался наиболее привлекательным еще и потому, что никто из России (и Советского Союза) до этого автокругосветок не совершал (хотя это удавалось сделать людям из других стран). Мне, естественно, хотелось пройти необычный маршрут, по которому никто никогда не путешествовал. К тому же я обратил внимание на то, что в ранее совершенных кругосветках точки начала и конца пути по разным материкам были произвольными, никак не заформализованными. Поэтому я решил проехать по всем континентам между крайними точками в том направлении, в котором эти континенты вытянуты, то есть пересечь оба американских материка от самой северной окраины Северной Америки до самой южной точки Южной Америки (естественно, куда можно добраться на автомобиле), пересечь Африку от самой южной ее точки до самой северной, Евразию – от самой западной до самой восточной (из доступных на легковой машине), а Австралию – от самой восточной до самой западной (либо вообще объехать ее по периметру).

И я настойчиво приступил к осуществлению своего проекта.

^{*)} см. книгу: В.Лысенко. На катамаране с высочайших вершин мира. Новосибирск: ЗАО “РИФ плюс”, 1997, 240с.

ЧЕРЕЗ АМЕРИКУ

25 сентября 1997 года вечером (в 18 часов) мы вылетели из Хабаровска в Анкоридж (Аляска), куда прилетели менее чем через 5 часов в 4 часа утра... того же 25 сентября – сказалось пересечение суточного пояса (разница во времени между Анкориджем и Хабаровском 5 часов минус сутки). Подождав в аэропорту до 7 часов, отправились в хорошо известный мне (по предыдущему посещению Аляски в июле-августе 1993 года, когда мы вместе с Владимиром Кузнецовым сплавились по рекам Мак-Кинли и Кантишна в национальном парке Денали) Анкориджский международный молодежный хостел по адресу H-700. Здесь и разместились.

Мы – это я, Борис Иванов и Владимир Голещихин. Нам (а на североамериканскую часть экспедиции через три дня к нам должен был присоединиться еще Андрей Пономарев) предстояло совершить трансамериканское путешествие на машине от Аляски (север Северной Америки) до Аргентины (юг Южной Америки) со сплавом по рекам в Канаде, США (в Большом Каньоне Колорадо) и Южной Америке. Спонсорами этой экспедиции выступили газета "Новосибирские новости", Зыряновский филиал Кузбассоцбанка и фирма ЭКВИ (Москва) при визовой поддержке московской турфирмы "Эксотур" (и персональной помощи Александра Андриевского).

Из-за ограниченности финансов мы могли купить автомашину не дороже 2500 долларов. Обойдя ряд магазинов по продаже подержанных автомобилей, осмотрели три "Форда" (от 2 до 2,5 тысяч долларов каждый) и "Вольво-240 ДЛ" (за 2500). Один из "Фордов" был пикапом с большим салоном, широкими сидениями и спальным местом. Машина шикарная, но уж очень большая, на ней было бы трудно перемещаться по улицам с интенсивным движением транспорта и, главное, по узким горным дорогам. Остальные "Форды" (за 2 и 2,2 тысячи долларов) были достаточно "изношенными", зато "Вольво" смотрелся как новый (хотя и был 1986 года выпуска и набегал уже 300000 км). В конце концов мы остановились на нем.

Через фирму-продавца оформили покупку (на это ушло еще 200 долларов), страховку "лайабилити" (на случай повреждения нами чьей-либо чужой машины, такая страховка в США обязательна, она "потянула" на 600 долларов), и на следующий день мы стали хозяевами "Вольво-240" с аляскинским номером CZS 779. В качестве разминки съездили в Анкор Пойнт и вернулись обратно.

Итак, к вечеру 26 сентября мы были готовы начать путешествие, но Андрей должен был прилететь в Анкоридж лишь через два дня. Чтобы не терять время, решили сначала втроем съездить в поселок Дэдхорс (Мертвая Лошадь) на берегу залива Прадху Бэй, самый северный пункт Аляски, куда можно добраться на машине. Еще несколько лет назад доступ в эту местность был ограничен, и простых американцев (а, тем более, русских) без специального пермита не пускали дальше Дисастер Крика (это в 340 км от Ливенгуда, а сам Ливенгуд находится в 114 км от Фэйрбэнкса), то есть последние 314 км до Дэдхорса были закрыты. Эти ограничения были связаны с добычей нефти в заливе Прадху Бэй. Однако, к счастью, ситуация изменилась, и теперь нам не запрещалось посетить Дэдхорс.

Ранним утром 27 сентября мы двинулись в его направлении. Ехали по шикарным хай-вэям, гладким, с великолепной разметкой, с большим количеством "загоравшихся" от света фар машины знаков-отражателей. Совершенно очевидно, что аварийная ситуация на таких дорогах может возникнуть несравнимо реже, чем на российских. Кстати, американские водители резко отличаются от наших своей дисциплинированностью – мало кто нарушает правила дорожного движения. Мы же, дорвавшись до хороших дорог, к сожалению, не смогли сдержать себя и многократно превышали ограничение скорости в 65 миль (110 км) в час. Была суббота, и до Ненаны дорога была практически пустой. Поэтому на одном из ее длинных пустынных отрезков мне удалось "выжать" из машины скорость 100 миль (160 км) в час. Однако на участке дальше Ливенгуда дорога стала постепенно портиться (асфальт исчез с нее еще на середине отрезка Фэйрбэнкс-Ливенгуд), а затем стала откровенно плохой (появилась грязь). По единственному мосту пересекли реку Юкон. И, пройдя за день 960 км (из тех 1356, которые отделяют Анкоридж от Дэдхорса), переночевали в небольшом селении Кулдфут (Холодная Нога). Здесь гостиничный номер на двоих (в котором мы уместились втроем) стоил 75 долларов.

Через 70 миль после Кулдфута начинался перевал Атигун высотой около 1,5 км. На нем лежал снег (а до него дорога была покрыта толстым слоем грязи). Непосредственно перед перевалом нас остановила девушка в строительной каске и предупредила, чтобы мы были очень внимательными (из-за снега и плохой видимости на перевале). За Атигуном дорога покрылась коркой льда. Машина забуксовала. Пришлось изрядно потрудиться, толкая ее. И всё же в 12.30 мы оказались в Дэдхорсе. Заправились бензином (на 251-мильном участке между Кулдфутом и Дэдхорсом заправляться негде; это расстояние как раз соответствовало пятидесяти литрам бензина, которые вмещались в бензобак нашей машины) и в отеле "Прадху Бэй" "вволю" пообедали – здесь "шведский стол" стоил 15 долларов на человека. В 14 часов тронулись в обратный путь.

Тут нужно сделать небольшое отступление. В первый день пути (до Кулдфута) машину вели поочередно я и Борис. На второй день за руль сел Володя и успешно довел машину до Дэдхорса. Однако он вел "Вольво" очень осторожно, и скорость движения была небольшой. Поэтому, чтобы ехать быстрее, в Дэдхорсе его сменил Борис (человек с сорокалетним водительским стажем). К сожалению, увеличение скорости движения имело для нас негативные последствия – на снежно-ледовой трассе машину занесло, и мы оказались в кювете. К счастью, машина съехала в него задом, а не боком, иначе переворот был бы неизбежен.

Всё обошлось без травм и повреждений, однако нужно было вытаскивать машину на дорогу. Троса не было ни у нас, ни в проходивших мимо джипах. Мне пришлось идти на находившуюся в километре от места происшествия нефтеперекачивающую станцию и просить грузовик с тросом. Вечером мы вернулись в Кулдфут. Володя взял на себя функции повара, и мы плотно поужинали.

А на следующий день (29 сентября) было возвращение в Анкоридж. Мы спешили (в Анкоридже нас ждал Андрей), и на участке от Ненаны я за три часа "прошел" 300 км. Общественность (в лице Бориса и Володи) осудила меня за гонку, и вечером я был вынужден пообещать им, что быстрее 80 миль в час (то есть 130 км/час) ездить не буду. Естественно, свое слово в дальнейшем сдержал. В 20 часов мы прибыли в Анкоридж и встретили Андрея.

В полдень 30 сентября, предварительно устранив (за 18 долларов) в одной из мастерских появившийся накануне стук в рулевой колонке, тронулись в сторону Канады и уже ночью пересекли границу Аляски с ней. За день прошли около 400 миль. Переночевали в мотеле в канадском селении Бивер Крик за 73 доллара.

1 октября продолжили путь. У реки Клуэйн, вытекающей из одноименного озера, остановились. Здесь собрали катамаран, и я с десятков километров проплыл по этой реке. Она оказалась не очень опасной – где-то второй категории сложности. На ней встречаются перекиды, отдельные валы, прижимы к заломам. В целом Клуэйн оказалась мощной рекой, текущей уверенно и быстро. В том месте, где она стала уходить от дороги, пришлось закончить сплав. После этого мы продолжили путешествие на машине. За день прошли 430 миль. Переночевали в мотеле в Теслине.

Следующий день был "боевым" – преодолели 616 миль (то есть около тысячи километров). Однако в конце дня пошел снег и покрыл всё вокруг. На ночь остановились в одном из придорожных мотелей. К сожалению, утром оказалось, что какая-то машина, уезжая рано утром, забуксовала и помяла левую заднюю дверь нашего автомобиля. След "провинившейся" машины, увы, простыл, так что взять деньги за повреждение было не с кого. Осторожно тронулись в путь, так как дорога была покрыта ледяной коркой. Нас обогнало несколько машин. Одну из них часа через полтора мы увидели в кювете перевернувшейся. К счастью, пассажиры были целы и невредимы. Через пару километров обнаружили еще один съехавший в кювет автомобиль. Да, суровы северо-американские трассы! Кстати, я не написал, что в Канаде мы сначала попали в провинцию Юкон, затем в Британскую Колумбию и, наконец, в провинцию Альберта.

За день прошли 647 миль и заночевали в городке Лякомб (сразу после Эдмонта) в мотеле за 34 доллара (в пересчете с канадских долларов на американские). Всё было бы отлично, если бы за городком Грэнд Прэри Андрей не "подрезал" при обгоне несколько автомобилей. Кто-то из потерпевших сообщил об этом куда следует, и полицейская машина "тормознула" нас. Стражи порядка потребовали у Андрея

водительские права (а тот потерял их незадолго до нашей поездки), поэтому мы показали им его паспорт. Узнав, что мы из России (а сначала – на основании наших аляскинских номеров – они приняли нас за американцев), полицейские подобрали и ограничились лишь предупреждением.

На следующий день, одолев 524 мили, проехали канадскую провинцию Альберта, пересекли южную канадо-американскую границу и попали в штат Монтана, где переночевали в Волчьем Ручье в мотеле за 44 доллара. Ранее пересекли реку Миссури. Здесь много рыболовов. Была суббота, и рыбацьи лоджии были забиты до отказа.

В штате Монтана удивило отсутствие ограничения скорости для легковых машин в дневное время – везде стояли знаки "Ограничение скорости в ночное время – 65 миль/час, для грузовиков – 65 миль/час в любое время", но не было ни слова о подобном ограничении для легковых автомобилей днем. Поэтому мы шли со скоростью 80 миль (130 км) в час, считая, что не нарушаем правила дорожного движения. К тому же в Монтане до Волчьего Ручья было очень мало попутных машин, а полосы движения в прямом и обратном направлении разделены бетонными ограждениями.

Насчет местного времени. В Юконе оно на час больше, чем на Аляске, а в Британской Колумбии – на два часа. Следует отметить и то, что от Анкориджа сначала мы ехали по Аляске и Канаде на восток и лишь затем – на юг.

А 5 октября, "намотав" за день 587 миль, мы пересекли штаты Монтана, Айдахо и попали в штат Юта, где заночевали в городке Прово за Солт-Лэйк-Сити. Нужно сказать, что наш маршрут от Анкориджа на юг пролегал через Скалистые Горы. В этот день (5 октября) преодолели перевалы до 2 км высотой (а в Прово высота около 1400 м).

В городке Айдахо-Фоллс посмотрели водопады на реке Снэйк. Весьма впечатляющее зрелище. А в районе Солт-Лэйк-Сити (перед ним, в нем и после него) поразила интенсивность движения автотранспорта. Был вечер воскресенья, и один сплошной поток машин устремился к городу, а противоположный – из него. Вечером походили по Прово, симпатичному маленькому городку. Поужинали в мексиканском ресторане.

Так как во Флагстаффе (для сплава по реке Колорадо) мы должны были быть 7 октября вечером, то есть у нас было в запасе 1,5 дня, решили на следующий день заехать в знаменитый Лас Вегас и посмотреть, как "работают" местные казино (идея была Андрея).

И 6 октября, преодолев более 300 миль, прибыли в столицу штата Невада. По пути пересекли перевалы высотой до 2000 метров в Скалистых Горах. В Лас Вегасе разместились в мотеле "Домино" в двух комнатах по 30 долларов каждая. И пошли смотреть искомые "злачные" заведения. Кроме них, в Лас Вегасе есть еще одно интересное место – высотная башня-гостиница "Стратосфера". Ночью на башне великолепная подсветка, так что она смотрится очень красивой.

Кстати, еще до Лас Вегаса мы провели две экскурсии во время нашего путешествия – в канадских городах Эдмонтоне (столице провинции Альберта) и Калгари. И если в Эдмонтоне мы были ночью (побродили по нему и поужинали в кафе), то Калгари предстал перед нами во всей дневной красе. Правда, каждый раз у нас возникали проблемы с парковкой. Дело в том, что мы пересекли всю Канаду с севера на юг, не имея ни одного канадского доллара (и даже цента) наличными, пользуясь только кредитной карточкой "VISA" Андрея. А за парковку нужно было платить мелочью. Поэтому в городах оставляли машину на тихих улочках, не зная толком, можно ли ее в этих местах парковать. Но никто нас не оштрафовал. А Эдмонтон и Калгари очень понравились – симпатичные города.

И вот теперь мы шли на экскурсию в Казино Центр Лас Вегаса (от мотеля "Домино" до него идти минут двадцать по улице с таким же названием Казино Центр). У меня, как назло, кончилась пленка в фотоаппарате, поэтому пришлось снимать только видеокамерой.

Что такое лас-вегасские казино – описать сложно. Это надо увидеть. Тысячи людей азартно играют кто во что горазд – в карты, в рулетку, на игровых автоматах и так далее. Очень много игроков пенсионного возраста. Некоторые старушки едва ковыляют, но рвутся в бой. Снимать внутри казино нам не позволили (я специально об

этом спросил одного из служащих), так что мы ограничились съемкой с улицы. Вся эта кутерьма произвела на нас большое впечатление, правда, сыграть самим желаний не возникало.

7 октября, пройдя почти 300 миль, оказались во Флагстаффе. По пути посмотрели озеро Мид (в которое впадает и из которого вытекает река Колорадо) и плотину Хубера, сдерживающую воды Колорадо. Затем въехали в штат Аризона. Во Флагстаффе добрались до офиса "Каньон РИО", фирмы, с помощью которой будет проходить наш сплав по Колорадо на нижнем участке Большого Каньона (в офисе этой фирмы на завтра была назначена встреча с Томом – американцем, который организует этот сплав). Тут нам сообщили, что приехала моя двоюродная сестра Оля (она тоже собиралась участвовать в спуске по реке) и ждет нас на автобусной станции "Грэйхаунд", а также по телефону "связали" с Георгием Ауконом – русскоязычным эмигрантом из Риги, уже 5 лет живущим здесь, во Флагстаффе, и работающим гидом-проводником по Большому Каньону (он – тоже сплавщик по горным рекам). На автовокзале встретились и с Олей, и с Жорой. Георгий пригласил нас к себе домой переночевать. Мы, конечно, согласились. Жора познакомил нас со своей женой Тамарой, сестрой Ларисой и двумя дочками (старшую зовут Яна). Приняли нас очень тепло.

Утром 8 октября в офисе "Каньон РИО" встретился с Эми Мак-Вэй (с которой познакомился в 1993 году при перелете из Анкориджа в Магадан и далее в Иркутск), Томом Бэрри (профессиональным гидом по Большому Каньону Колорадо, которого я знаю также с 1993 года), помощницей Тома по будущему сплаву Мэри-Энн Бенойт (вообще же, она – биолог, орнитолог, специалист по птицам из "Красной Книги") и супружеской парой из Аляски Томом и Мэгги (она – алеутка). Сплавливаясь мы будем восьмером – пять американцев и мы (я, Оля и Андрей). Мы с Андреем – на моем небольшом катамаране, остальные – на двух больших рафтах.

Загрузили разным снаряжением вэн (микроавтобус) с грузовым прицепом и тронулись в путь. Через несколько часов спустились к Колорадо в районе Бриллиантового Ручья (Даймонд Крика) на территории резервации индейцев племени хуалапаи (индейцам за перемещение по их территории пришлось, естественно, заплатить).

На следующий день начали сплав и за 4 дня дошли до озера Мид. На этом участке Колорадо – река третьей категории сложности (по советско-российской шестикатегорийной шкале). На пути сначала встретили около десятка порогов, а затем особых препятствий на реке не попадалось. Места вокруг были потрясающе красивы (подробнее описывать не буду – это бессмысленное занятие).

Мы сплавливались в соответствии с американскими традициями – с огромным количеством ящиков, огромным количеством еды (естественно, всю ее съесть не успели, хотя все участники сплава изо всех сил старались это сделать) и перевозным (и, естественно, переносным) туалетом. Понравилась система оповещения о том, что туалет занят – каждый в него идущий забирал с собой сигнальное весло. Раз весла нет – значит, туалет не свободен. А к общепринятой системе "забирания" мусора с собой я уже привык в 1993 году – при сплаве на Аляске по рекам Мак-Кинли и Кантишна в национальном парке Денали.

Каждый вечер прекрасная половина нашей группы колдовала над приготовлением какого-либо деликатеса (например, пиццы), а я после каждого пиршества мыл за всех посуду. Том из Аляски хорошо играл на гитаре (он любил исполнять произведения в стиле "кантри"), а мы с Олей пели (при моем аккомпанементе на гитаре) старые советские бардовские песни. В общем, сплав получился запоминающимся, правда, подвела погода. Если в Лас Вегасе (когда мы там были) стояла жара, то в районе Большого Каньона погода была прохладной, временами шел дождь. В третий день сплава дождь немного подпортил нам настроение, но лишь чуть-чуть.

13 октября мы вернулись во Флагстафф и опять поселились в доме Жоры Аукона. Борис и Володя за время нашего сплава съездили в Лос-Анжелес, но вернулись не очень довольные. Жора дал в нашу честь шикарный ужин. Он сказал, что завтра в 9.30 меня пригласили на местное (флагстаффское) радио дать интервью. Однако сделать это не удалось, так как на следующий день в 16 часов из Финикса (а до него ехать часа 2,5) должен был улететь в Сан-Франциско (и далее – в Москву) Андрей (об этом мы с ним договорились заранее), а девушки (Оля и Эми) и я хотели посмотреть

виды на Северный Рим Большого Каньона со смотровых площадок на Южном Риме (до них от Флагстаффа 75 миль, при лимите скорости 55 и 65 миль/час).

К сожалению, из-за проблем со здоровьем отказался от дальнейшего участия в экспедиции Володя. Так что мы с Борисом остаемся на маршруте вдвоем. Но ничего не поделаешь.

14 октября утром мы вчетвером (я, Андрей, Оля и Эми) съездили на Южный Рим Большого Каньона и затем вернулись во Флагстафф. Здесь экс-советская часть команды попрощалась с Эми (она осталась, чтобы совершить пеший поход по Большому Каньону). Во Флагстаффе к нам присоединились Борис и Володя, и мы впятером поехали в Финикс. Прибыли туда (вернее, в международный аэропорт Финикса) в районе 15 часов. Андрей, Володя и Оля остались там, а мы с Борисом помчались в сторону Мексики. Проехав через Тусон, добрались до американского Ногалеса, где и заночевали в мотеле. Я чувствовал, что на следующий день начнутся трудности, связанные с нашим незнанием испанского языка (а Борис, кстати, не знает и английского). Но надеялся, что все-таки мы достигнем намеченной цели путешествия.

15 октября утром въехали в Мексику. Удивило то, что на нас не обратили внимания ни американские, ни мексиканские пограничники и таможенники (видимо, сказались американские номера нашей машины). Машину здесь вел я. "Полз" со скоростью 2 км/час, но никому до нас не было дела. Так мы и "вползли" в уже мексиканский город Эрройка-Ногалес. Здесь мы сразу как бы вернулись в российскую действительность – суэта, хаос на улицах. Да и дорога стала похуже, чем в США и Канаде. Но в целом мексиканский хай-вэй порадовал – могло быть значительно хуже (по крайней мере, российские дороги уступают этой мексиканской магистрали). Единственное, что огорчало, так это дорожные "поборы". Пришлось раз пять платить по 32 песо (4 доллара) в местах сбора дорожного налога (здесь дорога перекрывалась шлагбаумами). Кстати, американские 100 долларов мы поменяли на мексиканские песо за 50 метров до американо-мексиканской границы (по курсу 7,65 песо за 1 доллар).

За день "отмахали" 800 км через города Эрмосильо, Гуаймас, Сьюидад-Обрегон и добрались до Лос-Мочиса, где переночевали в мотеле на ответвлении дороги в сторону аэропорта. Если в соседнем отеле на противоположной стороне хай-вэя нужно было платить 60 долларов за двухместный номер, то здесь – только 11 долларов (рекорд дешевизны на нашем пути). Еще больше удивило следующее: чтобы "снять" номер, не требуется давать о себе никакой информации – ни имени, ни фамилии, ни каких-либо других данных. Мотель находится на "отшибе". И только когда мы зашли в свой номер и я увидел большое зеркало на потолке над кроватью и зеркало на стене в "голове" кровати, то стал догадываться о "творческой" направленности этого мотеля – зеркала явно были подспорьем для более острых впечатлений от сексуальных отношений между прибывшими сюда парами (любого пола), а нетребовательность знания имен посетителей гарантировала их инкогнито. Видимо, и нас с Борисом приняли за гомосексуалистов.

По пути в Лос-Мочис, сразу после Гуаймаса, мы выехали на берег Калифорнийского залива (то есть фактически Тихого океана), чем, конечно же, не преминули воспользоваться – шикарно в нем искупались. Давно я не плавал в такой очень теплой и соленой воде.

Ехалось по мексиканскому хай-вэю легко – машин встречалось меньше, чем в США. Сначала шли с предельно-допустимой скоростью (100 и 110 км/час), но заметив, что мексиканские водители в целом менее дисциплинированные, чем американские (многие ездят со скоростью 130 км/час), как-то легко переняли их манеру езды. Нас трижды останавливали полицейские ("ну всё, вляпались", думали мы). Но дело оказывалось не в превышении скорости, а в проверке некоего пермита на езду по Мексике, который мы, как оказалось, должны были получить на границе. Я объяснял полицейским на английском языке, что мы едем транзитом через Мексику в Гватемалу, и узнав, что мы не говорим по-испански, они нас отпускали.

16 октября, отмерив опять около 800 км (проехав, в частности, через Масатлан) и почти достигнув Тепика, мы (по желанию Бориса) свернули в сторону Тихого океана и доехали до Сан-Бласа, откуда дорога пошла вдоль побережья. Перед Санта Крузом остановились на ночь в дешевом (75 песо за двухместный номер) отеле

непосредственно на берегу океана. От нашей комнаты до него было около десяти метров. Мы поочередно поплавали в тридцатиградусной соленой воде. Борис был очень доволен (он хотел в этот день искупаться в океане; для этого мы уже сворачивали к нему днем, доехав до селения Димас, но, попав здесь на хай-вэй (за проезд по которому пришлось заплатить 55 песо), отложили плавание в океане до вечера). Сегодня ехали не только по хай-вэю, но и по обычным мексиканским дорогам. Конечно же, они оказались значительно хуже – много ям, рытвин и кочек (как в России).

На побережье океана не перестаешь любоваться множеством пальм и другой тропической растительности.

17 октября проехали Тепик, Мансанильо, Текоман и заночевали, не доезжая Ласаро-Карденаса. А 18 октября, проехав Акапулько, остановились в мотеле после селения Крус-Гранде. Однако событий за эти два дня было удивительно много.

В первый день на "глухом" участке дороги к нам пристали два мексиканских полицейских (мужчина средних лет и молодой парень). Они проверяли все наши документы, досматривали вещи. Им, как назло, попался в руки портфель, где Борис хранил свои доллары. Увидев американскую валюту, старший полицейский очень ею заинтересовался, пересчитал и долго допытывался, не фальшивые ли деньги (мы, как и подобает отвечать всем в такой ситуации, сказали "нет"). Потом вроде бы нас отпустили, мы поехали, но через полкилометра эта парочка опять нас остановила, старший подозвал к себе, а младший продолжил рыться в машине недалеко от портфеля. Когда нас отпустили во второй раз, то у меня и Бориса возникли сомнения, все ли доллары целы. Последние остались все-таки в прежнем количестве. Вообще, нужно сказать, что нас каждый день по несколько раз (в разных местах) останавливали полицейские. Мы говорили им стандартную фразу на английском, что мы едем из Аляски в Гватемалу, и нас обычно отпускали. Но последняя парочка явно надеялась на какую-то финансовую поддержку с нашей стороны.

Вторым событием 17 октября стало попадание в кювет нашего "Вольво" на опасном горном серпантине, и только густые придорожные кусты спасли нас от трагических последствий. Машину вел Борис. На горном участке дороги перед крутым поворотом он развил слишком высокую скорость (это было видно и невооруженным глазом, меня так и подмывало сказать ему, что сейчас улетим с трассы, но у нас была договоренность не комментировать действия друг друга за рулем, поэтому я промолчал). На повороте Борис не справился с управлением, и мы вылетели с дороги, "врубившись" в густые придорожные кусты. Отделались сравнительно легко (был выломан пластмассовый поддон машины, и его пришлось выкинуть). А ведь через несколько метров (по ходу нашего "полета") начинался крутой обрыв.

Третьим событием дня явился наш ночлег в "полевых" условиях. Привыкнув во время пути ночевать в дешевых мотелях, мы и в этот день планировали сделать то же самое после Текомана. Однако ни мотелей, ни отелей на пути не попадалось. Вскоре наступил вечер. Мы продолжали ехать по горной дороге еще довольно долго (до 20.30), но ничего подходящего для ночлега не обнаружили. Тогда решили переночевать прямо на одной из ровных площадок возле дороги. Борис улегся спать в машине, а я – в спальнике "на улице". Наш крепкий сон прервали резкий скрип тормозов и чьи-то голоса. В лучах фар остановившейся машины появились два человека в армейской форме с автоматами. Они, естественно, стали выяснять у нас, кто мы такие и что мы здесь делаем. Затем военные, объяснив это заботой о нашей безопасности (они сказали, что здесь бродят вооруженные бандиты), приказали нам ехать 30 км дальше до ближайшей гостиницы и досыпать ночь там. Мы, конечно же, двинулись вперед (а было уже 0.30 ночи), но платить суточную таксу за полночи в отеле не хотелось, поэтому в каком-то селении мы остановили свою машину и в ней поспали до утра.

18 октября наиболее яркое впечатление произвело посещение Акапулько. Город очень красивый, но в те дни он был в аварийном состоянии после недавнего цунами (или наводнения). Дорога к Акапулько была перерезана, и мы около 1,5 часов ждали, пока не возобновилось движение автотранспорта. В самом городе многие улицы превратились буквально в канавы. Возле моря увидели несколько разломанных автомашин, с которых свисали трава и кусты. Половина населения подметала улицы. Пыль стояла "столбом", поэтому очень многие ходили в противопылевых

"намордниках". И хотя городу был нанесен огромный ущерб, никто не сомневался, что через несколько дней его восстановят, и он будет, как и прежде, желанным для всех.

После Акапулько на нашем пути встретилось несколько разрушенных мостов через реки, они также восстанавливались. Из-за всех этих передрыг мы потеряли много времени, и на этот раз прошли за день менее "положенных" 800 км. Предстояло всё наверстывать на следующий день. Я надеялся 19 октября достичь мексикано-гватемальской границы. И в этот день, кстати, должен быть преодолен 10000-мильный рубеж в нашем автопробеге (мы купили машину, когда у нее на спидометре было 172900 миль, а "набежало" уже 182600).

19 октября, увы, был крайне неудачным днем. И хотя мы работали целый день, двигаясь по плохим дорогам (сплошные ямы) и прошли почти традиционные для нашего путешествия по Мексике 500 миль, в итоге оказались к Гватемале не ближе, чем в предыдущий вечер. А дело было вот в чем.

Выехав из Круз Гранде утром, мы упорно двигались по дороге номер 200 вдоль тихоокеанского побережья. Проехали Пинотепу Нал и через несколько километров после нее прибыли к... обрыву этой дороги в реку. Железобетонный мост был смыт разбушевавшейся водой, остались только опоры. Река (названия ее я не знаю) была достаточно мощной, так что восстановление моста было делом весьма и весьма долгим. Пришлось делать объезд. Для этого вернулись в Пинотепу Нал и "рванули" на север по дороге, которая приводила бы к Оахаке и далее – опять на "двухсотую" дорогу вдоль побережья. Доехали до очередного моста, и... картина повторилась. Мост (правда, на этот раз через небольшую речку) был снесен. Теперь нужно было делать огромную петлю, возвращаясь в Круз Гранде, а дальше через Тьерру Колораду, Чинпальсинго, Тлапу, Акатлон и Уахуапан-де-Леон попадать в Оахаку. Настроение, конечно, испортилось, но делать было нечего. И вот, свернув после Круза Гранде на дорогу в Тьерру Колораду, мы двигаемся по ней. Приближаемся к еще одной реке и обнаруживаем... отсутствие моста. Настроение совсем упало. Но тут оказалось, что речку можно пересечь по дамбе, через которую неся тридцатисантиметровый слой воды. Проехали по дамбе без проблем. А далее (до Тьерры Колорады) дорога представляла собой сплошной слалом – непрерывные крутые виражи, вправо и влево, вправо и влево, и опять так же.

Добрались до Чинпальсинго и уже ночью (по плохой дороге) – до Тлапы. Хотели было там переночевать, но не найдя гостиницу, решили опять сделать ночевку "на природе". Через несколько километров после Тлапы свернули на обочину, перекусили и легли спать (я – на улице, Борис – в машине). Так и проспали до 5 часов утра следующего дня.

А 20 октября был "бросок" на юго-восток-восток. Сразу после Уахуапан-де-Леона и на участке между Оахакой и Теуантепекком дорога опять состояла из сплошных виражей (часто более, чем на 180 градусов). Я вел машину как робот (на "автопилоте"), постоянно вспоминая кадры из гонок "Формулы-1": ускорение на прямом участке, поворот, ускорение, поворот... Почти все время шел на грани дозволенного риска (иногда скорость на поворотах достигала 100 км/час). Если бы отказали тормоза или рулевое управление, то никаких шансов спастись не было бы (с одной стороны – скалы, с другой – крутой обрыв). Естественно, обгонял (другие машины) только я, меня – никто. И вдруг в зеркале заднего вида вижу, что мне "сел на хвост" какой-то белый джип. Пытаюсь от него уйти на грани дозволенного риска – ничего не получается: джип то отстает, то догоняет. А на узкой горной дороге со сплошными поворотами, естественно, он обойти меня не может. В конце концов мне всё это надоело, я съехал в сторону, уступая дорогу. Джип пронесся мимо нас и помчался дальше. Я сразу вспомнил экс-чемпиона мира по авторалли Санчеса (хотя он – испанец, а не мексиканец). Через несколько километров шофер встречного грузовика о чем-то мне просигналил. Сбавляю скорость и за поворотом вижу толпу людей и перевернутый... белый джип (которому только недавно я уступил дорогу). Да, парень явно перешел через грань дозволенного (а я еще думал о нем, что он – ас).

После Теауптепека дорога вышла на равнину, стала более-менее прямой, и мы успешно доехали до Арриегги, где и заночевали в отеле по 70 песо за двухместный номер. Кстати, в последние два дня мы пересекли горную цепь Сьерра Мадре. Здесь горы очень красивы.

Ну уж теперь, как я надеялся, мы должны были на следующий день попасть в столицу Гватемалы город Гватемала. Замечу, что в Мексике больше всего нас раздражали "топы" (topes) – специально сделанные поперек дороги препятствия (бугры) для уменьшения скорости езды. Их крайне много в селениях на второстепенных дорогах, что весьма нервирует.

21 октября мы все-таки попали в столицу Гватемалы. Однако и здесь не обошлось без злоключений. Хотя сначала всё складывалось отлично. Из Арриегги в Тапачулу и Сьюидад Идальго (на границе с Гватемалой) идет хорошая дорога. И эти почти триста километров мы преодолели за 4 часа. Отсюда до города Гватемала оставалось менее 300 км. И так как мы уже имели гватемальские визы (я их получил в Москве), то казалось, что в столицу доберемся быстро. Но не тут-то было.

Пройдя без особых проблем мексиканскую границу, мы оказались перед гватемальскими "погранцами". И вдруг женщина, ставившая въездные штампы в паспорта, заявляет (так как я не знаю испанского, а гватемальские пограничники – английского, то мне это долго объясняли), что виза, полученная в посольстве Гватемалы в Москве, ее не устраивает. Нужна виза представительства Гватемалы в Сьюидад Идальго. Это только подумать – гватемальские пограничники не признают визу посольства Гватемалы в Москве! Такого идиотизма даже я, побывавший во многих переделках, не ожидал. То есть нужно возвращаться в Мексику, чтобы получить новые гватемальские визы. Тут нам вызвался помочь местный парень, подрабатывающий такой помощью. Вместе с ним съездили в Сьюидад Идальго и получили визы, заплатив повторно 20 долларов (то есть заплаченные в Москве 20 долларов мы просто потеряли). Далее нужно было получить пермит на проезд через Гватемалу на машине. На этот пермит и услуги помощника ушло еще 50 долларов. Лишь после этого мы тронулись в путь по Гватемале.

Сначала дорога была паршивой (грунтовка, пыль стояла столбом), но затем пошла хорошая трасса, которая потом превратилась в хай-вэй, идущий до города Гватемала. Мы проехали через Мазатенанго, Эскуинтлу и, наконец, достигли столицы. В этом городе долго не могли найти мотель. В конце концов нашли – за 90 куэтзалес (это – примерно 15 долларов). Но опять (как и первый мотель на нашем пути в Мексике) – весьма специфический. Въезжаешь в гараж-отсек, за тобой закрываются ворота; поднимаешься на второй этаж, в очень узенькое окошечко даешь деньги (лица человека, который получает их, не видно), тебе через это окошечко суют ключ от двери в твою комнату. В последней нет окон, полумрак, зато светло в шикарной ванной. В комнате возле кровати – зеркало. В общем, опять приют для сексуально озабоченных людей. Но такая специфика мотеля меня абсолютно не волновала. Хуже было другое. В полночь в дверь постучали и потребовали еще 15 долларов ("если хотите спать до утра"), а иначе мы должны были освободить номер. Борис уже спал, и пришлось отдать требуемые деньги (как мне сказали, 15 долларов стоит пребывание в мотеле в течение 4 часов, а за ночь – 30).

Скажу сразу, что Мексика мне понравилась больше, чем Гватемала. В Мексике я себя чувствовал свободно, а здесь, в Гватемале, все время возникали какие-то проблемы, за разрешение которых нужно было платить.

22 октября колесили по городу Гватемала. Сначала долго блуждали по нему в поисках посольства Гондураса (спрашивали о его местонахождении, показывая написанный на бумаге адрес, у местных жителей, а они указывали в разные стороны), пока не раскусили систему адресов в Гватемале. Город разделен на ряд зон (в частности, почти все посольства находятся в зонах 9 и 10), в каждой из которых идет своя нумерация "кайес" (calle – улица) и "авенид" (проспектов) аналогично "стритам" и "авеню" в США. Первое число номера дома соответствует пролегающей рядом "кайе", а уже затем идет обычный номер дома. Например, если у вас в руках адрес Av.9, 16-44, z.10, то это означает, что искомый дом находится вблизи перекрестка авениды 9 и "кайе" 16 в зоне 10 и его номер 16-44.

В посольство Гондураса попали в 12.20. Консул, выслушав нашу просьбу о транзитной визе, сначала отказал нам (сказалось традиционное негативное отношение лидеров Гондураса к России), но затем пообещал сделать запрос в Гондурас своему руководству. Велел прийти на следующий день в 9 часов утра.

В посольство Никарагуа мы прибыли в 12.50, то есть за 10 минут до его закрытия (почти все посольства в Гватемале работают до 13 часов), тем не менее через 20

минут мы вышли из него, имея никарагуанские визы (за них заплатили по 30 долларов). Съездили в посольство Коста-Рики. Оказалось, что в Коста-Рику (кстати, как и в Колумбию, о чем мне было известно еще в Москве) для граждан России въезд безвизовый.

Попали и в посольство Панамы, но оно уже было закрыто для посетителей, и нам сказали, чтобы мы пришли туда утром следующего дня – копии наших паспортов будут отправлены факсом в город Панама в МИД, и оттуда через какое-то время придет ответ, давать нам визы или нет.

Заночевали в гостинице "Бристоль" (возле пересечения авениды 7 и кайе 15) в районе сосредоточения дешевых отелей. Наша комната (для двоих) стоила 42 куэтзалес в сутки (6 куэтзалес равнялись одному доллару), но, как практически и во всех других гватемальских гостиницах, "чек-тайм" (контрольное время) здесь 12 часов ночи, то есть если ты приезжаешь в 9 часов вечера и находишься до 6 утра, то платишь не 42, а 84 куэтзалес. Мы приняли эти условия, так как хозяйева отеля согласилась бесплатно разместить нашу машину в проходе гостиницы. Правда, всем входившим и выходившим из отеля пришлось протискиваться боком между машиной и стеной.

К сожалению, появились неприятности, связанные с рабочим состоянием нашего автомобиля. Стали "травить" оба задних бескамерных (покрышки одновременно являются и камерами) колеса нашего "Вольво". Впрыснули в них склеивающую жидкость, и, вроде, камеры стали "спускать" мало. Еще одна неприятность была связана с тем, что Борис, подкачивая утром заднее правое колесо, плохо закрепил защитный колпак на нем, и во время езды в какой-то момент он отвалился (мы не заметили, когда именно).

Программа этого дня, в целом, была выполнена (до идеала только не хватало, чтобы сотрудники панамского посольства отправили в этот же день, а не на следующий, требуемый факс). При этом полдня у нас ушло (из-за незнания испанского) на освоение города. Если на следующий день получим гондурасскую и панамскую визы, то сразу же "рванем" к границе Гватемалы и Гондураса.

К сожалению, 23 октября был неудачным днем. Сначала нам в посольстве Гондураса сказали, что решение о нашем транзите через эту страну будет принято только через две недели, что, естественно, нас не устраивало. Оставался вариант транзита через Сальвадор при дальнейшей переправе в Никарагуа паромом через залив (минуя Гондурас). Здесь между Сальвадором и Никарагуа расстояние несколько десятков километров. Поэтому мы пошли в посольство Сальвадора. Узнали, что нужно 4-5 дней для получения визы этой страны. Был четверг, и консул посоветовал нам прийти в следующий вторник, или, самое раннее, в понедельник.

Сходили и в посольство Панамы. Там сказали, что обычно для получения визы требуется 2-3 дня, но, может быть, разрешение будет получено на следующий день.

24 октября снова посетили посольство Панамы. Оказалось, что нам пришло разрешение на 1 (один) день транзита через эту страну. С одной стороны, срывались мои планы побеседовать с сотрудниками нашего консульства в Панаме. С другой стороны, даже если мы рано утром заедем в Панаму из Коста-Рики, будем гнать весь день и к вечеру достигнем Колона, откуда ходит паром в Колумбию, то неизвестно, будет ли этот паром отправляться вечером. А если он пойдет утром следующего дня, то наша виза будет просрочена. Все эти сложности понимала и девушка Майя из панамского посольства. Поэтому она (за час до нашего прихода в посольство) послала еще один факс в Панаму, где повторяла, что мы едем на машине, и одного дня для транзита нам мало. Ответа в этот день не последовало. Так как мы все равно должны были ждать сальвадорскую визу, то договорились, что придем в посольство Панамы в понедельник.

Затем разыскали станцию техобслуживания "Вольво". Дело в том, что у нас стал аритмично работать двигатель на холостых оборотах (на "нейтральной" скорости), да и были кое-какие сомнения насчет того, не разболталось ли кое-что в механике рулевого управления. Оказалось, что действительно, "шаровые" соединения на левом переднем колесе нужно менять, к тому же лопнула резиновая опора двигателя справа. За замену всего этого с нас запросили 266 долларов. Делать было нечего, пришлось отдать требуемую сумму. Была пятница. Отремонтировать мотор времени уже не оставалось, и нам сказали, что мотор "сделают" в понедельник. Правда, за 420-500 долларов.

Оказалось, что-то стало "барахлить" в электронике. Хотя и очень хотелось, чтобы мотор работал нормально, но сумма 500 долларов была чересчур большой для нас. Поэтому мы решили ехать дальше, пока едет.

25 октября, в субботу, Борис поехал на тихоокеанское побережье собирать материалы о местных гостиницах, а я, с целью экономии денег, остался в "своей" гостинице "Бристоль" в комнате за 7 долларов в день. Хотя, естественно, днем бродил по городу, фотографировал его.

Кстати, у большинства гватемальских девушек (в отличие от юных представительниц США) отличные (стройные) фигуры (а в Штатах достаточно много толстых девчонок). Видимо (тут я вспомнил и Россию), в бедных странах меньше возможность наесться "от живота".

27 октября получили панамскую туристическую визу (а ж на 15 дней), а из Сальвадора никакого ответа не было. Это уже настораживало. Я знал, что Гондурас – антироссийско настроенное государство, поэтому он фактически отказал нам в визе. Но Сальвадор – его враг, не так давно между ними была война. И, думалось, что принцип "враг моего врага – мой друг" здесь уместен, но в действительности так не оказалось. Ладно, подождем еще день. Если откажет и Сальвадор, то придется обплывать его и Гондурас морем.

28 октября. Сегодня в 12 часов получили сальвадорскую транзитную визу (на 1 день) и сразу же рванули к границе с Сальвадором. Пересекли ее где-то в 14.30 (правда, и здесь гватемальские таможенники содрали с нас около 15 долларов за выезд из страны) и затем два часа торчали перед сальвадорскими пограничниками и таможенниками. Сначала "погранцы" полчаса рассматривали наши советские, диковинные для Сальвадора, паспорта, но все-таки пропустили в свою страну. А затем была очередная (аналогичная той, которая имела место при въезде в Гватемалу) возня с оформлением транзитного пермита на машину. Где-то в 16.30 нас отпустили, и в 19 часов мы достигли столицы государства города Сальвадор, где разместились в мотеле "Колониаль" в комнате за 90 колонов (1 доллар был равен примерно 8,5-8,7 колона). Поужинали в кафе рядом с мотелем за 32 колона. На следующий день планировалось (выехав в 6 часов утра) достичь порта рядом с городом Ла Юнион, откуда ходит паром в Никарагуа. По слухам, он – ежедневный. Однако настораживала названная нам стоимость провоза машины с людьми – 400 долларов. Это будет слишком дорого для нас. Правда, по слухам, можно договориться с рыбаками об аналогичной услуге за более умеренную плату. Ладно, завтра посмотрим.

29 октября оказался чересчур драматичным днем. Мы достаточно быстро (если не считать потери времени из-за лопнувшей задней левой камеры, вместо которой поставили "запаску"; в связи с чем пришлось за 20 долларов купить новую камеру-шину) добрались до Ла Юниона, вернее, до порта Кутуко, откуда (по словам консула сальвадорского посольства в Гватемале) ходит паром в Никарагуа (такой же информацией снабдил нас и консул посольства Гондураса в Гватемале, так что, вроде бы, сомневаться в ней не приходилось). И вот мы в Кутуко. Спрашиваем в порту, когда отходит паром до никарагуанского берега. А нам отвечают: "Паром в Никарагуа уже давно не ходит". Вот так сюрприз! Но нам советуют: "Поговорите с хозяевами рыбацких катеров, они возят машины в Никарагуа". По дороге, усыпанной большими камнями (этот маршрут, конечно, для джипов, но не для нашего "Вольво") едем к этим владельцам катеров. Под палящим солнцем пытаемся договориться с ними, но они отвечают, что наш "Вольво-240" – слишком большая машина, и она опрокинет катер. Таким образом, из Сальвадора в Никарагуа попасть по воде вместе с машиной нельзя. Проехать туда по суше через территорию Гондураса также нет возможности, ибо в визе этой страны нам практически было отказано. Вот это "прокол"! Это фактически означает срыв экспедиции. Дальше мы ехать не можем. Начинаю лихорадочно искать выход. Предлагаю даже местному таксисту перегнать нашу машину через Гондурас (там ехать-то всего 2 часа – 130 км), а мы переплывем на катере (последнее – вполне реально). Но здесь возникает куча вопросов, и в первую очередь, относительно "стыковки" в Никарагуа. Да и вообще, встретим ли мы этого таксиста в Никарагуа? Настроение – препаршивейшее. И тут нам один из немногих владеющих английским языком сальвадорцев говорит: "Ребята, если вы дадите крупную взятку пограничному гондурасскому начальству, то вам вполне могут выдать транзитную в Никарагуа визу". Не видя других реальных вариантов, договариваемся с таксистом, что он едет с нами и

пытается решить вопрос о получении гондурасской визы таким путем. Свое дело он сделал, но, не вдаваясь в подробности, скажу, что получение гондурасских транзитных виз и сопровождающих документов (пермит) на проезд через Гондурас на нашем автомобиле обошлось нам на двоих в 400 долларов. Потерять 200 долларов таким путем – это был жестокий финансовый удар для меня, теперь я вообще не был уверен, что моих денег хватит до Аргентины. Но ведь другого выхода не было!

Транзит через Гондурас занял два часа, после чего мы пересекли границу этой страны и Никарагуа. Переночевали на никарагуанской территории возле здания таможенного контроля. Примером для нас послужили два парня из Калифорнии, ехавших на машине-“доме” в Коста-Рику кататься на серферах. Вариант для нас был удачный, так как не надо было платить за гостиницу. К тому же в служебной (для пограничников и таможенников Никарагуа) столовой любезно обслужили нас. Спали в машине.

Никарагуа очень понравилась своими хорошими дорогами и малым количеством автомобилей на них. За пять часов (машину здесь вел я) мы проскочили через эту страну. Правда, в одном месте меня оштрафовали на 10 долларов за превышение скорости.

Пересечение Никарагуа состоялось в первой половине 30 октября. А за вторую половину этого дня мы прошли большую часть Коста-Рики (здесь машину уже вел Борис). Причем мы пошли не традиционным для транзитников маршрутом (все время по интерамериканскому хай-вэю), а сначала по этому хай-вэю до Эспарзы, затем от нее – к Тихому океану, до Хако, и далее – по побережью (через Куэпос) до Кортеса. Здесь красивейшие места. Борис очень хотел тут проехать и оценить перспективу организации туров в Коста-Рику на побережье (ведь для жителей России въезд в эту страну безвизовый). Но крайне дерьмовая грунтовая дорога вдоль побережья испортила все планы Бориса (справедливости ради нужно сказать, что дорогу эту явно хотят заасфальтировать, а работа по ее расширению уже ведется).

Ночевали мы в полевых условиях – в пальмовом лесу среди болот (лягушки квакали всю ночь). Мы специально отъехали в сторону от дороги, чтобы избежать потенциально возможных осложнений с местным населением (хотя народ в Коста-Рике достаточно добродушный, к тому же – что было неожиданным для нас – имеет весьма высокий уровень жизни, думаю, не ниже, чем в России). Но в этом болоте было полно комаров. Они меня нещадно кусали. Я тут же вспомнил, что Володя Голещихин заболел в Индонезии малярией после укуса малярийного комара. Интересно, а распространена ли малярия в Коста-Рике?

31 октября, доехав до Кортеса, повернули от него на восток, проехали затем 9 км и “впали” в интерамериканский хай-вэй, по которому через 1,5 часа добрались до границы с Панамой в Пасо Каноасе.

Приятно удивил порядок прохождения пограничных и таможенных формальностей в Панаме. Всё весьма культурно, к тому же дешево (на всё “ушло” лишь 5 долларов). В этом отношении Панама оказалось самой доступной страной среди центральноамериканских государств. Правда, незнание испанского языка стоило нам еще 10 долларов, так как на границе мне выдали пермит на проезд через Панаму, указав, что водитель только я. И когда в очередной раз полицейские остановили нашу машину (а в этот раз ее вел Борис) и увидели, что Борис не вписан в пермит, они сочли это за нарушение правил перемещения по Панаме и оштрафовали Иванова (реально, конечно же, нас обоих) на 10 долларов.

И если Никарагуа и Коста-Рика произвели приятное впечатление малой интенсивностью движения автотранспорта, то Панама, к сожалению, очень напоминала Гватемалу, особенно в вечерне-ночное время – здесь тоже много машин. Правда, ехать по Панаме до ее столицы просто – по интерамериканскому хай-вэю (он явно выделяется среди других местных дорог).

В город Панама мы прибыли вечером – где-то в 21 час местного времени (которое здесь на час больше, чем в Мексике и Гватемале), перед этим пересекли Панамский канал. Стали искать дешевую гостиницу. Встретившийся негр сказал нам, что такие гостиницы имеются в Даунтауне (Нижнем городе), например, гостиница “Колониаль”. Местный таксист за 2 доллара “любезно” проводил нас до этой гостиницы. Но она, как оказалось, “но функсьон” – не работает. Рядом с ней я обнаружил гостиницу “Центральная” (Hotel Central), где двухместный номер стоил 10 долларов. В ней мы и

поселились. Район вокруг нее – как раз из тех, которые называют опасными: полно проституток, жуликов, наркоманов и прочих. Оставили машину прямо у входа в гостиницу, и тут же, еще при нас, на нее (на задний багажник) уселись молодые парни и девушки и чуть ли не занялись сексом. На наше присутствие они никак не реагировали.

Гостиница "Центральная" – это старый отель, построенный в начале века. В нем – огромный зал-холл, просторные комнаты, ванны, душ, в гостиницу впускают только жильцов. Но нет горячей воды. И это сразу же превращает некогда главную гостиницу Панама в дешевый отель – кто же из богатеньких будет жить нынче в такой гостинице. Хотя она находится на старинной площади Боливара, где еще расположены Национальный театр и (как раз напротив гостиницы) очень красивый собор Сан-Франциско. Эта площадь в прошлом явно была центральной в городе Панама. Она демонстративно охраняется полицейскими. Видно, что на ней устраиваются разные торжества.

В гостинице мы поселились в 22 часа, то есть достаточно поздно. Но так как была пятница, и завтра – выходной, то половину ночи на площади играла музыка и веселился народ (тут я вспомнил город Мендоса в Аргентине, где примерно так же тусовались жители в ночь с пятницы на субботу, а утром этот город был словно вымершим).

За прошедший день у нас случились неприятности (дополнительно к штрафу), связанные с машиной. Незадолго до города Панама "спустило" правое заднее колесо, и его пришлось в потемках менять на запасное. Однако теперь возникла проблема новой "запаски". Придется на следующий день выкидывать еще долларов двадцать на новую шину-камеру. Это во-первых. А во-вторых, третий день подряд сильно перегревается мотор (кипит вода в радиаторе) при медленной или очень быстрой (порядка 80 миль/час) езде. Нужно будет завтра попытаться решить эту проблему.

Кроме этого, хотелось на следующий день зайти в наше консульство в Панаме (правда, проблема в том, что завтра – суббота, выходной) и узнать, как подешевле переправиться паромом из Панама в Колумбию, так как между этими странами нет дорог – их разделяют непроходимые болота. В посольстве Панама в Гватемале нам сказали, что из Панама в восточную часть Колумбии можно перебраться только паромом из Колона. В этот город как раз мы и собирались на следующий день попасть.

В Панаме меня удивила местная валюта. Ею оказался... американский доллар. И я, видимо, выглядел смешно, когда (еще утром) пришел в банк менять американские доллары на панамские деньги. Кстати, если мексиканские песо, гватемальские куэтзалес, сальвадорские колоны, гондурасские лемпиры дешевле доллара в 6-9 раз (явно, что они когда-то были к нему приравнены, но потом девальвировали), то костариканские кордобы меняются на доллар по курсу 240:1. Ну, а насчет панамской валюты я уже написал.

1 ноября оказался печальным днем. Утром возле гостиницы мы обнаружили другую машину с американскими номерами (штата Иллинойс) и его хозяина – немца Дирка Витса. Он делает почти то же самое, что и мы – путешествует из США в Аргентину (до Патагонии) на автомобиле. Правда, стартовал он не на Аляске (как мы), а в Иллинойсе. Путешествует он уже в течение трех месяцев. В Панаме находится три недели, но не по своей воле – все никак не удавалось переправить машину из Панама в Колумбию. К сожалению, эту ставшую для Дирка очень большой проблему предстояло решать и нам. Информация, полученная от Дирка, не порадовала: паром (ходивший в прошлом году от панамского Колона до колумбийской Картахены и стоивший сто долларов за машину) в этом году уже не ходит. Регулярных морских рейсов в Колумбию нет. И сегодня Дирк спешил отдать свой автомобиль фирме MAERSK, которая перевозила грузы в контейнерах. Это удовольствие (отправить свою машину в соседнюю Колумбию в контейнере) стоит... 850 долларов. Причем, как заявил Дирк, изучивший расценки разных фирм-перевозчиков, это – самая низкая стоимость пересылки машины в Картахену. Сам же он летит туда самолетом (это ему обойдется дополнительно в 150 долларов). При этом нужно оформить кучу бумаг, вплоть до справки из криминальной полиции Панама, что ты не бандит. Дирк сказал, что (хотя он и говорит, в отличие от нас, по-испански) все это потребовало от него очень много беготни и нервотрепки. Корабль в Картахену уходит лишь 6 ноября, но Дирк срочно ехал в Колон, чтобы успеть оформить все дела до 12 часов – ведь была

суббота, для большинства выходной день, и порт работал только до полудня. А завтра будет воскресенье (выходной день), в понедельник же 3 ноября – национальный День Независимости Панама (в 1903 году она "освободилась" от Колумбии, когда американцам потребовался Панамский канал). Более того, 4 ноября – тоже праздничный день. Таким образом, все учреждения закрываются на четыре дня. Опять нам не повезло.

Мы съездили с Дирком в Колон, который находится на Атлантическом побережье Панама. Атлантический океан – это уже третий (после Северного Ледовитого и Тихого) океан, на берегу которого мы побывали.

Дирк сказал, что 8 ноября (то есть через неделю) другая компания будет делать рейс на тихоокеанское побережье Колумбии в Буэнавентуру. Переправа машины стоит 600 долларов. И хотя я с самого начала планировал из Колумбии добираться в Аргентину через Венесуэлу и Бразилию (и были уже получены соответствующие визы), но из-за совершенно скудного запаса денег я стал рассматривать еще два варианта: (1) через Эквадор, Перу и Бразилию, а также (2) через Эквадор, Перу и Чили. Всё будет определяться тем, сколько денег у нас останется к моменту прибытия в Перу.

Неожиданно обнаружил, что наряду с американской мелочью, в Панаме также в ходу местная металлическая "валюта" бальбоа.

Вечером прошелся по Центральной авениде города (она как раз проходит через площадь Боливара, где находится "наша" гостиница "Центральная"). Город понравился. Веселый и шустрый народ, много мест для отдыха (среди зелени). Панама готовилась к празднику.

2 ноября утром сделали небольшую экскурсию по столице, прошлись по набережной. В городе много парков и скверов. Это, конечно, понравилось. Но омрачился день тем, что два темнокожих злоумышленника, попытавшись, угрожая ножом, отобрать у Бориса (когда он уже один пошел бродить по городу) видеокамеру, сделать этого не смогли (Борис не отпустил ее), зато камеру сломали. Так что теперь осталась целой только моя видеокамера.

3 ноября – День Независимости Панама – начался с того, что рано утром мы видели президента Панама. Он посетил собор Святого Франциска на "нашей" площади Боливара и держал речь. На флагштоке возле Национального театра подняли флаг Панама.

А днем было суперзрелище. Учащиеся разных школ (и, возможно, колледжей) шли по Центральной авениде в праздничном марше. В каждой команде был свой оркестр из барабанщиков и трубачей. Он издавал потрясающие по ритмике музыкальные произведения. При этом все участники (а особенно – участницы) "выдавали" всевозможные "па". Например, девочки резко двигали бедрами в такт музыки, расходились в разные стороны и сходились. И все это, повторяю, делалось крайне ритмично. Одеты представители разных школ были по-разному. Ученики каждой школы пытались перещегоолять всех остальных. Несмотря на 30-35-градусную жару (и стопроцентную влажность) на многих девчонках были высокие белые сапоги, а многие парни выступали в каких-то исторических костюмах. В общем, получился настоящий карнавал. И сложилось впечатление, что для выступавших ребят это было чем-то вроде соревнования. Публика сопровождала аплодисментами наиболее удачные программы той или иной школы.

Днем на всякий случай позвонил в посольство России, но оно, конечно, не работало. Сходил в район Пунта Паитилла на поиски компании "Панканал Шиппинг", которая будет 8 октября отправлять паром в Буэнавентуру (на тихоокеанское побережье Колумбии) при стоимости перевозки каждой машины 575 долларов (плюс какие-то еще накладные расходы). Пока это самый дешевый вариант попадания машины из Панама в Колумбию из известных мне. Но он слишком дорогой для меня, так как после нашего появления таким путем в Колумбии у меня практически не будет денег на дальнейшее путешествие (останется около 100 долларов). Незнание испанского языка резко ухудшало ситуацию с проработкой других вариантов (по телефону я ничего толком узнать не мог), поэтому свои надежды связывал с кем-либо из российского посольства, кто смог бы навести такие справки на испанском языке. В любом случае становилось ясным, что придется отказаться от более дорогостоящего маршрута по Венесуэле и Бразилии и ехать в Аргентину самым коротким и дешевым

путем – через Эквадор, Перу и Чили. Правда, теперь нужно получать и визы этих стран.

5 ноября утром попали в посольство России. Секретарь-телефонистка Галя обзвонила компании из списка, который дал мне Дирк, и выяснилось, что кроме "Панканал Шиппинг" (самой дешевой по словам нашего немецкого друга), все остальные везут машины в контейнерах, и стоимость такой перевозки обычно переваливает за 1000 долларов. То есть с чего ("Панканал Шиппинг") начали, к тому и пришли. Вариант с этой компанией более дешевый, так как используется принцип обычного "фэрри" (парома) – машина заезжает на палубу и там стоит во время плавания.

Затем мы стали бегать по посольствам. Сначала зашли в эквадорское. Здесь выяснилось, что нам с Борисом визы не нужны, а пермит на машину можно получить на колумбийско-эквадорской границе.

В посольстве Перу сказали, что получение туристических виз (а транзитных они не дают) – долгий процесс (может быть, даже неделя), но если к пятнице (7 ноября) ответа из Лимы не будет, то они перешлют его к 11 ноября в Кито (столицу Эквадора).

Затем зашли в посольство Чили. Чилийский консул долго нас уверял, что дать визы нам не может, так как мы едем на машине и соответствующие визы должны получать на границе Перу и Чили (хотя при этом, конечно, потеряем целый день). А вот если бы мы сейчас летели в Чили, то такие визы он нам дал бы. Торчать на границе Перу и Чили уж очень не хотелось, поэтому я всячески пытался "уломать" консула все-таки дать нам визы. В конце концов это сделать удалось, и он предложил нам прийти завтра утром в 9 часов.

Потом познакомились с Александром Калашниковым, занимающимся грузоперевозками морем. Он ничего нового нам не сказал, но привез в одно из турбюро к своей знакомой болгарке Иванке. Та сообщила, что стоимость самолета из Панамы в Медельин 146 долларов, а из Панамы в Кали (это – километрах в ста пятидесяти от Буэнавентуры, куда поплывет наша машина) – 182 доллара. Но между Медельином и Буэнавентурой расстояние более 500 км, а главное, район Медельина – самый бандитский район мира, контролируемый медельинским картелем (наркомафией). При перелете в Медельин можно сэкономить в сумме долларов 30, но можно и всё потерять (в прошлом году в этом районе был убит наш соотечественник-велотурист).

Наконец, мы заехали в "Панканал Шиппинг", заплатили 575 долларов и оформили документы на перевозку нашей машины 8 ноября в Буэнавентуру.

Так как моих денег хватало только на то, чтобы попасть в Колумбию, пришлось занять у Бориса 300 долларов. В тот момент я очень надеялся, что их хватит на оставшийся путь.

6 ноября утром были в посольстве Чили, оформили все бумаги. Нам сказали, чтобы мы забрали паспорта с визами в 15 часов, но это было неудобно для нас, так как после полудня мы собирались отвезти машину в порт Бальбоа, откуда ее потом отправят в Колумбию, пройти все таможенные и прочие формальности и на время стать "безлошадными" путешественниками. Поэтому договорились, что за визами в чилийское посольство зайдем на следующий день, в пятницу.

А затем была "коррида" в Пэ-Тэ-Хота (так называют криминальную полицию в Панаме). Дело в том, что (из-за происков мафии) для получения своей же машины в Колумбии нам нужно иметь бумагу от криминальной полиции Панамы о том, что машина – не ворованная, а я – не преступник. Это опять же Дирк подсказал нам сделать (и указал на карте, где Пэ-Тэ-Хота находится). Меня там гоняли пять раз за копиями различных документов, но в конце концов нужную нам бумагу дали.

Потом мы поехали в порт Бальбоа, прошли все формальности и оставили машину в порту (отдали, естественно, и один ключ от машины). Всё, проблема с переправкой машины в Колумбию вроде бы решена. Но теперь остается другая головоломка – как добираться самим. Опять на ум пришел вариант: переплыть по Атлантическому океану из Колона (точнее, из Коко Соло) в Турбо, а оттуда автобусом переехать (через Медельин) в Буэнавентуру. Возможно, удастся доплыть до Турбо за 50 долларов, но этот порт находится как раз в самом мафиозном районе Колумбии, и там можно потерять всё (и вещи, и деньги, и жизнь). Зато будет выигрыш в 80-100 долларов. Я решил, что если Борис захочет лететь в Колумбию самолетом, то я сам попытаюсь

"рвануть" морем в Турбо. Однако Борис был категорически против последнего варианта, поэтому я вынужден был отказаться от морского путешествия.

Вечером побывали в гостях у Владимира Михайлова (торгового представителя КАМАЗа и, по совместительству, ВАЗа) и его жены Натальи. Приятно провели время.

7 ноября утром наконец-то получили чилийские визы. А вот перуанские – нет. В посольстве Перу сказали, что мы их сможем получить в перуанском посольстве в Кито. Также взяли билеты: я – в Медельин на 8 ноября, Борис – в Кали на 9 ноября. Десятого ноября утром должны встретиться в Буэнавентуре.

8 ноября я побывал в столице Колумбии Боготе, а затем – в Медельине, центре района, где хозяйничает медельинский картель. Вообще-то по-испански название этого города произносится как Медейин (двойное "эль" на испанском озвучивается как "й"), но на всех российских картах этот город указывается как Медельин, поэтому в дальнейшем я буду упоминать его именно так. Медельин, вопреки опасениям, оказался спокойным и красивым городом (довольно большим), расположенным в горах, его улицы представляют собой совокупность подъемов и спусков. Некоторые небольшие улочки иногда "падают" под углом около 40 градусов. Любопытно было смотреть на местных жителей. Интересно, что по сравнению с Мексикой и Гватемалой, в Медельине резко выросло количество светловолосых людей с европейскими чертами лица. Много симпатичных девушек (если в Центральной Америке у большинства местных девчонок шикарные фигуры, но лица не соответствуют моим представлениям о женской красоте, то в Медельине я увидел много девушек безупречной внешности). А негров здесь почти нет.

Мне повезло с автобусом в Буэнавентуру – он был ночным (уходил из Медельина в 21 час, а прибывал в Буэнавентуру в 7 часов утра следующего дня), поэтому за гостиницу платить не пришлось, и к тому же у меня была возможность полдня бродить по Медельину.

В Буэнавентуре я оказался утром 9 ноября. Сразу же нашел фирму "Навемар", которая должна была принимать корабль с нашей машиной. Но было воскресенье, и фирма оказалась закрытой. К тому же выяснилось, что принимает "наш" корабль не "Навемар", а агентство "Наритима". Его служащие предложили мне прийти завтра утром, так как "наше" судно должно прибыть в Буэнавентуру только на следующий день.

Снял номер за 8000 песо (1150 песо равнялись 1 доллару), но в него я должен был вселиться только в 15 часов. Поэтому сначала побродил по городу (он – маленький и неуютный, большинство населения составляют негры), а затем попал на спортивно-оздоровительный праздник буэнавентурской молодежи. Праздник получился ярким и интересным. По специальной дорожке парни и девушки катались на роликовых коньках, бегали трусцой, ехали на велосипедах (в основном – горных, "маунтинбайках"). Рядом на площадках играли в футбол, баскетбол. Для ребятишек были установлены батуты, на которых они с самозабвением прыгали. Для молодежи днем прошла дискотека, в которой принял участие какой-то самодеятельный ансамбль современных ритмов. Ребята из ансамбля танцевали классно. Остальная молодежь подхватила их движения. Затем был устроен пробег по улицам города, который начинался и заканчивался в парке. Победителей встречала с восторгом толпа болельщиков. Парк, в котором проходил этот праздник (я даже не знаю, был ли для этого особый повод, либо только потому что воскресенье) находится прямо на берегу Тихого океана, так что отсюда видны прибывающие в Буэнавентуру и убывающие из нее суда. Однако "нашему" судну "Гуанахуато" появляться было еще рано.

Как я уже сказал, праздник очень понравился. Правда, роликовые коньки или "маунтинбайк" купить себе может не каждый молодой человек или девушка, поэтому это веселье, видимо, было не для всех. Кстати, во время праздника ко мне подошли две молоденькие девушки-негритянки и попросили спонсировать их на 5000 песо. Однако колумбийских песо (кроме как 8000 на гостиницу) у меня не было, поэтому пришлось девушкам отказать. Они с разочарованным видом пошли дальше.

На следующий день утром (в 8 часов) я сходил в "Наритиму". К сожалению, там мне сказали, что "Гуанахуато" прибывает в Буэнавентуру не сегодня, а только завтра в 18 часов, то есть реально мы сможем уехать из этого города лишь 12 ноября. Поэтому я начал поиски дешевых гостиниц. Самым доступным оказался отель "Випарокуин",

где за одноместный номер нужно платить 6000 песо, а за двухместный – 8000 (это где-то 7 долларов). Цена устраивала, поэтому с 15 часов я решил там поселиться.

В 10 часов встретил у "Навемара" Бориса, который приехал в Буэнавентуру вчера вечером. А до 15 часов решил опять провести время в парке и заодно написать эти строки. Вскоре мимо парка проехала мусороуборочная машина, которая оповещала о своем прибытии... мелодией из всемирноизвестного французского фильма "Мужчина и женщина". Вот это оригинально!

12 ноября рано утром прибыло судно, и с 8 часов мы стали бегать, чтобы получить свою машину. К сожалению, это сравнительно несложное дело заняло два дня. То сначала оказалось, что мне выдали второй экземпляр бумаги на получение автомобиля, и люди из агентства, осуществлявшего перевозку, три часа "мурыжили" меня, содрав в конце концов около 40 долларов.

Затем наступило время болтаться в здании администрации порта, куда приплыла наша машина. И здесь мы заплатили, но уже 66 долларов. Однако этим дело не закончилось. Портовые клерки сказали, что выдадут машину только после получения бумаги из буэнавентурской таможни о том, что она (таможня) дает "добро" на импорт в страну (Колумбию) нашего "Вольво". А в таможне нужно было сначала заполнить на испанском языке бланк со многими графами. Сами работники таможни до этого (как будто бы) не опускались, но рекомендовали мужичков, которые свою работу по оформлению бланка оценивали в... 150 (!) долларов. Платить такие деньги за эту услугу мы не хотели и не могли, поэтому 12 ноября остались ночевать в Буэнавентуре.

13 ноября удалось договориться с одним из вчерашних мужичков, что он сделает свое дело не за 150, а за 32 доллара. Это было утром, а выдали нам бумаги из таможни только в 16 часов. Я, ободренный, ринулся в здание администрации порта, взял все необходимые бумаги и побежал в порт получать свою машину. И там меня едва не хватил удар – воры сняли с машины номерные знаки "ALASKA CZS 779", которыми я очень гордился в Центральной Америке и собирался особенно гордиться в Аргентине (эти знаки желтого цвета, а буквы и цифры – черного). Но кроме стресса, эта потеря принесла и значительные практические неудобства: теперь (если следовать существующим порядкам) нужно будет получать в каждой стране свой транзитный номер – а это большая потеря времени и денег. Три часа ушло на то, чтобы добиться от морского агентства бумаги о том, что раньше машина имела такие-то номера.

Пока я получал эту бумагу, на Бориса (который ожидал меня возле порта) было совершено нападение с целью грабежа (нападали двое), и если бы не вовремя подоспевший полицейский, мы бы лишились большей части оставшихся у нас денег.

Мы не хотели терять время (а это, как минимум, еще одни сутки) на получение транзитного колумбийского номера (постороннему человеку трудно представить, как нам надоело торчать в Буэнавентуре), поэтому решили с определенным риском ехать к границе Эквадора немедленно. Так и поступили. Перед этим я нарисовал на листах бумаги наш номер "ALASKA CZS 779" и закрепил на ветровом и заднем стеклах машины. Чиновник из морского агентства пугал меня, что полиция Колумбии особенно лютует ночью, но это оказалось явным преувеличением. Нас проверяли лишь один раз, да и то недолго. Нам хотелось завтра (в пятницу) прибыть до 13 часов в Кито, в посольство Перу, и получить там перуанские визы. Если мы опоздаем, то придется терять еще два дня – субботу и воскресенье.

Итак, проехав через Кали и Папуян (кстати, в Колумбии, как и в Мексике, хорошие дороги – платные), мы утром 14 ноября прибыли в город Пасто, примерно в ста километрах от границы с Эквадором. Машину вел я. Вдруг на одном из перекрестков отказали тормоза (педаль провалилась вперед до упора, а машина мчалась с прежней скоростью). Я с трудом увернулся от столкновения с автомобилем, остановившемся на перекрестке прямо передо мной. Сразу же вспомнилась неприятная ситуация из моей российской практики, когда в самый неподходящий момент (при торможении перед красным сигналом светофора) на моем старом, только что купленном подешевке ВАЗ-01 сорвалась накладная тормозной колодки одного из задних колес, задние тормоза перестали работать, и машина тормозила лишь передними колесами и двигателем. Этого оказалось недостаточно (до полной остановки не хватило двух-трех метров), и мои "Жигули" тихонько стукнулись о бампер иномарки. Ее хозяин обнаружил микротрещины в задних фонарях своей машины, и мне пришлось купить ему новые

фонари. Так вот я хочу сказать, что крайне неприятно ощущать себя почти беспомощным в подобных ситуациях, когда от тебя мало что зависит. В Эквадоре мне, к счастью, удалось уйти от столкновения, но ведь могло и не повезти, а денег на компенсацию нанесенного при столкновении ущерба у нас не было (страховка действовала только в США и Канаде), так что наше путешествие могло закончиться в Пасто.

Местный специалист по тормозам потратил около двух часов на ремонт машины, и после этого мы тронулись в дальнейший путь к границе с Эквадором.

К счастью, формальности и на колумбийской, и на эквадорской стороне были минимальными. Правда, боссу эквадорской таможни очень не понравилось, что на нашей машине нет настоящих номерных знаков, а только бумажные копии. Но через какое-то время он все-таки согласился пропустить нас через Эквадор.

И все бы в этот день закончилось хорошо (если не считать того, что в перуанское посольство в Кито мы можем попасть теперь только в понедельник, то есть через три дня), однако по дороге из эквадорского города Тулкан в сторону Кито стал барахлить мотор нашей машины. Явно было, что дело в неправильной подаче топлива, вызванной либо перебоями в работе бензонасоса или системы впрыска, либо сбоями в электронике. Сами определить, в чем дело, мы не могли. Поэтому решили на следующий день (если, конечно это удастся – ведь будет суббота) проконсультроваться у какого-нибудь специалиста из Ибарры или Кито. Переночевали в симпатичном отеле (в двухместном номере за 6 долларов) перед Ибаррой.

15 ноября приехали в Кито. Однако в пути двигатель машины здорово потрепал нам нервы. Сначала (а с утра вел машину я) мы проехали около 10 км, и двигатель остановился. Затем мы кое-как на небольшой скорости доехали до Ибарры и дозаправились бензином "Экстра" (девятидесятым). И тут вдруг всё нормализовалось. Так как двигатель заработал хорошо, я опять поднял скорость передвижения на отдельных участках до 100 км/час (на отдельных – потому что горная дорога представляла собой сплошные подъемы и спуски). Всё шло отлично. В голову пришла мысль: "А не в бензине ли дело?" (мы в Буэнавентуре заправились обычным бензином, не "Экстра" или "Супер"; а вдруг он был каким-то некачественным или не подходил для нашего "Вольво"?). Настроение сразу поднялось, но ненадолго. Захотев перекусить, мы остановились у какого-то ресторана. Однако он оказался дорогим, и мы решили сразу ехать дальше. Как только мы двинулись с места, опять забарахлил мотор, а через километр он заглох. Я завел его снова, но он отказал уже через сто метров. Получалось, что почему-то "вырубается" нагретый мотор, а в холодном состоянии и при большой скорости движения (когда радиатор сильно охлаждается набегающим воздухом) всё идет нормально. Дал мотору возможность в течение 15 минут остыть, и всё пошло отлично. Нормально доехали до Кито и в центре города в пансионе "Порто Нуэво" на авениде Америка сняли номер за 36000 сукрэс (9 долларов; 4000 сукрэс были эквивалентны 1 доллару). Рядом с пансионом прямо на улице (в мини-павильоне на тротуаре) девушки готовили отличное блюдо – мясо, жареная картошка, капуста, яичница. Вместе с бутылкой местного варианта "Колы" это всё стоило лишь 3500 сукрэс (то есть даже меньше одного доллара). Естественно, и днем, и вечером мы ходили кушать к этим девушкам.

Теперь о впечатлениях. Эквадор (в противовес Колумбии) нам очень понравился. Красивые горные пейзажи. Но особенно запомнился Кито – очень приятный современный город. На улицах (по крайней мере, центральных) отличные автомобильные "развязки". Поразили шикарные павильоны для пассажиров троллейбусов на авениде 10 Августа (кстати, в Кито для троллейбусов проложены специальные полосы в центре улицы). Народ в Эквадоре приветливый. Негров (в отличие от Буэнавентуры) практически нет. В столице почти половина населения имеет обычные европейские лица (кстати, много светловолосых людей), а другая половина – индейско-латиноамериканские.

Съездили в центр "Вольво", но до понедельника он был закрыт. Я решил (если это будет недорого) заказать новые металлические номера для нашей машины, ибо это может быть дешевле, чем оформлять транзитные в каждой посещаемой нами стране, а кроме того – не нужно будет терять много времени на объяснения, почему у нас нет таких номеров ("плакас" по-испански). Узнал у служащего пансиона адреса двух

ближайших мастерских, где делают эти "плакас". И вроде это стоит около 5 долларов. Также узнал адрес единственной в Эквадоре турфирмы, проводящей рафтинг. Но, к сожалению, на следующий день (в воскресенье) будут закрыты и посольство Перу, и мастерские, и интересующая меня фирма. Поэтому запланировал в воскресенье лишь осмотреть Кито и найти указанные учреждения.

Да, я еще не написал о поразительном факте: начиная с Сальвадора, чем ближе мы приближались к экватору, тем становилось все более и более... прохладно, а на экваторе (в Кито и вблизи него) ходить в одной футболке было уже холодно (вечером температура воздуха опускалась до 10 градусов по Цельсию, а ночью – еще ниже) – здесь вообще среднегодовая температура 13,7 градусов, суточная максимальная – лишь 24,9, а минимальная – 2 градуса. Объясняется это тем, что в Сальвадоре была сухая солнечная погода, в Панаме и Буэнавентуре регулярно шли дожди, а в Пасто (Колумбия) и Кито, кроме дождей, сказывалась и высота (Кито расположен на высоте 2800 м). И хотя умом все это понять можно, но все равно прохладная погода на экваторе для нас была полной неожиданностью.

16 ноября (в воскресенье) узнал утром, где находится посольство Перу, и побывал в отличном центральном парке культуры и отдыха. Там можно и на лошади проехать, и на мотоцикле, на металлическом катамаране проплыть по каналу, много других аттракционов, аэробика для всех желающих и т.д. Затем поехал на машине к реке Мачангара, текущей в южной части Кито, и совершил по ней короткий сплав (порядка двух километров; дальше река бежала в узком ущелье, и подъехать к ней на машине – чтобы после сплава забрать катамаран – возможности не было). На реке – сплошные препятствия от второй до пятой категории сложности. К сожалению, шел дождь, и мой фотоаппарат намок. Рекомендовать кому-либо эту реку для сплава не могу, так как вода в ней грязная – выше по течению в нее сбрасывают всякую дрянь.

На следующий день предстояло получить перуанские визы, заказать и забрать металлические номерные знаки, узнать в турфирме "Эксплорандес" (единственной в Кито, проводящей рафтинг), не купит ли она подешевке мой катамаран (денег у меня практически не осталось), а самое главное – отремонтировать систему подачи топлива в машине (нужно будет сделать из необходимого то, за что не надо платить большие деньги).

17 ноября утром получили перуанские визы, поменяли доллары на сукрэс. Я еще попытался продать свой катамаран (ну хотя бы за 200 долларов – он стоил до эксплуатации 900) в двух турфирмах (как оказалось, их, проводящих рафтинг, в Кито две, а не одна, как мне сказали ранее), но им не нужны были сплавсредства, а один парень давал лишь 100 долларов. Правда, мне сказали, что еще один человек придет к нам в пансион в 19 часов посмотреть катамаран.

Затем мы заказали в одной из мастерских новые номера для машины, и, наконец, поехали в сервисный центр "Вольво". Заменяли масляный фильтр нашего "Вольво" (мы не меняли его уже 15000 миль, хотя требовалось это делать через каждые 5000), а источник наших тревог в последние дни (регулятор компрессии, как определил специалист из "Вольво") заменить не удалось, так как запчастей для "Вольво-240" в сервис-центре не было (то ли потому, что это устаревшая модель, то ли по еще какой-то причине).

В принципе, завтра с утра можно было бы ехать в Перу, но номерные знаки будут готовы только к 13 часам, так что придется полдня их ждать.

18 ноября удалось продать катамаран с веслами за 235 долларов. Мое финансовое положение значительно улучшилось, и теперь, видимо, можно за свои деньги "дотянуть" до Аргентины. Получили номерные знаки и тронулись в путь. К сожалению, чем дальше мы отъезжали от Кито на юг, тем хуже становилась дорога. В конце концов стали встречаться большие колдобины, на которых были повреждены обода двух правых колес, и эти колеса стали спускать воздух. Дело было ночью, что ухудшало ситуацию. Заднее колесо мы заменили на "запаску", а переднее пришлось регулярно (через короткие интервалы времени) подкачивать. К тому же стал барахлить мотор, "вырубаясь" время от времени.

Сразу после пересечения границы Эквадора и Перу в одной из мастерских нам заклеили два наших спускающих воздух бескамерных колеса (переднее и запасное). Одна из двух проблем (вторая – сбой в работе двигателя) была решена. Но при этом случилось самое неприятное для меня за всю поездку чрезвычайное происшествие –

украли мою видеокамеру с тщательно отснятыми материалами о нашем путешествии через Мексику, Гватемалу, Сальвадор, Гондурас, Никарагуа, Коста-Рику, Панаму, Колумбию и Эквадор (первую кассету о рейде через США и Канаду и сплав по реке Колорадо я специально – на случай какого-либо инцидента – передал с Андреем Пономаревым в Москву). Кроме потери видеокамеры и пленки с фильмом, случившееся означало, что я теряю свой последний резерв денег – в случае острой необходимости была надежда в конце путешествия (после достижения Магелланова пролива) продать камеру долларов за 400. А произошло неприятное событие (воровство) достаточно обидным для меня образом. Возле мастерской я вытащил видеокамеру из сумки, снял окружающую картину и собирался уложить камеру обратно в сумку, затем – на ее постоянное место в кабине. В этот момент ко мне сзади подошел мастер, сделавший ремонт двух наших колес, за деньгами. Я положил камеру на переднее сидение машины и в трех метрах от нее стал расплачиваться с мастером. У того сдачи сразу не оказалось, и пока он ее приносил, кто-то (скорее всего, парень из мастерской, помогавший мастеру и крутившийся возле машины) стащил мою камеру. Было дико обидно и досадно, но исправить ситуацию уже было нельзя – обращаться в полицию и ждать расследования времени у нас не было. Да мы ведь и не могли сказать, кто именно украл видеокамеру. Так что пришлось продолжить свой рейд. Проехали мимо мыса Париньяс – самой западной точки Южной Америки.

Кстати, ранее я уже бывал в Перу – в марте 1993 года в одиночку сплавлился по одному из горных истоков Амазонки реке Мараньон. Тогда меня все время местные жители пугали террористами, которые убивают американских туристов.

Что поразило в Перу на этот раз, так это дорога, панамериканский хай-вэй. На протяжении около 2,5 тысяч километров – ни одной ямы, просто великолепная магистраль, не уступающая по качеству полотна ни американским, ни канадским хай-вэям. Лишь из-за худшей разметки и неразделенных полос движения эту перуанскую часть панамериканской дороги я ставлю на третье место (после магистралей США и Канады) среди всех пройденных нами за время трансамериканского пробега дорог, но перуанский хай-вэй проложен в таких диких (высокогорная пустыня) и тяжелых для его укладки (через горы) местах (для этого нужно было приложить титанический труд), что я был просто потрясен. Бедная страна Перу имеет такой великолепный хай-вэй! Это сразу же напомнило мне наши советские времена, когда подобное делалось либо для показухи, либо для военных целей. Как бы то ни было, дорога очень обрадовала меня, и путь от Лимы до границы Перу и Чили мы преодолели за сутки, даже сделав петлю в сторону Боливии в конце этого пути. А окружающие ландшафты у меня ассоциировались с лунными. Было впечатление, что мы едем где-то на Луне. Высокогорная пустыня поражала своей суровостью.

Гонка продолжалась. Следующие две тысячи километров почти до Сантьяго мы преодолели за сутки, побив свой рекорд протяженности суточного перехода. Машину большую часть времени (18 часов из 24) вел я. К сожалению, появился еще один дефект в работе автомобиля – тряска руля при скорости более 100 км/час.

Перед Сантьяго свернули на дорогу, ведущую в Аргентину (в Пуэрта-дел-Инка и Мендосу, где я уже бывал в 1993 году). Недалеко от границы начался очень крутой подъем. Дорога серпантинном резко пошла в гору. На одном из поворотов увидели врезавшийся в скалы грузовик. Кабину водителя смяло, и он вряд ли остался жив (если только не выпрыгнул из кабины еще до удара). Кстати, в Перу мы несколько раз видели перевернувшиеся машины, в основном на горных участках.

А после чилийско-аргентинской границы начался спуск в сторону Мендосы. Сразу же пошли знакомые мне места – ведь в январе 1993 года мы с Виктором Мозеровым сплавились здесь по рекам Орконес, Лас Куэвас и Мендоса, в том числе проплывали через Пуэрта-дел-Инка ("Мост инков").

Из Мендосы мы направились в столицу Аргентины, куда и прибыли утром 25 ноября.

Кстати, накануне ночью, когда дождь лил, как из ведра, и непогода хлестала по стеклам, на одном из крутых поворотов машину резко рвануло в сторону (как оказалось, спустило правое заднее колесо), и мне с трудом удалось удержать наш "Вольво" на дороге.

Итак, 25 ноября утром мы прибыли в Буэнос-Айрес. Борис решил улететь в Москву через неделю – 2 декабря. Денег у нас (вернее, у Бориса, так как у меня уже ничего не

было) осталось совсем мало (80 долларов), поэтому я обратился в российское посольство к консулу Евдокимову Михаилу Петровичу с просьбой помочь нам переночевать где-нибудь бесплатно. Кроме того, я попросил занять мне до вечера понедельника 1 декабря (когда прилетит самолет из Москвы, и мне смогут передать деньги) 400 долларов, необходимых для поездки к Магелланову проливу и посещения Патагонии. 360 долларов уйдет на бензин – он в Аргентине очень дорогой: 45 литров стоят 33 доллара (это самая высокая цена бензина за время нашего путешествия от Аляски), долларов двадцать – на плату за использование хай-вэев, столько же – на дешевые булочки, а спать я буду в машине. Первую просьбу Евдокимов удовлетворил, поселив нас на сутки в посольской гостинице, а вторую отклонил – лишних денег в посольстве не было. У меня возникла еще одна идея: как бы заранее продать нашу автомашину, получив задаток в размере этих же 400 долларов перед поездкой на юг Аргентины (а остальные деньги – после своего возвращения). Но оказалось, что в Аргентине продать машину туристу, въехавшему в страну на автомобиле с иностранными номерами, практически невозможно. Вывозить же ее судном в ЮАР или Россию дорого, так что самым дешевым способом будет ее в Аргентине... бросить. Мне так и советовали: после завершения путешествия выезжай за город и бросай ее.

Итак, полное завершение трансамериканской экспедиции "повисло на волоске". И луч надежды появился лишь тогда, когда я вечером поговорил с представителем Российского Информационного Агентства "Новости" Александром Игнатовым и предложил ему вместе со мной завершить трансамериканское путешествие. Александр сказал, что подумает. К тому же он положительно отреагировал на мою просьбу приютить меня и Бориса в доме РИА "Новости" на улице Анасагасти. А перед визитом Игнатова к нам в посольскую гостиницу (и одновременно школу для детей сотрудников посольства) нас потчевал Эдуард Кулиш, родившийся в Аргентине в семье украинских эмигрантов.

Вообще нужно заметить, что в Аргентине преобладает белое население (в частности, много немцев и итальянцев), и ты не выделяешься среди окружающих тебя людей (в отличие от центральноамериканских и большинства южноамериканских стран), что удобно и приятно.

26 ноября мы перебрались в дом РИА "Новости", где нас накормила вкусным обедом жена Александра Игнатова Елена, а вечером съездили в гости к администратору дома РИА Юре Федотову (забегая вперед, скажу, что в дальнейшем я также был приглашен и побывал в гостях у корреспондента ИТАР-ТАСС Сергея Середы). В течение дня Игнатов колебался, ехать или не ехать со мной в Патагонию к Магелланову проливу, но к концу дня стал вроде бы серьезно говорить о начале нашей мини-экспедиции рано утром в субботу. При этом Александр хочет не просто добраться до Магелланова пролива, а посетить разные интересные места, в частности, бухту, где киты женского пола рожают и воспитывают малышей.

27 ноября Игнатов все-таки решил ехать. При этом он оформляет поездку как командировку. Кроме чисто спортивной цели (доехать до Магелланова пролива), он ставит и познавательные – посмотреть китов, пингвинов, ледники, возможно, Огненную Землю. Так как бензин для машины оплачивает РИА "Новости", то основная финансовая проблема таким образом решается. Поедем в субботу 29 ноября, а вернемся в воскресенье 7 декабря.

Узнал, что пересылка нашего "Вольво" в Южную Африку (в Кейптаун или Дурбан) будет стоить около 1000 долларов, то есть цена вполне сносная (по сравнению со стоимостью переправы между Панамой и Колумбией), учитывая расстояние между Америкой и Африкой. Договорился с Юрой Федотовым, что он займется хлопотами по пересылке машины. Поэтому завтра нужно будет на его имя заверить у нотариуса доверенность на право пользования автомобилем. Кроме этого, необходимо постараться в буэнос-айресской таможне продлить официальный срок пребывания нашей машины в Аргентине (пока он – до 23 февраля 1998 года, а нужно, как минимум, до конца мая – в Африку я планирую поехать в апреле или мае).

28 ноября успешно сделал оба необходимых дела. Сначала (правда, на это ушло полдня) "выбил" у сотрудников таможни запись (с печатью) о том, что наша машина может находиться в Аргентине до 23 июля 1998 года. А затем мы вместе с Александром Игнатовым заверили у нотариуса мою доверенность на машину Юрию Федотову. Правда, пришлось за это заплатить 80 песо (80 долларов, так как во время

нашего пребывания в Аргентине один американский доллар приравнивался к одному аргентинскому песо). Денег у меня практически не было (хотя и удалось продать две видеокамерные кассеты за 12 песо), поэтому пришлось залезать в долг уже и к Игнатову. Договорились, что в Москве я эти деньги отдам его родственникам. А завтра отправляемся в поход на холодный юг.

29 ноября мы (я, Александр и его жена Елена) тронулись в путь. В первый день прошли 1240 км (мы с Александром вели машину, меняясь после каждых 200 км).

Во второй день посетили полуостров возле Пуэрто Мадрин (и, в частности, городок Пуэрто Пирамидес). В бухте Гольфо Нуэво побывали на морской экскурсии и посмотрели китов. Дело в том, что прибрежные воды именно этого полуострова облюбовали киты в качестве места выведения потомства и дальнейшего его воспитания. Кстати, мамы-киты воспитывают своих детенышей около года (а вообще они рожают раз в три года). Именно здесь, в Гольфо Нуэво (и как раз весной), плавают сотни мам-китов, каждая со своим ребенком (который, правда, весит уже несколько тонн). К ним можно подплывать на катере вплотную – на расстояние до одного метра, – и киты никак на это не реагируют. Поэтому турбизнес в Пуэрто Пирамидес процветает. Многочисленные катера с туристами снуют по заливу. Берег здесь пологий и песчаный, поэтому перемещение туристов с берега в бухту организовано так: на берегу они садятся в катер, стоящий на платформе с колесами; затем трактор (на очень высоких колесах) буксирует эту платформу в более-менее глубокое место. Там судно сползает с платформы и плывет по морю. А на обратном пути имеет место обратная ситуация: катер заплывает на платформу, и трактор тащит ее на берег.

Затем мы посетили мыс Пуэрто Томбо, где весной и летом живет около полумиллиона магеллановых пингвинов (на зиму они уплывают в Бразилию, причем там обитают либо в море, либо на островах). Здесь, на мысе Пуэрто Томбо, мамы-пингины высидывают яйца, а затем воспитывают родившихся пингвинят. Интересно, что дорога (а затем тропа) в пингвинирии проходит прямо между пингвиньими норами, и на пути постоянно встречаются десятки пингвинов. Они очень смешные. Одному из них понравились шнурки на моих кроссовках, и он стал их клевать. Другие с интересом нас разглядывали. Вообще ситуация, когда среди зеленых кустов пасутся тысячи пингвинов и ты можешь подойти и погладить их, оставляет большое впечатление.

По пути к пингвинирию (и на обратном пути) дорогу перебежали овцы, ламы гуанако, зайцы. Один заяц бежал перед машиной около километра.

На следующий день доехали до Рио Гайегас (Гайегас был капитаном корабля Магеллана), откуда до Магелланова пролива остается немногим более 133 км. Чтобы его достичь, нужно проехать до селения Монте Динеро, затем до мыса Кабо Виргенес (где аргентинский маяк) и потом до чилийского маяка Пунта Дунхенесс (последний – уже на берегу Магелланова пролива, как раз на границе Аргентины и Чили; сам маяк находится в ста метрах от границы). Через день мы сюда и прибыли (встретив на своем пути страусов, патагонских лис, дикую кошку и много зайцев).

Тем самым была успешно завершена трансамериканская экспедиция от Северного Ледовитого океана до Магелланова пролива. Но этим мы не ограничились. Перелетев на остров Огненная Земля (Тьерра дэль Фуэго) и наняв машину, мы проехали южную часть дороги Рио Гранде - Ушуайя - Лапатайя. При этом добрались до Лапатайи – самой южной точки острова Огненная Земля, достижимой на автомобиле.

На первом отрезке пути (до Ушуайи) расположено несколько красивых больших озер (Фагнано, Эскондидо и др.). Мы спускались к озеру Эскондидо, находящемуся непосредственно перед перевалом через пре-Кордильеры (здесь же – гостиница и ресторан). На перевальном участке в нескольких местах лежал снег.

А густые леса, которые мы увидели на юге острова Огненная Земля (особенно густые после перевала через пре-Кордильеры), буквально потрясли нас. После суровых степей Патагонии мы никак не ожидали увидеть такое едва ли не в тысяче километров от Антарктиды.

На участке от Ушуайи до Лапатайи (это – около 18 км) действует самая южная в мире железная дорога с одной-единственной станцией (откуда поезд уходит и куда возвращается).

Недалеко от нее речка Пипо – по имени каторжанина, утонувшего в ней при попытке убежать в Чили. Дело в том, что в свое время правительство Аргентины, желая освоить остров Огненная Земля, устроило здесь каторгу. Заключение

обустроивали остров, в частности, рубили лес. Я сразу вспомнил Австралию, которая в свое время служила каторгой и ссылкой для заключенных из Великобритании.

Сразу за железнодорожной станцией начинается национальный парк. Лес здесь, главным образом, из деревьев "лэнга", растущих только на Огненной Земле. Осмотрели окрестности красивого Черного озера (Лагуны Negro). Проехали мимо Бобрового озера.

Последний индеец в этом районе (из племени "она") умер четыре года назад, а оставшаяся его родственница уже не чистокровная индеанка.

Возле Лапатайи видели птиц аутарде, черных зайцев.

В национальном парке есть специальные места для стоянок, где можно ночевать в палатке, здесь же размечены участки земли, на которых позволено разводить костры.

Лапатайя и Ушуайя расположены на берегу пролива (канала) Бигл (названного по имени корабля Дарвина), отделяющего остров Огненная Земля от еще более южных островов архипелага.

В Лапатайе – конец аргентинской дороги номер три, идущей от Буэнос-Айреса, по которой мы, в основном, и ехали сюда из столицы Аргентины.

Когда некоторое время назад остров Огненная Земля был объявлен свободной экономической зоной, здесь наблюдался экономический подъем, однако теперь наступил спад.

На острове в реках – много форели. Ее разводят и специально.

Запомнилось на острове большое количество быстрых горных рек, по которым можно было бы организовать рафтинг (а туристов здесь много, только в национальном парке вокруг Лапатайи в прошлом году побывало 53 тысячи человек).

На горных ручьях частенько встречаются водопады.

А "Огненной Землей" назвал этот остров испанский король Карл Пятый на основе информации от людей Магеллана (сам Магеллан не вернулся в Европу, его убили на Филиппинах), которые сказали, что эта территория – земля дыма (а дым шел от костров индейцев).

Погода на острове быстро меняется – от ясной до дождливой и наоборот.

После посещения Огненной Земли и достижения на машине его южной окраины началось наше возвращение в Буэнос-Айрес.

Перелетев из Ушуайи в Рио Гайегас (с остановкой в Рио Гранде), мы помчались на машине с холодного юга на теплый север. Вначале нам дорогу пересекали броненосцы, ламы гуанако, дикие кошки. Потом настала очередь зайцев.

К месту или не к месту, но скажу, что по одной из версий, район Санта Круз (а провинция Санта Круз – самая южная из континентальных провинций Аргентины, в ней находится и Рио Гайегас) когда-то был соединен с Африкой.

Нужно также сказать, что если в северной половине Патагонии встречаются отдельные (даже высокие) кусты, то ее южная часть, дальше Фитз Роя (кстати, это имя капитана дарвинского судна "Бигл"), представляет собой сплошную степь без деревьев.

Формально Патагония на севере начинается от реки Рио Negro, но реально немного южнее – от Сан-Антонио Оесте. Отсюда к югу уже не растут деревья, а между Сан-Антонио Оесте и Виедмой (столицей провинции Рио Negro, здесь же протекает и река Рио Negro) деревья встречаются.

Ну, а севернее Рио Negro начинается пампа.

На обратном пути побывали в Камаронесе (симпатичном городке на берегу Атлантического океана), Лас Грутасе (где отличные пляжи), Виедме (красивом городе) и, наконец, вечером 6 декабря прибыли в Буэнос-Айрес.

Таким образом, окончательно завершилась моя трансамериканская экспедиция, и ранним утром 9 декабря я улетаю в Москву.

Необходимо отметить, что последний (аргентинский) этап экспедиции был успешно пройден лишь благодаря содействию агентства РИА "Новости" и персонально Александра Игнатова. Ему (и его жене Елене) я выражаю глубокую благодарность за это.

Теперь предстоит перелет в Москву. А что же потом? Далее все мои помыслы связаны с Африкой. Дело в том, что еще до трансамериканского автопробега я задумал (в случае успешного путешествия от Северного Ледовитого океана до Магелланова пролива) провести кругосветное путешествие на машине – после

Америку перебраться в ЮАР, "прогнать" через Африку до Туниса (или Марокко), переправиться в Италию (или Испанию) и от самой западной точки Европы (мыса Рока в Португалии) проехать до поселка Галимый в Магаданской области – самой восточной точки Азии, куда можно добраться на автомашине.

Для этого нужно переправить наш "Вольво-240" в ЮАР (об этом я уже договорился с Юрой Федотовым; впрочем, не исключен вариант покупки новой машины в ЮАР) и найти в России спонсоров (попробую также попросить денег у концерна "Вольво" – ведь я делаю ему хорошую рекламу своим путешествием) и имеющих деньги участников второго (африканского) и третьего (евразийского) этапов кругосветки. Африканский этап планируется начать в мае 1998 года. Надеюсь, к этому времени найти средства на экспедицию.

...А пока я возвращаюсь домой. Самолет летит над океаном. Любуюсь проплывающими под крылом кучевыми облаками и стараюсь отключиться от экспедиционных забот. Блаженствую в роли пассажира. Здорово сказал старик Беранже: "Как хорошо на свете быть никем".