

## Под андреевским флагом с девизом "Авось"

Появление корреспондента на судне всегда вызывает настороженность. В зависимости от мнительности капитана она обычно базируется в диапазоне от "Чего ему тут нужно?" до "И кто это под меня копает?". И первые несколько дней рейса экипаж с напряжением присматривается, как бы это сухопутное чудо чего-нибудь не учудило. Пристальному вниманию подвергаются любые поступки журналиста: "Почему это он на завтрак вышел вовремя, а на обед опоздал на 5 минут?", "Интересно, что это он нашел со вспышкой в машинном отделении?", и, наконец, "Чего это он поперся на мостик в 2 часа ночи?".

Лед, как правило, начинает таять после того, как ты во время ежедневного чая читаешь в кают-компании свои первые даже еще не материалы, а пока только впечатления. Они обычно вызывают снисходительные смешки, а также кучу комментариев и советов, которые и означают, что тебя постепенно начали принимать за своего.

Бывают и несколько неожиданные следствия этих коллективных чихов. На следующую ночь, после того, как был обнародован "Этиод в навигационных огнях", стармех, или по морской терминологии "дед", старый морской волк, полжизни проплававший в машинном отделении, специально вознесся на мостик, чтобы проверить, насколько все так красиво, как описал "этот корреспондент".

Впрочем, тесный контакт между "мариманами" и прессой на пассажирских судах редкость, слишком короток круизный рейс, слишком часты заходы, и слишком много соблазнов подстергает прикомандированных корреспондентов в средиземноморских портах и ночных судовых барах.

Круиз "Одесса-культура-200", организованный в 1994 году в честь 200-летия Одессы, не был исключением из этого правила. И "более углубленное ознакомление с трудом моряков" заменялось общением со 160 деятелями культуры Одессы, находящимися на борту теплохода "Тарас Шевченко", и участием во всевозможных культурологических акциях, выставках, концертах, официальных приемах, которые устраивались в каждом из посещаемых городов. Из репортажей с восторженным описанием красот Афин, Неаполя, Флоренции, Рима,

Марселя, Барселоны и других можно было бы составить отдельную книгу, если бы десятки, а то и сотни подобных книг о подобных круизах уже не были составлены, напечатаны и разданы авторами своим друзьям и знакомым.

Вспомнил же я этот круиз из-за одной неожиданной встречи, которая, как оказалось, имеет отношение к яхте "Юрий Гагарин". На этой яхте под командованием Анатолия Даниловича Кириченко мы с моим другом, тоже капитаном, но уже команды КВН "Джентльмены ОГУ", Славой Пелишенко прошли от Одессы до Астрахани, а потом описали свои впечатления в книге "Хождение за два-три моря".

К сожалению, репортаж об этой встрече затерялся в архивах газеты "Морьяк", а при многочисленных устных пересказах появилось столько новых подробностей, что сегодня уже трудно отделить правду от вымысла. Поэтому я заранее приношу извинения героям моего повествования за возможные искажения фактов и вольную интерпретацию событий.

Дело было в Марселе. Обзор окрестности с высоты достопримечательностей и достопримечательности с высоты окрестностей, я возвращался на судно. Путь пролегал через старый порт в центре города — глубоко вдающуюся в сушу лагуну, окруженную со всех сторон впадающими в нее горными ручьями улиц. Очевидно, в память о тех временах, когда в эту лагуну заходили только экологически чистые суда, старый порт был отдан на откуп яхтам. Избитая метафора "лес мачт" как нельзя лучше подходила к открывшейся передо мной картине, вызывая дополнительные ассоциации с затопленными стволами в Цимлянском водохранилище. Только на верхушках цимлянских "мачт" сушились не флаги иностранных государств, а в лучшем случае подштанники местных колумбов.

Вдруг в многоцветье вымпелов и стягов мне увиделось нечто нарушающее стройность шеренги триколов. И только подойдя поближе, я понял, что "нарушитель спокойствия" — это не подвешенный боком французский флаг, а самый настоящий символ российской государственности.

Русский флаг в Марселе? Мимо этого я пройти не мог и через две минуты уже стоял перед копией старинной каравеллы, уменьшенной до размеров рыбацкого баркаса.

ПРИМЕЧАНИЕ: Следующий абзац — описание яхты — читатель, не связанный с морем может смело пропустить, так как он написан исключительно для того, чтобы показать, что автор кое-что смыслит в морской терминологии. Искушенные же мореходы могут с удо-

вольствием прочесть его, чтобы уличить автора, что он смыслит все-таки не все. Итак...

Обрубленная корма с чеканной накладной надписью "Авось", прямоугольные окна кормовой надстройки вместо иллюминаторов, открывающиеся не по горизонтали, а по вертикали, наподобие старинного орудийного порта, две мачты, раскрепленные пеньковым стоячим такелажом с деревянными юферсами — системой двух блоков, с помощью которой обтягиваются ванты и штаги. Рангоут на передней мачте — фокс — явно предназначен для прямого парусного вооружения, на задней — бизани (или гроте, так как она выше) — для гафельного: кроме гика, к которому крепится нижняя шкаторина паруса, вверху имеется еще и гафель, для крепления верхней. (Кстати, из-за наличия двух, а не трех мачт, судно правильнее было бы назвать бригантиной, но почему-то у большинства сухопутных читателей высокая кормовая надстройка ассоциируется именно с каравеллой.) Бушприт выдается вперед чуть ли не на половину длины судна, а под ним — носовая фигура, очевидно богини Авось, если у древних была богиня с таким легкомысленным именем.

Честно говоря, я до сих пор не знаю, откуда появилось у яхты такое обычное название "Авось". Я даже не помню, спрашивал ли я об этом, или ответ просто выветрился из моей памяти, но сейчас мне почему-то кажется, что здесь не обошлось без знаменитого девиза русский мореходов: "Под российским андреевским флагом с девизом "Авось".

Эй, на судне, есть кто живой?

В ответ на этот возглас из каюты показалось человеческое существо лет полутора отроду, живо вызвавшее в памяти образ, созданный незабвенным Киплингом. Единственное различие состояло в том, что волки, воспитавшие средиземноморского Маугли, были, скорее всего, морскими. По цвету кожи чадо вполне могло бы сойти за потомка каких-нибудь мавританских пиратов, и только выгоревшая добела всклокоченная пакля волос и нос картошкой выдавали явно славянское происхождение.

В мгновение ока дите на четвереньках добралось до борта, вскарабкалось по вантам, обозрело окрестности и, не удовлетворясь внешним видом пришельца, возвестило об этом голосом пароходного гудка:

— Маа-маа!

Из каюты выглянула миловидная молодая женщина и, увидев меня, улыбнулась:

— Да вы заходите, не бойтесь, он у нас смиренный.

Если снаружи яхта напоминала каравеллу, то внутри она была похожа на шкаф. Красное дерево здесь и не ночевало, хотя мест для ночлега — сделанных из того же шкафа — было предостаточно. Аккуратно застеленная койка во всю ширину кормы, блистающий чистотой штурманский стол, старинные барометр, хронометр и кренометр (так и не удосужился узнать, как называется прибор для измерения крена) мирно сосуществовали с современной рацией и цветным телевизором, служащим одновременно и монитором компьютера. Строгий морской порядок в каюте слегка диссонировал с вольно расположившимися на горизонтальном системном блоке ПК детскими игрушками. Впрочем, и они имели морское происхождение. Одетый с тельняшку причальный кранец с пришитыми усами был, очевидно, хозяином, к которому пришли гости: несколько раковин и морских звезд, поломанный секстан и, почему-то, велосипедный насос.

— Вот поросенок, опять "официальный прием" расставил, — улыбнулась мать. — Нас позавчера пригласил мэр Марселя, и мы его с собой взяли — не с кем было оставить.

На наши голоса откуда-то из недр судна в каюту посунулась чумаза — явно только от мотора — голова.

— Извините что в таком виде, — представилась голова, — Антон.

— Сергей, газета "Моряк".

— Ой, вы моряк, а вы в моторах понимаете? — обрадовалась хозяйка и, спохватившись, тоже представилась, — Валерия.

К сожалению, в моторах я понимал мало. Мое знакомство с ними ограничилось умением включать и выключать тракторный дизель Т-40 на "Юрии Гагарине", причем выключать у меня получалось существенно лучше, чем включать.

— Жалко, — огорчился Антон, — придется ждать Мишу, а то мы бы вас покатали.

— А под парусами нельзя? — затаил дыхание я, боясь спугнуть удачу.

— А как вы из этого ковша под парусами выберетесь? Тут и под мотором-то не очень.

Когда Антон умылся и окончательно спустился в каюту, стало ясно, что он молод. Если его внешность, в общем-то, соответствовала названию яхты, то по возрасту он никоим образом не мог быть убеленным сединами шкипером этого старинного судна.

— Все правильно, — подтвердила хозяйка, — это мой муж, он в экипаже второй год. А капитан — папа, он сейчас в Ленинграде, добывает карты и разрешение на проход Суэцкого канала.

— Значит, яхта построена в Питере, — я, как мне казалось незаметно, приступил к выполнению своих профессиональных обязанностей.

— Да не совсем. Вообще-то, наша "Авось" в своей прошлой жизни была рыболовецким баркасом на Байкале.

Забавная все-таки профессия — журналист. В любое время, в любом виде ты — на работе. И когда в руки идет интересный материал, ты забываешь и об обеде, ждущем на судне, и об экскурсии в замок Иф, которую обещала устроить "только для журналистов" бывшая одесситка, а ныне супруга известного французского мецената и покровителя искусств, и даже о вечернем приеме одесской делегации мэром Марселя.

Попивая чаек и легкое французское вино (кстати говоря, страшная кислотина), мы сидели в каюте, и я внимал удивительной истории.

Лет семь назад со дна Байкала был поднят рыболовный баркас. Специалисты, осмотрев бранные останки, дали заключение, что на дрова он уже не годится — слишком мореным оказался корпус. О восстановлении плавсредства вообще речи не шло — пробоины такого размера умели чинить только в Древней Греции. Остов долго валялся на берегу, пока не попался на глаза абсолютно сухопутному человеку, строителю по профессии Валерию Гладкову. И у него вдруг возникла сумасшедшая идея, которая оказалась судьбою.

Как водилось в застойные времена, за сто рублей и бутылку водки у строителей удалось откупить списанную с баланса лет двадцать назад материальную ценность. И началась работа, которая заняла долгих пять лет.

История умалчивает, сколько сил, средств и времени, отнятого у тихих семейных радостей, ушло на восстановление лодки. Также канули в лету слова и выражения, которые наверняка адресовала новоявленному судостроителю его жена Татьяна. И уж точно никто не может сказать, осталась ли в нынешней конструкции лодки хоть одна дощечка от когда-то грозного средства производства байкальских рыбаков.

Всему приходилось учиться буквально с нуля. Не было ни опыта, ни чертежей, не у кого было даже спросить совета. Прибайкалье если и славилось своими строителями, то только не судо-, а журнал "Катера и яхты", регулярно публикующий материалы о самодельных яхтах, был далеко, и практически помочь, простите за тавтологию, не мог.

Мало кто из окружающих верил, что Валерию удастся осуществить свою мечту, а когда мечта, созданная скорее с соблюдением строительных ГОСТов, чем многовекового опыта корабелов, все же закачалась на бай-

кальской волне, — что ему удастся вывести ее в плавание. Но и тут они ошиблись. В первый же год "Авось" обошла вокруг Байкала, и оказалось, что судно обладает еще и мореходными качествами. Священное море стало тесно для бывшего строителя и его детища.

Весь следующий год был посвящен великому переселению — в Ленинград. Большинство людей наверняка в курсе, с какими хлопотами связана смена места жительства, даже в пределах одного города. Здесь же предстояло не только перевезти на несколько тысяч километров всю большую семью со взрослыми детьми, их женами, мужьями, вещами и мебелью, но и передислоцировать судно длиной более десяти метров и водоизмещением около девяти тонн. Ангара, Енисей, Обь, Кама, Волга, Волго-Балтийский канал, Нева — только реками, не считая двух перевозок по железной дороге, было пройдено расстояние, превышающее радиус Земли.

Переселение отняло все силы и средства и, казалось бы, можно годик отдохнуть, обустроиться. Но отдых Валерий Гладков понимал по-своему. Уже на следующий год яхта "Авось" с портом приписки Санкт-Петербург умудрилась замкнуть кольцо вокруг Европы — морями снаружи и реками изнутри.

— Подождите, — вернулся я и из полусказочного путешествия с Байкала вокруг Европы, куда отправила меня своим рассказом Валерия, дочь Валерия, — но ведь для такого путешествия нужны деньги. Где вам удалось их найти?

— А вон, — морячка показала висящую на стене в глубине каюты картину. Вначале я принял ее за сюрреалистический офорт Босха, но теперь, приглядевшись, понял, что это двадцатидолларовая купюра в рамочке под стеклом. — С этими двадцатью долларами прошлой весной мы выходили из Питера. Первоначальный запас продуктов на лодке был, а дальше — авось вывезет.

Слово "авось" Валерия произнесла явно без кавычек, обозначая им не название лодки, а характерное состояние русской души.

Зарабатывали, как могли: подряжались на разные работы, продавали самодельные сувениры, проводили экскурсии по яхте. Использовались любые возможности. Сувенирами становилось все: ракушки, поднятые со дна, сосновые шишки, раскрашенные гуашью под "тельняшку боцмана". Подбитый из подводного ружья электрический скат с обрубленным хвостом был продан доверчивому бельгийцу в качестве средиземноморской камбалы.

В Бискайском заливе "Авось" попала в жесточайший шторм и буквально чудом, с поломанной мачтой, добралась до Бордо. На берегу оказалось, что мачта восстановлению не подлежит, а денег на новую, увы, нет. И тогда появилась гениальная идея. От обломка мачты отпиливались сантиметровые кругляши, в середину среза вклеивалась фотография яхты и это "произведение искусства" продавалось в качестве памяти о шторме, наделавшем, кстати, много бед на побережье.

— Эти европейцы — ну чистые дети, — рассказывала Валерия, — они каждый сувенир примеряли к мачте и, убедившись, что он отрезан именно с этого места, готовы были платить любые деньги "за подлинность".

Вырученных средств хватило не только на мачту, но и на комплект стареньких парусов, взамен порванных.

Появление лодки "под старину" в любом порту вызывало огромный интерес. Когда яхта пришла в Дувр, она стала у причала какой-то верфи. В обед местные докеры вышли покурить, увидели "Авось" и пришли с экскурсией. Не осталось ни одного каната, ни одной детали стоячего такелажу, которую потомственные корабельщики, цокая языком и качая головой, не потрогали бы своими руками.

Осмотр затянулся надолго. На все профессиональные вопросы приходилось отвечать жестами — знание английского тогда, в самом начале путешествия, оставляло желать лучшего. Языковой барьер удалось преодолеть, только когда гости вернулись в док, и с помощью словарей удалось расшифровать их заключительную фразу: "We shall come later" — "Мы придем позже". Через полчаса прибежал хозяин верфи. Точно так же, как и его работники, он, щелкая языком и качая головой, облазил всю лодку и, бросив "I will come later", удалился. Разница между "will" и "shall" ускользнула от начинающих российских лингвистов, но тон, каким это было сказано, не оставлял сомнений: они еще встретятся.

Когда судовой колокол верфи возвестил об окончании рабочего дня, на лодку потянулась представительная делегация. Впереди шествовал хозяин, бодро давая интервью одновременно нескольким телекомпаниям и репортерам. Их сопровождала группа, как оказалось, переводчиков, каждый из которых знал несколько слов по-русски, а все вместе призваны были обеспечить взаимопонимание между двумя еще недавно антагонистическими мировоззрениями. А замыкали процессию докеры, окруженные свитой жен, детей, родственников и знакомых. В руках у женщин были узелки с провизией такого внушительного вида, что если бы эти продукты в свое время доставили на

"Санта Марию", Колумбу и его матросам не пришлось бы питаться соломиной даже на обратном пути.

Репортаж о торжественной встрече необычного судна обошел все телеканалы и первые полосы газет, и все время, пока "Авось" стояла в Дувре, отбоя от гостей не было. Простоять пришлось даже дольше, чем предполагалось, так как докеры договорились с шефом, что они берут отпуск за свой счет, а их работу сделают (и соответственно получают зарплату) эти загадочные русские. Хозяин, естественно, был не против, так как такую рекламу в масштабах Соединенного Королевства он не получал никогда.

Подобные встречи с различными вариациями ожидали "Авось" практически во всех портах захода.

— Эту рацию нам подарили голландцы, а компьютер — один испанский кабальеро, как он сам представился, потомок Христофора Колумба, — продолжает рассказывать хозяйка. — А видеодвойку мы просто нашли на свалке на Сицилии. Оказалось, что мафиози не в состоянии заменить шнур питания.

Впрочем, не все встречи были приятными. В одном итальянском порту яхта нарушила какие-то местные правила, несанкционированно зайдя чуть ли не на военную базу НАТО. Лодку арестовали, и вдруг при проверке документов выяснилось, что судно вообще не имеет права нести российский флаг. Согласно морскому праву (а может, и надуманным еще советским законам) судно должно раз в полгода зайти в свои территориальные воды. Для "Авось" искомые полгода истекли два месяца назад, и теперь, в принципе, ее не должны были пускать ни в один порт.

Почти две недели яхта находилась буквально между небом и землей, так как на море она находится не имела право. У трапа неотлучно стоял карабинер, закрывая глаза на действия местных жителей, подкармливавших экипаж (см. выше), а власти слали телеграммы по всему маршруту следования, чтобы выяснить, какая именно страна первой допустила нарушение. Выяснить это так и не удалось, и, в конце концов, было принято соломоново решение. Капитану яхты был присвоен статус "Человек моря", и "Авось" разрешили плавать где угодно и чуть ли не под каким угодно флагом.

— А еще у нас был случай на острове Лесбос, — перебивает Антон. — Один грек подрядил нас на сколачивание ящиков. Отработали день, в самую жару, на солнцепеке. Хозяин за нами заехал, отвез в рыбный ресторанчик, заказал какие-то местные блюда и сказал, что сейчас вернется. А там, оказывается, принято долго ждать заказа. Видно, пока

клиент пьет пиво, эти самые рыбные блюда не только готовят, но и еще вылавливают в море. И вот, сидим уже минут сорок, грека нет, и мы начинаем гадать, хватит ли нам денег, чтобы рассчитаться за то пиво, которое уже выпили. И тут появляется хозяин и вручает конверт. Я засовываю его в задний карман джинсов, а он показывает: "Пересчитай". "Да ладно, чего там, мы вам верим", — показываю я. "Нет, пересчитай". Начинаю считать и вижу, что, вроде, свое мы уже получили, а в конверте еще куча купюр. Смотрю вопросительно, он кивает — считай дальше. Короче, в конверте оказалось денег вдвое больше, чем договаривались. А грек смеется: "Я посмотрел, сколько вы наворотили за день, — наши за неделю столько не сделают".

— А сколько человек у вас в экипаже? — спрашиваю я.

— Когда как, — снова вклинивается в разговор Валерия. — Отец, братья, невестки. Маму приобщили, она у нас заслуженный мореход. Друзья, знакомые, но эти вырвутся на две-три недели — и назад. В прошлом году я не могла плавать — рожала, зато теперь здесь всей семьей. Пусть малыш к морю привыкает.

— А кстати, где он? — неожиданно вспомнил я. Наше общение продолжалось уже больше часа, и я вдруг сообразил, что с тех пор, как поднялся на борт, не видел дитя стихии.

— Спит в сетке под бушпритом. Это его любимое место, — ответил заботливый отец, и я вспомнил "дельфиний театр" на "Гагарине". — Да вы не волнуйтесь, если что случится, мы об этом услышим.

Как бы в подтверждение, в борт яхты что-то стукнуло, сверху послышалось шлепанье четырех ладошек по палубе, и пароходный голос возвестил: "Мии-шаа".

— Наши велосипедисты вернулись, — сказала Валерия, — вечно они перед девчонками лихачат и вовремя затормозить не могут.

В каюту с человеческим детенышем на руках спустились два парня. Через дверь было видно два видавших виды велосипеда "Старт-шоссе", прислоненных к фок-мачте. Яхта "Авось" явно поворачивалась ко мне новой гранью.

— Ну как, удалось? — спросил Антон.

— Не хочет нас брать, боится чего-то. А говорят, времена изменились.

— А может вон, корреспондент, поможет.

История велосипедистов оказалась такой же сюрреалистической, как и все, связанное с яхтой "Авось". За полтора года до нашей встречи два украинских хлопчика из Винницы решили поехать в Европу. Наскоро спра-

вив заграничные паспорта — благо дело в постсоветские времена это стало легче — и отремонтировав старенькие велосипеды, они пересекли украинско-польскую границу.

Что послужило официальным основанием пересечения, для меня так и осталось невыясненным. По одной версии, это было приглашение от якобы польских якобы родственников, по другой — купленные в какой-то занюханной турфирме путевки, причем фирма канула в лету еще до внесения полной стоимости уже выданных путевок. Третья версия была связана с неким глобальным велопробегом по местам боевого и трудового бездорожья и разгильдяйства. В подтверждение ее мне демонстрировали полуистертую заметку из газеты "Вечерняя Винница" с фотографиями то ли со старта искомого велопробега, то ли с рейкьявикской встречи Горбачева с Рейганом. Последнюю, самую секретную версию мне поведал Миша вечером, уже перед самым отходом судна. Согласно ей, все сказанное ранее чистая ерунда, а на самом деле они с Андреем (так звали его друга, и это имя я вспомнил точно, в отличие от собственно мишиного) тайно ночью пересекли украинско-болгарскую границу. В эту версию я верю меньше всего, так как, насколько мне известно, Украина если и граничила когда-нибудь с Болгарией, то это было во времена монголо-турецкого ига.

Скорее же всего все изложенные мне варианты — вымысел, цель которого дезинформация заезжего корреспондента — "иди знай, что он здесь вынюхивает" — и нежелание раскрывать свое "окно" на границе. Достоверно одно. К моменту встречи с яхтой "Авось" ребята колесили по Европе уже больше года. Я бы не мог назвать ни одной европейской страны, включая Ватикан и княжество Лихтенштейн, с которой у ребят не были связаны те или иные воспоминания.

— А как же границы? — спросил я, когда прошло первое удивление, и мои журналистские интересы переключились с морского туризма на вело.

— Что границы? Это у нас с этим проблемы, а здесь... — сам того не заметив, Андрей, говоря о Европе, использовал наречие не "там", а "здесь". — Подъезжаешь к КПП, когда паспорт предъявишь, когда так тебе махнут: проезжай, мол, не задерживай людей. А кое-где и КПП не было. Стоят себе два столба — и тишина.

— Но вам же нужно было на что-то жить. И где-то ночевать.

— Палатка у нас всегда с собой. Летом — вообще нет проблем, да и зимы в Европе теплые. А насчет питания и прочего — зарабатывали потихоньку, руки-то у нас тоже всегда с собой.

Оказалось, ребята умеют практически все: стенку оштукатурить — пожалуйста, грядку прополоть — будьте любезны. Осенью в Баварии во время сбора урожая их буквально передавали от фермера к фермеру — пригодился опыт советских колхозов. Были и другие заработки. Миша прекрасно играл на гитаре, а Андрей — в шахматы. Оказалось, что в Центральной Европе у людей очень популярна эта старинная игра, и люди готовы подтверждать свою любовь достаточно солидными ставками.

— Что мне, кандидату в мастера, стоит десяток партий выиграть и одну — в начале — проиграть, — делился впечатлениями Андрюша. — А вот Мишка в Барселоне своими переложениями русско-украинских мелодий на испанский манер вообще фуорор произвел.

На яхту велосипедисты попали случайно, за два месяца до нашей встречи. В одном из портов Северной Франции ребят обокрали, причем так, что кроме документов и велосипедов у них не осталось ничего. Растроенные, они вышли на набережную и, так же как и я, углядели российский флаг, поднялись на яхту. И после получасового чаепития услышали от капитана: "Ребята, хватит вам педали крутить, давайте с нами".

— А что, может, и вы дальше — с нами, — неожиданно предложила мне Лера, — через два дня вернется папа, и мы снимаемся на Палермо. А дальше Кипр, Израиль, Египет. К осени пройдем Суэцкий канал, а там Индийский океан, тепло, тропики.

Честно говоря, более заманчивого предложения я не получал за всю свою жизнь. А что, если...

Но тут оказалось, что предложение Валерии носит не только бескорыстный характер.

— Понимаете, два дня назад Андрей звонил в Винницу и узнал, что заболела мать. Ему нужно срочно домой, денег на билеты нет, а тут ваше судно. Он сегодня ездил к капитану, просился хоть матросом, хоть поваренком, но тот — ни в какую. Так, может быть, вы пересядете на яхту, а он — на ваше место?

И тут у меня в мозгу вдруг начала выстраиваться сумасшедшая, но вполне реальная логическая цепочка. "Круиз — не в счет, это командировка. Отпуск за этот год у меня не использован, и он как раз в августе. С отделом кадров я договарюсь, с редактором тоже, он за такой материал мне все простит. Если не отпустит надолго, то через месяц-полтора мы будем в Стамбуле, а там — через день "челноки" из Одессы. А что, если..."

— Поехали к капитану, — решительно сказал я.

Капитаны бывают разные. Одни даже в самые глухие времена стоя не боялись ради дела нарушить закостенелые параграфы советских инструкций и самостоятельно принимали решения, на согласования которых могли уйти недели. Это они прокладывали новые фарватеры, категорически не рекомендованные нашим судам, это они, чтобы уложиться в график, поднимались в тумане без лоцмана по Миссисипи и получали за это звание Ллойдовского капитана. И именно они, обвешанные кучей выговоров, тем не менее, составляли гордость советского торгового флота. А были другие, для которых параграф превыше всего. Они не открывали новых земель, не попадали в критические ситуации. Их послужной список был кристально чист. Но любили и уважали все почему-то тех, первых.

Капитан теплохода, на котором я плыл, к сожалению, относился ко второй категории. Он прославился тем, что после отмены института помполитов и крушения социалистической системы два года собственноручно составлял "тройки" для увольнения экипажа в иностранном порту. Я с ним впервые столкнулся за два года до того, во время первого КВН-круиза. Тогда, каким-то чудом узнав, что в команде Джентльменов ОГУ есть корреспондент "Моряка" (на судне и переборки имеют уши), пригласил меня к себе и, даже не угостив чашечкой кофе, два с половиной часа выяснял, какой именно криминал я ищу на его теплоходе.

Андрею явно не повезло. Будь на судне любой другой капитан, с которым мне доводилось плавать, вопрос был бы решен за 10 минут. Здесь же не помогли ни хвалебные слова из прошлых публикаций, ни обещания хвалить и впредь. Даже заверения по телефону начальника отдела кадров ЧМП, что завтра на судне будет официальный факс с согласием на нашу рокировку, не смог его поколебать: "А если мы сегодня снимемся, а вы до завтра что-то натворите, отвечать кто будет?". Эта же формулировка — "отвечать кто будет?" — и послужила официальным поводом отказа просто взять на борт парня, у которого на родине заболела мать. Только начало фразы было другим, хотя и похожим: "А если вы здесь что-то натворили, и вас разыскивает Интерпол..."

Яхта "Авось" приехала провожать меня всем экипажем. Даже маленький Глеб, прикорнув на плече у мамы, уютно посапывал в унисон нашим "досвиданиям". И именно тут, у трапа, неожиданно и выяснилось, что наша встреча имеет отношение и к "Юрию Гагарину". Валерия вдруг хлоп-

нула себя по лбу и спросила: "Вот вы из Одессы и говорили, что ходили на яхте. А не знаете ли вы такого капитана — Кириченко?".

— Данилыча? А вы его откуда знаете? Встречались где-то? — спросил я, прикидывая, что когда "Гагарин" пришел в Ленинград, остов яхты "Авось" еще покоился на дне Байкала, а в прошлом году Данилыч вообще не выходил дальше Очакова.

— Да нет, мы о нем в книге прочли, судя по всему, — наш человек, — и достала из сумки зачитанный до дыр экземпляр нашей со Славой книги "Хождения за два-три моря".



# ИЗДАНО В ОДЕССЕ

---

Евгений и Валентина ГОЛУБОВСКИЕ

"В единственном доме" .....316

---