К.Аваев, К.Киселев

Оформление Р. Хусаинова

Трое в лодке, не считая дизайнера

Оглавление

Предисловие

Глава 1. Так она и поплывет...

1. Афера: первый шаг
2. Легкий вход
3. Первая швартовка
4. Стоим мы на посту...
5. Ни дня без приключений...
6. Жизнь налаживается

Глава 2. «Афера-14», или Альтернативная версия небольшого похода по Каме

1. Команда
2. Яхта
3. Начало пути
4. Ветер и Холод
5. О пельменях и якорях
6. Как Аваев Солженицына обошел
7. Покатай нас Киря

Глава 3. Судовой ход

1. Мечта
2. «Волго-Доны», «Волго-Балты» и прочие
3. Дяденька Ощепков

4. Серега Первый
5. Шлюз
6. Утопленник
7. Первая посадка
8. Бесконечная страна
9. Капитан Морган
10. К нам прибыл путешественник
11. Серега Второй и дислокация флота
12. Прогнозы и погоды
13. И руки не натер

Глава 4. Хождение по шлюзам
1. Малой скоростью
2. Описание природы
3. Все яхтсмены делают это
4. У меня есть плот и буй, ГИМСу мы покажем их...
5. Лучшая из закусок современности
6. Граница
7. А название хорошее

Глава 5. Афера MUST GO ON!

Предисловие.

Эта книжка - рассказ о приключениях яхты «Афера – 14». Над ней трудились три автора. Это, если считать дизайнера. Но, если уж мы решили его не считать, то будем следовать этому принципу до конца. Итак, дизайнера мы не считаем. Остаются два.

Кирилл Аваев, который написал большую часть книги, по совместительству является автором и самой «Аферы». И Константин Киселев, который, как и весь остальной экипаж, считая дизайнера, попал на борт «Аферы», движимый жаждой приключений. Но, хоть труд этот в результате и оказался совместным, трудились мы по раздельности. Дело было так....

После первого похода яхты «Афера» - от Перми до Чермоза и обратно (параметры похода: дальность, продолжительность и скорость в километрах в час, узлах и литрах указаны в последующих главах), Кирилл Аваев, находясь под впечатлением от этих самых узлов и литров, а также из желания найти попутчиков, соратников, а может, если повезет, даже и спонсоров для своих дальнейших походов, написал рассказ «Так она и поплывет» и выложил его в Интернете. Константин Киселев, прочитав его, заявил: «У меня есть альтернативная версия!». У него она была недолго. Интернет освоил и его вариант.

Плавание «Аферы» тем временем продолжалось. Сперва Кирилл, не найдя не только спонсоров, но даже хоть какого-нибудь попутчика, прошел на «Афере» одиночно от Перми до Тольятти. На следующий год - от Тольятти до Ейска (Азовское море), но уже то вдвоём, то на троих. По итогам походов родился «Судовой ход». И потом, как обычно, пришла идея объединить всё написанное в одну книжку. При рождении идеи присутствовал почти весь остальной экипаж, считая дизайнера. Кстати, название будущей книги придумал именно он...

Глава 1. Так она и поплывет...

«Афера - франц., предприят ие сомнит ельного свойст ва.
(Малый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона)

1. Афера: первый шаг

Если вас навек сплот или,
Озарили и ведут ,
Не пыт айт есь уклонит ься
От движ енья к т орж ест ву…

Г.Ост ер «Вредные совет ы»

Погрузка лодки закончилась в семь вечера без каких-либо происшествий, если не

считать царапины от упорной лапы манипулятора: водитель во время манипулирования слегка зазевался и воткнул лапу прямо в борт возле форштевня. Корабль не замедлил показать свой «стальной» характер: подвинулся сантиметров на десять, потерял немного краски, но ни пробоины, ни даже сколько-нибудь видимой вмятины не получил. Я шум поднимать не стал: не ошибается тот, кто ничего не делает. Решил царапину заклеить синей клейкой лентой и через равные расстояния наклеить на нее кусочки такой же ленты поперек - последствия работы хирурга. Шрамы, на мой взгляд, украшают не только мужчин, но и яхту по имени «Афера». Ринат, профессиональный художник, поддержал: «Правильно. То, что нельзя скрыть, надо подчеркнуть».

Водитель Саша расцепил свой автопоезд, прицеп с лодкой оставил на улице напротив моего забора, а сам укатил на кабине, сказав, что стартуем в пять утра. А мы (я позвал на погрузку всех своих друзей, и большая их часть пришла) сели за стол: лодка проделала первые десять метров в направлении Турции, повод законный.

2. Легкий вход

Если вас по т елефону
Обозвали дураком
И не ст али ж дат ь от вет а,
Бросив т рубку на рычаг
Наберит е быст ро номер
Из любых случайных цифр,
И т ому, кт о снимет т рубку,
Сообщит е – сам дурак!

Григорий Ост ер «Вредные совет ы».

За пьянкой, однако, и о деле не забыли. Андрей дал мне СИМку с тарифом «по всей стране входящие бесплатно», и нам предстояло включить переадресацию с моей карты на эту и подключить услугу «легкий вход», чтобы всем, позвонившим на мой старый номер в течение полугода, выдавалась информация о смене номера. Ни Андрей, ни я ничего в этих мобильных премудростях не понимаем, а вот Татьяна, жена Андрея, - большой знаток,

поэтому он позвонил ей и получил пошаговую инструкцию. Начали шагать. Набрать такой-то номер с одной карты, сменить ее, набрать другой... Через несколько действий нужно дождаться СМС с кодом. Приходит, читаем: «Пропущен вызов с номера такого-то». Андрей говорит:

- Ну, вот это, наверное, оно и есть...

-А может, просто пропущенный звонок?

-А ты этот номер знаешь?

-Нет, так сегодня весь день звонят по продаже машины.

Ждем еще...

-Да давай введем это, а не получится - попробуем все с начала.

Вводим. Приходит ответ: переадресация сделана. Андрей набирает меня для проверки, но мой телефон молчит, а ему отвечает какой-то мужик...

-Куда-то не туда переадресовали, - подводим мы итог.

Все присутствующие по очереди набирают мой старый номер и надежно попадают к мужику, который постепенно начинает накаляться и орать, чтобы мы больше не звонили, а еще лучше - куда-нибудь пошли... Звоним Татьяне: «А как обратно?». Она не знает. Решаем, что придется, видимо, ехать в офис компании, только уже ночь, а утром - в путь. Народ расходится, я иду спать в лодку. Забегая вперед, скажу, что выход из «входа» состоялся только через девять дней, когда я вернулся домой, и уже моя Таня позвонила оператору и вернула все назад. За это время пострадавший от нашей мобильной безграмотности человек успел обматерить всех моих родных, близких, знакомых и друзей, а заодно, видимо, людей, желавших купить мою машину. Я вот прямо здесь и сейчас публично приношу ему извинения и предлагаю приехать ко мне и получить компенсацию морального вреда - коньяк. Номер его телефона я знаю, но не решаюсь звонить. Представляю, что он скажет, услышав:

«Здравствуйте, я тот самый Кирилл!»

3. Первая швартовка

- В т уман – убирайт е паруса,
ст ановит есь на якорь и дудит е в т рубочку…

В.Кунин «Иванов и Рабинович»



Тот самый Кирилл.

Спуск на воду никак не напоминал праздник. Наши провожающие, не дождавшись его в воскресенье, укатили домой. Участвовали начальник яхт-клуба на кране и мы с Сагитом, зрителей - ни одного. Ринат и Костя отсутствовали, ходили за бензином. Со спуском

управились быстро, еще полтора часа - на вооружение лодки, чтение Сагитом инструкции по запуску мотора (сам я до сих пор не удосужился), подъем и спуск грота с одновременным объяснением, что и для чего, и отходим. Первое препятствие - цепь на выходе из клуба. Надо было заранее предупредить сторожей, но мы не подумали. Пока люди на берегу носились за ключами и опускали цепь, я постоял на моторе против ветра. Но наконец, путь свободен, выходим из гавани, люди на пирсе прикладывают руки к головам: салют отважным испытателям яхты! Об испытателях надо сказать следующее: у меня это, говоря авиационным языком, первый самостоятельный полет, Костя (старпом) и Сагит с Ринатом (матросы) на нерезиновом судне вообще впервые.

Начинаем учиться. Ринат рулит на моторе, мы с Сагитом и Костей ставим грот. Глушим мотор, идем под парусом, делаем несколько поворотов: все хорошо, ветер метров пять - и лодка идет, и учиться удобно. Все по очереди пробуют рулить. У Сагита начало получаться, но он быстро устал, Костя задает вопросы типа: «А куда подвинуть эту палку?», то есть явно требует проведения теоретических занятий, Ринатовы успехи - между этих двух крайностей. Так как полрулевого на лодке уже есть, объясняю экипажу первейшее правило безопасности: что делать, если капитан упал за борт. Несколько раз показываю «быструю остановку», делают вид, что поняли: «Не боись, капитан, падай. Может, и спасем...»

Говорю: «Несите из гальюна стаксель», но поставить его сегодня не судьба: стаксель-фал перехлестнут позади краспицы. Несколько раз кидаем гайку со шнурком, пока шнурок не запутывается за ванту, и успокаиваемся: не поднимать же человека до краспиц - ветер усилился, и начало болтать. Сама собой придумывается новая команда: «Стаксель – на гальюн!» Река делает поворот, и мы становимся носом строго на ветер, начинаем лавировать. Пришло время определиться, куда и как мы идем...

- Ринат, возьми GPS, почитай его инструкцию и определи нашу скорость, а потом возьми лоцию и определи оставшееся расстояние до Полазны...

Ринат исчезает на десять минут в каюте и выдает ответ: скорость - два с половиной километра в час, до Полазны - двадцать. Я, прикинув, что если мы в лавировку идем два с половиной, то по линии пути продвигаемся километр-полтора в час, принял решение идти на моторе, иначе засветло не поспеть. Включаем мотор, идем пять километров в час: так успеваем, а больше полгаза нам дать нельзя: мотор на обкатке.

Убираем парус, но тут же ставим снова: без него килевая качка усиливается, и мотор то притопает до верхнего кожуха, то противно хрюкает, вылезая из воды. Несколько раз гоняю всех на нос, когда мотор утопает больше, чем можно, и в кокпит, когда он хрюкает, прежде

чем нахожу правильное положение: Ринат вместе со мной в кокпите, Сагит с Костей - возле мачты. Так и идем. Ринат берет камеру, снимает. Костя «дает интервью»:

- Нам очень нравится такой отдых!

Короткие волны не столько раскачивают лодку, сколько создают шквалы брызг на носу, на фоне которого и снимаются Костя с Сагитом...

- Мы готовы вот так идти и идти, идти и идти...

Две особо мощных волны обдают их с головой, вода прилетает и в нас с Ринатом...

- Нам это очень нравится, несмотря на то, что вымокли мы уже по самые помидоры. Даже то обстоятельство, что мы ничего не ели с самого утра не может поколебать нашей решимости идти и идти и идти ... То, что вода заливается за шиворот, нам тоже очень нравится. Мы не променяем такой отдых ни на какой другой...

Часа через полтора веселье заканчивается. На нас уже надето все теплое и не промокающее, но все равно холодно. Мужики по очереди начинают натурально трястись от холода и бегать в каюту греться. Едим хлеб с тушенкой. Ну и с водкой, конечно. Теплее всех мне: я одет, как будто поехал кататься на горных лыжах, да еще сверху непромоканец.

Замечаем какой-то объект, который по мере приближения превращается в болтающийся на волнах катер. Вскоре становится понятно, что это не просто катер, а катер сам по себе. Проходим рядом: вполне приличный дюралевый катер с еще более приличным мотором, причем поднятым в «стояночное» положение, на борту никого, тент наполовину отвязался или оторвался и полощется по ветру - наверное, сорвало со стоянки. Расходимся, отходим от него, пока я соображаю, что с этим делать...

- Убираем парус, ловим катер...

Парус убирается сам, без глупых вопросов и задержек: у нас на борту уже не отдыхающие, которых я катаю, а матросы. Разворачиваюсь и пытаюсь, как учили, подойти и остановиться с наветренной стороны, но поздно убираю газ, и мы проходим мимо на приличной скорости, а так как не слабо болтает, то рука сама рулит подальше от катера: пытаться цеплять бесполезно. Начинаем второй заход, Сагит спрашивает:

-А что мы с ним делать будем?

-Не знаю... Пришвартуем куда-нибудь... Позвоним в милицию... Или, еще лучше, в ГИМС, пускай ищут хозяина! - Слово «милиция» не оставило гадкого привкуса.

На малой скорости лодка лучше управляется не румпелем, а поворотом мотора, причем, если повернуть мотор до упора и еще дать газу, то она разворачивается практически на месте. Через несколько таких поворотов с газом мотор срывается с места, падает за корму и

вращается под водой, не переставая при этом работать, потом наедается воды и глохнет. Мы выуживаем его за веревочку, слушая рассказ Сагита о том, как он, получив от меня задание привязать к мотору веревку, привязал, конечно (дисциплина-то на корабле должна быть), но посчитал это странной причудой капитана.

-Все, ставим грот, идем в Полазну!

-А катер?

-Забыли про катер, под парусом нам его не поймать!

Сагит идет в каюту и продолжает изучение инструкции: раздел «утопление мотора». Все рекомендации сводятся к тому, что надо вылить отовсюду воду, налить вместо нее масло и отвезти мотор к дилеру. Он все, что положено, разбирает, воду выливает, а масла у нас нет: все, что было, размешано с бензином. Подсоединяет бензопровод и дергает стартер несколько раз - вот и вся смазка.

Подходим к Полазне, пытаюсь в бинокль обнаружить обозначенные в лоции (1973 года выпуска) швартовые банки, но их нет. На правом берегу бухты - большой причал с породистыми катерами. Туда мы не пойдем: чем рисковать задеть такие, уж лучше сразу открыть кингстоны. Слева обнаруживаем длинный пирс, решаем причалить к нему. Рассказываю, как, с моей точки зрения, это должно выглядеть:

- Поравнявшись с пирсом, поворачиваем налево и подходим с подветренной стороны. Идем вдоль пирса, вы быстро убираете парус, не укладываете, бросаете как попало. Лодка идет по инерции и останавливается, вы сходите на пирс и держите ее - убрать парус заранее я не сообразил.

Пока до пирса далеко, Ринат развивает другую идею: мы проходим мимо пирса и высаживаем его на резиновой лодке. Он приезжает на пирс, а мы где-то ходим это время. Потом, во время второго прохода мимо пирса, мы бросаем ему веревку... Ринат заканчивает свои рассуждизмы, когда становится ясно, что к пирсу мы не идем, а несемся. Поворот уже сделан, и мы летим вдоль пирса на расстоянии не более десяти сантиметров от него. Мужики стоят, приготовившись к быстрой уборке паруса, но при такой скорости, как быстро ее ни делай, окончится она уже на берегу... Растравливаю гика-шкот и ору:

- Все на пирс, держите лодку!

...Стоят…

- Сагит, так растак! Ринат, е-пэ-рэ-сэ-тэ! Костя, раскудрить твою!..

Все на пирсе, лодка остановилась. Со стороны, наверное, выглядело лихо. ...Как много, все-таки, значит личное мастерство плюс умение работать с коллективом...

4. Стоим мы на посту...

Чт о т акое?
Чт о т акое?
Где похлебка?
Где ж аркое?

Даниил Хармс.

Хозяин пирса не против того, чтобы мы переночевали здесь, но боится, что ветер и волна усилятся и наша лодка разворотит пирс. Мы его успокаиваем: если будет хуже, то мы перешвартуемся носом к волне на длинной веревке, так нагрузка на пирс в разы меньше. Сами, конечно, надеемся, что делать это не придется. Ужинаем, ложимся спать, но я вскоре встаю - надо определиться с перешвартовкой. Хожу по пирсу: когда приходят особо мощные волны и лодка поднимается на них, увлекая за собой пирс, он ощутимо движется. Жду еще час: ветер усиливается, волна - тоже, все-таки придется всех будить... Привязались на две длинные веревки треугольником. Так как корма не закреплена, нас теоретически может бросить на пирс, если ветер подвернет. Всю ночь несем вахту, меняясь через час, но ничего не происходит.

Весь следующий день мы проболтались на длинной веревке. Сагит победил мотор. Он дрыданданал его при закрытой заслонке на малом газе, когда не помогло - при открытой заслонке и полном газе. Потом - то и другое наполовину. Потом - то наполовину, а это полностью. Потом... В общем, мотор понял, что ему не отвертеться, и начал иногда чихать и вскоре заработал, как и положено новому японскому мотору. Я собрал выхлопную трубу электростанции (раньше времени не было), завел ее, включил плитку и предложил подумать, что мы будем готовить. «Пельмени!» - в голос заорали мужики.

Отправили гонца в магазин, не подумайте, что за водкой, за пельменями, конечно. С водкой у нас порядок. Поставили воду...

Между генератором и всей остальной схемой, по правилам, положен изолирующий трансформатор, его роль выполняет обыкновенный бытовой стабилизатор напряжения. При включении в работу плитки он сигнализирует аварийный режим, а генератор на выходе показывает сто вольт. Плитка греется, но, поработав какое-то время, отключается, генератор,

не напрягаясь, выдает двести двадцать, потом снова подключается нагрузка, и все повторяется... Инструкции от глупой техники, вроде стабилизатора и генератора, я обычно выбрасываю сразу после покупки, не читая, так что подсказок нет. Из всех версий, высказанных по этому поводу, наиболее правдоподобной показалась такая: китайский генератор не выдает задекларированного киловатта, под нагрузкой с трудом держит сто вольт, стабилизатор такого издевательства над собой не терпит и сперва сигнализирует, а потом и отключает все это безобразие... Стабилизатор из цепи исключаем. Генератор теперь выдает двести двадцать, плитка греется, но через некоторое время нагрузка все равно выключается, все отдыхает, потом включается снова.

- А может, это плитка включена на малую мощность?

- Нет, - отвечаю. - Плитка установлена на максимальный нагрев, а ручка регулятора снята и выброшена, чтобы никто не мог повернуть... Мне верят.

Выходит, китайский генератор, не выдающий положенной мощности, снабжен датчиком перегрева, и когда устает, выключается на отдых... Ждем час, вода не кипит, пельмени начинают таять:

- Да засыпай! - командует Ринат. - Пар-то от воды идет!

Засыпаем в два литра теплой воды полтора килограмма мороженых пельменей (пар идти прекращает) и ждем еще час. Поняв, что это не закипит никогда, садимся завтракать, хотя время давно уже обедать: вкусно!..

Днем отвязалась одна из веревок, привязанная Сагитом. Он идет читать справочник Боба Бонда, раздел «узлы». Что-то он много читает в последнее время, так, чего доброго, станет на корабле самым умным…

К вечеру ветер стихает, мы идем в Добрянку и приходим туда в полный штиль. Я тут был несколько лет назад, но остановиться там, где мы это делали раньше, уже нельзя: огромными буквами написано: «Не швартоваться». Находим только один подходящий пирс, но у него стоит катерок с надписью «ГИМС», проходим дальше. Бросаем якорь в самом конце бухты, поближе к пивному ларьку, подъезжаем с Сагитом на резиновой лодке к хозяйке: «Дайте электричества, чайник вскипятить!» ...Не дала. Но на своей плитке чаю нам сварила.

Спать ложимся в два, я прошу Рината завести будильник и будить меня первый раз через два часа, а потом через час, так как на якорь я самостоятельно встал впервые и сомневаюсь, что нас не потащит, если поднимется ветер.

5. Ни дня без приключений

- Господи…- вздохнул Нема Блюфшт ейн. –
Хот ь бы они выгреблись…

В.Кунин «Иванов и Рабинович»

Ринат будит меня в четыре, и я в первый раз за два дня обнаруживаю погоду, при которой можно и нужно идти: тепло, небо чистое, ветер метра три (это под берегом). Учитывая, что до сих пор мы прошли крайне мало, проспать такую погоду нельзя. Ору: «Подъем, через полчаса отходим...». Однако полчаса эти были потрачены не на пробуждение, умывание и завтрак, а на подъем якоря и грота. Хотя стаксель-фал был переброшен через краспицу еще в Полазне, он замотался за фонарь, и Сагиту пришлось, стоя у Рината на плечах, с помощью бамбуковой удочки его отматывать. Все готово к постановке стакселя... Не успевший проснуться Костя:

- Киря, может, мы не будем ставить стаксель?

- Как не будем? Будем! Сейчас поставим, вообще полетим!

- Киря, а сколько сейчас времени?

- Четыре тридцать девять...

- Киря, а по морде?..

От Добрянки до «моря» честно лавируем. Все по очереди рулят, делают повороты... У выхода в море русло поворачивает, получаем галфвинд семь-десять метров. Двоим можно спать; Костя и Сагит уходят в каюту и вырубаются. Мы с Ринатом прицеливаемся на мыс, на котором должен быть Чермоз и пытаемся настроить лодку, насколько это возможно. Несёмся, иначе не скажешь. Волны разбиваются о борт, обдавая нас брызгами, лодка кренится, опуская подветренные иллюминаторы в воду, вся посуда со стола ссыпалась на Сагита, хотя это не мешает ему спать... Ринат включает GPS: семь - семь с половиной километров в час. Ну вот, видимо, и получен главный результат испытаний: лодка идет в два раза медленней, чем должна. При таком ветре она должна показать свою максимальную скорость: семь с половиной узлов, но не километров же! Конечно, есть еще резервы: погоны стаксель-шкотов не на месте, поэтому мы крепим шкот на кормовую утку, когда переделаю, стаксель будет стоять получше. Лат в гроте нет. Я о такой мелочи при постройке лодки даже не вспомнил. Уже после спуска на воду мы нашли на берегу доску, распустили ее на рейки и выстругали

ножиком латы, но они еще в первый день поломались на мелкие кусочки и высыпались из латкарманов, задняя шкаторина паруса полощется, заставляя вибрировать саму лодку. Латы, когда я их сделаю, тоже прибавят ходу, но не в два же раза!

Краски для меня померкли. И волны уже не волны, и крен - не крен, и «несёмся» – это только кажется. Надо же было пять лет упираться, чтобы построить такую корову. ...Рухнувшие надежды. ...Потерянные годы...

Подходим к Чермозу, мне полегче. Я уже поддался на собственные уговоры: « Лодка-то у меня не гоночная... Ну, корова… Зато своя! Есть у нее и положительные качества... Прочность, например...». Помогает справиться с «коровьим синдромом» и Ринат: он не знает, с какой скоростью должна идти восьмиметровая лодка в галфвинд десять метров, и продолжает радоваться нашему полету...

Будим спящую смену: время принятия решения. Планировали мы поход до Березняков, но так долго прятались в Полазне, что прошли меньше полпути до них. В понедельник всем, кроме меня, - на работу. Лодка идет в два раза медленней. Если прижмет непогода в каком-нибудь укрытии на день - другой и мы не вернемся в Пермь в воскресенье, то мужики сядут в такси, автобусы и поезда, уедут на работу… Куда я без них? Я уже не вспоминаю, что собирался идти в одиночку в Новороссийск... Предложение переночевать в Чермозе тоже не проходит: еще обед, что мы там будем делать до завтра? Посмотрели в лоцию (семьдесят третьего) - никаких подсказок, чем можно себя развлечь в Чермозе: разворачиваемся. Обратно это море мужики перешли сами. Мне не мешали спать ни крен, ни вода, заливавшая иллюминаторы, ни свалившаяся на меня посуда.

Вечером, проделав за день сто десять километров, мы снова подходили к Полазне. Весь день - под парусами. Мотор работал утром минут пять и вечером, перед Полазной, не более получаса: шли строго против ветра, а лавировать уже не хотелось - устали. Моторишко наш, как будто забыл про свое недавнее утопление: заводится с одного раза, работает ровно... Но на входе в Полазненское укрытие ни с того ни с сего заглох!

- Ставим грот!

Что выражает лицо человека, услышавшего такое в восемь вечера, если с четырех утра он только и делал, что поднимал и убирал паруса? Правильно, ничего. Грот поставлен, Сагиту ничего говорить уже не надо: его дело - дрынькать мотор, и он об этом знает.

-Если мотор не заведется, швартуемся, как в прошлый раз к любимому пирсу, только парус убираем заранее...

Мотор заводится. Машинально командую: «Убрать грот!», и только когда

одновременно с уборкой грота глохнет мотор, понимаю, что натворил. Пока мы упражнялись в работе с парусами, нас поднесло к самому берегу. Возле берега - буровая платформа, и нас несет за нее. Еще немного, и она закроет нам путь к чистой воде... Даю еще более глупую команду: «Поднять грот», хотя идти нам под гротом уже некуда. Ринат и Костя ставят грот и хватают весла от резиновой лодки - отбиваться от буровой платформы...

...Сагита учить не надо... Не обращая внимания на платформу, приближающиеся камни и наш парусный аврал, он воюет с мотором... Малый газ, заслонка закрыта. Малый - открыта. Полгаза - открыта... Верил ли я, что у него получится? Я не отношусь к людям, которые могут верить или не верить: я либо знаю, либо не знаю. Если не знаю, пытаюсь оценить вероятность. Вероятность запуска мотора я оценил в три процента... Готовиться, стало быть, надо к незапуску: лодка сперва зацепит дно килем, потом ляжет на бок - у самого берега. Неясный момент: достанет мачта при этом до скал или нет. Если да, то ее обломки попадают вниз вперемешку с тросами, на этот случай надо было всех согнать в каюту, но я не догадался. Как выяснилось потом, Костя с Ринатом в случае выбрасывания на камни собирались прыгнуть в воду и героически отталкивать лодку от берега...

Сагит дошел до варианта «заслонка закрыта, полный газ» - мотор три раза пукнул. Киль, наверное, уже начинает цеплять. Я понижаю вероятность запуска двигателя до одного процента: времени осталось только на одну - две попытки... Сагит повторяет запуск в том же положении, мотор говорит: «Пук», Сагит резко открывает заслонку: мотор ревет. Он регулирует газ, я направляю, «Афера» уходит из западни, не дойдя до места своего крушения всего метр. Ну, может два...

Рейтинг мотора после этого упал ниже ватерлинии: он работает, но мы на холостых швартуемся под парусом. Убираем его заранее, подходим к пирсу по инерции, Ринат спокойно сходит с лодки:

- Даже не интересно...

- Что, понравилось? - встречает нас Игорь, хозяин пирса.

За ужином Сагит, прежде чем разлить водку, выходит в кокпит и выливает за борт чуть не полбутылки...

- Ты чего? - спрашивает Ринат.

- Я вчера плеснул Богу Камы стопарик - он нам сегодня помог. Правда, сперва чуть не утопил: видно, говорит: «Мало!»

- Да-да, надо задобрить. Приключения - это хорошо, но идут они как-то... По нарастающей.

6. Жизнь налаживается

-Шт урман! Карт ы взял?

-Так т очно, командир! Две колоды!

Из анекдот а.

Наутро команда готовит мне сюрприз:

- Киря, а как это ты хотел ходить на ней в одиночку?

- Ну... Теоретически это возможно... Да и до меня люди ходили!

- Так в чем дело? Покатай нас сегодня!..

Отшвартовываюсь сам, выхожу на середину бухты и глушу мотор. Не торопясь ставлю грот. С ним лодка очень устойчива: ветер стихает - уваливается, крепчает - приводится, так что можно закрепить румпель и пойти ставить стаксель, что я и делаю. Только ветер порывистый и все время меняет направление: пока ставил стаксель, несколько раз пришлось бегать в кокпит подруливать. Команда, жуя хлеб с тушенкой, наблюдает за моими потугами и подбадривает, как может: «Капитан ты еще туда-сюда, а матрос вообще никакой!». Но оба паруса поставлены, хорошо идем, Костя отвязывает кранцы. Ветер резко меняется, я только успеваю сказать: «Гик!», но исправить это уже ничего не может: Костя получает гиком. От столкновения двух тупых предметов рождается глухой звук, Костя сползает в кокпит, держась за голову:

-Ооооо... Оооо... Ооооо... Одного высшего как не бывало!..

Хорошо, попался Костя, у него их несколько.

После потери образования Костя, услышав команду «Поворот», валится в кокпит со словами: «Я не хочу поворачивать!», закрывает голову руками и напрочь заклинивает собой румпель.

Время обедать. Сагит предлагает сварить макароны:

- Макароны в отличие от пельменей можно сварить в некипящей воде...

Чтобы крен не мешал приготовлению пищи, запускаем мотор и убираем паруса, заводим электростанцию. Сагит уходит кашеварить и вскоре появляется с радостным известием: наша плитка, оказывается, была включена на минимальный режим, потому и отключалась все время. А китайская электростанция не виновата.

Пока варится обед, Ринат занимается лоцией и GPSом:

- Киря, а GPS -то у нас, кажись, врет!..

Я и сам давно подозревал какую-то ошибку в наших расчетах - мы постоянно приходим в расчетные точки намного раньше, но не придавал этому значения, так как «GARMIN», тем более новый, врать не может. Ну и, когда пришел раньше, чем рассчитывал, чего разбираться-то? Вот если бы опоздали... В первый раз посмотрев на экран навигатора ВНИМАТЕЛЬНО, обнаруживаем, что показывает он нам не километры в час, а мили. Просто буква «m» очень вытянута, в два раза длиннее, чем «h», обозначающая часы, и при беглом прочтении в голове откладывется как «km». Ринат залезает в инструкцию и выясняет, что мили это морские...

- А жизнь-то налаживается, - подводит итог нашего путешествия Сагит. Лодка пошла в два раза быстрее, мотор не глохнет, макароны варятся...

Глава 2. Афера-14,
или Альтернативная версия небольшого похода по Каме

Лучше т ы меня послушай:
Было все совсем не т ак!

Песня Радионяни «Ехал Ваня на коне»

1. *Команда*

Шили плот ники шт аны –
Вот т ебе и брюки…

Ю.Ким

Их, точнее, нас, четыре человека. Нас могло бы быть и больше, но этих «больше» просто не нашлось. И этих, которых не нашлось, можно понять. Ну кто в здравом уме и твердой памяти пойдет на яхте под названием «Афера - 14», собранной во дворе абсолютно

сухопутного города с абсолютно неполиткорректным названием БерезОвский? А если учесть то, что первоначально яхта задумывалась как бетонная (!!!), то все встанет на свои места. Больных, кроме этих четверых, не было. Итак:

Кирилл – капитан. Единственный человек, который что-то знает о парусах и яхтах и реально может отличить грот от стакселя, а гик от кокпита.

Костя – автор этих строк, на яхте старший помощник по должности. Ничего не понимает, во всяком случае, не понимал до плавания ни в парусах, ни в моторах. Впрочем, и после плавания ситуация сильно не изменилась. Вот, например, диалог последних часов плавания:

Капитан: «Закрепить гик!»

Старший помощник: «Что?»

Капитан: «Костя, тяни гикашкот!»

Старший помощник: «Не понял?»

Все хором: «Тяни гикашкот, так-растак!»

Старший помощник с готовностью что-нибудь немедленно, прямо тут же, тянуть изо всех своих сил: «Что тянуть-то?»

Вступает младший матрос Ринат: «Вот ту зелененькую»

Старший помощник выбирает гикашкот. Урок для капитана – и на яхте нужен индивидуальный подход. Тем более нас всего четверо.

Сагит - старший матрос, а впоследствии и главный моторист. Много понимает во многом. Особенно в том, в чем ничего не понимает старший помощник.

Ринат – младший матрос. Во всем что-то понимает. В том числе в том, в чем много понимает Сагит и ничего не понимает Костя. В миру Ринат дизайнер. В хорошем смысле этого слова. Возможно, именно поэтому именно он сразу зафиксировал, что гикашкот имеет зеленый цвет в отличие от гроташкота, который окрашен в красный, гротафала, который тоже во что-то окрашен, и т.д. В этом смысле Ринату повезло, он на цвет реагирует примерно так же, как матрос Фукс на яхте «Беда» реагировал на игральные карты, привязанные Врунгелем к снастям.

Впрочем, если бы Кирилл хорошо подумал, то проблему с обучением старшего помощника мог бы решить. Например, привязав к снастям то, в чем Костя разбирается. Тогда



Старший помошник.

команды звучали бы так:

- Гегеля тяни наверх!
- Маркса трави!
- Лейбница отвязывай!

- Канта, так-растак, оставь в покое!

- Ленина на гальюн!

- Кому сказал, брось «Тезисы о Фейербахе», возьмись за «Науку логики»!

2. Яхта

Дальнее плавание… Слова-то какие!
Вы задумайтесь, молодой человек, прислушайтесь к музыке этих слов.
Дальнее… даль… простор необъятный… пространство. Не правда ли?
А «плавание»? Плавание – это стремление вперед,
движение, иными словами.
Значит, так: движение в пространстве.
Тут, знаете, астрономией пахнет.
А.Некрасов «Приключения капитана Врунгеля»

Яхту построил Кирилл. Практически один. Остальные помощники немного помогали, но больше и чаще ходили вокруг яхты, попивая пиво и задавая глупые вопросы, ибо советы давать, в силу полной корабельной необразованности, были неспособны.

Как я уже писал, в потенции яхта должна быть бетонной. И искренне жаль, что таковой не случилось. Если бы, то тогда до конца жизни каждый из побывавших на ней мог бы говорить: «А я вот ходил на бетонной яхте..» И через обязательную паузу многозначительно: «Было дело…». И потом с гордостью можно было бы смотреть в округлившиеся глаза слушателя.

Из чего ее строил Кирилл, я, конечно, подозреваю. Основой яхты, как я понял, является пенопласт. Благодаря ему яхта не должна тонуть. Подчеркиваю, не «не тонет», а «не должна тонуть». То есть речь идет о гипотезе. Вообще все в этой яхте является гипотетическим. Она сама по себе одна сплошная гипотеза. Начиная с гипотезы о ее плавучести. Сам был свидетелем, когда в свежеспущенной на воду яхте Кирилл поднял какие-то дощечки, куда-то заглянул и произнес, задумчиво почесывая в затылке: «Смотри-ка, не текут…». На вопрос: «А должны?» он рассудительно заметил, что кингстоны - это такие дырки, которые открывают, если хотят, чтобы корабль затонул. Так вот, на «Афере-14» гипотеза о том, что кингстоны не текут, была подтверждена опытным путем. Как мне показалось, этим фактом несколько удивлен был и сам капитан.

Кстати, замечу, что любой корабль должен уметь тонуть: если этого не будет, то тогда океаны и моря переполнятся (более того, уже переполнились бы) слегка скрытыми водой «летучими голландцами», в которые неизбежно будут врезаться нормально функционирующие суда. Представьте себе, что будет, если не сжигать в атмосфере космические аппараты. Космический мусор, крутящийся вокруг Земли, не даст возможности для запуска новых спутников. Это в космосе, а океаны и моря много меньше, а судов много больше. Поэтому превращать яхты в подобие пластиковых бутылок просто запрещено. Кирилл это все знает, а человек он законопослушный, так что будем считать, что благодаря пенопласту яхта не тонет только гипотетически. И гипотеза эта придумана для успокоения незрелых умов команды.

Но, возвращаясь к тому, из чего состоит «Афера-14», скажу, что пенопласт – ее внутренняя основа. Внешняя оболочка, скорее всего, металлическая. Мачта - из алюминия. Кровати, то бишь шконки, они же рундуки, - из дерева. Предполагаемая в будущем обшивка потолка из пластика. И т.д. И поначалу кажется, что яхта и состоит из металла разных видов, сортов и сечений, дерева, фанеры, пластика, пенопласта и т.д. Но все это не так. Уже к концу первого дня похода стало понятно, что яхта состоит из веревочек. Именно веревочки дают яхте жизнь. Без веревочек ни одна яхта и с места бы не стронулась. Понятно, что к веревочкам я отношу также то, что по-морскому называется снастями. Всякие гикашкоты и прочие гротафалы. Паруса без этих «веревочек» - просто тряпки. Но сами по себе снасти составляют лишь малую часть веревочек.

Вот, например, чем прикручивают спущенный грот к гику? Никакой гротафал здесь не поможет. Нужны четыре веревочки. А кранцы чем крепят? Тоже веревочками? Наконец, а мотор, чем привязывают к яхте? Только веревочками.

Без веревочек мы бы пропали. Поэтому я как старший помощник все веревочки складывал к себе в карман, чтоб не потерялись. И раздавал по мере надобности. Был старшим по веревочкам, так сказать. А то с этими технарями, специалистами по металлу и бензину, мы бы пропали сразу и навсегда. В конце похода даже во многом понимающий и разбирающийся Сагит сказал: «Нужно, чтобы по всем леерам (это перила из троса, идущие вдоль бортов яхты, т.е. по большому счету металлические веревочки) были привязаны веревочки!»

Вот только одна история про веревочки.

Ист ория с мот ором.

Яхта спущена на воду. Кингстоны, как ни странно, не текут. Кирилл командует нам с

Сагитом ставить мотор. Дело ответственное. Мотор совсем новый. Мы абсолютные девственники. Но капитан сказал - надо делать. Приказы не обсуждаются. Достаем мотор. Придумываем прокладку под него, чтобы не повредить окраску и добиться более надежного крепления. Кирилл дает новую вводную: «Привяжите его чем-нибудь». Сагит удивился, восприняв это как причуду, но привязал. На веревочку. Достаточно тонкую, видимо, чтоб не жалко было. Ну, привязал и привязал.

В первый же день при штормовом (или только так казалось) ветре замечаем в Каме катер. Катер хороший, с мотором. Слегка сорван и полощется брезентовый верх, и потому видно, что людей в катере нет. «Летучий голландец»! Перегруженный социальной ответственностью капитан, вдохновленный слаженной работой команды, которая уже чему-то научилась, решает катер ловить, привязывать и транспортировать в ближайший порт с целью сдачи милиции или ГИМСу. Спускаем грот, идем на моторе. Первый заход на катер – промах. Идем на второй. Все в готовности ловить, не отпущать, перепрыгивать, бросать и ловить концы. Капитан рулит мотором, ибо, как он потом объяснил, в этом случае яхта становится много маневренней. И вдруг, с этой, ставшей суперманевренной, яхты мотор срывается в камскую воду. Гробовая тишина… Все в шоке… Но зараза-мотор не тонет! Спасает та самая веревочка! Толку от этого мотора в первый день, конечно, уже не было, но ведь не утонул! А потом и починили.

В результате к концу похода мотор был привязан к яхте тремя или четырьмя веревочками одновременно. Есть предположение, что главный моторист по ночам, когда все спали, возносил молитвы Богу Мотора и пытался его умилостивить, привязывая мотор каждый раз новой веревочкой.

3. Начало пути

- Ну, чт о с эт ими самоубийцами на яхт е – порядок?
И из уоки-т оки от вет или эт ак задумчиво:
- Порядок-т о, порядок…Только не знаю – выпускат ь их или нет …
Пот онут еще засранцы!

В.Кунин «Иванов и Рабинович»

Вместе с Ринатом мне выбраться в Пермь не удалось. Кирилл, сменив по совету

«мудрых людей» свой номер телефона на непонятно что, но якобы бесплатное, в эфире был практически недоступен. Все переговоры о местонахождении яхты пришлось вести с Сагитом. Тот был максимально точен и лаконичен: автобус, номер, пересадка, опять автобус, опять номер, остановка, поворот, количество метров и т.д. Но самое главное, что я себе уяснил, - спуск на воду планируется на 9.00. Пропустить было никак нельзя.

Успел. Около назначенного времени появляюсь в районе яхт-клуба. Ворота закрыты. Тишина. На звонок материализуется Сагит. Судя по виду, он только встал и ему явно не до спуска яхты. Других персонажей не видно. Проникаю на территорию. Откуда-то из дождя, также непонятно как, материализуется Кирилл. Но вновь нет никакого движения - ни сторонних людей, ни каких либо звуков, свидетельствующих о радостной суете в ожидании долгожданного события. Об оркестре и бутылке шампанского о борт даже вспоминать неудобно. Просто не к месту. Ощущение начинающего сталкера в незнакомой Зоне. Дождь, хмарь и два небритых мужика с одинаково невыспавшимися лицами. Единственное, что отличает Кирилла от Сагита, – руки. У Кирилла они покрыты краской. Через два дня где-то посреди Камского водохранилища, когда краска от рук отойдет, Кирилл, традиционно почесывая одной рукой в затылке и разглядывая вторую, с некоторым удивлением изречет: «Опять нае…ли. Краска-то смываемая».

Яхта стоит на кильблоке, то бишь на специальной конструкции метра два высотой, и подниматься к ней нужно по весьма шаткой приставной лесенке. Начинаю взбираться и нарываюсь на рассуждение Сагита: «Если капитан увидит, что ты в грязных кедах на яхте, то ругаться будет. Яхта чистой должна быть». Вроде все разумно. Решаю снять кеды несмотря на дождь и грязь. Добираюсь до верха и вижу, что кокпит на треть заполнен дождевой водой, а на его дне примерно на полпальца запрещенной капитаном и Сагитом грязи. Пробираюсь в каюту, и впечатление об абстрактности рассуждения старшего матроса только подтверждается. На койке спит младший матрос, не реагирующий ни на что, даже на появление старшего помощника. На столе - микс из тушенки, грязных приборов, мешков, сахара, хлеба и еще-чего, что когда-то кому-то было нужно, ибо в те времена было чем-то. На койках-рундуках свалка из чего-то, что когда-то было подушками, одеялами или одеждой. Нормальный такой бардак. Рабочий.

Сдвигаем все по углам. Перекусываем. К этому времени очнулся младший матрос. За разговором выясняется, что спуск на воду зависит от крановщика, который должен, а точнее, может появиться в яхт-клубе, но непонятно когда. Понимаю, что крановщик – профессия с точки зрения пунктуальности абсолютно противоположная разведчикам типа Штирлица,

который даже спал «по секундомеру»: «Ровно через двадцать минут он проснется и поедет в Берлин». Сказать такое о крановщике – кровно обидеть. Ведь крановщик сродни погоде, которой управляют высшие силы. И предсказать его появление не может ни синоптик, ни дежурный сторож яхт-клуба, ни Кирилл, ни сам Господь Бог. Понимаем, что сидеть и ждать крановщика – дело пустое, а потому начинаем собирать не собранное, доделывать не доделанное. Главное – отсутствие бензина. Пока Кирилл с Сагитом решают технические вопросы, мы с Ринатом берем канистры и отправляемся в неизвестность на заправку.

На «добычу» топлива ушло часа полтора. Прошедший ночью ураган обесточил ближайшую АЗС, в яхт-клубе о бензине забыли уже давно, вот и пришлось ехать, сменив три автобуса, километров за 5-7 на трассу и добывать бензин там. Возвращаемся, а тут сюрприз… Яхта на воде. Мачта на яхте. Капитан командует. Вот, елы-палы, пропустил главное, то, ради чего спешил к заветным 9.00. Кирилл успокоил тем, что процесс был вполне рабочим, без фанфар. Жаль, конечно, что не удалось попереживать: утонет – не утонет. Но что делать…

И начался аврал... Сделать нужно много. Кранцы - в специальные мешки. Первичная установка грота. Выстругивание и вырубание латов из подручного материала. Черновая уборка каюты. Мытье палубы. Установка мотора. И еще куча дел. Капитан отдает команды. В ответ: «Есть, сэр!» или «Слушаюсь, капитан!». Власть капитана признана всеми без всякого обсуждения и договора. То ли поначитались книжек, то ли осознаем, что без Кирилла мы полные лохи, то ли разум заговорил, то ли банальный инстинкт самосохранения заработал…

Команды нашего капитана – уникальная штука. Я всегда считал, что команда настоящего морского волка, а Кирилл, по моему разумению, таковым и является, должна звучать исчерпывающе. Там возьми, туда-то отнеси, тем-то пришпандорь, доложи об исполнении. Кирилл командует по-другому: «Мотор чем-нибудь привяжи», «Рейки какие-нибудь придумай», «Прокладку какую-нибудь найди», «Чем-нибудь этот болт обмотай», «Как-нибудь спили» и т.п. Но все слушаются. Все находится, придумывается, приматывается и присопливается. Афера, одним словом.

И при всем при этом капитана слушаемся беспрекословно. Его последнее распоряжение в походе, которой он отдал команде, было абсолютно, мягко говоря, дурацким, но было выполнено всеми точно без обсуждений.

Представьте себе ситуацию. Мы покидаем яхту. Вещи собраны. Мотор убран. Все более или менее прибрано. На плите стоит сковородка с недоеденными макаронами с тушенкой. И вот диалог при покидании яхты, на которую Кирилл должен вернуться только через неделю:

Сагит : Киря, что с макаронами делать?

Кирилл: Оставь их, пусть стоят!

Сагит покидает яхту.

Ринат : Капитан, что с макаронами будем делать? В реку выкидывать нельзя.

Кирилл: Оставь, уже два раза сказал.

Ринат покидает яхту.

Кост я: Киря, что с макаронами? Они ведь испортятся!

Кирилл: Накрой крышкой, ничего с ними не будет.

Кост я: Уверен?

Кирилл: Уверен.

Накрываю крышкой и покидаю яхту.

Часа через полтора-два пути в Екатеринбург, когда все проголодались, начали вспоминать о макаронах. Начал я: «А на яхте сейчас макароны…». Кирилл - с недоумением: «Какие макароны?». Мы переглядываемся и наперебой ему объясняем про макароны с тушенкой, которые мы накрыли крышкой по его приказу и с которыми за неделю ничего не случится. Оказывается, он все время нашего беспокойства о макаронах думал о чем-то своем и вопросы отражал плохо. Но командовал, какой-то частью мозга считая, что речь идет о каких-то других, еще не вареных макаронах из яхтенных запасников. А мы слушались. Посмеялись, представив себе макароны через неделю. Плесень, черви… Брр… «Ощутили» запах, который проникает на соседние яхты… Ничего хорошего. Кирилл с грустью предположил, что выбрасывать придется и сковородку, и крышку. И что вы думаете? Через неделю Кирилл вернулся на яхту, и ….с макаронами НИЧЕГО не случилось!!! Они были свежими, как утренняя роса, и пахли, как и положено пахнуть макаронам с тушенкой, то есть макаронами с тушенкой. Съесть их Кирилл почему-то не решился, отдал местному псу. Тот жив до сих пор. Я начинаю подозревать, что не только команда, но и многие предметы, находящиеся на яхте, слушаются капитана. Макароны - абсолютно точно. Очевидно, они по-своему, по-макароньему сказали: «Есть, сэр!». И сохранили себя свежими.

Итак, все необходимое сделано, проверено, и примерно в 15.20 выходим. На моторе. Правда, еще минут двадцать нам пришлось болтаться в акватории яхт-клуба, ибо о цепи, что перегораживала выход собственно в Каму, никто и не вспомнил. Пока докричались, пока искались ключи, пока отпускалась цепь, Кирилл маневрировал в узком пространстве. Маневрировал впервые и удачно, ибо вышли и пошли.

4. Ветер и Холод

- Шляпа Паниковского меня решит ельно смущает .
Вообще, он одет с вызывающей роскошью.

И.Ильф, Е.Пет ров «Золот ой т еленок»

Открытая вода. Эмоциональный подъем. Все в готовности исполнить все возможное и невозможное. «Бодрость духа, грация и пластика!»

Первое дело – подъем грота. Мотор - стоп. Грот поднять! … Мы под парусом! Идем! Восторг первого обладания. Эмоции - через край. Вот он! Белый! Большой! Полный ветра! И это сделали мы, сухопутные крысы, полные неумехи! А-а-а…! Получилось!

И яхта уже кажется не каким-то непонятным металлическим сооружением, собранным где-то на задворках Уральских гор, а чем-то настоящим. С душой и характером. Она ожила! Она живет! По-моему, яхта вообще может жить только под парусом. Без паруса она, в лучшем случае, засыпает.

Команда радуется. Радуется молча, но видно, что всем хорошо. Все получилось. Все на подъеме. Доволен и капитан. Ветер встречный. Идем галсами. Правым. Левым. Правым. Левым. По ощущениям, идем быстро, но относительно ориентиров, домов, труб, какого-то мыса по правому борту, иногда почти стоим. Ветер сильный. Минут через десять, а может, через час, ибо ощущение времени теряется, Кирилл заявляет: «Ставим стаксель».

У всех немой вопрос: «Это что за фигня?»

И вслух. И хором: «Может, не надо?»

Тут капитан, как сейчас понимаю, не уловил настроения команды. Команда не против второго паруса, но все еще страшно, ибо только-только первый парус подняли, а как с другим будет? Кирилл, ведь идем! Зачем еще? И так хорошо! Волна уже через борт!

Капитан неумолим. Сейчас понимаю, что стаксель был нужен. Скорость возрастала раза в полтора-два. А тогда были две версии: или характер показывает, или команду воспитывает. В любом случае, приказы не обсуждаются. Мы готовы. Мы, более того, почти рады. Можно сказать, чего изволите… И тут так случилось, что стаксель-фал оказался перехлеснут через краспицу, что делает невозможным подъем этого самого стакселя. Кто-нибудь что-нибудь понял? А именно так выражался наш капитан. То же самое непонимание тогда произошло и со мной. Было понятно, что нужная для стакселя веревочка (снасть) не так была натянута, и мешала ей балка, которая где-то в вышине была прикреплена к мачте.

Сейчас, сидя в сети, подумал: а может, есть и иные, более понятные объяснения ситуации? И вот что я получаю от дядьки-Интернета. Краспица – «поперечный брус, положенный на лонга-салинг». И далее, лонга-салинг – «два деревянных продольных бруса, прикрепленные к нижней части топа мачты или стеньги и связанные между собой краспицами и чиксами. Служат основой марса или салинга». Всем понятно? Вот-вот…

В реальности все проще, нужно захватить веревку, которая отвечает за подъем стакселя (стаксель-фал), и вывести ее из зацепа со штуковиной, которая крепится перпендикулярно грот-мачте где-то ближе к ее вершине (краспица). Как сделать? Единственная идея – взять некий груз, привязать его на веревочку (!!!), которой зацепить нужную снасть с целью вывести ее из зацепления с краспицей. Берем веревочку (!!!), привязываем гайку и бросаем. Результат предсказуем – веревка с гайкой запутываются вокруг снастей. Команда облегченно вздыхает… Пронесло. Проперло… День пройдет без новых приключений и неожиданностей. Как бы они ни назывались: стаксель, брамсель или вообще какой-нибудь спинакер. Но ни фига…

Проблемы, или, как их называет Кирилл, приключения только начинались. Кому-то они могут показаться мелкими, но сухопутным крысам, к коим без сомнения относился и старший помощник, они и до сих пор кажутся более чем настоящими. Сначала - встреча с «Летучим голландцем» и утопление мотора. Потом … ветер и холод. Следом - авантюрная швартовка. И, наконец, штормовая ночевка. Но все по порядку.

О «голландце» я уже писал. Добавлю лишь, что на самом деле благородство капитана было, как потом выяснилось из «последрачных» обсуждений, вполне компенсировано меркантильностью команды. Естественно, что после утопления мотора, спасенного благодаря веревочке, привязанной Сагитом, все прокачивали ситуацию: а что было бы, если бы наш мотор утонул окончательно, насовсем и навсегда? Так вот, решение формулировалось всеми однозначно: плыть к «катеру» и до прибытия в порт использовать на яхте его мотор. Ведь никто из команды, включая капитана, никогда не швартовался под парусом, без мотора, на фактически незнакомой яхте… Мотор катера ситуацию реально спасал.

Капитан распорядился иначе. Может, берег команду от переохлаждения, а может, был уверен в своих способностях швартоваться... Предполагать можно все что угодно… Афера…

Итак, градус настроения снижается. Ведь случился первый серьезный прокол. Не смогли. Мотор утонул. И не ясно, заработает или нет. Капитанское, хлесткое и непререкаемое: «Забыли про катер!» ставит всех на место. Мы реально маленькие, Кама широка, ветер силен, волна перехлестывает… Замурлыкались... Не расслабляться…

И, пожалуй, именно тут я почувствовал реальный холод. Вообще, по жизни, холода не боюсь. К яхт-клубу я пришел в одной майке, хотя уже был дождь. Во время авральных сборов, отплытия и прочих рабочих ожиданностей холода особо не замечал, хотя и влез в камуфляж. Стоя на откренке, надел толстовку. На этом, во-первых, моя одежда закончилась, и, во-вторых, все промокло насквозь. Причем не просто насквозь, а полностью. Абсолютно. До последней нитки. До кишок. В рюкзаке из сухого – только шорты. Ведь как представляют себе поход на яхте многие, если не большинство… Включая меня неопытного… При слове «яхта» вспоминают Романа Аркадьевича Абрамовича и его многочисленные суда многочисленной стоимостью и не менее многочисленной тоннажностью. Во вторую очередь всплывают Александр Грин, «Алые паруса», Зурбаган, Гель-Гью и корабли в Лиссе. При этом и первое, и второе однозначно предполагают шорты. Капитан Грей или губернатор Абрамович под алыми парусами в ушанке и валенках? Нонсенс. Только белые одежды и шорты. Но какие, б…дь, на Каме при ледяном ветре шорты…

Когда волна захлестывает с головой.. Когда яхта идет по борта в воде… Когда полновесно обдает даже тех, кто сидит в кокпите… Когда ветер приходится перекрикивать на пределе связок… Ощущаешь, во-первых, что не только тебе досталось, и потому, надеяться не на кого. Если не ты перетерпишь, то придется другому. Нужно стоять. Нужно откренивать. Нужно работать. И час, и два, и сколько надо … А во-вторых, в определенный момент ощущаешь тепло. От воды. От волны. Вода теплее ветра. В воде греешься. Иногда даже хочется прыгнуть в реку, чтобы согреться. Но когда-то становится просто невыносимо…

Хуже всех одет Ринат. У него нет ничего теплого. Он в одной синтетике. Штаны, ветровка. При этом он хвастается своей предусмотрительностью. Синтетика, мол, лучше сохнет, особенно на ветру. В результате именно он по приказу капитана первым оказывается в каюте. Изучает лоцию.

На нас с Сагитом хоть что-то, но есть. Что-то надето. Немного помогают спасжилеты. Откреniваем на палубе то по одиночке, то вместе. Работаем с гротом. Правый галс. Левый. Правый. Левый. Кому что делать, решает капитан. Он в кокпите на румпеле. Одет теплее всех. Но и ему не позавидуешь. При сильном ветре он пока не доверяет управление никому. Всегда снаружи. И регулярная волна, накрывающая и кокпит… В какой-то момент в очередной раз выхожу из каюты. Меняю Сагита. Вцепляюсь в ванты и вижу, что руки от холода трясутся так, что грозят порвать снасти. Терплю, но капитан отправляет в каюту. Вновь вышедшего Сагита постигает та же участь. Его трясет не меньше. Замерзли напрочь.

В каюте Сагит переодевается в третий раз. Предлагает мне оставшуюся пока сухой

футболку. Кирилл пытается поделиться своей весьма скромной одежкой. Отказываюсь. Но использую стратегический запас. Дело в том, что недели за две до похода я подарил Кириллу комбинезон нефтяника. Фирменный. Новый. С надписью «Нижневартовскнефтегаз». В нем, как говорят, нефтяники на 50-градусном морозе могли работать и работают чуть не по горло в сырой нефти. И Кирилл комбинезон взял с собой. Знал. В этот комбез я и пытаюсь влезть. Голым. То есть почти голым. В трусах. До последнего момента пытался оставить этот резерв верховного командования (не трусы, а комбинезон) в неприкосновенности. Сухим. Ведь если комбез промокнет, то завтра я останусь без одежды. Сушиться негде. Солнца нет и не предвидится. Но сил терпеть холод нет. Чувствую, что реально замерзаю. Ничего не спасает. Все. Последний момент наступил. Иначе работать не смогу. А надо. Одеваюсь. Легчает. Руки уже не дрожат. Комбез влагу держит. Отлегло. Завтра буду сухим. Вновь палуба. Работаем.

Примерно через час видим бухту. Лоция говорит нам, что на берегах этой бухты поселок Полазна. Капитан вооружается биноклем. Ищет место швартовки. С биноклем он напоминает захватчика-оккупанта, высматривающего цели для стрельбы. Хорошие пристани с дорогими яхтами Кириллу, да и всем нам, не по нутру. Как представлю себе, как придется разговаривать с владельцем дорогого пирса, делая умное лицо… Бр-р-р… Не хочу. Да и опасно. Швартовка первая. Без мотора. На парусах. Можно повредить какую-нибудь хозяйскую яхту… Геморрой.. В конце концов находим вполне демократичный пирс рядом со строящимся домом. Решаемся.

Кирилл инструктирует: «Подходим на парусе. Я делаю разворот. Вы по команде дергаете грот на палубу. Не привязывать. Просто бросать, так как времени нет. Затем Ринат первым выскакивает на пирс, одерживает лодку и гасит скорость. Вы за ним. Всем понятно?» Мы ждем берег и тепло, а потому вновь бодры: «Так точно, сэр!».

Яхта просто идеально заходит на пирс. Мы дергаем грот. И становится ясно, что скоро всем наступит пи..ц, ибо несемся мы вдоль пирса со скоростью немереной прямо на берег. Кирилл начинает орать. Орет в очень хорошем темпе: «Все на пирс! Бросайте парус! Все на пирс». А у нас в голове еще старая инструкция – убирать на палубу грот. И мы ведь только начали это делать. Киря продолжает более доходчиво: «Ринат, так-растак! На пирс! Сагит, дол…б! На пирс! Костя, в коромысло! На пирс!» Упс, дошло.. Вылетаем в миллисекунды на пирс. Одерживаем яхту. Ух… Пронесло. Ни царапины. Пришвартовались. Ох…ть… Отпустило.

Пирс принадлежит местному бизнесмену. Хозяин на стройке. Знакомимся. Договариваемся. Разрешает стоять. Осматривает яхту. Все прекрасно. Едим. Обсуждаем.

Хорошо. На ночь развешиваем все мокрое, вплоть до кед, на вантах. Надежда на ветер, так как солнца ночью точно не предвидится.

Легли за полночь. Но в 03.32 - вопль капитана: «Команда, подъем! Штормуем!» К этому времени ветер разошелся, и есть реальная опасность потерять яхту. Она стоит левым бортом к пирсу, и ее парусность в этом положении максимальна. На волне яхту подбрасывает на метр с лишним, и она «чешется» кранцами о пирс, иногда чуть заваливаясь на бок. Бедный пирс ходит ходуном. И это вторая опасность. Вывернуть тяжелой яхтой стойки пирса никому не улыбается. Ставим яхту по штормовому. Два конца крепим треугольником к стойкам пирса, снижая нагрузку на стойки. Сама яхта на этих концах свободно болтается в заливе носом к ветру. Капитан распределяет вахты. Каждый - по часу.

В мою вахту время шло странно. Первые 40 минут я не заметил вовсе. Последние двадцать тянулись и тянулись, тянулись и тянулись. Но удивили не эти двадцать. Это было ожидаемо. Удивили первые сорок. Только вышел, потянулся, а их уже нет. Куда они делись? Не представляю до сих пор.

5. О пельменях и якорях

Больно умных дет ей хорошо воспит ат ь,
обучит ь алгебре, физике, бот анике
и т рем иност ранным языкам.
Посадит ь в кот елок.
Если кот елок не варит , значит мозгов и не было.
Ешьт е без мозгов.

Григорий Ост ер. «Вредные совет ы».

С утра - ветер, ветер и ветер… Сильнее и сильнее. Перспектив не видно. Никаких шансов бросить пирс, выйти под парусом и без мотора в штормовую Каму нет. Хотя мы готовы. Мы выспались. Под ветром наши вещички, растянутые между лееров, просохли. Магазин - в пяти минутах ходьбы. И это влияет. Мы бодры и веселы. Мы во всеоружии. Холод чувствуется, но уже не пугает. Только вперед. Даешь кругосветку! Мудрый капитан нас останавливает. Продолжаем штормовать. Пока стоим, вновь начинаем доделывать недоделанное, досыпать недоспанное. Главное – починка просохшего мотора и наладка

электричества, от которого зависит и горячее питание, и зарядка сотовых.

С мотором возится Сагит. Я ничего не понимаю в двигателях. В лодочных двигателях тем более. Потому могу оценить работу моториста беспристрастно. Как простой наблюдатель. Не заинтересованно. Фактически как речное воплощение духа Исидора Марим Огюмста Франсуам Ксавье Комнта (не путать с Остапом Сулейманом Берта Мария Бендер-беем, отец которого был турецко-подданным), ибо именно Огюст Конт, как известно, и по сию пору числится родоначальником позитивизма. Главное, что бросается в глаза, – вдохновение. Сагит не просто ремонтирует мотор. Он творит! В его глазах - одержимость. Он сам – воплощение какой-то «моторной» страсти. Он останавливается только для того, чтобы, выпив рюмку, поймать за хвост очередную идею. Иногда создается впечатление, что Сагит вообще уже не с нами. Он где-то там, где свой жизнью живут заслонки, стартеры, приводные ремни и что-то еще для меня совсем не знакомое. Он даже говорит не с нами, а с этими железяками, пахнущими бензином. Естественно, что через какое-то время мотор сдается и начинает работать. Не сразу, не на всю катушку, но просыпается, сопит, тихо попукивает и, наконец, выдает долгожданный сколько-то там тактный звук, под который готовы танцевать и Сагит, и капитан, и все остальные. Команда поет осанну мотористу. Сагит доволен, улыбается, но он все еще не с нами, а в мире железяк со странными названиями.

В это время Кирилл занимался другой, но тоже технической проблемой - плиткой. На яхте, которая предназначена для плавания вдали от берегов, плитка должна быть с неизбежностью, но Кирилл, в силу своего пофигизма, ее то ли к чему-то не присоединил, то ли это что-то требовало еще каких-то деталей. Короче, плитка не работала, и ее нужно было завести. Много времени на это не ушло. Загоревшаяся лампочка нам сказала, что все отлично, электричество в плитке есть.

Узрев электроэнергию, коллективный разум, что, как известно, находится то ли в районе желудка, то ли в районе последнего позвонка, мгновенно сформулировал общее желание – пельмени! Сухомятка надоела, но еще не настолько, чтобы организм потребовал супа, однако до горячего, хотя бы в виде пельменей, мы уже созрели. В магазин делегируюсь самостоятельно, ожидая по возвращении кастрюлю с кипящей водой. Увы и ах! Пельмени есть, кастрюля есть, плитка работает, но кипятка нет!!!

Три члена команды сидят вокруг плитки с умными, но тревожными лицами и в ожидании кипения медитируют. Присоединяюсь. Медитируем вчетвером. Проходит пять минут. Медитируем. Десять. Продолжаем. Пятнадцать. Тревога накаляет лица, но не воду в кастрюле. Кипятка нет, хотя вода уже более или менее теплая. Плитка при этом ведет себя

странно. Лампочка на ней то загорится, то погаснет. Кирилл как лицо более всех заинтересованное в бесперебойной работе нагревательного прибора, пытается что-то делать. Звучат слова: трансформатор, генератор, стабилизатор, напряжение, киловатт. И, конечно, прочие, имеющие уже прямое отношение к русскому языку, значение которых в отличие от выше написанных я знаю. Напряжение - не в сети, но в команде - достигает предела, и тут звучат слова матроса….

Лучше бы он молчал. Даже сейчас, спустя много часов и дней, я с ужасом представляю себе дизайнера, который варит пельмени. Пельмени и дизайнер – полные противоположности. Как белое и черное, мясо и вегетарианство, балерина и сортир. Итак, Ринат начал рассуждать: «Вот мы были в горах… Там давление… Вода не кипит… Пельмени варили и ели…Было все нормально… А?». И мы сдуру бросаем пельмени в тепленькую водичку, рассаживаемся вокруг кастрюли и продолжаем ждать! Идиоты! Через пять минут пельмени начинают оттаивать. Соответственно, вода, которая только что подавала надежды, от взаимодействия с мороженными пельменями приобретает комнатную (прошу прощения, уличную) температуру. Градусов 10 по Цельсию. Еще минут через пять пельмени начинают расползаться по всему объему кастрюли. А мы медитируем! Еще минут через двадцать, когда до всех наконец-то стало доходить, что матрос-дизайнер и обед друг с другом не совместимы, а плитка, несмотря на все усилия Кирилла, надрываться особо не будет, мы стали думать. И уже не желудками. И не местами, находящимися у окончания позвоночника. Мыслей было три. Первая и вполне здравая – разобраться, в чем, собственно, дело. Почему плитка не выдает той мощности, что необходима? Вторая и малодушная - выбросить пельмени рыбам. Третья и, как оказалось, наиболее перспективная – подключить к плитке наземное электричество.

Реализовывать первую мысль начал Сагит. Начал с вопроса: «Киря, а инструкции к плитке и генератору у тебя есть?». Наивный Сагит! Ответ Кирилла известен любому, кто знает этого человека хотя бы полчаса: «А на хрен они нужны?» Инструкции Кирилл выкинул сразу же после покупки этих устройств. Полагаю, что даже до дома инструкции не доехали и были выброшены в урну прямо у магазина. «Сами разберемся», - добавил Кирилл. Тогда это звучало не как издевательство, а как шутка идущего на казнь, ибо часовое разбирательство



Дизайнер, в хорошем смысле этого слова.

уже состоялось! Сагит, как я полагаю, представил себе себя разбирающимся еще часа полтора с механизмами, навсегда лишенными инструкций, около кастрюли с пельменями, постепенно превращающимися в пельменную кашу. И намерение разбираться дальше оставил.

Мысль о кормлении рыб нашими пельменями я забраковал как противоречащую здравому смыслу, унижающую человеческое достоинство и оскорбляющую труд людей, причастных к изготовлению столь замечательного продукта.

В итоге Ринат как автор идеи варить пельмени в холодной воде был отправлен на берег договариваться. На это дизайнер оказался вполне способен. А далее – дело техники. Провод. Штепсель. Розетка. Кипящая вода. Горячий пельменный суп. И апофеоз желудочного счастья после, казалось бы, вполне банальной, но столь драматичной готовки.

Едим. Работаем. Спим после бессонной ночи. И вдруг, уже ближе к вечеру: «Команда! Снимаемся! Сагит, на мотор! Ринат, Костя, на пирс! Одерживаемся! Отходим через пять минут». Ветер начал стихать. Мы пошли дальше.

Ушли не сильно, ибо время поджимало. В одной из следующих бухт начали искать стоянку. Кругом предупреждающие надписи. Запрещено то, запрещено се. И вот уже мост. Бухта кончилась. Причала нет. Рядом на волнах болтается катер со зловещей для всех плавающих на маломерных и малотоннажных судах и суденышках надписью «ГИМС». Но смелый капитан принимает решение: стоим на якоре. Этот способ стоянки и для яхты, и для капитана – первый. Якорь новый, воды не нюхавший. Изготовленный, как все у Кирилла, из каких-то подручных материалов. Худо-бедно, но привязываемся к растущему на берегу дереву, растягиваемся на якоре. И далее уже традиционный краткий монолог капитана. «Удивительно… Держит…», - глядя на воду, куда только что погрузился якорь, и почесав в затылке, задумчиво сказал Кирилл.

Стоянка хоть куда. С одной стороны - ГИМС, с другой - плотина и мост, в сторону которых нас может снести легким течением, с третьей - городская набережная, украшенная угрожающими знаками с перечеркнутыми якорями. Радует лишь берег, к которому мы привязались. Прямо у нас на виду стоит киоск. И дело не в том, чем он торгует. Дело в том, что к нему проведено электричество. В этом киоске мы вскипятили кастрюлю воды и купили

шоколадку, чтобы наконец-то попить чаю.

Картина со стороны: из киоска выскакивает Кирилл, держа на вытянутых руках кастрюлю, спотыкаясь, бежит к резиновой лодке, прыгает в нее, с трудом сохраняя равновесие и рискуя обварить себя и Рината: Ринат гребет изо всех сил, чтобы доставить воду на яхту еще горячей, мы с Сагитом принимаем кастрюлю - и рысью в кубрик, заваривать чай. Эстафета состоялась, чай удался.

Кстати, оказалось, что киоск - это не только благо электричества, но и возможность общения с местным населением. Уже в темноте слышим: «Эй, мужики!». Высовываемся. На берегу, то есть от яхты метрах в двадцати – тридцати, стоит молодой, но уже пьяный, особь и достаточно требовательно кричит: «Дайте пять рублей!». На вполне резонный вопрос, как он себе представляет передачу монеты, у особи есть готовый ответ: «Бросайте сюда. Я поймаю». Видимо, он что-то попутал. Или это был супергерой, способный при отсутствии видимости по звуку определить местопролетание монеты и, метнувшись, перехватить ее хоть над землей, хоть над водой? Экспериментировать не стали. Покряхтев недовольно минуты три, особь сгинул навсегда.

6. Как Аваев Солженицына обошел

Самолет лет ит на Запад,
Солж еницын в нем сидит –
«Вот т е нат е, хрен в т омат е!» -
Белль, вст речая, говорит

Част ушка

Спим мертво. По приказу капитана имеющий будильник Ринат будит его каждые час-два. Бдительность и контроль - прежде всего. Мы с Сагитом от этой «вахты» освобождены за ненадобностью. И вдруг: «Подъем. Якорь поднять». Помня об опасностях предыдущей штормовой ночевки, все мгновенно вскакивают в одежду и выскакивают на палубу. Что случилось? Оказалось, что просто хорошая погода и терять ее капитан не захотел. На вопрос: «А который час?» Кирилл, потупив взор, скромно ответил: «Четыре тридцать две». Я от всей души пообещал при первом же случае начистить ему физиономию. Спали часа три.

В результате этот день я почти полностью провел в сонном или в хорошем смысле

сумеречном состоянии. И не я один. Дрыхли все. В каюте и на палубе в резиновой лодке. В спальниках и без спальников. Сытые и голодные. Трезвые и под хмельком. Отоспались.

Идти начали хорошо. Поставили грот. Затем - стаксель. Вышли из бухты. Ветер хороший. Выцеливаем на Чермоз. Яхта просто летит. Паруса, полные ветра. Супер. Но четверым на палубе делать уже нечего. Двое справляются. И капитан отправляет нас с Сагитом спать. Отрубаемся моментально. Вообще такого крепкого сна, как на яхте, у меня уже давно не было. Где угодно, на сколько угодно, когда угодно... Глаза закрыл – заснул. Моментально. Через час, а может, два, а может, три - наша смена. Выходим, а Чермоз… Вот он. Рядом. Дошли.

Капитан созывает совет. Что дальше? Возвращаемся или идем на Березники? Единогласно все за возвращение. Кириллу надо идти не вверх по течению, а вниз. Остальных ждет работа. Разворачиваемся, и вновь - спать. Когда иногда просыпаюсь на пару минут или на полглаза на палубе или в каюте, то вижу, как яхта с хорошим креном по иллюминаторы летит … Ощущение - супер…

Но день близится к концу… Ринат, за это время изучивший лоцию наизусть, начинает задавать вопросы о бухте, где можно было бы встать. И что оказывается? Нас ждет Полазна! Вперед уже не успеваем, а все удобные места ближе к Чермозу мы уже пропустили. А нам по фиг! Нам по барабану! Полазна так Полазна. Мы уже опытные, у нас уже все получается, грот на раз, стаксекль на раз-два…

Капитан командует: «Идем ближе к левому берегу». Мы идем.

Капитан командует: «Убрать паруса!» Мы убираем.

Капитан командует: «Завести мотор!». Сагит заводит.

Красота! Все по часам. На берегу - елки, сосны и прочие лиственные. Травка зеленеет. В небе солнышко блестит.

И тут… мотор глохнет.

И тут мы обнаруживаем, что идем очень близко к берегу.

И тут мы буквально кожей ощущаем, как нас на этот берег начинает нести.

И тут мы видим, что прямо по курсу - буровая платформа.

Короче, п…ц!

Сориентировавшийся капитан орет: «Ставим грот!» Грот взлетает. Начинаем маневрировать. Тут вдруг заводится мотор. Кирилл кричит: «Убрать грот!» Грот падает. И вот тут наступает не просто п…ц, а полный п…ц, ибо только что начавший работать мотор вновь глохнет и времени для установки паруса нет, и, что еще хуже, нет пространства для

маневра. Платформа - впереди, берег - слева. Нас отжимает … Катастрофа неминуема…

Хватаю лодочное весло и катапультируюсь по левому борту на нос. Ору Ринату, чтобы хватал второе и двигал на нос одерживаться, ибо платформа буквально в двух метрах. Краем глаза вижу, что Ринат рядом. Кирилла и Сагита не отражаю, но организмом чувствую, что они в кокпите. Один на руле, второй с мотором…

Все дальнейшее происходило в какие-то секунды, но мыслей за это время было много. Причем руководствоваться я в то время решил, как позже выяснилось, самыми дурацкими.

Итак, рассуждал я следующим образом: вдвоем с Ринатом одерживать яхту мы сможем, и платформы она если и коснется, то лишь чуть-чуть. И далее: гораздо опаснее, если она ляжет на берег, тогда вообще неизвестно, как ее с берега поднимать. Короче, перед глазами все мной ранее виденные и читаные крушения и последующие робинзонады. Решаю сместиться на левый борт и в случае необходимости прыгать в воду, чтобы, отталкивая яхту, не дать ей столкнуться с берегом. А яхту несет! Я уже почти в прыжке… и тут заработал мотор. И в миллиметрах от платформы и секундах от крушения мы выходим на чистую воду…

Ох…ть, как хорошо!

Разбор полетов состоялся позже, когда мы уже стояли на знакомом пирсе и пили водку за спасение. Только на стояке отлегло и отпустило. И только на стоянке все ощутили тот напряг и то, чего он стоил. Похоже, что до первой рюмки все пружины у всех членов команды были сжаты до предела. И когда полегчало, все стали разговорчивыми, и разговоры были из серии: «А вот тогда…», «А я тут…». Кстати, Сагит первую рюмку вылил за борт Богу Реки, что помог и не допустил.

Итак, что выяснилось в процессе разбора.

Первое: мысль одерживаться от платформы была верная. Здесь мы сделали все правильно. Впрочем, ума на это много не надо. Второе: мысль прыгать в воду – дебильная, ибо удержать яхту я бы все одно не смог, и ее просто положило бы на меня. Со всеми вытекающими из этого факта печальными последствиями. Третье: самое безопасное место на яхте Кирилла – кубрик. Именно в нем надо скрываться, если яхте что-либо грозит и предотвратить это что-либо невозможно. Четвертое: героизм в таких случаях вреден. Кстати, оказалось, что Ринат тоже собрался прыгать и спасать яхту! Так бы и не досчиталась страна одного либерального политолога и одного дизайнера-графика, на могилках которых могли бы написать: «Они погибли как настоящие моряки» или, что более соответствует истине: «…как полные идиоты».

Пили мы в этот день только за Сагита. Он, не обращая внимания ни на буровую платформу, ни на берег, ни на команду, работал с мотором… И не лихорадочно дергал пусковую веревку, а методично и в хорошем темпе (секунды!) перебирал все возможные способы его реанимации. Последний или предпоследний способ сработал. А потому, когда в



очередной раз на реке придется налить и поднять, то все мы обязательно скажем: «За Сагита!».

Отметив спасение, решаем выполнить задуманное, но отложенное до лучших времен. А именно порыбачить. Желание у нас есть, время в наличии, удочки ждут, но нет червей, ручейника или какой-нибудь иной наживки. Традиционные макароны в качестве наживки забракованы, а потому идем с Кириллом на поиски. Лопатки нет, и Кирилл берет топор.

Картине поиска червей с топором нужно уделить особое внимание. Представьте себе провинциальный, но достаточно крупный поселок, который живет своей жизнью, в которой редко случаются странности. Или еще проще: представьте себе свой двор, где все знакомы и все известно. Это с одной стороны. С другой стороны, в этом поселке или дворе вдруг появляются люди, которые тоже живут своей, но абсолютно иной жизнью, для которой этот поселок или двор - не более чем очередное место с каким-то своим не сильно отличающимся оригинальностью интерьером. Для этих людей место и его атрибуты не существенны, не значимы. Они часто вообще не замечаемы. Для них важнее они сами, их взаимоотношения, их работа. Более того, кроме них самих, их взаимоотношений и работы, для них ничего нет вообще. Это даже не ситуация пришельцев, но ситуация мимопрошельцев, то есть тех, что проходят мимо. Откуда-то возникают, проходят и исчезают. Ситуация «проходимцев». Место и «проходимцы» существуют как бы в разных плоскостях, разных измерениях, но при этом взаимодействуют, видят и слышат друг друга.

Помню, в Ярославле после одного из велопробегов, в пять утра я бродил один в безлюдном городе. К шести мы с городом подружились и стали на «ты». Он мне разрешал делать все, сказав, чтобы я не обращал внимания на его движущиеся части в форме людей, трамваев и машин. Я спал на скамейках города, летал на его вертолете, купался в его реке. Город обо мне заботился, я предложил ему дружбу. Мы были вдвоем - город и я. А люди? Они были его частью, его принадлежностью. Такими же, как деревья, церкви и дома. Только и всего.

Вот такая ситуация случилась и в Полазне. Мы с Полазной стали своими еще в первый наш заход, и теперь мы снова проходили мимо. Шли по улице, о чем-то спорили, размахивали топором, периодически останавливаясь, чтобы поковырять им землю. Представляю, как это выглядело со стороны. Два бородатых мужика. Один - в оранжевом комбинезоне «Нижневартовскнефтегаз». Другой - в чем-то обезличенном, но с явными следами качественной рабочей грязи. Идут. Топор переходит из рук в руки. О чем-то громко

говорят. Видно, что не всегда соглашаются друг с другом. Потом вдруг, внезапно останавливаются и давай всаживать топор в землю. Порубив землю в одном месте, идут дальше. Вновь рубят землю. И так вдоль всей улицы. Не знаю, как отнеслись к нам полазненцы, но если бы я увидел людей, которые рубят землю топором, то как минимум сильно бы удивился…В конце концов, червей нам дали местные жители. Удочку мы закинули. Ничего не поймали. Но об этом мы узнали уже на следующий день.

А на пирсе мы познакомились с одним замечательным молодым человеком. Во-первых, он был трезв. Во-вторых, оказался студентом и только по совместительству сторожем. Когда еще мы только подходили, он уже вышел нас встречать. Помог пришвартоваться. Его первый вопрос сразу показал, что это наш, это свой в доску. Улыбаясь и краснея, он произнес: «А спинакер вы ставите?». И видно было, что он знает, что он помнит, что он скучает, что он ходил. Увы, со спинакером мы его разочаровали, зато чуть погодя, когда все познакомились и Кирилл подарил ему свою книжку о летчике-алкоголике (о столь неоднозначном содержании опуса парень, естественно, не знал), мы не только реабилитировались, но, похоже, превзошли все его ожидания. И он вновь раскрылся: «Ой, а я сейчас «Матренин двор» Солженицына читаю. Но я, конечно же, отложу Александра Исаевича. Я сейчас Вас начну читать! А Александра Исаевича я потом прочитаю. Сейчас - только Вас…» Вот так Кирилл с пол-оборота обошел лауреата Нобелевской премии, ибо был здесь и сейчас. Был реален. Видим, слышим и осязаем. Был человеком, чье имя помещают на обложке. Был материализацией буквенной виртуальности. Ведь и вправду, встретить в Полазне живого писателя было равнозначно материализации Андрея Болконского или Микки Мауса. Человек впервые увидел живого писателя! И какая разница, что фамилия у него была Аваев, а не Пушкин, Толстой или Солженицын. В Полазне все они были равны. Но писатель Кирилл Аваев равнее всех.

7. Покатай нас, Киря

…В море нас опят ь пот янет ,
если мы придем домой.

А.Макаревич

Утром стартуем. Все вновь хорошо. Все вновь прекрасно. Валяясь на палубе, без всякой

задней мысли рассуждаю вслух: «Кирилл хочет идти на яхте в одиночку… Может, попробует сейчас…». И идея тут же начинает материализовываться. Действительно, а почему бы Кириллу нас не покатать? И сам капитан особо не против. Бросаем снасти, и капитан начинает метаться от руля к гроту, от грота к рулю. Красота. Лежишь себе в лодке на палубе, а капитан пашет…

Честно говоря, особо хорошо покатать у капитана не получилось. Все впряглись в работу быстро и вновь. Все-таки ветер силен, парус велик, да и дело важное вскоре нарисовалось. Кирилл вспомнил, что у него есть яхтенный GPS, что по совместительству спидометр. И, конечно же, нам нужно померить свою скорость. И печаль наша стала безмерна. Дело в том, что, по показаниям нашего навигатора, мы еле плетемся. Нам кажется, что мы летим, а мы еле ползем. В реале мы всегда прибываем в пункт назначения на час-два раньше расчетного, но приборы говорят, что мы должны еле-еле успевать.

Особенно огорчился Кирилл. Его расчеты на путешествие грозят накрыться медным тазом, ибо с такой скоростью он будет только по Каме плыть до самой своей старости. Грустно было всем до тех пор, пока кто-то вдруг не заметил, что навигатор показывает не километры в час, а морские мили… Опа! Это же совсем другой коленкор. Это же почти в два раза быстрее! У всех отлегло, и полетели дальше. Сначала на правый берег, в один яхт-клуб, отдать взятую взаймы лоцию, потом - на левый берег, в другой, уже на стоянку.

Плавание завершилось. Все живы. Все с опытом. Все голодны. Все веселы. Все довольны. Чего еще желать?

———————

Хотя прошло уже много времени после возвращения, когда я вспоминаю эти три ночи и четыре дня, земля начинает качаться. И я не понимаю, что я делаю на этой качающейся земле, когда где-то строго ровно, не шелохнувшись, стоит яхта. «Афера-14».

Глава 3. Судовой ход

Судовой ход – част ь русла реки,
имеющая глубины, необходимые для плавания

судов с данной осадкой.

К.Самойлов «Морской словарь»

1. Мечта

Главным делом ж изни вашей
Мож ет ст ат ь любой пуст як.
Надо т олько т вердо верит ь,
Чт о важ нее дела нет .

И т огда не помешает
Вам ни холод, ни ж ара,
Задыхаясь от вост орга,
Занимат ься чепухой.

Григорий Ост ер «Вредные совет ы».

Море нравилось мне всегда. И как место, где приятно купаться, и как бескрайний простор, по которому можно прийти в дальние страны, и как возможность пережить массу приключений, например, попасть в настоящий шторм, столкнуться с китом или, еще лучше, уцелеть после нападения акулы... Но раньше было несколько других вещей, которые нравились мне больше, чем море. Первая большая мечта была: летать! Когда налетался, родилась следующая: не летать! Дальше были другие мечты, которые рождались и умирали, будучи реализованными или нет... Когда сбылась мечта приобрести собственный дом, я подумал, что очередь, видимо, дошла и до моря. Я запланировал быстро - быстро перестроить наш дом, чтобы в нем было удобно, и сходить на один рейсик в море: уехать куда-нибудь на Дальний Восток или на Север и наняться на какой-нибудь корабль все равно кем. Но быстро - быстро не получилось. А пока я долго - долго перестраивал дом, состоялось мое знакомство с Ивановым и Рабиновичем, и я уже хотел быть в море не все равно кем, а только капитаном собственной яхты. Ну, а яхту надо было еще и построить, опять же самому.

И вот, яхта готова, привезена в Пермь и готовится к спуску на воду. Надо приварить киль и руль, покрасить их и приличный кусок днища, предварительно ободрав все это до чистого металла болгарками: нам с Сагитом на два дня работы. А дальше - праздник по случаю спуска на воду, и старт в Турцию...

Кроме яхты и желания, у нас для путешествия нет ничего: ни карт, ни понимания, как это делается. Поэтому в то время, когда перегретая болгарка отдыхает, задаем пермским яхтсменам вопросы... Нам отвечают...

-Какие вам шлюзы?! Выбросьте это из головы! Вы только разрешение на шлюзование будете до конца лета делать...

-Мы через шлюзы ходили. Но заявку подавали аж за три месяца!

-У вас рация морская, а здесь нужна речная, с другим диапазоном! Без нее вас в шлюзы никто не пустит...

-Рация? Кто-то у нас продавал. За семьдесят тысяч... Только она большая, в ваш люк, поди, и не влезет!

-Если уж вам надо в Турцию, договаривайтесь с капитаном какого-нибудь сухогруза, «Волго – Дона», «Волго – Балта», и везите яхту до моря на крышке люка! Или на барже...

Советов мы выслушали множество, все они сводились к тому, что своим ходом нам к морю не пройти. А если и пройти, то ценой бесконечной беготни по инстанциям и безумных затрат, в то время как за десять - пятнадцать тысяч рублей любой капитан сухогруза с радостью доставит нас до моря. Мы поверили и решили вниз через шлюзы не идти, а так как команда из четырех человек в сборе, то просто пройтись вверх по Каме и вернуться в Пермь, а уж потом решать проблемы с транспортировкой лодки на Юг. В результате получился четырехдневный поход, полный событий, который, как потом выяснилось, стал самым ярким яхтенным приключением моей жизни. Думаю, что для остальных участников - тоже. Хотя... не будем зарекаться...

После похода все вернулись домой, я ударно потрудился дней десять, заработал деньжат и снова прибыл в Пермь. Цель: на сухогрузе - к морю.

2. «Волго-Доны», «Волго-Балты» и прочие

Мне очень ж аль, мама,
Но эт и реки никуда не т екут …

«Машина времени»

Начинаю всем подряд пермякам, как имеющим отношение к кораблям и шлюзам, так и не имеющим с этим ничего общего, задавать вопрос: «Как погрузиться на сухогруз?» В результате получается внушительный список телефонов различных людей, имеющих отношение к интересующим меня вещам. Начинаю методично работать по этому списку: звоню, разговариваю, получаю телефоны людей, имеющих более близкое отношение, опять звоню, получаю телефоны, непосредственно относящиеся, снова звоню, договариваюсь о встрече, еду, разговариваю. Помочь не могут. Иду дальше по списку: получаю телефон чьего-то знакомого, работающего в фирме, занимающейся отправкой грузов водным транспортом, договариваюсь, встречаюсь:

-У нас в ближайшее время транспорта на Юг не предвидится.

-А вот, говорят, можно договориться с капитаном, и на крышке люка?..

-Не слышали про такое. И, наверное, так дорого будет.

-Говорят, тысяч десять.

-Да? Вы позвоните через часик, мы подумаем, может, и есть какая-нибудь возможность.

Звоню:

-Можем перевезти Вашу яхту в Ростов в середине сентября. Но стоить это будет не десять тысяч. И не сто...

Четыре дня я жил на лодке и, как на работу, отправлялся каждый день в поход: «Камводпуть», Камское речное пароходство, Порт Пермь, транспортные агентства и прочие конторы, а после, попивая пиво в кафешке, обзванивал все новые и новые каналы, планируя

маршрут на завтра; все без толку. Следующий ход я придумал без посторонних подсказок: поехать на автобусе в Березняки, где «Волго-Доны» грузятся, и добраться все-таки до капитанов. Приезжаю - весь порт обнесен забором, через КПП не пускают. Неподалеку компания работяг пьет пиво, подхожу к ним, загружаю своей проблемой:

-Пойдешь вон туда, потом направо, налево, прямо... Там диспетчерская. Поговори с диспетчером...

Диспетчер:

-Да, каждый год какую-нибудь яхту так везут. Но это надо договариваться с капитаном. Сейчас в Березняках ни одного сухогруза, а вот в Соликамске - несколько. Поезжай туда!

В Соликамске забор вокруг порта отсутствует, таксист привез меня прямо к борту «Волго – Дона». С борта на меня смотрит человек, кричу ему:

-Можно с Вами поговорить?

-Поднимайся! - показывает он на трап.

Это капитан:

-Не слышал, чтобы яхты возили на крышках люков. Мне кажется, что если я так сделаю, меня на следующий день выгонят с работы...

Иду на другой сухогруз, нахожу капитана:

-Да, раньше возили. Но сейчас гайки потихоньку затягивают, вряд ли кто-то согласится. Я точно не повезу: я тут не капитан, а ВРИО...

На следующий «Волго – Дон» я попал в тот момент, когда капитан с командой поднимали на борт мешки с продуктами, а сам сухогруз был под погрузкой. Поднявшись на борт, я понял, наконец, что такое «крышка люка», на которую я пытаюсь пристроить «Аферу»: многометровые сдвижные панели, закрывающие сверху трюм. Капитана зовут Миша, мое предложение его развеселило:

-Да ты что! - хихикает он. - Ты только представь: я поставлю яхту на крышку! Да меня же каждый встречный спросит: «И что это ты там такое везешь?». Как тебя грузить? Как выгружать? Где яхта - то?

-В яхт-клубе рядом с портом «Левшино».

-Ну, в Левшино договоримся: погрузят. А выгружать? Я ведь не могу запросить заход в порт только потому, что мне надо, типа, кое что выгрузить с крышки люка!

-А куда идете?

-В порт «Кавказ».

-Это где?

-Темрюк.

-Отлично, там и выгрузим!

Миша уже ржет:

-Как? Ты представляешь, что такое порт «Кавказ»? На рейде ко мне подъезжает такая плавучая копалка и перегружает груз в баржи...

-А мы к копалке привяжем трос, а к тросу - яхту!

Он уже начинает икать от смеха: А откуда ты там взялся? Без заявок и разрешений... Ты из этого «Кавказа» пешком уйдешь, если вообще тебя отпустят...

-Но ведь говорят, что так делали. Не я первый.

-Если кроме шуток, то до Волгодонска довезти можно. Дальше – Ростов, морской порт, там такие шутки не пройдут.

-Поехали!

-Так как тебя выгружать в Волгодонске? Только плавучим краном!

-Ну, выгрузим плавучим!

-А если его не окажется?

Оборжав идею, Миша исчез в недрах своего сухогруза, а я поехал обратно в Пермь.

3. Дяденька Ощепков

- Кост ик, спасибо! Вы мне вернули эт от мир!

- Да ради Бога, я не знаю. Чут ь чт о – обращайт есь.

Их х/ф «Покровские ворот а»

На следующий день отправился на пермский шлюз. Сперва на автобусе, потом пешком. Сказал охраннику, что хочу в Турцию. Тот дал мне телефон конторы. Контора дала мне телефон диспетчера какого-то бъефа, до сих пор не знаю, что это такое. Бъеф сказал, что мне надо поехать в «Камводпуть», где я уже был, когда пытался договориться с сухогрузом. Там, в «Камводпути», на таком-то этаже, в таком-то кабинете есть дяденька Ощепков...

Дяденька изучил мои документы, вынул из принтера бланк заявки на прохождение шлюзов и дал мне:

- Заполняй!

Я заполнил, отдал обратно:

- Что делать дальше? - спросил я дяденьку Ощепкова, ожидая рассказа о том, какой сложный путь по различным инстанциям ждет мою заявку и сколько месяцев потребуется на ее рассмотрение, изучение, утверждение...

- Что делать? Иди на яхту, и - вперед! У тебя есть разрешение на три шлюза: Пермь, Чайковский, Набережные Челны.

Дальше он пишет мне телефоны диспетчеров шлюзов, движения и еще каких-то, рассказывает, кому из них и когда звонить, пока я с трудом подавляю в себе желание наброситься на него и целовать, целовать, целовать...

Перед тем как уйти от этого судьбоносного дяденьки, спрашиваю:

- А местные яхтсмены сказали, что они заявку аж за три месяца подают. За что Вы их так мучаете?

- А как же иначе? Они ведь идут в шлюзы по двадцать - тридцать лодок. Причем наливать начинают уже в шлюзе! А после выхода у них сразу гонка: носятся по всей реке, не дай Бог у них на пути какое-нибудь судно окажется...

4. Серега Первый

Попросил т решку - дала, мерзавка,
и не спросила, когда верну.

Из х/ф «Формула любви»

Хотя о разрешении на прохождение трех шлюзов уже знают все мои друзья и родственники, оно достойно отпраздновано в яхтклубе, на следующий день в шлюз я не иду: у меня нет лоций. Точнее, они есть, но только до Чайковского, на три дня пути. В первый раз этот вопрос стоял остро перед четырехдневным походом. Тогда, не найдя лоций, мы командировали Сагита с Ринатом в другой яхтклуб. Сагит рассказал об этом так: «Приехали. Все говорят: «Лоции - у Сереги!». Нашли Серегу. Говорю ему:

- Дай лоций, до Березняков сходить!

- На! - говорит. И не спросил даже, кто я и когда верну...»

По этим лоциям мы сходили до Чермоза и, возвратившись, пришли не в наш, а в Серегин яхт-клуб, чтобы их вернуть. Хотя тот поход многому нас научил, это была наша первая штатная, без парусов и шторма, швартовка. А как раз этому-то мы и не научились. Конечно, если бы у нас отпал мотор или на нас напала бы какая-нибудь буровая платформа, мы бы справились, но в идеальных условиях не получилось. Местные яхтсмены, включая Серегу, с удивлением наблюдали, как яхта с гордым названием почти со всего хода врезалась в пирс.

-Куда путь держите?

-В Турцию.

-Вам бы сперва в швартовке поупражняться...

-Пока до Турции дойдем, поупражняемся!

Сагит отдает Сереге лоции:

-У нас на борту водка кончилась. Где тут у вас магазин?

-Там. На лодке - две минуты, а по берегу далеко.

Мы не пошли ни на лодке, ни по берегу: топать далеко было лень, а шокировать публику мастерством швартовки - стыдно. Пошли домой. Медленно, плавно причалили к тому месту, где лодки спускают на воду, договорились о месте стоянки и с нервами и воплями, но без ущерба для себя и окружающих припарковались между "Гидрой" и "Санодисси - 39".

Получив у дяденьки Ощепкова разрешение идти с этого места через три шлюза, я на следующий день отправился к Сереге. Он был где-то в походе, но в яхт-клубе была его жена. Я передал литр для Сереги и попросил альбом лоций до устья Вятки. Она дала, традиционно не спросив, кто я и когда верну. Вся эта процедура с альбомом, который надо было отвезти на главпочтамт для ксерокопирования и привезти обратно, заняла весь день: от ближайшей к яхтклубу автобусной остановки ходу было часа полтора - через какие-то подвесные мостики, вдоль каких-то пляжей... Еще надо было обогнуть забор военного училища, через дыры в котором не переставая пролазили курсантики: кто уже внутрь, а кто еще только наружу.

5. Шлюз

Трое играют в преферанс.
Один играет мизер, получает 4 взят ки.
Разрыв сердца, похороны.
Гроб несут его парт неры по последней пуле.
Один другому:
- Если бы пошли с бубей, было бы еще лучше.
- И т ак неплохо получилось…

Анекдот

Возвращаюсь, хвастаюсь, что все готово и завтра я стартую. Снова слушаю советы бывалых:

- Ты что, дурак? Какой тебе шлюз в одиночку? Смотри: вот ты туда зашел... Два человека должны перейти с лодки на шлюз с веревками, а два других на лодке эти веревки травить. Как ты хочешь проделать это один? Да тебя в шлюз в одиночку не пустят!

- Да засунь себе свое разрешение на три шлюза: тебя оттуда выгонят!

Ближе к ночи на «Аферу» пришел Саша. Выпили.

- Пойдем со мной! - говорю.

- Пойдем!

- Я утром позвоню на шлюз, узнаю время шлюзовки и тебе позвоню.

- Конечно!

Утром звоню диспетчеру, он говорит:

- Вон там, на рейде, стоит «Алтай». Видите?

- Да, что-то вижу.

- Увидите, что он пошел в шлюз, - сразу за ним!

Звоню Саше:

- Давай бегом! «Алтай» тронется, и мы - за ним. Я хочу прямо сейчас отойти, подойти поближе к шлюзу и подождать там.

- Понимаешь, - говорит протрезвевший Саша, - мне время сегодня в спортзале предоставили...

«Нормально, - думаю. - Мечтал, хотел, «Аферой» все назвал: получи!». В яхт-клубе другой Саша наблюдает за моими приготовлениями. Он мне и завидует и сочувствует. Спрашиваю у него:

- Ты бы как отходил?

Ему не понять, отчего я так волнуюсь. А дело не столько в том, что я впервые отхожу в одиночку, сколько в стоящем рядом со мной «Санодисси», любая царапина на котором стоит, поди, как вся моя лодка плюс расходы на поход в Турцию.

- Да просто! - говорит Саша. - Дашь задний ход, конец я отдам. Потом уходишь влево. Потом газуй вперед и вон туда, к выходу.

Меня все-таки смущает ветер, который будет меня прижимать к «Санодисси».

- Ссышь? - спрашивает Саша.

- Поссыкиваю! - честно говорю я.

- Знаешь, когда местные мужики узнали, что ты сварил лодку и, ничего не умея, собираешься в Турцию, сперва сказали: «Дурак!». А потом подумали и добавили: «Но как раз такие и доходят...»

Делаю все, как сказал Саша, получается. Выхожу из яхт-клуба - ветер, волна, глохнет мотор. Я этому не очень удивился, как и тому, что несет «Аферу», как обычно, не в открытое море. Несет в пирс, спасибо, хоть не в лоб, а по касательной. Бросаю руль, отвязываю грот, тяну грота фал: грот наполовину поднялся каким-то мешком, но дует хорошо, яхта пошла, и этого достаточно, чтобы отрулить от пирса. Смотрю на мотор. Всего лишь отпал шланг питания, лучше надо было вставлять. Вставляю лучше, мотор заработал. Ухожу подальше от берега, ставлю грот и хожу под ним в ожидании начала движения «Алтая».

Страшно. Как я буду гнаться за этим «Алтаем»? У него скорость, поди, раза в три больше моей! Как я один буду в шлюзе тянуть веревки за четверых? А вдруг еще попрут меня оттуда? Накатываю сто для храбрости. Звонит Саша:

- Ты где?

- Да я посреди водохранилища! Я – под одним гротом.

Кроме меня на воде еще пара лодок, но они несут по два паруса.

- А, вижу! Ну, ты грамотно с отказом мотора разобрался, а что было?

- Да бензопровод.

- Ну, давай! Удачи!

Накатываю еще сто, звонит диспетчер:

- «Алтай» пошел, давайте за ним.

Убираю парус, пропускаю «Алтай», гонюсь за ним. Опять страшно, опять накатываю. «Алтай» - это толкач. Он толкает две баржи, сцепленные между собой бортами. Опять диспетчер:

- Швартуйтесь к нему левым бортом, он протащит Вас по всему шлюзу.

Еще не поняв толком, чем к чему швартоваться и как меня протащат, я осознаю, что два человека с моей лодки уже не должны никуда бежать с веревками, другие два не должны их травить, а меня одного, похоже, из шлюза не выгонят. На радостях накатываю, захожу в шлюз, где уже пришвартовался «Алтай». Мотор выключен, но ветер и волна строго в корму, меня несет. Как потом рассказали, «алтайский» капитан сказал по рации диспетчеру: «Закрывайте скорей ворота, а то его о нас размажет!», но закрыть ворота шлюза «скорей» - утопия, а кроме того, ветер не прекращается и тогда, когда они закрыты. Касаюсь борта «Алтая», бросаю конец. Носовой, сдуру. Его крепят, «Аферу» по инерции несет, корма отходит вправо... Рейлинг гнется, раздавленный носовой фонарь сыплется в воду, но я уже успел бросить кормовой.

Сижу на палубе, «Афера» медленно опускается вместе с «Алтаем». Отлегло. Черт с ним, с фонариком. Первая шлюзовка, первое столкновение с настоящим кораблем, первый выход в одиночку... И за все это - один фонарик. Это же даром! Успех надо отметить, а то я совсем трезвый, хоть бутылка и кончилась. Так ведь она у меня не последняя. Приходят гости с «Алтая», на «Афере» наливают... Не соврал дяденька Ощепков...

Пермский шлюз - самый длинный, в нем шесть секций. Выхожу из него после обеда, за ним - хорошее течение и нет волны. Ставлю грот и прохожу всю Пермь. Иногда меня обгоняют суда, и я, чтобы пропустить их, делаю полный оборот на гроте. Ночую на какой-то пристани, допив вторую бутылку.

6. Утопленник

Мне не нуж но ничего.
Я задаром спас его!

С.Михалков «Дядя Ст епа»

Весь следующий день - штиль. Жарко. Еду на моторе, раз двадцать за день купаюсь. Ближе к вечеру, в очередной раз искупавшись, звоню домой. Поговорил, уже хотел было запустить мотор, но позвонил Саша, который меня провожал. Поболтали, запускаюсь, иду. К лодке наперерез плывет человек. Хорошо плывет, вразмашку. До берега недалеко, метров сто.

- Спасать не надо? – шучу я.

- Надо! - орет он, и я вижу, что не шутит.

Со второго захода я попал в него швартовым и выключил мотор. Человек заматывается в веревку, как шелкопряд, подтягивается к лодке. Ему надо ухватить часть корабля или меня, причем ту, которая повыше.

- Да не мучься, - говорю. -У меня вот тут есть лесенка для купания!

Он не слышит. Видя, как он карабкается прямо по борту, а потом лезет зачем-то по ахтерштагу, я понимаю, что человек не просто взбирается на борт, а выбирается с того света. Почувствовав под собой твердую опору он валится на сиденье в кокпите и в секунду засыпает, свернувшись калачиком, несмотря на то, что его колотит от холода. Приношу из лодки одеяло, укрываю парня. Молодой, насквозь пьяный. Синие от холода у него не только губы - весь. «Что с ним делать?» - думаю. Поодаль сидит рыбак на резиновой лодке, подхожу:

-Вы тут вокруг ничего не видели?

-Нет, а что?

-Да вот, утопающего выловил... Может, какая-нибудь компания на берегу?

-Не видел.

Спасенного все еще колотит. По идее, надо водки в него влить грамм двести, но кто знает, сколько он уже выпил. Может, ему до смертельной дозы как раз этого и не хватает. Выхожу на середину реки, выключаю мотор. Куда его? Вдалеке видно деревню, но по карте определяю, что возле нее везде мель, не подойти. Наливаю из термоса чай, трясу бедолагу. Пьет. Совсем пьяный.

-Ты кто?

-С-с-с-саша!

-Говори какой-нибудь телефон: родных, друзей...

Выпив чаю, он валится и снова засыпает. Растрясаю:

-Говори телефон! Пока не скажешь, я от тебя не отстану!

Сказал, опять уснул. Я звоню - недоступно. Снова трясу его:

-Говори другой!

-Телефон брата, он в Перми.

Брат ответил. Сказал, что у Саши есть дача в Югокамске, как раз там, где я запланировал ночевку. Мы договорились, что встречаемся с Сашиным братом на пристани, ему на машине до нее полтора часа, мне – столько же.

Саша вскоре отогрелся, сел и стал смотреть по сторонам.

-Откуда ты в реке взялся? - спрашиваю.

-Да мы реку переплывали...

-С кем?

-Еще с двумя ребятами.

-А они где?

-Не знаю...

В Югокамске - дебаркадер. Причаливаю к нему, на меня машут руками:

-Уходи! Уходи скорей! Вон паром подходит!

-А ночью тут можно постоять?

-Паром еще раз туда-сюда сходит и уйдет на тот берег. Это будет в одиннадцать, подходи и ночуй. А сейчас давай, давай!

-Вот этого у меня заберите! - Саша покидает «Аферу».

Я отошел на середину Югокамской бухты, искупался, пошуршал слегка по хозяйству и

закинул удочку; правда, поймать рыбу я не мечтаю: если она поймается, то мне, вместо того чтобы спать, причалив к дебаркадеру, придется ее чистить. Ужинаю, выпиваю за первое доброе дело, сделанное нами в этом походе. Как-то незаметно для себя на второй день пути я начал себя и лодку называть словом «Мы». Чуть позже я и разговаривать с ней начал... Какая все-таки длинная цепь случайностей привела к тому, что этот Саша остался жив! Вот не остановись я искупаться, и все, не было бы уже Саши. Или хватило бы мне денег на поход в том году. Или не хватило бы в этом. Или Миша согласился бы погрузить нас на крышку люка... И если бы Ваня мой не родился два года назад, то это место, где тонул Саша, я прошел бы еще в прошлом году. А я ведь мог вообще не помечтать о море или не вдохновиться приключениями Иванова и Рабиновича... Хотя есть люди, которые верят в судьбу. Ну и пусть верят, я-то знаю, насколько все было случайно.

Когда причаливаю к дебаркадеру ночевать, дебаркадерщик рассказывает, что мой Саша, на котором были только трусы, сидел - сидел, пил чай, да вдруг вскочил и убежал куда-то по дороге...

7. Первая посадка

Мель – неглубокое мест о в реке, озере, море.
…судно мож ет «сест ь на мель».

Русский т олковый словарь.

Если какая-нибудь неприят ност ь мож ет случит ься, т о
рано или поздно она обязат ельно случит ся.

Один из законов подлост и Мерфи.

Третий день пути. Штиль, иду на моторе. Скука. Часов в десять решаю, что пора выпить. Может сложиться впечатление, что я - конченый алкаш. Это не совсем так. Просто на лодке в одиночном походе выпивка - практически единственное занятие, помогающее

убить время. Представьте: целый день сидеть на жестком сиденье и рулить... Все места давно отсижены, на реку эту смотреть уже сил нет. А выпить на лодке в одиночку - целая процедура! Бросаю румпель и иду в каюту за бутылкой и стопариком. Пока хожу, лодка успевает уйти с курса, сажусь за румпель, подруливаю, опять иду в каюту за чем-нибудь съестным. Пока все принесу, порежу, налью, постоянно отвлекаясь на румпель - уже минут пятнадцать прошло. А когда выпьешь, можно и поболтать с умным человеком, а за разговором время летит быстрей...

В тот раз только я успел все порезать и налить, как вдруг ощутил торможение, как будто кто-то ухватил лодку за киль, но тут же отпустил. Хоть это и было со мной впервые, я сразу понял, что это. «Откуда она на судовом ходу? Слава Богу, хоть проскочили! Может, скорость сбросить?» Но скорость сбрасывается сама, причем до нуля. Выключил мотор, смотрю по сторонам, понимаю, что произошло... Буев я не видел, так как в глаза светило солнце: на юг ведь еду. На карте имеются два острова, между которыми я должен был пройти, но левый остров вытянутый и близко к берегу, он с берегом слился, и я его уже прошел, не поняв, что это он. А правее правого острова какие-то камыши из воды торчат. Я принял правый остров за левый, камыши - за правый и ушел давно с судового хода. А ход вон: далеко слева буй, он теперь не на фоне солнца и хорошо виден. «Ну, ладно, - думаю, - ничего страшного. Штиль, на снятие с мели у меня целый день, что-нибудь придумаем». Торможение было плавным, налитый стопарик не опрокинулся:

-Ну, за первую мель!

Вспоминаю, что Иванов с Рабиновичем, сев на мель, завозили на тузике якорь и с его помощью стаскивались, а вычитали они этот способ в справочнике Боба Бонда. У меня на борту такой тоже имеется. Читаю: «Главное - не поддаваться панике!»:

- Ну, за отсутствие паники!

В справочнике описано несколько способов снятия с мели, но основная подсказка: на мели мелко, можно встать ногами на дно и попытаться столкнуть яхту на глубину руками. И как я сам не догадался? Но сдвинуть трехтонную лодку не получилось. Во-первых, не так уж и мелко - по горло. А во-вторых, дно такое мягкое, что когда я пытаюсь в него упереться, то ноги уходят по колено в глину и голова скрывается под водой. Придумываю свой способ, куда более действенный, чем способы Бонда: за корму разворачиваю лодку в обратную сторону, даю полный газ и поворачиваю мотор медленно сперва в одну сторону, потом в другую. Лодка водит носом туда-сюда и медленно-медленно ползет вперед... Снялись!

Пытаюсь разогнаться, чтобы с разгону проскочить ту, первую мель, но не получается; снова сажусь:

-Ну, за вторую мель!

Снимаюсь, как и в первый раз, разворачиваюсь в сторону судового хода и тихонько иду на малом газу. Снова мель. Снимаюсь, пробую левее - опять сел. Слез в воду, пешком нашел фарватер и вышел по нему на свободу. Дело шло к обеду - праздничному обеду в ознаменование четырехкратного успешного снятия с мели, причем методом имени меня, без подсказок Бобов, Бондов, Ивановых и Рабиновичей.

8. Бесконечная страна

- Вот до Волги доберусь,
а т ам, и до Самары - рукой подат ь...

Из х/ф «Белое солнце пуст ыни»

За четыре дня похода вверх по Каме и три дня пути вниз я понял, что каждый последующий день на «Афере» сулит мне одно, но настоящее приключение. «Ни дня без приключений» - дело, конечно, хорошее, но что-то я начал от этого уставать. Кроме того, я понимал, что экипаж во всех этих происшествиях проявлял чудеса не только сообразительности, но и идиотизма, и до сих пор все заканчивалось хорошо благодаря непрекращающейся череде счастливых случайностей. Когда-нибудь она может и прерваться... Мне пришла мысль, что приключения надо придумывать самому - хорошие и безопасные. Например, сойти на берег и приготовить обед на костре. Это тянет на приключение, и в этот день ничего больше случиться уже не должно. Или поймать щуку... Или залезть на ванты и отмотать веревку с гайкой, которая там так и болтается с тех пор, как Ринат пытался перебросить ее через краспицу, когда мы хотели в первый раз поставить стаксель. Но приключения кончились сами. За несколько последующих дней не произошло вообще ничего: штиль, рулю с утра до ночи на моторе. Ночую на пристанях, к которым когда-то приставали речные трамвайчики и даже «Ракеты», а теперь они либо никому не нужны, либо превращены в какие-то производства совсем не флотского профиля. В день у

меня получается в среднем сто километров и бутылка водки. Стало совсем скучно и одиноко. Рождается ощущение бесконечности этого похода и его бессмысленности: я ведь его затеял не столько для того, чтобы перегнать лодку в Турцию - там и без нее все прекрасно, сколько ради самого похода, а поход-то меня и не радует.

9. Капитан Морган

Лорды, сэры, пэры! Знайт е чувст во меры!
Избегайт е пьянст в, вы, как западни!
Ждет нас пут ь не близкий, и чем крепче виски,
Тем короче, сэры, будут ваши дни!

Песня из м/ф «Ост ров сокровищ»

Наконец-то хорошо подуло. Становлюсь в левентик и пытаюсь поставить грот, но ликтрос попадает в ликпаз и там застревает. Так как загнал я его туда лебедкой, вытянуть обратно без нее мне не по силам. Рулю на моторе, парус просто полощется на ветру и не только не тянет, но и действует на нервы. Думаю, что с этим делать. Конечно, парус надо срочно убирать: я ведь на реке, она все время куда-нибудь поворачивает, мели, суда и прочее, а я с таким мешком вместо паруса могу идти только полным курсом. Но еще хуже то, что не идти не могу. Приношу из трюма резиновую киянку, стучу по ликтросу, он не двигается, зато карман, в который он зашит, начинает отрываться. Дорываю его, привязываю к тросу веревку, пропускаю ее через блок и лебедкой вытаскиваю трос. Потом беру первый ряд рифов и ставлю парус, порванное место не мешает, первый раз за много дней идем под парусом. Хорошо идем - двенадцать километров в час.

Условия -примерно как под Чермозом. Галфвинд, ветер сильнее, чем тогда, но волна меньше, так как водохранилище здесь гораздо уже и ей негде разгуляться. Летим, радуемся... Беда подкралась незаметно: только я сел завтракать, как вдруг закончилась водка. Когда отходил от Перми, я думал, что моего запаса до Турции хватит.

Позже понял, что не хватит. Но чтобы вот так, внезапно, закончиться в самом начале пути! И как я теперь буду? Я ведь к ней уже так привык!

Думаю, что в этом меня поддержат почти все яхтсмены, да и неяхтсмены тоже: водка на борту необходима. Это и снятие стресса, и обогрев, и способ убить время. Согласен, слова «убить время» не очень благозвучны: это ведь мое время, часть моей жизни. «Убить время» - значит, «сократить собственную жизнь». Ну ладно, назовем это не убиванием времени, а увеличением скорости. Какая разница, как ее увеличивать - проходя больше километров за единицу времени или делая незаметней саму эту единицу? Кроме того, когда идешь один, без водки иногда просто невозможно уснуть. Ляжешь спать, а заснуть не получается: невольно прислушиваешься, что там, за бортом. Что-то обо что-то трется... Не перетирается ли? Где-то орут деревенские. Явно пьяная компания. Не сюда ли идут? А выспаться-то надо! Вот и заставляешь себя встать и выпить грамм сто пятьдесят ее, проклятой! А то и больше. В общем, без нее - никак! Без нее - просто опасно... Если бы я был начальником ГИМС, то обязал бы всех инспекторов сразу после проверки документов на право управления маломерным судном непременно проверять наличие спиртного на борту. И если наличие отсутствует, то тут же лишать нерадивого судоводителя права управления. И никаких поблажек! Даже депутатам и дружинникам ГИМС! Смягчающее обстоятельство может быть только одно: все члены экипажа пьяны настолько, что не успеют протрезветь до ближайшего магазина. Или еще лучше: издал бы приказ, согласно которому инспектор, выявив отсутствие на борту положенного запаса спиртного, обязан был бы этот запас восполнить! А как же?! Кто же, как не инспектор ГИМС, окажет помощь терпящему бедствие экипажу? И инспектору хорошо: он наконец-то почувствует себя человеком, полезным обществу...

В тот раз, несмотря на двенадцать километров в час, очень хотелось еще прибавить. Сперва я облазил продуктовые рундуки в надежде, что одна бутылочка все же куда-то закатилась. Не закатилась. Начал мерзнуть. В лодке в то время безраздельно господствовал бардак. Я не только не определился, какой рундук для чего у меня предназначен, но даже не закончил еще сборку внутренней отделки. Отдельные части ее вперемешку с инструментом, продуктами и лоциями разбросаны по всей каюте, причем развал этот не исчезает, хоть я и пытаюсь с ним бороться, раскладывая вещи по «своим» местам: каждый раз, когда я ищу что-то, что не помню, где лежит, вся эта разнородная масса снова перемешивается. С полчаса побегал от руля в трюм и обратно, пытаясь найти свой непромоканец. Перемешал в

очередной раз все на лодке - безуспешно. Сижу, мокну от брызг, мерзну. Чай в термосе кончился, карданный подвес у моей плитки отсутствует, нового не нагреть, а время - только завтрак кончился!

И тут я вспомнил: у меня с собой - бутылка рома! Правда, не помню, куда запрятана. Литровая бутыль «Капитан Морган», которую мне подарили друзья! «Ром очень помогает от качки!» - говорили они, да приговаривали: «Это - не для питья, а для аптечки. А для питья можешь употребить только когда перейдешь Черное море...». Происходящее вокруг с большой натяжкой можно было назвать штормом, и от качки я не страдал, а до моря была еще не одна тысяча километров. Поэтому я, хоть и понял сразу, что Морган не только не перейдет моря, но даже не дойдет до него, все же целых пять минут убеждал себя, что это - не питье, а профилактика простудных и психических заболеваний, весьма опасных для путешественника. Особенно - для одиночки. И только потом начал бегать между рундуками и румпелем, перемешивая на лодке все, что еще не перемешалось при поисках непромоканца...

-ЗдорОво, - говорю, - Морган! Как ты? Не прокис? Среди таблеток и мазей?Сейчас мы с тобой вдвоем! Ух! Как погоним!

-Да я нормально! Я бы лучше до того берега моря потерпел... Непромоканец-то ты ведь нашел, пока меня искал! Теперь не замерзнешь!

-Ишь чего удумал! Нечего перекладывать ответственность на других!

И понеслись...

10. К нам прибыл путешественник

Их грубо вытащили из машины и принялись
качать с таким ожесточением, будто они
были утопленниками и их во что бы то ни стало
надо было вернуть к жизни.

И.Ильф, Е.Петров «Золотой теленок»

Набережные Челны. Подхожу к ним днем и планирую задержаться до утра. Во-первых,

здесь последний разрешенный мне дяденькой Ощепковым шлюз, а в шлюз я пока еще люблю идти утром, опасаясь, что за ним будет узкая река с течением и не найдется хорошего места для ночевки. А во-вторых, карты мои кончаются на устье Вятки - через день пути после Набережных Челнов. На реке карт не найдешь, и я не собираюсь уходить отсюда, пока не добуду очередной альбом лоций.

Прохожу местный яхт-клуб: всего три мачты. Шансов найти тут лоции скорее всего нет, иду к шлюзу. Там - бухта с речным вокзалом, а напротив него стоит рыбацкая посудина метров двадцать длиной, половина ее лежит на берегу, другая - на воде. Подхожу; из нее появляются люди.

- Причалить можно?

-Можно!

-А переночевать?

Старое судно, очень большое. Хозяева - семья: муж, жена, дочка лет двенадцати.

- Зачем вам такой корабль?

- Кататься!

Хозяин с друзьями чинят дизель где-то на дне трюма, а хозяйка свозила меня с канистрами за бензином и рассказала, что карт я здесь скорее всего не найду. Надо идти в Чистополь: там большая лодочная станция и порт. Но времени у меня было много, и я поехал на такси в яхтклуб. Нахожу яхтсменов, они как раз идут от яхт к какому-то строению; объясняю, кто такой и что мне нужно...

- О-о-о! К нам прибыл путешественник!

- Наконец-то!

- По пятьдесят?

- По сто!

На закусь в тот день в яхтклубе Набережных Челнов была уха из сома. Лоций не оказалось. Основная масса яхт где-то на регате, и карты там же, но мне предложили все, что осталось: какие-то атласы автодорог, туристские схемы, яхтклубовский глобус... Потом мне показали самодельные яхты. Потом поехали смотреть «Аферу». Закончилась пьянка только под утро, и я пошел в Чистополь по атласу автодорог, который предпочел глобусу только потому, что на водохранилище кто-то зачем-то обозначил старое русло реки: хоть какая-то подсказка, где находится судовой ход.

11. Серега Второй и дислокация флота

- Или может обратимся к врачу?

- Ничего я не хочу!!!

Ю.Энтин из м/ф «По следам Бременских музыкантов»

Из Чистополя я точно не уйду без карт, тем более что атлас автодорог тоже кончился. Причаливаю к лодочной станции, на берегу - человек.

- Где мне найти дежурного по лодочной станции, начальника, сторожа?

- Я - сторож.

- Можно у вас постоять до завтра?

- Можно. Туалет - там, мусорка - там.

- Мне еще нужны лоции!

- Какие?

- Вниз...

Сторож открывает багажник стоящей тут же «копейки»: багажник завален атласами лоций, верхний - тот, что мне нужен. Хватаю его:

- Я на ксерокс!

- А мне что с того?

- Пузырь!

- Так я не пью...

- Ну, возьми деньгами!

- Да что мне твои сто рублей?

- Сколько надо?

- Пятьсот.

Иду на лодку, возвращаюсь с пятисоткой:

- На! Давай атлас, я схожу в город, отксерю и верну.

- А почему я тебе должен верить?

- А ты в глаза мне посмотри...

- Ха! Ты еще скажи, что ты коммунист!

- Не скажу...

Снова иду на лодку, возвращаюсь с тысячей:

- На рубль, давай атлас, я его тебе не верну!

Поверил. Повел меня в сторожку, открыл ящик стола и подождал, пока я сам положу туда бумажку: видимо, раньше, до того как стал сторожем, он работал взяточником.

- Тебя Серегой зовут?

- Откуда ты знаешь?

- Так, догадался...

Иду в город. Если у нормального человека слово «кафе» ассоциируется с пивом и шашлыком, то у путешественника - исключительно с супом:

- У вас суп есть?

- Солянка.

- Дайте две!

Осчастливив желудок, иду в аптеку: у меня проблемы с кожей. На губах и ушах она пришла в негодность от солнца, а на ногах и руках от нескользячки, которой я по неопытности покрыл палубу и кокпит не на один раз, а на несколько. Вся поверхность яхты оказалась как будто покрытой наждачной бумагой номер восемь или десять. Как краснодеревщик могу заверить, что это самый эффективный размер зерна для твердых пород. А я парень не мягкий. Нахожу аптеку, покупаю какие-то мази... Еще мне нужны носки, у меня с ними совсем плохо. Но оказалось, что в Чистополе не лучше: обойдя весь центр города, я обнаружил пять ювелирных магазинов, один продуктовый и ни одного носочного. Захожу в продуктовый:

- А носков у вас, случайно, нет?

В магазине - две продавщицы, бабушка и девушка.

- Есть, но только две пары, - говорит девушка и как-то странно смотрит на бабушку.

Я догадываюсь, что это шутка:

- Одна пара на Вас, а другая - на Вас?

- Нет!.. Я купила мужу, а ему не подошли...

Купив носки мужа продавщицы, возвращаюсь на лодку.

Проснувшись на следующий день, понимаю, что настали критические дни. Я не хочу никуда идти. Я ненавижу эту реку, а также и эту лодку, эту водку, этот «Доширак»! Ветер дует, что надо, но его я тоже ненавижу! Какая Турция, какой Азов? Хочется напиться и

никуда не идти. Или напиться и пойти опять есть солянку... Но сильнее всего - домой! Чтобы оттянуть выход, сортирую и складываю в одно место карты, которые валяются по всей лодке. Ненароком посмотрел на общую карту - совсем поплохело. Мне не дойти. Рядом с лодочной станцией - порт, подхожу к большим кораблям:

- У вас прогноз погоды есть?

Ветер отличный - иди да иди, но если усилится, будет отличный парусный день, какой уже был у нас с Морганом. Но я устал, Морган скончался. Не хочу я парусного дня.

- Нет прогноза, он нам без надобности. Ты к диспетчеру сходи...

Чистопольский диспетчер обитает в старом деревянном домике. Захожу:

- Здрасьте! Можно узнать прогноз погоды?

- А Вы кто? - спрашивает меня как-то по-матерински диспетчер, очень приятная женщина.

- Да я тут иду...

- Подождите! - Она начинает водить пальцем по огромной бумаге на своем столе. - Наверное, Вы - вот! - Ее палец нашел наконец-то на планшете с заглавием «Дислокация флота» самую верхнюю строчку, в которой в колонке «название судна» написано: «Афера – 14».

- Да! - Я искренне удивился тому, что «Афера» - не просто судно, а часть флота с присущей ей дислокацией, небезразличной диспетчеру Чистопольского порта.

- А что же Вы нам не звоните?!

- А надо?

- А как же! Вы ведь у нас в заявке!

Она пишет мне телефоны: свой, диспетчера Ульяновска, еще кого-то...

- Становитесь на ночевку - звоните! Отходите - звоните! Нужен прогноз - тоже звоните! И помощь, если что, запрашивать не стесняйтесь! А разрешение на следующие шлюзы у Вас есть?

- Нет.

Она договаривается с «Волгводпутем» о прохождении мною шлюзов в Тольятти и Балаково и даже узнает цену, которую мне придется за это прохождение заплатить: шестьдесят четыре рубля тридцать три копейки, кажется.

Отхожу. Я уже не хочу торчать тут до окончания кризиса. Я - часть флота. Я хочу немедленно сменить свою дислокацию, чтобы и Чистопольский, и Ульяновский, и другие

диспетчеры делали поправки в своих планшетах, зорко следя за движением по вверенным им участкам судового хода «Аферы -14».

12. Прогнозы и погоды

- Хоботов, это упадничество!

- Это жизнь!

Из х/ф «Покровские ворота»

Острая фаза кризиса миновала, на смену ей пришла хроническая. Я уже точно знаю: чем ходить одному, лучше всю жизнь сидеть дома. День за днем, с утра до ночи - мотор, купание, водка... Приключений не было слишком давно. Я чувствую, что за столь долгое спокойствие наградой должна быть настоящая беда. Что это будет? Скорее всего, конечно, шторм. Я уже почти две недели нахожусь в антициклоне; циклон должен быть уже где-то рядом вместе с атмосферным фронтом, который он гонит впереди себя. По два раза в день звоню диспетчерам, спрашиваю прогноз. Отвечают:

-Ветер - пять-семь метров в секунду, в грозе - до тринадцати. Волнение - восемьдесят на участках «пять», «восемь», «двенадцать». Сто - на участках таких-то и сто двадцать - на таких-то.

- Скажите, пожалуйста, а прохождение фронта в ближайшие сутки ожидается?

- Повторяю: ветер - пять-семь метров в секунду, в грозе...

На который-то день, выучив прогноз наизусть, перестаю спрашивать. Барометр мой показывает давление того момента, в который он был установлен на яхту: видимо при установке были допущены какие-то нарушения технологии. Грубые: в нежном приборе что-то сломалось.

Прохожу Волжские водохранилища - штиль, солнце. Купаюсь посреди самого большого - тридцать на семьдесят километров. С двух сторон берега чуть-чуть видны, а с других - нет. Отплываю подальше, хороший получился бы кадр. Зеркало воды до горизонта, безоблачное небо, неподвижная «Афера». Жаль, аппарат я дома забыл, а то можно было бы на резинке отплыть и снять.

В Ульяновске стою день; супчики в кафешках, ксерокопирование очередного альбома. Карты у меня теперь есть до Волгограда. В Ульяновске главная проблема яхтсменов - крысы. Они, оказывается, приходят на лодки с берега прямо по швартовым. Поэтому на всех швартовых концах в Ульяновске приделаны фанерные кружки: бежит-бежит крыса по веревке в яхту, стукается головой в кружок, теряет сознание и падает в воду. Познакомился с местными: Дима, который тоже собирается в Турцию, но только после того, как покроет свою палубу солнечными батареями; Слава Фильтингов. Попили, поговорили. Душевно. Мне сказали, что от Ульяновска до Тольятти стоянок нет. Эти сто тридцать километров надо пройти за один переход. Поэтому выхожу рано, но на реке зыбь, винт то и дело выпрыгивает из воды, и лодка не идет вовсе. Хотел поставить грот, он даже в безветрие стабилизирует качку, но фал перехлестнулся за фонарик. Начинаю идти галсами, так винт под водой, но вскоре понимаю, что сто тридцать километров мне так до темна не сделать. Да и число тогда было тринадцатое. Вернулся. Еще день душевно попили, поговорили...

Четырнадцатого дошел-таки до Тольятти. По дороге - несколько бухт, заводей и пристаней, но помня, что Слава настоятельно рекомендовал нигде не останавливаться, прохожу все это и прихожу в Тольятти затемно. Кстати, причину отсутствия стоянок в этих краях я узнал в Тольяттинском яхт-клубе. Когда-то давно, еще когда стоянки были, какая-то яхта зашла на пикник в какую-то деревню. В результате пикника деревенские яхтсменов побили. Те сгоняли домой и вернулись уже со всем Тольяттинским яхт-клубом, погрузив его на речной трамвайчик. Яхтсмены побили деревню. Вот после нескольких таких эпизодов яхтенных стоянок между Ульяновском и Тольятти и не стало. Фильтингов нарисовал мне на лоции, где в Тольятти яхт-клуб, но, во-первых, спьяну, а во-вторых, ночь и кругом мели. Остановился напротив городской набережной; улица, фонари, ходят люди. Решаю переждать до рассвета, отхожу подальше от берега и засыпаю. Ветерок и течение за час-полтора подносят меня обратно к набережной, просыпаюсь, завожусь, отхожу подальше и снова сплю.

Переждать ночь у набережной мне не дал тот самый фронт, которого я ждал уже несколько дней. Ветер пришел как-то сразу. Еще не понимая, что это только начало, я подождал, что будет дальше. А дальше пришли волны со стороны Жигулевского моря. Ветер стал еще более серьезным, и я, не дожидаясь, пока придут более серьезные волны, пошел под

правый берег - он должен меня от них защитить. Идти было шесть километров, и это был самый большой шторм, встреченный нами с «Аферой» на всем пути до Ейска. Мы шли строго вдоль волн, и вода заливалась в кокпит через борт, хотя еще не перекатывалась через лодку. Несколько раз чуть не захлестнуло мотор, но все же не захлестнуло. Мы пришли под правый берег и там, в тишине, стали на якорь. А утром пришли в яхтклуб, предварительно сев на мель.

На зимовку «Афера» здесь и осталась. Она, конечно, могла идти и дальше, тем более что до Волгограда были и карты, и разрешения, и буквально на днях ко мне собирался присоединиться Дима из Серпухова, который, прочитав в Интернете наши с Костей рассказы о первом походе «Аферы», захотел поучаствовать во втором, но я уже не мог. Кризис снова превратился из хронического в острый. Кроме того, я узнал, что стоянка в Тольятти стоит три тысячи рублей в месяц. Поскольку в Перми она стоит четыре, в Ульяновске - шесть, а в Новороссийске, как мне сказали, тридцать, я понимал, что чем дальше я летом уйду на юг, тем беднее буду жить зимой на севере. Поэтому, когда Владимир, местный яхтсмен, предложил мне тормознуть до следующего года, а потом пойти дальше вместе с ним, двумя лодками, я сразу согласился. Мы запланировали в конце апреля стартовать в Черногорию.

13. Руки не натер

Пятерня, пятерня,
Выручаешь ты меня…

С.Михалков

И вот, в завершение похода - звонок:

-Послушай, Киря! Вот ты две недели ходил, рулил, ставил паруса, тянул веревки... И все один... Руки не натер?..

-Да нет. У меня же отличные яхтенные перчатки. Фирма «Gill»!

А вот какой случай произошел на Каме, между швартовкой возле «Санодисси» и историей с макаронами. Несколько дней не мытый, не бритый, много пивший и мало спавший экипаж готовился к списанию на берег, прибираясь на лодке и одновременно сочиняя легенды о собственном героизме, когда вдруг в яхте появился запах… Все на

«Афере» происходит «вдруг», но к такому мы оказались готовы меньше, чем к потере мотора. Посторонний, совершенно не соответствующий обстановке… Как будто из другой жизни – настолько он контрастировал с запахами грязных носков, перегара, бензина и немытой посуды, к которым мы успели привыкнуть. Легенды о героизме отошли на второй план, Сагит вскинул голову и сверкнул очами: «Женщиной пахнет!». Как и любой бы тогда на нашем месте, мы начали судорожно оглядываться по сторонам и обнаружили… Рината, густо мазавшего руки кремом …

О чем мне после этого было думать той частью мозга, которая не командовала, как не о «каких-то других, еще не сваренных макаронах»…

Глава 4. ХОЖДЕНИЕ ПО ШЛЮЗАМ.

1. Малой скоростью

Скорость питья прямо пропорциональна
объему стакана и обратно пропорциональна
количеству слов, сказанных во время потребления.

Народная мудрость

Если после похода до Чермоза Ринат сказал, что за четыре дня произошло столько всего, что хватило бы на десять, если в моем одиночном плавании за пятнадцать дней руления все же что-то произошло, то о походе следующего года после месяца хождения по шлюзам вспомнить практически нечего. Мотор больше не то что не отпал – не заглох ни разу. Мелей были десятки, но теперь мы даже не лезли в воду, чтобы развернуть лодку: она, оказалось, отлично разворачивается сама при помощи поворота мотора и полного газа. Владимир на своей лодке с нами не пошел. Вышли мы из Тольятти в начале июня с Андреем из Екатеринбурга и тем самым Димой. Дима дошел до Балаково и уехал домой, сказав, что теперь он самый крутой яхтсмен города Серпухова. С Андреем мы прошли примерно двадцать шлюзов, и после последнего, за день до прибытия в Ростов, к нам приехал Сагит. А Андрей сошел с «Аферы» в Ростове. Сагит хотел дойти до Турции, но за десять дней, что он пробыл на лодке, дошел только до Ейска - конечного пункта похода две тысячи десятого

года: всего три дня пути. Все остальные дни мы с ним бегали по Азову в поисках разрешения на выход в море и торчали в Ейске, пытаясь продать «Аферу». Количество впечатлений от плавания оказалось пропорционально скорости. Если до Чермоза и обратно мы гнали полторы бутылки на человека в сутки, если я один шел бутылку, то дальше мы плелись всего чекушку на человека в день. Менялись люди, заканчивались чекушки. И писать про этот серый поход не стоило бы, если бы не несколько ярких пятен. Поэтому хроники похода не будет, только пятна памяти. Шлюзы все отфильтровали.

2. Описание природы

Какие песни пел я ей про Север дальний!
Я думал: вот чуть-чуть - и будем мы на «ты».
Но я напрасно пел о полосе нейтральной,
ей глубоко плевать, какие там цветы

В.Высоцкий «Она была в Париже»

Описание природы - дело деликатное, тонкое. Скажу честно: я в этом не силен. Но, зная, что есть читатели, считающие, что если в произведении отсутствует описание природы, то это и не произведение вовсе, я постараюсь. Вот именно для таких.

В Каме есть рыба. В Волге - нет. На стоянке в Тетюшах спрашиваю у пареньков, стоящих с удочками:

- Что ловится?

- Ничего, - говорят, - Волга пустая. Тут недалеко есть озеро - там хорошая рыбалка. Платная.

Но на следующий год мы с Андреем все же рыбы наловили. Девять уклеек. Ели уху: когда путешествуешь не один, то чистка рыбы уже не бедствие, а способ увеличения скорости.

На Дону зашли на ночевку в какую-то протоку. Совсем маленькую, «Афера» туда еле

влезла. Но глубокая, с прозрачной водой. На берегах - кусты выше нашей мачты. Плывут двое местных на лодке:

- Мы такой мачты тут отродясь не видали! Вы откуда?

- Пермь.

- А куда?

- Турция.

- Мы сейчас сети проверяли: достали только одного. А нас двое. Так что дарим его вам. Счастливого пути!

Подарком, который не смог быть поделен пополам, оказался огромный карп. Но мы уже поужинали:

- Спасибо! Мы его завтра зажарим!

На завтрак обошлись яичницей, ближе к обеду спрашиваю Андрея:

- Почистишь?

Андрей посмотрел в ведро, где карп уже полсуток плавал, судорожно открывая рот и жабры, и все время пытался заглянуть нам в глаза...

- Может, на ужин?

Я тоже посмотрел в ведро и встретился с ним глазами:

- А может, выпустим?

На прощание он показал нам спинной плавник. Сердца путешественников наполнились радостью: чистить рыбу не любим мы оба.

3. Вся яхтсмены делают это

И кое-что еще, и кое-что другое.
О чем не говорят. О чем не учат в школе.

Из детских частушек

Гальюн на «Афере» - тема, достойная отдельного рассказа. Основной эпизод этой темы произошел еще в «Камском» четырехдневном походе, но в силу кажущейся своей несерьезности, а также пикантности содержания не вошел ни в «Так она и поплывет», ни в «Альтернативу». Но, по мере движения по «Судовому ходу» эта история обросла

подробностями, и я понял, что если глава «Все яхтсмены делают это» спокойно может существовать сама по себе как отдельный рассказ, то «Судовой ход» без этой главы просто немыслим...

Гальюн я всегда считал необходимостью на судне. Необходимость эта исходила из оптимистического предположения: «А вдруг на яхте окажется женщина!». Искренне считал, что на яхте, на борту которой нет женщины, отсутствие гальюна не уменьшает удовольствие от плавания, получаемое экипажем... Каюсь, был неправ... Отсутствие его это удовольствие увеличивает. Даже когда женщины нет.

Гальюн, который я считал необходимостью, который был задуман еще на стадии проектирования «Аферы», сделанный и отделанный в соответствии с дизайном всей лодки, укомплектованный специальным яхтенным прокачным унитазом, причитающейся к нему фурнитурой и даже лампочкой освещения, начал функционировать только в конце июня две тысячи десятого года, то есть спустя год после спуска лодки на воду. До этого момента и унитаз, и его фурнитура, и лампочки были свалены кучей в отделанном орехом гальюне вместе с другой фурнитурой, какими-то инструментами, удочками, якорями, помпами и тому подобным добром, которое до спуска на воду попросту не успели пришпандорить или разместить в надлежащих местах. Да, Костя утверждает, что в этой свалке были также и паруса...

Костя, Сагит и Ринат, попав впервые в жизни на яхту, видимо, были настолько заняты свалившимся на их головы обилием незнакомых терминов, правил и обязанностей, что простой житейский вопрос: «А как яхтсмены делают это в отсутствие унитаза?» их если и волновал, то не настолько, чтобы спрашивать об этом в то время, когда капитан самозабвенно рассказывает о шкотах, краспицах и человеке за бортом. А может, наоборот, капитан, рассказывая о человеке за бортом, фалах, парусах и румпеле, не услышал глупых житейских вопросов, я уже не помню. Помню только, что вопрос этот выдвинулся на первый план только на третий день плавания по Каме; - между ночевкой в Добрянке и несостоявшимся выбрасыванием на скалы около Полазны...

-Я больше не могу терпеть, что делать? - говорит один из нас...

-Корма свешивается за корму, и всего делов! - говорит другой...

Конечно, мне ничего не стоит назвать имя этого одного. Но я подозреваю, что он будет

сильно против; из последующих событий читатель поймет, что мои опасения не напрасны. Вплоть до того, что мне потом придется съесть весь тираж этой книги, если я не захочу потерять его дружбу. Имя другого можно назвать, не рискуя потерять дружбу этого другого, но тогда сузится круг претендентов на роль «первого», что опять же чревато потерей дружбы. В общем, чтобы автору этих строк ничего не потерять, представим, что команда «Аферы» в тот момент не имела имен. Конечно, я мог бы как автор выгородить себя, как бы между делом заметив, что я, как и положено бывалому яхтсмену, спокойно делаю «это» даже на виду у набитого битком городского пляжа, но не буду. Пусть все члены экипажа будут в равных условиях. Итак:

-Я больше не могу терпеть! - говорит один.

-Милости просим обновить корму! - говорит другой. Врожденная (несколько поколений) интеллигентность не мешает ему наводить на первого дорогой профессиональный фотоаппарат с мощнейшим разрешением.

-Другой, мать твою, убери аппарат!

-Третий! - говорит Четвертый, сидя за румпелем. - Моя камера под шмотками на моем диване...

Третий скрывается в каюте, появляется с включенной камерой. У Первого процесс пошел... Кинофотосъемка - тоже...

-Эй, вы! Потом все придется стереть! Я не шучу! - угрожает Первый, не отрываясь от основного занятия.

-А я нормально получаюсь? - интересуется Четвертый у Второго и Третьего...

-Нормально! - отвечают они в голос.

-Тогда ничего не стирать!

-Тебе это зачем? - кряхтит Первый.

-А вдруг, - подумав отвечает Четвертый, - ты станешь президентом! Я повешу у себя в кабинете твой портрет!

-Слушай, Первый, ты так всю Каму зас...соришь!

- Это же мелкая органика!

-Да не такая уж она и мелкая, твоя органика...

У Первого все получилось. Он не спасовал ни перед техническими трудностями, ни перед травлей остальной команды, которая, как вы понимаете, не закончилась на споре об органике. А потом, шантажируя Второго, Третьего и Четвертого разрывом отношений,

добился-таки уничтожения отснятого материала. После этого никто из команды не отважился повторить подвиг Первого до самого окончания похода.

Дальше была неделя, в которую реки никуда не текли. Обежав с утра несколько контор, занимающихся, как я надеялся, перевозкой яхт в теплые края, вечером я возвращался на «Аферу» и занимался лодкой - установкой какого-то еще не установленного оборудования, заканчивал внутреннюю отделку, мазал палубу нескользячкой. Но унитазом не занимался. Во-первых, хоть я и оптимист, туалет нужен был явно не срочно. А во-вторых, не хотелось трогать кингстоны, которые, как выяснилось после спуска на воду, не текли, но могли потечь, если бы я начал приделывать к ним унитазные шланги.

Здесь, видимо, надо немного углубиться в технические дебри. Мне очень не хочется заниматься описанием корабельных сантехнических систем, но разве же я виноват в том, что из-за историков, воткнувших в свои скучные учебники красивое морское слово «кингстон», все русскоговорящее население планеты считает обычный кран приспособлением для затопления крейсера в случае, когда ему угрожает захват японцами. Так вот, чтобы все это население, прочитав слово «кингстон», не подумало, что я, строя свой крейсер, предполагал участие его в «последнем параде», вынужден пояснить, что кингстоны - это обычные краны, такие же, какие стоят на входе труб в любую квартиру. Просто если кран стоит на входе не в квартиру, а в корабль, это уже не кран, а кингстон. Кингстон в этом месте необходим. На любом судне. В любой квартире. Чтобы его можно было закрыть, и течь какого-нибудь трубопровода не привела к затоплению всего корабля, или соседей снизу. Чтобы можно было закрыть этот кран и ремонтировать эти системы. И на «Афере» кингстоны есть, хотя я не могу себе представить врага, который захотел бы завладеть ей в бою. Как выяснилось позже, они не хотят ею владеть даже по цене оборудования, установленного на ее палубе. Кстати, кингстоны у меня стоят в герметичном отсеке. Так что мой корабль при помощи кингстонов затопить нельзя, даже если такой враг и отыщется. Но все равно трогать их не хотелось.

А потом было одиночное плавание. Унитаз валялся все в той же куче. «Это» происходило просто и буднично, не было объективов, фотовспышек, комментариев и дружеского подбадривания, и мне показалось это грустным. Попытался поднять себе настроение, отправив СМСку Первому: «Опробовал метод имени тебя. Тонет!». На следующий день - новые достижения: «Придумал способ имени меня. Стоял на рейде перед

пляжем в Югокамске. Имени тебя не подходил. Пришлось отплыть от яхты. Не всегда тонет». Назавтра - очередной технологический прорыв: «Если не переставать плыть, то не важно, тонет или нет!».

Наступил две тысячи десятый. Выходим из Тольятти. Другая река, другая команда. И в лодке многое по-другому: рация на месте и работает, появилась газовая плитка, красивый брандер с иллюминатором, какие-то ящички и много чего еще, но унитаз все еще в прошлогоднем положении...

-Не могу терпеть! Что делать? - орет Первый. Поскольку это уже другой Первый, назовем его «Первый, дробь, две тысячи десять».

-Есть несколько способов, - отвечает Второй, дробь, две тысячи десять. - И подробно описывает методики, опробованные командой «Аферы» в прошлом году...

-Мне это не подходит!..

В результате рождается еще один способ! Причем пригодный также и для сухопутного применения, но подробно описывать его я не буду: если им овладеют широкие массы, то это может серьезно ухудшить экологическую ситуацию

Неизвестно, сколько еще полезных изобретений было бы сделано на борту «Аферы», если бы унитаз так и не был бы установлен, но на стоянке в Волгограде на это дело нашлось время. Унитазная тема закончилась СМСкой Первому, дробь, две тысячи девять: «Статуя Мать - Родины вдалеке видна. На «Афере» нынче - праздник гальюна!»

4. У меня есть плот и буй. ГИМСу мы покажем их

Кто ищет, тот всегда найдет!

Песня из х.ф. «Дети капитана Гранта».

Заглавие в отличие от эпиграфа не имеет отношения к содержанию главы. Если

говорить об оснащении «Аферы» надувным спасательным плотом и аварийным радиобуем, положенными по правилам морским яхтам, то правильнее было бы сказать: «Нет плота и нет буя, не боюсь я ничего!». А заглавие - всего лишь несостоявшаяся СМСка Сагиту, который, собираясь в поход через Черное море, не сказал впрямую, но намекнул мне, что без буя и без плота не пойдет он никуда. Плот мне дали напрокат: хороший, импортный, просроченный. Сагит знал, что он просрочен, хоть я и переправил год окончания его срока действия с две тысячи восьмого на одиннадцатый, но идти согласился. СМСку же про ГИМС я придумал еще до похода и собирался отправить ему сразу после того, как где-нибудь по дороге до Ростова, где Сагит планировал присоединиться к экипажу «Аферы», мне посчастливилось бы приобрести по очень сходной цене радиобуй. Но этого не случилось, СМСка так и осталась неотправленной. А стала она заглавием лишь потому, что глава хоть и о другом, но о буе: навигационном знаке, показывающем границу судового хода. Представляет собой этот знак железную бочку, плавающую на поверхности в вертикальном положении. К дну реки она прицеплена якорем, а наверху у нее фонарик. Буи бывают разных цветов, но те, что участвовали в этой истории, почему-то все были красные. Хотя, если это и не так, то что, я уже и приврать немного не имею права? Так, для красного словца?

Где-то под Саратовом встречаем с Андрюхой буй, к которому какой-то корабль хорошо приложился. Он похож уже не на бочку, а скорее, на смятую пивную банку. Похихикали мы и пошли дальше, и только потом сообразили, что это неплохой сюжет для фильма... Спустя не одну неделю, когда шли целый день вдали от берегов и было совсем скучно, мы начали этот фильм снимать.

Я снимаю Андрея, он рулит:

-Это Андрей! Мы идем по Цимлянскому водохранилищу, у нас все хорошо!

-Киря, буй! - вдруг говорит он и показывает вперед.

-Где? - спрашиваю я, не переставая снимать его.

-Да вот!

Я бросаю камеру в кокпит, она лежит и снимает специально красиво разложенные там веревки, а заодно записывает наши вопли:

-Давай влево!

-Влево?

-Нет, вправо!

-Может, лучше влево?

-Да какая разница!

-Аааааа!!! - Орем мы оба и в довершение сцены я бью по палубе сковородкой, имитируя звук столкновения с буем

Следующий кадр. Помятый, хоть и не так сильно, как тот, под Саратовом, буй:

-Да-а-а! Здорово буй помяли!

Дублей было много. Текст дополнялся, веревки раскладывались еще более красиво, пытались звук столкновения сделать поправдоподобней, стуча сковородкой то ближе, то дальше от камеры или подкладывая под удар что-то мягкое: целый день мы снимали это кино. К тому же нам для съемок все время нужны были погнутые буи, а они встречаются не так уж и часто. На каком-то дубле ручка от сковороды, наконец, отломалась, и окончательный вариант второй сцены выглядел так:

-Здорово буй помяли!

-Да-а-а! ...И сковородку сломали! - Камера перемещается с буя на обломки сковороды в моих руках.

На следующий день идем по Дону. Дон мне понравился больше всех других мест, пройденных «Аферой». Маленькая по сравнению с Камой или Волгой река, какая-то домашняя... По берегам - заросли, в них - отдыхающие. Есть рыба. Впечатление портят только танкеры и сухогрузы, которых на Дону нынче явно больше, чем коней. Они идут нескончаемым потоком, закладывая крутые виражи на поворотах реки.

В то утро я был трезв. Нет, правда! Сменяя на румпеле Андрюху, который уже устал там сидеть, как обычно, сказал ему:

-Иди, погуляй...

Пока трезвый капитан вел «Аферу» по судовому ходу, он побродил по палубе, разминая ноги, пришел на нос и стал смотреть вперед, обхватив штаг.

Не помню, куда я там смотрел и что видел. Скорее всего, я был вообще не там. Не видел я тот буй, в который шел. Трезвый впередсмотрящий, как потом

выяснилось, видел, но думал, что капитан знает, что делает. Когда до буя оставалось метра два, Андрюха подал сигнал опасности:

-Э-э-э! Йо-о-о!!!

Я подумал, что он увидел танкер, вылетающий из-за поворота, и стал смотреть вдаль. «Бабам!»... Буй сильно отличается от сковородки.

-Ты что, - ору я, - дурак?! Стоишь там! Впередсмотрящий! Ни буя не видишь!

-А сам ты куда смотрел, капитан буев?!

Орали мы до тех пор, пока не увидели отдыхающую на берегу компанию: они все видели, слышали и валились со смеху, показывая на нас пальцами.

5. Лучшая из закусок современности

- Это плохо? Плохо? Ответьте, уважаемый доктор.

- Это бесподобно.

- Ещё бы. Заметьте, Иван Арнольдович,

холодными закусками и супом закусывают только

недорезанные большевиками помещики.

М.Булгаков «Собачье сердце»

Походы, как мы знаем, имеют необычный запах. Одни пахнут запахом тайги, другие - порохом из дула... Еще в списке походных запахов фигурируют костер и Родина. Есть, наверное, и много других, но поход на «Афере» имел ярко выраженный запах «доширака». Впрочем, как и вкус. Причем этим нерусским словом я обозначаю не продукцию какой-то определенной фирмы, а весь широкий спектр товаров быстрого приготовления. Впрочем, я слышал, что до появления на российском рынке это дело называлось «досирак», а «доширaком» стало только для того, чтобы название это смогло бы русским человеком к столу быть сказано. Так что «доширак», выходит, слово исконно русское.

Как на самом деле назывался «доширак», два ящика которого Сагит припер на лодку

еще в Перми, я не помню. Костя буквально заставлял нас есть его, мотивируя это тем, что онде гораздо вкуснее обычной лапши с тушенкой, которую мы все время порывались сварить. Но мы на него не в обиде, тем более что за это «до» он был достойно наказан «после».

В одиночном плавании «доширак» стал еще более актуален: готовить нормальную еду, весь день сидя за румпелем, было проблематично.

На второй день похода-2010 перед сном кипятим воду: на «доширак» и на чай одновременно. Донимает мошка, поэтому на крышке кастрюльки с закипающей водой лежит таблетка «фумитокса». Сумерки. Разливаем кипяток по «доширакам», и я, начиная есть, нащупываю в своей миске инородное тело:

-Что это?

Дима освещает фонариком:

-«Фумитокс»!

-Откуда?

-Ты же сам его на кастрюльку положил, от комаров! Выбрасывай все в реку, снова заварим.

-Да ладно... «Доширак» «фумитоксом» не испортишь!

Сагит прибыл на «Аферу» ночью. Он ехал в поезде до Ростова и по дороге звонил нам. Мы проходили как раз последние Донские шлюзы и назвали ему населенный пункт, в который он должен был прибыть на такси, сойдя с поезда не доезжая до Ростова. Затем надуть резиновую лодку, которую привез с собой, и ждать, пока не увидит проходящую по реке «Аферу». Ждать пришлось пару часов, он успел не только познакомиться с деревенскими, но и напоить их, так что получились настоящие деревенские проводы. После встречи мы встали на якорь и, конечно, употребили спиртные напитки. Сагит, хоть и привез с собой консервы, колбасу и прочую, весьма приличную закуску, заявил, что закусывать намерен «дошираком».

-Ты что, - говорю, - с ума сошел?

-Да знаешь ли ты, - отвечает, - что «доширак» - лучшая из закусок современности?

-Да? Не знаю.

-Причем именно сухой! Только недобитые буржуи закусывают

«дошираком» размоченным!

6. Граница

Сказал он тихо, делово —
Такого не обшаришь:
Мол, вы не трогайте его
(Мол, кроме водки — ничего) —
Проверенный, наш товарищ!

В.Высоцкий «Случай на таможне»

Где-то там она есть. Где точно - никто не знает. Даже пограничники. А может, знают, но не имеют права выдать военную тайну. В Азове мы с Сагитом почувствовали, что она где-то рядом, и пошли спрашивать: «Где она и как ее преодолеть?». Ответили нам примерно так:

- Азовское море – оно как бы ничье. Поэтому, чтобы выйти в него, надо что-нибудь оформить - или каботажное плавание, например, в Новороссийск, или «закрытие границы». Самое простое - идти каботажно в Новороссийск, а границу закрывать уже там: там для этого есть специальная контора. А в Азове это сделать можно, но очень хлопотно. Надо обращаться к специальным агентам.

- Сколько стоит?

- Долларов сто.

- И, закрыв границу, мы можем идти прямо в Турцию?

- Да. Причем причалить к нашему берегу вы уже не имеете права.

- Совсем?

- Совсем!

- А если что случилось? Терпим бедствие?

- Терпите!

- А украинский берег?

- Туда вообще нельзя. Считай, страна НАТО. Все отнимут, а то еще и посадят. Ну, не посадят, так крови попьют.

Агент предложил закрыть нам границу в Азове за девятьсот долларов. Мы оформили каботаж. В Ейске зашли на территорию судоремонтного завода, где уже стояли несколько яхт. Тут же к нам подъехал УАЗик с четырьмя вооруженными пограничниками и собакой и увез меня на заставу. Оказалось, что мы нарушили границу. Правда, сколько я ни спрашивал, военную тайну мне так и не выдали.

На следующий день границу нарушил Сагит. Единолично. Нам понадобился багор, и он поплыл за ним на катер, стоявший в ста метрах от нас, на резиновой лодке. Тут же откуда-то появился огромный пограничный катер с мигалками и с сиреной и помчался к нему. Сагит быстро вернулся обратно на «Аферу», и катер ушел назад.

7. А название хорошее

«Жители села Лохово в Иркутской области
уже несколько лет пытаются переименовать его в Сибирское.
Особенно активно за новое название выступает
лоховская молодёжь»

С сайта NewsRu

Когда я учился в военном летном училище, у меня был друг, Игорь Бадюл. Оба мы очень не любили армию, в основном за то великое множество глупых обязанностей, которым она каждого из нас наделила. Но мы с Игорем не роптали втихаря и не выступали открыто против этого дурдома. Мы неустанно придумывали и испытывали на себе нетрадиционные способы манкирования дебильными, на наш взгляд, служебными обязанностями. Обязанности, понятно, все время пытались нейтрализовать наши способы. Трудно сказать, кто в этом соревновании победил - мы или армия, но было весело, а к нам из-за этого приклеилась одна на двоих кличка «аферисты». И, конечно, когда на четвертом курсе я построил из обтекателя антенны от «Як–28 Инициатива» небольшой швертбот, Игорь написал на его борту: «Афера».

После училища наши дороги разошлись, хоть мы и попали служить в один полк. Он подался в сторону семьи, дома и детей, тогда как я не свернул с пути «аферы». «Афера -2»

был виндсерфинг, «Афера-3» - дельтаплан. Потом пошли коммерческие предприятия, машины для гонок на выживание, еще что-то... И каждой состоявшейся афере присваивался очередной порядковый номер.

Когда «Афера -14» прибыла в Пермь верхом на «КАМАЗе», местные яхтсмены, обойдя вокруг небольшую железную лодку с не очень ровными бортами, сказали:

- А название хорошее...

Всю дорогу до Ейска мы радовали людей своим названием, и они отвечали нам тем же. «Эй, на «Афере»!» - кричали нам с проходящих круизных теплоходов и рыбацких лодок, или: «Привет, аферисты!». Почти всей Каме, Волге, Дону и каналам я рассказал о друге Игоре, «Яке-28» и дельтаплане. Только два человека на всех двух тысячах восьмистах километрах, пройденных нами, нехорошо отнеслись к хорошему названию.

Первым был диспетчер Волго-Донского канала, к которому я пришел рано-рано утром за разрешением. То ли он еще не успел проснуться, то ли, наоборот, всю ночь дежурил... А может, просто человек такой смурной...

- Ну как же можно яхту так назвать? Ведь это же мечта! - сонно рассуждал он. - Тут все должно быть красиво!

Сквозь сон он дал мне бумагу с телефонами диспетчеров всех, как ему показалось, Волго-Донских шлюзов, сказал, что без рации по каналам ходить не положено, и разрешил дальнейшее движение. Хоть и не сильно, но общее впечатление о «Волго-Доне» подпортил. А ведь мы и встретиться-то с ним не должны были, мы хотели зайти в канал еще вчера, когда была не его смена. Но вчера после обеда мы прошли мимо канала в сторону Астрахани из-за моей навигационной ошибки. Там вроде и ошибиться-то нельзя: прямо у начала канала стоит огромный Ленин, которого видно за много километров. Но памятник на мелкой карте не обозначен, а крупную достать я почему-то поленился. Хотя не я один виноват. Я как понимаю: поставили тебя на входе в канал, так ты на вход и показывай! А он, как обычно... В светлое будущее! Вот и шли мы часа полтора на Каспий вместо Азова, прежде чем я сообразил... А обратно - еще и против течения. Зато из-за смурного диспетчера я поговорил с людьми, которым название больше других понравилось. Дело в том, что он дал мне телефоны четырнадцати шлюзов, тогда как их там пятнадцать. Выйдя из четырнадцатого, мы с Андрюхой, конечно же, воскликнули: «Ну, за свободу!»: впереди оставалось только одно

гидротехническое препятствие - подъемный мост в Ростове, но у нас на него есть приспособление для опускания мачты, мы не боимся там застрять, ожидая своей очереди на прохождение.

После того как мы воскликнули четвертый или пятый раз, я, достав очередную страницу карты, обнаружил на ней еще один шлюз. Сперва я подумал, что это какая-то неправильная карта, но, подняв глаза и посмотрев вперед, понял, что правильная. Звоню на предыдущий шлюз:

- Мы вот идем, идем! А тут - шлюз!

- А как вы так идете, что не знаете, что там шлюз? - ржут мне в ответ. Слышно, что у них в помещении несколько человек: один так ржать не может.

- Так мы, вроде, все шлюзы уже прошли! А тут еще!

- Ха-ха ха... И что?

- Телефон хоть их дайте!

- А по рации?

- Нету у нас!

- Ха-ха-ха... Записывайте! А вы кто?

- Да мы же только что ваш шлюз прошли! Яхта «Афера - 14»!

- «Афера»?

- Ну да!

- Четырнадцать?

- Четырнадцать! - На том конце - только хохот, они даже говорить не могут, хотя что уж такое я сказал?

За день до этого, вечером, связываюсь с диспетчером очередного, не помню какого шлюза:

- Придется подождать, - отвечает он, - примерно час.

- На ночь глядя мы не пойдем, будем ночевать перед вами. Тут за стеночкой можно до утра постоять?

- Там мелковато, но попробуйте...

- А пристань напротив?

- Спросите! Может, договоритесь.

Подходим к пристани, я иду в здание. Там в комнате, забитой какой-то аппаратурой, за столом сидит мужичок жучковатого вида. Жучок, почувствовав верную добычу, вцепляется в

меня немигающим взглядом и начинает медленно и громко, как будто забивает в меня гвозди, говорить:

- Стоянка. Стоит. Одна. Тысяча. Восемьсот. Восемьдесят. Пять. Рублей.

Слишком сильно сказано. Я даже на мгновение потерял способность двигаться. А он вдруг начал говорить быстро и тихо:

- Но можно и за тысячу, только без бумажки!

Обретя утраченные способности, иду на лодку.

- Стой! - орет он мне вслед. - А ты что предложишь? - И, поняв, что я не предложу ничего: - «Афера», такая -разэтакая!

Поруганная «Афера» в ту ночь ночевала у стеночки: мелко, но бесплатно.

Я назвал свою лодку в соответствии со сложившейся уже традицией. А не будь этой традиции... Я придумал немало других хороших названий для яхт, построенных специально для поиска приключений. Делюсь: «Полундра»; «Спасайся, кто может»; «Апокалипсис»; «Триндец»! «Триндец», кстати, отличное название не только для яхты, но и для боевого корабля. А еще лучше – «Полный триндец». Представьте: идет по морю корабль вероятного противника и встречает его, «Полного триндеца»... Натовский капитан спрашивает своего впередсмотрящего:

- Гей, хлопец! Побачь, шо там це таке?

- Так то ж «Трындец» до нас подходит, батько капытан!

- Вы там чи шо? Горылки обпылися? Який вшо трындец нам прыходит?

- «Полный», батько капытан, «Полный»!

ГЛАВА 5. АФЕРА MUST GO ON!

- Умерет ь…

- Чт о?... – не понял Василий.

- Я говорю, чт о мы с т обой могли сост арит ься,

умерет ь и никогда эт ого не увидет ь…

В.Кунин «Иванов и Рабинович»

Наверное, стоило пройти весь этот путь, чтобы понять, что я не моряк. Придя в Ейск, сказал, что море, путешествия на яхтах и сами яхты я ненавижу. И ноги моей на них больше не будет. Искренне сказал. И с этими словами «Аферу» продал. Точнее, я думал, что продал. Но она не продалась. Покупатель оказался, не скажу чем, так как ответить он мне не сможет. Она по-прежнему моя, по-прежнему – «Афера». Живет одна на пляже в Ейском яхт-клубе. Море рядом, но куда пойдет? И пойдет ли?

2011 год