

Моя Киликия







Путешествуя в прошлое, люди рискуют жизнью не только для того, чтобы набраться опыта, но и чтобы извлечь поучительные уроки из глубины веков.

Гевонд Алишан

«Киликия» — это название парусного судна, построенного в наши дни по сохранившимся в Матенадаране описаниям и миниатюрам, запечатлевшим корабли Средиземноморского флота Киликийского Армянского государства XI–XIV веков. О самом корабле и его строителях разговор пойдет ниже. Соблюдая традицию, повествование о плавании «по семи морям» начнем уже в море. А пока — старт дан! От черноморского порта Потти отошло парусное судно «Киликия». Предстоит длительное путешествие по Черному, Средиземному морям и северо-восточной части Атлантического океана. Причем речь идет не просто о путешествии. Суть и смысл затеянной экспедиции в том, чтобы без малого через тысячелетие на абсолютной копии средневековых армянских кораблей проплыть по маршруту знаменитых киликийских моряков и купцов. И чтобы все было, как тогда! Образ жизни, даже питание, быт... Ну, по крайней мере — почти как тогда!

Согласно морским экспедиционным традициям, летописцы свои повествования начинают с рассказа о членах экспедиции, о команде. С самого начала стало ясно, что летопись похода буду вести я. И потому за месяц до старта «Киликии» я попросил ребят, чтобы они собственноручно написали о себе по несколько строк. В каком порядке я получал каждый лист, в таком и буду представлять членов команды. А завершит список — капитан, который, как известно, покидает корабль последним.

Первым в моей папке оказался молодой (но не юнга) участник экспедиции Арамазд Бабаян. Двадцать четыре года. Очень любит судно, море и все, что связано с ними. После демобилизации продолжил работу в морском клубе «Айас». Должность Арамазда на судне — матрос.

Второй — самый старший по возрасту (не считая меня) Армен Назарян (шестьдесят три года). Был моряком на Балтике. Много сделал для развития армянского альпинизма. Ученый. Возглавлял Институт лазерной физики.

Рубен Карапетян. Пятьдесят лет. Офицер запаса. Спортсмен-разрядник: «охота на лис», первый разряд по стрельбе. Яхтсмен.

Карен Даниелян. Пятьдесят восемь лет. Вечный студент. Бросил биологический факультет университета, и, пересдав кучу экзаменов, перевелся на философский факультет Ереванского государственного университета. Шесть раз тщетно пытался поступить в театральные институты Москвы и Ленинграда. Был студентом режиссерского факультета Ленинградского института театра и кино. Режиссер команды знаменитых армянских КВНщиков.

Арег Назарян. Сорок лет. Сын Армена. Мастер спорта СССР по парусному спорту. Бесменный член морского клуба «Айас».

Гайк Бадалян. Тридцать шесть лет. Окончил кино-фотоотделение факультета культуры Армянского педагогического института. Кроме того, механик, электрик. Моторист. Племянник великого артиста Мгера Мкртчяна.

Самвел Бабасян. Тридцать шесть лет. Как и Гайк, окончил «Кино-фото». Автор многих документальных фильмов. Матрос.

Арсен Седракян. Двадцать лет. Окончил Армянский инженерный университет плюс экономические курсы. После армии, однако, Арсен стал... профессиональным спасателем. В «объективке» Арсена Седракяна много говорится о его романтической мечте, которую он называет не иначе как «мечта идиота».

Гагик Илюян. Пятьдесят два года. Зубной врач. Мастер на все руки.

Самвел Карапетян. Сорок восемь лет. Инженер. Изобретатель. Профессиональный моряк, яхтсмен. Владелец собственной яхты. Капитан-наставник. Сочетание это говорит о многом.

Геворг Григорян. Сделаю исключение (думаю, никто не обидится) и «подам» Геворга широко. Родился 24 ноября 1951 года в Ереване. Мой коллега — врач. Награжден медалью «Мхитар Гераци». О Геворге я знал давно, когда в самом разгаре была работа над изданием энциклопедического словаря «Арцахская освободительная война 1988–1994». Будучи председателем научно-издательского совета этой книги, я ознакомился с биографиями всех тех, чьи имена вошли в энциклопедию Арцахской войны. Среди них — хирург Геворг Григорян. И я подумал, что будет правильным, если здесь я представлю моего коллегу текстом, помещенным в этом уникальном издании. «Хирург, член спасательного отряда «Спитак» (1989). Старший лейте-

нант медицинской службы (1980). Окончил Томский (Россия) медицинский институт (1979). В 1970—1972 годах служил в рядах Советской армии. В 1979—1986 годах работал врачом в Красноярском крае. С 1986 работает в медицинском центре «Эребуни». В 1989—1991 годах принимал участие в боях в Геташенском подрайоне, в Гадрутском и Мардакертском районах самообороны. Оказывал медицинскую помощь раненым бойцам и гражданским лицам в полевых госпиталях. 7 мая 1991 года с помощью внутренних войск МВД СССР азербайджанские ОМОНовцы арестовали Г. Григоряна вместе с С. Акопкохяном и В. Хачатряном. Был освобожден при содействии международной организации Красного Креста, общественных организаций и отдельных деятелей. В 2000 году выпустил книгу «Есть возвращение из ада».

Самвел Акопян. Сорок четыре года. Юрист. Служил в рядах Советской армии, участвовал в Карабахском движении. Профессионально занимался проблемами охраны окружающей среды в Министерстве экологии. Единственный юрист в экипаже. На яхтах не плавал, в походы не ходил, зато — стал одним из создателей «Киликии».

Александр Маркарян. Тридцать два года. Инженер. Кандидат в мастера спорта СССР по парусному спорту, третий разряд по вождению судов. Второй разряд по альпинизму. Несколько раз поднимался на вершины Кавказского хребта и на Памир.

Мушег Барсемян. Девятнадцать лет. Самый молодой участник экспедиции. Родился 5 февраля 1985 года в городе Севане на озере Севан. Есть в этом некий символ — ведь в народе Севан называют морем. Еще до армии успел стать шестикратным (!) чемпионом Армении по парусному спорту. В свободное время любит слушать музыку. Должность Мушега Барсемяна на судне «Киликия» — матрос в самом широком смысле этого слова.

Ашот Хачатрян. Сорок лет. Помощник председателя Верховного Совета Армении. В 1995—2000 годах работал в различных международных организациях, а также в Объединенных Арабских Эмиратах. Старший матрос. Вот так. Знай наших!

Артур Амбарян. Тридцать девять лет. Врач. Ортопед-травматолог. Автор проекта морского клуба «Айас». Без него не было бы судна «Киликия».

Карен Балаян. Капитан. Родился 10 сентября 1956 г. в Баку. Отец, дед, прадед также родились в Баку. Этот историко-биографический штрих Карен всегда подчеркивает. Когда ему исполнилось три года, семья переехала в Ереван. Школу окончил

в 1973 и в том же году поступил на факультет радиоэлектроники Политехнического института. Затем — Всесоюзный научно-исследовательский институт радиофизических измерений, конструкторское бюро Института прикладных проблем физики АН Армении, затем... Божья искра зажгла факел конструктора морских судов и самолетов. После создания крохотных кораблей и планеров, прослав чудачком, начал строительство всамделишной 9,5-метровой крейсерской яхты, затем вместе с Кареном Геворкяном и Андраником Мкртчяном взялся за макет экспериментального самолета в натуральную величину. Коллекция моделей парусных судов была удостоена высоких наград в СССР. Кандидат в мастера спорта СССР по фехтованию. Дважды совершил восхождение на Эльбрус. Подчеркнем — в одиночку. В 1985 году вместе с друзьями основал Клуб морских исследований «Айас». Так в древности назывался главный морской порт Киликийского Армянского царства в эпоху его расцвета. И пошло-поехало. Черное море для Карена стало домом родным. Ходил в дальние походы на различных типах яхт в качестве штурмана и помощника капитана. А затем — в 1990 году Государственная комиссия Грузинского морского пароходства выдала Карену Левоновичу Балаяну красный (с отличием) диплом «яхтенного капитана» с правом управления парусными судами без ограничения парусности и тоннажа. Будучи уже заправским моряком, Карен вместе со своим коллегой Самвелом Ростомяном тренировал детей-инвалидов, занимающихся парусным спортом. Это были дети, которых он спас в декабре 1988 года в Спитяке, находясь в спасательном отряде. Служил в пограничном отряде на границе Армении с Нахичеванем, а также в Мартунинском районе в Армии самообороны НКР. Все права и обязанности капитана (а их около тридцати) четко расписаны в Уставе парусного судна «Киликия». И к ним мы еще не раз вернемся. А пока скажу, что «Киликия» прошла успешные испытания в 2002–2003 годах на Севане и готова к началу экспедиции, которая представляет собой своеобразный научный эксперимент.

* * *

Я всегда знал, что если в дороге не буду трудиться в поте лица в пургу, в лютый мороз, в шторм, невзирая на высокую температуру при предательском гриппе, то от переживаний потеряю работоспособность и, самое страшное, потеряю волю, без которой нет ни писателя, ни путешественника, ни спорт-

смена. Вот поэтому в дороге никогда не расстаюсь с записной книжкой и ручкой. Подчас одной фразы, даже одного слова достаточно, чтобы обрести уверенность: из этого зернышка непременно «прорастет» потом абзац, страница, а то, глядишь, и целая глава! Вот и сейчас, находясь на «Киликии» в открытом море, знаю: книга моя уже начата давно в записной книжке, и по окончании путешествия сотни страниц будут напечатаны на «железной леди» — моей пишущей машинке, с которой в дороге не расстаюсь даже ночью.

А началось все с неожиданного шторма на старте. Возможно, на то была Божья воля. Святая святых экспедиции — построенное руками капитана и его соратников экспериментальное судно. А это значит — весь экипаж состоит из испытателей!

* * *

Часто «Киликию» называют яхтой. Однако яхта — вещь чисто спортивная, со своей сверхзадачей — участвовать в соревновании и побеждать в скорости. Поэтому она, к примеру, не может быть плоскодонкой. Разумеется, яхта — это и развлечение, и отдых, и путешествие, и страсть, и неповторимое удовольствие. Если ее вытащить из воды, то под корпусом можно увидеть «висячую» заостренную книзу гигантскую многотонную лопату, отлитую из металла или наштапгованную чугунами плитами. Такой игрушечный, хотя и не маленький, «Ванька-встанька»! Нет, «Киликия» — не яхта. «Киликия» — корабль, транспортное, торговое и даже боевое судно XII, XIII и XIV веков. Копия (или, по морской терминологии, «реплика») одной из единиц некогда могущественного морского флота, способствовавшего развитию Армянского Киликийского государства.

О том, какими были киликийские суда в деталях, мало что известно. Сохранились лишь некоторые модели, да в монографиях — сведения о кораблях Средневековья.

Тринадцать лет назад (за бортом — 2004 г.) члены клуба морских исследований «Айас», приступая к строительству «Киликии», четко знали, что в Средиземном море, особенно в северо-восточной его части, кораблестроители использовали в основном кедр, дуб и пинию (средиземноморская сосна). Предпочтительнее кедр, но он для Армении недосыгаем. Хотя дуб, по словам руководителя Клуба Карена Балаяна, и сосна тоже вполне подходили.

Большого искусства требует самый выбор нужного материала в лесу. Здесь и помогали сведения, дошедшие до нас из

глубины веков. К примеру, пятнадцатиметровую, ровную, как ракета, мачту искусные мастера выбирают, как у них говорится, «на корню». А вот кницы (естественные, живые угольники) вырезают из поваленных деревьев. Это уже из чисто природоохранных соображений. Об экологии наши предки действительно заботились еще тогда, когда самого термина не было и в помине. Есть на парусных судах (и не только парусных) и кривые мачты. Они называются: на носу — форштевень, на корме — ахтерштевень. Их нельзя сгибать из прямого ствола. Кривизна должна быть естественной. Нужно подобрать на корню с точностью до последнего градуса искривленную природой будущую специальную мачту.

Довольно обширной оказалась сама география материальной части строительства будущей «Киликии». Мачты искали и находили на Северном Кавказе — недалеко от Майкопа. Кницы — в Иджеванском лесу, рею — в Степанаванском лесу. Трудности были (бывают у многих) с реей. Это заслуженно популярная длинная мачта, горизонтально или под углом висящая на самом верху главной вертикальной мачты. Именно к рее и прикрепляется парус. В данном случае речь идет о самом большом парусе. На «Киликии» длина парусной мачты (реи) составляет примерно двадцать один метр. Такой длины стволы, или, как говорится у лесников, «сигары», трудно найти, и еще труднее перевозить. Поэтому делают ее из двух стволов. Две «сигары» посередине (или на уровне одной трети) связываются особым морским узлом, и получается некий монолит с торчащими по сторонам верхушками стволов. Для чистоты эксперимента все работы в лесу проводились топорами и теслом, а отверстия сверлили вручную. Все без исключения детали скелета корабля скреплялись железными шпильками, а доски обшивки и палуба — медными заклепками, изготовленными вручную в кузнице клуба «Айас». Одних только заклепок — целых десять тысяч!

Все эти «детали о деталях» (да простят меня за каламбур) очень важны хотя бы для того, чтобы прочувствовать и осознать профессионализм и чувство ответственности строителей судна и экипажа перед мечтой о повторении нелегкого маршрута предков под государственным флагом Армении. Вот лишь одна деталь: все обшивочные доски (это как у позвоночных: мясо и связки «наращиваются» на костный скелет) выдерживали четыре-пять часов в специально собранном для этой цели паровом сундуке (парилке) и затем, вынимая «горяченькими», гнули их на месте согласно средневековой технологии. И тут

же, пока материал не успел остыть, заклепывали. Часто нас спрашивали: «Почему «Киликия» покрашена так траурно?» Никто корабль не красил. Вся обшивка покрыта опять же специальным варом и опять же по средневековым рецептам. В Восточном Средиземноморье, кстати, все внутренние поверхности кораблей покрывали оливковым маслом. Именно так неуклонно поступали киликийские армяне-кораблестроители. Надо признаться честно, при строительстве сегодняшней «Киликии»-реплики их потомки обошлись подсолнечным. Прямо-таки не судно, а настоящий постник.

О том, когда и где возникла идея построить «Киликию», мы еще поговорим. А пока должны считаться с фактом, что мы уже в море, что прошли, может, самый важный этап, казалось, нескончаемого пути.

С момента, как «Киликия» отчалила от портовой стенки Поти, прошло шестьдесят часов. Всего. Но сколько пережито! Смело можно сказать: мы все успели стать совсем другими. Причиной тому был неожиданный шторм. Вот сделанная в блокноте запись, которую трудно читать даже самому. Писал на качающемся судне. «Звонил Ван Байбурт из Тбилиси. Рассказал о том, что всю ночь не спал, ужасно беспокоился, узнав накануне, что, оказывается, из Батуми пришло сообщение об объявлении штормового предупреждения. После того как мы отошли от Поти, выход в порт был закрыт. Была прервана связь с нами более чем на сутки».

В свое время, еще на Балтике, в бытность моей службы на флоте, я знал: хорошо известные белые «барашки», — это примерно три балла. Волны выше, частота наслоения «волны на волну» больше — это уже четыре балла, пять баллов... но чтоб так?.. Расскажем, однако, как все это начиналось.

Из потийской искусственной бухты вышли, как и положено, на моторе. Купили его в самом конце предстартовой подготовки в Германии. Раньше можно было парусникам выходить в море без моторов. Сейчас это запрещается. В бухту нельзя входить на парусах.

Оставив позади волнорез-мол из гигантских железобетонных торосов, напоминающих издали монстров, почти плоскодонная «Киликия», которая качается даже на ряби, пустилась уже, как заправский боцман, в широкую развалку. Капитан судна Карен Балаян дал команду: «Поднять большой парус». Тотчас же на палубе началось хаотичное, на первый взгляд, движение. Хотя, казалось бы, каждый знал свое место еще со

времени испытания корабля на Севане. Но дело в том, что именно в момент поднятия паруса начались бешеные порывы ветра. Вначале казалось, что это и впрямь только единичные порывы, которые бывают в родном Ереване по вечерам. Лишь чуть погодя выяснилось, что речь идет о всамделишном, абсолютно неожиданном штормовом ветре.

Тем не менее, удалось поднять и закрепить большой парус, который, набрав полной грудью воздух, повел «Киликию» на невиданной доселе скорости. Лицо капитана судна — его высокий лоб, бронзовые щеки, тронутая сединой черная борода, темные глаза — отражало некое овеществленное счастье.

«Киликия» управлялась исключительно двумя тяжеленными рулевыми веслами, расположенными на кормовой части по бокам. Капитан стоял у левого борта, а у правого — Арег Назарян, один из самых опытных яхтсменов после двух дипломированных капитанов дальнего плавания Карена Балаяна и Самвела Карапетяна. Миниатюрный Арег как-то не очень соответствовал гулливерскому рулевому веслу весом более центнера. Поначалу ветер был ровным, и «Киликия», синхронно управляемая двумя рулевыми, то взбираясь в гору, то падая вниз, плыла довольно резво. Неожиданно раздался звук разрыва — большой парус! Тут же последовала команда: «Спустить большой парус! Поднять малый!» И опять все задвигалось, завертелось. Особо были заметны три самых молодых матроса — Арсен Седракян, Мушег Барсегян и Арамазд Бабаян. Быстрые и ловкие, точно обезьяны на лианах, они то висели, то лазали по канатам. Это была их работа. Необычная. Тяжелая. Опасная.

В самый разгар замены паруса выяснилось, что сломалось левое рулевое весло на полметра выше гигантской лопасти, обитой железными листами. После многих тщетных попыток удалось-таки приподнять оба конца весла, несмотря на бешеные порывы ветра и частые «наезды» друг на друга шальных волн, завершающиеся взрывами. Такие пенистые взрывы у самого борта приподымают судно и буквально перекалывают его на другой бок. Поневоле ужаснешься! В первый раз это вызвало страх. Думали — конец. Но произошло чудо. «Киликия», казалось бы, должна была черпать бортом воду, однако, словно на миг «задумавшись», она уверенно и спокойно выпрямилась. Ничего, что буквально через минуту повторилось то же самое с другого борта. Главное, мы уже ощутили веру в корабль.

Кто знает, может, был перст судьбы в том, что именно в первый день плавания, в первые минуты старта началось то, что

так нас психологически оглушило. Может, это нужно было, чтобы и впрямь — до последней заклепки — поверить в наш корабль. Поверить в то, что он сделан не только добротнo, но и грамотно, по-научному. Речь ведь идет о святой святых, об устойчивости, о плавучести и даже о непотопляемости. Впоследствии уже сотни раз накренившись до предела, «Киликия» все-таки вставала на киль. Конечно, имело огромное значение то, что на самом днище аккуратно были сложены двадцать тонн чугунных плиток-кирпичей, покрытых пайолами; это — сбитые из досок различные геометрические фигуры, вкупе составляющие пол. Сквозь щели просачивается вода, поэтому на верхней палубе установлены два рычага помпы. Каждый проходящий мимо должен хоть на короткое время остановиться, взяться за рычаг и поработать. То же самое по многу раз ночью проделывают дневальные или вахтенные, чтобы предотвратить накопление воды. Помпы ставились и на киликийских лодках наших предков восемь-девять веков назад.

Конечно, говоря о непотопляемости «Киликии», я несколько слукавил. Скорее, я имел в виду какие-то запредельные возможности судна. Но это только при условии, если держится парус, если работают оба рулевых весла, если волнение на море не превышает, скажем, шесть-семь баллов. Однако, после пяти часов непрерывного шторма, вслед за левым рулевым веслом сломалось правое. Примерно в том же месте, что и левое. Здесь уже приходится думать о конструкции весла и о качестве дерева. Может, в XII—XIII веках киликийские флотоводцы изготавливали рулевые весла из металла? Ведь на крохотных моделях и рисунках не очень-то все разглядишь... А, может, кедр намного крепче дуба? Все это — загадки, таинство... А пока «Киликия» стала прямо-таки необузданной. У меня в блокноте есть запись беседы с капитаном-наставником Самвелом Карапетяном, сделанная еще в Потти перед самым выходом в море.

— Самвел-джан, зачем сразу к двум ведрам привязывать длинный шкерт? Неужто одного не хватит, чтобы набрать воды?

— А это на случай, если вдруг выйдут из строя рулевые весла. У нас, конечно, есть на борту запасные весла, но пока суд да дело, надо хотя бы векторно суметь держать направление судна. Так, кстати, поступали и наши предки.

И когда кто-то громко крикнул, что сломалось второе весло, я предугадал, что сейчас капитан даст команду о том, чтобы с обеих сторон кормы выбросить за борт ведра. Изобретение,

скажем прямо, чрезвычайно остроумное. С одной стороны кормы тащится, практически прижавшись к борту, ведро, наполненное водой, и массой своей тормозит, поворачивает судно в нужную сторону. То же самое — с другой стороны. Хоть какое-то время можно продержаться...

В создавшейся ситуации всем нашлась работа на борту. Надо при такой болтанке водрузить на место запасные рулевые весла. При этом два-три человека, не откладывая дела в долгий ящик, должны заниматься ремонтом сломанных весел, которые останутся на борту как запасные. Это нужно, кроме прочего, для душевного спокойствия.

Я, кажется, специализировался на узлах. Это способ связывания двух стволов, двух мачт, а также железного листа с мачтой. Сначала надо замочить канат, шкерт, словом, веревку, затем вдвоем, а то и втроем — каждый виток деревянным молотком, на котором написано «Не молоток», затягивать и натягивать ее, словно струну гитары. Достаточно упустить момент, как струна возвращается назад, и все надо начинать сначала. В условиях бешеной болтанки мы успели-таки восстановить рулевые весла. Здесь, конечно, мастер экстра-класса — Карен Балаян. В этом я убедился как в Потти на берегу, когда готовили длинную рею, так и на борту во время шторма, когда ремонтировали руль.

Не прошло и полдня, как ветер, сменив направление, стал бить прямо по носу судна, которое начало уже дрейфовать в обратном направлении. Оставался единственный выход: завести мотор, чтобы хотя бы устоять на месте. Ибо тащить двадцатитонную (не считая балласта и полезного груза) махину против нескончаемой череды крутых и пологих волн мотору не под силу. Единственный выход — идти зигзагами, подлавливая ветер малым парусом. Здесь уже необходимы не только мастерство капитана и штурмана, но и слаженная работа всего экипажа. И все же судьба экспедиции и жизнь экипажа все это время, всю предстоящую ночь, весь предстоящий день зависели в основном от «Киликии».

* * *

Последний раз поели, как только вышли из Потти, не очень-то обращая внимание на начинающийся шторм. Приготовил еду Артур Амбарян — врач и кок. Артур начал готовить завтрак еще в порту, точнее, в бухте, и расположил на пока еще медленно и плавно качающемся полубаке глубокие глиняные тарелки

с вареной картошкой и яйцами, стандартным салатом «огурцы-помидоры», общей тарелкой кишмиша. В конце — горячий чай. Я все это запомнил потому, что мы не смогли толком поесть. Вскоре все заходило ходуном, и надо было только спасти посуду. И вплоть до Сочи, то есть две ночи и три дня, мы горячего не ели. Кто как мог обходился на камбузе куском хлеба, сыра, бастурмы и запивал все это холодной водой.

В ту ночь вся надежда была на два запасных руля, на малый парус и, конечно, больше всего на мускулы «Киликии». Ночью я лежал на своих нарах, хорошо зная, что вроде бы буду спать и даже вроде бы видеть сон, и при этом — бодрствовать. Такое со мной не раз случалось в жизни: и во время прохождения курса молодого матроса летом 1953 года, когда ухитрялся спать прямо в струю, на марше, и на лодках, и на собачьих и оленьих упряжках. Вот и сейчас мне снился какой-то сон, и даже с продолжением, но в то же время я крепко держался за край верхних нар, чтобы не упасть во время сильного крена. Не упал ни разу. Но зато отчетливо слышал, как падали все вещи, которые не были закреплены.

* * *

Запомнилось, как я в уме беседовал с «Киликией». Это был не бред и вовсе не сон. Иногда казалось: судно мне отвечало. Но все же это был монолог, который здесь привожу отрывками:

«Я еще в юности плавал на самом большом военном корабле, который назывался «Октябрьская революция». Это был линейный корабль, или, как моряки называли, линкор. Потом в молодости я совершал длительные переходы на самых-самых крохотных самодельных плоскодонных лодках от Тихого океана до Атлантики. В первом случае спал на висячих койках, а во втором — прямо на дне лодки. Общаюсь с тобой, «Киликия», «на Ты» с большой буквы. Лежу на «нарах», как это не раз бывало на гауптвахте и в дисциплинарном батальоне на Балтийском флоте. Лежу и думаю не только о Твоих предках — киликийских кораблях, но и о моих предках — киликийских моряках.

Возможно, нары их были шире, но у нас они очень уж узкие. Возможно, расстояние между ярусами (этажами) были выше, ибо меньше, чем у нас, не может быть. Я за ночь десятки раз бьюсь головой о доски верхнего яруса. Это оттого, что я вообще сплю беспокойно. Но, честно скажу, это меня отнюдь не огорчает. Каждый раз смеюсь про себя. Зато я нахожусь на особом положении. Могу даже среди ночи встать, сесть на край

нар, приподнять сварганенную специально для меня доску, заменяющую мне письменный стол. Ставлю на нее пишущую машинку, которая в своем белом чехле служит мне подушкой. Включаю крохотную двенадцативольтную лампочку и начинаю стучать по клавишам. Я не пишу. Я перепечатаваю записи из многочисленных блокнотов, которые на борту постоянно куда-то исчезают. Ребята уже привыкли к этому и сами следят, чтобы они не терялись. Теряю я их не потому, что такой уж безнадёжно беспечный и рассеянный (хотя и это тоже есть). Представьте себе: устроишься где-то на палубе с записной книжкой, а в это время раздается команда «Аврал!». Надо броситься к кому-нибудь на помощь. И, конечно, не задумываясь о судьбе записной книжки, кладу ее где-то рядом. Потом успеваю заняться чем-то другим. И вдруг вспоминаю о блокноте. По ночам вскакиваю и пишу, ибо хорошо знаю, что, как говорили древние, слова улетают, а написанное остается.

Каждое утро, когда я сажусь на нары, ноги оказываются в воде. В чисто деревянных плавсредствах вода всегда просачивается со дна или из любых щелей между досками обшивок, которые то высыхают, то набухают. Нередко такого типа корабли поднимают на специальных кранах, с помощью мощных полиспастов (у яхтсменов они называются «вант-путенсы», но я постараюсь поменьше злоупотреблять мудреными терминами), и во время подъема судна под огромной тяжестью собственного веса корабль деформируются и скелет, и обшивка. Так что, судя по всему, как бы моряки тщательно и регулярно ни заделывали щели, остается одно — откачивать воду.

Дорогая «Киликия», я с самого начала относился к Тебе с настороженностью. Это было в 2002 году в Ереване на площади Республики. Ты стояла там, где каждый год для детворы устанавливают новогоднюю елку. Увидев Тебя, я обомлел от самого факта нахождения судна на высоте около тысячи метров над уровнем моря, практически на склоне Арарата, удостоившегося упоминания в Библии только потому, что вершина его стала спасительной пристанью для человечества после потопа. Вокруг Тебя было много народу, иные ухитрились подняться на борт. Меня узнали ребята, создавшие и сотворившие Тебя. Пригласили наверх. Все у меня тогда трепетало в душе и теле. Я же до сих пор время от времени во сне вижу то мои лодки-платформы, то мои родные собачьи и оленьи упряжки. И вдруг я в центре Еревана увидел корабль — «реплику» древних судов. Копия киликийских кораблей. Там же я и познакомился с ка-

питаном судна Кареном Балаяном. В тот день я облазил все Твои уголки, погладил борт, обшивку, кнехты. Часа два я общался с ребятами. Говорил с капитаном, которому признался, что в последние годы много читал о Киликии и поразился тому, как мы беспечно относимся к истории этого уникального государства, где знали, как надо строить не только корабли, но и, поистине, державу! Потом вместе с министром обороны Армении Сержем Саркисяном мы посетили Тебя на Севане, где и были решены самые главные практические проблемы будущей экспедиции.

С той самой поры не раз ощущал, что я прикипел к Тебе душой. Так уж получилось, что в тот день, точнее, в ту ночь, меня пригласил на свою популярную телепередачу «Полночный экспресс» талантливый журналист и телеведущий Артур Бахтамян, который решил вести диалог о моих давнишних путешествиях на лодках, собаках и оленях. Вот там впервые я и рассказал с восторгом об идее экспедиции на копии древнего армянского корабля «Киликия», пообещав попытаться написать книгу.

И вот я с Тобой. Я внутри Тебя. По законам физики, мы сейчас качаемся на бешеных волнах одинаково. У нас одна и та же амплитуда несусветного маятника. Иногда Ты так плотно ложишься на бугристую поверхность Черного моря, что кажется — это последний крен. Но я уже верю в Тебя просто безоговорочно.

Сейчас, когда качка только килевая и мы долгое время плывем лежа на боку, подчиняясь воле паруса, я хочу Тебе напомнить, что накануне выхода из стартового Поти под армянским и грузинским флагами я дал первой программе армянского телевидения интервью, в котором сказал, что для нашей экспедиции есть некий образ Святой Троицы. Это, конечно, Ты — «Киликия», это — Море и это — Мы, наш экипаж. Если все мы — звенья одной цепи, то скрепляет цепь то, что можно назвать одним словом — УВАЖЕНИЕ. И вот я решил именно в эту, не скрою, страшную ночь поговорить с Тобой о таких важных для мореходов понятиях, как «уважение», «любовь», «честность», «чувство локтя и плеча», «вера» и, конечно же, «надежда» с ее легендарным производным — «надежность».

Вот с последнего я и начну. Это ведь имеет прямое отношение к Тебе. «Надежда» — это больше от судьбы, а вот «надежность» чаще всего понятие объективное. Ты сегодня спасла нас не тем, что мы не теряли надежды, которая, как говорится, уми-

рает последней. Ты спасла нас тем, что мы собственными глазами увидели и всей кожей ощутили, что Ты сотворена добротной и надежно. Десять тысяч заклепок крепки, киль от форштевня до ахтерштевня — как стальной монолит. Карен не раз говорил о том, что восемь-девять веков назад, согласно историческим данным, именно такие кили имели киликийские корабли. И на них киликийцы, пройдя по семи морям до пролива Гибралтар, выходили в Атлантический океан. «Не думаю, что тысячу лет назад не было штормов», — резонно полагает капитан...

Вряд ли все киликийские суда проходили свои маршруты в шторм без чрезвычайных происшествий. Уверен, что в будущем надо все же подумать об изменении килия. Карен напомнил мне слова Тура Хейердала: «В любом эксперименте чистота — превыше всего». Карен прав. Можно взглянуть на Твои фотографии, снятые на суше, особенно когда Ты находилась на двадцатиметровом железном трейлере. Там отчетливо видно, что Ты все-таки не плоскодонка и не яхта. Ты — «Киликия». Я произношу эти слова с уважением, сознавая, что речь идет не об историчности Твоего названия, не о почитании предков, а о Тебе самой конкретно. Ибо я всегда придерживался принципа, что уважение современника куда предпочтительнее, чем запоздалые восторги потомков перед тенью того, что уже прошло. Ты знаешь, когда за день до старта на Твоих бортах устанавливали сигнальные огни, справа — зеленый, слева — красный, я уже тогда подумал о том, что успел полюбить Тебя.

Я хотел Тебе сказать, что, сколько бы огней ни гасила ненависть, все равно любовь зажжет их больше.

Интересное наблюдение сделал я в те дни. Мы долго стояли в Потии, ожидая оформления документов. Представь себе, что в течение двух дней Самвел Карапетян четыре раза съездил в Батуми и обратно. Дело в том, что руководство управления парокходством находится в центре Аджарии, а подчиненные — в Потии. Вроде работает телефон, есть какие-то свои курьеры, однако за каждой бумагой надо ехать в Батуми. В самый последний день нас вообще ошаршили. Оказывается, капитан и капитан-наставник должны взять все без исключения бумаги и поехать еще раз в Батуми, дабы там все окончательно привести в порядок. Я поднял всех на ноги. Позвонил депутату грузинского парламента Вану Байбурту, потом — послу Армении в Грузии Георгию Хосроеву, потом мэру Потии. Хосроев связался с премьер-министром Грузии Зурабом Жвания, который в свою очередь позвонил самому главному начальнику грузинского парокходства.

Все закрутилось, завертелось, задвигалось. И вот — нет худа без добра. Выяснилось, что у нашего капитана все капитанские документы (диплом, права и все такое прочее) еще с советских времен, с советскими гербами. Грузинское пароходство сделало нам просто-таки ценный подарок: переформило все документы на современный (английский) лад. Все дни в Потти, не расставаясь с телефоном, я успевал наблюдать за поведением членов экипажа. На берегу не очень-то разберешься, кто чем занимается. Но как только мы вышли в море и как только начался шторм, я понял, что лишь у половины или двух третей экипажа (а нас на борту сейчас девятнадцать человек, но цифра эта не постоянная, количество членов экипажа меняется) имеется четкая судовая роль. Это значит, нам всем еще предстояло стать слаженной командой. Да, на берегу трудно определить судовую роль каждого. А вот в море произошло нечто удивительное. Сработал у абсолютного большинства такой трудовой фактор, как ЧЕСТНОСТЬ. Если моряк честен, то обостренное чувство локтя и плеча обязательно привьется ему. Оно станет его сутью и сущностью. Еще важна ВЕРА в Тебя, в себя и в друзей.

И под конец, как и обещал Тебе, скажу о НАДЕЖДЕ и НАДЕЖНОСТИ. Знаешь, сейчас Тебя удивлю. Я моего деда, дедушку Маркоса, считал самым мудрым человеком на земле. Это он однажды сказал: «Учти, надежду Бог придумал только для того, чтобы ты в первую очередь надеялся на себя. Иначе она превратится в зло. Ибо будет расхолаживать тебя. Надежда может казаться хорошим утром, но, если сам ничего не сделаешь, то она превратится в плохой вечер. Никогда не попадай в рабство надежды».

Дед часто говорил о надежде, и каждый раз он делал это по-разному. Но главной была мысль, что нельзя надеяться на чудо, сложа руки. И я в тот страшный штормовой день смотрел, как ведет себя на палубе-качалке, скажем, Гайк Бадалян. Спокойный, немногословный, ироничный Гайк-моторист в любую минуту оказывался там, где он больше всего был нужен. Вот это и есть надежный человек. Надежный, как Ты, «Киликия». Чаще всего можно было видеть в экстремальной ситуации Гайка вместе с Самвелом Бабасяном. Им обоим по тридцать шесть лет. Судовая роль обоих — матросы. Но если Гайк отвечает за мотор, без которого, как мы убедились, пришлось бы нам очень худо, то Самвел — телелетописец. Самвел прекрасно понимал, что в шторм он, оставаясь, конечно, матросом, должен непременно запечатлеть все неповторимые мгновения. Сделать это

трудно, если не сказать немислимо, на пляшущей палубе шириной в пять метров. Гайк так приноровился, что уже угадывал параметры амплитуды качания палубы и ухитрялся не только сам удержаться на ней, но и стать опорой для друга, который мог снимать фильм, только обеими руками держа большую камеру на правом плече. Я очень верю, что те кадры, которые снял Самвел, все-таки получатся. И когда на экране покажется самый молодой матрос Мушег Барсегян, который висит на кончике реи, то я во всех деталях вспомню, как это происходило и как я сам помогал вместе с Гайком работать на корме нашему, как я его называю, «телематросу».

Я Тебе время от времени по ночам при естественной для Тебя бессоннице буду рассказывать о ребятах и о Тебе самой. Ты вряд ли заметила очень тихого, интеллигентного Арика (Армена) Назаряна. Да и если призадуматься, то Ты не очень-то можешь понять основную судовую обязанность Арика. Не то что восемь веков, но всего десять-двадцать лет назад на судах, плавающих по морям и океанам, не было такой роли, как у него. Правда, он один из начальников вахты, но большую часть времени проводит у своего портативного компьютера, у аппарата космической связи. Это он передает мои и Карена Даниеляна информации в Ереван, и он же получает оттуда сведения для нас. Так что благодаря ему уже вчера в Армении узнали, что Ты управляешься в штормовом море ведрами. Звучит, понимаю, очень прозаически. Но такова жизнь. Думаю, мы в Сочи малость задержимся. Надо, повторяю, подумать о рулевых веслах серьезнее.

Вот я беседую с Тобой, если, конечно, мой этот весьма странный монолог можно назвать беседой, а сам ловлю себя на том, что вторую ночь подряд вроде не сплю и все же чувствую, что монолог свой веду во сне. Природа берет свое. Передо мной не то наяву, не то во сне проходит добрый и вечно улыбчивый Гагик Илоян, любитель рассказывать притчи и анекдоты, который спешит поехать в Новороссийск, где живет его внук. На судне он не только матрос, но (как уже говорилось) и мастер на все руки, в том числе и плотник. Проходит перед закрытыми моими глазами самый загорелый, самый молчаливый, самый задумчивый матрос «Киликии» Геворг Григорян, который, хочется верить, до конца маршрута будет на борту не врачом-матросом, а матросом-врачом. Мне казалось, что если бы Геворгу не доверили стоять на вахте у рулевого весла, то он или бросился бы в море, или сошел бы в первом порту.

Если бы Ты посмотрела на меня, на мою седую бороду, на мои метровые шрамы от двух операций на сердце, если бы заглянула в мой паспорт и узнала, что мне — без пяти минут семьдесят, то удивилась бы тому, как я оказался на Твоем борту. Это был мой выбор. В нашем безумном-безумном мире я сделал самый, может быть, разумный выбор для себя, чтобы попытаться не столько вернуться в прежний мой образ жизни, сколько вернуть его себе хотя бы на какое-то время. Хочу также признаться: я очень горд тем, что не только я выбрал Тебя, капитана и команду, но меня выбрал капитан, выбрала команда. И хочется надеяться, что и Ты тоже выбрала меня и что Ты не ошиблась в своем выборе.

Иногда мне кажется, что Ты переживала больше нашего во время апогея шторма. Ты не виновата, что вышел из строя большой парус, что сломались рулевые весла, что вообще Ты вся изранена. Мы непременно доберемся до Сочи, где подлечим все Твои раны. Знаешь, в 1969 году великий Тур Хейердал тоже на экспериментальной лодке и тоже построенной лишь по макетам, моделям, чудом сохранившимся рисункам отправился по Атлантике от Старого к Новому Свету, точнее, к острову Барбадос. Однако, не дойдя до финиша, папирусная лодка, названная Хейердалом по имени Египетского бога Солнца Ра, развалилась. Экспедиция сорвалась. Хейердала и его идею-мечту спас тогдашний президент Египта Гамаль Абдель Насер, который за счет государства построил новое судно «Ра-2». На нем через год, в 1970-м, Хейердал с командой снова отправился в путь и достиг цели. Я все это хорошо помню, потому что мог бы оказаться в команде Тура и, естественно, внимательно следил за тем легендарным плаванием обоих «Ра». Мы будем лечить друг другу раны и думать только о том, чтобы вместе добраться до намеченной цели. Ведь над нами Бог и ниже него — Государственный флаг Армении.

Судя по всему, Ты, «Киликия», всей своей сутью и всей своей надежностью изменила мои чисто писательские планы. Теперь я всегда буду представлять Тебя перед собой. Буду вместе с Тобой возвращаться в прошлое и пытаться заглянуть в будущее. Ты упорно молчишь, но я чувствую, как Ты понимающе слушаешь. Я Тебе буду рассказывать о тех населенных пунктах, или, как раньше говорили, о тех землях, где Ты бросишь якорь. Это те самые населенные пункты, те самые земли, где останавливались наши предки, Твои предки. И сегодня в абсолютном большинстве из них живут наши соотечественники. Они уже

знают о Тебе. А я, используя исторические материалы, поведаю нашим современникам о том, как зародилось Киликийское государство с его могущественным флотом. Расскажу и о том, как оно пало не только по вине внешнего врага. Говорят, у путешественников жизнь бродячая, а вот память оседлая. Мы должны постараться сполна использовать это качество. У меня такое впечатление, что о важной роли Киликийского государства для нашей истории и философии сегодня знают только узкие специалисты. Мы с капитаном много говорили о том, что у нашей экспедиции, кроме прочего, есть сверхзадача — напомнить нашему современнику об уроках Армянского Киликийского государства. Они более чем поучительные, но надо сознавать при этом, что вряд ли нам поможет сам по себе полученный урок. Мы слишком часто повторяли свои ошибки. Тому тьма примеров. И наиболее страшным из них является судьба Киликии, о которой я буду рассказывать Тебе, видя перед собой прежде всего наших читателей.

* * *

Кажется, у меня уже вырабатывается традиция писать о корабле, о работе экипажа на палубе, о самом море, о погоде только непосредственно в пути, то есть на борту, сидя на моих жестких нарах за наспех сколоченным специально для меня письменным столом. Если, конечно, один квадратный метр грубо отесанной доски, висящей на двух шнурах, можно назвать письменным столом. Доска обрамлена толстыми рейками. Это чтобы во время сильной качки пишущая машинка, книги и бумаги не попадали. Она держится на петлях, которые позволяют во время шторма поднять и закрепить ее к стойке. Стол начал мастерить Арег Назарян, а завершил Гагик Илоян. Продумано гениально. Когда поднимаешь доску, она закрывает собой множество полок с книгами и рукописями. Когда стоим на якоре, на бочке, находимся на рейде, когда пришвартованы к причалу, то пишу уже не о работе экипажа на палубе, а о самих ребятах. Нахожу в каждом из них свою особинку. Пишу также о том, как «плавала» «Киликия» по горным дорогам Армении и Грузии, добираясь до берега Черного моря. Пишу о тех, с кем встречаемся на маршруте и, самое главное, пишу о Киликии без кавычек. Об истории Киликийского Армянского государства.

Я не историк, а, пожалуй, вечный студент, постоянно готовящийся к вечным экзаменам жизни. И надо признаться, с тех давних студенческих пор не расстаюсь со шпаргалками. Меня

сопровождают в буквальном смысле слова увесистые труды Гевонда Алишана и Григора Микаеляна, Юрия Барсегова и ксерокопированные статьи из энциклопедических томов и монографий. Да простят меня многоуважаемые авторы и дорогие учителя мои, но страницы этих книг испещрены записями и пометками, восклицательными знаками да птичками на полях. У меня ведь одна сверхзадача — извлекать уроки из истории, а не корчить из себя этакого многознайку, помня, что еще Эсхил заметил: «Мудр — кто знает нужное, а не многое». И все же, согласен, нельзя портить книги.

* * *

Однако прежде чем взяться за уроки истории, мне следует выполнить долг летописца «Киликии». Я рассказал о том, как неожиданный шторм спутал все планы команды, в том числе, конечно, и мои. Вообще, приводя в порядок мои путевые заметки, никогда не ставил себя в состояние раба хронологии. Так я, к примеру, писал о Карабахской войне в книге «Между адом и раем». Говорят, человек только перед самой смертью невольно прокручивает в голове, как в кино, всю свою жизнь, строго соблюдая принцип хронологии. Так говорят. Хотя — кто знает, о чем думают люди перед смертью?! Уж что-что, а это абсолютная тайна. И все же в путешествии надо постараться, хотя бы приблизительно, но помнить о календаре, словом, о хронике.

* * *

Нелегким был старт «Киликии» по суше. С утра 24 июня 2004 года выяснилось, что во всем Ереване имеются только три шестидесятитонных крана, и все они вышли из строя. А судно в это время стояло на необычных стапелях во дворе солерудников. Директор, или хозяин этого редкостного хозяйства, Арег Гукасян после двухлетнего испытания «Киликии» на Севане приютил у себя судно, и вот теперь нужно было его поднять мощным краном, поставить на двадцатиметровый трейлер и отправить этот бесценный груз к Черному морю. На 18 часов была назначена церемония проводов экспедиции. Карен Балаян позвонил мне и сообщил, что нигде не могут найти подъемный кран.

Куда только я не звонил?! И везде твердили одно и то же: «Поможет только министр транспорта и связи Андраник Манукян». Но я-то знал, что это только в советское время у министра связи была связь, а у министра транспорта был транс-

порт. А сейчас у министра транспорта и связи нет ни того, ни другого. Тем не менее я позвонил Андранику и, конечно, был прав. Никакого такого крана в его отрасли нет. Однако именно Андраник достал-таки кран.

Не без труда корабль водрузили на трейлер, который и тащил его на Севанскую трассу. После торжественных проводов выяснилось, что судно уж очень «неудобно» расположилось на трейлере. Надо подать его примерно на метр назад. А для этого опять нужен кран. К полуночи достали желанный кран опять же с помощью Андраника Манукяна. Весь вечер, всю ночь и все утро с нами находился заместитель министра транспорта и связи Варган Вартамян.

Всю ночь и все утро до полудня, после того как судно подали вперед, чинили трейлер, который тоже был самодельным. Двенадцать пар колес, и каждая пара самостоятельно управляется. Некое подобие железной сороконожки.

Бесконечно долго мы ехали через Севанский перевал, по дилижанским поворотам к Иджевану, Ноемберяну, Шамшадину, Кировабаду, Шаумянскому району (Гюлистанскому краю) и, наконец, к Арцаху, мучаясь, особенно в зимнюю пору, именно на севано-дилижанском участке. Год назад, наконец, завершили начатый еще в советское время тоннель сквозь печально популярный перевал. Об этом я вспомнил, хорошо зная, как трудно было бы сегодня без тоннеля пройти двадцатиметровому трейлеру с двадцатитонным кораблем по старой дороге.

Сразу после тоннеля экипаж остановился на ночлег. Свой рабочий кабинет в Ереване я успел уже превратить в диспетчерскую. Находясь постоянно на связи с капитаном Кареном Балаяном, я уже знал, когда и где надо оказывать помощь.

* * *

Накануне вместе с капитаном посетили главу республиканской службы полиции Гайка Арутюняна, который пригласил на встречу своего заместителя, курирующего государственную автоинспекцию, Ованеса Варяна. Они связались с грузинскими коллегами и попросили оказать содействие в передвижении судна по территории Грузии. Дело в том, что недели за две до этого группа из экипажа «Киликии» прошла по дорогам Грузии и на многих участках наткнулась просто-таки на непреодолимые барьеры: то мост высотой меньше роста судна, то в некоторых местах таможенных «застав» поставили железобетонные стойки, тем самым сузив ширину ленты шоссейной дороги.

Большую часть пути прошли по Лори. Я позвонил губернатору, своему давнишнему другу Генриху Кочиняну, который находился в Ереване на совещании. Но это не помешало ему организовать, как сказали мне потом члены экипажа, «удобное» и «улыбчивое» прохождение до самой границы с Грузией. На подступах к Ванадзору к «киликийцам» и сопровождающей их бригаде (водители грузовых машин из Министерства обороны, гаишники, рабочие, обслуживающие трейлер) подошел старик. Постоял чуть и вдруг стал гладить обшивку парусника, как это делают всадники со своими любимыми лошадьми. Удивительно, но точно так же поступали люди, чаще всего именно преклонного возраста, и в Степанаване, и в Калининне.

Правы социологи, утверждающие, что самое настоящее богатство — это информация. И не только официальная... Ибо кратчайшее расстояние между двумя точками все-таки не прямая линия, а человек.

Сотрудники ГАИ Армении передали эстафету своим коллегам из Грузии, которые первыми встретили экипаж на границе.

* * *

«Киликия» с первого захода не смогла взять «приступом» Тбилиси даже с активной помощью сотрудников ГАИ и городской милиции. Выяснилось, что объездные пути совершенно не годятся для параметров «Киликии», а в Тбилиси будут проблемы, ибо судно может продвигаться по городу только ночью, да и то лишь при обесточивании троллейбусных линий.

Я тотчас позвонил начальнику службы, которая занимается этими вопросами. Интересный получился разговор, под стать диалогам из фильма «Мимино».

— Дорогой мой, я очень прошу. Мы выходим из нашего графика, трудно будет потом наверстать время. Организуйте, чтобы в нужное время выключили свет в Тбилиси, — говорил я, как может говорить брат с братом.

— Дорогой мой, — в голосе на том конце провода тоже прозвучали братские нотки, — я очень удивляюсь вам. Сегодня весь город мне звонит, чтобы я включил свет в Тбилиси, ибо нет у нас электричества. Мы все время находимся в темноте. Больше всего люди страдают из-за того, что не могут заряжать сотовые телефоны, а ты, дорогой мой, просишь, чтобы я выключил свет. Откуда у нас такое счастье, чтобы иметь свет и чтобы иметь при этом возможность выключить его?

— Дорогой мой, но ведь могут подключить свет именно тогда, когда армянское судно будет проходить по грузинской столице. Это же называется «по закону подлости».

— А вот тут, дорогой мой, обещаю тебе, что буду начеку. Я прослежу. И думаю, что грузинская столица не будет в обиде на меня, если после того, как уже целые сутки царит тьма, я еще каких-нибудь два часа не дам света. Особенно когда люди узнают, что это я сделал для армянского парусного судна.

— Дорогой мой, — сказал я.

— Дорогой мой, — ответил мне мой грузинский брат.

* * *

К счастью, для жителей грузинской столицы в тот вечер подключили электричество и, к счастью, для экипажа армянского корабля уже не было надобности выключать его. К полудню следующего дня оказались в Гори, где корабль остановила грузинская военная полиция, единственная служба в Грузии, которая не была оповещена о нашем продвижении. По словам членов экипажа, которые говорили со мной по телефону, это были грузины с железными нервами. Они ничуть не удивлялись тому, что по горным дорогам их страны медленно плывет древнее судно. Словно это происходит на их глазах каждый день...

Наконец добрались до города Хашури, одного из самых гостеприимных населенных пунктов Грузии. Какова же была обида жителей этого чудесного города, когда они узнали, что главный хашурский мост на целых семьдесят сантиметров ниже «Киликии», стоящей на трейлере. Горожане готовы были с лопатами выйти на субботник и вырыть под мостом ров глубиной в один метр. Пришлось объехать Хашури и пройти семнадцать километров за семьдесят два часа. Город пришел на помощь не с лопатами, а с грейдерами да бульдозерами. Срезали бугры, засыпали ямы, расширили обочины, словом, благодаря армянам грузины построили стратегическую дорогу длиной в семнадцать километров. Дальнейший переход до Поти прошел без проблем и происшествий.

Как только судно спустилось на воду, моя миссия была закончена, и я выехал из Еревана в Поти.

* * *

Пишу книгу прямо на ходу. Для меня закон хронологии соблюдается только в записной книжке. Там есть даты и даже часы. Однако сейчас не это важно. Важнее то, что время, по

словам Вольтера, является «мерой вечности». Гений вторил гению, не ведая слов Нарекати: «дольше века длится день». Правда, у Вольтера это звучит несколько иначе — «нет ничего продолжительнее времени». А вот для Гёте время — это сущий тиран, который капризно каждое столетие другими глазами смотрит на мир. Только моряки в море осязаемо чувствуют: время летит, будто ветер над ними, оставляя свою тень за кормой судна. И когда я решился, просматривая первые страницы блокнота, взяться за книгу, то думал уже не о тени времени, а о ветре времени, обжигающем лицо. Соблюдая традицию путешественников, я представил читателю всех членов экипажа, а после этого — не мог не начать диалога с Кораблем. Тем самым уже нарушил хронологию. Однако это не значит, что мы не поговорим подробнее о старте, который вбирает в себя и предстартовые волнения — молекулы времени.

* * *

Не случайно философы утверждают: действуй в согласии с мгновением, и ты сотворишь добро, которое переживет века. А сейчас всего три дня осталось до старта — и уже миллион мгновений, каждое из которых — действие.

...На причале рядом с «Киликией» лежали доски, из которых вполне можно было соорудить большой добротный дом. Забегая вперед, скажу, что практически все доски были израсходованы в Потю. Эти три дня слышались непрерывный стук молотка, хрипловатое жужжание пилы, визжание электрорубанка. Главным был Гурген Арутюнян, считающий себя не плотником, а столяром. Я под конец «повысил» его в чине, назвав краснодеревщиком. Однако, наблюдая впервые, как трудятся бок о бок ребята, я понял, что все они — и плотники, и столяры, и краснодеревщики. Состоявшаяся команда, в которой не подавляется личность, хотя дисциплина армейская.

Рассказывая о предстартовой подготовке, я должен в первую очередь отметить тех, кто, будучи с самого начала членом клуба «Айас», сделал все, от них зависящее, чтобы путешествие состоялось, но кому по различным причинам пришлось отказаться от дальнейшей реализации собственной мечты.

Больше всего времени на причале ушло на сотворение реи самой длинной парусной мачты. Двадцать один с гаком метр. Такой высоты дерева не найдешь, как уже говорилось, да если и найдешь, то не сможешь перебросить на транспорте.хлопот с ней было много. И вот, 12 октября 2002 года на едва появив-

шемся на свет судне во время очередного подъема реи наверх случилась трагедия. Рея была удлинена за счет трех кусков. На самом пике подъема сломался один конец, полетел вниз и... Андраник Мкртчян погиб на месте! Ему едва перевалило за тридцать. Дочь, Андриана, родилась уже после смерти отца. Мкртчян окончил факультет механики Ереванского политехнического института. Яхтсмен. Атлетического сложения. «Был моряком от Бога» — по отзыву друзей.

«В гости к Богу не бывает опозданий» — это Высоцкий, а народ говорит: «Бог забирает лучших». Но в случае с Андо, как я понял, было нечто от философии Нарекаци, для которого самым страшным во все времена была «напрасная смерть». Обо всем этом я подумал, видя, с какой ответственностью «киликійцы» работают над удлинением реи. И, конечно, все при этом вспоминали об Андранике Мкртчяне, который своей смертью как бы отвел беду от своих друзей. По окончании плаванья я непременно встречу с его матерью и с женой Андо.

* * *

В восемнадцать ноль-ноль 14 июля 2004 года «Киликия» была готова к старту.

К назначенному часу собрался народ на причале. Подъехали чрезвычайный и полномочный посол Армении в Тбилиси Георгий Хосроев, мэр города Поти Вахтанг Алания, сдержал слово депутат Грузинского парламента Ван Байбург, приехал и художественный руководитель Государственного армянского театра Грузии Армен Баяндурян. Путешествие освятил епископ Аракел. Он передал капитану Карену Балаюну два небольших портрета, на обороте которых были подписи Президента Армении Роберта Кочаряна: портрет легендарного киликийского полководца и царя, одного из главных основателей Киликийского Армянского морского флота Левона II, и выдающегося армянского историка, ученого, летописца, автора капитальных исследований о Киликийском государстве Гевонда Алишана. Портреты эти сейчас висят в кают-компании, где экипаж обедает за столом из киликийского дуба. Очень логично — полководец-царь и историк являются почетными членами экипажа «Киликии».

Армянский государственный флаг в сопровождении государственного гимна, который мерно звучал из громкоговорителя на всю пристань, подняли капитан корабля и посол Армении. Затем, в соблюдение древней традиции, ставшей мировым законом, был поднят грузинский флаг.

Впервые за восемь веков армянское судно с армянским экипажем и армянским флагом на борту вышло в открытое море, чтобы пройти морскими дорогами, проторенными предками в средние века; чтобы треть года, подобно им, провести в долгом пути; чтобы смотреть по ночам на звезды, которые были самыми верными путеводителями для них...

Я уже рассказал о шторме, о том, как словно ножом разрезало большой парус. Но вот именно в те часы, в ту тревожную ночь я больше всего думал о морях Киликийского флота XII—XIII веков. И уже тогда решил, что не на финише путешествия буду «приглашать» на судно ученых, исследовавших историю Киликийского царства, а с самого начала. Прямо сейчас. И это, думаю, будет справедливо.

* * *

В 1981 году на армянском языке вышла моя книга «Очаг» — итог шестимесячного путешествия по Армении, точнее, по Армянской Советской Социалистической Республике. В 1984 году вышел русский вариант книги. И тогда в ЦК КПСС и в «Литературную газету» стали поступать письма, авторы которых называли меня «националистом» и обвиняли в том, что самую маленькую социалистическую республику в братской семье народов называю ни много, ни мало — «Великой Арменией».

Но ничего не поделаешь: была и Великая Армения, и Малая Армения, и Киликийская Армения, и Восточная Армения с ее Нахичеваном, с ее Арцахом, Гандзаком, Гюлистаном, Ханларом, Дашкесаном, Шамхором, Кедабеком, Нухой и другими регионами. И Западная Армения — с ее Карсом, Сурмалу, Сарыкамышем, Ваном, Сасуном, Мушем, Эрзурумом, Битлисом, Игдиром и многими другими регионами. Черт возьми, говоря обо всем этом, мы же не нажимаем на курок, на кнопку, на рычаг! Мы говорим всего лишь об историческом факте, о котором должны дискутировать только перья историков, а не орудия генералов.

Думаю, не помешает небольшой экскурс в историю. Все-таки по большому счету экспедиция наша, можно сказать, взяла старт со времен образования Киликийского Армянского государства. Сама Киликия не раз еще до нашей эры и после целиком или частично входила в состав Армении. Однако как самостоятельное армянское государство Киликия появилась в 1080 году. И не манной оно упало с неба. Государствообразующим фактором стало то, что на этой территории всегда проживало много армян, а к тому времени неуклонно росло их число.

Еще в середине V века армянское население продолжало играть решающую роль. Впоследствии Византийское правительство поощряло переселение армян из коренной (!) Армении в заевфратские области.

Объективно сложившиеся обстоятельства привели к тому, что именно в ту пору (VII—XI вв.) в эпоху арабского господства в регионе продолжала увеличиваться численность армян — аборигенов из Великой Армении — из Вана, Ани, Карса, которые были захвачены опять же Византией, из Передней Азии после вторжения туда сельджуков.

Одна из многочисленных задач экспедиции «Киликия» — путешествие по семи морям» — попытка в меру своих сил даже самым названием нашего нелегкого предприятия освежить в памяти современников-соотечественников некоторые важные страницы собственной истории.

Не случайно в нашей кают-компании, где три раза в день собираемся на трапезу, висит портрет Левона II. К этому великому человеку мы еще не раз вернемся. Но прежде — два слова о его предках, основателях Киликийской страны — Киликийского дома — Киликийской Армении — Киликийского Армянского государства — Киликийского Армянского царства, страны Сиса, Сисвана (все это, по сути, синонимы). Основателем этого государства была династия Рубенидов. Еще до официального возникновения Армянской Киликии, или Киликийской Армении, князь Рубен и сын его Константин уже владели горными округами Тавра. Внуку князя Рубена Левону, названному впоследствии Левоном I, удалось завоевать равнинную Киликию, которую на короткое время захватила Византия. Однако сын Левона I Торос II вернул захваченную территорию с лихвой. Не случайно некоторые историки и путешественники в середине XII века называли Киликию страной Тороса.

У Армянского Киликийского государства была своя специфика — внушительная протяженность морской границы. По данным Гевонда Алишана, она простиралась от Александретты (первый город у Сирийской границы) до Адалии — важного порта Малой Азии.

В период наибольшего расцвета Киликийского Армянского государства территория его составляла сорок тысяч квадратных километров, здесь проживало около миллиона человек. Некоторые показатели отдаленно напоминают начальный период Советской Армении. Даже количество административных делений — 30 округов. Только, в отличие от наших бывших

районных центров, это были и города, и крепости, и замки, и крупные морские порты. Столица Сис представляла собой, особенно в последние сто лет, неприступную крепость. Полтора века (даже долгие годы после окончательного распада Киликии) Сис являлся резиденцией католиков всех армян. А с 1441 года и до 1921-го — резиденцией Киликийского дома. И в том ничего удивительного нет. До начала XX века, то есть до геноцида армян в Османской империи, возведенного в ранг государственной политики официальной Турции, на территории бывшего Киликийского Армянского государства проживало около полумиллиона армян. Впоследствии резиденция Киликийского дома обосновалась в Антильясе (Бейрут, Ливан).

* * *

В истории человечества не было ни одного государства, которое при таких размерах, как Киликия, имело бы около тридцати крупных и, что самое главное, одновременно и успешно действующих морских портов. Алишан и Микаелян цитируют «Секретную книгу крестоносцев» итальянского автора начала XIV века Марина Сануто, который перечисляет и подробно описывает двадцать пять морских портов. Речь идет о крупных, даже, можно сказать, специализированных портах (военных, торговых, транспортных), которые способствовали развитию мощественного государства.

Не случайно армянские энтузиасты-моряки назвали свой клуб на первый взгляд несколько экзотически — «Клуб морских исследований «Айас». Именно Айас, особенно при Левоне Барепаште, был самым главным портом государства. Айас находился на берегу Армянского (ныне Александреттского) залива. Забегая вперед, скажу: маршрут нашей экспедиции составлен по описаниям караванных путей киликийских моряков Средневековья. Через Малую Азию и Армению они добирались до берегов Черного моря, до Ирана, до берегов Персидского залива и девяти морей Средиземноморского бассейна. Выходили через Гибралтар в Атлантику. В XIII веке летописцы подчеркивали: «Айас — один из лучших портов мира, куда регулярно прибывают корабли из разных стран мира».

Итак: около трех десятков крупных портов. Значит, была в них необходимость. Ведь морской флот — это слишком дорогое удовольствие.

Примерно два века спустя после эпохи Левона II Христофор Колумб пересек Атлантический океан на трех испанских

каравеллах, достигнув острова Сан-Сальвадор 12 октября 1492 года — официальная дата открытия Америки. Для нас интересны мореходные показатели судов Колумба: длина «Санта-Марии» — 24 метра, «Пинты» — 17,5 метров. Еще раз напомним: это было спустя два века после Левона II, это были лучшие суда одной из самых сильных морских держав — Испании. «Киликия» похожа на «Пинту». Длина — двадцать метров. Собственный вес и водоизмещение у них одинаковые. Расскажу подробнее о нашей «Киликии». Как уже говорилось, чистый вес корабля — 20 тонн. Еще двадцать тонн — балласт, состоящий из целой прорвы (около двух с половиной тысяч штук) чугуновых кирпичей. Добавим к этому и 10 тонн нашего полезного груза, включая бак с водой, мотор с горячим, запас воды и продуктов питания, одежду, постели (если спальные мешки можно назвать таковыми) и, конечно, мою «железную леди» — пишущую машинку, великое множество толстых и не очень толстых книг и монографий. Итого: суммарно 50 тонн. Вот это и есть показатель водоизмещения.

Уже при Левоне II весь армянский флот практически был парусным. В Европе переход от гребного к парусному флоту начался с XV века и завершился в XVI-м.

* * *

Все планы мои расстраиваются, меняются, пересматриваются. Я запланировал: пространные материалы буду давать двум большим (по формату) газетам — «Голосу Армении» на русском и «Айастан Аюрапетутюн» на армянском. А что до Арменпресс, Арминфо и прочих средств массовой информации — решил вместе с матросом, журналистом и репортером «Киликии» Кареном Даниеляном давать им оперативные сведения. Заранее встретился с главным редактором «Голоса...» Флорой Нахшкарян и главным редактором «Айастан Аюрапетутюн» Тиграном Фарманяном. Обговорили все детали. В трех номерах подряд они дали заранее подготовленный мной материал.

Однако через две недели выяснилось, что такая схема не очень-то жизнеспособна. «Голос...» выходит в неделю три раза, «Айастан Аюрапетутюн» — газета ежедневная, но она — издание официальное. А тут вдруг четыре месяца подряд они печатают через день целыми полосами мои путевые заметки. План мой, точно сшитый чахлыми нитками костюм, трещал по швам. Сутки ходил я по палубе, то налегая на рычаги помпы, то взбираясь на самый нос корабля, на фортштвень, где восседа-

ет впередсмотрящий и где очень хорошо думается. И нашел-таки выход из ситуации.

В свое время я отправлял материалы с маршрутов плавания на самодельных лодках и с походов на собачьих упряжках в «Камчатскую правду», «Камчатский комсомолец» и «Комсомольскую правду». Путешествуя по Армении, где около полугода непрерывно находился в дороге, посылал статьи в «Авангард» и «Комсомолец». И лишь по окончании переходов приводил рукописи в порядок, готовил к печати книгу. Сейчас получалось нечто другое. Уже в море я понял, что тема истории Киликии возьмет верх, что придется стучать на машинке, находясь между двух огней — между «Киликией» и Киликией. Прекрасно осознавал, какая это тяжелая работа, какая непосильная ноша. Но другого выхода не было. Не знаю, сумею ли на будущий год принять участие во втором этапе плавания «Киликии». Я не просто реалист, но — семидесятилетний реалист. Опять же — сердце... Вот и хотелось бы, извинившись перед Флорой («Голос Армении») и Тиграном («Айастан Айрепетутюн») за то, что план мой сорвался, сказать о главном: кровь из носу, я должен за время плавания завершить, скажем так, первую книгу. Когда под мелодию государственного гимна мы подняли государственный флаг Армении и я увидел не только провожавших, не только полное слез светлое лицо и добрые глаза епископа Аракела с посохом в руке, но и загорелые лица теперь уже моих соратников «киликійцев», я ощутил: «Киликия» станет предтечей большой и, возможно, продолжительной многоступенчатой миссии. Ведь «Киликия» словно и не парусное судно, а какая-то фантазмагорическая машина времени, которая перебросила тебя на восемьсот-девятьсот лет назад в Киликию. Речь идет о действенной памяти, которая, без сомнения, является категорией нравственной. Я бы даже сказал, стратегической. Повторяю еще раз: нам позарез нужны уроки истории, и, в частности, уроки истории Киликийского государства.

...А ведь казалось, что я больше никогда не возьмусь за подобное дело, которое, что называется, выжимает из писателя все соки. Думалось, хватит...

Но, увидев на центральной площади Еревана «Киликию», я снова взялся за монографии и статьи о Киликии. Сегодня в открытом море, когда не видно берегов, я твердо осознаю, что для нашего времени нет более поучительной и более серьезной темы, чем история зарождения, расцвета и падения некогда могущественного армянского государства. «Киликия» одним

только фактом исторической «реплики» побуждает заняться этой темой. В то же время я прекрасно понимаю, что для читателя не менее интересно само путешествие. Так что, думаю, план не очень-то будет изменен. Просто мы регулярно будем возвращаться на восемьсот-девятьсот, на тысячу лет назад.

А пока поднимемся на парусное судно «Киликия», которое после длительного шторма подходит к Сочи.

* * *

В блокноте запись: «16 июля 2004 года. 17.00». Перед нами открывается панорама Сочи. В бинокль видно, как все побережье словно окрашено золотисто-коричневым цветом. Это — загорелые тела тысяч и тысяч отдыхающих. Из сочинского порта нам дали команду задержаться на рейде — очередь. Готовимся причалить к стенке «Сочи-2». Честно говоря, потрепало нас изрядно. Даже стоя на рейде, когда, казалось, ветер наконец утих, мы, как потом признавались друг другу, думали только о пережитом шторме.

Капитан дал команду всем одеться в тельняшки с широкими полосками. Впервые экипаж, все семнадцать человек, стали как один. Что-то было во внешнем облике судна не то военное, не то романтическое...

Наконец, дали «добро» на вход в бухту. Паруса к тому времени были уже спущены. Гайк Бадалян завел мотор. Давно не слышали непривычного мерного гула на корабле. Я сразу вспомнил дорогие моему сердцу моторные лодочки «Вулкан» и «Гейзер». Подумал о том, что было бы совсем неплохо, если бы и сейчас ходили на моторе. По крайней мере, не были бы так чудовишно зависимы от ветра. И тогда смело могли бы строго соблюдать график путешествия. Но, как уже говорилось, мы находимся в добром плену у закона о «чистоте эксперимента».

* * *

Как оказалось, дел в Сочи было невпроворот. Еще на борту я записал в блокноте перечень того, что предстояло сделать на берегу. «Порвался российский флаг, надо заменить», «вдребезги разбились бортовые огни от хлестких ударов толстых и жестких концов (веревки)», «надо достать огни (лампы сигнальные) с железным «абажуром» (так и написано «абажуром», хотя можно было написать «колпаком»). Но самое главное: «сломаные рулевые весла надо с оказией отправить в Ереван (понадобятся) и сделать новые, только из металла».

На одни металлические рулевые весла ушло три дня. Сначала надо было чертить, потом уже — проводить многочисленные сварочные работы. После чего обшить тяжеленное многопудовое весло деревянными планками да затянуть их специальными узлами так, чтобы никакая самая бешеная волна не могла бы развязать.

На причале рядом с судном лежали наши доски. Много досок, как было в Потти. Вот и плотничали, столярничали день и ночь. Любое пространство заполняли ящиками. Когда все уже было готово, наши сочинские соотечественники доставили на борт огромное количество картонных коробок с «сухой пищей» (большей частью — галеты, сухари, армянский лаваш) и полтонны родниковой воды в пятилитровых бутылках. Сочинцы достали нам еще и спасательный плот, на котором многие из тех, кто нас встречал, расписались на память.

* * *

Самвелу Карапетяну с грузинским паспортом не разрешили покидать наш плавучий дом. Жертва российско-грузинских отношений находится на средневековом судне, где нет самых элементарных условий быта. Даже умыться — негде. Самвела мы не жалели. Как можно было жалеть вечно улыбающегося и в то же время всегда серьезного человека, который, с одной стороны, является воплощением опыта (яхтсмена), с другой, — любит еврейскую поговорку: «Опыт — это слово, которым люди называют свои ошибки».

Опять думаю про перст судьбы, без которого не случилось бы знакомства Самвела и Карена. В 1984 году знаменитый путешественник Тим Северин удивил мир еще одним своим уникальным переходом. Повторил, можно сказать, на допотопном судне маршрут гомеровского Ясона, который отправился в Колхиду за золотым руном. Некоторые поклонники Тима на своих яхтах достигли турецкой морской границы. Встретили Северина и сопровождали его до Потти. Среди них был и Самвел Карапетян на своей яхте «Аджария». В Потти Тима Северина встречала общественность города, прибывшие из разных уголков Грузии поклонники Тима, ставшего уже легендарным путешественником. Из Армении приехал молодой Карен Балаян, который с детства грезил дальними плаваниями. Там, в Потти, и познакомились Карен с Самвелом. С тех пор прошло ровно двадцать лет дружбы, большая часть которых проходила в море. У Карена появилась возможность регулярно ездить в

Батуми и регулярно выходить в море на «Аджарии». На этой яхте он начал свою, скажем так, морскую карьеру матросом и дошел до дипломированного капитана дальнего плавания, или, точнее, «яхтенного капитана с правом управления парусными судами без ограничения парусности и тоннажа». Такое же звание у Самвела было давно. Так что вовсе не случайно Карен придумал для Самвела в штатном расписании «Киликии» редкую судовую роль «капитана-наставника». Как признается капитан «Киликии», для него Самвел до скончания века останется именно капитаном-наставником. И этот самый капитан-наставник всякий раз в российских портах официально подвергался «судовому аресту». Благо «Киликия» является территорией Армении, и никто не может ничего поделать с членами ее команды.

* * *

Сочинцы устроили нам прощальный ужин после того, как стало известно, что рулевые весла готовы. За несколько часов до начала встречи мне по телефону рассказали про одну девушку — потомка трабзонских армян. Так вот она предлагает нам где-то далеко-далеко в море бросить за борт бутылку с посланием о мире. Учитывая, что бутылку могут подобрать как наши современники, так и представители будущих поколений, необходимо адресовать это послание просто землянам. Я понимал, что морская традиция эта, дошедшая до нас из глубины веков, вся насыщена и пропитана романтизмом, и вряд ли в наш прагматичный век ее воспримут, как это было прежде, с трепетом. Тем не менее, я согласился, но без охоты. Дал слово, как принято говорить в таких случаях, «подумать». Вскоре мы встретились с автором идеи Карине Кагозян и ее подругой Дианой Кочарян. Выяснилось, что Диана — из села Карахбюр (Дашбулах) Аскеранского района, откуда родом дед Президента Армении священник Тер Саркис, и отец, Седрак Кочарян. Женщины передали для «Киликии» и ее команды многообязывающий оберег. Это своеобразный талисман ручной работы, сделанный из металла, наверное, из мельхиора. На самом верху дугообразная пластинка со знаками зодиака, под покровительствами которых будут находиться члены экипажа «Киликии». Ниже, на цепочке из двух крохотных колец, — симпатичная черепашка, как известно, приносящая счастье морякам. Под ней висит колокольчик, который своим звоном отгоняет злых духов, с крохотного язычка колокольчика свисает монета

с квадратной дыркой посередине — это и удача, и, конечно, богатство, которое явно не помешало бы нам с нашими будущими планами, с нашей священной идеей о кругосветке под армянским флагом.

Я был обезоружен таким редкостным талисманом, предназначенным красоваться в нашей кают-компании для, как выразилась Карине, будущих поколений и современников планеты.

На том памятном вечере я огласил текст:

«Послание к нынешнему и будущим поколениям Земли. Мы, члены экипажа «Киликия», начав длительное путешествие по Черному и Средиземному морям до вод Атлантического океана, обращаемся с настоящим посланием к нынешнему и будущим поколениям, сознавая, что наша экспедиция проходит в очень тяжелое и опасное для судеб планеты время: международный терроризм, последствия нарушения экологии, издержки глобализации, локальные войны на фоне бряцания оружием массового поражения, ожидаемый апокалипсис как результат завершения эпохи так называемой нефтяной цивилизации, попытки реставрации идеологии фашизма и пантюркизма, а также другое многообразное зло могут привести к гибели всего живого на земле. В связи с этим нам хотелось бы подчеркнуть тот факт, что парусник «Киликия» является экспериментальным судном, построенным руками членов экипажа по средневековым моделям и миниатюрам, сохранившимся в институте древних рукописей Матенадарана им. М. Маштоца. На нашем корабле нет ни одной детали, изготовленной из современных материалов. В понятие «чистота эксперимента» входят и такие немаловажные факторы, как образ жизни команды, образ мысли, поведения, питания, которые мало чем отличаются от тех времен.

Мы идем по маршруту наших предков, проповедовавших идеи человеколюбия, дружбы и христианские принципы, декларирующих мир и уважение между народами. Мир, который, как говорил великий Альберт Эйнштейн, можно достичь только пониманием, уважением, без которого, как говорил великий Виктор Амбарцумян, рушатся основы гуманизма и цивилизации.

Почитая традиции и обычаи наших предков, мы тем самым выражаем искреннее уважение к традициям и обычаям всех народов на Земле, к основополагающим принципам Всеобщей декларации прав человека. При этом четко осознаем, что нет сегодня более важной задачи, чем сохранение мира как единс-

твенного безальтернативного аргумента продолжения жизни на нашей хрупкой, как горный хрусталь, планете.

Мы на «Киликии» с гордостью несем армянский государственный флаг и флаг Нагорно-Карабахской Республики, рядом с которыми, по законам международного морского права, непременно развеваются государственные символы тех стран, по чьим территориальным водам проплывает наше судно. В этом общепринятом уважительном и благородном акте мы склонны видеть не только самый факт соблюдения морской традиции, но и осязаемое выражение искреннего уважения к народам всех стран мира». 20 июля 2004 года. Борт «Киликии».

Послание на трех языках (армянский, русский и английский) в закупоренной бутылке бросим за борт в самом отдаленном от берегов месте маршрута. Об этом я расскажу позже.

* * *

Какое это наслаждение — облокотившись о борт, смотреть на дугообразных дельфинов, выпрыгивающих то тут, то там из воды. Какое-то мгновение торчат на верху дуги два черных плавника, потом дельфины носом врезаются в волну и, помахав дружно хвостами, исчезают в синеватой пучине. Такое впечатление, что стая примерно из двадцати единиц, будто по команде вожака, сопровождает судно на протяжении одной или двух миль. Как известно, эти разумные существа подотряда зубатых китов больше всего любят парусники. Они очень чувствительны к выхлопным газам и нефтесодержащим отходам, которые оставляют за собой современные моторные плавсредства. «Киликию», судя по всему, они полюбили. Наклонившись над форштевнем (брус по контуру носового заострения судна, который в нижней части соединен с килем), мы с моим однофамильцем Кареном не отрываясь смотрели, как две пары (матери и дети), словно демонстрируя элементы синхронного плавания, стремительно неслись, не отклоняясь от курса судна. Где-то чуть поодаль одновременно выпрыгивали сразу четыре, а то и шесть крупных дельфинов, опять же выполняя замысловатые упражнения строго синхронно.

Кто-то закричал: «Само! Самвел! Бабасян!» Но обычно оперативный оператор Самвел на этот раз, как оказалось, спал после вахты. Успокоили себя тем, что ранее он много раз снимал этих красивых и неповторимых существ.

* * *

После Сочи в записной книжке стали появляться многочисленные записи телефонных бесед с Араратом Гомцяном, давнишним моим другом, с которым за последние два десятилетия дороги и перекрестки сводили в самых различных уголках Армении и Арцаха, особенно в годы лихолетья. Нынче он — генеральный консул со штаб-квартирой в Ростове-на-Дону. Это значит, он является «консулом консулов» всего южного федерального округа Российской Федерации. По крайней мере, в его ведение входят и Сочи, и Туапсе, и Новороссийск, которые отмечены на карте маршрута «Киликии». Я ему еще до Сочи рассказал по телефону, что экспедиция прямо на старте в Поти столкнулась с серьезной проблемой, о чем уже поведал читателю. Суть в том, что международная и национальная службы безопасности обязывают в таких экспедициях иметь стационарный мотор на корабле, спасательный плот, спасательную лодку с висячим мотором, спасательные жилеты и все такое прочее. Что касается стационарного мотора, то тут на финише предстартовой подготовки помог (в который раз) Серж Саркисян, министр обороны Армении. Но находясь в море, мы договорились с Араратом, что надо будет равномерно распределять такую вынужденную нагрузку на общины, учитывая их людские ресурсы. В Сочи активно помогал консул Артур Саркисян. На встречах с представителями различных общин мы непременно подчеркивали важность роли официальных лиц, представляющих на местах не только наше государство, но и наш народ. Честно говоря, один только подвесной мотор для спасательной лодки стоил в 22 раза дороже, чем все предметы, которые мы вынуждены были приобрести в пути, особенно после шторма. Мы решили обо всем этом открыто рассказать читателям. Такова, кстати, настоятельная просьба капитана, который не мог не заметить, что все наши соотечественники, приобретая, а порой и даже изготавливая ту или иную необходимую деталь, делали это с чувством исполненного долга перед экспедицией, которой придавали огромное значение.

* * *

В Авачинской бухте (Камчатка), в которой, по утверждению специалистов, одновременно могут поместиться все суда мира, великое множество раз мы с друзьями выходили за пределы залива и входили в воды Тихого океана, о чем я писал в книге «Белый марафон». И все же я не яхтсмен. У меня и моих друзей

были крохотные самодельные лодки-плоскодонки, на которых случалось в разные годы отправляться в дальние плавания. В общей сложности — 32 тысячи километров. Я ходил в многомесячный поход по камчатской и чукотской тундре на собаках и оленях. Написали об этом книги. Но я не яхтсмен. Я путешественник. Можно назвать меня, конечно, и бывшим путешественником. Однако, путешествие, как я понимаю, — это не шахматы, где есть термин «экс-чемпион». Путешественник — состояние души. Это — диагноз. Я был и остаюсь путешественником и умру таковым. Ибо давно еще, когда в буквальном смысле слова профессионально занимался этим многотрудным делом, постиг: любое настоящее путешествие, если глубоко призадуматься — это авантюра. Собственно слово «авантюра» с французского переводится как «похождение», «приключение». Если бы не было в путешествиях этой самой интриги, то они не были бы столь привлекательными и заманчивыми. Я, как путешественник, абсолютно убежден, что элемент авантюры в любом «серьезно необычном» (Хейердал) экспериментальном предприятии не должен быть настолько велик, чтобы подвергнуть все дело неоправданному риску, но в то же время он должен быть не настолько мал, чтобы за дело не стоило браться.

Философия эта имеет прямое отношение и к экспедиции «Киликии». Повторяю, многие члены ее экипажа — прекрасные яхтсмены, но среди них нет ни одного (пока) путешественника в полном и широком смысле этого слова. На эту тему не раз говорили с самым, пожалуй, опытным яхтсменом «Киликии», Самвелом Карапетяном. Кстати, его яхта, носящая имя «Аджария», сейчас ждет его в Варне, где мы будем иметь возможность познакомиться с ней. Так вот, Самвел всю свою жизнь, как любит он говорить, бороздил Черное и Средиземное моря, и, тем не менее, пока не считает себя путешественником. Все его переходы были от спорта, от бизнеса, от страсти. Путешествие же, по выражению Гюстава Флобера, «не просто серьезный труд, а оно должно быть серьезным трудом, иначе оно станет одним из самых горьких и опасных занятий». На эту же тему подолгу говорили с Кареном Балаяном. И он согласен с тем, что путешествия на яхтах для него тоже страсть, учеба, занятие, победа над собой. Но вот настоящее путешествие, да еще когда речь идет об экспедиции, об эксперименте, — это сегодняшняя жизнь и работа на «Киликии».

Обо всем этом я заговорил только потому, что, просматривая наши материалы, отправляемые с борта в Ереван, подумал:

у читателя может создаться впечатление: мол, эти люди не совсем серьезно подошли к реализации своей мечты. То весла ломаются, то парус рвется, то выясняется, что на борту не хватает прорвы очень необходимых для успешного плавания вещей, начиная со спасательного плота и кончая морским биноклем! Экипажу нужен также подводный фотоаппарат, позволяющий выявить всякие щели, расположенные ниже ватерлинии, сквозь которые просачивается вода в трюм, вынуждая день и ночь налегать на рычаги двух насосов... Нет, все это как-то несерьезно! Не лучше ли было дома основательно подготовиться и лишь после этого начать путешествие?

Нет. Категорически не согласен. Яхтсмены, набравшие необходимого для серьезного дальнего плавания опыт, создавали самое главное: корабль наш поистине очень и очень серьезное творение. Корабль, который строишь собственными руками, — это как дом, который ты сам возводишь. Никогда до последнего гвоздика дело не доведешь. Сколько времени ни строй, ни ремонтируй, последнюю точку не сможешь поставить. Есть же шутка: «ремонт нельзя закончить, можно только прекратить». Когда серьезные люди отправились в путь на серьезном корабле, то они очень хорошо знали, что прямо в пути, как говорится, на маршруте, придется продолжать нескончаемую работу. Я знаю, что это такое, когда, пройдя десятки тысяч километров подчас непреодолимого пути, осознаешь вдруг, что совершил самое главное не только в походе, но, может, и в своей жизни — преодолел самого себя. Преодолеть себя — это и есть цель путешественника. Ребята команды «Киликии» не могли не начать это путешествие. Слишком долго шли они к своей цели. Слишком. Одиннадцать долгих лет до испытания на Севане, тринадцать — на Черном море. Кому-то тогда едва перевалило за четверть века, кому-то — за юношеские шестнадцать, а кто, как говорится, под стол пешком еще ходил. За двадцать лет со дня начала строительства «Киликии» почти у всех изменились не только привычки, взгляды, но и личная жизнь. Появились дети и даже внуки. У кого-то волосы повыпадали, у кого-то голова поседела. А Мушег Барсегиан «успел» родиться на свет. Ожидание старта стало мучительным. Надо было уже подумать и о нервах тоже. В конце концов, что плохого в самом риске, без которого, говорят, шампанское напоминает уксус. Черт возьми, это же очень скучное дело — быть всегда серьезным! Но так надо, ибо этого требует Ее величество «Киликия».

Кстати, пора вернуться к Киликии.

* * *

Киликийская Армения, как уже известно, стала полноценным независимым государством благодаря развитому морскому флоту. В этой связи, однако, хотелось бы отметить одно очень важное обстоятельство. В средние века, особенно XI—XIII, на всем Средиземноморье наблюдался, пользуясь сегодняшней терминологией, сплошной беспредел. Пиратство было неким фатальным узаконенным бичом. Особо бесчинствовало, скажем так, доармянское (речь о государстве) киликийское пиратство. Киликийское же армянское государство не могло спокойно относиться к тому, что абсолютное бесправие на море парализовало главную его отрасль — морской флот, без которого невозможно было даже мечтать о развитии страны. Один из крупных специалистов по международному морскому праву (в прошлом эксперт при Генеральном секретаре ООН) историк и юрист Юрий Барсегов пишет, что изучение морской истории Армении имеет большое значение не только для самой истории нашей страны, но и для изучения вопросов развития международного морского права, международной торговли, международного мореплавания.

Киликийская Армения оказалась первым государством, которое на законодательной основе отказалось от так называемого «Берегового права». До конца XII века оно действовало практически безоговорочно, являясь одной из разновидностей произвола. В нем зафиксировано черным по белому: «Имеет право убивать спасшихся при кораблекрушении людей с тем, чтобы легче было присваивать принадлежащие им вещи и имущество». В «Ежегоднике коммерческого права» автор статьи «Право потерпевших кораблекрушение» Леви Брюль пишет: «Грабеж имущества и грузов, выброшенных на берег при кораблекрушении, во всех приморских странах мира рассматривали как естественное и бесспорное право, как законный и бесспорный приз. Лица и имущество, выброшенные на берег, поступали в распоряжение прибрежного владельца — носителя «Берегового права». Это были «дары моря». Ставилось единственное условие — это должно было быть последствием кораблекрушения».

Нетрудно, наверное, догадаться, что подобного рода писанный закон позволял хозяевам берегов идти на всякого рода ухищрения. Барсегов пишет о том, как эти самые хозяева вступали в преступный сговор с лоцманами, чтобы специально организовать катастрофу иностранных судов в своих прибрежных водах. Зажигали ложные огни, устанавливали фальшивые мая-

ки и сигналы. Однако вместо того, чтобы отменить коварный и, я бы сказал, злодейский закон, в те времена ужесточали наказание «организаторов кораблекрушения». Результаты были невелики, несмотря на то, что закон и впрямь был суровый: виновного привязывали к опорному столбу внутри собственного дома, сжигали его вместе с домом и жилищем и на месте пепелища устраивали базар для продажи свиней.

Киликийский царь Левон II долго и упорно боролся против этого бесчеловечного закона о «Береговом праве». В марте 1201 года Киликийское Армянское государство и Генуэзская республика заключили договор, который отменил злое «Береговое право». Договор этот стал первым официальным документом, получившим силу международно-правовой нормы, обязательным для сторон. Вскоре Киликийская Армения расширила географию отказа от «Берегового права». Были подписаны договоры и с Венецией, и с Египетским султанатом. Даже для стран, которые не имели с Арменией двухсторонних соглашений об отказе от «Берегового права», в одностороннем порядке были смягчены многие пункты этого чудовищного закона. Тем самым армянские морские порты стали очень притягательными для торговых судов многих стран. Привлекли международное внимание и переведенные на многие языки страницы Судебника Мхитара Гоша, не только осуждающего «Береговое право», но и настоятельно призывающего как население побережья, так и носителей власти оказывать пострадавшим необходимую помощь, более того, — «в обязательном порядке оказывать эту помощь».

* * *

Уникальна, я бы сказал, по-своему трогательна история Киликийской Армении как могущественной морской страны. Главной задачей флота и его портов была международная морская торговля, которая и стала важным фактором развития страны. Самым страшным злом для нее еще с древности и особенно в Средние века была самая чудовищная разновидность пиратства — каперство, которое было запрещено Международной Декларацией о морской войне в 1856 году. Речь идет о морских вооруженных разбойниках, которых воюющая страна использовала для нападения на частные и государственные суда своих противников.

У Киликийского Армянского государства не было альтернативы активной борьбе против пиратства и каперства. Слиш-

ком сильно оно было заинтересовано в развитии международного мореплавания и морской торговли, чтобы позволить себе опускать руки. И здесь опять приходится вспомнить первого царя Киликийской Армении Левона II, который повел решительную борьбу против самого страшного зла на море. Гевонд Алишан утверждает, что Левон II Великий лично преследовал пиратов в открытом море. Однако более эффективную борьбу с пиратами Киликийская Армения вела на государственном уровне с помощью мероприятий международного характера, в частности, международных договоров с различными странами, постепенно увеличивая число союзников.

Левон II прекрасно понимал, что ни один договор не будет эффективно действовать если не создать четкую систему его бесперебойной защиты. Появились повсюду практически новые консульские учреждения, с помощью которых устанавливался либеральный режим для иностранцев вообще и иностранных купцов в частности. В специальной литературе отмечается, что сохранившиеся тексты договоров, заключенных Киликийской Арменией с республиками Генуи и Венеции, «дают нам образцы самых ранних соглашений об учреждении... консульских представительств» (Историко-филологический журнал «Патма-банасиракан андес», № 4, 1982 г.).

* * *

Государственные традиции, чувство государственности, территория, на которой разместились памятники армянской истории и культуры, абorigены и иммигрировавшее армянское население, а также море, морские традиции, морские порты, — все это и многое другое стало совокупной предпосылкой для создания именно в третьей четверти XI века неповторимого в своем роде Киликийского Армянского государства. Кто знает, как сложилась бы судьба армянского народа, которую невозможно представить без Киликии, если бы не мощное генеалогическое древо Рубенидов, о которых мировые энциклопедические словари пишут: «Правители Киликийского Армянского государства (1080–1375). Основатель Рубен I. Наиболее известны: Левон I (1129–1141), Левон II (1187–1219), Левон III (1271–1289), Левон V (1320–1341)».

На борту «Киликии» я вместе с массой книг, документов, бумаг везу рисунок генеалогического древа Рубенидов, которую перед стартом передал мне мой друг, заместитель главного редактора Армянской энциклопедии Генрих Хачатрян. На дре-

ве том, кроме основателей государства, князей и царей, вписаны имена всех представителей славного рода. Отличительная черта многих из них состояла в том, чтобы уметь извлечь пользу и выгоду из каждой необходимости. А некоторым удавалось даже роковые стечения обстоятельств обернуть во благо.

Не все было ладно в Киликийском Армянском государстве, но оно состоялось и развивалось, невзирая на то, что социальная несправедливость при классическом феодализме доходила до крайностей. О том, какая шла межклассовая борьба внутри страны, мы еще поговорим, ибо есть настоятельная необходимость проводить параллели и сравнения с нашим временем. И нам в этом помогут гениальные, я бы сказал, публицисты (кроме прочего) Нерсес Шнорали и Вартан Айгекци. И, тем не менее, я не могу не быть субъективным по отношению ко всем Рубенидам, особенно к Рубену I, ко всем Левонам, особенно к Левону II, ибо это и к ним, я думаю, можно отнести слова, которые напишет Уинстон Черчилль спустя много веков: «Отличие государственного деятеля от политика заключается в том, что политик ориентируется на следующие выборы, а государственный деятель — на следующие поколения».

* * *

Дороги по всему Черноморскому побережью — сами по себе и история, и искусство, и наслаждение. Время от времени они напоминают мне непрерывными поворотами, серпантином, змеей проползающим по густому лесу, то Дилижан, то Ванадзор, то Арцах. Но эти ассоциации моментально исчезают, как только то слева, то справа открывается панорама моря. Именно по такой дороге мы и добрались до Новомихайловского. Поднявшись по пологому склону на невысокую горку, остановились у церкви с двумя синими куполами. Цвет, как потом я узнал, не от работы маляра, а от естественной окраски металла, которым крыты конусы куполов. На стене памятная доска с надписью: «Церковь святого Николая-чудотворца построена братьями Кочьян Н. А. и Кочьян И. А., их племянником Ламзиным Г. А. совместно с полномочным представителем президента Российской федерации в Южном федеральном округе Казанцевым В. Г.». Довольно большой перечень имен завершается словами: «Да благословит Господь во веки веков. Аминь! Глава епархии юга России архимандрит Мовсес Мовсесян, 2001 год».

У этой памятной доски мы и познакомились с главным инициатором и строителем церкви Николаем Айказовичем

Кочьяном. Плотного сложения седой мужчина лет шестидесяти. Почему-то я подумал, что лицо его загорело не только от солнца, но и от ветра. Не ошибся. Профессиональный яхтсмен. На собственном участке побережья имеет и катер, и яхту, и свой бизнес. Каково же было мое удивление, когда, войдя в церковь, где отец Норайр проводил литургию, я увидел рядом с ним саркавага Николая Кочьяна в рясе. Он ходил вокруг читающего проповедь отца Норайра и довольно легко, ловко и профессионально размахивал кадилом, обдавая нас запахом ладана. В 1992 году Николай в сорок восемь лет на законном основании, с рукоположением, стал дьяком, тем самым достиг своей затаенной мечты. И сан этот ничуть ему не мешает совмещать службу в церкви, отделенной от государства, со своей именно государственной службой — чем-то вроде инспектора в руководстве федеральным округом Краснодарского края. Есть у Николая еще одна высокая должность — председатель епархиального собрания.

* * *

За кормой «Киликии» остался еще один населенный пункт. Как только вышли из бухты, проплыв через условные ворота волнореза, капитан дал команду поднять паруса. Уточним: капитан дал команду поднять средний и малый паруса. Большой надо поднимать только в крайнем случае. Особенно если учесть, что после Потийского шторма он весь залатан. Мы думаем о новом грандпарусе. Но это большая проблема. Оба паруса, помогая друг другу, так взялись за работу, что «Киликия» поплыла, чуть наклонившись на бок, подобно заправской яхте. Под двумя парусами она шла, словно одолевала кросс. Мы любим и холим наше судно еще и потому, что оно напоминает толстобочного бегемота, а не современную раскрашенную яхточку с осиной талией. Наш «бегемотик» бежал легко с гордо поднятым носом по кочковатым волнам.

Курс, как и прежде, взят на север, на Новороссийск, основанный в 1838 году по инициативе и при активном участии легендарного адмирала Лазаря Серебрякова (Арцатагорцяна). Уже через два года здесь обосновались первые армяне (из Крыма), которые как нельзя кстати вовлеклись в процесс строительства порта. А через тридцать лет сюда хлынул уже большой поток беженцев из Самсуна (Трапизона) и других районов Западной Армении. Из года в год росло число армян. Сегодня, по официальным данным, в Большом Новороссийске проживает

только прописанных около двадцати тысяч армян. Многие из них в свое время стали моряками и служащими одного из самых больших в России портов. В моей записной книжке есть запись о Новороссийске: «Кто-то мне сказал, что первым и последним начальниками порта были армяне. Такова была не то случайность, не то закономерность, не то воля судьбы. Первым, естественно, был адмирал Арцатагорцян, а вот о последнем надо узнать мне в самом Новороссийске». Конечно же, узнаю. А пока скажу, что впервые при входе в бухту к нам на борт, как это и положено, поднялся лоцман, который должен был помочь нашему штурману вести корабль по нужному фарватеру к нужному причалу. Это был стройный моряк с большими улыбающимися глазами. Он не мог скрывать своей гордости, что ведет хотя бы полмили уникальное судно, к которому, как сам сказал, решил прикоснуться, как к истории. Звали его Петром Шепеленко.

* * *

Впервые все члены экипажа были одеты в специально сшитые для каждого из нас киликийские таразы. Идея принадлежала Гагику Илояну. Он взялся и за ее реализацию. К счастью, в Армении есть такой талантливый художник-модельер, как Айцемник Гевондян. В процессе своего творчества она столкнулась с некоторыми трудностями. Опять помог наш святая святых Матенадаран, где в рукописных документах Средневековья можно обнаружить на миниатюрах одежду того периода. Когда Гагик еще в Ереване по телефону сообщил, что мой костюм он заказал сшить по своим размерам (мы с ним примерно одного роста), я согласился, не зная толком, о чем идет речь. Надо признаться, что я саму идею не очень-то воспринимал. Мне ряженые всегда представлялись клоунами, скоморохами, скажем тоньше, артистами. А это все не для меня. Я в своей жизни ни разу даже джинсовые брюки, вообще джинсовую одежду не носил. Кстати, не знаю, почему. По-видимому, в свое время это считалось очень модным, а я всегда был очень далек от «модности». Шорты, к примеру, ношу только на даче и то исключительно среди своих. Правда, с первого же дня еще в Поти, где шли ремонтные работы, я понял, что мне нужны именно шорты с их многочисленными карманами, без которых мне никак нельзя. Блокнот с ручкой, очки, два сотовых телефона: один роуминговый, который позволяет мне связываться чуть ли не со всем миром, другой — местный. Там у меня

был телефон с грузинской картой, сейчас — с российской, которую будем использовать до самой Ялты. Видя, как я мучаюсь с моими рабочими инструментами, Тигран Алаян, возвращаясь из Поти в Ереван, предложил мне использовать, как он говорил, «свои карманы, пришитые к шортам».

Забегая вперед, скажу, что в румынской Констанце мы всей командой посетили армянскую церковь. Обычно перед выходом на берег капитан объявляет нужную форму одежды. У нас на борту их две. Это, как уже говорилось, тельняшка с широкими полосками (белыми и темно-зеленоватыми) и синяя майка с надписью «Киликия» на левой стороне груди. Вот и вся форма. Каким должен быть низ, капитан, естественно, не говорит. Кто в шортах, кто в брюках: дело личное. В тот раз я надел синюю майку, забыв, что на мне были мои так называемые рабочие штаны — выдавшие виды шорты Тиграна, которые я успел выстирать, наверное, сто раз. Кстати, стирка — любимое занятие экипажа «Киликии». Привяжешь, скажем, все те же шорты к длинной веревке и бросишь их за борт. Даже и мылить не надо. По крайней мере, во время службы на флоте мы так стирали — без мыла. А здесь мы прежде в оцинкованном ведре с морской водой намывливаем вещицу, а потом уже бросаем за борт. Отстирывается блестяще.

И вот, подойдя к церкви, я заметил, что на мне шорты. Как будто током ударило. Сначала замешкался. Постоял в раздумье. А внутри меня уже ждут. Но я твердо знал, что ни за что не войду в шортах в церковь. Вдруг вспомнил, что в автобусе в саквояже вместе с пищущей машинкой находятся спортивные брюки. Счастью моему не было предела. Побежал к автобусу, сменил шорты на брюки и, спешно крестясь, вошел в церковь, думая о том, что оттуда, с небес на меня смотрит довольный мною мой дед, священник Тер Ованес.

Все это вовсе не какие-то причуды. Не виноват, что я такой. Не виноват, что я выразил некое недовольство, когда Гагик Илоян уже в Новороссийской бухте предложил всем надеть та-разы. Я даже сказал ему, не думая о том, что могу его обидеть: «Гагик-джан, боюсь, все это будет напоминать клоунаду». Тактичный Гагик в ответ мне лишь улыбнулся и молча спустился по почти вертикальному трапу в кубрик.

Через некоторое время он вышел оттуда, поразив нас всех своим от пяток до макушки, что называется, «киликийством». Мы ахнули. Никому в голову не приходило подтрунивать, подшучивать, подкалывать. Это было, кроме всего прочего, очень

трогательно. Может быть, на каком-нибудь современном корабле Гагик, которому на редкость шел средневековый тараз, выглядел бы явно архаичным, но здесь, в деревянной «Киликии», от которой так и веет древностью, Гагик был, может быть, единственным, кто смотрелся, я бы сказал, нормально — соответственно. Я с благодарностью подумал о незнакомой мне Айцемник Гевондян, которая сотворила настоящее чудо искусства. Вторым поднялся на палубу Арег Назарян, у которого из-под царского головного убора торчали нечесанные длиннющие лохмы. Я сдался. Извинившись перед Гагиком Илояном, обнял его. Он долго возился со мной, пока наряжал в «сто одежек». Конечно, в это время я подумал о моих дочерях, которые, небось, завидя меня, попадали бы со смеху. Но когда все мы на палубе выстроились в ровный ряд, я был счастлив самим этим мгновением. Во всем была некая осязаемая память о предках.

Через некоторое время, когда пограничники и таможенники, улыбаясь (такое тоже бывало), покидали кают-компанию, где они вместе с капитаном оформляли документы, встречающим разрешили выйти на причал и подойти к «Киликии». Мы в это время стояли лицом к встречающим на причале. В самом центре шеренги встречающих был генеральный консул Армении в Южном федеральном округе Арарат Гомцян. Как заправский режиссер, он сказал несколько слов, и вперед вышла красавица с пышным караваем и солью.

* * *

Разумеется, говорить о морали, о долге, о человеколюбии в пору, когда завоеватели то и дело опустошали целые страны и цивилизации, не очень-то годится. Но кто знает, может, именно в такие драматические периоды, обусловленные жестокой логикой времени, когда происходит переход от одной формации к другой, когда главным приоритетом для страны и народа является вопрос безопасности, нужно в первую очередь остро ставить вопросы морали и справедливости. Думаю, вовсе не случайно в Киликийской Армении, когда сельджуки, византийцы, крестоносцы шли саранчой на страну, появилась целая плеяда гениальных церковных философов (так называли в конце XIX и начале XX веков также выдающихся русских философов-«веховцев»), которых смело можно назвать и писателями, и баснописцами, и, конечно, публицистами в широком смысле этого слова. Самым, пожалуй, удивительным является то, что появлению феномена Левона II предшествовала актив-

ная и страстная философия и публицистика Саркиса Благодатного, Нерсеса Благодатного, Нерсеса Ламбронаци, Вартана Айгекци и многих других.

Могут, конечно, выглядеть наивными идеалистические призывы церковного автора Саркиса Благодатного, который, как тогда говорили, «поучает»: «Пусть все пользуются глубоким миром. Да будет так, чтобы народы друг против друга не поднимались, чтобы города не разорялись, людей в полон не брали». Это, конечно, добрые пожелания. Все зависит от объективных причин, от силы и слабости твоей страны. Но вот Саркис, обращаясь к соплеменникам, говорит: «У людей имеется злобная страсть враждовать и подстрекать к вражде, наносить оскорбления и получать оскорбления, притеснять налогоплательщиков... Почему беснуетесь в стремлении приобретать барыши?.. Князя и богатеи насильно заставляют своих подчиненных жать хлеб в жару и пыль, не предоставляя им пищи и питья. Сомневаясь в разумности существующего порядка, они обращаются с жалобами к Богу». Такие проповеди часто завершались мыслью о том, что все это «особенно опасно, когда враг приближается к воротам собственной страны».

Католикос армянской церкви Нерсес Благодатный (Шнорали) еще в пору юности будущего первого царя Киликии Левона II обращался с поистине публицистическими посланиями практически ко всем общественным слоям. Это были не просто «поучения», а, скорее, своеобразный моральный кодекс для народа, обретшего (возродившего, восстановившего) государственную независимость. Нечто подобное мы в нашей уже новейшей истории видели у великого полководца (кстати, и великого публициста) Гарегина Нжде, который в самое трудное и опасное время обратился с письмами опять же ко всем общественным слоям, в том числе к интеллигенции, к церкви, к партиям. В обоих (Нерсес Шнорали и Гарегин Нжде) случаях сверхзадачей посланий являлись стремление к излечению от множественных пороков общества и прекращению бедствий народных.

В монографии «История Киликийского Армянского государства» Г. Микаелян подробно рассказывает о том, как Нерсес Шнорали «поучает» епископов в своем «Послании»: «Не будьте сребролюбивы... вредно и сребролюбие царей, князей, правителей, судей, но тем более вредно оно у духовных пастырей, ибо сребролюбие светских властей, благодаря которому они несправедливо судят, воруют, убивают и притесняют, при-

чиняет материальный вред. Сребролюбие же духовенства вредит душе». А это, мы хорошо знаем, как опасно. Карабахскую войну мы выиграли не только силой оружия, но и силой духа и чистотой души.

Обращаясь к «светским князьям» (читай — к власть предержащим), Шнорали пишет о том, что это из-за их бесчестия, мздоимства, угнетения, притеснения, несправедливости, непосильного налогообложения страну и народ обуревают раскол, являющийся благодатной почвой для поражения. Есть на этот счет у Нерсеса Шнорали емкие, я бы сказал, лозунги: «Защитайте права вдов и бедных, когда они приносят жалобы на своих притеснителей. Освобождайте от притеснений и возвращайте им у них незаконно отнятое».

Посланиями Шнорали и его соратников не мог не зачитываться молодой Левон Рубинян — сын киликийского князя Степана. На это есть указания в исторических источниках.

* * *

Время от времени (честно говоря, не так уж часто) собираемся всей командой на юте (на корме, на хвостовой части судна), где с двух сторон у самого борта стоят, как часовые, два вахтенных рулевых, и я оказываюсь в роли замполита (комиссара), ведущего политзанятие. Как-никак я не просто читаю за висячим столом, а изучаю, как всамделишный диссертант, историю Киликийского государства, рассказываю о страницах этой уникальной истории. В тот день ребята так заинтересовались самой темой, которая с некоторых пор слишком уж стала близкой, кроме прочего, из-за названия судна, что попросили прочитать некоторые абзацы вслух. Предложение еще ранее было сделано Геворгом Григоряном, который, как только я выхожу на палубу, просит почитать какую-нибудь книгу и, конечно, чаще всего материалы о Киликии. Геворга в тот день поддержали все хором. Погода была, что называется, располагающей к такому довольно странному для палубной жизни занятию. Как правило, у каждого всегда бывает какое-то дело по жизнеобеспечению корабля. А тут словно перекур.

Не знаю, как получится у меня описание процесса «политзанятия», но думаю, поможет Самвел Бабасян, который снимал и такие кадры тоже. По крайней мере, он, точно помню, запечатлел тот самый момент, когда я читал куски из великого мастера художественной публицистики Вартана Айгекци, пик гениальности которого пришелся на конец XII и начало XIII

веков, то есть время царствования Левона II (Левон Великий, Левон Мецагорц, Левон Мецаахт, Левон Барепашт). Я абсолютно убежден: и Левон II, и его предшественник (родной брат) Рубен III, и все тогдашние князья, епископы, купцы, военачальники, флотоводцы знали, читали, изучали творения Шнорали, Айгекци, многих их коллег. И не только читали, но, как говорится, делали соответствующие выводы. Трудно было не соглашаться с образным словом и слогом Айгекци, который, к примеру, не говорил, что «воровать грешно» или «воровать — это плохо». Вот как он писал: «Рука — орган осязания — создана не для того, чтобы воровать или присваивать, или порабощать кого-либо, а для того, чтобы зарабатывать собственными руками, давать ими милостыню нищим и быть участливым к разорившимся».

Трудно поверить, но Айгекци восемь веков назад писал о том, что так актуально сегодня: «Распространению пороков в обществе способствуют непродуманные размеры пошлин, налогов и штрафов». Экипаж «Киликии» был поражен свежестью мыслей, высказанных в те времена, когда строились праотцы нашего судна-реплики. Ребята пришли в восторг от мысли Айгекци, что монахи не должны брать пожертвования от тех, чьи доходы «неблагоприобретенные», а принимать лишь «от лиц, живущих своим трудом».

Убежден, Левон II не наказывал своего обличителя не только потому, что тот его лично считал «Христом венчанным и на иноверных страх наводящим», а потому, что, презрев жестокие реалии феодализма и культа монарха, понимал, насколько важны те, кто не лизоблюдничает, «подмечает» пороки. Левон Барепашт не мог не оценить мысли Айгекци о том, как надо выбирать царя из принцев. Скажем, у царя три сына. Как узнать, кто из них более годится для страны, для народа, для духовности? Я задал такой вопрос всем членам экипажа, от юнги до капитана. Ответы, между прочим, были остроумные и в общем интересные. Вартан Айгекци в те далекие от демократии времена предлагал выборы проводить чисто философским, то бишь мудрым путем. Нужно, по Айгекци, узнать о «Желании трех царевичей» (так называется притча Айгекци): «Первый царевич пожелал быть львом, так как лев — царь зверей и раздирает всех. Второй хотел быть орлом, так как тот царь пернатых и может раздирать каждого, кто поднимается ввысь. А вот третий пожелал быть голубем, так как тот невинен, не делает никому зла, любит свою стаю и очень миролюбив. Царь-отец тайно подслу-

шал все это и подумал: один будет хищником для народа, а другой — высокомерным, гордым и тоже хищным. А вот третий будет миротворцем». Кстати, сам Левон II, согласно летописцам, хорошо знал, что мир могут успешно сохранять лишь сильные духом и обеспокоенные судьбой будущего своей страны.

Сам Левон Мецагорц, внемля мудрости Нерсеса Шнорали, Вартана Айгекци, сознавал: нельзя строить армию и флот, нельзя вообще строить сильное государство без развития образования и культуры. Читаем у писателя-историка Гайка Хачатряна, который к тому, что Левон II «создал современный флот», добавляет: «Он открыл школы и специализированные училища (варжараннер), создал привилегированные условия для развития науки и искусства, при его непосредственном содействии были переведены на армянский язык ценные научные и литературные труды. Создавались специальные хранилища, где собирались многочисленные уникальные рукописи».

И, тем не менее, при Левоне II чаще все открыто критиковали и царя, и знать. А он, будучи известным в других вопросах своей жестокостью, терпел и продолжал укреплять государство, используя экономику, дипломатию, законодательство, флот, науку, литературу, искусство, самокритику, покаяние и прощение.

* * *

Киликийские моряки и купцы довольно часто «ходили южнее Крыма, останавливаясь в различных удобных бухтах». То есть именно там, где сейчас «ходим» мы. Правда, мы сейчас идем на север. Но ведь и они, возвращаясь домой, шли на север. И смотрели через правый борт на берега, которые сегодня на всем протяжении обустроены и застроены особняками, огромными корпусами многоэтажных зданий. И так сплошь. Но даже при этом нетрудно издали определить тот или иной населенный пункт. Наверняка некоторые из них появились на черноморском берегу более тысячи лет назад. Значит, киликийские армяне видели их, заходили туда. Как-никак, купцы. А пока я продолжаю свой краткий рассказ лишь о тех портах, где мы причалим и где есть армянские общины.

Еще задолго до того, как появились контуры Ялты, на «Киликии» был спущен русский флаг и поднят украинский. Киликийские армяне, бесспорно, заходили в ялтинскую бухту. Впервые, испокон веку ялтинский порт был известен своей прибрежной торговлей. Во-вторых, сами армяне обосновались здесь именно во время расцвета Киликийского Армянского го-

сударства в XIII веке. Есть также многочисленные исторические документы, свидетельствующие о том, что в XIII веке устремился в Ялту большой поток армян, которые принимали участие в восстановлении города, сильно пострадавшего от землетрясения. В 1916 году завершилось многолетнее строительство армянской церкви Святой Рипсиме. В Ялте долгие годы жил и творил композитор Александр Спендиарян, здесь похоронен художник Вардгес Суренян.

За час до причаливания я позвонил почетному консулу Армении в Республике Крым Артаку Товмасыану и назвал точное время, когда мы будем в порту. За оставшийся час я привел в порядок свои бумаги, записи, сделанные не только в блокноте. Читая их, заново пережил две авральные ночи и три относительно спокойных световых дня. Вот только одна крохотная запись: «Катер, Николай, телевизор», сделанная на отдельном листочке, когда мы выходили из Туапсе, направляясь в Новороссийск. И все-таки: да здравствует Уильям Сароян, который во время наших долгих путешествий по Советскому Союзу и Армении приучил меня вести при необходимости записи хотя бы на салфетке, которую можно выбросить только тогда, когда перепишешь текст.

Всего три слова, которые никто другой, кроме меня, не расшифрует. «Катер, Николай, телевизор» означают следующее: «Накануне вечером Николай Кочьян как-то ненароком спросил нас: «А у вас есть на борту телевизор?» Я ответил, что для полного счастья нам только телевизора не хватает на лодке-гамаке, которая качается, как маятник на стенных часах. Да и у нас на борту — электричество только 12 вольт». Вот и весь разговор о телевизоре. Но кто знал, что Коля на следующий же день позвонит мне из Новомихайловского и скажет, что через четыре часа он на катере выйдет в море, когда «Киликия» уже будет на траверзе. Я поправил его, не без гордости демонстрируя свои морские познания, что не «Киликия» будет на траверзе у Новомихайловского, а наоборот — Новомихайловский будет на траверзе, то есть от борта под прямым углом. Он сказал: «Пусть будет по-вашему. Но в любом случае я должен передать вам на борт новый маленький цветной автомобильный телевизор, работающий на двенадцати вольтах».

* * *

Перед выходом в город сразу несколько человек заговорили о ведрах. Называли разное количество ведер: и пять, и семь, и

два, и я в шутку записал в блокноте «Семнадцать оцинкованных ведер». Некоторое время спустя, просматривая записи, подумал о том, что 17 ведер, то есть на каждого члена команды по одному ведру — это просто смешно. Но вот десять — в самый раз. Дело в том, что последние полтора дня мы вообще остались без ведер. Воистину правы любящие повторять: «Что имеем — не храним, потерявши — плачем». Ну, во-первых, мы не просто потеряли их, а утопили. Первое ведро сгнуло вместе с веревкой, кто-то выпустил его из рук (не будем называть имени, а то вдруг прочтут его дети и им будет неловко за папочку-растеряху). Второе ушло на дно, оставив о себе память в образе очень жесткой веревки, которую кто-то (опять не назовем имени по той же причине) завязал не морским, а... простым сухопутным узлом. Надо признаться, что это были воистину исторические ведра. Это они нас спасли, когда после выхода из строя двух рулевых весел «Киликия» стала неуправляемой. Теперь мы хотим приобрести уже десять ведер не потому, что у нас, как говорят только армяне, «глаз дырявый», а потому, что у нас, как говорят только армяне, «глаз боится».

Однако одними ведрами список не заканчивался. Нам необходимо опять заняться «лечением» большого паруса. Ибо из Ялты предстоит самый долгий за все время плавания безостановочный переход до Констанцы. Это очередное серьезное испытание как для «Киликии», так и для экипажа. Все пункты, отмеченные в записной книжке, были выполнены благодаря консулу Артаку Товмасыну, у которого, как мы успели заметить, четко поставлена работа. Его помощник по организационным вопросам Рафик Акоюн целых три дня не отходил от нас, вместе с нами готовя судно к самому длительному (пока) участку перехода. В подготовительный процесс активно был включен и глава армянской общины в Ялте Акоп Мелконян. Выяснилось, что я хорошо знаю отца этого добродушного и довольно внушительного молодого человека. Это — Мисак Вагаршакович Мелконян, который работал заведующим отделом сельского хозяйства Совета министров Армении. Писал о нем, как о видном генетике-селекционере. И вот теперь сын Мисака вместе со своим братом Вагаршаком Мелконяном и другими соотечественниками открыли воскресную армянскую школу во дворе ялтинской церкви, где, кстати, нас ждал поистине трогательный сюрприз.

Недалеко от Ялты в некогда знаменитой в СССР пионерской здравнице «Артеке» проходил международный фестиваль

песни, танца, шоу-балета. Туда съехались дети из двадцати стран в возрасте до шестнадцати лет. Местные газеты сообщали, что «дети Армении произвели в Артеке настоящий фурор». Узнав (конечно, от Артака Товмасына), что в Ялту прибыла «Киликия», дети решили устроить концерт для экипажа во дворе церкви святой Рипсиме. Когда эти тоненькие, как тростинки, существа пели, танцевали, я невольно вспоминал незабвенного Геворга Эмина с его философскими стихами «Я стар, как Арарат». Теперь уже я сам, действительно, стар, как Арарат. Иначе бы смог сдерживать слезы, когда творили чудеса наши дети, приехавшие сюда, чтобы вместе с посланцами двух десятков стран пытаться изменить наш непростой мир. Ведь девиз фестиваля обязывающий: «Изменим мир к лучшему!»

* * *

Во время концерта Карен Балаян сообщил мне, что завтра выходим в море без Самвела Бабасына, который потерял паспорт. Я сразу представил себе весь этот ужас. Вспомнил, как в Ереване ребята гурьбой обивали пороги великого множества посольств, чтобы оформлять документы. Капитан, по всему было видно, не мог скрыть своей тревоги и немного погодя добавил:

— Если мы хотя бы за месяц не восстановим паспорт Самвелу, то это будет тройная беда. На борту лишимся и прекрасного матроса, и незаменимого телеоператора, и настоящего товарища.

— К какому же географическому пункту ты хочешь его вернуть на борт? — спросил я.

— Хотя бы к Афинам. Ну, в крайнем случае, — Кипр, чтобы он с нами добрался до Киликии. Ведь не только для вас, но и для меня очень важно это сочетание: «Киликия» и Киликия. Но у нас есть небольшое различие: вы хотите книгу вашу называть «“Киликия” и Киликия», а у меня этот участок называется «“Киликия” в Киликии». Именно этот участок нужно отнять очень хорошо.

— А кто будет снимать Босфор, Стамбул? Кто снимет Афины — столицу олимпийских игр 776 года до нашей эры, 1896 и 2004 годов нашей эры? Хотя, честно говоря, первые игры древности проводились не в Афинах, а недалеко от них в Олимпии. — Это я уже демонстрирую свои познания, ибо еще в начале шестидесятых годов написал документальную повесть об истории Олимпийских игр, которую в русском варианте напе-

чатали под названием «Олимпиец № 1», а в армянском — «Звонкое эхо легенд». — Так вот, капитан, какой у нас следующий порт? Вернее, какая страна?

— Румыния...

— До Румынии Самвел не сможет добраться. Или может добраться только окольными путями.

— Откуда вы знаете?

— Дедукция. Несколько дней назад, после того как ветер разорвал флаг Арцаха, я просил, чтобы президент Карабаха прислал нам в Румынию новый символ Карабаха. Позавчера он позвонил и сказал, что флаг уже послал, но в Болгарию. Я понял, что в Румынию прямого рейса нет. Чем не шерлокхолмовская дедукция? Мало того, Аркадий Гукасян еще и добавил, что в Болгарию есть рейс прямо в порт Бургас, который следует на нашем пути после Варны. Вот туда, думаю, и доставит самолет нашего Самвела с новым паспортом, со всеми необходимыми визами.

— Этого не может быть, потому что этого не может быть никогда.

— Засеки время, капитан.

* * *

Через пять минут после диалога с капитаном я связался с приемной министра иностранных дел Армении. Узнал, что министра нет в республике. Попросил телефон заместителя. Им оказался Татул Маркарян, который сказал, что, как минимум, Самвел Бабасян должен вернуться в Ереван и на месте начать все многосложные и многочисленные процедуры. Что же касается МИДа, дал он понять, то здесь «все то, что зависит от нас, будет сделано очень и очень оперативно». Нам повезло хотя бы в том, что из Ялты (точнее, из Симферополя) в ту же ночь (ближе к утру) летел самолет в Ереван. Некоторое время погода наш внимательный друг Арарат Гомцяц позвонил, чтобы традиционно справиться, как у нас дела. Арарат в ходе разговора просто так, ненароком, невзначай заметил, что рядом с ним находится Варган Осканян, добавив почему-то «министр иностранных дел Армении», и он хочет тоже два слова сказать.

Я боялся больше всего «закона подлости»: вдруг прервется разговор. И рассказал Осканяну о случившейся беде. Он спросил меня:

— Кому вы уже звонили?

— Вашему заместителю Маркаряну.

— Этого достаточно. Татул сделает все, что нужно.

Министр оказался прав. Когда я на следующий день рано утром позвонил Татулу Маркаряну, выяснилось, что он уже дал все необходимые распоряжения. Мне надо лишь позвонить в ОВИР Альвине Закарян.

Через минуту я уже разговаривал с начальником ОВИРа.

— Мой телефон сообщите вашему Самвелу, — спокойно сказала она, — пусть он мне позвонит. Я ему скажу, какие нужны документы, сколько фотографий — и в пять часов вечера паспорт будет готов. Для нашей «Киликии» я готова сделать все.

Так и сказала — «для нашей “Киликии”».

Забегая вперед, скажу: уже в Варне я сообщил капитану, что через час в Бургасе приземлится самолет с человеком на борту, который еще совсем недавно был без паспорта, как Паниковский, и что через несколько часов Самвела, «матроса, оператора и друга», встретят и привезут сюда на борт. Так что Самвел Бабасян снимет и Босфор, и Стамбул...

* * *

Поздний вечер 4 августа. Рано утром объявлен отход от причала Ялты. К борту «Киликии» подошел молодой человек. Представился: Масис Налбандян. В руках у меня была горсть изюма. Я им заедаю по утрам и вечерам мои лекарства. Масис протянул руку, я попросил, чтобы он подставил ладонь. Получив подарок, Масис сначала остолбенел. Потом лицо его неожиданно засияло, и он начал хохотать, чем привлек внимание снующих на палубе многочисленных гостей «Киликии», которые, зная, что утром судно отходит, пришли попрощаться.

— Трудно поверить, — кое-как успокоившись, заговорил Масис, — но вы поверите, потому что вспомните.

— О чем речь? — спросил я.

— Это было не то в девяностом, не то в девяносто первом, значит, мне было не то десять, не то одиннадцать. Вы на вертолете приземлились в Мардакерте на стадионе. Тотчас же вертолет окружила детвора. С вами было много народу, среди них, никогда не забуду, знаменитая англичанка баронесса Кокс...

— Какого ты года?

— Тысяча девятьсот восьмидесятого...

— Значит, тебе было одиннадцать. Это было в начале осени тысяча девятьсот девяносто первого. Мы летели в Арцах через Шаумянский район. В Гюлистане нас встретил Шаген Мегрян со своей командой. Леди Кокс тогда доставила нам огромное

количество коробок ненаркотических обезболивающих средств. Она уже тогда знала, что вот-вот начнется настоящая, как говорится, горячая война. Кстати, этих самых обезболивающих хватило на все время войны, так что никто у нас не стонал от боли и никто не мучился перед смертью, и это благодаря Керолайн Кокс.

— Так вот, вы тогда подошли к ватаге пацанов. Мы вас очень хорошо знали, часто тогда видели по телевизору, следили за голодовкой в Москве. Каждого из нас вы гладили по голове и каждому в ладонь сыпали изюм. Я никогда не забывал вкус этого изюма. Так кто же поверит, что спустя тринадцать лет вы здесь, в Ялте, мне опять насыплете в ладонь горсть изюму? Кто поверит, что это я, тот самый мальчик, пришел к вам сюда по заданию руководства общины (я заместитель председателя Акопа Мелконяна) и нашего консула Артака Товмасыана, чтобы доставить для экипажа «Киликии» пятьсот литров родниковой воды?

— Поверят. Все поверят. У нас ведь есть самый главный свидетель в Англии. Где-то она сейчас? Наверное, ведет заседание палаты лордов Великобритании. Имеется еще один свидетель — моя записная книжка.

* * *

На «Киликию» пришел еще один человек, который представился капитану моим родственником. Я в это время был по делам в городе. Капитан позвонил по мобильному и сказал: «На борту судна находится историческая личность. Кроме того, что он ваш родственник, он еще вплавь покоряет моря и океаны».

Буквально перед самым отплытием снова пришел на «Киликию» этот исторический человек. Лет пятидесяти. Мощного телосложения, что редко бывает у пловцов, с аккуратно подстриженной бородкой.

— Игорь Нерсесян, — представился он.

— До боли знакомое имя, — сказал я. — Вы тот, кто переплыл Севан?

— Да. Это было в девяностом году.

— Я хорошо помню об этом. Передавали о вашем заплыве и по «Лаберу», и по программе «Время». Я тогда был в Степанакерте.

— С тех пор я много миль проплыл по морям и озерам. Это страсть, а не просто хобби.

— Какие планы на будущее? Вроде для пловца и возраст уже критический.

— Для скоростей возраст, конечно, критический. Но на сверхдальние расстояния можно пускаться и до скончания века. Сейчас я готовлюсь переплыть все Черное море с запада на восток.

Осталось пожелать Игорю поистине счастливого плавания. Правда, к несчастью, мы так и не смогли свести концы с концами в наших родственных связях. Он называл имена, которые я не знал. Это мама моя разобралась бы. Она вообще все знала.

* * *

Каждый раз перед выходом в море к нам на судно приходит группа из двух служб: из пограничной и таможенной. И всегда, как правило, среди них бывает женщина в униформе. Обычно капитан спускается с ними в кают-компанию, где более часа идет изнуряющая душу проверка, бумажная волокита. На сей раз в группе была молодая, стройная красавица. В блокноте появилась запись: «Капитан приглашает красавицу в трюм буквально перед выходом в море». Блокнот закрыл. Потом открыл. Прочитал написанное стоящему рядом самому ироничному матросу-мотористу Гайку Бадалян. Потом добавил:

— Вот ты представляешь, случилось, скажем, кораблекрушение. Мы оказываемся на необитаемом острове, а судно спасают и везут в Армению. И там записная книжка, которая попадает в руки...

— Прокурору, — перебил меня Гайк.

— И прокурор этот...

— Жена капитана, — совершенно спокойно и с серьезным лицом продолжает Гайк. И только через минуту начал смеяться.

Смеялись мы долго, развивая шутку. Потом я взял блокнот, открыл ту самую страницу с той самой красавицей и начал, на всякий случай, спасать нашего капитана от кары прокурора. Добавил к слову «красавица» уточнение: «таможенно-пограничная». Теперь уже текст выглядел более-менее пристойно: «Капитан приглашает таможенно-пограничную красавицу в трюм...»

Правда, я лишь потом обратил внимание, что поправку сделал другими чернилами. Так что, господа присяжные заседатели, суд продолжается. Или «заседание суда переносится на неопределенный срок».

* * *

А вот экзамен не откладывается. Экзамен продолжается. За кормой еще долго виднелись очертания Ялты, которой сделали

баснословную и бешеную рекламу Сталин, Рузвельт, Черчилль в 1945 году. Еще какой-нибудь час, и мы уже не увидим никакого берега. Просто будем чувствовать, что справа далеко-далеко находится устье Днепра, на котором стоит Одесса. Впереди — северо-западнее — Румыния, западнее и юго-западнее — Болгария, на юге — Турция, на юго-западе — Босфор. Четыре — пять дней (зависит от ветра) кругом будет одна вода. А пока все еще видно побережье, откуда мы отшвартовались. И в бинокль замечаем, как нас догоняет на большой скорости какой-то пузатенький, плотненький, белошекий катер. Когда он совсем близко подошел к левому борту «Киликии», мы на палубе не могли не понять, что катер этот явно семейный. На корме — белый столик, наверняка привинченный ножками к палубе. За столом под навесом сидела дородная женщина в купальнике. За штурвалом стоял мощный атлет, капитан, ловко маневрируя, чтобы удобнее приблизиться к нашему борту. Рядом с капитаном беззаботно суетились мальчишка и молодой человек. На борту катера четко было выведено «Корсар» (пират, значит). Лицо атлета-капитана сияло доброй улыбкой. Глаза блестели. Чем ближе катер, тем светлее была улыбка у хозяина «Корсара», который громко представился:

— Я мэр города Чабанки, — показал он рукой в сторону берега. — Для ясности — это почти Одесса. Мы с моей семьей видели вас по телевидению. Узнав вас, я решил догнать и пожелать вам доброго пути, попутного ветра и подарить вам крест.

Все это время мы шли вплотную бок о бок. Почти вся наша команда, особенно шустрые молодые матросы, держали на весу крышки и транцы, чтобы невзначай не повредить друг другу бока ударами бортов. Ближе всех к капитану-мэру стояли Саша Маркарян и я. После нескольких тщетных попыток Саше удалось довольно ловко подобрать крест с цепочкой. Капитан «Корсара» собрался было отплыть, когда я попросил его малость подождать. Взял золотой крест из рук Саши, подошел к стоящему чуть поодаль Карену Балаяну, которого и представил мэру Чабанки-Одессы. Перекинул цепочку капитану через голову и только тут обратил внимание, что крест-то армянский. На каждой оконечности — по три выступа. Мастер явно был армянином. Карен громко скомандовал Артуру Амбаряну и Арику Назаряну срочно принести бутылку вина и сувенир из севанского обсидиана.

Пока готовились к передаче сувениров в условиях довольно яростной болтанки, я попросил капитана «Корсара» назвать себя и перечислить имена своих домочадцев.

— Зовут меня Александром. Со мной моя жена Татьяна. Она медсестра. Была на фронте в Афганистане. А тут вот трудятся, умиряя норов нашего мустанга, наши сыновья Максим и Слава. У нас еще есть дочь Маша.

Капитан подошел к борту и без хлопот, презрев качку, передал «корсаровцам» айвовое вино в желтой глиняной бутылки, и, конечно, традиционный для мэров сувенир из севанского обсидиана.

Разошлись мы, в буквальном смысле, как в море корабли, унося с собой в душе немного тепла.

Встреча эта стала для нас неким добрым талисманом перед долгой и длинной дорогой.

* * *

В девятнадцать лет на линейном корабле «Октябрьская революция» впервые в жизни я увидел горизонт по всей окружности, на все 360 градусов. Кругом вода. Состояние души необычное. Во второй раз это было в 31 год на БМРТ (большой морозильный рыболовецкий траулер), на котором я полгода работал врачом. Помнится, как порой солнце своим пурпуром путало тем, что трудно было отличить рассвет от заката. В 34 года я видел тристашестьдесятиградусный горизонт на Черном и Балтийском морях, а в 42 года — в Тихом океане на небольшой яхте, которая, выйдя из Авачинской бухты, отошла от берега на сорок миль — около восьмидесяти километров.

Конечно, речь идет о горизонте на ровной поверхности, подтверждающей сферичность земли, которая четче всего проявляется в море. Нечто подобное я видел и в тридцать пять лет в Пареньской тундре Камчатки, где опять же горизонт простирался на все четыре стороны света. Но там было совсем другое ощущение.

И вот, что называется, в без пяти минут семьдесят я нахожусь на исторической реплике или, как моряки говорят, посудине, и кругом — вода. Капитан уже распорядился, по древнему, как мир, обычаю: «Кто первый, увидев землю, воскликнет: «Земля!», получит ром». Но до рома было еще далеко. А, может, даже очень далеко. Ибо мы, скорее, стояли, чем шли. Пока еще украинский, флаг вяло повис, словно уснул. Солнце пекло, лучи его вонзались в кожу своими острыми иголками. Когда так бывает, каждый считает своим долгом непременно вслух произнести: «К вечеру будет дождь». Вдруг капитан громко скомандовал: «Аврал! Все наверх!» Никто не подозревал, какой сюрприз нас ждет.

Невозможно было босиком ходить по палубе. Начала таять канифоль, которой заливали законопаченные щели между досками. Смола неприятно прилипла к подошвам, и без растворителя практически невозможно было смыть ее.

Надо было видеть, как радостно забегали взад-вперед юноши Мушег, Арамазд, Арсен. Бросили якорь. Корабль встал. Но даже при такой нарисованной акварелью тиши и зеркальной морской глади «Киликия» качалась. Правда, весьма вяло и неохотно. Море есть море. Это не озеро. Не пруд. Дыхание у него даже во время сна мощное. Это как у живого человека: спит, но приглядишься и видишь, как грудная клетка то поднимается, то опускается. Ну, а «Киликия» наша, естественно, отражает даже самое слабое дыхание моря.

...Я не забыл о сюрпризе капитана. Ребята радовались: дана команда всем «броситься в море»! Это значит — полная свобода. Кто что хочет, пусть то и делает. Видел бы кто-нибудь сверху, хотя бы с той высоты, на которой висят будто уснувшие флаги, как суетятся люди: то спускаются в трюм, то возвращаются на палубу, неся в руках кто ласты, кто акваланг, кто подводный фотоаппарат. Заменявший Самвела Бабасяна матрос-моторист Гайк Бадалян поднял наверх видеокамеру. Я с завистью смотрел, как наши «мальки» один за другим прыгнули с борта, уходя с головой в воду так, что даже брызги не поднимались. Мне давно уже так делать нельзя, ибо могу удариться об воду грудью. Дважды скальпелем прошлись по моей груди, разделив грудную клетку пополам, как цыпленка-табака. И теперь на месте разреза сплошные бугры, называемые у медиков «волчьим мясом». Так что оставалось завидовать юношам белой завистью. За Мушегом, Арамаздом и Арсеном стали бросаться в воду все подряд. Прыгнул и я солдатиком, сложив ноги. И тотчас же попал в рай.

* * *

Конечно, рай плох тем, что он сменяется адом. Тут никаких полутонов, никаких переходных периодов, как это бывает между капитализмом и социализмом и, особенно, между так называемым социализмом и так называемым капитализмом. Вот и сейчас: не успели развесить на лежащей вдоль палубы двадцатиметровой рее наши мокрые плавки, не успели толком насладиться арбузом, как невесть откуда появились сначала отрывочные порывы ветра, а затем — непрерывные. Лишь на северной стороне были видны, и то на горизонте, тучи. Над головой — си-

нее небо. Прямо по носу, с левого борта и с кормы — «свои» горизонты. Какая-то воздушная аномалия. Хотя, если призадуматься, то можно было объяснить этот своеобразный смерч. Ведь недавно мы уже обратили внимание на то, что солнце жжет и колет иголками, а это значит: быть дождю или перемене погоды. Для дождя нужны тучи, а для того, чтобы тучи двинулись с места, нужен ветер, который и рождается в результате перепадов температуры. То, что мы в этот момент чувствовали на себе, — было неким сигналом, увертюрой, предтечей если не к шторму, то к чему-то похожему на кратковременный ураганный ветер.

Послышалось «Аврал! Все наверх!» Практически все и так были уже наверху.

Арбузные корки мы не выбрасываем в море, а если и выбрасываем, то только после того, как мелко-мелко нарежем, чтобы всем отрядам и всяким там подотрядам рыб, маленьким и большим, было бы удобнее их проглотить. Поэтому несколько человек в срочном порядке бросились помочь Артуру собрать корки в большой целлофановый пакет, привязанный к борту. Кстати, расскажу еще об одной детали. Если капитан, капитан-наставник, первый старший помощник, старший помощник, даже комиссар, словом, любой, кто в тот или иной момент взял инициативу на себя и дал команду, то ее должен выполнить каждый, кто в это время находится рядом. И это — независимо от твоей судовой роли. На судне не «специализированная» работа — это работа для всех и каждого. К примеру, кто-то находясь в трюме, громко призывает: «Возьмитесь за помпы, а то утонем!» Не раз случалось, что ближе всех к насосам стоял капитан, и тогда он тотчас же, не задумываясь, не дожидаясь, что кто-то другой бросится к деревянному рычагу помпы, сам берется за дело. Это, кроме прочего, урок для других. Похоже на принцип командира в армии и тренера в спорте — «делай как я». Потом все это становится привычкой для всех, даже — образом жизни.

Вот и сейчас, после капитанского «аврала», кто-то, вставая с места, нормальным голосом, абсолютно безадресно сказал: «Надо убрать корки». И человек пять-шесть, находящихся рядом, за секунду навели порядок на полуоте. Собственно, все это не просто санитария или дисциплина как самоцель. Это — логика жизни на корабле. Представим себе неубранный ют, или бак, или любую полезную поверхность палубы, когда начинается выполнение команды «Поднять парус!» Особенно, большой парус. Как говорится, сам черт ногу сломит. Команда пребывают, на первый взгляд, в хаотичном движении. Причем

все делается бегом, стремительно. Однако, как в муравейнике, каждый занимается своим делом. Каждый, устроившись строго на своем месте, вслушиваясь в ритмичную команду: «И, раз!, И, раз!», тянет толстенный канат, видя как медленно, словно нехотя, поднимается вверх длинная рея со свернутым в рулон большим парусом, привязанным к ней мудреными узлами целой прорвой веревок. Поднимается вверх, туда, где развеваются флаги. Иногда два флага.

Это самый ответственный момент в профессии, в походе, в экспедиции, даже в жизни каждого члена экипажа — поднять грот-парус во время сильного ветра. Я должен хотя бы раз пригласить читателя вместе с нами пережить этот самый ответственный момент. Надо учесть, что на всех парусных судах планеты Земля сегодня все, как один, дают команды, используя чаще всего английские, голландские, иногда другие, в том числе русские, термины. Думаю, вряд ли киликийские армяне пользовались мудреными терминами, взятыми из английского или голландского языков. Хотя наши предки великое множество раз ходили и в Дублин, и в Лондон, и в Амстердам. И уже тогда в странах Западной Европы был свой развитый флот. При желании, конечно, на сегодняшней «Киликии» ради все той же чистоты эксперимента могли бы договориться и давать команды исключительно на армянском языке. Но, во-первых, мы не знаем, какие термины использовали моряки и купцы Киликийского Армянского государства на своих кораблях. Во-вторых, даже сама подобная попытка выглядела бы смешным и жалким «национализмом». Так что и мы, используя традиционные морские термины, постараемся каждой команде дать объяснение. Только так можно выполнить золотой принцип Платона: «Не умничайте! Не гениальничайте! Даже о самой сложной материи пишите так, чтобы вас мог понять и пахарь, и пекарь».

Дает капитан команду: «Вира гранд!» Это значит — поднять не просто парус, а большой парус. И тут же добавляет: «Вира рею». То есть поднять рею, к которой на всем протяжении двадцати одного метра прикреплен большой парус. Однако большой парус, как уже говорилось, прикреплен в свернутом виде, «свернут в рулон». Так что пока тяжеленная рея, как мы помним, связанная из двух, даже трех стволков, не поднимется до самой верхотуры мачты, парус нельзя будет развернуть. Дальше идет команда: «Завести нок за ванты!» Это уже ребус. Давайте вместе разгадаем его, не гениальничая. У этой тяжелой реи, естественно, имеется два конца, как у любой пал-

ки. К этим концам привязаны длинные концы веревки. Такие длинные, чтобы, стоя на палубе, можно было ими легко и свободно маневрировать. Вот эта самая веревка и называется нок. Если у каждого из массы концов (веревки и канатов) не будет своего названия, то трудно будет давать и особенно выполнять команды. Так что эти мудреные термины — вовсе не самоцель. Капитан сказал: «Завести нок за ванты!» Вы (я обращаюсь к несведущим читателям) наверняка видели издали и вблизи старинную яхту: где-то посередине поднимается прямая, как стрела, мачта. С ее верха идут по обе стороны мощные плетеные канаты к бортам. Чуть выше бортов эти канаты проходят через деревянные ролики, встроенные в деревянную кобуру, деревянный кожух, словом, в конструкцию, которая представляет собой палиспаст, роликовый рычаг (в школе мы проходили это, но многие просто забыли. Ничего страшного). Эта конструкция называется вантами, и она позволяет, утроив, а, может и ушестерив силу, натягивать канат, поднимать и опускать рею. Так что команда «Завести нок за ванты!» означает — завести веревку, висящую от конца реи, за ванты. А их много с каждой стороны, и чтобы один конец реи (пока еще не развернули большой парус) перебросить на другую сторону, нужно нок-веревку с носовой части судна перевести позади вант на кормовую. И тогда рея поворачивается на 180 градусов и располагается впереди мачты. Это и есть главная задача.

Во время сильного ветра и большой качки — это работа, точнее, этот этап работы представляет собой большую опасность, если, не дай Бог, действовать неслаженно.

Дальше уже звучат команды, которые для не искушенного читателя представляют собой китайскую азбуку. Вот послушайте: «Брасовым — на брас! Шкотовым — на шкот!» Все, если быть повнимательнее, очень даже просто. Дело в том, что слишком много концов в это время свисают с реи и мачты. Во время сильного ветра они хлещут по палубе, по бортам, по телам матросов, как плеть по спине раба. Здесь надо четко выполнять очередность довольно долгой операции. Поэтому матрос знает, что брас — это конец реи и, естественно, веревка, привязанная к этому самому концу, называется «брасовой». Шкот — это конец паруса, отсюда и веревка, свисающая с него, носит название «шкотовая». Вот этими концами в конечном итоге и управляют рея и парус. Брасовым концом управляется рея, шкотовым — большой парус. (Конечно, надо помнить, что речь не идет о современных, современных яхтах.)

И все же самый-самый ответственный миг связан со странно звучащим термином «бугель». Его должны знать все. Не только «чистые» яхтсмены, но все-все. Должны его уважать. От него слишком многое зависит на судне, которое мчится только на надутом ветром парусе. У него есть свой персональный канат. Сам бугель — это часть середины длиннущего плетеного каната. Она примерно на полметра или метр обшита толстой и очень крепкой кожей. В нашем случае кожу коричневого цвета обшил суровыми нитками сам капитан еще в Потти. Получается нечто похожее на пояс. Вот этот самый пояс и обхватывает верхушку мачты, как ремень талию. Собственно, этот пояс и есть бугель. Не дать тереть друг друга мачте и рее. То есть бугель смягчает удары и предупреждает беду, ибо подчас удары бывают такой силы, что могут разломиться обе составляющие — и мачта, и рея. Кроме этого, сильно натянутый бугель, прижав рею вплотную к мачте, не дает ей болтаться. Во время многочисленных команд и приказов чаще всего можно слышать термин «бугель». Конечно, мы с читателем не будем говорить на языке заправских моряков: «Выбрать бугель!», «Потравить бугель!» Мы скажем проще: «натянуть» или «ослабить». Так поймет не только платоновский пахарь и пекарь, но даже автор этих строк.

О других, так называемых малых парусах, которые, кстати, поднимаются чаще, чем грот, и которые просто нас спасают уже тем, что, работая синхронно, прибавляют нам спасительные узлы, то бишь желанную скорость, поговорим в другой раз.

* * *

Однако вернемся к авралу, объявленному и среди бела дня при синем небе. Порыв ветра. Чем он отличается от ветра как такового? Каждый из нас не раз бывал свидетелем, как неожиданно, невзвешенно откуда берется мощный поток воздуха, который в какие-то доли секунды сносит все то, что не укреплено. Речь идет не о смерче, у которого совсем другие законы рождения, происхождения и, конечно же, другие последствия. Порывы бывают и в ходе уже начавшегося урагана. Это нечто похожее на сквозняк в доме, где кто-то неожиданно открыл двери или окна с противоположных сторон. А чем, собственно, море не дом? Тем более для «Киликии» и для нас. Я бы даже сказал: дом родной. Порывы — это, скорее, сигналы или предвестники ветра, которые откуда-то издалека идут в своем намеченном законами природы направлении. Огромная воздушная масса,

толкая впереди себя нижние слои атмосферы, подобно поршню, выталкивает впереди себя порции воздуха.

Опытный моряк-профессионал легко отличает порывы ветра, от которого вдруг начинает трепетать флаг на рее в момент, когда, скажем, солнце заходит за плывущую рядом с ним шальную тучку, от начинающегося урагана, когда впереди огромного потока воздуха бежит некий «глашатай», предупреждающий о визите большой беды. Тут нужно суметь, как это делают врачи, не просто поставить диагноз, а поставить дифференциальный диагноз. То есть при наличии множества схожих симптомов, проводя сравнения, выявить главный, чтобы принять единственно правильное решение.

Дальнейшее действие шло по известному уже читателю сценарию, когда капитан мудреными терминами дает соответствующие команды во время подъема или спуска парусов.

На сей раз порывы были не линейными, а вихревыми. Так бывает в тундре во время пурги, когда, куда ни повернешься, ветер дует тебе прямо в лицо. А теперь, после того, как читатель уже усвоил небольшой урок по поднятию и опусканию парусов, представим себе ситуацию, когда при вихревом ветре звучит команда спустить большой парус. Для этого надо повернуть рею на сто восемьдесят градусов. Причем в то время, когда еще до конца не сложенный, не собранный парус набирает воздух то с одной, то с другой стороны, раздается еще одна команда — всем находящимся на палубе надеть спасательные жилеты. Не думаю, что у наших предков в Киликии были такие спасательные жилеты, как у нас. Тогда замысловато привязывались к какому-нибудь кнехту, к какому-нибудь выступу на корабле так, чтобы не мешать друг другу. Но это довольно непрактичный метод, ибо партнеры по работе на палубе то и дело спотыкаются о веревки, которых очень много на парусном судне. Разумеется, бывали случаи, когда волной или ударом парусины смывало матросов в море. Тут уж, как говорится, ничего не поделаешь, такова жизнь и данность. А кто знает, может, и тогда были материалы, скажем, пробковое дерево, из которого могли бы изготовить нечто подобное спасательному жилету. Сейчас даже есть спасательный жилет, который одновременно выполняет функции бронезжилета. Но это, наверное, уже для агента 007 Джеймса Бонда, и вообще это — уже другая тема.

На «Киликии» ведется настоящая борьба за жизнь большого паруса, который нам очень нужен, чтобы мы не отставали от графика. И без того давно уже вышли из него. Мы ведь плани-

ровали финишировать к началу сентября, то есть до начала штормовой поры в этих широтах. Теперь мы едва успеем к середине или даже к концу октября. Наверное, все-таки успеем, если, конечно, к тому времени сошьют наш парус, который специально подгоняют под «антропометрические» данные каждого парусника, будто фрак для лорда. Экипаж из пятнадцати человек (теперь нас пятнадцать) то и дело меняет тему разговора, переводя его на большой парус. В Москве, говорят, огромная очередь на пошив парусов. А нам, кровь из носу, нужно его иметь хотя бы на финишной прямой, когда после исторической Киликии вновь вернемся в Афины. Так что вся надежда, как это бывало за последние два года, на секретаря Совета безопасности и министра обороны Сержа Саркисяна.

Потребовалось около двух часов, чтобы и заменить большой парус на два малых, и «обмануть» ветер, который за это время успел поменять свой курс и дул уже прямо в лицо. И, конечно, чтобы, приноровившись, идти с востока на запад в то время, когда ветер дует с запада на восток. Черт возьми, ведь для полного счастья нам нужно так мало: двигаться со скоростью хотя бы в три узла. Такую скорость при нормальном ветре обеспечивают два малых паруса. При хорошем и попутном ветре можно развить скорость более четырех узлов. А Его величество большой парус доводит скорость до пяти-шести узлов, а это уже праздник для «Киликии».

Порывистый ветер закончился также неожиданно и разом, как и начинался. Правда, к тому времени небо затянулось тучами. Армянский флаг, который развевается на корме, спустили на закате солнца. Румынский намечалось поднять на рассвете следующего дня.

* * *

Второй день отрезка между Ялтой и Констанцой, к счастью или к сожалению, прошел нормально. Желанного (по силе) ветра не было, был только попутный. Двое суток не видно берегов, и двое суток молчат наши телефоны, в том числе и руминговый мобильный с ереванским номером, зависящим от Арментела. Вся надежда в таких случаях на спутниковую связь, которая не каждый час бывает качественной. Здесь уже важно, где находятся в это время сами спутники связи.

Как и накануне, где-то в полдень наступила тишина, которая своей какой-то странностью со жгучими лучами солнца и духотой кажется несколько зловещей. Наваливается тоска.

Может быть, именно в такие минуты легче всего бывает мне. Я сижу за машинкой и работаю. Но духота душит, и время от времени поднимаюсь наверх. Карабкаясь по трапу, думаю о том, чтобы ребята не заметили, как иногда мои проклятые мениски в обоих коленях не дают мне нормально, как принято у моряков, передвигаться «бегом по трапу». Во время качки — прямо худо. Болят оба колена. В правом в свое время был разрыв мениска. И все же, спускаясь и поднимаясь по трапу, стараюсь выглядеть молодцом. Конечно, мне далеко до юного Пуша, Пушко (Мушер), который просто змеей сползает по ступеням и также змеей выползает наверх. Но все равно, есть у меня еще порох в пороховницах.

Солнце почти в зените. Тени от матросов короткие. Десять ведер для общей бани оказались в самый раз. Все они были в рабочем состоянии: одно за другим бросали их за борт и умело набирали воду. «Умело» — значит, надо пустое ведро бросить дном кверху как можно дальше вперед, к носу корабля, и как только оно, перевернувшись, набирает воду, улучив момент, подхватить его и подтянуть наверх. Одновременно водой из десяти ведер мы обдавали друг друга.

Однажды компьютерщик, радист, связист, телефонист Армен (Арик) Назарян собрался было облить себя, а в это самое время я со всей силой обдал его спину из своего ведра. Это случилось одновременно: ведро воды на голову, ведро воды в спину. Арик так удивился, что от неожиданности, с перепугу посмотрел даже не назад, а вверх. На Бога, наверное. Ребята расхохотались. И с тех пор это стало любимым занятием: обдавать друг друга водой. В жару — наслаждение неповторимое.

Вечером, когда духота чуть спала, на самом конце юта, где сходятся левый и правый борты, капитан удобно расположился на крохотной банке (скамейке), долго настраивал гитару, которая еще утром была без струн — их натягивали сразу три человека. Неожиданно он запел хрипловатым голосом. О репертуаре экипажа, вероятно, еще мы поговорим потом. А сейчас не до того, ибо капитан-наставник, улучив момент паузы между песнями, вставил: «Ночью будет туман. Рулевым надо держать при себе запасные фонари и глядеть на компаса в оба». Тогда еще никому не могло придти в голову, что ожидает нас в ту ночь.

* * *

Привожу запись в блокноте от 9 августа 2004 года: «Сижу за машинкой, которая плавно качается вместе с висячим столом.

Справа, чуть поодаль, хорошо виден трап, по которому днем и ночью (ночью не меньше, чем днем) спускаются и поднимаются ребята. Я уже по ногам и обуви определяю, кто идет. Легче всего узнавал Самвела Карапетяна. У большинства ребят жесткие домашники без задника. Лишь у Самвела легкие светлосерые тапочки, которые носили еще до эры адидасов и прочей спортивной обуви. В них, по всему видно, очень удобно передвигаться по палубе во время качки, особенно спускаться и подниматься бегом по трапу».

Самвел подошел ко мне, сел на край моих нар и тихо начал:

— Вы знаете, что было ночью в три часа?

— Ты вечером во время капитанского концерта сказал, что ожидается туман.

— Туман был. Скорее, густая дымка, которая накрыла поверхность моря, как одеялом. Именно поверх этого одеяла я увидел какие-то огни совсем вблизи. Обомлел. Еще не зная, что это такое, я первым делом подумал, что «Киликия»-то сама находится внутри дымки. Никто не видит наших бортовых огней. Вряд ли кто заметит крохотный топовый (или ходовой) огонек на вершине мачты. Наш немудреный радарный отражатель, скажем прямо, не очень-то четко отражается на радарных экранах спящих рядом судов.

Поясню: двадцатитонное судно наше на девяносто девять процентов — из дерева! Ни один радиолокационный прибор не отразит от «Киликии» на своем экране хотя бы крохотную — расплывчатую точку. Металлические изделия — чугунные кирпичи балласта, небольшой мотор, крохотный электродвигок практически находятся ниже ватерлинии. Самвел придумал действительно нехитрую конструкцию: взял да и сварил дюралевые листы так, чтобы с любой точки были видны отдельные плоскости металла. Поэтому и называется эта штука — «радарный (радиолокационный) отражатель». Вешают его на верхней части отходящих от мачты фалов, концов (веревков), на которые обычно днем поднимаются флаги.

— По расположению огней «монстра», плывущего на нас, — продолжил Самвел, — я определил: это огромная машина типа паррома, который нас просто раздавит. Я разбудил Карена. По радиации связался с «монстром» довольно быстро. Помните, в Сочи он стоял недалеко от нас ...

— «Герои Шипки» назывался тот паром, — вспомнил я.

— Верно.

— Вот так встреча! И с кем вы говорили?

— С вахтенным офицером. Он в ужасе признался: никаких огней поблизости не видит и на радарном экране — пусто. Узнав, что наше парусное судно стояло в Сочи рядом с их паромом, вахтенный офицер довольно мило заметил: «Так это тот самый парусник, который так полюбился всем нам?»

— И как же, в конце концов, разошлись в море корабли?

— Великан поступил по-джентльменски. Он резко сменил курс на целых десять градусов и взял мористее.

Не трудно представить, что могло случиться, если бы не внимательность Самвела. Разбудил капитана, и без шума-гама они сумели решить проблему.

* * *

От Ялты до Констанцы шли «облегченным» составом экипажа. Из Поти вышли — нас было семнадцать. В Новороссийске, как было запланировано, поставил точку Гагик Илоян, у которого были свои договорные дела по работе в Ереване. Беспаспортный Самвел Бабасян по прозвищу «Временный Паниковский» улетел в Ереван за новым документом. Самвел Акопян должен был сойти еще в Сочи, но дотянул до Ялты. Четырнадцать человек в открытом море, где невесть откуда залетевшие шмель или бабочка, или птичка не больше колибри, или симпатия голубь вызывают трепетную радость и страстное желание помочь им, накормить, напоить. Словом, сделать все, чтобы они как можно дольше оставались на корабле.

Однако четырнадцать человек, несмотря на внушительную для подобного рода экспедиции цифру, — это и много и в то же время мало. Собственно, что такое количество? Еще плавая по морям в составе экипажа из трех человек, я часто задумывался над проблемой не коллектива как такового, а именно количества людей в нем. И вот что нашел у Аристотеля: «Количество — это не то, что делимо на составные части, каждая из которых, будь их две или больше, по природе своей есть что-то одно и определенное нечто». Так что в экипаже «Киликии» каждый из нас — это, «по природе своей что-то одно и определенное нечто». Какую бы судовую роль он ни играл. Бывают моменты, особенно в открытом море, когда вдруг ощущаешь, что ты — наедине со своими мыслями. Думаешь о таком феномене и божественном таинстве, как семья. О том, что ждет в конце концов твою Армению, а, стало быть, — твоих детей и внуков. О том, что ты уважаешь себя хотя бы за то, что не любишь пресмыкательство и угодничество. Ибо настоящий человек, кото-

рый чувствует потребность парить в воздухе, как птица, плавать в море, как рыба, никогда не согласится пресмыкаться... Однако более всего думаешь об одиночестве, не замечая никого и ничего вокруг, кроме моря и его «кругового» горизонта, с его каждый раз неповторимыми, как армянский хачкар (камень-крест), рассветом и закатом, с его лунной дорожкой среди ночи, солнечной дорожкой на утренней и вечерней зорьке.

Когда ты один на один с природой, от одного ее очарования так и хочется кинуться к ней в объятия. Однако очарование штормового моря — это уже не объятия, а руки на горле! Десятым валом можно быть очарованным, глядя на великое полотно великого Айвазовского, но только не в море.

* * *

Не менее величественным, чем море с горизонтом, мне, например, показался сизый пятнистый голубь. Визит его на корабль был очень трогательным. Кажется, Арамазд первым заметил, как за бортом, едва шевеля крыльями, летит голубь, медленно снижаясь, словно самолет, идущий на посадку. Не сумев дотянуть до судна, он упал в воду. Все думали, что как только намокнут перья, голубь не сумеет подняться с поверхности моря. Арамазд громко закричал: «Капитан, умоляю, давайте повернем судно. Жалко птицу. Погибнет». — «Ты что, с ума сошел? Пока повернем при неповоротливости «Киликии», потеряем целую милю».

Бог оказался на стороне юного Арамазда. Мы увидели, как голубь, собрав последние силы, весь как-то напрягся, встряхнулся, все-таки взлетел над пологой волной и в считанные секунды оказался на борту «Киликии». Вокруг несчастного и одновременно счастливого голубя собралась вся команда, согласно Аристотелю, в образе «чего-то одного», «единого целого». Удивительно, как мы все были похожи друг на друга. Как каждый из нас носился и возился с голубем. Тотчас же рядом с красивым существом оказалась миска с водой, изюм, крошки хлеба, крупинки зерен риса и гречки. Но сизокрылый в крапинку красавец не обращал внимания ни на кого и ни на что. Я увидел на тоненькой ножке птицы какую-то повязку и сказал стоящему рядом Арику: «Голубь тоже, как и ты, в гипсе» (Арик повредил лодыжку). Но кто-то успел дать более серьезное определение: «А голубь-то окольцованный». Кольцо было зеленого цвета.

Ставшее родным существо расположилось сначала у правого борта прямо с Сашей Маркаряном, который в это время сто-

ял на вахте у правого рулевого весла, то и дело поглядывая то на компас, то на голубя. Он так и норовил, не выпуская из рук румпель руля, дотронуться другой рукой до птицы, но, слава Богу, это ему не удавалось. И голубь, как бы от греха подальше, отошел назад, к левому борту.

И вдруг голубь сначала как-то нехотя зашевелился так, что можно было увидеть, как переливается зеленовато-перламутровыми красками пух, потом неожиданно довольно мощно взмахнул обоими крыльями, резко оттолкнулся от палубы и... Тому, что произошло в следующее мгновение поверят лишь те, кто видел собственными глазами. Но самое парадоксальное то, что никто из нас и не видел (вернее, не успел заметить), как птица взлетела в воздух. Дело в том, что она, собственно, и не поднялась высоко в небо. Перелетела очень ловко через борт, едва не задев крылом рулевого, потом на доли секунды словно остановилась в воздухе, и ракетой устремилась вдаль так, что никто не смог уследить, в каком направлении лежит путь этого поистине счастливого существа.

Улетел зеленовато-перламутровый голубь, оставив после себя тепло в наших душах и улыбки на наших лицах.

* * *

Недели две назад капитан-наставник Самвел Карапетян поймал полведра ставриды. Самый большой экземпляр — величиной с большой палец, самый маленький — с мизинец. Все это выглядело смешно: смахивающий на Тарзана крупный Самвел радовался как ребенок, крутя леску своей удочки и видя, как трепыхается рыбка, похожая то на тире, то на запятую, а, может и на амёбу.

Когда начали чистить эту самую ставриду, выяснилось, что внутренности ее весят больше, чем все остальное. То есть в очищенном виде она представляет собой уже другой знак препинания. Скажем, точку. Хотя, честно говоря, уха из нее получилась отменная. Правда, в большую кастрюлю с маленькими рыбками Самвел понабросал очень много картошки, несколько пригоршней риса и целую прорву лаврового листа, который мы везли с собой прямо ветками.

Самвел попросил капитана чуть подождать с командой «поднять якорь!» и забросил удочку. Каждый, кто оказался рядом с вахтенным-рыбаком, ехидно ухмылялся, вспоминая несчастных ставрид. Кто мог знать, что после ставриды, похожей на амёбу, капитан-наставник поймает... акулу!

* * *

Никто поначалу не обращал внимания на Самвела. Равнодушно проходили мимо человека, который, стоя у правого борта в двух метрах впереди от рулевого, держал в вытянутой руке удочку. Вдруг Самвел заорал так, словно его резали по-живому: «Ребята! Я один не вытяну. Это же бревно какое-то!»

Естественно, все еще не забывая о несчастных амебах семейства «карликовых», мы продолжали подтрунивать над седовласым рыболовом. И вдруг одновременно несколько человек заорали: «Акула!!!» Мы увидели бросающееся из стороны в сторону довольно крупное белое чудовище, где-то на глубине десяти метров. Вода была столь прозрачной, что на такой глубине четко была видна и впрямь акулья голова с острым носом и пастью, расположенной где-то на шее с брюшной стороны. Вскоре можно было заметить, что рыба попала сразу на два крючка. Вертясь, трепыхаясь, кидаясь из стороны в сторону, она тем самым только ухудшала свое положение, ибо сама себя плотно и густо обматывала тонкой леской. Крик продолжал стоять буквально над всем Черным морем, словно на футболе. То голова, то хвост показывались над водой, и нельзя было не осознать, что существо это мощное. Неровен час, сорвется такой сказочный улов. Именно в это время Гайк успел подняться вверх с аппаратом. Мы обрадовались — кадр будет зафиксирован, и тогда, может, нам поверят! И именно в этот миг Арика Назаряна осенила единственно верная мысль. Невесть откуда достав граненую довольно тяжелую палку, он оказался в воде со своим первобытным орудием, которым и оглушил акулу, чтобы она не мучалась.

Не успела акула (ченоморский катран) оказаться на борту, как кто-то достал ленточную сантиметровую линейку-рулетку. Оглушенная Ариком акула продолжала сильно дергаться даже на палубе, пока многие из нас спешили сфотографироваться с ней. Измерили — сто тридцать сантиметров. Средний рост черноморской акулы катрана.

Было решено немедленно разделать ее и зажарить. Разделывать взялся я. Гайк снял еще несколько кадров.

Мясо оказалось белым-белым, как снег. Без всяких костей и косточек. Огромную печень я сразу выбросил в море. Кок Артур Амбарян готовил уже посуду для того, чтобы пожарить около семи килограммов деликатеса. Однако нас ждала вторая серия «акулей охоты».

Когда я уже заканчивал разделку, опять раздался знакомый крик Карапетяна. Видать, другая акула, привлеченная выбро-

шенной в море печенью, пошла, как на живца, и попалась, бедная, на крючок Самвела.

Все повторилось как по-писаному.

Не поверит уважаемый читатель, что четырнадцать человек съели, облизывая пальчики, четырнадцать килограммов акульего мяса. Капитан дал команду поднять на палубу ром и четырнадцать рюмок (стаканов керамических). Пировали несколько часов, до полуночи. Ничего не осталось на дне огромной сковородки, которую потом с трудом отчистили от прилипших, словно приваренных сварочным аппаратом, кусков шкуры и мяса двух акул.

* * *

Пошел уже четвертый день, как «Киликия» скрылась от людских глаз. Странное чувство, когда у судна все в порядке, когда парус желанно беременен ветром и душу радует мерный ход корабля. Вроде, получается, и делать-то нечего. Правда, такого на паруснике, честно говоря, никогда не бывает. Но все же, как говорится, все в мире относительно: одно дело — штормовое море, другое — попутный ветер при спокойном море. По крайней мере, я решил для себя усложнить работу, которая, собственно, давно была запланирована: беседовать с каждым. Поговорил уже, правда, самую малость, с Самвелом Карапетяном. Довольно обстоятельно — с Артуром Амбаряном. Очередность — по принципу: кто попадется на глаза в момент, когда я готов к беседе, и когда мой собеседник — не на вахте. На сей раз «попал мне под руку» Карен Даниелян. Место встречи — за висячим столом, у машинки.

Карен уселся справа от меня на жестких нарах, предварительно аккуратно отодвинув края всегда развернутого, уже успевшего порваться спального мешка. Он один из немногих, кто регулярно бреется, точнее, подбривает, приводя в порядок, седые усы и седую кадетскую бородку.

— Как у тебя все это началось, Карен-джан? — спросил я, без всякой увертюры.

— Так уж получилось, что мы с двумя самыми активными основателями Клуба морских исследований, а затем и создателями или строителями, как угодно, парусника «Киликия» Кареном Балаяном и Амаяком Тарахяном были в родственных отношениях. С Кареном мы — ветви одного генеалогического древа: он племянник моей матери, а Амаяк — мой зять. Так что можно смело сказать, я с самого начала был в курсе всего того,

что делалось в этом клубе, где, кроме Карена и Амаяка, были и другие энтузиасты. Это обстоятельство позволило мне, режиссеру телевидения и журналисту, придумывать для ребят какие-то необычные рубрики типа «Странные люди» или «Интересное — рядом».

— Неужели ты уже тогда предвидел, что какие-то чудачки, которых так много, особенно у нас в Армении, собравшись, доведут дело до всамделишного корабля?

— Тут другое... Это было в очень сумбурное, я бы даже сказал, предреволюционное время. В воздухе уже веяло какими-то судьбоносными переменами в огромной державе планеты и в самой Армении. Правда, тогда еще мало кто знал, что огонь вспыхнет вначале именно в Карабахе. Практически все ребята активно были вовлечены в Карабахское движение. Буквально в самом начале уже развернувшихся боевых действий, когда не было ни государственных институтов, ни армии как таковой, погибли Арташес Навасардян в Мегри, Армен Ерицян в Мардакерте. Вместе воевали Баграт Садоян и сам Карен Балаян. Довольно обширна фронтовая география Самвела Бабасяна, который воевал в Горисском направлении, в Лачине и вел фактически летопись боевого отряда «Арабкир».

Словом, ребята были, с одной стороны, мужественные патриоты, с другой — объединены под одним клубным флагом. Так что я не мог быть равнодушным к идее, которая овладела такими прекрасными молодыми людьми.

— Поговорим все-таки о тебе самом. Вопрос такой: кем ты себя считаешь? Ты ведь несколько раз поступал в театральные вузы. До этого учился на биофаке. Окончил философский факультет. Что это? Желание быть вечным студентом? Или — блажь?

— Не знаю, как все это объяснить. Вот поступил на биологический, дошел до второго курса и понял, что это не моя стезя. Перевелся на философский факультет. А пять лет спустя, будучи уже дипломированным философом, решил поступить в московское театральное училище имени Щукина...

— Стоп! Стоп! Тут надо разобраться. Когда, к примеру, говорим «дипломированный врач», то имеем в виду любого окончившего медицинский вуз, имеющего право заниматься лечебным делом. В дипломе нашем так и написано «Лечебное дело». А вот, мне кажется, когда говорим «философ», то перед нами встают такие личности, как Аристотель, Сократ, Платон, Давид Анахт, которых, думается, по большому счету, единицы.

— Стоп! Стоп! — теперь вторя мне, перебил Карен. — Именно потому, что звание философа определяет не диплом, а сам Бог, я решил поступить в театральный вуз, где видел свое призвание. Но не поступил. Через год попробовал — в училище Малого театра. Опять провалился. Потом решил поменять город. Поехал в Северную столицу России. Опять осечка. Снова вернулся в Ленинград через год... С пятой попытки попал в Ленинградский институт театра, музыки и кинематографии, на факультет режиссуры.

Годы я не терял. Я всякий раз приобретал. Даже работая в пионерском лагере «Орленок» вожатым. Когда я стал режиссером команды КВН Ереванского политехнического института, меня радовало, что команда добилась блестящих успехов. И, конечно, когда стали появляться мои режиссерские телефильмы, особенно такие, как «Если дорог тебе твой дом» или «Улица Абовяна», — я был счастлив.

— Вот так подолгу и по многу раз ты пытался открывать разные двери. А как отнесся к тому, что перед тобой сами без всяких хлопот открылись двери Клуба морских исследований «Айас»?

— С одной стороны, как к дару Божьему, с другой, — как к закономерности. Ибо, когда я впервые увидел скелет, точнее, всего три шпангоута будущего корабля, я понял, что все это очень серьезно. И все это — для меня. Где-то в девяносто пятом году я уже поверил в самое главное — корабль когда-нибудь выйдет в море.

— А в тяжелые для Армении годы была ли убежденность у членов Клуба, что «Киликия» состоится? Я имею в виду плавание?

— Дело в том, что в Клубе у нас был своеобразный эталон убежденности — Карен. Мы равнялись на него. И, веря в него, верили в успех «Киликии».

— Когда начал носить очки?

— С четвертого класса. Думаю, это наследственное. У деда была сильная близорукость. У меня в школе дело доходило до минус одиннадцати-двенадцати. Потом откоррегировалось и остановилось на восьми.

— Ты счастлив?

— Да. У меня — две дочери и наша «Киликия».

— Что для тебя «Киликия»?

— Экспедиция «Киликии», — это очень важно. Тут и спорт, и искусство, и свежая струя, и историческая память. Словом, это как концентрические круги вокруг брошенного в воду кам-

ня. И еще, «Киликия» обязывает продолжать усиленно заниматься собой, особенно самообразованием. Так что я опять же приобретаю.

* * *

Давно, еще с первого шторма, пережитого нами после Поти, я записал в блокноте мысль о проблеме морской болезни. Не мудрствуя лукаво, отметим, что от нее страдали и страдают все люди на земле, в том числе и первые космонавты. Даже такой мореплаватель, как адмирал Горацио Нельсон одержавший ряд блистательных побед над французским флотом, в том числе при Абукире и Трафальгаре, по многу раз во время боев подходил к борту, вытирал, после рвоты, платком губы и продолжал как ни в чем не бывало командовать морским боем. А путешественник Френсис Чичестер многократно в одиночку, в том числе и при продолжительных штормах, совершал кругосветки и ставил отдельные рекорды в океанах, презрев подчас «тягостное ощущение в подложечной области». Именно так описывают медики тошноту, называя ее не болезнью, а естественным симптомом при качке. Это я к тому, чтобы никто не страдал от комплекса неполноценности при укачивании в самолете или на море.

Однако разговор я повел на эту не очень-то приятную, с точки зрения эстетики, тему вовсе не всуе. Представьте себе экипаж из пятнадцати-семнадцати человек, где почти половина во время шторма выходит из строя. А что, если вдруг все сто процентов именно из-за «тягостного ощущения в подложечной области» легли бы на палубу или на нары? То есть побросали бы рулевые весла, управление парусом, еще точнее, парусами, и все остальное, что необходимо для жизнеобеспечения корабля. И что тогда?

Слава Богу, на «Киликии» все, кто вышли из строя, довольно быстро сумели встать на ноги задолго до окончания шторма. Здесь очень важно, кто конкретно выходит из строя. Одно дело, если кок или электрик, другое — тот, кто имеет свое строгое (неизменное) место в работе над парусом. Кстати, таковых, можно сказать, не было. И дело понятное: яхтсмены, уже по логике вещей, имели за плечами тренинг.

Помнится, одному из членов очередной миссии второго спикера палаты лордов Великобритании Керолайн Кокс во время полета в Арцах на вертолете стало плохо. Его сильно укачало. Он побледнел. Чувствовал некоторую неловкость перед другими членами делегации (да и, как никак, сам тоже был

лордом и, естественно, депутатом палаты лордов Великобритании) и все старался терпеть, преодолеть себя, даже улыбался. Я встал с места, незаметно для других взял лорда под руку, и мы, качаясь, зашагали к хвосту вертолета, где были сложены большие картонные коробки. Зашли мы за эти коробки, я всунул в руку страдальцу большой целлофановый пакет и тотчас отошел. Через несколько минут он довольно бодрый вернулся к нам, а в это время в салоне шел настоящий концерт. Это уже старалась Кокс. Она руководила международным (всегда в ее команде были люди из разных стран) хором. Пели очень громко. Подоспевший лорд, которому, по всему было видно, стало намного легче, примкнул к хору. Правда, пел не так громко, как все остальные. Но пел.

Потом я спросил Керолайн: «Как по-английски звучит слово «тошнота»? Она сказала и тут же задала свой вопрос: «А как по-армянски?» С переводчицей Артемис из Австралии мы общими усилиями нашли образное словосочетание «Сердце выворачивается наизнанку». Кокс засияла и сказала: «Прекрасно! Как это точно! Как это верно! Как это гениально!»

Так что ничего страшного, если во время шторма иногда «сердце выворачивается наизнанку». Главное — сделать все, чтобы вовремя вернуться в строй. Не менее важно, чтобы другие не обращали внимания на того, чье сердце будто «выворачивается наизнанку». Это уже по части этики.

* * *

Почти четверо суток непрерывного плавания — своеобразный рекорд для «Киликии». Впереди у нас будет и десять дней, а то и две недели. А пока почти четверо суток — это рекорд. Появились очертания берегов. Никто не выиграл приз — традиционный ром, ибо лишь потом вспомнили об этом.

Уже давно мы видим контуры Констанцы. Я связался по телефону с послом Армении в Румынии Егише Саркисяном. Он оказался по дороге к главному морскому порту Румынии. Спокойно ехал из Бухареста, не зная, что мы опередили наш график (такое, к счастью, тоже бывало). Дабы успокоить нас, посол сказал, что в порту все готово, что нас непременно встретят, и пока оформят документы, он успеет вместе с губернатором Константы (румыны Констанцу называют Константой) приехать на встречу с оркестром и концертом.

Волнорез Констанцской бухты построен очень красиво. Стандартные бетонные фигуры «дизайнер» уложил так, что по-

лучилась как бы необычной красоты крепостная стена, у которой с одной стороны — море, с другой — бухта. Капитан тщетно пытался связаться по-английски с диспетчером порта. Ни слуху, ни духу. А «Киликия», тем временем находясь уже в бухте, битком набитом со всех сторон гигантскими подъемными кранами, не говоря уже о массе судов и яхт, шла себе спокойно, не зная, куда пристроиться. Надо бы как можно ближе к зданию портовой канцелярии... Наконец группа людей, стоящая на причале, начала активно махать руками: мол, сюда, сюда...

Вскоре пристали к стенке. Долго к нам никто не подходил. Потом, как это часто бывает, разом и гурьбой заспешили к нам люди в униформе. Были они на редкость вежливы и улыбчивы. Видать, сработали контакты армянского посла и губернатора Констанцы. Довольно быстро они завершили оформление документов. Ждали только руководства. Уже давно прибыли дети, празднично одетые в национальные наряды. Духовой оркестр расположился на своем, судя по всему, постоянном месте, время от времени выдувая отдельные ноты. А хозяев все нет и нет. Прошел час — нет. Второй — нет. Утомились под палящими лучами солнца шумные дети, готовые по команде начать песни и пляски. Я решил хоть чуть разыграть Егише. Как-никак земляк — из Карабаха. И позвонил ему:

— Ерванд-джан! Спасибо, дорогой! Все было чудно. Впервые нас встретили с улыбками, быстро оформили бумаги, а теперь мы выходим в море...

— Как?! Да ты хоть понимаешь, что говоришь?..

— Ничего страшного, Егише-джан. Ты сделал свое дело. А у нас такая традиция: как только оформляют документы, мы поднимаем паруса и выходим, чтобы бросить якорь на рейде...

Дальнейшее не передать словами. Егише уподобился извергающемуся вулкану:

— Я всех и вся поднял на ноги, собрал на свою голову, сам губернатор Мартине Георге со своей свитой будет встречать и принимать вас в торжественной обстановке, а вы тут про какой-то там рейд!

— Дорогой Егише! Я пошутил. Мне очень жалко этих почерневших от солнца детей. Так что поторопи ты этого самого префекта города Констанцы Мартине Георге.

Однако, пока хозяева придут, мы с читателями вспомним об истории армянской общины в этом известном во всем мире портовом городе. Впервые армяне здесь появились в XIII веке. Спроси сегодня любого жителя города от мала до велика, где на-

ходится армянская церковь, покажут незамедлительно. Церковь Святой Богородицы была построена за два года в 1879—1880-м. При ней — приходская школа. До Второй мировой войны армянская община жила полнокровной духовной и культурной жизнью со своими благотворительными союзами. Во время войны местные власти нанесли страшный урон всему армянству в Румынии и, можно сказать, добились общины во времена Чаушеску. И все же общины есть во многих городах Румынии. В самой Констанце в настоящее время живет около тысячи армян.

* * *

Наконец к причалу подкатила вереница лимузинов. Рядом с губернатором (префектом) шли посол Армении Егише Саркисян и настоятель армянской церкви Констанцы отец Аветис. Было очень трогательно, когда бодро танцующие дети вдруг втянули в танец не только губернатора и посла, но и всю команду «Киликии».

На следующий день из Бухареста специально приехал известный армянский писатель Варужан Восканян — автор многих сборников стихов, прозы, публицистики. У Варужана есть даже монографии по экономическим вопросам. Он лауреат многих престижных премий Румынии.

Встречи такие хотя и бывают короткими, но все же остаются в памяти. Особо хотелось бы отметить, что чуть ли не везде мы знакомились со священнослужителями армянской апостольской церкви. Всякий раз ловил себя на том, что расстаемся с ними не без грусти. Ну, и конечно, не обходили вниманием представителей государства Армении: послов, консулов, почетных консулов. Собранный, серьезный и четкий Егише Саркисян сразу записал в блокноте, что неотложно требуется для жизнеобеспечения судна. Уж очень полюбилась ему «Киликия», и подолгу он рассматривал, как-то ласково поглаживал детали корабля. В час прощания решил самые последние минуты провести на палубе «Киликии». Прыгнул на причал, когда уже отдали швартовы. Потом долго еще стоял у края стенки, не переставая махать рукой кораблю и экипажу.

* * *

Когда мы вышли в открытое море из Констанцской бухты, у правого рулевого весла стоял капитан Карен Балаян, у левого — его старший помощник Арег Назарян. Сзади них в самом конце кормы, в углу, пристроен рундук, крышка которого служит бан-

кой — скамейкой. В рундучке хранятся всякого рода инструменты и иные вещи. Выше — над скамейкой с обеих сторон пристроены ящики для морского бинокля, очков, записной книжки и, конечно, «спидометра», который то и дело кто-то приподнимает, подносит к глазам и вслух называет количество узлов, то есть скорость, с которой идет в данный момент корабль. Вот и на этот раз капитан-наставник громко произнес:

— Ребята, а ведь мы с «Киликией» просто молодцы. Четыре целых семь десятых узла.

Капитан попросил Сашу Маркаряна заменить его, а сам направился к рундучку. Арега заменил Гайк. Капитан уселся поудобнее и взял в руки небольшой, весьма симпатичный по дизайну «спидометр». Этот «симпатыга» представляет собой глобальную систему: определяет не только местность и скорость, но и курс судна на заданную точку, расстояние до этой точки и, конечно, точное время по Гринвичу. Однако я называю его коротко «спидометром». Минут через десять капитан вновь закричал:

— Пять узлов. Пять!!!

Надо было при этом видеть его глаза. Надо было видеть вообще глаза всех находящихся рядом. Оптимально попутный ветер. До предела надут этим самым «оптимумом» грот-парус и впридачу — стаксель. Слишком долгое время ветер был попутным, а это значит, волны тоже успели уже стать попутными. Такое счастливое для «Киликии» стечение обстоятельств.

И пошло-поехало: «Пять и один!» Сопровождая показатель скорости в узлах странными междометиями типа «Ух!» или «Эх!», капитан, не успевая комментировать эти самые междометия, продолжал громко кричать, едва успевая сам за собой: «Пять и два!», «Пять и три!».

Вся команда собралась на палубе. Уже хором кричали: «Пять и четыре!» Иногда пропуская цифру «пять», капитан называл лишь десятые доли: «Пять», «Шесть», «Семь». Потом «Пять и восемь!». Последовала небольшая пауза, которая, казалось, длилась непомерно долго. Все ведь ждали заветной целой цифры «шесть». Однако до этого нужно еще произнести «Пять и девять». И, наконец, Карен выпалил: «Шесть! Шесть! Шесть! Я видел “шесть”». Что тут поднялось! Увы, оператора Самвела Бабасяна еще не было с нами, а ироничный Гайк, заменивший друга и в это время стоявший за левым рулевым веслом, наверное, не осознал величия мгновения. Так что мы зафиксировали это величественное мгновение только в своих глазах и в сердцах.

Ведь в тот миг «Киликия» установила свой личный рекорд. На большом и самом маленьком парусах (напомним — их у корабля четыре) судно впервые мчалось со скоростью шесть узлов, или одиннадцать целых сто двенадцать тысячных километра в час. С подобной скоростью можно чудеса творить, преодолевая более длительные переходы за короткое время. При такой скорости — качки меньше. При такой скорости — душа поет. И от обилия улыбок на палубе мир кажется добрым, горизонт кажется досягаемым.

Когда эмоции чуть поостыли, я попросил капитана назвать точное место установления рекорда «Киликии». Вот эта точка на планете Земля: «43 градуса 58,5 минут северной широты и 28 градусов 41,3 минуты восточной долготы».

* * *

Только на море (наверное, еще и в бескрайней тундре) не покидает человека чувство нового. От слов «Новый год», «новоселье», «новость», «новинка», «новшество» и еще множества слов с этим корнем изначально веет свежестью. Собственно, именно в этой свежести и есть ценность и самоценность того или иного явления. Однако не дай Бог, если новое привносится в нашу жизнь насильно, через революцию, через мудреные реформы. Философы не раз отмечали, что надо с сомнением воспринимать новое, если оно «придумано» человеком, а не природой, ибо придуманные, особенно не поэтами и художниками, а всякими там вождями, фюрерами и монархами, всегда сопряжено с ощущением насилия, святотатства. Не случайно Уильям Сароян, имея в виду именно насильно внедряемое «новое», сказал: «Все, что мертво — священо. Все, что ново — чуждо, а потому порочно, опасно, подозрительно. Однако это не касается природы, где каждый Божий день — это сама новость».

На «Киликии» тоже каждый Божий день — это новость. Не было исключением и 12 августа 2004 года. В блокноте моем есть запись: «12 августа, ноль шесть часов пятьдесят минут. Всю ночь было три-четыре балла. Ветер стихает. Но судно по инерции еще качает из стороны в сторону. Еще одна новость в новом дне: поднимается почти одновременно с двух сторон армянский триколор на корме и болгарский бело-зелено-красный флаг на рее». И здесь же другими чернилами слово «новость» с тремя восклицательными знаками. Это ведь и впрямь новость, достойная описания. До Варны еще три-четыре мили. Успеем поговорить о Болгарии, для которой, думаю, оба флага вместе, рядом — это

историческая новость. Слишком мы похожи общностью неисчислимых бед и трагедий, исходивших от общего врага.

Армяне впервые появились в Болгарии в середине V века. По традиции, я в двух словах обычно рассказываю лишь о тех населенных пунктах, куда причаливалась «Киликия». Но здесь хочется начать с того, что на протяжении веков оба народа не раз воевали бок о бок целыми боевыми подразделениями, защищая болгарскую землю. Многие годы назад я имел счастье возложить в Пловдиве цветы у подножия памятника болгарским и армянским жертвам этих кровавых бойней.

Армянскую общину в Варне основали в начале XVII века. Впоследствии участок города, где были возведены первые армянские дома, так и называли — Армянским. В XIX веке число армян увеличивалось медленно, и лишь в конце века, когда геноцид армян в Турции был официально возведен в ранг государственной политики, население выросло за счет огромного числа армянских беженцев как в Варне, так и во всей Болгарии. В настоящее время в этом большом морском порту проживает пять тысяч наших соотечественников. Церковь святого Саркиса была построена в 1842 году. В разное время в Варне (в одной только Варне) выходило до двадцати единиц периодических изданий на армянском языке.

Еще задолго до вхождения в территориальные воды Болгарии мы неоднократно связывались с послом Армении Севдой Севан, которая тщательно готовилась к встрече «Киликии». С Севдой я познакомился не просто в прошлом веке, а очень и очень давно. Это было у нас дома в Ереване, где мне и всей моей семье полюбился и запомнился надолго прекрасный болгарский писатель и публицист, человек удивительной души, могучего роста и телосложения Вырбан Стоматов — муж писательницы Севды Севан, говорившей тогда только по-русски.

Сейчас посол Болгарии является гражданином Армении (официально), а послом себя, я бы сказал, подчеркнуто считает временным. Ее постоянная профессия — литератор. И еще одно есть у нее постоянное — звание полковника запаса армянской армии, которым она очень гордится.

* * *

Место для причаливания, в Варнинской бухте, которое нам показали портовики, представлялось просто крохотным для нашей полнощекой «Киликии». Арег Назарян, больше всех и громче всех (это ему по штатному расписанию положено) кри-

чащий во время швартовки, сказал на сей раз тихо: «Если место для причаливания сравнить с обувью, а «Киликию» — со стопой, то нам нужен гигантский рожок, чтобы ногу просунуть в башмак». Сплошная поэзия! А чего, собственно, удивляться, когда Арег является автором слов прекрасной песни о «Киликии». В конце концов, как ни было хлопотно, тем не менее «Киликия» втиснулась в «обувь» причала тютелька в тютельку.

Вскоре подъехала сияющая от восторга Севда, не очень сначала обращая внимания на экипаж. Она не могла оторвать взгляда от кормы и от верхотуры мачты, на которой развевались два для нее родных и дорогих флага. Завидя меня, она громко сказала: «А у меня для тебя презент из Арцаха — прислали два флага Нагорно-Карабахской республики». Очень дорогой презент!

Трудно не заметить, что сегодня чаще всего в так называемом постсоциалистическом спюрке (в основном — бывший СССР и Восточная Европа) в глаза бросаются бывшие граждане Советской Армении. Вот и в Болгарии то же самое. Вениамин Ширванян. Родился в Гюмри. Еще до начала Карабахского движения после службы в армии на Украине поступил в Киевскую академию внутренних дел, которую успешно окончил, но не проработал ни одного дня по специальности. Близкий друг в Киеве пригласил его в Болгарию, в Варну, где и застрял он надолго. С дипломом выпускника милицейской академии Беник начал выпекать хлеб. Да такой вкусный, что вся Варна покупает главный продукт питания только у него.

Накануне отхода от Варны Беник отмечал в семейном кругу день рождения своей матери Парандзем, пригласив всю команду «Киликии». Там же на мамином празднике Беник сделал неожиданный и чрезвычайно утилитарный подарок. Сначала сказал, что нельзя на именинах матери без подарка, потом добавил: «Поэтому, соблюдая вековую традицию, я хочу подарить «Киликии» новый ноутбук, чтобы экспедиция ваша могла бы регулярно посылать информацию о путешествии всем средствам массовой информации».

Это было более чем кстати!

* * *

Севда везет нас в поселок Галату, где долгих девять лет до самого начала Первой мировой войны пробыл в убежище легендарный армянский полководец Андраник Оганян.

Небольшой зеленый поселок. Большой частью одноэтажные домики с садами и приусадебными участками. Не знаю,

почему, но, еще не приглядываясь, я сразу определил дом, построенный Андраником. Мне сказали, что многое здесь было буквально спасено знаменитым борцом, чемпионом мира Нориком Мушегяном. На туфовой стеле — горельефный портрет Андраника. На армянском и болгарском написано, что в этом доме с 1904 по 1914 годы жил полководец Андраник, борец против турецких злодеев, национальный герой, командир добровольческого отряда в Балканской войне.

Вместе с Кареном осматривали комнаты. Эти стены и потолки видели знаменитого генерала. Хотя обои новые. Лишь гардероб старинный, на левой двери зеркало, вторая дверь — с узорами. Чуть ниже — три ящика. На тумбочке прислонены к стене три широко известные фотографии Андраника. Собственно, вот и все. Улица долгие годы носила имя армянского полководца. Сегодня городская управа почему-то сняла все вывески с домов.

Честно говоря, это проблема самих городских властей. Я одно знаю точно: ни Бог, ни отцы, ни деды не простят их за такое пренебрежительное отношение не только к армянскому национальному герою, но и к болгарам, которые вместе с ним и его соратниками проливали кровь за свободу и Болгарии, и Армении.

Во дворе нам показали два ореховых дерева, посаженные Андраником. Я сорвал двадцать еще зеленых сверху, но уже со спелыми ядрами орехов, чтобы хватило каждому члену экипажа а, может, и еще кому-нибудь.

* * *

Наступил самый, может, ответственный момент для меня. С самого начала я планировал, что буду время от времени на разных этапах маршрута навещать судно, проводить там день-два и возвращаться домой. И так — несколько раз. Не случайно в списке, составленном капитаном Кареном Балаяном, я числился среди так называемых непостоянных членов экипажа. Однако в ходе подготовки к старту и особенно в последние два месяца, и особенно в последний месяц, и особенно в последнюю неделю, я понял, что, хочу того или нет, придется идти с ребятами от начала до самого конца. Слишком много организационных вопросов, которые нужно решать оперативно, по ходу дела.

И все же наступил час, когда мне приходится окончательно принять решение. Нужно на небольшой отрезок времени сойти с маршрута. Вопрос для меня более чем принципиальный. Ведь после Болгарии идет Турция. Можно, конечно, и не сойти

на берег, оставаясь на судне, то есть на территории Армении под армянским флагом. Проблема в том, что на всем протяжении территориальных вод Турции судно должно, просто обязательно идти и под турецким флагом тоже.

Я серьезно говорил с ребятами, пытаюсь объяснить свое поведение. Понимаю, что «Киликия» просто не имеет права не идти по территориальным водам Турции без турецкого флага. Мы обязаны помнить и о том, что именно Киликийское Армянское государство было одним из законодателей добрых и цивилизованных отношений со всеми морскими странами. И все же, я сам лично не могу пройти под турецким флагом ни одной мили, ни одного кабельтова. Мое пребывание на «Киликии», на которой в знак уважения к международным законам в обязательном порядке будет поднят турецкий флаг, считаю по меньшей мере противоречащим моим принципам. Я никогда не выражал неприязни и ненависти к какому-нибудь народу. Никогда не противопоставлял мой народ другим народам, мою религию — другим религиям. Никогда не путал панисламизм с пантюркизмом. Речь идет исключительно о моей личной позиции по отношению к Турции, которая обязана признать геноцид армян и не только армян. Речь идет даже не вообще о Турции, а исключительно об официальной Турции, которую я намерен судить, пока не восторжествует справедливость, ибо я не Монте-Кристо и не собираюсь мстить. Я — суд. В свое время Англия, Советская Россия, а впоследствии (после Второй мировой войны) и США вместо того, чтобы карать зло, смотрели на него сквозь пальцы, забыв о предупреждении великого Виктора Гюго, который говорил, имея в виду подобные ситуации: «Вылечив подбитое крыло коршуна, становишься ответственным за его когти».

«Киликия» должна проплыть с гордо поднятым армянским флагом на армянском судне по Босфору, Мраморному морю и Дарданеллам. Кстати, это была моя самая заветная мечта путешественника — пройти на наших крохотных лодках через проливы, которые были философской сутью русской стратегической мысли. Но ведь не все мечты сбываются. Зато я рад, что «Киликия» пройдет эти проливы. А я доберусь до Греции на каком-нибудь судне; уверен, наши соотечественники помогут. И оттуда приду к вам навстречу. Я завидую вам белой завистью, но, думаю, и вы мне завидуете...»

Вот такое я написал послание моим друзьям по «Киликии», но не зачитал его вслух. Просто те же самые мысли я высказывал в беседе с каждым из ребят, с кем довелось уже породниться.

* * *

Перед расставанием я передал капитану телефоны представителя Министерства иностранных дел Армении (по Черноморскому сотрудничеству) в Стамбуле Арсена Авакяна, с которым последние два-три дня во всех подробностях обговорил многочисленные вопросы, связанные с пребыванием «Киликии» в Стамбуле. Прежде связался с Католикосом всех армян Гарегином II и взял у него телефон Константинопольского патриарха Месропа архиепископа Мутафяна. Была уже договоренность, что патриарх примет команду «Киликии». Связался также с главным редактором армянской газеты «Акос» Грантом Динком, с которым были хорошо знакомы, и просил помочь нашим ребятам. Оказалось, он знал о прибытии «Киликии» в Стамбул. Арсена попросил поискать магазин оптики, где можно было бы достать Карену Даниеляну новые очки, которые в последнее время стали чуть ли не проблемой номер один на судне. Словом, только после всего этого в семь часов тридцать минут (так написано в блокноте) 14 августа отправился в путь. В Софию.

Вез меня на своем огромном джипе Егиазар Узунян из Пловдива. Держали путь прямо на софийский аэропорт, где я должен был выкупить заказанный нашим посольством билет. Дорога длинная — порядка пятисот километров. Проходит она по историческим местам Болгарии, через древнюю ее столицу Велико-Тырново. Водитель был не просто водитель, а довольно крупный предприниматель в сфере промышленного электрооборудования, занимается реставрацией и великим множеством других проблем церкви в Пловдиве. Ехали мы со скоростью сто сорок километров в час. После трех узлов «Киликии» такая скорость на суше показалась просто космической.

В аэропорту уже ждали консул Любовь Нигарян и советник посла Армении Варган Акопян. В кармане у меня было пятьдесят долларов, еще сто капитан выдал из судовой кассы. Однако в авиакассе обязали обменять их на левы. Вот так строго обстоит дело с этим вопросом в Болгарии. Прощаясь с Егиазаром, я еще не знал, что вовсе не случайно он где-то в середине пути как-то ненароком спросил: «А кто-нибудь страховал здоровье членов экипажа?» Я ответил тогда, что много раз я совершал длительные путешествия, и ни разу никто не ставил передо мной подобного рода вопросы. Вряд ли я вспомнил бы этот эпизод, если бы сразу при приземлении самолета в Афинах не звонок Севды Севан.

Она даже не знала, что я уже нахожусь в Афинах, и радостно начала меня поздравлять с тем, что отныне вся команда до окончания путешествия будет застрахована.

— И знаешь, кто взял на себя всю организацию этого предприятия? Егиазар Узунян. Тот самый, который вез тебя в Софию.

Забегая вперед, добавлю, что в Афинах нам сообщили о необходимости оформлять страховку уже на само судно. До Греции все молчали, а тут — строго предупредили. Здесь уже не все расходы, а всю ответственность взял на себя посол Армении в Афинах Ваграм Кажоян, который, договорившись с соответствующей страховой компанией, вручил нам необходимый документ, который обязывал нас быть предельно осторожными в порту. Иначе, если наша «Киликия» вдруг во время маневрирования заденет своим бортом какую-нибудь яхту, нам придется оплатить огромные издержки.

Что касается «страховки судна», то здесь до сих пор у нас нигде не было никаких проблем, хотя бы потому, что нас везде и всюду принимали в морских портах рядом с океанскими «титаниками»: если даже их заденешь, то синяки окажутся на щеках «Киликии». В Афинах же нас ждали до начала Олимпийских игр, а мы приплыли туда, когда еще не был погашен олимпийский огонь.

Добрые хозяева позволили нам бесплатно причалить в самом дорогом в Греции яхтклубе, где без страховки никак нельзя. Ибо там что ни судно — то на вес золота.

* * *

В Афинах встретил меня Грация Ованнисян, я был радостно удивлен. Он приехал в аэропорт со своим другом Эдвардом. Оказалось, что Грачик (бывший консул Республики Армения в Греции, а ныне начальник консульского отдела МИД республики) был направлен в Афины для поддержки армянской олимпийской команды. Так что к непомерным хлопотам посольства прибавился и я, так сказать, собственной персоной. Поэтому посол Ваграм Кажоян и отправил Грачика встретить меня. Естественно, в такую пору проблемой номер один бывает гостиница. Но я и не предполагал, что проблема эта по формуле «нет худа без добра» обернется для меня несусветным везением. Ребята повезли меня в знаменитый курортный город в пригороде Афин с прекрасным названием Варкиза. Привезли к не менее знаменитой тетушке Тигрануи Калайджян — активистке партии Дашнакцутюн и палочке-выручалочке для нашего посольства.

Пока ехали, я, отодвинув мысли об Олимпиаде, думал о Грачии Ованнисяне — дедушке сотрудника армянского посольства, носящего имя светлой личности, светлого поэта. Это поколение Грачии Ованнисяна воспитало настоящих борцов, которые подняли знамя Карабахского движения. Так что ничего удивительного, что в блокноте, где, казалось, веду записи только о плавании «Киликии», появилось имя моего старшего друга Грачии Ованнисяна, о котором я вспомнил с теплотой, беседуя в машине с его внуком.

О тикин Тигрануи, о ее трагической судьбе мы еще поговорим. А пока хотелось бы вернуться на борт «Киликии». Дело в том, что я не мог заснуть в ту первую ночь вне родного моего сердцу судна. Даже вспомнил веселую шутку моряков, которые после демобилизации возвращаются домой и в первую же ночь просят мать качнуть люстру, ибо без шторма спать не могут. У меня было другое. Всю ночь, борясь с бессонницей, я просматривал свои записи, и так получилось, что мои беседы с отцом и сыном Арменом и Арегом Назарянами оказались в одном блокноте (а число этих бесед между тем растет и растет). Я читал свои записи при тусклом свете в крохотной комнате, которую отвела для меня тикин Тигрануи, или, как ее все ласково называют, Тиги, и мысленно перенесся в наш тесный кубрик, где я сидел за висячим столом, а рядом пристроился лохматый до безобразия и с довольно симпатичной иссиня-черной бородой сутуловатый Арег, который в тот миг был серьезен, как никогда.

— Тебе уютно на корабле, где в составе экипажа находится родной отец? — спросил я.

— Мы с отцом — больше друзья, нежели классические отец и сын. Он никогда не стеснял мою свободу...

— Как ты попал на «Киликию»?

— Я сначала попал в «Айас». В клуб «Айас». В 1985 году вернулся с первенства военно-морского флота по парусному спорту и в Ереване встретился с Кареном Балаяном...

— У тебя не было никаких сомнений по поводу фантастических планов «Айаса»?

— Нет. Мы были молодые. Максималисты. Нам предоставили комнату в музее истории комсомола. Вот и собирались там и большей частью спорили...

— Кто именно?

— Естественно, Карен Балаян, Амаяк Тарханян, Баграт Садоян, Армен Казарян...

— Знаешь, я обещал где-то в начале этой книги, которую прямо сейчас и пишу, что непременно расскажу об истоках «Киликии», о том, как ее строили. Сам я не был тогда с вами, и, конечно, мне интересны все подробности. Вот, скажи, о чем это вы спорили?

— О модели судна, о стиле вообще. К примеру, альтернативой «Киликии» было Ванское судно — парусная лодка, на которой плавали на озере Ван. У них нос и корма одинаковы.

— Почему предпочтение отдали «Киликии»? Ведь, казалось, есть логика на стороне Вана. Это — Севан. Значит, можно было бы плавать на собственном море.

— Мечтать так мечтать.

— Отец знал тогда о твоей мечте?

— Именно отец и привел меня в парусный спорт.

— Как? — удивился я.

— Взял меня, еще пацана, за шкурку и повез на Севан. Два моих брата тоже стали «парусниками».

— Как ты попал в военно-морской флот?

— Еще до службы был кандидатом в мастера спорта по парусу. Вот мой тренер Рафаел Иосифович и порадел... Так я и оказался в Севастополе в сборной флота.

— Кто такой и что такое для тебя капитан Карен Балаян?

— Капитан, — однозначно ответил Арег. И добавил: — Друг. Пожалуй, этими двумя словами все сказано.

— Согласен. Каким тебе видится будущее «Киликии», я имею в виду саму экспедицию, а не судно как таковое?

— Скажу как мечтатель — будущее судна вижу розовым. Но знаю, как реалист, что просто так розового будущего не может быть. Если бы «Киликия» не показала свои блестящие парусные возможности и если бы на судне не было профессиональных яхтсменов, то я вообще не посмел бы мечтать.

— Ты ведь артист?

— Представьте себе, без малого двадцать лет играл на сцене в рок-группе на бас-гитаре. А в очень трудное время — в 1989 году — мы играли на Степанакертском стадионе. Это было страшное время. В воздухе пахло грозой.

— Ну, а какой тебе видится судьба «Киликии»?

— Действующий музей на Севане. Только не пошлый ресторан какой-либо, а, скорее, учебное судно и одновременно музей. Мы обязательно должны воспитывать новое поколение яхтсменов. В конце концов, мы нынче живем в другое время.

— Ты имеешь в виду рыночные отношения?

— Именно их и имею в виду. При нашем блокадном положении когда-нибудь правительство вынуждено будет пойти на систематическое, даже системное фрахтование судов. Вот тогда, глядишь, и понадобятся отечественные специалисты. Что же касается нас — «килийцев», то мы должны продолжить плавание, не меняя программы и маршруты.

* * *

Еще когда «Киликия» в самый разгар первого шестибалльного шторма «сдавала» свой самый, может, главный экзамен в жизни, а мы впервые пристально следили за тем, что происходило на крохотной палубе корабля, я больше думал о своих детях, чем о себе. Всякий раз, когда судно то левым, то правым бортом касалось бугристо-пенистой поверхности воды, казалось, что этот миг может быть последним в твоей жизни. Потом будет множество таких миггов, но на всю жизнь запомнится тот — первый. Ибо потом нам станет легче — укрепится вера, даже появится привычка. Собственно, так не раз бывало в моей жизни, когда вдруг, глядя смерти в лицо, думаешь о детях. О том, как вынесет всю тяжесть забот по дому, по семье жена.

Однако в тот день на «Киликии» на моих глазах происходило нечто необычное. У сломанного рулевого весла суетились, плечом к плечу, Арег и Армен, сын и отец, два Назаряна. Мне стало как-то не по себе. Были моменты, когда любой из них мог упасть за борт. Особо поражал всех самый юный матрос Мушег Барсегян, который несколько раз перелезал через борт на другую сторону. Во время сильной качки, ухватившись за болтающийся конец порванного плетеного каната, он ухитрился через плечо передать его в руки Армену и Арегу..

Мне трудно было разобраться в собственных чувствах, равно как и понять чувства членов экипажа «Киликии», отца и сына Назарянов. Речь ведь — об опасности для жизни... Правда, во время шторма все надевают спасательные жилеты. Но больше для «самоуспокоения». Семь баллов — это волны величиной с двухэтажный дом. В случае с Назарянами есть еще одно примечательное обстоятельство. Когда-то, как уже знаем, в раннем детстве отец взял сына за шкуру и повез на Севан. А сегодня на «Киликии» сын командует отцом. Согласно законам о судовых ролях, сын — старший помощник капитана, начальник вахты, а отец в первую очередь — матрос, лишь затем связист и еще, кстати, у него множество других «мелких» ролей.

И вот, начав беседу с Ариком (по паспорту он Армен, но все зовут его Ариком), я прежде всего спросил:

— Твой сын во время аврала всегда на переднем крае. Ты не боишься за его жизнь?

— Боюсь, но стараюсь не думать об этом. Кстати, не я его пригласил в это плавание, а он — меня. И, должен сказать, в экстремальной ситуации, скорее, от него исходит (по отношению ко мне) надежность, а не от меня — к нему.

— Ты так воспитал его?

— Я не воспитывал своих детей по какой-то методике. Я просто всегда чувствовал, что есть только один урок нравственности, который годен для детства и важен для всякого возраста — это не делать никому зла.

— И ты сразу согласился на предложение сына?

— Дело в том, что это было и предложение Карена Балаяна тоже.

— Сейчас мы уже «пропахали» все Черное море. Как ты переносишь качку?

— По мне, что она есть, что ее нет — все равно.

— Здорового человека должно укачивать. Не сразу, может быть, не при слабом волнении моря, но в любом случае организм не может не реагировать на длительную сильную болтанку... Я-то, как говорится, свободный художник, да еще заядлый путешественник, стал писателем не в кабинете, а в дороге. А ты почему решился на это путешествие в свои шестьдесят три? Насколько это серьезно?

— Это, конечно, серьезно, если не забывать, что я сам тоже яхтсмен, что многое, я имею в виду становление «Киликии», происходило на моих глазах, ну и то, что я неожиданно остался не у дел. Я тридцать пять лет работал в области лазерной физики...

— Кем ты был?

— Можно сказать, был в первой пятерке руководства. А когда скончался руководитель института Вилик Арутюнян, с 2001 года был назначен на его место. Но неожиданно мне в вежливой форме предложили уйти. И я ушел. Может, Бог заметил меня и устроил все так, чтобы я оказался на «Киликии», где все двадцать четыре часа я словно сдаю экзамен, стараясь ни от кого не отставать. Правда, я все время думаю о том, как я нужен тем сотрудникам, с которыми работал в лазерной физике. Честно говоря, уже и здесь чувствую, что необходим «Киликии».

— Запомни: это очень тяжелая вещь — быть необходимым. Еще Цицерон предупреждал, что «необходимость не знает отдыха».

— Запомню.

* * *

Наконец я получил возможность более внимательно посмотреть мои записные книжки. Надеюсь, настанет час, когда дома без качки, без духоты, без постоянного желания выпить чего-то холоденького буду тщательно работать уже над книгой, когда мне будут «мешать» только мои внуки (о, как бы я сейчас хотел, чтобы они ворвались в эту маленькую, но уютную комнату, предоставленную мне тетушкой Тигрануи!). Однако, пока я буду просматривать записи, сделанные на «Киликии», поговорим о Тиги, о Тигрануи Калайджян-Срабян.

Родилась в портовом пригороде Афин Пирее. Отец и мать, каждый в свою очередь пройдя сквозь суший ад, добрались до Греции, где и встретились. У обоих родителей некогда был большой род, который чуть ли не весь был вырезан турками. Во время войны закрыли армянскую школу, и в 1945 уже повзрослевшую Тиги перевели во французскую, которую она окончила с отличием. Так что блестяще владеет французским, английским, естественно, армянским, без особых хлопот изъясняется на многих других европейских языках, и все же, как она говорит, «рабочий» у нее — греческий. С двадцати лет член партии Дашнакцутюн, активистка скаутского движения и Союза помощи армянам. Ее часто можно было видеть в зонах бедствия, особенно в Спитаке, и множество раз в Арцахе. Вырастила двух сыновей. Двадцать шесть лет день и ночь не отходила от тяжело больного мужа до самой его смерти. А два года назад Тигрануи постигло поистине неутешное горе. Неожиданно от осложнения гриппа скончался ее младший сын, сорокавосемилетний Жирайр...

Несколько глав книги я писал у Тиги дома, так и не сумев ей объяснить, что я совсем непритворный, что утром обхожусь стаканом чая, днем — вареной картошкой, что лекарства «запиваю» изюмом, который всегда при мне, а если вдруг ничего нет, то ем хлеб всухомятку. Но Тигрануи и слышать ничего не хотела. Все время возилась на кухне, не забывая при этом, что надо непременно громко звать меня к телевизору, когда показывали выступление наших соотечественников на Олимпийских играх.

* * *

Я прибыл в Афины в самый разгар Олимпийских игр. Ни разу не приходилось задумываться над тем, что я не владею греческим. Спорт есть спорт. Он одинаково понятен и немым, и глухим, и полиглотам.

Со школьной скамьи я знал даты всех олимпийских игр, имена всех чемпионов и цифры рекордов. Накануне семнадцатых игр в Токио опубликовал в «Камчатском комсомольце» пространный очерк с продолжением «Олимпиец номер один» о жизни и подвиге основоположника современных Олимпийских игр Пьера де Кубертена. А перед очередными играми в Мехико уже напечатал документальную повесть об истории олимпиад «Звонкое эхо легенд», которую впоследствии поместил в книге «Голубые дороги». Моя жизнь слишком тесно была связана со спортом. Мастер спорта и судья всесоюзной категории по тяжелой атлетике, мастер спорта по дальнему спортивному плаванию на лодках. Прошел курсы совершенствования врачей не только по терапии, но и по спортивной медицине. Выпускал спортивную газету «Эстафета» как приложение к «Камчатскому комсомольцу». Написал пространное предисловие к двум замечательным книгам Ашота Мелик-Шахназаряна о жизни олимпийского чемпиона древности по боксу армянского царя Варздата.

И вот Бог услышал меня. Я попал-таки на игры. Да еще на какие игры! Вся столица Греции в плакатах: «Олимпиада вернулась домой», «776 год до нашей эры, 2004 год нашей эры».

Я хорошо понимаю, эта книга моя не об Олимпийских играх и даже не о моих впечатлениях, полученных вне борта «Киликии». И все же я буду продолжать развивать тему олимпиад, ибо «Киликия» — это и спорт тоже, ибо еще никогда я не находился в самом сердце игр и никогда так страшно не переживал из-за того, насколько мы жалко выглядели в Афинах. Не надо спекулировать легендарным призывом легендарного Пьера де Кубертена, провозгласившего: «Главное не победа, а участие!» Давайте не будем лукавить. Главное, конечно же, — победа. Мало того, главное — это золотая медаль. История любит только первых, только победителей. Народ помнит царя Варздата и Гранта Шагиняна, Владимира Енгибаряна и Юрия Вартаняна благодаря их победам, их золотым медалям. Благодаря тому, что они стояли на самой вершине пьедестала почета, и в их честь звучал гимн... Советского Союза. А теперь, когда появилась возможность, на глазах у миллиардов (!) зрителей планеты поднять флаг независимой Армении, побед нет!

Как спешила в Афины «Киликия», неся на корме красно-оранжевое полотнище, преодолевая штормовые милю за милей! Мы уже договорились с послом Армении в Греции Ваграмом Кажояном, который, несмотря на хлопоты в связи с играми

и визитом президента, ухитрялся решить необходимые для нас организационные вопросы, о том, чтобы сразу после причаливания «Киликии» всей командой в униформе с эмблемой судна на груди пойти поболеть хотя бы за одного из наших соотечественников. Однако судно прибыло накануне окончания игр, когда практически все армянские спортсмены уже сошли с дистанции.

А ведь плавание «Киликии» по семи морям — это, повторяю, кроме всего прочего, и спорт. Причем, самый что ни на есть большой спорт. Я смотрел олимпийскую парусную регату, восхищаясь мастерством яхтсменов, которые, подолгу свисая на борту в горизонтальном положении, ловко маневрировали фалами, чтобы юрко обойти буй, как слаломист — флажки на белом снежном спуске. Это поистине адский труд, который длится несколько часов кряду. Но ведь то же самое делается на «Киликии», с той лишь разницей, что здесь рея вместе с парусом весит чуть ли не полтонны. И в момент, когда начинаем поднимать ее, матросы стремительно, но не суетно бегают по палубе, обходя друг друга, как баскетболисты на площадке. И длится это зачастую день или два, а то и три или четыре подряд. Остается только напомнить, что «Киликия» сегодня — единственное судно в мире (по официальным данным, подтвержденным поисками в Интернете), представляющее собой историческую реплику восьмивековой давности. Это значит — проводить параллели с современными парусниками не только некорректно, но и немислимо.

Мы, например, уже знаем, что при четырех-пяти баллах ломаются, как спички, гигантские рулевые весла, знаем также, что в шесть баллов судно кренится так, что уже черпает воду, успевая тотчас же выпрямиться, как ванька-встанька. Но мы не знаем о его поведении при семи и восьми баллах. Равно как мы ничуть не сомневаемся, что, находясь в открытом море в сотнях миль от берега, не успеешь спастись в какой-нибудь бухточке. Так что тут нечто большее, чем просто спорт.

* * *

Перед тем как сойти на берег и отправиться через Софию в Афины, я попросил Карена Даниеляна давать репортаж для Арминфо чуть поподробнее, обещав, что помещу в своей книге его текст без всяких, как говорится, купюр. И вот предоставляю ему слово:

«...Это знаменательный день для «Киликии», ибо много было в этот день того, о чем обязательно хочется сказать «впервые», потому что это запомнится надолго. В 14.02 судно пересекло

границу Черного моря и вошло в пролив Босфор. В течение семи часов «Киликия» шла по 15-мильному и многолюдному водному проспекту, гордо неся на корме государственный флаг своей страны.

...Казалось, что парусник проходит посреди города, по обоим берегам выстроились богатые, но различные по стилю строения, чаще всего частные дома. Вода в Босфоре грязная, а движение очень активное — невероятное количество больших и малых катеров и пароходов беспрестанно снуют по проливу в совершенно различных направлениях. Невероятным казалось, как они умудряются избегать столкновений.

...Нас на подошедшем катере встретил представитель Армении в Черноморском сотрудничестве Арсен Авакян и главный редактор стамбульской армянской газеты «Акос» Грант Динк.

...Остановилось судно уже в Мраморном море, став на якорь метрах в двухстах от островка Гынал, населенного, как выяснилось, армянами.

...Утром члены экипажа обнаружили, что находятся у маленького живописного островка с пологим склоном, плотно застроенным трех- и четырехэтажными белыми домами с кирпичными крышами. Они тянулись к вершине холма, который венчали более десятка вышек электропередач. Островок, а по сути городок.

...Подплыл на лодке здешний куратор редактор Грант Динк, который привез продукты для завтрака. Экипаж ознакомился с местной армянской церковью, а затем на одном из пароходов, снующих по Босфору, направился в Стамбул, где нас встретил очень хорошо знающий историю города представитель Армении в Черноморской постоянной комиссии по сотрудничеству Арсен Авакян.

...Конечно, храм Айя-София впечатляет своей грандиозностью, но, наверное, более гармоничны большие и малые мечети с минаретами, которыми усыпана столица восточного мира. Киликийцы недолго были в Стамбуле — он буквально оглушил нас количеством людей, машин и домов. Нас потянуло обратно к тихому берегу острова Гынал, тем более что уже утром к судну стали подплывать лодки и катера, заинтересовавшиеся появлением парусника — это были в основном, армяне, — и мы обещали им подвести судно поближе, чтобы все желающие могли на нем побывать.

...Подплывая к берегу, мы заметили, что на судне много народу, а вокруг него — такое же количество лодок.

Когда парусник подвели к импровизированному причалу, начался прилив посетителей. Столько армян вместе мы видели только у себя на родине. Как обычно, посещение судна продолжалось до глубокой ночи.

...Сегодня «Киликия» покидает Стамбул. На судне успели побывать ребяташки из местного армянского лагеря, пришедшие в восторг от армянского корабля. В 9.40 парусник отошел от причала. Когда были отданы швартовые, на палубу полетели цветы — каждый из провожающих принес сорванную у себя в саду розу. Впервые «Киликия» отошла от причала с цветами на палубе и под аплодисменты направилась в Мраморное море.

...В течение всего дня дул легкий ветерок, который к вечеру усилился и нагнал довольно большую волну. Всю ночь судно сильно раскачивало, и к утру следующего дня экипаж был изрядно утомлен...»

* * *

Поблагодарим Карена Даниеляна за материал и напомним, что ему достали-таки нужные очки, и теперь он может прозорливо нести вахту.

Соблюдая традицию, я должен поведать вкратце об армянской общине, проживающей в очередной стране, в Турции, в чьи территориальные воды входит «Киликия». И чуть подробнее — о портовом городе, на рейде которого бросило якорь армянское судно. В данном случае я, конечно, стою перед определенной проблемой. Дело в том, что несколько странным звучит словосочетание «армянская община», когда речь идет об исторической родине армян. По крайней мере, в энциклопедических словарях и монографиях можно встретить толкование типа: «Восточную часть современной Турции составляет Западная Армения, которая в результате турецко-иранских войн XVI—XVII веков отошла к Османской империи». На протяжении последующих веков многомиллионное население Западной Армении непрерывно подвергалось гонениям и погромам, а с 1893 по 1923 годы геноцид армян был возведен в ранг государственной политики. И теперь согласно спекулятивной «политике свершившегося факта» историческая Западная Армения называется Турцией, а армяне-аборигены, живущие на своей исторической родине, называются общиной.

Предвижу упреки в том, что автор лишен чувства реальности, которое по сути и лежит в основе «политики свершившегося факта». Однако это другая тема, другой вопрос, другой разговор.

В данном конкретном случае не могу писать традиционно о том, когда, скажем, впервые армяне появились в этой стране. Ибо армяне жили здесь всегда. Сегодня их осталось восемьдесят тысяч человек. Однако традиция обязывает писать в основном о портовом городе, где бросила якорь «Киликия». О Стамбуле. О Константинополе. На протяжении веков только в Константинополе было возведено 55 армянских апостольских церквей. С 1832 по 1918 годы в Константинополе выходило более 250 периодических изданий. Сегодня — только две ежедневные газеты («Мармара» и «Жаманак») и несколько изданий — с перерывами.

В 1859 году только в Константинополе насчитывалось более сорока полноценных армянских школ. А после погромов и резни, начиная с 1893 года, осталось лишь несколько единиц, дышащих на ладан. Такая же статистика в динамике по всем отраслям армянской национальной культуры, искусства, архитектуры, науки. Непонятно, почему эту статистику мы не представляем в качестве железного аргумента тем международным организациям и главам государств, которые демагогически дискутируют по поводу термина «геноцид армян».

* * *

Конечно, нам явно не повезло в Афинах как в связи с Олимпийскими играми, так и с августовской каникулярной порой. Мало кого видели в Афинах из соотечественников. Хотя, как только дашнакская газета «Азат ор» понесла «молву» о «Киликии» по столице и окрест, стали прибывать потоки соотечественников не только из Афин. Прямо у борта был организован своеобразный митинг, который открыл посол Армении Ваграм Кажоян. Он привел на «Киликию» всю свою семью.

В самый раз поговорить об истории армянской общины в Греции: в энциклопедии — «Армянская диаспора» глава «Греция» начинается словами: «Армяно-греческие отношения начались с древнейших времен». Но армяне-переселенцы нашли пристанище и кров в Греции в V–VI веках. Тогда после персидско-византийских войн сразу около тридцати тысяч армян, став беженцами, переселились в Грецию.

В 1821 году в Греции, находящейся до этого четыреста лет под игом Турции, нашлись патриотические силы, которые сумели организовать борьбу за освобождение. Увы, таких сил тогда не оказалось у Армении и армян.

В конце двадцатых годов XIX века свободная Греция, или «Греция, получившая свободу», стала самым притягательным

местом для новых армянских беженцев. Что, кстати, отмечается в энциклопедическом томе «Армянская диаспора»: «Освобожденная Греция стимулировала новый приток армянских беженцев в страну».

Давайте опять вспомним о нашей исторической и политической ошибке: заиклившись исключительно на 1915 году, льем воду на мельницу турецкой дипломатии. Сошлемся на официальные источники, показывающие, что в 1894–1896 годах увеличилось число беженцев в Греции после погромов, организованных Абдул Гамидом; в 1909 году после чудовишной резни в Адане (Киликии); после большой резни 1915 года и, особенно, в 1922 году после страшных погромов в Змюрни (Измир). Тогда в общей сложности переселились в Грецию примерно 120 тысяч армян.

В Афинах сегодня проживает более десяти тысяч наших соотечественников. В разное время «штаб-квартиры» трех традиционных политических партий (Гнчакян, Дашнакцутюн, Рамкавар) находились в Афинах, где печатались (и сегодня печатаются) партийные газеты.

Увы, у экипажа «Киликии» не было возможности ближе познакомиться с соотечественниками в других населенных пунктах. В частности, было обидно, что не смогли добраться до Салоник, где живет больше армян, чем в Афинах.

* * *

Поздно вечером, зная, что спозаранок мы отходим, к нам в гости прибыли несколько десятков соотечественников, чтобы попрощаться. Выяснилось, что мы забыли купить арбузы — они в жару спасают в открытом море, заменяя нам питьевую воду, которую невозможно бывает пить из-за перегрева. Она не просто теплая. Горячая.

Тотчас же нашлись люди, которые на ночь глядя решили достать в городе арбузы. С ними поехал кок Артур Амбарян, который взял у капитана пятьдесят долларов и на эти деньги купил десять огромных арбузов. Пять дней мы шли до Родоса: в день — по два арбуза. Могли бы съесть и по три... ягоды. Мы ведь иногда забываем, что эти огромные полосатые шары именуются в науке ягодами.

В последний миг полюбившийся всему экипажу Нубар Клян принес на борт пятнадцать пар легких тапочек серого цвета. Три дня чуть ли не круглые сутки Нубар обслуживал «Киликию», развозя на своей машине ребят по делам судна в город.

Не просто сложилась судьба этого шестидесятилетнего, не по годам стройного, по-спортивному подтянутого человека. В сорок шестом ему был всего годик, когда родители переехали из Греции в Армению.

Случился с ним бюрократический казус, который впоследствии обернулся прямо-таки бюрократической бедой. Отец и мать Нубара с 1922 года жили в Греции, поженились в Греции, но сын не может найти во всей Древней Элладе ЗАГС, где зарегистрировались папа с мамой. Такой вот ребус получается, жалуется Нубар.

Конечно, можно в таких случаях злорадно заявить: «Так тебе и надо! И поделом! Нечего оставлять родину и искать счастье на чужбине!» Но такое, думаю, можно сказать только счастья. Существуют дипломатические отношения между странами, значит, можно в каждом конкретном случае попытаться решить судьбоносный вопрос нашего соотечественника. Философы утверждают, что истина конкретна. Судьба каждого человека — не менее конкретна.

* * *

На «Киликии» у нас есть заядлый ныряльщик Арик Назарян. Хлебом не корми, дай только возможность, — и он уже под водой. Теперь он взял в ученики любимца «Киликии» Мушега Барсеяна, который, конечно, сам напросился. Мальчишка и впрямь от Бога яхтсмен и вообще моряк.

Не успели выйти из бухты Вули-агмени, как пришлось остановиться и заняться треклятыми концами, которыми во многих местах крепится рулевое весло. Прошло каких-то полчаса, ребята довольно искусно справились с задачей, а ныряльщики тем временем достали из глубины (без всяких аквалангов) с десяток морских ежей, двух трепангов, морской огурец — это моллюск такой. И все это разложили на палубе для всеобщего обозрения.

Впрочем, вскоре никто больше и думать не хотел о «морском презенте», ибо практически непрерывно штормило. Да еще выяснилось, что Гайк не то сам забыл, не то забыл тот, кому он поручил, налить бензин в бак для мотора от спасательной лодки. Накануне он и Самвел Бабасян много «катались» на лодке, чтобы поснимать «Киликию» со стороны, и сожгли весь бензин. Вот капитан и решил бросить якорь у не запланированного маршрутом Родоса. Как говорится, нет худа без добра. Заодно увидим знаменитый, оваянный мифами и легендами, остров. А знаменит он не только легендарным Колоссом, но и

тем, что известен миру как родоначальник «Свода морских законов». Они так и называются — «Родосские морские законы».

Однако до острова было еще далеко — около пяти суток хода. Ветер усиливался, волны набухали, атмосферное давление медленно падало. На судне, точнее, в кадровом составе после Афин произошли изменения. Саша Маркарян, как это было давно обговорено и запланировано, «сошел с дистанции».

Рано утром экипаж в Афинах попрощался с Сашей. Он стоял на причале с ужасно грустным лицом. Мы расстаемся с помощником капитана, начальником вахты, прекрасным рулевым и... уже состоявшимся морским волком. Значит, каждому из нас станет еще чуть тяжелее.

Когда капитан дал команду «отдать швартовы!», Саша в последний раз взялся помочь. Чуть поодаль лежал на земле его продолговатый рюкзак. Я вдруг подумал, что мы вот отойдем, а Саша останется «безъязычный» стоять на берегу, пока кто-то приедет за ним... Закрытие Олимпиады. До Саши ли будет посольству?

Какова же была радость, когда к вечеру Саша позвонил и сообщил, что все в порядке. Билет на Ереван уже купил. Вылетает через два дня. И приютила его ангел-хранитель добрая Тиги.

* * *

Еще накануне в присутствии Саши в кают-компании капитан сделал официальное сообщение: «В связи с тем, что Саша уходит, я решил своим приказом на его место в качестве помощника капитана и начальника вахты назначить Гайка Бадаляна, за которым остаются все прежние его судовые роли». Весть эту приняли, как говорится, с удовлетворением. Авторитет у Гайка, прямо скажем, безоговорочный. Не преминули подшутить в связи с повышением. «Мы знали, что бывают «карьерные дипломаты», но что бывают «карьерные матросы» — это... надо отметить! Подать рому!»

Часа через два «Киликия» вышла в «абсолютно» открытое море. Правда, время от времени то справа, то слева виднелись в дымке очертания небольших греческих островов, но началась пора нейтральных вод. По всему было видно, что ветер, бьющий в лицо, долго еще не утихнет, равно как соответственно будет вести себя и море. Уже появились популярные у моряков испокон веку беленькие «барашки» по всей поверхности. Мы прекрасно знали, что это надолго.

«Киликия», маневрируя между потоками ветров, шла на двух парусах — кливере и стакселе. Это была первая вахта Гай-

ка. Он уже хорошо знал, что если раньше всего лишь стоял у штурвала (рулевого весла) и над ним был начальник вахты, то теперь вся ответственность ложится на него. И немудрено, что Гайк волновался. Хотя лицо его оставалось спокойным и ироничным, как у Вольтера.

Неожиданно капитан довольно громко (что было непривычно для нас) назвал мою фамилию с приставкой «матрос» и, чуть выждав, добавил: «Вынести флаг Нагорно-Карабахской республики!» Это и впрямь было неожиданно. Ибо я, стоя у основания грот-мачты, вел себе записи, кстати, о первой вахте Гайка Бадаляна. Если бы кто знал, что происходило в это время на судне! Настал для нас и, признаюсь, больше всего и прежде неповторимый день: увидеть после долгого перерыва государственный флаг моего Арцаха на верхушке грот-мачты в нейтральных водах Средиземного моря. И, что самое главное, поднять его, идти под ним до самого заката... А на рассвете — снова поднять.

Вся команда выстроилась на палубе. Мы с капитаном Кареном Балаяном подошли к вантам правого борта. Оба взялись за фал, на котором уже был прикреплен красно-сине-оранжевый флаг с белыми лесенками. (Я вспомнил, как в мае 1992 года, сразу после освобождения Шуши и открытия Лачинского коридора, мы, депутаты Верховного Совета Арцаха, утвердили (узаконили) этот флаг). Мы с Кареном начали медленный подъем. Ветер буквально вырывал из рук полотнище, которое вскоре, выпрямившись, послушно поползло вверх. Материал был намного прочнее и крепче, чем у первого флага. Неожиданно подъем остановился: где-то фал на сильном ветру зашел за плетеный канат. Капитан, оценив ситуацию, дал команду мне подняться наверх. Обычно эту роль выполняет ловкий, как заправский гимнаст, и гибкий, как обезьяна на лианах, наш юный Пуш. Но вот капитан, вспомнив, что во время ежедневной традиционной зарядки я часто использую в качестве гимнастического снаряда канаты, на которых гроздьями висят многочисленные блоки, решил поручить это дело мне.

Поднявшись на три-четыре метра вверх, я чувствовал, что стал частью грот-мачты, которая, словно гигантский маятник, качается из стороны в сторону. И я повторял на ветру ее амплитуду. Ветер свистел в ушах. Меня швыряло из стороны в сторону. К счастью, ветер сам вытащил флаг из запутавшихся концов.

Все обошлось, флаг Арцаха оказался на самом верху, и на «Киликии» еще долго-долго на протяжении всего светового дня развевались два флага: Республики Армения и Нагорно-Карабахской республики.

* * *

В шторм нелегко всем. Несколько легче во время попутного ветра. Однако больше всего достается двум матросам, которые держатся за румпели (ручки) рулевого весла. Вся сила тяжести давит на штурвал, который поворачивается исключительно благодаря матросским бицепсам. Однако в шторм есть нечто объединяющее всех. Это — мысли, думы.

Я с этими мыслями уже и не знаю, что делать. И без того сам себе придумал дополнительные трудности, заботы и хлопоты. Надо ли было мне заранее обнародовать «собственный» жанр книги, над которой сейчас работаю. Там ведь все: и история Киликии, и история «Киликии», и само плавание, как стержень, на который нанизываются сюжеты, портреты, штрихи к портретам сотен и сотен людей. И вдобавок ко всему этому я еще начал проводить диалоги со всеми членами экипажа, чтобы все они были рядом, чтобы читатель узнавал их по их характерным чертам. Не обязательно, чтобы все беседы вошли в будущую книгу. Но пока я думаю о репортажах, которые регулярно выходят в газетах. Тут ведь, как нигде, действует девиз мушкетеров: «Один за всех и все за одного».

Сейчас Гайк Бадалян стал помощником капитана. Серьезная страница в его биографии.

— Что больше всего любишь, Гайк? — спрашиваю и вижу, как он удивляется вопросу.

— Котлеты, — совершенно спокойно отвечает он.

— Я не о том, чудак! Лучше скажи, кто твои любимые читатели?

— Джек Лондон и Дюма.

— Сколько братьев, сестер?

— Два брата.

— Как ты попал на «Киликию»?

— Снимали фильм «Время собирать камни», я там был помощником оператора. Во время съемок увидел Арега Назаряна. Так уж получилось, что пять лет не виделись. Он и предложил принять участие в создании фильма о «Киликии». Дальше — клуб «Айас», потом съемки и сама матросская работа во время испытания судна.

- Кто ты по профессии?
- Фотограф. Оператор. Механик-моторист, вместе с отцом ремонтировал автомобили и за десять лет стал мастером на все руки. Так, кстати, мы зарабатывали и кормили семью.
- Вот у тебя была работа, которая кормила семью. Сейчас ты в море. Ты, может, пока не знаешь, но море — это «наркотик», а моряк — «наркоман». При этом денег получать не будешь. Ну и какой тебе видится твоя судьба, и, кстати, судьба «Киликии»?
- Моя — не знаю. Но что касается «Киликии» — она должна и обязана вернуться домой, на Севан...
- Да вы что, сговорились все? Кого ни спрошу, все заладили: ««Киликия» должна вернуться домой, на Севан»...
- Думаю, мы не сговаривались, — сказал Гайк, улыбаясь. — Да, мы должны дойти до цели и вернуть «Киликию» на Севан. Вот и все, чего уж тут сговариваться.
- Как вернуть? На трейлере?
- Конечный этап, конечно, на трейлере... Если к тому времени Армения не будет протяженностью «от моря до моря»...
- Ты бы вернулся назад, повторяя маршрут в обратном направлении?
- Вы же сами часто говорите, что нельзя загадывать наперед. Одно я освоил здесь на борту: если человек хочет, то дойдет. Он найдет путь, который ведет к храму.
- О, как ты громко и лукаво завершил. Ну да ладно: можно ли на «Киликии» совершить кругосветку?
- А я взял да и измерил расстояние между берегами Атлантического океана, и вышло, что «Киликия» уже давно чуть ли не луны достигла.
- Но ведь Атлантика по своей ширине — это тебе не экватор. Я же говорю о кругосветке.

* * *

Удивительное все-таки явление шторм, особенно если он продолжается несколько дней кряду. Конечно, речь идет не об урагане, когда ветер мчится со скоростью около тридцати метров в секунду. Это не пурга в тундре, где, одетый в теплую куртку (шуба из оленьей шкуры), можешь еще вдобавок укутаться дополнительной курткой так, чтобы сыпучий, как пляжный песок, снег не колот иголками лицо. При всем при этом можешь спать прямо на снегу. Правда, это тоже нужно уметь, а то занесет тебя снегом, и к утру окажешься, как фараон в гробнице.

Многодневный шторм изматывает одновременно и тело, и душу. И вот в это время, как говорит наш кок Артур Амбарян, начинаешь философствовать. А это интересно. Некогда Эмиль Верхарн написал прекрасное стихотворение, завершив его строкой: «Себя преодолеть!» Потом легендарный олимпийский чемпион, штангист в супертяжелом весе Юрий Власов так назвал свою первую книгу. Эти слова «себя преодолеть» стали каким-то вечно действующим и всегда действенным девизом для меня. Преодолеть себя — это значит: презирать истерическое слизничество, научиться различать великую историческую задачу твоего народа от какой-нибудь жалкой бредовой идеи; сознавать, что на войне как на войне, и нечего прикидываться овечками, что на море как на море, и нечего прикидываться романтиками. Преодолеть себя нужно для того, чтобы победить, но для этого, как говорится в Библии, надо одеваться в одежду правды и в обувь мира, чтобы в них идти к победе.

Есть такое хорошее и мудрое слово «послушание». Тоже из Библии, где подчеркивается, что совершившему проступок выносятся наказание «послушанием Богу». Это означает — «сделать то, что не хочется делать». Это очень важно и в экстремальной ситуации.

Повезло «Киликии». Ни разу за все время плавания, будь то сильный шторм или нудный штиль, никто из членов экипажа не хныкал, не ныл, не выходил из себя. И мне посчастливилось наблюдать за редчайшим психологическим феноменом: коллективным, командным «преодолением себя».

* * *

Родос. Когда показался берег острова, я думал: впервые нас не встретят наши соотечественники. Даже удивился. Разве можно оказаться где-нибудь, где нет армян? Вспомнил моего дедушку Маркоса. Как-то я, вернувшись домой из школы, спросил его: «Вот когда трясет на земле, это называют землетрясением. А как будет называться такое же явление на луне?» Он ответил не задумываясь: «Не знаю, как будет называться, но знаю, что обязательно пострадают армяне».

Мы вошли в ворота Родосской бухты и наугад стали искать место, куда можно было бы пристроиться. Неожиданно на причале, у самой кромки стенки, показался, словно проявился на фото пленке, величественный храм с не очень большим куполом и крестом. Я подумал: вот сойдем на берег, тотчас же

войду в этот храм и справлюсь, есть ли на острове армянская церковь, или часовня, или просто армяне.

Нас никто не встретил. Прямо не причал, а мечта утомленного волной моряка. Никаких пограничников в форме. Парк, где люди гуляют с детьми. Словом, чудо-рай.

Не успела «Киликия» разобраться с концами (веревками), убрать все лишнее с палубы и все такое прочее, как я выпрыгнул на твердь и направился к храму, за мной — Арик Назарян и Карен Даниелян.

Вошли. Народу мало. Храм евангелистский, Святой Богородицы. Я искал священника. Заметил женщину в черном платье с венником в руках, прибирающую в храме. Спросил у нее: «Говорите ли по-английски?» Она выпрямилась, как-то ласково посмотрела на меня, перевела взгляд на ребят и... широко улыбнулась. Потом тихо произнесла: «Я армянка. Зовут меня Светлана».

Нет, наверное, надобности описывать наши эмоции: армянка, на греческом острове с русским именем Светлана и в евангелистском храме с венником в руке! Она охотно рассказала о себе. Родилась в Анкаване. Отец — грек, Панаёт Фананиди. Мать — Гоар (из Муша). Жили до землетрясения в Кировакане. Отец погиб под завалами разрушенного дома 7 декабря 1988 года. Дочь (как полугречанка) с матерью перебрались на греческий Родос. Светлана вскоре вышла замуж за грека-беженца (здесь их называют «понти»), и у них родился красивый мальчик, который в свои семь лет выглядит прямо настоящим атлетом. Мальчик носит имя деда — Панаёт.

— А где мать? — спросил я. Я уже знал из разговора, что мать Светланы зовут Гоар (имя это всегда вызывает у меня щемящую радость — так звали мою маму).

— Сейчас ее позову, — сказала она.

Светлана удалилась вглубь храма и вскоре вернулась с матерью — невысокой, хрупкой женщиной. Лицо загорелое, все испещрено тонкими нитями морщинок. Широко улыбнулась нам. Явно глазам своим не верила, что к ним пришли армяне, что в Родос прибыло армянское судно с армянским флагом!

Тикин Гоар охотно согласилась посетить судно. Встретил ее капитан и, узнав ее историю, попросил Артура Амбаряна выбрать что-нибудь симпатичное из ящиков с сухими продуктами, чтобы непременно были бастурма, изюм, суджук... Тотчас же молодые ребята потащили «презент-посылку» к храму.

Два дня мы были в Родосе, и два дня не прекращались наши взаимные визиты. Несколько раз нам приносили на подносе

по пятнадцать чашек кофе. И всякий раз — добрые улыбки попеременно с тоской по Армении...

Это ли не перст Божий тоже? На огромном острове первыми нас приветили армянки. Да еще одна из них с таким святым и сладким для моего слуха именем, как Гоар.

* * *

Не успели мы с Ариком, исполненные неопишуемых впечатлений, вернуться на судно, как все в один голос поспешили сообщить, что Артур с ног сбился, ищет меня. У него, мол, есть срочное сообщение.

Поистине, Артур наткнулся на клад! Кто-то ему сообщил, что на Кипре, в порту Лимасол находится судно, которое не просто похоже на «Киликию», но, можно сказать, что они близнецы.

— Говорит, археологи нашли два затонувших судна. Прямо целехонькие. По описаниям — точь-в-точь, — как наше! Одно судно плавает. Другое — на Кипре. Но не это главное.

— А что может быть главнее этого? — спросил я.

— Самое главное, что у этих судов, сразу у обоих, весла (рулевые весла) тоже были сломаны...

Боже мой, ну до чего же интересно все устроено на этой земле! Ведь тут дело вовсе не в том, что конструкция рулевых весел и материала, из которого они были сделаны еще восемьсот, еще тысячу лет назад, были, что называется, порочными. Значит, ребята, сотворившие «Киликию» по описаниям в древних манускриптах и древним миниатюрам, действительно создали подлинную историческую реплику!

Радовались от сознания того, что с каждой милей приближается час, когда мы войдем в порт Ларнака, а оттуда на машине поедem в Лимасол, чтобы встретиться с музейным экземпляром подлинника греческого судна, построенного во времена, когда совсем рядом в Киликийской Армении строили свои парусные корабли.

Но до Кипра еще пахать и пахать, да еще при встречном ветре, да еще при нескончаемом шторме.

В таких случаях лишь одно утешает, что «Киликия» и утром, и вечером, и днем, и ночью, и каждую минуту, и каждую секунду идет по заданному курсу к своей цели.

Правда, не всегда наш парусник идет строго по курсу.

Вот несколько фраз, брошенных на полуяте новоиспеченным помощником капитана и начальником вахты Гайком Бадалянem. Приведу запись из блокнота:

...«Киликия» ходит по бугристой поверхности моря, точно трактор по вспаханному полю. Но достаточно ветру надуть паруса, как она мчится, будто олень по тундре. У рулевых весел стоят молодые матросы — неразлучные друзья Арамазд и Арсен. По всему видно, что у обоих очень радостно на душе. Уж больно скорость хорошая. Кто-то из них, явно полагая, что судно резво мчится исключительно благодаря его рулению, громко изрекает: «А как мы идем!!! Как мы идем!!!» Гайк прикладывает ладонь ко лбу, как Илья Муромец в «Трех богатырях», и спокойно говорит: «Да-а! Как мы идем!!! А вот куда мы идем?» Оказалось, ребята отошли от курса, а скорость большая только потому, что ребята ведут «Киликию» по ветру, совсем как у Высоцкого: «И я лечу туда, где принимают».

В другой раз Гайк обращается к Рубену Карапетяну, стоящему у правого рулевого весла: «Рубик-джан, когда я говорю «иди на мыс», я имею в виду, что все-таки ты обойдешь мыс, а не воткнешься в него носом».

Вот еще один перл Гайка: «Я тебе говорю: бери ориентир на Полярную звезду, а ты берешь на мигающий огнями самолет».

А в это время на полуюте у самого трапа, по которому днем и ночью вверх-вниз снуют ребята, из радиолы разносятся по всему Средиземному морю песни то Владимира Высоцкого, то Рубена Ахвердяна. Не расставались в длительном походе и с Вааном Арцруни, подарившим «Киликии» своеобразный гимн «Ударим веслом»; с Арменом Мовсисяном и Эдиком Зорикяном, подарившим нам философскую песню «Парус надежды»; с великолепным Вааном Геворкяном (Форш), с Лилит Пипоян и, конечно, с классикой. Бывало, двадцать четыре часа в сутки звучала на полуюте музыка, которую слушали не только мы, но и наши верные и добрые друзья-дельфины.

* * *

Легче всего мне было беседовать с юными матросами. Они не философствовали. Вот пришла очередь вести диалог с Арамом (Арамаздом) Бабаяном.

— Когда ты впервые узнал о «Киликии»? Как попал в клуб «Айас»?

— Это было в 1995 году, мне было тогда пятнадцать. Отец знал, что я люблю строить модели судов. Однажды он сказал, что у нас в Американском институте кто-то будет читать лекцию о своих путешествиях. Выяснилось, что речь идет о Мамиконе Акопяне, который совершил кругосветку...

— Он совершил кругосветное путешествие на большом учебном парусном судне «Крузенштерн».

— Папа сказал, что там выступит Карен Балаян. Я впервые тогда услышал это имя. Отправился в Американский институт. Там познакомился с Кареном. Попросил у него номер телефона... А потом позвонил Карену, и он пригласил меня в клуб.

— Если это было в девяносто пятом, то «Киликия» еще была скелетом в Масисе. Когда ты впервые посетил Масис?

— Буквально через неделю. Тогда, кстати, и скелета-то не было. Киль был голый, без шпангоутов.

— И часто ты там бывал?

— Каждую субботу. Потом были два года армии. Но ходил туда во время отпуска.

— Когда окончательно понял, что «Киликия» будет плавать?

— Сразу после армии, в 2002 году. Тогда судно уже походило на солидный корабль.

— Ты знал, что будешь матросом на «Киликии»?

— Да.

— Занимался парусным спортом?

— Практика была только на Севане. А так большей частью теорией занимался.

* * *

В ночь перед Кипром я не мог сомкнуть глаз. Собственно, такое у меня часто бывает, но на этот раз мысли посещали такие, что я то и дело зажигал мою двенадцативольтную лампочку.

Вот некоторые записи: «Чтобы всех вернуть, надо прежде всего сохранить. Надо вернуть Шаварша Карапетяна, который заслужил, чтобы его именем люди назвали одну из малых планет. Но вернуть надо и тех, кто не имеет «своей» планеты, «своей звезды» в Галактике... Надо вернуть и тех, кто талантлив, и тех, кто лишен Божьего дара, и тех, кто поет, и тех, кто плачет. Надо вернуть и тех, кто умеет говорить со звездами, и тех, кто нем от роду. Но главное — надо сохранить всех, кто еще остался, чтобы было кому на родной земле целовать в лоб. Сберечь достоинство нашего народа».

И рядом другая запись: «Я в «Киликии» вижу великое множество сверхзадач. Когда-нибудь, в не очень далеком будущем, люди снова вернуться к парусным судам. И к ветряным мельницам. И это будет время собирать камни, время собирать по крупицам нашу Родину, время собирать воедино наших соотечественников».

Вот какие мысли приходят в голову на борту «Киликии» ночью в штормовом Средиземном море. И начинаешь думать: а ведь время это и впрямь придет. Настанет час, который всей своей сутью отрезвит не только нашего врага, но и наших друзей. Помнится, председатель Союза писателей Армении Вардгес Петросян на одном очень бурном и очень шумном писательском партийном собрании (это было на заре перестройки, когда вдруг всем разрешили говорить без купюр), выразил сожаление, что за сто лет национально-освободительной борьбы нашего народа у нас, увы, не родился ни один лидер, который подобно Махатме Ганди смог бы, жертвуя собой, объявить войну огромной державе. Вардгес по натуре был романтиком. Дело в том, что из армянина никогда не «получится» Махатма Ганди, хотя бы потому, что из Турции никогда не «получится» Англия. Вот только один пример, который может проиллюстрировать эту мысль. Как известно, Махатму Ганди судили. И судил английский судья, который, прочитав приговор, сказал, обращаясь к подсудимому: «Я приговариваю вас к шести годам тюремного заключения. Однако если мое правительство, его королевское величество отменят этот приговор, то я больше всех буду рад этому».

Ну, а теперь давайте представим нечто подобное между Турцией и каким-нибудь армянским борцом за свободу родины! Нет, мы не можем сложа руки ждать, пока придет к нам, как Мессия, «наш» Махатма Ганди. У нас другое. Просто мы должны ждать действительно, борясь против раскола.

Не случайно именно сегодня, штормовой ночью, я вспомнил книгу Уинстона Черчилля «Когда Англия спала», вышедшую в свет накануне войны. В ней автор резко критиковал своих соотечественников за то, что они позволили стране довести до раскола. Находясь перед неминуемой катастрофой, огромное внимание они уделяли внутренним вопросам и, обуреваемые эмоциями межпартийной возни, не видели угрозы со стороны Германии, которая и начала войну годом позже. И в результате — бомбы, падающие на головы англичан.

Будь моя воля, я бы посадил на «Киликию» лидеров позиции и оппозиции и пустил бы их в море. Конечно, из гуманных соображений дал бы им на подмогу капитана судна Карена Балаяна, человека весьма далекого от политики, и юного, почти подростка, Мушега Барсебяна, от которого во время шторма просто-таки веет надежностью. И уверен: пережив несколько многодневных сильных штормов, все вернулись бы домой братьями родными...

* * *

Кипр. Остров Кипр. Государство Кипр. Кипр и Киликия. Рубиняны и Лусиняны. Армяне на Кипре — вчера и сегодня. Обо всем этом придется писать. Тут уже не обойдешься одним лишь армянством морского порта. И все же пока — два слова о самой Ларнаке.

Вошли мы в порт с некоторой болью и тревогой в душе. Еще на Родосе узнали, что в России случилась страшная беда. Где-то на Северном Кавказе террористы взяли в заложники школьников, детей голыми бросали из окон и расстреливали в воздухе, как куропаток. Связи у нас не было (слишком далеко находились от берега). Мы, можно сказать, узнали все подробности о Беслане последними на земле. Я не хочу опять менять летописный кильватер «Киликии», или «курс повествования», экспедиции. Но все же невозможно не проводить в моих заметках некоторые исторические параллели. «Киликия», в конце концов, пребывает не в виртуальном мире, а реально плавает в водах мирового океана. Моря потому называются морями, что они проливами соединены с океанами. Одна земля. Один глобус. И одно судно, пришедшее к нам из глубины XII—XIII веков, чтобы, кроме прочего, напомнить человечеству о драматической судьбе армянского народа, который еще с 301 года принял христианство как государственную религию. Сегодня хорошо известно гуманистам: «Если ни в чем не повинного человека ударили по лицу, то ты должен чувствовать боль на своем лице».

* * *

Кипр принял «Киликию» очень, я бы сказал, спокойно и приветливо. И местные власти, и руководство порта знали о нашем прибытии. Это было видно по тому, как работники портовой службы, стоя на причале, готовились принять швартовы. Но вот, оглядевшись, я удивился, что никого, как говорится, из наших нет. Я знал, что община острова в некотором роде расколота. Известная картина: беспартийное руководство беспартийной части общины, дашнаки, барегорцакан (увы, во многих местах вместо Рамкавар-Азатакан сейчас уже говорят только о Благотворительном союзе)... Некогда единомышленники — и вот, словно живут на разных островах.

Несколько дней назад, еще в море, я позвонил депутату Кипрского парламента, руководителю той самой беспартийной части общины Петросу Калайджяну, и он сказал, что весь остров ждет «Киликию», что посол Армении уже связался с ним, что Лусиняны придут встречать Рубинянов, то бишь по-

томки кипрских армян будут встречать потомков армян киликийских. Портовая служба легко справилась со своим делом и была такова. Правда, портовики ушли, улыбаясь, не скрывая своей радости от встречи с таким необычным судном. И вот раздался звонок по местному телефону.

— Меня зовут Тигран. — По голосу и акценту нетрудно было определить, что говорящий — молодой человек, который родился и вырос в спюрке и не учился в армянской школе.

— Очень приятно. Имя твое царское. — Он не сразу понял, но, поняв, громко засмеялся и сказал:

— Я сын Петроса Калайджяна. Где вы стоите?

Он, конечно, наверняка сказал: «где вы находитесь?» А в блокноте записано «где стоите?».

— Затрудняюсь тебе сказать, но попробую. Рядом — краны, которые поднимают суда и переставляют их по суше с места на место.

Кстати, именно в это время огромный кран легко тащил огромное судно, вызывая огромную зависть у Самвела Карапетяна, который мечтает иметь подобный порт. Ну и пусть мечтает человек о своем порте. Что тут плохого?

Вскоре появился Тигран. Высокий стройный красавец. Словоохотливый. Мать датчанка. Сам дважды бывал в Дании, где у матери остались родственники. У него гражданский брак с женщиной из Белоруссии, а посему, кроме греческого, армянского, рабочего (родного) английского (образование получил в Лондоне) и еще нескольких языков, он выучил русский.

— А где отец? — спросил я.

Тигран вдруг несколько посерьезнел. С лица спала улыбка. Заметив резкую перемену в лице, во взгляде, мне не трудно было догадаться, что с отцом что-то произошло. Тигран сказал:

— Врачи подозревают что-то нехорошее в легких. Он сейчас на обследовании. Берут биопсию... Но он обязательно придет. Сегодня он приглашает вас на ужин. А завтра перед отходом «Киликии» прямо у борта судна организует встречу с общественностью во главе с большим начальником Ларнаки.

— Тигран-джан, зачем все это? Мы же ничего подобного не планировали. Да и с отцом случилась такая беда. Давай, прошу тебя, отмените все это.

— Никак не получится. Вы не знаете отца. Я не могу менять его решение.

— Но почему в таком случае ты этим занимаешься? Не правильнее быть сейчас рядом с отцом?

— Он сейчас в клинике с мамой. А я должен повезти всех вас к одному армянину. У него есть своя гостиница, и вы все там помоеетесь.

Соблазн, конечно, взял верх. Да и почувствовав, что колеса программы, составленной депутатом кипрского парламента Петросом Калайджяном, уже закрутились и невозможно остановить их, я предложил капитану объявить банный час. Карен дал такую команду экипажу с нескрываемым удовольствием.

Ребята ехали в гостиничную баню такие радостные, что, казалось, в машине сидят не загорелые и обросшие морские волки, а пионеры, которых везут в летний пионерский лагерь.

Встретил нас у гостиницы «Гранд Палас» ее хозяин Ованес Топалян. На мой вопрос, откуда его предки, ответил очень и очень радостно:

— Из Адана. Из Киликии, значит. Узнал, что у вас не только судно называется «Киликия», но вы собираетесь посетить и саму Киликию. Мне казалось, что вам после моря захочется помыться, и подумал, что всем хватит моих душевых, которыми пользуются отдыхающие. Выделяю вам три больших номера, в которых вы все разместитесь. А пока можете садиться за стол и обедать. У меня и холодное пиво для вас готово.

Невозможно описать восторг команды. Тут уже загрустил я, предчувствуя, что мы явно не сумеем выкроить время для столицы Кипра Никосии. И что я тогда сообщу моим читателям?

* * *

Но грустил я зря. На следующий день вся команда выехала на автобусе в Никосию. Пятьдесят семь километров до столицы Кипра. Едем как по Талинскому (бывшему) району Армении: кругом камни и редкие оазисы в виде небольших зеленых деревень и сел. Так уж получилось, что, объездив весь спюрк, я только теперь добрался до Кипра.

Вот и столица... И вдруг — прямо перед нами ворота с армянской надписью наверху «Учебное заведение Мелконян»!

Молча ходили по территории легендарной школы, которая с 1926 года считалась подлинной кузницей грамотных армянских кадров — будь то в образовании, науке, искусстве или в общественной жизни спюрка. Школа, в которой воспитывали детей в любви к отечеству, к его прошлому, к его будущему. Учили любить труд и искусство. Дети навсегда усваивали, что жизнь без труда — это воровство, а жизнь без искусства — это варварство. Школа, ученики которой сами собирались стать

учителями, зная: если не поддержать талант, то непременно победит посредственность, и тогда кругом наступит тьма. Пожалуй, больше всех сознавали величие самого факта возрождения независимости Армении именно выпускники школы Мелконян, которые знали из уроков своих выдающихся учителей, что достоинство государства в конечном счете зависит от достоинства образующих его личностей.

И вдруг выясняется, что, исходя из чисто экономических соображений, решили эту школу... закрыть. Понимаю, никуда не денешься от реалий жизни. Однако не все измеряется рыночными отношениями, сиюминутными выгодами. Я знаю, сейчас не только нет средств, сама жизнь на острове стала не та после оккупации части его территории Турцией. Обеднела и сократилась сама община, равно как и уменьшился контингент зарубежных абитуриентов-армян, которые так охотно поступали в школу Мелконян. Однако я понимаю и другое: школа Мелконян — это не только огромные современные корпуса и подсобные здания, не только просторные залы, аудитории, классные и лабораторные кабинеты, не только библиотека, хранящая на полках более двадцати тысяч книг, не только памятники выдающимся историческим деятелям Армении, не только 35 гектаров прекрасной земли в самом центре города. Это наша новейшая история. Деньги, которые можно получить от продажи, не спасут ситуацию. Идея переселить школу Мелконян в Ереван напоминает мне историю с наджаряновским абрикосом, о котором я рассказал в книге «Между адом и раем». Вардгес Наджарян повез из Армении косточку от абрикоса и абрикосовый саженец и посадил их в своем саду в Лос-Анджелесе. В обоих случаях выросли абрикосовые деревья, которые вскоре начали давать плоды. Но их нельзя было есть. Абрикос — не абрикос, а просто нечто безвкусное...

Пройдет десять, двадцать, а то и тридцать лет, и мы обязательно пойдем, насколько нужен дружественный нам Кипр с его армянской общиной и возрожденной школой Мелконян. У самого современного здания, построенного в последние годы, стоит мраморный памятник великому сыну нашего народа Алеку Манукяну. Я дотронулся до горячего от солнца белого мрамора и записал в блокноте: «Луиз-джан! Это твой отец. Я уверен, он сейчас не закрыл бы эту школу. Особенно сейчас».

* * *

Перед расставанием со школой мы посетили библиотеку. Нас сопровождала заведующая, профессиональный библиотечарь

Мадлена Абрамян, которая, уже зная о том, что школу могут закрыть, привела в порядок картотеку, сделала кое-какой ремонт, надеясь, что, возможно, все-таки передумают. Я передал Мадлене несколько моих книг для читателей библиотеки школы Мелконян. Кто-то сказал, мол, зачем дарить книги, если все равно школу закрывают. Я ответил, что не теряю веры в лучшее. Мадлена принесла несколько моих книг, изданных еще в семидесятые. Я их тоже надписал. И обещал, что непременно скажу в моей новой книге о проблемах и боли знаменитой школы.

* * *

Стало ясно, что еще один член экипажа оставляет судно. Рубен Карапетян. Он пройдет последний для себя прорыв — от Кипра до Бейрута. Рубен хорошо знал, что этот отрезок маршрута, по расчетам, мы преодолеем за три-четыре дня, при скорости три-четыре узла, при нескончаемом волнении моря в три-четыре балла. Самое омерзительное, что синоптики прогнозировали ветер на все эти три-четыре дня непрерывно. Это значит, нам ни одной минуты не стоять ровно на палубе, ни одной минуты ровно не лежать на деревянных лежанках. Стражи погоды утверждали также, что больше шести баллов не будет. Однако лучшим синоптиком для нас всегда был сам Рубен. И вдруг он уходит, отчасти именно из-за своей метеорологической сверхчувствительности! Здоровье сдает...

Помня о том, что я не успел провести мою традиционную беседу с Александром Маркаряном, сошедшем с дистанции в Афинах, я решил, невзирая на нескончаемую качку, начать диалог с Рубиком прямо в разгар обещанного им шторма.

— Как ты попал в эту киликийскую историю?

— Еще сто лет назад мы с Кареном Балаяном вместе работали у академика Геруни...

— У академика Париса Геруни, которого мы на борту все очень любим и уважаем?

— Да, у академика Геруни, которого я тоже очень люблю и уважаю. Это было в 1987 году, когда «Айас» уже действовал. Я с юности занимался моделированием самолетов, яхт, судов. К тому же, в ту пору из всех айасовцев, кажется, только у меня одного был автомобиль «Жигули», в который, бывало, умещались шесть человек, не считая груза, и ехали на Севан.

— Как, по-твоему: все, кто строили судно, обязательно должны были на нем выйти в море? Ведь, скажем, Дедал или Королев летали не сами, а подготовили Икара и Гагарина...

— Я считаю, обязательно. Иначе не было бы стимула целых одиннадцать лет возиться со строительством.

— Мы с тобой однажды говорили на тему о боли. Знаю, у тебя был перелом шейки бедра, пять лет назад... И что?

— Две сложные операции. И еще удаление никелированных железяк. А тут на судне сплошные противопоказания: проклятая сырость — самая злая беда для меня.

— Когда у тебя созрело окончательное решение сойти с дистанции? — спросил я.

— В последние две-три недели. Все собирался честно признаться: я сдаю, а на судне или надо быть полноценным помощником капитана или... Решил поступить по совести. Сойти с маршрута, можно сказать, на финишной прямой...

— Не переживай, Рубик-джан, ты в любом случае, как сам признался, поступаешь «по совести». Скажи, в чем ты видишь свое призвание?

— Люблю создавать новые вещи.

— Как это делает Бог?

— Нет. Как это делает, скажем, изобретатель.

— В какой области?

— Мы с другом сделали инструменты для хирургических операций. Они пригодятся в челюстно-лицевой клинике. Я занимаюсь ранней диагностикой рака...

— Относишь ли ты себя к чудакам?

— На чудаках держится мир, — очень вдохновенно ответил Рубен.

— Согласен.

* * *

Отплываем от Ларнаки. На висячем столе моем — полный кавардак. Русские в таких случаях говорят: «сам черт ногу сломит», армяне — «собака не признает своего хозяина». Ребята знают, что на моем столе ни к чему нельзя притронуться. Совсем как дома. Лишь мне одному во всем этом хаосе видится рабочий порядок.

Просматривая страницы блокнота, обратил внимание на запись: «Посетить порт Лимасол, где находится парусное судно, похожее на «Киликию», снять на фото-видео пленку не только парусник, но и в обязательном порядке — сломанные весла».

Не получилось. Похожее на «Киликию» судно, как бесценную реликвию, повезли в столицу Греции.

А вот самая последняя запись, которой я не мог не сделать. Дело в том, что наш мотор неожиданно забарахлил (опять) еще

перед входом в Ларнаку. Речь уже не о злополучном винте, набившем оскомину всем, а о небольшой детали — шестерне из очень жесткой резины, с помощью которой высасывается забортная вода для охлаждения мотора. Словом, своеобразный золотник, который, как известно, мал, да дорог. Одному Богу ведомо, сколько было сделано звонков на острове, чтобы обнаружить такой «золотник». И нашли. Вернее, нашел архитектор из Никосии Назарет Давидян и успел привезти эту спасительную деталь перед самым нашим выходом в море!

* * *

За кормой остался остров Кипр. Люблю минуты, когда после выхода из бухты гложет мотор и поднимается парус. Однако... Опять никакого тебе штормового предупреждения, а волнение моря и ветра такое, что хоть возвращайся назад!

В авральной суматохе Арик стремглав побежал к корме. Как он при таком ветре услышал тихий и тонкий звонок спутникового телефона, одному Богу известно. Через минуту он против ветра выкрикивал мое имя. Я, едва улавливая всем своим телом амплитуды качания палубы, побежал к Арику. Ужасная слышимость. Но информация была о шторме. «На всей восточной части Средиземного моря начинается шторм. А в Эгейском и Адриатическом морях — уже от 6 до 8 баллов. Просят подождать с выходом в море».

В такую пору, после первых минут какого-то неадекватного веселья и невпопад брошенных шуток-прибауток, лица ребят постепенно меняются. Появляется некая дополнительная ответственность и какая-то особая заботливость в отношении друг к другу. Уже давно стала привычной картина, когда «Киликия» кренится до самого предела, бортом касаясь поверхности воды. Но после Кипра впервые за все время похода очень четко слышен громкий протяжный вой ветра. Это — некое новое ощущение. Вой ветра — это не ассоциация с волчьим воем. Это показатель константы (постоянства) направления и нарастающей силы ветра. Я часто писал, что вот это, пожалуй, самое страшное. Представьте: сильный шторм, корабль время от времени уже черпает бортом воду... А ты невзначай смотришь наверх и видишь, что флаг то, ровно выпрямившись, трепещет, то тут же, словно надувной шар, выпустивший воздух, мякнет, расслабляется, свисает вниз. Это уже сигнал, что «константа» ветра переходит в стадию «порывов». Дело идет к затиханию. Кстати, когда после заката спускаем флаг, то роль своеобразного флюгера играет специально

привязанная к какому-нибудь фалу тоненькая, называемая «колдунчиком», лента. При «константе» колдунчик, вытянувшись, словно стрела, показывает и направление, и даже силу ветра.

В этот день долго длилась «константа». И вой ветра то и дело сопровождался скрипом и скрежетом качающегося судна. Собственно, в любой части судна можно слышать эти, давно ставшие привычными, скрип и скрежет. Но особенно четко они издаются рулевыми веслами. Громче всего — при сильном волнении. Чем громче такие звуки, тем тяжелее вахтенным, стоящим у «штурвалов».

Есть в технических вузах один очень нелюбимый студентами предмет, который называется «сопроматом» (сопротивление материалов). Я его проходил в военно-морском училище. Вспомнил об этом не случайно. Скрип и скрежет на деревянном судне рождаются по причине этого самого сопромата, то есть от сопротивления дерева и воды. Однако между ними, между двумя этими (море и судно), я бы сказал, противостояниями есть огромная разница. Ибо с каждой амплитудой качания, с каждым скрежетом и скрипом дерево изнашивается, деформируется, как мы уже говорили, устает. А вот волны... Волны есть волны.

И еще: о «константе» ветра, которая может длиться очень долго. Однажды на Камчатке я на вертолете летел с санитарным заданием в тундру, где в Богом забытом одиноком чуме находился всего один человек. Старик Коммо. Коряк. Оленевод. И вот врач с походной аптечкой в рюкзаке на вертолете «Ми-8» летит, чтобы поговорить с ним, измерить давление, температуру, оставить ему необходимые лекарства. Не буду долго говорить об этом удивительном человеке. О нем я много писал. Опубликовал очерк в «Литературке». Написал рассказ «Схватка» (рассказ опубликован в первом томе Собрания сочинений), по мотивам которого Юрий Ерзинкян снял двухсерийный фильм. Удивительной все-таки была страна СССР, которой сейчас нет. Сорок дней я провел с бригадиром оленеводческой бригады Коммо в чуме. Ибо сорок дней непрерывно выла пурга, непрерывно выл ветер. Значит, где-то в другом месте, наверное, сорок дней было тихо! Такое бывает в тундре. Такое может быть и в Средиземном море...

* * *

Капитан дал команду — «всем надеть спасательные жилеты!» Это было впервые. Всем — это значит и тем, кто находится в кубрике. Даже тем, кто спит после вахты.

Улучив момент, я спросил Карена:

— Тебе не кажется, что такая команда может вызвать... панику?

— Честно говоря, я не только впервые даю такую команду, но и сам ни разу не слышал ее на других судах. И не читал об этом. Просто я подумал, что здесь есть своя логика.

— Ты имеешь в виду, что в случае, скажем, беды те, кто без спасательного жилета, не успеют надеть?

— Да. Собственно, почему об этом не подумать заранее? Беду надо, пожалуй, предчувствовать и пытаться предупредить ее.

Именно в это время раздался грохот от удара по судну. Словно оно наскочило на скалу или его ударило огромным камнем.

Вспоминаю: ребята, поднимаясь на палубу, даже пытались шутить. Они хорошо знали, что это за взрыв был такой. Думаю, лучше всех других суть подобного явления мог бы описать великий художник-маринист, почетный адмирал Айвазовский, который досконально изучил анатомию и физиологию моря, а также «нервную систему» закономерности движения волн. Никогда не повторяется в мировом океане девятый вал. У каждого девятого вала свой силуэт, свой рисунок, как отпечатки пальцев у человека. Так что смело можно использовать термин «дактилоскопия девятого вала», который создается по всем законам природы движения морских волн. Казалось, ничего особенного не должно быть. Ветер дует, образуются волны, и мы видим движение воды на поверхности моря. Но все дело в том, что каждая отдельно взятая волна не двигается вечно. Она, скажем так, умирает. Но не просто умирает, а ударяется о другую волну и обе умирают вместе, чтобы в следующее мгновение породить новую волну. Вот в момент удара и происходит своеобразный взрыв. Иногда ударяются друг о друга сразу несколько волн. В таких случаях и взрыв посильнее. А иногда получается то, что наверняка увидел сам Айвазовский. Правда в его «Девятом вале» главным действующим лицом является не сама гигантская волна, а люди, которых вот-вот накроет девятым валом. Однако приглядишься и увидишь среди людей самую главную фигуру. Это — человек, лица которого не видно. Он, выпрямившись, с поднятой правой рукой в упор глядит в лицо смерти. Такое бывает не часто. Но случается. И прав капитан: надо предчувствовать беду и пытаться предупредить ее.

* * *

Во время сильных штормов только двое вахтенных рулевых строго стоят на одном месте — у рулевого весла, крепко держась

за румпель. Все остальные находятся где попало. Но вот уже месяца полтора как я, кажется, определил свое постоянное место во время шторма. С широко расставленными ногами стоять спиной к «тумбе». Это мой термин. Она пристроена в полутора метрах позади основания мачты «кнехт-блока». Вот его-то я и называю «тумбой». Это — единственное место, где во время сильной качки мне удастся вести записи. Я так наловчился и так уже привык, что даже без записной книжки часами стою там, все запоминая. В тот поздний вечер, когда все в спасательных жилетах поднимались на палубу после «взрыва» волны, последним вылез из люка Артур Амбарян. Как только он оказался на палубе, судно резко дало крен.

— Конца этому, судя по всему, не будет, — сказал Артур. И начался очередной диалог.

— Всему бывает конец, — ответил я.

— Согласен, всему. Только, думаю, не этому шторму. Проклятый шторм мне кажется вечным, он рождается от ветра, который в этих широтах сам кажется вечным.

— И о чем ты думаешь в такие минуты? — спросил я, признаюсь, очень желая узнать, о чем думают в такие минуты другие. Хотя понимал, что вряд ли люди в таких случаях до конца искренне раскрываются.

— О чем только ни думаю...

— Но все же?

— Думаю о матери. Помните, несколько дней назад я просил вас связать меня с матерью, у нее был день рождения?..

— Помню. И мы не могли этого сделать, потому что не было связи вдаль от берега. А ты еще отказался говорить с матерью по спутниковому телефону потому, что и плохо слышно, и голос деформируется. Не хотел с матерью говорить деформированным голосом.

— А вы о ком думаете? Небось, о своем Гайке. Я каждый раз слышу, как вы с ним говорите, словно он малыш, а не хирург.

— Нет, в детский садик ходит уже сын Гайка, с ним и говорю... А вскоре у Гайка родится второй ребенок. Конечно, думаю о нем тоже. О дочерях, о жене, о невестке, о зяте, о внуках, о семье брата. Но вот, по большому счету, думаю, и думаю постоянно, о старшей моей внучке. О Маргаритке. Просто с ума схожу.

— Потому что она первая?

— Потому что в свои пять лет она, можно сказать, полжизни живет без отца, который два с половиной года назад умер от неизлечимой болезни. Когда зятю моему, Грачу, внуку народного ар-

тиста Армении Жана Элояна, стало плохо, я повез его в Москву и несколько месяцев в онкологическом центре находился рядом. Тогда каждый день я звонил домой, и Грач нежно и с юмором разговаривал с дочерью, которая уже тогда была смышленная, все понимала и, главное, все помнила. Помнит до сих пор. И вот я здесь, общаюсь с ней по телефону. А недавно узнал от моей дочери Сусанны, что Рита неожиданно начала рыдать. Видимо, рефлкторно связывала две ситуации: однажды отец уехал куда-то, потом долго-долго говорил с ней по телефону, а потом — не вернулся. Именно из-за этой психологической ситуации я решил обязательно с ней связаться в день ее рождения и не как-нибудь, а по телевизору, чтобы она видела меня своими глазами. Пусть никто не думает, что при других обстоятельствах я мог бы так утилитарно использовать возможности телевидения. Ведь у многих на борту есть и дети, и внуки.

— Мы все это очень хорошо понимали. Кстати, обидно, что в телепередачу не вошел тот эпизод, когда мы все вместе, всем экипажем, стоя на палубе, хором пели «С днем рождения!» обращаясь к вашей внучке.

— Ничего страшного. Хватит и того, что показали, — сказал я.

— Как-то мы с вами заговорили о нашей команде, и вы сказали, что мы лишь тогда станем командой, когда сумеем в каждом из ребят ценить хорошее. А как быть, когда выпирает плохое?

Мне было по душе, что он запомнил тот наш разговор и снова вернулся к той теме именно в подобный нестандартный момент.

— Понимаешь, я часто бывал в длительных экспедициях в самых что ни на есть экстремальных условиях и ситуациях. И пришел к спасительному выводу: друг с другом о чем угодно можно говорить, только не читать проповеди. Мало того, надо научиться просить прощения, если вдруг в чем-то не сдержал себя. Это тоже очень важно. Ведь по пути «на полюс» или «к звездам», или вот как мы по волнам идем «к своей цели», всякое может случиться в любую минуту...

* * *

Все повторялось с определенной последовательностью: и взрывы, и удары о борт, и фонтаны, и волновой душ.

Я, извиваясь змеей, спустился в трюм, хватаясь за любые выступы, подобно слепому без поводья. Подошел к своим нарам. Включил родную двенадцативольтную лампу, с доброй мыслью

вспомнил Рубика Карапетяна, который провел мне персональное освещение, взял синий толстый блокнот и опять «прозмеился» наверх. Устроившись на своем привычном месте у «тумбы», я в темноте открыл блокнот и, дабы ненароком не писать поверх уже исписанных страниц, перевернул записную книжку и начал с конца. Один был выход — на каждой странице крупными буквами написать всего несколько слов, которые потом расшифрую.

Вот они, эти записи: «Конец 9 сент. 10 капит». Это означало «Кончается 9 сентября. Завтра, точнее через час, 10 сентября — день рождения капитана Карена Балаяна». У нас уже было несколько дней рождения. И мы, без исключения, отмечали их на палубе. Вся процедура, кстати, занимает минут двадцать. Значит, надо отметить и капитанский «день». Ему исполняется сорок восемь.

Еще одна запись: первое слово не смог разобрать сам. Далее читаю: «Мушег палуба одеяло». Среди ночи во тьме на качающейся палубе я вдруг вспомнил, как уставший Муш разлегся на палубе прямо во время качки. Он уже не мог стоять на ногах. Правда, это было, когда море еще не очень сильно раскачало. Увидя это, начальник вахты Гайк Бадалян спустился в трюм и вскоре вернулся с одеялом в руке. Осторожно накинул одеяло на спящего юношу. Я наблюдал за этим поистине божественным таинством и, в который раз в этом плавании, вспомнил есенинское «Я думаю: Как прекрасна Земля И на ней человек». Гайк спокойно вернулся к корме и уселся на капитанской банке, а мне хотелось перефразировать общепланетарное есенинское на очень-очень частное: «Как прекрасна «Киликия» и на ней армянский моряк».

На борту «Киликии» я размышляю не только о моих друзьях-матросах. Я часто вспоминаю и моих коллег по перу. Особенно о тех, кто завтра будет представлять литературу и публицистику Армении. Писать. Всегда писать. Из тысячи бредовых мыслей всегда хотя бы одна окажется очень трезвой и очень нужной. Я вспоминаю не только тех, кто завтра будет представлять нашу литературу, но и патриарха нашей литературы Сильву Капутикян, которая прислала нам на «Киликию» два сборника стихов на армянском и русском. Знала бы она, что книги эти ребята читали только вслух! Всякий раз во время чтения я набирал ее телефон и рассказывал о плавании.

* * *

Шторм все еще продолжался. «Киликия» шла строго по заданному курсу. В Бейрут.

Десятого сентября Карен в восемь ноль-ноль поднялся на палубу и направился прямо на корму. Взял в руки «спидометр». Поглядел. На борту уже было довольно много народу. Я, стоя у «тумбы», громко сказал:

— Капитан! С днем рождения тебя!

Все разом загалдели. Карен почувствовал некую неловкость. Кто-то сказал, что с именинника причитается. Кто-то поправил: «Это с нас причитается». Кто-то запел, как нынче стало модно на всем постсоветском пространстве, «Хеппи бездей ту ю!» Кто-то повторил то же самое — на армянском.

— Дорогие друзья! — продолжил я. — Я старый, очень старый моряк, который был моряком еще когда на свете не было нашего капитана, и вот что скажу о морской традиции: день рождения капитана — это праздник для всего корабля. Я вот сегодня ночью от «качающейся бессонницы» стал по старой привычке грешить стихами. Правда, помню только две строфы.

— Прочтите, пожалуйста, — предложил Карен.

Кстати, слово «пожалуйста» одно из самых популярных на «Киликии».

— Прочтите, прочтите, — вторили ему ребята.

— Ладно. Но это не посвящение. Это вирши, которые иногда сами приходят в голову. Просто в одной из строф есть целая морская философия. Так что в самый раз для именин капитана, который ничуть не виноват, что он родился моряком, кораблестроителем, капитаном. В стихах «Я» — это не столько сам автор, сколько — лирический герой, значит, говорю это не только я, но и капитан. И вот что он говорит:

Не виноват я, что на свете
Люблю не райские сады.
Не виноват, что на две трети
Планета наша из воды.

Еще раз напомним, что все это происходило при сильной качке. Капитан как-то уж больно резво вскочил с места и так же резво молча сбежал по трапу, ничего нам не говоря. Вскоре (довольно быстро все происходило) над люком показался большой поднос с огромным количеством стаканчиков с ромом. Поднос медленно поднялся вверх в вытянутой руке капитана, который к удивлению всех довольно ловко нес его, словно шел не по качающейся палубе, а по бетонному причалу. Кстати, однажды Карен признался мне: «Знаете, как только я оказываюсь

на берегу, у меня начинается морская болезнь. Хочется назад на судно, где чувствую себя нормально».

Разобрали стаканчики. Пошли тосты, все заговорили, перебывая друг друга. Пили, конечно, как пираты, не закусывая. Вдруг капитан, вспомнив, как я говорил о том, что помню два четверостишия, громко попросил, чтобы я и его обнарудовал.

Хочу, чтоб в плен меня взял май,
Когда грешу, ночей не сплю.
Но не хочу попасть я в рай,
Я слишком яблоки люблю.

— Вы угадали. Это обо мне, — сказал Карен, хохоча, — я тоже яблоки люблю...

— И обо мне, — добавил Арег, — по мне, грешить — это хорошо.

* * *

Читатель наверняка помнит, что еще в Сочи молодая армянка предложила нам написать от имени экипажа послание современникам и будущим поколениям, поместить его в бутылку, задрать горлышко пробкой и бросить в открытое море. Мы уже приготовили текст на трех языках (армянский, русский, английский) и решили бросить бутылку в том месте, где не видно берегов. Текст, только на армянском, громко зачитал Геворг Григорян, который и перевел его с русского. Затем капитан взял в руки бутылку и сказал:

— Вы, наверное, все сегодня утром видели, как порвался конец, закрепляющий левое рулевое весло, и как Мушег Барсегян в доли секунды перелез за борт и мастерски сумел исправить положение. Он, по большому счету, предупредил беду. Я объявляю ему благодарность и предоставляю Мушегу честь бросить бутылку за борт, далеко-далеко.

Естественно, пошли «бурные, не смолкающие аплодисменты, переходящие в овацию» (во как раньше выражались наши журналисты, готовя репортажи с партийных съездов!).

Мушег взял бутылку, словно гранату. Замахнулся и что есть силы метнул «далеко-далеко». Думаю, снимок этот получится, и читатель увидит нашего Мушега при исполнении почетного задания.

Кстати, дошла очередь и до Мушега Барсегяна. Беседа с ним проходила у всячего столика.

— Что ты окончил?

— Десять классов, — ответил Мушег, как-то удивившись самому вопросу, мол, что еще должен успеть окончить человек в свои девятнадцать лет. Я уловил причину его удивления и сказал:

— А чего тут удивляться. Вон министр юстиции Давид Арутюнян в твоём возрасте сумел окончить и школу, и вуз, и университет, и аспирантуру...

— Да нет, я же совершенно нормальный.

Бог мой, как я хохотал! В ту минуту я хотел бы, чтобы Давид сидел рядом и слышал этого чистого и честного юношу.

— Мушег-джан, — сказал я, все еще продолжая смеяться, — абсолютно согласен, что ты совершенно нормальный. А что ты читал, ну, скажем, в последнее время?

— Жюль Верна. «Капитан Немо», «Дети капитана Гранта», «Пятнадцатилетний капитан»...

— Стоп! Стоп! — перебил я, — у тебя сплошные, как я вижу, — капитаны. У тебя даже капитан Немо стал названием книги. Ты лучше скажи, когда ты сам стал впервые капитаном парусника?

— В шесть лет.

— Да ты вундеркинд! Какой ты после этого совершенно нормальный человек, если в шесть лет уже был капитаном?

— Ну, конечно, в шесть лет я капитаном не стал, но впервые повел сам парус... И стал чемпионом по парусному спорту. Хотя весла были в шесть раз меньше, чем у моих соперников.

— Что было после того, как ты стал известным человеком и в городе Севане, и на озере Севан, и в спортивном мире Армении?

— А я ничего этого не знал и не чувствовал. Я знал только одно, что не могу без Севана. Не могу без паруса...

— Через год демобилизуешься... И что потом? Не думаешь ли ты всю жизнь плавать по морям, по волнам? Тебе надо будет учиться дальше. Надо выучить языки. Ты же, надеюсь, мечтаешь о кругосветном путешествии.

— Я все это понимаю. Уже самостоятельно пытаюсь одолеть английский.

— Что будем делать с «Киликией»?

— Знаю только то, что наш флаг всегда должен развеваться на ней.

* * *

«11 сентября 2004 года». Казалось, после того как написал эту дату в блокноте, надо было начать разговор о Бейруте, куда на-

правляется «Киликия». Такова традиция. Но, написав «11 сентября», я внутренне содрогнулся. Страшная трагедия происходила в буквальном смысле слова на глазах у всего мира! Мы на борту «Киликии» составили текст памятного послания и, как это уже принято на судне, зачитали вслух экипажу. Арик Назарян отправил его послу США в Армении по электронной почте.

* * *

Последние две недели чуть ли не каждый день звонил на борт посол Армении в Бейруте Арег Ованесян, которого интересовал один-единственный вопрос: когда мы будем в Бейрутском порту? Никак я не мог ему объяснить, что на этот вопрос может ответить лишь сам Господь Бог. Рванный большой парус поднимаем только при ветре не более четырех баллов, иначе еще больше разорвет. Остальные, малые паруса даже при ураганном ветре не потащат нашу ладью быстрее четырех-пяти узлов. Не знаю, почему чаще всего ветер дует в лицо, а не в затылок. Вот и ответ послу, когда точно бедная «Киликия» прибудет в Бейрут.

Но я прекрасно понимаю хозяев — наших соотечественников. В кои веки армянское судно с армянским флагом, рядом с которым развевается флаг страны-хозяйки, входит в порт другого государства, где независимая Армения имеет своего чрезвычайного и полномочного посла (кажется, всю важность и все величие всего этого мы так и не осознали, озабоченные множеством больших и малых проблем). Понимаем, конечно, наши соотечественники не могут организовать прием такой экспедиции спуская рукава.

Однако, пока еще не вошли в порт (а войдем не раньше часа ночи), расскажу о Бейруте.

* * *

Я никогда не забуду Бейрут в ноябре-декабре семьдесят восьмого. Самолет приземлился, город окутан дымом. Пассажиры, прильнув к иллюминаторам, увидели страшные раны Бейрута.

Не стану рассказывать о том, что пережил я в те дни. Достаточно напомнить, что тогда в одном только Бейруте в течение двух-трех недель погибли около ста армян, несколько сот были ранены. Разрушены тысячи и тысячи домов, тридцать тысяч армян стали беженцами. Обо всем этом я подробно рассказал в репортажах «Ливан: раны и надежды» в «Литературной газете»

и в книге «Между двух огней» (опубликована в четвертом томе Собрания сочинений).

Это был организованный и целенаправленный удар по спюрку. Дело в том, что в разное время спюрк имел свои разные, что называется, штаб-столицы: и Женева, и Вена, и Париж, и Афины, и Каир, и Тегеран, и Стамбул (я не соблюдаю строгую хронику), и другие. Но в шестидесятые и семидесятые годы, бесспорно, «инициативной» столицей спюрка стал Бейрут. Это Бейруту обязан наш народ пробуждением от долгого летаргического сна и манкуртства. Это Бейрут в 1965 году высоко поднял флаг памяти, когда широко организовал мероприятия в связи с пятидесятилетием геноцида 1915 года. Эхо этого мощного бейрутского набата дошло до Еревана, где 24 апреля 1965 года впервые за все годы Советской Армении на территории СССР был поднят вопрос айдата (Армянский суд) самим народом.

Два года назад вместе с владыкой архиепископом арцахским Паркевом Мартиросяном, заместителем министра обороны Армении генерал-лейтенантом Артуром Агабекяном и лидером дашнакской партии Грантом Маркаряном мы посетили Ливан и Сирию. Речь шла о возвращении беженцев в Арцах и в приграничные районы Республики Армения. Уже тогда я увидел, как возродился до неузнаваемости центр Бейрута, особенно пострадавший в семидесятых. Сегодня экипаж «Киликии», выполняя маршрут своих предков, посещает те порты, к которым причаливало судно около тысячи лет тому назад.

* * *

...Бейрут. Встреча выпускников ереванских вузов. За столом, вместе с тремястами выпускниками, — двенадцать матросов «Киликии». Вдруг кто-то сзади двумя ладонями закрывает мне глаза. Оказалось — один из героев моей книги «Между двух огней» — Жирайр Даниелян! Первое, о чем спросил его, — о его дочери, которой в семьдесят восьмом было всего три годика. Девочка с огненно-рыжими волосами по имени Арпи. Мы тогда на «пять минут» заскочили к Жирайру домой, и вдруг где-то раздались взрывы. Стекла задребезжали. Девочка прибежала из смежной комнаты к отцу, закрыв ручками уши: «Не хочешь Бум! Бум!»

Вечером того же дня Жирайр вместе с Арпи посетили «Киликию». Двадцатидевятилетняя высокая статная красавица. Огненно-рыжие волосы стали каштановыми. От нее так и веяло счастьем. Она очень любит своего жениха. И скоро свадьба.

Я, помню, описал в книге армянскую свадьбу во время войны в Бейруте. Дай Бог мира этому городу, чтобы дети никогда не боялись «Бум! Бум!» И чтобы всегда играли свадьбы под чистым небом.

* * *

...Саркис Саркисян. Я не могу не рассказать о нем. Человек он знаменитый. Тогда, в семьдесят восьмом, ему было пятьдесят пять лет. Война полностью разорила этого влиятельного и богатого человека. Как сегодня вспоминает восьмидесятиоднолетний Саркис, переживший недавно операцию на сердце, у него в банке тогда осталось всего 750 ливанских лир. Это, считай, — пятьдесят американских центов. Он выстоял, выдюжил, встал на ноги. Восстановил свой бизнес, считая, что настоящий мужчина именно в годы лихолетья должен суметь взять себя в руки и думать о будущем. И вот — вокруг бегают внуки — четверо сорванцов.

— Ты помнишь, — сказал он, — как на следующий день после твоей встречи с Ясиром Арафатом мы собрались в ресторане «Юлдузлар»?

— Помню...

— А помнишь, ты говорил, что пока Арафат со своей штаб-квартирой находится в Бейруте, город этот будет постоянной мишенью? Так и было! Только когда мы, собрав все силы, выдворили его из города — наступил долгожданный мирный покой.

— Видишь, какой я тогда был молодой и мудрый!

— Чуть-чуть молодой и чуть-чуть мудрый...

— А ты помнишь, как ты обманул меня в «Юлдузларе», сказав, что угощаешь меня ливанскими птичками? А накормил лягушками. Я чуть не умер, узнав об этом!

— Сейчас этого ресторана уже нет. Снесли. Но давай пойдем, я тебя снова угощу лягушками.

— Нет уж, я ведь тогда, как ты говоришь, был всего лишь чуть-чуть мудрым, а сейчас не обманешь!

* * *

...Рано утром на причале появилась группа армян. Официального разрешения властей на посещение судна еще не было. Как эта группа пробралась — одному Богу ведомо. Я стучал на машинке, когда ко мне подошел юный Мушег и сказал, что меня просят наверх. И добавил: «Там журналисты, и не только».

Я ничуть не сомневался, что придут к нам многие. Но, ей-Богу, не предполагал, что будет такое столпотворение! У судна вскоре

выстроилась огромная очередь наших соотечественников. Среди посетителей было много пожилых людей, некоторые — в инвалидных колясках. Они во что бы то ни стало хотели подняться на палубу корабля, олицетворявшего для них родную землю.

Среди гостей нашлись родные и близкие мне люди: активистка Карабахского движения, дочь одного из провозвестников Карабахского движения Сергея Шакаряна Зоя Шакарян и ее муж, Роберт Хачатрян. Кстати, отмечу интересную психологическую деталь. Зоя (чуть ли не с детства ее звали «дашнак Зоя») успокаивала меня, видя, как я волнуюсь. Но потом, спустившись вместе с Робертом в трюм, Зоя... сама стала рыдать от жалости к нам, «килийцам». Как можно в такой тесноте спать на таких жестких досках?! Так что пришлось мне ее успокаивать. Такая вот у меня «сестренка», которая росла и выросла в Степанакерте вместе с моей женой!

* * *

...Не могу расстаться с Бейрутом, не упомянув о легендарном «Великом мастере» (это официальное его звание по карате — «Гранд мастер», «Мец варпет»). Каро (Карапет) Кебабчян — основатель и президент «Армянской Ассоциации Черного пояса восточных единоборств». Человек с непререкаемым авторитетом. Наставник всех сирийских и ливанских борцов. Его воспитанники сегодня — мастера по восточному единоборству в Армении и Арцахе. В мире известно множество школ, основанных Каро. И вот наш добрый друг, седовласый атлет с могучим торсом и красивым лицом, взялся сопровождать экипаж «Киликии» в знаменитый поселок Анчар, после геноцида приютивший несколько тысяч армянских беженцев. Ребята вернулись оттуда в восторге...

* * *

Каждый раз, когда «Киликия» заходит в тот или иной порт, мы обращаем внимание, как стоящие у причалов суда, словно живые существа, с удивлением смотрят на нас. Наверное, здесь нет никакой мистики. Просто, когда ты вблизи смотришь на корабль, на борту которого стоят люди, такое впечатление, что они представляют вместе единое целое: люди и судно. Однако мы улавливаем и то, как побаиваются нас, особенно дорогие яхты. Черт возьми, думают, наверное, они: ползет по воде прямо на тебя нечто необычное, непривычное, а вдруг заденет носом или кормой? Но вот проходят день, два, а то и три, и в момент отхода мы видим, как все экипажи всех стоящих в бухте

судов выходят на верхнюю палубу, чтобы помахать нам руками. Традиционное всего ведут себя сами суда — они по три раза гудят нам вслед. А в это время Арик Назарян, единственный, кто может музыкально и очень громко гудеть через морскую раковину (правда, кажется, я тоже малость научился, но мне еще далеко до Арика), гудит три раза и кладет свой музыкальный инструмент на место — в ящик на корме. Когда мы отходили от Бейрута, вся бухта гудела, а громче всех — самая фешенебельная яхта заместителя премьер-министра Ливана Арефа. Я предложил Арику, чтобы он еще раз прогудел, ведь надо же ответить. Арик призадумался и сказал: «Боюсь प्रदेशевить».

* * *

Вышли из бухты Бейрута в открытое море 15 сентября в полдень. Стало уже печальной традицией — именно в день выхода попадать прямо в пасть шторма. Собственно, если бы мы из-за штормов не выходили, поджидая улучшения погоды, то, наверное, не дошли бы еще до проливов между Черным и Средиземным морями. Но здесь, между Бейрутом и Латакией, стало происходить нечто совсем уж необычное. Вначале думали, что с судном случилось неладное. Мы уже привыкли, что оно довольно сильно кренится и выпрямляется только для того, чтобы сразу лечь уже на другой бок. А сейчас, после трех-четырех качаний, вдруг стали раздаваться известные нам «волновые взрывы» прямо под килем! Такое впечатление, что судно натывается на мины!

К счастью, довольно быстро разобрались, в чем дело. Всю ночь ветер дул в одном направлении, и на протяжении долгого времени волны «выработали» свой режим и направление течения. Но неожиданно ветер изменил «курс», и через какое-то время волновой ритм «сломался». Хаотично движущиеся волны схлестывались друг с другом на глубине. Отсюда — и удары, которые непрерывно шли снизу. Однако «логичный диагноз» не успокоил нас. Все понятно, но каково же деревянному судну, которое непрерывно дергается и трясется?!

Я ни разу не слышал, чтобы Карен Балаян и его соратники, построившие «Киликию», выразили свое восхищение мореходностью и надежностью своего корабля. Они ведут себя, как настоящие моряки и настоящие мужчины, порой даже как настоящие отцы, которые редко когда вслух похвалят свое чадо. Но нетрудно догадаться, что они в данный момент думают уже не только об известном читателю «сопротивлении материалов». Ситуация совсем другая. Тут так называемое «водотрясение», ко-

торое происходит по типу землетрясения. То есть бьет, бодается, трясет жестко, давя на деревянную конструкцию судна. Доски, как известно, крепятся десятками тысячами медных клепок. Одна-ко качки, тряски, удары каждый раз ослабляют место крепежа.

Я веду этот разговор не только потому, что в настоящее время описываю участок между Бейрутом и Латакией, и не только потому, что именно сейчас «Киликия» проходит по «минному полю». Я веду этот разговор потому, что именно на этом участке больше всего и тревожнее всего думалось о завтрашнем дне судна. Пройдя около двух тысяч миль, оно доказало, что состоялось. Кровь из носу, экипажу нужно доплыть до исторической Киликии, чтобы через остров Родос, через Эгейское и Адриатическое моря добраться до Венеции. Но пока есть костяк нынешнего экипажа, надо будет серьезно подумать о новом судне. Потом остынем и можем потерять многое. Хватит нам потерь. Настало время обречений. Тому порукой и подтверждением — сама «Киликия».

* * *

Чем ближе к осени (я имею в виду реальную, а не календарную осень), тем чаще даже под палящими лучами солнца рулевые на спасательный жилет надевают штормовки. Слишком уж часто море обдаёт палубу не просто солеными брызгами, а целыми волнами. Особенно обильно — в момент, когда судно накренивается до предела, в это время рядом словно из морской пучины бьет мощный фонтан. Чего только в такие моменты не случается! И смех, и грех... Посмотрели бы вы, как заядлые курильщики Арег или Самвел Бабасян, после того как море обдало их волной, придя в себя, очумело ищут под ногами сигарету. С них ручьями течет вода, а они, видите ли, ищут сигарету, может, даже надеясь, что она не только найдется, но еще и не потухла...

Смотрю на географическую карту — полтора-два дня хода для «Киликии». Самвел Бабасян со своим вечно подключенным центром равновесия в мозжечке снимает очередной, наверное, сотый закат, а в это время справа виднеется слегка зарево Триполи — второго по величине города Ливана. Едва держась на ногах, жилистый Арамазд спускает ливанский флаг с зеленым кедром, но еще не поднимает сирийский триколор. Сделает это только на рассвете. Улучив момент, я решил еще раз поговорить с капитаном-наставником Самвелом Карапетяном.

— Если бы ты знал, Самвел, какие надежды я возлагаю на кругосветное плавание! Сколько ценных данных можно собрать! Вот, к примеру, представь себе: заходишь в Сингапур,

который как порт был возрожден в 1832 году. А армянская церковь в Сингапуре была построена в 1835 году. То есть всего-то через три года. Разве не стоит собрать материалы и подробно рассказать миру о таких уникальных страницах нашей истории?

— Стоит, конечно, — обрадовался Самвел самой теме. — Одно дело полететь на самолете и в считанные минуты сфотографировать тот или иной исторический памятник, другое — добраться до нужного места по маршрутам и средствами передвижения предков.

— Именно об этом я и говорю. Ведь это просто здорово: земной шар, пять материков, три океана... и дороги предков.

— Почему три океана? — удивился мой собеседник.

— Я не думаю, что на льдах и льдинах Северного Ледовитого океана живут армяне, а тем более — есть там хотя бы одна армянская церковь. Хотя от этих армян всего можно ожидать. Поищешь — найдешь и в Ледовитом океане тоже.

— Я давно изучил белые пятна глобуса. Когда-то и по ним передвигались и на них обустраивались армяне! И в основном «великое переселение» происходило тогда, когда не было еще воздушного транспорта, а были суда, подобные «Киликии». Так что тут, как говорится, и карты (географические) в руки! И штурвал, и перо, и блокнот, и даже вашу «железную леди»...

— Пусть у моего преемника, будущего летописца «Киликии», будет нормальный портативный компьютер. А то он тоже будет мучиться, как я.

— Мне кажется, — завершил Самвел, улыбаясь, — вы еще пройдете не одну тысячу миль.

— Мне не кажется. Но хочется, чтобы ты оказался прав.

* * *

Я всю жизнь не мог отделаться от идеи совершить путешествие хотя бы до Сингапура. Разумеется, речь не о том, чтобы я немедленно лично на каком-нибудь паруснике плыл до экватора, в тридцати километрах севернее которого находится Сингапур. То, что я сейчас хочу сделать, имеет прямое отношение к будущему, скажем так: программы «Айаса» и «Киликии».

Выйдя из Бейрутской бухты, «Киликия» взяла курс на север, к Латакии и Киликии. А могла пойти и на юго-запад, чтобы примерно через три дня добраться до порта Порт-Саид, откуда взяла бы старт через Суэцкий канал к Красному морю, то есть к Индийскому океану. Естественно, будущий мореплаватель, поставивший целью рассказать о Сингапуре и его армянской

церкви, которая была первым христианским храмом не только в этом всесветно знаменитом городе, но и во всей Южной и Юго-Восточной Азии, должен прежде пристать к берегам Индии. Ведь первые армяне отправились в Сингапур в основном именно из Индии. Значит, будущая, скажем, «Киликия-2», или, скорее, «Армения», должна пришвартоваться к причалу Бомбея. Индия — не просто «транзит» по дороге в Сингапур. Впервые армяне в Индии появились в V–VI веках до нашей эры. И никуда от этого факта не денешься. Об этом пишут Ксенофонт, Зеноб. А в начале нашей эры — и Хоренаци.

Возможен и другой маршрут: через Бенгальский залив в Андаманское море — на полуостров Малакка, где жили армяне еще в начале XIX века. Кстати, самыми первыми поселенцами в Сингапуре были армяне именно из Малайзии, куда они попали, конечно же, из Индии.

Вот какой путь придется преодолеть будущим морякам-исследователям, чтобы попасть в Сингапур.

Собственно, может возникнуть вопрос: почему так долго автор останавливается на Сингапуре?

Это — повод для разговора о будущих планах «Киликии». Но есть еще причина чисто личная. Первый раз я попал в Сингапур в 1966 году, когда в качестве врача и общественного корреспондента «Медицинской газеты» несколько месяцев плавал на большом морозильном рыболовецком траулере. Мы вошли через Южно-Китайское море в знаменитый воспетый бардами порт за питьевой водой и продовольствием. Помнится, тогда меня поразило, как полуостров Малакка чертовски похож на нашу Камчатку. Вот тогда я и посетил в Сингапуре армянскую церковь. Не расставался с блокнотом, делал записи, зарисовки. Хорошо помню, что купол у храма Святого Григора Просветителя необычный: несколько продолговатый и уж слишком островерхий, в стиле готики. Во дворе церкви было множество надгробных камней.

Наши соотечественники ушли из Сингапура в годы Второй мировой войны, когда город захватили японцы, выселившие все местное население, в том числе и армян. Что ж, такова судьба. Армяне ушли. Церковь осталась. Осталась как память.

Существует множество материалов об интересной жизни армян в Сингапуре, где некогда процветала община. И об этом надо писать в путевых заметках, продолжая маршрут через Индонезию в Австралию, где армяне обосновались еще до эры воздухоплавания. Кстати, и в Индонезию, и в Австралию армяне подались впервые именно из Сингапура.

Из Австралии маршрут можно продолжить до Южной Америки, оттуда — до Северной Америки. И далее проплыть морским путем по трем океанам и пяти континентам на своем судне, построенном своими руками и под своим государственным флагом.

До 24 июня 2004 года, когда «Киликия» на трейлере отошла от Еревана, чтобы начать свое беспримерное плавание, невысказанно было бы даже вести разговор о подобных фантастических переходах по морям и океанам. Сегодня — уже другое. Я считал, что надо дождаться финиша «Киликии» и лишь потом думать о будущих маршрутах, которые, может быть, пройдут не из Суэцкого канала в Гибралтар, а в обратном направлении. Ничего подобного. Думать надо уже сейчас. Думать, веря в свои силы, видя за горизонтом светлую цель.

* * *

Мечтая о будущем «Киликии», я не заметил, что мы уже давно идем под сирийским красно-бело-черным с двумя зелеными звездами на белой полосе флагом. Я был уверен, что в этой стране у нас не будет никаких бюрократических проволочек. Ведь иногда случалось: подходит к причалу парусник, переживший бесконечные штормовые мили, матросы устали, как собаки в северной упряжке, а портовая служба посещает судно... через час, а то и два.

В Латакии все было по-другому. Здесь хорошо знали о «Киликии», об экспедиции, о нашем маршруте и пережитом шторме. Знали и о том, что в Бейруте посол Армении встретил судно на причале в час ночи.

Легенда гласит, что Латакию как порт основал сам Тигран I. И никакой ревности по этому поводу у сирийцев нет.

На причале встречала нас большая группа людей во главе с послом Армении в Сирии Юрием Бабаханяном, прибывшим в Латакию из Дамаска. Как только закончилась процедура швартовки, весь народ, стоящий на пирсе, хлынул на борт «Киликии», буквально беря ее на абордаж.

Я узнал, что эти люди пришли не только из Латакии. Вот запись в блокноте (Боже мой, как я благодарен цивилизации за блокнот и карандаш!): «Да тут вся география Сирии. Подают руку, широко улыбаясь, представляются, называя не только имя, но и откуда приехали в специальном автобусе: Кесабия, Алеппо, Дамаск. Несколько человек прибыли из деревень, расположенных вокруг Кесаба. И при этом — почти все они из Киликии! Я едва успевал записывать имена...»

* * *

С самого начала нетрудно было догадаться, что программа в Латакии непременно выйдет за пределы самого порта. Судно с таким названием, как «Киликия», не может позволить своим матросам обойти вниманием Алеппо, в котором проживает более девяноста процентов армянского населения всей Сирии.

Нельзя забывать и о том, что речь идет не только о некоей сиюминутной статистике населения города, который долгое время, можно сказать, был своеобразной кузницей армянских национальных кадров. Уверен, не найдешь на всех пяти континентах ни одной армянской колонии, где бы не трудились национальные кадры из Алеппо.

Так что экипаж «Киликии» не мог не посетить этот исторический город, подобно тому как он не мог не посетить в Ливане героическое село Анчар, в котором до сих пор царит дух незабвенных мусалерцев.

* * *

Во второй раз на «Киликии» я стою перед практически неразрешимой для меня проблемой. Уже говорил, что никогда и нигде не позволю себе ни одной мили пройти под турецким флагом. И будет это до тех пор, пока Турция не признает геноцид армян со всеми отсюда вытекающими последствиями. Согласно маршруту следующий после Латакии турецкий порт — Искендерун (Александретта). При нормальном ветре — полтора-два дня пути. Через тридцать-сорок миль надо уже спустить сирийский флаг и поднять турецкий. Значит, мне не суждено посетить турецкую часть исторической Киликии. Вся надежда на то, что ребята хотя бы отснимут землю, по которой некогда ходил Левон II... Снимут на видео останки шедевров армянской храмовой и малой архитектуры. Посетят порты, откуда выходили в море точно такие же корабли, как наша «Киликия»... Побывают в самом Айасе.

Обо всем этом я думал, не отрываясь от карты края. Однако смотрел не только на чисто морскую ее часть, но и на береговую. Почему бы мне не добраться на машине до Кесаба, где проходит сирийско-турецкая граница, и оттуда — не проследовать через Антакью в Искендерун? Тем более, что вот уже целый месяц чуть ли не каждый день, а то и десятки раз на дню веду переговоры по телефону с искендерунскими армянами, с которыми успел уже заочно подружиться.

Своим планом (правда, без деталей и подробностей) я поделился еще на борту с двумя капитанами. Потом со всеми ребятами перед расставанием. После подробнее обговорил детали плана с генеральным консулом Армении в Алеппо Арменом Мелконяном и вторым секретарем консульства Вартаном Ованнисяном. Вартан взялся довезти меня до границы.

* * *

Три дня мы с Вартаном проводили вместе чуть ли не с утра и до вечера, но только по дороге в Кесабию он сказал мне, что знает меня... с детства. Выяснилось, что отец его, известный историк Рафик Ованнисян, которого я хорошо знал, рассказывал сыну обо мне. Но пока это не выяснилось, я пережил минуты сильного изумления. Третьего дня Вартан увидел меня на палубе раздетым по пояс. Заметив шрам, идущий вдоль моего правого бицепса, он сказал: «А я знаю, откуда этот шрам, знаю, что случилось с вами». Я обомлел. А он продолжал: «Вы во время путешествия на маленькой лодке в шторм вытаскивали лодку на берег, и от удара волны по корпусу плоскодонки у вас был разорван бицепс, который прямо повис на плече».

— Да ты прямо Вольф Мессинг! — воскликнул я.

— У меня просто хорошая память. Я был мальчишкой, когда папа рассказывал мне о вас.

И вот мы с Вартаном едем вместе. Он — до границы с Турцией, я же попытаюсь перейти эту самую границу.

Больше всего Вартана беспокоило одно: а вдруг меня заберут и я не смогу ему передавать информацию? Признался, что часто встречается в Интернете мое имя именно в связи с публикациями, касающимися турецкого геноцида, и что международный Интерпол даже объявил меня одно время в розыск.

Поэтому еще накануне вечером я приготовил для Вартана конверт с несколькими документами о снятии с меня так называемой «красной карты» об объявлении в международный розыск. Такой же конверт был у меня в «дипломате».

* * *

По дороге в Кесаб я несколько раз звонил в Искендерун уже хорошо знакомой Лене Марселян, и она всякий раз повторяла одно и то же: «Как только встретитесь с турецким пограничником, наберите мой номер телефона и передайте трубку ему. Я ему все объясню. Мои родственники живут в Алеппо. Часто

приезжают, и никаких проблем. Сразу, как выйдете из пограничной территории, увидите там желтые такси. Скажите слово «Антакья» — и все. А мы тут вас встретим».

Сирийский пограничник слова мне не сказал. Посмотрел на меня и улыбнулся. Вот и вся проверка. Поставил печать и вернул мне паспорт, все еще улыбаясь.

Уже перешел границу. Слева увидел портрет Ататюрка с цитатой из него. Справа — здание пограничного пункта. Хозяин кабинета сидел за столом. Он привычно и как-то вяло протянул руку, тихо сказав «паспорт». Я передал ему паспорт. Он опять же вяло — либо устал от всего, либо все ему в этой жизни надоело — наклонился над паспортом и стал по буквам набирать мое имя на компьютере.

* * *

Внезапно турецкий пограничник изменился в лице. Лишь время от времени он поглядывал на меня исподлобья. Я, конечно, не видел, что там высвечивалось на дисплее компьютера. Догадывался. Точнее, еще раньше меня знакомили с этим стандартным текстом. Однако меня интересовали его последующие действия. Я, как и договаривались с Леной, набрав ее номер, передал трубку хозяину кабинета. Хорошо было слышно, как громко и скороговоркой она просит, чтобы помогли мне сесть в такси и отправить в Антакью. Я представляю, что творилось в голове у турка, читавшего мое досье и в это же время слушающего, по его мнению, абсолютный бред, хотя он из вежливости делал вид, что слушает. Однако, не вытерпев, он вернул мне телефон, не отрываясь от компьютера.

Неожиданно турок встал, подошел к другому столу. Достал оттуда три увесистые папки. Из одной вынул какой-то журнал. Переписал туда мои паспортные данные. Проходя мимо меня, он тихо сказал «отурун». Я хорошо знаю это слово — «садитесь». Не «садись», а «садитесь». Я делал вид, что не понимаю, и продолжал стоять, думая о тексте на дисплее.

Все логично. Чиновник прочитал в моем досье, что с меня снята «красная карта». И этого было достаточно. Случай до того нестандартный, что он пожелал как можно быстрее избавиться от меня.

Турок бросил последний взгляд на дисплей, встал, глядя как-то мимо меня, протянул паспорт и произнес слова «виза» и «консул». Это означало, что нужна виза от консула Турции в Алеппо или Дамаске.

Я молча вышел. Не успел добраться до границы, как дорогу мне преградил сирийский пограничник. Оказалось, что я уже с выездной сирийской визой побывал в Турции, а посему нужно теперь поставить печать о въезде. «Таков закон», — сказал, улыбаясь, сирийский пограничник.

* * *

Я всегда чувствую, когда сутулюсь. Чувствую не по тяжести на спине, а по какому-то напряжению в груди. После того, как дважды, в буквальном смысле слова ломая ребра и разрезая грудину, вскрывали грудную клетку, я всегда чувствую, как постоянно все мои связки стягивают мышцы груди и спины вперед. Я и раньше, по правде говоря, не был Аполлоном, но тут судьба еще и добавила мне нечто от Квазимодо. Не случайно, когда Вартан, завидя меня, пошел навстречу, чтобы помочь мне донести вещи, и спросил: «Как дела?», я ответил: «Как у Квазимодо».

Однако Вартан ничуть не удивился, услышав такое странное сравнение. Он был рад, что все более-менее обошлось.

— Поехали, — громко сказал я, когда сели в машину, — прямо в Алеппо. Сегодня девятнадцатое сентября. Там мы через два дня отметим День независимости Армении, а потом я полечу на остров Родос, где и дождусь «Киликию» с греческим флагом.

— А вы не хотите рассказать, чем там занимались целый час?

— Я смотрел на часы, когда вошел в кабинет. Так что в Турции я был не целый час, а сорок минут. Когда турок, как говорил Остап Бендер, «с изменившимся лицом» впился глазами в компьютер и не мог оторваться от него, я понял, что мы с тобой поедем в Алеппо.

— Давайте сейчас пообедаем в ресторане — предложил Вартан. — Поедим и спокойно поедем в Алеппо.

— Я не согласен, — сказал я.

— Почему?

— Потому что после того, как мы поедем, я останусь в Кесабе, а ты уедешь в Алеппо. Я уже решил: минимум два дня проведу в Кесабии — исторической Киликии. Вот что у нас получается: буквально в нескольких десятках километров друг от друга я и ребята будем собирать материалы о древнем армянском государстве. Скорее, даже не о древнем армянском государстве, а о сегодняшней жизни, в том числе и об армянах, живущих на территории исторической Киликии с турецкой стороны и с сирийской.

— Эта мысль только сейчас пришла вам в голову?

— Да. И должен признаться, что я просто благодарен турецкому пограничнику за то, что он не пустил меня на ту сторону.

Вартан притормозил у небольшого провинциального рестораника с названием «Киликия».

Не успели выйти из машины, как подошел к нам молодой человек и, показав рукой, пригласил за стол под шатром из виноградных лоз.

Через несколько минут подошел совсем юный человек и с ходу представился: «Я сейчас хозяин ресторана, заменяю моего отца Акопа Корносяна». Назвал он и свое имя — Геворг. Сам он живет и учится в Латакии, а лето проводит в Кесабе, помогая отцу. Геворг сел рядом и стал рассказывать о том, кто есть кто в армянской общине. Первым назвал священника отца Егише.

Минут через двадцать Вартан уже вез меня в церковь Святой Богородицы. (Я насчитал только за последнюю неделю шесть церквей с этим прекрасным названием.) Отец Егише — человек мощного телосложения, высокий, с тонкими чертами лица, с густой черной бородой.

Церковь была построена 700 лет назад еще во времена Киликийского царства. Три креста венчают три купола уникального строения средневековой храмовой архитектуры. Фильмы и фотоснимки, которые делали туристы в путешествиях по исторической Киликии на турецкой стороне, свидетельствуют о том, во что превращены дома, крепости, церкви, построенные в древности и в Средневековье армянами. Одни руины. И там, и тут, казалось, чужбина. И там, и тут, вроде бы, мусульманские государства. Но — какая разница!

В сирийском Кесабе армяне процветают. У них есть свой, я бы сказал, величественный культурно-просветительский центр, где размещается школа, просторный зал для проведения самых различных мероприятий, гостиница, ресторан. Речь не об одном каком-то исключительном случае, не об одном населенном пункте Кесаба. Речь о целой планете под названием Кесабия. Поездив на следующий день по утопающим в зелени и яблоневых садах армянским деревням, я понял, что речь уже идет о целом созвездии, населенном армянами.

* * *

Ежегодно в третье воскресенье сентября в Кесабе торжественно провожают летнюю каникулярную, можно даже сказать дачную, пору. Отмечают этот день как в селах, так и в самом «райцентре», где собираются делегированные из всех населен-

ных пунктов Кесабии, а также Латакии, Алеппо и других городов Сирии и даже, бывает, из Антакьи, находящейся по ту сторону границы — в турецкой части исторической Киликии. Праздник прощания с каникулами отмечается пышно, организовано, весело. Надо же было такому случиться, чтобы именно в этот день я, к счастью, тщетно пытался переехать турецкую границу, и внутренний голос, если не сказать долг, привел меня в Кесаб (опять же перст судьбы), чтобы вместе с кесабцами отметить их счастливый день, который стал и моим праздником тоже.

* * *

Далеко полночь, в гостиничном номере, я под впечатлением от прожитого удивительного дня вел записи в блокноте. Уснул лишь к утру и вскоре проснулся от резкого телефонного звонка. Это был Карен Балаян.

— Сначала вы доложите, потом я. Вчера мы не могли толком разобраться, что произошло, плохая была слышимость, — сказал капитан.

Я рассказал ему вкратце о моем сорокаминутном пребывании в Турции. И потом вздохнул начал рассказывать о Кесабии, добавив:

— Помнишь, в Латакии одна из активисток партии Дашнакцутюн Сирвард Гарбушян предложила всей команде непременно посетить Кесабию, а я был против потому, что график «Киликии» мог бы нарушиться. Теперь вот меня сам Бог привел сюда! А сегодня мне еще предстоит посетить все без исключения армянские села и дойти до сирийско-турецкой морской границы, откуда, говорят, как на ладони, виден Мусалер.

— Мы подойдем к Мусалеру с другой стороны. Но главное, — радостным голосом спешил сообщить Карен, — судя по всему, войдем на «Киликии» и в порт Айас, и в другие порты тоже. Здесь для съемок — непочатый край работы.

— Я ужасно переживаю, что со мной нет телеоператора. Вот и делаю сплошные зарисовки у себя в блокноте.

— Значит, будем регулярно созваниваться.

— Да, Карен-джан, передай Даниеляну, пусть он пишет подробнее о турецкой части Киликии!

Хотел еще малость поспать, но вдруг в окно номера гостиницы ворвался какой-то, я бы сказал, размеренный шум. Подошел к окну. Перед входом в школу выстроились в четыре шеренги дети. Пели песню на армянском. Затем — на арабс-

ком. Послышалась команда: «Налево!». И теперь уже четыре колонны одна за другой строем вошли в школу.

Я, в форменной майке с нагрудной эмблемой «Киликия», с блокнотом в руках, устремился следом. В учительской сидели несколько женщин. Они меня узнали. Я надписал читателям школьной библиотеки мои книги. Затем, зная сирийские законы, попросил, чтобы меня познакомили с директором школы. Замечу, что по всей стране, во всех армянских школах директора — арабы. И вот — кабинет директора Таут Аммуна. Я его в шутку назвал Давидом, он очень охотно и, широко улыбаясь, принял армянскую (и не только армянскую) версию его имени. Вот что Аммуна сказал, не без гордости: «Я тридцать лет уже как директорствую. Три поколения армянских детей оперились в этой школе. Сегодня многие наши бывшие ученики работают здесь учителями».

Я посетил несколько классов прямо во время уроков и в присутствии армянских учителей и теперь уже моего дорогого приятеля Давида Аммуна от души повеселился с ребятами.

* * *

Во второй половине дня мы медленно, с остановками у памятных мест, ехали, спускаясь к морю. После одного из крутых поворотов неожиданно открылись зеленые горы, а между ними — кусочек голубого моря. На горизонте видна горная гряда. Это гора Моисея — Мусалер, Мусадаг. Несколькими штрихами я на листке блокнота «скопировал» этот неведомый, как сказал бы Бальзак, шедевр.

Хотелось посмотреть на гору еще ближе. Для этого надо было спуститься до самого моря, где прямо на берегу находится сирийская погранзаства. Сопровождавший меня Коко сказал, что проблем не будет. Сирийцы никогда не препятствовали снизу обозревать Мусалер. По дороге зашли в село Керодуран, где я познакомился, как с живым существом, еще с одной церковью Святой Богородицы, запечатлев и ее в блокноте. А минут через десять мы уже стояли на самом берегу моря. С погодой повезло: Мусалер был виден отчетливо. Я насчитал четыре, как у Арагаца, пологие вершины. Последняя (слева направо) и есть гора Моисея. Именно на этой вершине я у себя в блокноте «водрузил» флаг спасения. У основания гряды, на голубой водной полосе, беглыми штрихами изобразил два суденышка. Ведь именно здесь стояли два французских судна «Жанна д'Арк» и «Гюшен», которые вывели чудом уцелевших мусалерцев. Внизу название «Мусалер» и дата: «20 сентября 2004 года 16 часов 20 минут».

Сделал еще несколько набросков. Чтоб легче было определить место священной горы, я выделил некоторые детали: мыс, который справа хорошо виднеется, — это Турция. И чуть ближе — курган из больших камней, заменяющий своеобразный пограничный столб между Сирией и Турцией.

Последнее село, которое мы посетили, называлось Дюзаразан. Там Коко познакомил меня с известным на всю Кесабию 82-летним старцем Джорджем Литяном, который ухитряется получать каждый день свежие газеты. Посидели у Джорджа в саду за стаканом вина, и он поведал мне все последние новости в мире.

* * *

С ума можно сойти, что сделало со мной это судно «Киликия»! Я за эти несколько месяцев прожил жизнь, о которой может мечтать писатель, обуреваемый жанром мемуаристики. Кто-то точно заметил, что мемуары нередко повествуют о жизни, которую мемуарист хотел бы прожить. Я после долгого перерыва вернулся... к самому себе.

Меня всегда тянуло то к письменному столу, то в дорогу. Но больше всего и сильнее всего тянуло меня в море. Вот почему я так полюбил «Киликию». Вот почему, по принципиальным соображениям расставшись с ней, сейчас так страстно спешу на борт. И я обязательно пойду ей навстречу. Хоть на двести миль раньше подняться на борт, хоть на сто, хоть на одну милю, только идти навстречу, чтобы дотронуться до нее, чтобы обнять ребят, чтобы продолжить плавание. Может, это ненормально — любить минуты и часы шторма. Может, это парадоксально, когда во время длительного шторма тебя не качает, а, наоборот, хочется есть. Сегодня нашему коку Артуру я честно признался, что во время шторма по ночам я из мешка достаю батон, отламываю большой кусок и ем, лежа в постели. А Артур, бедняга, оказывается, все удивлялся каждый раз и никак не мог понять, кто же это занимается таким вот безобразием! Я такой, и с этим ничего не поделаешь. Я должен быть на борту. «Киликия» сейчас мне нужна настолько, насколько я нужен ей.

* * *

Я спешил в Алеппо. Город, в который влюблен вот уже более четверти века. Он какой-то добрый, этот город, и это уже целый век чувствуют на себе мои соотечественники. К тому же 23 сентября (двумя днями позже) в Алеппо решено было отметить День независимости Армении. Билет у меня на 24-ое. Вот

и решил принять участие в торжествах. Не всегда же быть мне в дороге, в море, в качке, с записной книжкой и пишущей машинкой. Могу один вечер отдохнуть, да еще порадоваться своему родному празднику на чужбине.

Учитывая, что за рубежом подобного рода торжества отмечаются поздно вечером, я решил прогуляться по центральной улице города. И не могу не рассказать об одной встрече. На витрине прочитал слово «Крикор» на английском. Вокруг была арабская вязь, а тут только вот одно это слово — на английском. Вошел. Небольшая мастерская по ремонту магнитофонов, радиол и прочих радиотоваров. За невысокой стойкой что-то писал молодой уже человек. У него было грустное лицо. Опять вспомнил классика: «Как у всех пишущих, лицо у него было грустное».

— Здравствуйте, — обратился я к нему по-армянски.

— Здравствуй, — сухо ответил он, недоверчиво глядя на меня исподлобья.

— Значит, я вам говорю, «здравствуйте», а вы мне — «здравствуй», — сказал я, стараясь быть очень спокойным и очень вежливым.

Он не нашелся, что ответить. Я решил продолжить диалог, ставя перед собой цель: непременно добиться, чтобы этот человек улыбнулся.

— Откуда ты родом? — спросил я, уже переходя на «ты».

— Отсюда, — кратко ответил он.

— А предки откуда?

— Тигранакерт, — сказал он, все еще не поднимая головы.

— Дети есть?

Он, наконец, поднял голову.

— Да, есть.

— Храни их Бог!

На лице появились какие-то истоки зарождающейся улыбки. Я сменил тему:

— Я вижу, ты хорошо говоришь по-армянски, значит, ты здесь посещал армянскую школу.

— Разумеется, — кивнул он, — у нас тут все армяне ходят в армянскую школу. Все пишем, читаем по-армянски. — Лицо его все еще оставалось грустным.

— И что читаешь?

— Вчера, например, в газете «Гандзасар» читал о невероятном событии: к сирийским берегам пристало древнее судно «Киликия»...

Тут он заметил на моей форменной майке силуэт судна с надписью «Киликия». Всмотревшись в лицо, — назвал мое имя. Позвал сына, послал его за холодным апельсиновым соком. Но главное, он не только улыбался, он громко хохотал. Лицо его сияло. Я был рад, что добился-таки своего.

* * *

После праздничного вечера в консульстве долго не мог уснуть, думая о друзьях, которые уже к тому времени завершили пребывание в исторической Киликии. Я регулярно был на связи и каждый раз во время разговора с капитаном и другими ребятами прежде всего открывал географический атлас. Конечно, я завидовал им. По традиции приведу здесь некоторые репортажи, отправленные в Ереван Кареном Даниеляном. Так у нас уже однажды было после посещения «Киликией» Стамбула.

* * *

«...Сегодня День независимости Армении, — так начал свой репортаж Карен. — Замечательно, что мы, «киликійцы», встречаем этот праздник здесь, у склона легендарной для каждого армянина горы Муса, в деревне Вакиф на территории бывшего Киликийского царства, в которой сегодня проживают примерно 130 человек.

Вместе со старейшинами деревень — Аветисом Демирчяном (90 лет), Аршаком Мартиросяном (85 лет), Паносом Чапаряном (72 года), Айрапетом Паносяном (68 лет) — мы возле церкви Святой Богородицы подняли тост за нашу Родину. Есть, видимо, в этом Божий промысел. Ведь кровь отважных мусалерцев вместе с кровью защитников Аварайра, Вана, Сасуна, Зейтуна, Сардарапата, Карабаха течет сегодня в наших жилах, и именно их дух способствовал провозглашению новой независимой Армении.

Каждый армянин рождается личностью со своей собственной философией и амбициями, но при необходимости армяне могут стать рядом и, подставив друг другу плечо, повернуть колесо истории.

Эту истину мы, семнадцать армянских моряков, стараемся подтвердить своим походом.

Мы поздравляем всех армян всего мира с праздником и, будучи убежденными в том, что Армения станет сильным государством, а жизнь ее граждан — благополучной, желаем совместными усилиями и единением нации приблизить этот благословенный день...»

«...Мы в Айасе. Произошло это в 20 часов. Осуществилась-таки дерзкая мечта молодости членов экипажа — подойти к некогда крупнейшему порту Киликийского царства, именем которого девятнадцать лет тому назад был назван Клуб морских исследований. Не менее дерзким было их решение построить соответствующее средство для достижения этой цели — парусное судно «Киликия», которое сейчас покачивается на волнах у берегов своих предков.

С борта судна зазвучала и понеслась над киликийской землей песня Ваана Арцруни «Айас». Мы позвонили автору и, кажется, разбудили его, но повод того стоил.

Сегодня, 22 сентября 2004 года, экипаж «Киликии» решил: необходимо учредить новый праздник, посвященный дню возвращения айасовцев на свою историческую родину, — День моряка. Поздравляем всех членов клуба, их родных и близких, всех друзей клуба, без терпеливого участия которых невозможно было бы прийти к сегодняшнему дню и отпраздновать заслуженную победу.

Мы в Айасе! На протяжении 800 лет сюда не заходили армянские суда, а сегодня у причала развевается армянский государственный флаг — это свершившийся факт...»

«...По решению капитана, выход в море был отложен до следующего утра, так как после переговоров с местными жителями выяснилось, что вдоль берега есть множество подводных камней, столкновения с которыми мы счастливо избежали при ночном заходе в порт. Вечер у экипажа был свободный...»

«...Утром в 7 часов 40 минут «Киликия» отчалила от населенного пункта Айас. Выйдя из бухты, мы подняли парус и спустили на воду надувную лодку с оператором и фотографом на борту — не заснять «Киликию» у своих берегов на фоне крепости Айас было невозможно.

Именно здесь мы опустили в море букет белых цветов в память о тех членах клуба, которым не суждено было дожить до сегодняшнего счастливого дня, но чьим потом пропитаны доски «Киликии» и кто навечно остался в наших сердцах. Их четверо — Арташес Парсаданян, Армен Крицян, Баграт Садоян и Андраник Мкртчян. Мы помним вас, ребята...»

«...Корикос — второй по величине порт Киликийского царства. И здесь, как и в Айасе, портовая крепость состоит из двух частей — материковой и островной, названной «Девичьей крепостью». Но, в отличие от Айаса, здешняя крепость гораздо лучше сохранилась. Крепость-остров своими отвесными сте-

нами вдавалась в море и имела только два входа вовнутрь. Над входом в главную башню с внутренней стороны мы обнаружили надпись на армянском языке за подписью царя Хетума. Крепость поражала законченностью форм и гармоничностью. «Киликия», стоящая на якоре возле средневекового сооружения, смотрелась очень органично.

Мы подошли к крепости на рассвете и успели облазить ее до начала рабочего дня. Нам не было нужды посещать город, и в полдень «Киликия», на удивление малочисленным курортникам, продолжила свой путь вдоль берегов Киликии...»

«...Прощание с Киликией — так, наверное, можно было бы назвать сегодняшнее сообщение. Вчера мы весь день плыли вдоль берега бывшего Киликийского царства. И если бы не море, то каменистые, покрытые скудной растительностью горы очень напоминали нам пейзажи Отечества. К закату берег отошел от нас и скрылся из виду. «Киликия» стала пересекать залив Анталья... Важный и еще недавно непредсказуемый этап путешествия — посещение бывших основных портов и крепостей Киликии, являющийся знаковым для данного похода, — завершился успешно».

* * *

Рано утром следующего дня за мной заехал мой друг Варган Ованнисян, и мы отправились в аэропорт. Мне предстояло лететь в Афины, а оттуда — или на самолете, или на каком-нибудь судне добираться до острова Родос.

Опять Афины. Хорошо знакомый, можно сказать, уже олимпийский аэропорт. Направляюсь к тетушке Тиги (Тигрануи Калайджян), зная о том, что там встречу с ее сыном Ованесом Калайджяном, с которым мы должны решить самый главный вопрос. Ведь я не смогу попасть на остров Родос по той причине, что из Алеппо по расписанию рейс будет только после того, как «Киликия» отойдет от острова. Остается один выход: идти навстречу ей на каком-нибудь плавсредстве. А лучшего помощника в этом деле, нежели Ованес, не найдешь. Он, кроме прочего, моряк, заядлый путешественник. У него свой катер. Он член престижного морского клуба в порту Вули-агмени.

* * *

Ованес Калайджян родился в Афинах. Образование греческое. Жена гречанка. Большинство друзей греки. Но, в отличие от многих своих соотечественников, хорошо владеет армянс-

ким. И домочадцы говорят исключительно на армянском, ибо жена его с самого начала уяснила для себя: счастья не будет в доме, если она не выучит родной язык мужа. Конечно, во всем этом можно видеть школу тетушки Тиги.

Первый удар мне был нанесен в первую же минуту встречи: выяснилось, что Ованес уже поднял свой катер на берег на зимовку. Было решено, что на следующий день мы с ним поедем в яхт-клуб и там «что-нибудь придумаем».

Однако на следующий день поездка в яхтклуб была отменена. Позвонил капитан и сообщил печальную весть. В Ереване с тяжелой формой инфаркта попал в реанимацию брат Карена — Корюн Даниелян. И, естественно, Карен решил из Родоса вылететь в Афины, а оттуда — в Ереван. Я обещал, что сам поеду его встречать, закажу билет через посольство и позвоню в Ереван, чтобы узнать подробности о состоянии здоровья Корюна.

У меня в запасе был целый день до прилета Карена. Всю ночь и до полудня я стучал на машинке, а тикин Тиги решила преподнести мне бесценный подарок. Ведь в эти дни, спустя месяц после XXVII Олимпийских игр в Афинах, по традиции, проводились очередные параолимпийские игры для инвалидов. Вот и достала она чудом два билета.

Мне запомнился этот день, проведенный на олимпийском стадионе, который сам по себе является одним из чудес света. Думается, участники параолимпийских игр все вместе и каждый в отдельности олицетворяют и осязаемо овеществляют такое нематериальное понятие, как Воля. Тема эта очень близка мне. Много писал о ней — о Воле. Особенно в годы арцахской войны. Чего стоит один лишь пример Валерия Кочаряна, который, подорвавшись во время испытания на изобретенном им оружии, потерял руки, глаз, а ноги после многочисленных операций почти не действовали. И, тем не менее, он вернулся в строй. Водил машину. Под конец осуществил самую главную мечту жизни — подняться в небо на крохотном спортивном самолете-дельтаплане со складными матерчатыми крыльями. Валерий разбился на самом пике своей мечты. И о нем в тот день я часто вспоминал, сидя на трибуне олимпийского стадиона в Афинах, где добрая Тиги, не раз сумевшая в своей жизни силой воли преодолеть само себя, переводила мне слова спортивных комментаторов.

Я видел, как красивая слепая девушка в цветастом спортивном костюме вместе с тренером долго готовится к старту, точнее, к разгону, чтобы точно оттолкнуться для прыжка в длину. Что-то тренер говорит ей. Она стоит с вытянутыми вперед руками...

Я сидел и, почти не глядя в блокнот, вел записи. Разве такое забудешь?

Человек без рук плавает со скоростью, превышающей норматив перворазрядника и даже кандидата в мастера спорта! (Я видел этого человека на пьедестале почета, когда он в знак приветствия приподнял обе... ключицы, прижав их к щекам.) Человек без ног на специальной коляске руками крутит колеса, набирая скорость, преодолевая метр за метром, преодолевая себя самого, чтобы потом с национальным знаменем на плечах и со счастливой улыбкой на лице совершить круг почета по стадиону под радостные возгласы и приветствия плачущих зрителей.

Я верю, что Воля — понятие не только личностное, но и коллективное, даже общенародное. Ибо Воля — это то, что заставляет побеждать именно тогда, когда рассудок говорит тебе, что ты повержен.

* * *

В пестрой толпе пассажиров, прибывших из Родоса, довольно легко было обнаружить Карена Даниеляна, хотя бы по синей майке с эмблемой «Киликии». Он тащил на себе большой рюкзак. Глядя на рюкзак, я подумал о том, что Карен, конечно, решил не возвращаться на борт. Инфаркт есть инфаркт. Родной брат.

Поехали к тетушке Тиги в городок Варкиза, который намного ближе к аэропорту, нежели Афины. И рано утром следующего дня Карен вылетел в Ереван, о чем я успел сообщить капитану. Я же отправился с Ованесом Калайджяном в яхт-клуб, чтобы договориться о самом главном и для меня, и для экипажа.

Мариос Ефремидис, добродушный великан, электромеханик и капитан катера, был до того рад, что поведет свою фешенебельную белоснежную «Принцессу» навстречу древнему, как мир, парусному судну, что не знал, куда девать свое грузное тело от нахлынувшей гордости. Кресло было слишком узким для него. Он без конца задавал мне вопросы о «Киликии». Потом, словно извиняясь, спросил: «Ничего, что с нами будет семья моего друга: жена и дочь?» Он был очень искренен и от этого казался еще более добродушным и еще более могучим.

— Только при одном условии, — стараясь перевести разговор на шуточный лад, сказал я, — чтобы женщины не поднимались на палубу «Киликии».

— О чем разговор, — обрадовался он, — разве я не понимаю, что такое женщина на корабле. Да я и сам со своими ста сорока пятью килограммами не позволю себе подняться на деревянное судно.

* * *

О, как непривычно было после «Киликии» идти по морю на большой, если не сказать — бешеной скорости! «Принцесса» скользила, будто с силой брошенный плоский камень по поверхности воды. Время от времени, седлая большую волну, она поднимала нос кверху, чтобы в следующее мгновение удариться плашмя по дну образовавшейся ямы. Я вспомнил, как более трех десятков лет назад я и мои верные друзья — Анатолий Гаврилин и Анатолий Сальников, плыли на плоскодонках «Вулкан» и «Гейзер» по Черному и Балтийскому морям (книга об этом путешествии «Голубые дороги» опубликована в четвертом томе Собрания сочинений).

А сейчас за штурвалом сидел в просторном кресле (спецзаказ) Мариос, добрый друг нашего Ованеса Мариос, для которого это был, судя по всему, счастливый день. Равно как счастливым он был и для Ованеса, который сумел все организовать без натуги, без шума, без показухи, осознавая, как сам признался при матери, тикин Тиги, роль и значение «Киликии» для нашего очень непростого времени. До встречи с судном было еще далеко, и я думал о том, как мир богат прежде всего добрыми людьми.

* * *

Через каждые десять минут звонил Карену. Задолго до встречи с «Киликией» я всех собрал в каюте на «Принцессе» и рассказал о «судовой роли» каждого из них. Как только покажется парусное судно, надо будет замедлить ход «Принцессы». Это нужно для того, чтобы начать снимать «Киликию» издалека. У нас очень мало снимков и телекадров парусника со стороны. Ребята к встрече с нами готовились особо. Капитан дал команду всем надеть единую форму — синий верх с белым скаутским галстуком и белые шорты, которые привез нам из Москвы на остров Родос Армен Есяян — один из активных строителей «Киликии». Было запланировано, что он подключится к маршруту на Родосе и пойдет до конца, до Венеции.

Так уж получилось, что я первым увидел родное судно с поднятыми малыми парусами — стакселем и кливером. Ясный

солнечный день. Самое подходящее время для съемок — день идет к закату.

Увы, никто с борта «Киликии» нас не снимал. Нечем было! Произошло самое страшное: наша телекамера искупалась в соленой воде. Но это обстоятельство тоже было учтено. Мы приблизились вплотную к паруснику, передали Самвелу Бабасяну «камеру временного пользования» и отошли на целый кабельтов, чтобы он мог снимать «Принцессу». Я переводил взгляд с кормы «Киликии» с армянским флагом на топ (верхушка мачты) с греческим флагом и, учитывая, что впервые смотрел на наш корабль в открытом море со стороны, чувствовал, что сам себе завидую.

* * *

Плывет, слегка покачиваясь на небольших волнах, с туго надутыми парусами черное судно с коричневатой высокой мачтой, с верхушки которой спускаются к бортам плетеные, будто девичьи косы, темно-русые канаты с вантами-блоками. А по палубе снуют бело-синие матросы. И все это — частица моей родины, частица моего народа.

Наконец «Принцесса» взяла «Киликию» на абордаж. Ребята подобрали мое имущество: «дипломат», пишущую машинку и кое-какие вещи в целлофановом мешочке. Затем передали в руки Ованеса видеокамеру Бабасяна для ремонта.

Капитан «Киликии» Карен Балаян вручил капитану «Принцессы» Мариосу Ефремидосу памятный подарок — контуры «Киликии» на кусочке черного севанского обсидиана. И оба разошлись, «как в море корабли»...

Я снова на «Киликии». Первое, что я сделал, — поднял карабахский флаг. На душе стало легче. Порадовался, что, вопреки всему, мы наконец вдоволь поснимали судно со стороны и еще достали для временного пользования видеокамеру. Значит, в фильме нашем будут кадры входа «Киликии» в бухту Пирея.

* * *

Перепрыгнув с борта «Принцессы» на борт «Киликии», я сразу обратил внимание на новичка — Армена Есаяна, который последним (по плану) поднялся на палубу. А так он очень даже «старенький». До этого я с ним не был знаком. Несколько раз только говорил по телефону по поводу шитья большого паруса в Москве. Но о его роли в клубе Айас и в строительстве «Киликии», конечно же, знал. И, тем не менее, соблюдая традицию, я должен был с ним вести диалог у висячего стола.

— Как фамилия деда и, конечно, отца тоже? — спросил я.

— Деда моего звали Ходжи Есаи...

— Так ты прямой потомок придворного сановника. Ведь «ходжа» по-персидски «господин». Словом этим величали не только высших чинов духовенства, но и крупных купцов. Значит, по логике вещей, твой дед или прадед были купцами.

— Вы точно просчитали. У моего деда в Горисе и в Кафане были свои магазины.

— Где ты сейчас живешь?

— В Москве.

— Чем занимаешься?

— Коммерческий директор самой крупной российской компании «Адмирал Маркет марин» по продаже водно-спортивной техники.

— Звучит громко и длинно. Как ты нужен был нам эдак лет сорок назад...

— Кому это «вам»?

— Мне и моим верным друзьям (я всю жизнь их называли только так — верные друзья) Анатолию Сальникову и Анатолию Гаврилину. Это — поистине гениальные водномоторники. Они были в СССР основоположниками уникального вида спорта, которому в Комитете физкультуры и спорта и в ДОСААФе дали длинное название «Дальнее спортивное плавание на спортивных лодках». У нас всегда были проблемы с моторами.

— Я сам тоже водномоторник. Участник крупнейших соревнований на скорость.

Итак, на судне появился мой коллега по водно-моторному спорту.

* * *

Удивительно было то, что, оказавшись на «Киликии», уже буквально через несколько минут почувствовал, будто вовсе и не расставался ни на один миг ни с судном, ни с ребятами, в особенности, когда я тоже надел белые шорты и завязал скаутский галстук. Целый день шли до Пирея — главного порта столицы Греции. Как уже говорилось, в прошлый раз из-за Олимпийских игр мы не могли причалить к Пирею, который во время игр практически превратился в своеобразную морскую базу Олимпиады. Тогда, по просьбе посла Армении Ваграма Кажояна, наш соотечественник Раффи Баламутян смог устроить «Киликию» в порту Вули-агмени, о достоинствах которого уже говорилось. Тогда же мы познакомились не только с самим

Раффи, но и с его отцом Геворгом Баламутяном, заядлым яхтсменом. Отец и сын в прошлый раз чуть ли не каждый день навещали «Киликию», получая, как они говорили, «удовлетворение и удовольствие от соприкосновения с древностью». Им, как и многим мореплавателям, не верилось, что корабль построили сами ребята у подножия Арарата.

Начавшаяся дружба с Баламутянами увенчалась реализацией самой главной нашей мечты, с которой не расставались с тех пор, как после первого шторма ураганным ветром разорвало большой парус. Они согласились организовать шитье большого паруса под размеры «Киликии». Мы несколько раз связывались то с сыном, то с отцом и где-то между Кипром и Бейрутом узнали, что деньги уже поступили на счет и что полным ходом идет работа. Тотчас же связались с министром обороны Сержем Саркисяном и сообщили ему, что к началу октября парус в Афинах будет готов.

* * *

И вот, 2 октября 2004 года «Киликия» под двумя малыми парусами подплывает к Пирею, где нас ждут тикин Тигрануи Калайджян, сын ее Ованес Калайджян и Нубар Клян. Тетушка Тиги приехала в порт потому, что не могла, по ее словам, поступить иначе. И, конечно, ее должен был привезти Нубар, для которого «Киликия» — овеществленный символ Армении. Он успел уже показать специалисту видеокамеру Самвела Бабасяна.

Около шестисот миль до Киликии «Киликия» продолжала плыть, как плыла она восемьсот или тысячу лет назад, — без видеокамеры. Благо на пути была лишь одна остановка, да и то на уже облюбованном нами Родосе. Хотя и здесь можно было, как говорил капитан, «доснять Старый город». Впрочем, в такого рода морском переходе хоть тысячу раз повторяй маршрут — всегда будут новые и неповторимые кадры.

Кому-то из знакомых специалистов Ованес показал камеру, и тот с ходу сказал, что соль проела целые блоки и множество запасных частей, которые нужно просто заменить. Ремонт невозможен...

Тогда мы с Самвелом Бабасяном решили вместе с Ованесом и его матерью Тиги обойти афинские магазины в поисках нового аппарата.

Когда в очередном магазине наконец нашли то, что нам было нужно, мне позвонил капитан и сказал, что на борту «Киликии» находится министр обороны Армении. Он пришел на два часа раньше намеченного времени.

— Это же хорошо, — сказал я Карену, — мы ведь сразу после встречи с министром выходим в море. Так что — чем раньше, тем лучше!

— Кажется, мы сегодня не выйдем...

Оказалось, Мушег приболел. Он, судя по всему, чем-то отравился. Высокая температура. Врач Геворг Григорян впервые за все три месяца пути установил капельницу.

* * *

Добрались на такси до порта. Часовой у шлагбаума, увидя на мне форменную майку с эмблемой «Киликии», отдал честь и разрешение пропустить такси (в виде исключения) до самого борта нашего судна. Как только вышли из машины, капитан, дабы не терять времени, дал команду всем собраться на палубе. Честно говоря, я так долго думал, если не сказать мечтал об этом миге, что мне он представлялся как-то иначе, несколько торжественнее. Во-первых, я думал (и мечтал), что мы выйдем из бухты, как это предписано законом, на моторе и в открытом море поднимем новый большой парус. Но оказалось, что нужно было заранее обговорить этот вопрос с портовым начальством. Мы, конечно, могли бы выйти в море, официально поднять парус и пройти под новым парусом несколько миль вместе с министром и его заместителями (об этом кстати, мечтал не только я и весь экипаж, но и молодой начальник охраны министра Вачагам Казарян и наш добрый друг Ованес Калайджян), а потом уже попрощаться. Это вовсе не трудно было бы организовать. Во всех портах уже через час-другой после причаливания у нас появлялось много друзей, в том числе и капитаны катеров и моторных яхт. Но мы не могли выйти в море, так как по настоянию судового врача Геворга Григоряна капитан отменил отход судна до следующего утра.

* * *

Мушега лихорадило. По всему было видно, что ему нехорошо. Я попросил его чуть приподняться и отгадать, кто пришел к нам в гости. Юноша долго смотрел на Сержа Саркисяна и тихо сказал, едва шевеля губами: «Мой министр». При этом хотел было встать с места, презрев капельницу с резиновой трубкой. Серж сказал несколько слов, которые обычно произносят у постели больного. Сидящий в углу генерал Юрий Хачатуров искренне признался:

— Меня уже укачало. Пока судно стоит у причала, а что творится в открытом море?

— В море легче, чем здесь, — заверил капитан-наставник Самвел Карапетян, — вот поднимем новый бежевый парус, и тогда все будет в порядке.

Самвел и представить не мог, что упоминание о цвете нового паруса станет поводом для начала разговора о киликийском флоте, в котором при царе Левоне II насчитывалось около тысячи единиц судов, и у всех паруса были именно бежевого цвета, о чем писал Гевонд Алишан. Первый тост в кают-компании подняли за здоровье рядового Мушега Барсегияна и его министра Сержа Саркисяна. Второй — за бежевый парус. И все-таки праздник удался.

* * *

Ночь перед выходом из Афин я провел за висячим столом. Писал, вооружившись двумя очками, низко наклонившись над географическим атласом, в котором названия написаны крохотными буквами. Я выписывал все, что будет нам встречаться на финишной прямой. Время от времени вставал и, проходя мимо камбуза, входил в кают-компанию, навещал больного. Точнее, навещал обоих: Мушега и Геворга.

Весь день накануне и всю ночь с пятого на шестое октября Геворг Григорян ни на минуту не отходил от своего пациента, время от времени меняя пакеты капельницы. В последний раз я подошел к ним в семь утра. Лечащий врач пальпировал живот больного. В это время из своей рубки вышел капитан, и Геворг, сняв с ушей фонендоскоп, сказал ему: «Состояние Мушега вполне удовлетворительное. Правда, от вахты пока его нужно освободить. Я сам подежурю за него. Судно может выйти в море».

И мы вышли в море. Если бы, скажем, «Киликия» строго соблюдала маршрут наших предков, то, выйдя из Пирея, мы должны были плыть на юг, повернуть направо, то есть на запад, и обогнуть два мыса (Малея и Тенарон) Пелопоннесского полуострова, чтобы, направляясь на север, войти в шестое по счету Ионическое море. Для этого «Киликии» даже с новым парусом пришлось бы потратить минимум четыре дня. Но вот в 1893 году был завершен двадцатилетний труд по строительству Коринфского канала, и с тех пор все суда с водоизмещением не более пяти тысяч тонн попадают в Ионическое море по искусственному проливу. Теоретически с 1893 года полуостров Пелопоннес можно было бы назвать островом. Однако географы признают только естественные проливы. И это правильно, ибо искусственный пролив может зарастаи.

В блокноте появилась запись о Коринфском заливе: «Я не знаю, когда мы войдем в канал, но уверен, что в этот момент до порта, давшего название каналу, еще четыре мили. Так мало мы прошли, и так мало осталось нам идти под новым большим парусом. По закону, мы должны войти в канал уже со спущенными парусами, так безопаснее в узком пространстве, где плывут навстречу другие плавсредства. Мы, зная, что наслаждение наше от созерцания красивого и долгожданного паруса будет недолгим, все сгрудились на палубе. «Киликия» шла бодро со скоростью пять — пять с половиной узлов. Душа радовалась от сознания того, что ничего не случится с парусом, даже при резком увеличении скорости ветра.

«Душа радовалась». Эти два слова я взял из записной книжки. В те мгновения я как раз беседовал с ребятами на тему о душе. Молодой Мушег сказал, что у него «душа поет». Ашот состояние это назвал «праздником». Капитан — «мечтой». Самвел Бабасян заявил, что попытается эту самую душу показать в будущем на экране. Самвел Карапетян был менее эмоционален: «Я знал, что так и будет. Главное, легко было поднять новый парус». А вот обычно спокойный Гайк вдруг заговорил возвышенно: «Парус не тащит судно, а поет. При этом судно ему подпевает». Арик Назарян (кстати, своеобразный тест о душе и парусе я проводил как бы ненароком, с каждым по отдельности), будучи ученым-физиком, сказал, словно вывел формулу: «Душа обязана трудиться И день и ночь, и день и ночь». Тотчас же честно признался: «Это не я, это Николай Заболоцкий». А сын его Арег Назарян создал такой образ: «Полотно паруса соткано из нитей мечты». Прямо не матросы, а поэты! Рядом с ними Гомеру просто делать нечего.

На очереди был Артур Амбарян, который смотрел на бежевый парус прямо-таки влюбленными глазами.

— Ты смотришь на парус, — сказал я, — как на любимую женщину. Не дай Бог, зазноба твоя узнает.

А теперь несколько слов, которые хочу адресовать моим читателям, находящимся на суше.

Представим себе бедуина (верблюдовода) и каюра (погонщика собачьей или оленьей упряжки), рассказывающих одной и той же аудитории о красоте своего места обитания. Наверняка в философском отношении окажется много общего, хотя критерии эстетические будут различными. Перефразируя Платона, можно сказать, что красота не в пустыне, а в душе араба, и не в Пареньской тундре, а в душе коряка. И не случайно

именно Айвазовскому приписывают авторство словосочетания «морская душа». Четыре года я служил в Балтийском флоте, полгода плавал на рыболовецком судне, на крохотных лодках прошел расстояние, примерно равное длине экватора. И всегда на воде я чувствовал в себе эту «морскую душу».

Откуда берется это необычное ощущение? Просто море часто бывает связано с экстремальными ситуациями, при которых душа обретает чувствительность к благодеяниям и равнодушие к обидам.

В какой-то момент я обратил внимание, что довольно часто именно на берегу появляются симптомы психологической несовместимости, которые как ветром сдуваются в тот самый миг, когда капитан дает команду «Аврал!» и экипаж поднимает паруса. Ну, как тут не вспомнить великого Мишеля Монтеня: «Ценность души определяется не способностью высоко возноситься, а способностью быть упорядоченной всегда и во всем. Ее величие раскрывается не в великом, а в повседневном».

Сегодня вершиной желаний нашей общей души является причал «армянского» острова Святого Лазаря в Венецианской лагуне, до которого осталось два моря пути — Ионическое и Адриатическое.

* * *

Перед входом в Коринфский канал, следуя правилам, спустили новый парус, который даже не успел остыть от ветра. Поздно вечером достигли Патрасского залива. К утру седьмого октября «Киликия» вошла в шестое на своем маршруте море — Ионическое. Это самое глубокое из всех морей Большого Средиземноморского бассейна. Средняя глубина — 4000 метров. Самая глубокая впадина почти равна высоте Арарата — 5121 метр. Вот здесь, над этой самой точкой, которая отмечена на карте как глубокая впадина, мы уже официально подняли большой парус. Надо признаться, что поначалу мы больше примерялись и пробовали приравниваться. Ведь новый парус в несколько раз легче прежнего. Сама парусина — не эластичная, а жесткая, как ватманская бумага. Вот почему мы накануне считали, что всего лишь тренируемся. А сейчас, перед официальным первым (праздничным) поднятием большого паруса, капитан дал команду всем одеться в единую форму. Утро было прохладным. Так что пришлось надеть черные штормовки с несколькими белыми полосками-отражателями. Праздник состоялся на славу. Как и накануне, в унисон пели и душа экипажа, и

душа корабля. На сей раз мы волновались куда больше. Если вчера были сплошные эмоции, то сегодня уже присматривались внимательнее: точно ли подходит обнова к габаритам парусника? Убедились: афинские «портные» сшили прямо-таки элегантный фрак, который пришелся «Киликий» впору. Артур Амбарян поднял на палубу пятнадцать рюмок рома. Поздравляли друг друга. Поздравляли саму «Киликию», которая именно в этот миг весело набирала желанную скорость.

Но на этом праздник души и сердца не закончился. Кто-то громко сказал, что есть еще один повод для тоста. Сегодня, седьмого октября, — день рождения матери Гайка Бадаляна. Добавим, что тикин Рузан — не только мать нашего начальника вахты, но и сестра Мгера Мкртчяна. Тотчас же я по роумингу связался с именинницей. Поздравил ее от имени капитана и экипажа. И передал трубку сыну.

* * *

Устраиваясь за свой висячий стол, я прежде всего открываю записную книжку и «Малый атлас мира». Глядя на нужную страницу «Атласа», тотчас же вспоминаешь живую географию участка, по которому ты вчера проплыл на «Киликий», и, глядя на каракули и рисунки в блокноте, восстанавливаешь в голове все пережитое накануне.

Итак, пройдя через Коринфский канал, лавируя между промой ионических островов, «Киликия» плывет на север. Мне лишь остается собраться с мыслями. Если бы кто знал, какое наслаждение смотреть на белый машинописный лист!

Конечно, говоря о наслаждении, я малость перегнул. Не такое уж это наслаждение стучать по клавишам машинки, когда она качается вместе с самим судном, вместе со столом, вместе со мной. Однако приноровился.

Начал считать количество ионических островов, мимо которых проплывала «Киликия», потом перечислил их названия. А затем взял и все вычеркнул. Потому как знаю: нельзя злоупотреблять географическими названиями и прочими терминами. Читатель, как говорил критик Александр Дымшиц, обычно перепрыгивает через них.

* * *

В порт Керкира вошли поздно вечером. Стенка, к которой мы причалили, была, я бы сказал, подозрительно свободной. Из опыта знали: если капитан с документами не отправится к

начальству порта, то сто лет никто из чиновников к нам не придет, поскольку они ничего не знают о деревянном судне, которое не отражается на экранах радаров.

Вместе с капитаном я решил отправиться к пограничникам и таможенникам. С нами пошел и новый член экипажа Ашот Мартиросян, прекрасно владеющий греческим. Сошли на бетонный берег. И только пройдя несколько десятков метров, поняли, что надо будет пешком пройти изрядное расстояние, чтобы оказаться на проезжей части берега. Вдруг я почувствовал, что едва волочу ноги. Давно такого не было. Ощущал тяжесть в груди. Ребята несколько раз оборачивались и, видя, что я иду, продолжали движение, не снижая темпа.

Несколько раз намеревался было остановить их, но удержался. Решил положить под язык крупинку нитроглицерина и проследить за тем, через какое время отпустит боль. Обычно, если речь идет о стенокардии напряжения, то через десять-двадцать секунд становится легче. Я почему-то был уверен, что нитроглицерин не подействует. Так и есть. Значит, боль и тяжесть не от спазма коронарных сосудов. А скорее — от переутомления, оттого, что я очень мало двигался, а это само по себе опасно при наличии огромного количества железяк, которыми крепятся шунтированные сосуды. Я прекрасно понимаю: с такими, как я, в любое время может случиться беда, но каждый раз стараюсь и преодолеть себя, и обмануть смерть. И продолжаю верить в потенциал, заложенный в нас Богом. Дед Маркос часто повторял: «Верить надо даже в самую старость». Умер он в девяносто три года, да и то после несчастного случая (упал с крыши, были множественные переломы). И, собрав все то, что связано с верой «в старое», записал в блокноте: «Старое дерево лучше горит, старые книги интереснее читать, старое вино приятнее пить, старым друзьям можно больше довериться».

Между тем Карен что-то почувствовал и замедлил шаг. Стал настаивать, чтобы я вернулся на судно.

— Ничего страшного. Мы сами расскажем о «Киликии», о себе, о том, что, кроме всего прочего, идем под греческим флагом.

Но я возразил:

— Пограничники мне поверят больше, у меня борода белее твоей. Ведь нам надо быстрее оформить документы и отправиться в путь.

— Думаю, раз уж причалились, надо дождаться утра.

— Смотри, Карен, если мы и далее, подобно счастливым, не будем наблюдать часов, то время нам этого не простит. Я,

старый путешественник, всегда был рабом графика, как джинн — рабом лампы.

— Обещаю, что больше незапланированных причаливаний не будет. А пока я уже решил, что остаемся до утра. И еще я решил, что сейчас оставшуюся часть дороги до пограничников мы осилим только на такси.

* * *

Девятое октября 2004 года. Седьмое море — Адриатическое. Долго гадали, как назвать само наше путешествие. Кто-то предложил «Хождением за семь морей». Кто-то не согласился, сказав, что у Афанасия Никитина было «Хождение за три моря». Но уж больно понравилась цифра семь. Семь морей! Хорошо звучит. И поэтично, и романтично, да и несколько по-библейски. Хотя на самом-то деле их куда больше! Никто тогда и не задумывался, что уже на первом этапе их получится ровно семь: Черное, Азовское (часть Таманского залива, Керченского пролива), Мраморное, Средиземное, Эгейское, Ионическое моря. И вот теперь — Адриатическое море, омывающее на западе Апеннинский и на востоке Балканский полуострова, средняя глубина которого 1230 метров.

Пожалуй, чаще всего киликийские армяне на своих судах входили именно в Адриатическое море. Они добирались до самой северной части моря к портам Венето (Венецианской республики). Это были не только корабли армянских купцов, но и суда сугубо государственные. Между Венецианской республикой и Киликийской Арменией существовали договорные отношения. Многие армянские морские законы, разработанные в Киликийской Армении, входили в известные «Венецианские статуты», представляющие свод морских и торговых правил и обычаев, которые действовали в обеих странах.

Здесь, как нигде и как никогда часто, мы задумывались над маршрутами наших предков. Выйдя из Ионического моря в Адриатическое, во все века и тысячелетия можно было проходить чуть ли не по одной и той же линии маршрута. Собственно, любой пролив во все времена представлял собой неизменный фарватер — судовой ход, безопасный в навигационном отношении проход по водному пространству. Именно в таких «проходах», которыми богато Адриатическое море, я не только думал о выдающихся морях Киликийской Армении, но беседовал с ними, стоя у борта «Киликии».

Я часто «встречался» с нашими соотечественниками, которые почти тысячу лет назад по сути наметили сегодняшний наш маршрут. Однако думал о них не в разгар шторма, а, скорее, сразу после того, как ветер стихал и постепенно менялась на глазах картина моря, будто природа сначала макает волшебную кисть в появляющуюся на небе лазурь, а потом водит ею поверх стального цвета моря. Это время совпадает с моментом, когда у моряка после очередного шторма появляется так называемый «запоздалый страх». Такое чувство бывает, скажем, у боксера после боя, когда он вспоминает, как чудом увернулся от страшного удара в челюсть.

Вот такой запоздалый страх, помнится, был у нас за сутки до острова Родос, причем у всего экипажа. Может, не случайно тогда капитан-наставник, улучив момент, сказал: «Теперь, когда улеглись страсти, давайте наведем порядок на судне».

«Улеглись страсти». Точно было сказано. Именно в тот момент я опять подумал о наших предках. Моряки, купцы, флотоводцы, государственные деятели. Живые люди. При них тоже были штормы. У них тоже были страсти. Они тоже после шторма задумывались над понятием чувства страха, над тем, как их обуревали страсти, без которых, пожалуй, даже парус не наполнится ветром.

В моей далекой молодости мне хорошо были знакомы эти понятия — чувство страха и огонь страсти. Если я вернулся на тридцать-сорок лет назад и «беседовал» сам с собой, так почему бы не шагнуть в глубину веков и не поговорить с нашими предками? Почему бы не рассказать им о том, какими мне виделись чувство страха и пламя страстей на протяжении всей моей жизни, особенно, когда я находился в пути?

* * *

Увы, я не знаю, во что были одеты моряки Киликийской Армении. Там, в Армянском заливе, и тогда летом пекло солнце, как и на всем Черном и Средиземном морях. Так что летом и тогда моряки трудились на палубе по пояс голыми. Но вот осенью, в пору грозových дождей, вряд ли у них были такие, как у нас, штормовки. Наверное, все-таки они носили своеобразные плащи, сшитые из парусины бежевого цвета. И еще: все без исключения были бородаты. Но и в шторм, и в штиль, уверен, их одолевали такие же мысли, что и нас. Скажем, мысли о чувстве страха и пожаре страстей.

Страх — это категория, можно сказать, философская и даже физиологическая. Не случайно великий Иван Петрович Пав-

лов слово «страх» ставил рядом со словом «надежда». Наверное, оттого, что только страх и надежда могут убедить человека в чем угодно. Иные считают, что все-таки страх имеет над нами большую власть, чем надежда. Не могло быть, чтобы на всем киликийском флоте, а это, как-никак, тысяча судов, не было моряков, которые бы не философствовали. Значит, невозможно, чтобы они четко не определились в главном: надо уважать и страх, и надежду. Хотя бы потому, что страх — это, как говорил Диоген, предчувствие зла и беды, что страх — это сигнал, который подает природа, когда нам необходимо заняться делом. У стратегов принято считать, что первая обязанность человека — преодолеть страх. Надежда ценна не только тем, что она умирает последней, а еще и тем, что в ней заложено умение бороться в безнадежном положении.

Я беседовал с моими предками, думая в это время о «Киликии». В эту минуту, когда корабль идет плавно, ничуть не качаясь (морской закон обязывает идти по каналу только на моторе, мерный гул которого непривычно убаюкивает) мы, кроме прочего, придаем своей жизни особый смысл: дойти до цели, превосходящей наши способности. А достижению цели способствует страсть.

* * *

Не думаю, что во времена Левона II, скажем шире, во времена первых Рубинянов было известно понятие «психологическая совместимость». Неизвестно, как они решали спорные вопросы, как наказывали виновного. Можно только догадываться. Но нет сомнения, что страсти бушевали и тогда, как во время шторма, так и при штиле. Начнем с того, что страсть — это не только вожделие или любовь. Речь, скорее, о страстности как об энтузиазме и инициативности. Мудрец заметил: «Действовать в минуту страсти — то же самое, что пускаться в плавание во время бури». Да, конечно, нормальный, трезвый человек не выйдет в море, получив сигнал «штормовое предупреждение». Но я о другой ситуации. Шторм настиг тебя, когда ты уже был в море, пурга настигла тебя, когда ты уже был в тундре. Тут надо только действовать, быть активным, трезво рассчитывая каждый свой шаг. И здесь самым бесценным подспорьем являются человеческие страсти, которые, как утверждают философы, не только просветляют горизонт нашего бытия, не только двигают нас, не утомляя, не только согревают, не изнашивая, но и сами по себе являются признаками истинной мощи.

Я уверен: об этом знали наши предки в Киликии. И я уверен, что они добивались своей цели не только потому, что были отменными моряками, но и потому, что умели управлять своими страстями. Надо всегда помнить слова Шекспира о том, что страсти бывают хорошими слугами, но очень дурными господами.

* * *

Как уже отмечал в предисловии к шестому тому, я вынужден делать сокращения, и немалые (моря в стакан не вместишь!), чтобы три книги, изданные в Ереване, превратить в один том. В частности, пришлось сократить диалоги с ребятами. Но что касается Карена Балаяна, то здесь я должен сделать исключение. Карен не только капитан, но, что самое главное, основатель клуба «Айас» и строитель, создатель парусного судна «Киликия». Итак, диалог с Кареном.

— Когда ты впервые почувствовал тягу к морю? — задал я ему первый вопрос.

— Пожалуй, я смогу ответить точно. Мы с родителями ездили на границу с Дагестаном, отдыхали на берегу моря, снимали комнату. И вот я увидел на берегу рыбацкую лодку...

— Сколько тебе было лет?

— Детсадовский возраст. Мы с младшим братом Гогой подошли к лодке, в которой валялись ссохшиеся корабельные снасти. Мы стояли у штурвала, и вдруг я почувствовал, что меня очень и очень тянет в море. Мне ужасно хотелось, чтобы это была не игра, а по-настоящему. И на всю жизнь эти минуты остались в моей памяти.

— И что было потом?

— В старших классах ездили с отцом на море не только для того, чтобы поплавать и позагорать. Мы там строили плоты из бука, не ведая, что бук быстро тонет, ибо он тяжелее воды.

— Ты часто на море вспоминаешь отца. Расскажи о нем.

— Зовут его Левоном. Левон Арсенович...

— А знаешь ли ты отчество деда?

— Конечно, Арсен Яковлевич.

— Да ты просто молодец. Будь моя воля, я бы учредил особую награду и назвал бы ее Орденом почитания, то есть почитания предков. Вернемся к отцу...

— Он у меня хорошо плавал, да, думаю, и сейчас в свои семьдесят шесть делает это неплохо. Мало того, он хороший тренер. Однажды при довольно большом береговом прибое, когда волны накатывались одна на другую, он пустил меня в

воду и отошел в сторону. Я чувствовал, что тону, и все удивлялся, почему отец не спасает меня. Вот так он учил меня плавать, как орлы учат орлят летать. И отцу, и матери (предки обоих из Большого Сюника, точнее, из Арцаха и Гориса) очень по душе была моя страсть к моделированию кораблей и самолетов. Они особо стали поощрять ее после того, как я в шестом классе получил первую медаль на всесоюзном конкурсе.

— Что ты строил?

— Бриг. Морское парусное двухмачтовое судно с прямыми парусами.

— В старших классах о чем мечтал?

— Помню, в пятом классе все мальчики мечтали стать летчиками, а я — моряком. Ну, а в старших — тем более.

— И, тем не менее, моряком не стал...

— Я поступил в Политехнический и упорно занимался спортом.

— Каким видом?

— Легкой атлетикой, велосипедом, а в фехтовании и альпинизме даже добился званий кандидата в мастера спорта и первого разряда. Дважды в одиночку поднимался на Эльбрус и на Арагац. Мне хорошо знакомы все скалы Армении. Но больше я занимался парусным спортом, при этом продолжая заниматься моделированием. Мы норовили строить только парусные суда с несколькими мачтами, это помогало на конкурсах занимать призовые места. Но мой отец настоял, чтобы я попробовал сделать модель средневекового армянского судна. Сам он создавал на камне миниатюрные портреты деятелей армянской культуры и хачкары. Ему хотелось, чтобы я тоже приобщился к древности. Вот я и стал завсегдатаем Матенадарана, где каждый день открывал для себя новый мир. Я заболел Киликией.

— Заболел Киликией, — перебил я Карена, — однако, когда, годы спустя, встал вопрос о названии судна, ты был против названия «Киликия».

— Я был за название «Айас». Для меня «Киликия» звучала слишком общо и величественно. А вот «Айас» — это память о самом мощном городе армянского флота, одном из двадцати пяти киликийских портов. Вопрос еще вот в чем. Согласно морской примете, не положено давать название судну до спуска его на воду. Так что одиннадцать лет мы строили и, может, каждый хранил в голове свой вариант названия. А перед спуском на Севане начались дебаты. Одни были за «Киликию», другие — за «Айас». Я безмерно благодарен генеральному директору фирмы

«Киликия» Ашоту Багдасаряну. Он выступил не как бизнесмен, а как настоящий историк, убедив всех, что в самом слове «Киликия» — и гордость, и боль, и история, и царство армянское, и флот армянский. Словом, мы охотно и даже радостно сдались. В момент соприкосновения киля судна с севанской водой корабль получил свое паспортное имя — «Киликия».

— Интересно знать, как сложилась бы судьба «Киликии», если бы еще на заре работы клуба «Айас» ты и твои друзья сделали другой выбор?

— Если вспомнить, как вы говорите, про зарю, то я прежде всего должен назвать Армена Казаряна, который сейчас проживает в Канаде, Эдика Атанесяна, Владимира Авакяна, а также тех, кто сейчас с нами находится на судне и кто остался дома. Спорили мы тогда о типе корабля. Не так легко было сделать выбор, когда мы насчитали двадцать шесть типов плавательных средств в истории Армении. Спор шел прежде всего о типах озерных или морских. Если точнее, то о ванском типе судов, на которых армяне ходили только по озеру Ван. Я был за морской тип, а Армен Казарян — за ванский, аргументируя свою идею тем, что у нас нет моря, но есть Севан. К счастью, мы сейчас проходим на «Киликии» по очередному морю, и одним из первых поздравлял и радовался нашей экспедиции сам Армен Казарян.

— Ты в свое время подробно рассказал в печати о том, как искали деревья по всему постсоветскому пространству, как проходило строительство судна. Думаю, именно с тобой нужно обстоятельно поговорить не только о будущем «Киликии», но и о возможности создания у нас своего морского флота. Скажу, не скрывая, что многим это кажется, по меньшей мере, странным.

— Я лично ничего странного тут не вижу. Хотя бы потому, что в мировой практике есть немало примеров, когда страны, не имеющие моря, не имеющие береговой линии, имеют все атрибуты морского флота. Вами же написаны стихи о том, что планета наша состоит на две трети из воды и что мы в этом не виноваты. Планета — общая, значит, и две трети ее — тоже общие. По крайней мере, нейтральные воды принадлежат и жителям пустыни Сахара, и обитателям тайги и тундры, и горцам, — словом, не только тем, кто живет на берегу моря.

— Как на практике овеществляется этот закон?

— Очень просто. Любая страна может строить или купить корабли и в любом порту, естественно, за определенную плату держать эти плавсредства, которые выходят в море под своим флагом.

— А по какому принципу ты подобрал команду для первого этапа плавания?

— Естественно, у нас есть своеобразный костяк — человек десять-двенадцать, настоящие моряки, асы парусного спорта, люди, которые стояли у истоков клуба «Айас» и строительства судна. Однако с самого начала стало ясно, что добрая половина из них не сможет принять участие в плавании. Мы хорошо знали, что выходим в море, чтобы совершить экспериментальное плавание, что двадцатиметровая рея с большим парусом весит чуть ли не полтонны и для того, чтобы поднять его на вершину мачты, нужна целая дюжина здоровых парней. Вот и подсчитали, что экипаж должен состоять минимум из пятнадцати человек. Должен признаться, что пришлось взять несколько человек, не подготовленных для такой непростой экспедиции. К счастью, многие из них оказались не просто крепкими парнями, но и довольно способными матросами.

— Беседу ведем на финишной прямой, и ясно, что команда действительно состоялась. Хотя надо будет на втором этапе опять обновлять ее.

— Согласен. И это я обязательно сделаю. Надеюсь, нам удастся поменять тяжеленную рею на более легкую, и тогда не будет нужды в дополнительной «лошадиной силе». Слава Богу, и новый большой парус в три раза легче старого.

— Все логично, — сказал я.

* * *

Чем ближе к финишу, тем чаще одолевает меня идея о создании армянского флота. Никак невозможно Армении считать себя свободной и независимой без реального контакта с другими странами через море. Было время, когда страну нашу называли «Армения — от моря до моря». Ну и что, если сегодня нет у нас моря, если нет у нас ни пяди береговой земли?

Абсолютного права на море нет ни у кого. По международным законам, есть «правовой режим моря», есть «права и обязанности государств в открытом море». И законы эти написаны для всех, «независимо от географического положения государства».

В основе режима открытого моря лежит принцип свободы этого моря, осуществляемый в соответствии с условиями действующих конвенций по морскому праву и другими нормами международного права.

Вот что говорится в официальных документах: «Свобода открытого моря касается, в частности, как прибрежных госу-

дарств, так и государств, не имеющих выхода к морю (! — З.Б.), свободы судоходства, полетов и прокладки подводных кабелей и трубопровода». Естественно, закон обязывает в таких случаях соблюдать положения, скажем, о режиме континентального шельфа и другие аспекты. Мало кто из нас знает, что право на создание, к примеру, искусственных островов, различных сооружений и установок, право на свободу рыболовства и научных морских исследований принадлежит всем странам, всем народам Земли без исключения.

Я же говорю лишь об элементарном праве создания собственного грузового и транспортного флота при строгом соблюдении правового режима открытого моря.

Читателям, наверно, интересно будет знать, что выражение «национальная принадлежность» имеет отношение не только к человеку, но и к... кораблю. Вот что говорится в законе: «Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать».

Кстати, о флаге. Закон повелевает, что ношение «иного флага», не предусмотренного договорами, входит в юрисдикцию государства, под чьим государственным флагом ходит судно в открытом море. Это уже для сведения некоторых, скажем, о законном праве на рее армянского судна поднимать флаг независимой Нагорно-Карабахской республики.

Я верю, что будет у нас флот.

* * *

Тур Хейердал был не только выдающимся этнографом и археологом, не только великим мореплавателем, но и талантливейшим организатором. Выискивал средства, нанимал специалистов и строил, скажем, плот из бальзовых бревен площадью в сто квадратных метров и потом набирал спутников — команду из пяти человек. Нужны были для папирусной лодки «Ра» семь человек из разных стран, — набирал их в ходе строительства судна. Никаких обязательств не было ни на «Кон-Тики», ни на «Ра-1», ни на «Ра-2», ни, тем более, на «Тигресе». Собственно, по большому счету, не было никаких проблем и на «Киликии». И все же Туру Хейердалу было намного легче, чем Карену Балаяну.

В 1985 году, когда группа молодых энтузиастов создала клуб морских исследований «Айас», их объединяла не только романтика, но и тот факт, что большинство из них занимались судомоделированием и парусным спортом на Севане. Их было

около тридцати. Удивительные люди, с «сумасшедшинкой», похожие чем-то и на Дедала, и на Икара, и на Циолковского, и на Королева! Многие им не верили. Кстати, я знаю, что это такое. Никто на Камчатке поначалу не верил, что в один заход я и мои друзья пройдем на собаках и оленях в разгар зимы с ее шестидесятиградусными морозами по бескрайней тундре Камчатки и Чукотки до берегов Ледовитого океана. Прошли, однако! Потому что были одержимы своей мечтой. (Книга об этом походе «Ледовый путь» опубликована в четвертом томе Собрания сочинений.) Карен Балаян и его соратники, конечно, надеялись, что когда-нибудь «Киликия» выйдет в море. Но никто, в том числе и Карен, не знали, когда это им удастся сделать. Именно подобная неопределенность и привела к тому, что многие не были психологически готовы к старту. Иначе все без исключения свою жизнь, свою работу, свой бизнес планировали бы так, чтобы быть свободными к намеченному часу. И все равно, я не хочу, чтобы хоть кто-то из основателей «Айаса» и строителей «Киликии» чувствовал себя обделенным.

Во время первой встречи с группой летчиков из гагаринского набора генеральный конструктор космических кораблей Сергей Павлович Королев сказал, обращаясь к будущим космонавтам: «Не забывайте, что корабль «Восток» — одноместный. И полетит только один человек. Но я обещаю, что все будете в космосе». Да простит меня читатель за сравнение. Я сравниваю, скорее, психологическую ситуацию. Опыт показал, что семнадцать человек на «Киликии» — это слишком много. На корабле не должно быть так называемых пассажиров, надо, чтобы могли заменять друг друга те, кто заслужил моральное право пройти хотя бы небольшой участок пути.

И еще: уже сейчас надо думать о том, что плывущее в историю судно «Киликия» после второго-третьего этапа найдет последнее пристанище на Севане. Однако программа «Айаса» непременно будет включать в себя более сложные переходы в океанах и морях, и тогда команда тоже будет состоять из горстки людей отобранных на строгой конкурсной основе.

Туру Хейердалу и впрямь было куда легче при комплектовании команд всех своих экспедиций.

Я думаю, у настоящей команды должна быть некая общая нервная система с кораблем. Должен быть общий нервный ствол, который проходит по килю от носа до кормы. Только тогда будет четко выражено чувство команды, чувство паруса, чувство корабля, чувство моря, чувство цели, чувство команды...

* * *

Прошло 90 дней со дня выхода «Киликии» в море и 110 дней — из Еревана. Вот уже вторые сутки не прекращается шторм с сильным восточным ветром, скорость которого достигает 15 метров в секунду. В такие дни огромный груз ложится на плечи самых опытных яхтсменов. Накануне весь день во время непрекращающейся качки можно было видеть на палубе Арега Назаряна то на носу, то на корме, то проверяющего, как закреплены концы, то с матросами, меняющими положения малых парусов. Притом, такая дневная нагрузка не освободила Арега от несения четырехчасовой вахты после полуночи.

* * *

В любой шторм самая ответственная пора — время заката солнца. Ибо даже в штилевые дни в момент вечерней зорьки всегда поднимается легкий свежий бриз, а тут — вой ветра, перерастающий в настоящий рев. Именно на закате во время натягивания шкота (веревки, привязанной к заднему концу паруса) ударом каната отбросило матроса Ашота Мартиросяна. Вырвавшийся из его рук шкот стал хлестать по палубе с огромной силой. Находящийся чуть поодаль капитан Карен Балаян тотчас же бросился на помощь. Однако толстый плетеный канат со всего размаха ударил его по голове. «Козырька» (так ребята называли головной убор капитана) отлетела в бушующее море. Капитан всем телом ударился о фальшборт... Все это произошло в считанные секунды, и никто не заметил, каким образом в этой акробатической круговерти Карен ухитрился ухватиться за шкот. Обуздав «взбесившегося удава», капитан и спас себя, и сумел выправить позицию паруса.

* * *

Обычно сильный шторм происходит в кромешной темноте. Лишь в разгар ревушей грозы, когда молния время от времени освещает горизонт на огромном расстоянии, она высвечивала на доли секунды желанные ориентиры: берег, мыс, остров, суда. После чего, как правило, наступает абсолютная темень, в которой через какое-то время происходит адаптация зрения. Таким образом, всю ночь «Киликия», выражаясь языком моряков, шла, «слизывая берега». Так поступают яхтсмены, когда ветер дует с материка. По тому, как усиливается или ослабевает ветер, можно мысленно очертить контуры берегов. Такие опытные моряки на «Киликии», к счастью, у нас есть.

* * *

Строго соблюдая морские приметы, мы не будем загадывать наперед, лишь отметим, что до Венеции, судя по карте, осталось немногим более 200 миль (это примерно 400 километров). Напомним: скорость у нас — от нуля до шести узлов. Все остальное, как говорится, в руках Божьих...

* * *

Неожиданно раздался громкий возглас: «Человек за бортом!». Им оказался Арег Назарян, который в это время снимал на видеокамеру, стоя на качающемся борту. Тотчас же Мушер бросил спасательный круг, а капитан-наставник Самвел Карапетян резко сменил курс судна. Буквально на глазах Арег оказался на расстоянии целого кабельтова (185 метров). Удивляло то, что не только судно шло к Арегу, одетому в штормовой костюм, но что он и сам упорно плыл по волнам, которые то высоко поднимали, то опускали его в яму так глубоко, что моментами он пропадал из виду.

Я смотрел на гребущего одной рукой (в другой руке он высоко держал видеокамеру) и качающегося на волнах Арега, на его отца Армена Назаряна... Не выдержал и громко крикнул: «Арег, брось камеру к чертовой матери!». Стоящий рядом отец тихо сказал, продолжая смотреть на сына: «Не надо. Пусть действует одной рукой».

— Не слишком ли ты спокоен, Арик? — спросил я отца Арега.

— Просто я уверен, что он доплывет.

Последние метры Арег плыл тяжело. Нетрудно было догадаться, что он в эти мгновения больше думал о камере, нежели о себе. Будучи в шоковом состоянии, Арег, наверное, даже не сообразил, что когда он сорвался с борта, то глубоко нырнул в воду вместе с камерой. Так что она уже успела выкупаться в соленой воде.

Кто-то поддел крючком багра за веревку спасательного круга, чтобы Арегу легче было подняться по веревочному трапу. Через минуту-другую, очень бледный, он поднялся на борт. С него текла вода, как из ведра. Он протянул аппарат Бабасяну. Я подумал о том самом «запоздалом страхе»...

Возможно, какой-нибудь другой капитан устроил бы разбор (не разборку) по поводу случившегося. Ведь, как-никак, чрезвычайное происшествие! Но наш капитан поступил, как настоящий капитан. Он молча спустился в свою капитанскую рубку — так назовем крошечную каютку в передней части «Киликии».

* * *

Еще в порту Пирей греческие яхтсмены, часто навешавшие «Киликию», рассказывали о коварстве погоды, особенно на «стыке» между Ионическим и Адриатическим морями и особенно именно в это время года. Предупреждали: в этих местах беда может нагрянуть совершенно неожиданно и в любое время суток. Увы, наши греческие коллеги оказались оракулами. Так и случилось. Наверное, самое худшее, что может быть в море, это, действительно, неожиданность. Именно в такие минуты начинаешь понимать, насколько важно всегда быть готовым к возможной беде. Надо признаться, что у нас, к примеру, не все вещи и предметы, как это положено по уставу, были надежно привязаны. И когда неожиданный ураганный ветер как смерч прошелся именно на месте «стыка» между Ионическим и Адриатическим морями, нам уже было не до вещей, которые оказались на пайолах. Правда, четко сработал экипаж. Был спущен большой парус. В течение часа море, которое еще совсем недавно напоминало ровное зеркало, покрылось отарами белых барашков, которые зачастую, схлестнувшись у самого борта, словно камнями ударяли по обшивке корабля. Но не было на судне никакой паники.

* * *

Рано утром 10 октября «Киликия», как говорится, взяла мористее, то есть резко отошла от берега в море на расстояние более двенадцати миль. Такое однажды с нами уже случилось, когда в соответствии с международными правилами было запрещено подходить к берегам Абхазии в связи с нестабильной ситуацией в этой стране. То же самое повторилось сегодня, когда мы идем по Адриатике. Справа, на востоке, находится Албания, где опять-таки ситуация нестабильна. Ближе к утру впередсмотрящий Арамазд Бабаян крикнул, что слева от борта видит неопознанный предмет. Подплыв поближе, мы увидели, что это огромный тюк, который традиционно используют беженцы. Можно было только догадываться о событии, которое, возможно, произошло ночью.

* * *

«Киликия» вошла в последний порт перед Венецией и причалила ранним утром в гавани, у крепостных стен старинного Дубровника. Хотелось бы отметить уникальность этого относительно небольшого города, где древние шедевры храмовой

архитектуры соседствуют с современными зданиями. Здесь улочки шириной всего от трех до пяти метров выходят на современные трассы. Мы оказались в самом центре музейной части порта. Как только туристы хлынули в старый город, «Киликия» привлекла внимание практически всех без исключения. Туристы расспрашивали, что это за чудо, и охотно слушали рассказы ребят. Большой парус позволил сэкономить время, и в обновленном графике у нас появилась возможность до позднего вечера любоваться городом, куда армянские купцы, согласно историческим документам, прибывали еще в XIII—XIV веках. На рассвете «Киликия» вышла уже в буквальном смысле слова на финишную прямую.

...После того, как подняли новый парус, всех просто тянуло на корму, где осязаемо чувствуется скорость судна. Все чаще можно слышать заветную цифру «шесть». Шесть узлов — это в три раза быстрее, чем шли в начале нашей эры римляне, и в два раза быстрее, чем — киликийцы. Однажды на циферблате многопрофильного «спидометра» показалась даже цифра «семь». Это было счастливое сочетание многих параметров: рулевые-ассы, попутный ветер, попутные волны и нахлынувший с кормы девятый вал. Правда, «семерка» на циферблате продержалась лишь одну секунду. В один из моментов, когда многие находились на корме, из люка вдруг стало медленно подниматься нечто похожее на белую гусиную или страусиную шею. За длинной белой шеей появилась голова Гайка. Черные волосы, черная борода, загорелое лицо. Все замерли от недоумения. Еще пять минут назад все его видели, и ничто не предвещало подобной картины — рука в гипсе. За Гайком тяжело выполз из люка судовой врач Геворг Григорян, который с ходу начал давать объяснения недоумевавшим матросам. Оказывается, Гайк во сне здорово отлежал локтевой нерв. Геворг назвал его мудреным латинским словосочетанием «нервус ульнарис».

Гайк как-то виновато посмотрел на свою согнутую руку в гипсе, словно готовую отдать пионерский салют, а затем произнес:

— Никогда не знал, что так опасно спать.

* * *

...Этот шум на корабле мы не спутаем ни с каким другим. Такое бывает лишь тогда, когда Самвелу Карапетяну удастся поймать на удочку очередное диво. Казалось, чему можно удивляться после того, как он подряд поймал двух черноморс-

ких акул. На сей раз попалась удивительная рыба. Вся она будто светилась золотом в косых лучах солнца, идущего на закат. Не желтого цвета, а и впрямь золотого. Кто-то предложил называть рыбу Мэрилин Монро, а кто-то просто — золотой рыбкой. Тут Гайк резонно вставил: «Раз уж рыбка золотая, то зачем нам еще Мэрилин Монро? С рыбкой мы сами разберемся с нашими тремя желаниями».

* * *

Накануне под вечер капитану «Киликии» удалось оформить необходимые документы в порту Дубровник. Однако чиновники зарегистрировали лишь вход в порт. А выход согласились оформить только непосредственно перед отчаливанием. Учитывая, что портовая служба начинает работать после девяти, мы были лишены возможности выйти в море до рассвета. А так хотелось, чтобы последний, так называемый прощальный выход наш состоялся без традиционных бюрократических проволочек. Не получилось. А может быть, это и хорошо. Ведь нарушение традиций чревато различными непредсказуемыми последствиями. Так повелось у моряков издавна, и с этим нельзя не считаться.

Синоптики не обещают радостной погоды. Скорее, наоборот. Они считают, что начавшийся циклон с пяти-семибалльным штормом продлится на всем Адриатическом море не менее трех дней, а посему никто точно не знает, когда «Киликия» доберется до Венеции. А между тем 17 октября в 9 часов 30 минут вокруг «армянского» острова Святого Лазаря состоится традиционная морская фиеста, на которую организаторы праздника пригласили экипаж «Киликии». Так вот, не зная, когда мы будем в Венеции, можем лишь осторожно пожелать: очень хотелось бы не опоздать к назначенному часу.

* * *

...Двенадцатого октября из-за моросящего дождя нашу верную спутницу, радиолу цвета морской волны, накрыли целлофановой пленкой. Звучала грустная музыка. Играл великий Дживан Гаспарян. Именно в это время раздалась команда: «Всем наверх!» Ребята в черных штормовых костюмах построились у левого борта. Выполняя морскую традицию, друзья отметили вторую годовщину гибели одного из основоположников клуба «Айас» и строителей корабля «Киликия» Андраника Мкртчяна. Первым пригубил ром из горла бутылки капитан. И, как это повелось издревле, бутылку стали передавать из рук в руки. Позже

капитан поговорил по спутниковой связи с сестрой Андраника Нелли. И здесь я решил, что все-таки последнюю встречу (уже не у висячего столика, а в Ереване) я организую дома у Андраника. Я попытаюсь «вести беседу» с человеком, которого так часто вспоминают на «Киликии». С Андраником Мкртчяном.

* * *

Принято считать, что в любом начинании самый трудный шаг — это первый. И это понятно. Что называется, «жребий брошен». Остается сделать последующие шаги, думая о финише. Еще знаменитый Блез Паскаль после каждого своего научного эксперимента неизменно повторял: «Лишь в конце работы мы обычно узнаем, с чего нужно было ее начать».

А знаменитая испанская танцовщица XVIII века Мария Камарго в конце своей блестящей карьеры призналась вслух: «Труден не первый шаг, а последний». Слово «марафон» сохранилось в памяти человечества не столько потому, что 13 сентября 490 года до нашей эры неизвестный греческий воин из селения Марафон добежал до Афин, а потому, что, прокричав о победе над персами, он рухнул замертво.

Экипажу «Киликии» навсегда запомнились первый день плавания, первый шаг, первый кабельтов, первая миля, первый шторм. На протяжении всего перехода, всех четырех тысяч двухсот двадцати пяти миль, не раз мы вспоминали тот самый первый день, первое испытание воли и духа экипажа, испытание самого корабля. Но, пожалуй, больше всего и, я бы сказал, детальнее всего вспоминали тот первый день в последние часы последней ночи «Киликии». Еще днем один из наших друзей, Мамикон,двигающийся на лайнере следом за нами с опозданием в 2–3 дня, передал сообщение по сотовому телефону: «В районе Дубровника нас нагнала чудовищная гроза, идущая на север. Молния, гроза и сильный юго-восточный ветер. Будьте осторожны. По моим расчетам, непогода нагонит вас к ночи». Опытный моряк время рассчитал довольно точно. Однако если бы мы даже очень захотели прижаться к берегу или спрятаться и переждать догоняющий нас ураган где-то в тихой бухте или лагуне, то ничего из этого не вышло. До берега было 10–15 часов ходу, да и в кромешной тьме в штормовом море невозможно найти пристанище. Так что нам оставалось только одно — продолжать идти своим курсом, напрямик к Венеции. И вот на экране сотового телефона появилась надпись «Нет сервиса». Такое случается, когда судно находится на расстоянии не менее 20 миль от берега.

Вскоре все предвестники грозы проявились одновременно. Море штормило. Вдруг яркие прожилки на горизонте высветили судно с кормы. Это молнии. Мы их называем «немыми». Ибо грома почти никогда не слышно. Правда, грохота у нас хватает, когда схлестнувшиеся волны у самого борта ударяются о бок корабля, — чем не «землетрясение»! К провозвестникам относились также первые капли дождя и порывы очень холодного снежного ветра. Прямо не гроза, а пурга. Спустя несколько минут стало казаться, будто некий Гулливер льет из огромных ведер воду на корабль. Об этом я подумал, поднимаясь в час ночи на палубу. Ибо не успел я выйти наверх, как почувствовал, будто нырнул в море. Оказалось, надев верх штормовки, я забыл о низе. Тотчас же вернулся в кубрик и дополнил комплект штормового костюма. На палубе, стоя у основания мачты и держась за канаты, поднимающие рею, стал прислушиваться к голосам вахтенных на корме. Это были капитан Карен Балаян, капитан-наставник Самвел Карапетян, стоящие у рулевых весел Арег Назарян (слева) и Ашот Хачатрян. Они говорили довольно громко. И, как я заметил, довольно спокойно.

Часам к двум дождь прекратился, но ветер при этом усилился. Долго еще сопровождали судно сверкающие молнии и вой прерывистого ветра. Через полчаса ветер неожиданно сменил направление. Это произошло, кроме всего прочего, еще и потому, что «Киликия» поворачивала к северо-западу, а ветер дул на северо-восток, наполняя собой два малых паруса с левой стороны. Смена направления ветра изменила и направление волн, которые вскоре стали хаотичными. Такое состояние моряки называют «толчеей». Надо признаться, что «толчея» является самым злейшим врагом для плоскодонных судов.

До Венеции оставалась по сравнению с пройденными четырьмя тысячами миль просто какая-то мелочь, всего пятнадцать миль, которые оказались сущим адом. Толчея перекидывала «Киликию» с одной огромной волны на другую, кладя ее то на левый борт, то на правый. То и дело было слышно, как что-то падает в кубрике.

Когда в разорванных облаках уже стали появляться звезды, я достал блокнот из широкого кармана штормовых брюк, и, зная, что он у меня исписан только до середины, на ощупь определил, где могут быть свободные страницы. Начал писать крупными буквами по три-четыре слова на каждом листке. После очередной тряски блокнот выпал из рук, и я понял, что теперь

уже не сумею в темноте определить, какие страницы у меня исписаны, а какие — нет. На помощь подоспел Карен, который при свете молнии случайно заметил, как у меня из руки выпал блокнот. Включил фонарь, прикрывая ладонью свет так, чтобы он не слепил глаза рулевым. И я без труда нашел нужные мне страницы. Вскоре можно было довольно легко определить ориентир для судна — это зарево Венеции. Правда, еще далеко было до знаменитого города, но огни от него уже изменили ночную палитру горизонта. Внимательно всматриваясь в венецианское зарево, я подумал, что это не просто привычное для моряка явление, когда время от времени при приближении населенного пункта светлеет небо на горизонте. Венецианское сияние — это нечто особенное. Для нас — неповторимое. Это зарево мы будем всю жизнь любить и помнить.

* * *

«Киликия» все еще передвигалась тяжело, кряхтя, скрипя, едва переводя дыхание. Ее передвижение напоминало бег по свежеспаханному полю с огромными кочками, да еще босиком, да еще в дождь, да еще преодолевая стайерскую дистанцию. Тяжело давались ей последние метры. «Толчея» оказалась ужасно свирепой. Но «Киликия» шла... Только время от времени мы меняли положение парусов, принаравливаясь к направлению ветра. Перед самым входом в Венецианскую лагуну весь экипаж в черных штормовках с белыми полосками-отражателями высыпал на палубу.

Часто бывало в портах, когда на буксире подходил штатный лоцман, чтобы, забравшись на борт, показать путь до причала. Сейчас нас никто не встречал. Собственно, нам и не нужен был чужой проводник. В Венецианской лагуне у нас был свой лоцман — Карен Балаян, который не раз бывал в Венеции и хорошо знал место овейного легендами острова Святого Лазаря.

Стоя на палубе, мы молча в предутренней дымке осматривали контуры и силуэты относительно небольших зданий города, к которому так долго шли. Вся лагуна была испещрена яркими и тусклыми горящими дорожками, отражающими свет от уличных фонарей. Капитан давал команды негромко: люди спят. Мы приближались к известному всему армянству вот уже с 303 года острову, давно ставшему одним из армянских культурных центров в Европе. «Киликия» тихо подошла с западной стороны острова и пришвартовалась к двум деревянным столбам, выступающим из-под воды у самого края крепостной сте-

ны. Я обратил внимание, как судно сделало несколько судорожных движений, подаваясь то вперед, то назад, будто пыталось вырваться из пут толстых плетеных канатов. Когда швартовы, наконец, натянули до предела, судно остановилось и притихло, словно сначала глубоко вдохнуло, набрав в грудь как можно больше воздуха, а через некоторое время выдохнуло. Мы все продолжали стоять на палубе. Стояли молча, думая, что это последний причал «Киликии» и что судно само чувствует это. Наконец, придя в себя и тщетно пытаясь скрыть слезы, обнялись. Я посмотрел на крохотный экран сотового телефона — 10 часов по ереванскому времени. Я все это время не переводил стрелки часов.

Как только 24 июня 2004 года «Киликия» «отчалила» от стен Еревана, мысли всего экипажа были нацелены на порт Потги. Это естественно, поскольку было связано с настоящим историческим событием: спуском «Киликии» на воды Черного моря. И тем не менее, уже в Потги все разговоры сводились к Сочи — очередному порту на маршруте экспедиции. И так каждый раз: не успев бросить якорь в очередном порту, думали о следующем. Но вот где-то в середине пути я неизменно ловил себя на том, что все чаще думаю о Венеции. Уже задолго до финишной прямой Венеция стала некоей доминантной мечтой. И чем ближе к этой мечте, тем чаще возникали на судне разговоры о зимовке.

Но все разговоры на эту тему мы откладывали на потом. Был один приоритет, одна сверхзадача — добраться до причала «армянского» острова Святого Лазаря. И до того мы физически были заняты штормами и грозами последних дней, до того мысленно были с Гевондом Алишаном, чей прах покоится на острове Святого Лазаря, что я не успевал даже вспоминать историю армянской общины в Венеции. Именно — в Венеции. Ибо что касается Италии в целом, то к ней вернемся на втором этапе плавания «Киликии».

Первые армяне, которые появились в Венеции, были, что называется, командированы самим Левонем II в начале XIII века. В 1202 году Венеция заключила договор с Киликийской Арменией.

Генуэзская и Венецианская республики были первыми государствами, которые отправили своих полномочных послов, чтобы договориться об условиях торговли с Киликийской Арменией. Сохранился хрисовул (торжественная грамота, царское послание), подписанный киликийским царем Левонем II

послу Генуи Огеро ди Палло. В нем, в частности, отмечается: «А посему тебе, Огеро ди Палло, генуэзскому гражданину, пришедшему от генуэзцев в мою царскую курию, к моему величеству и ищущему вольностей, любви и почета в моем царстве, о согласии царской курии даю свободу въезда в порт и выхода из порта».

Такие же послания царь подписывал и венецианским купцам, не забывая, что своим хрисовулом он обеспечивал послам и купцам «личную и имущественную безопасность» не только в порту, но и в армянских «городах и селениях». Не могу отказать себе в удовольствии привести еще одну цитату из царского хрисовула. Если бы сегодняшние президенты и министры думали о роли торговли так, как это было более восьми веков назад в Киликийской Армении! Левон II обеспечивал безопасное передвижение с товаром для продажи не только на непосредственно «царской территории», но и заботился о том, «чтобы на всей моей территории, территории моих паронов (господ — *З.Б.*) пребывали в целости и безопасности, чтобы приезжали и возвращались свободно (! — *З.Б.*) и спокойно (! — *З.Б.*), продавали и покупали без всякого принуждения (! — *З.Б.*), поборов (! — *З.Б.*), налогов, подорожных сборов и повинностей».

Точно такой же хрисовул от Левона II получил в декабре 1201 года и венецианский посол Яков Бадуарий.

Взаимовыгодная торговля с каждым годом все теснее сближала обе страны и оба народа. Вскоре в Венеции был построен армянский дворец, а в 1348 году венецианским дожем было дано разрешение «армянским братьям» в Венеции возвести армянский храм святого Иоанна Крестителя. Впоследствии в престижных кварталах города появились и улицы с названием Армянский Джуга, и церковь Святого Креста, и школа. В средние века Венеция стала армянским типографским центром, где издавались книги.

Однако самой знаменательной датой для армян стал 1701 год, когда в Венецию прибыл сам Мхитар Себастиаци — основатель братства монахов-ученых.

* * *

Когда рано утром 15 октября 2004 года «Киликия» причалила к торчащим из воды островерхим деревянным столбам, государственный флаг Армении еще не был поднят. Здесь необходимо уточнение. Флаг Армении мы каждое утро с восходом солнца не то чтобы поднимали, а скорее, раскрывали. Каждый

вечер в момент заката солнца мы оборачивали флагом древко флагштока и даже перевязывали веревкой. Нижний же кончик полотнища, чтобы ветром его не раскрыло и не разорвало, завязывали, я бы сказал, бантом. То памятное для нас утро было молочно-туманным. В Венеции семь утра. В разгар причаливания, когда на борту слышались голоса капитана, капитана-наставника и старшего помощника, Карен Балаян несколько раз шепотом повторял, чтобы не шумели. Еще раннее утро, остров спит, тишина вокруг райская. Так что каждое произнесенное слово слышно окрест.

Когда в очередной раз Карен сделал замечание по поводу шума, добавив: «Неудобно, люди спят», за бортом, точнее, за мраморно-кирпичным парапетом, послышался чей-то голос: «Никто у нас не спит!» Повернувшись к берегу, мы увидели низкорослого священника, одетого поверх рясы в телогрейку. Густая копна волос, наполовину седая борода, большие темные глаза.

— Я уже целую неделю не сплю, ожидая вас, — сообщил священник.

— У меня нет сомнения, что вы отец Егия. Я вас узнал по голосу, — сказал я.

— А я вас узнал не только по голосу. Но не это главное. Главное, чтобы вы не переживали. Шумите сколько угодно. На всем острове нас всего девять человек, и все мы несколько ночей бодрствуем.

Прямо с борта «Киликии» я шагнул на парапет, прыгнул вниз, и мы обнялись. Потом я громко произнес, чтобы экипаж услышал: «Отец Егия Верховный вардапет Килагпян Кесабци»...

— Так пространно меня еще никто не называл, — сказал он и добавил: — Я тоже могу вас пространно назвать матросом, врачом, писателем, летописцем, карабахцем. Но хорошо знаю, что вам больше всего нужно сейчас. А именно: горячий чай или кофе.

* * *

Если посмотреть на остров Святого Лазаря с высоты птичьего полета, то можно увидеть зеленый квадрат с обрезанным одним углом. В этом «обрезке» образовалась «своя» бухта, «своя» гавань, где, кстати, сегодня стоит «Киликия». В центре квадрата общей площадью в тридцать тысяч квадратных метров будет виден небольшой квадратик с декоративными деревьями, кустарниками, газонами, цветами. Вокруг этого квадратика возведены

двухэтажные и трехэтажные здания — сплошные музеи и церковь с высоким куполом.

Есть у Святого Лазаря и свой «парадный подъезд» — дорожка, ведущая вглубь острова. У самого входа справа — памятник Мхитару Себастици, давшему целому религиозному ордену, если не сказать, национальному движению, свое имя — Мхитар.

Этот человек не случайно решил открыть для себя и для будущего свою планету. Он стремился к неповторимому духовному подвигу еще юношей, на маленьком острове высокогорного озера Севан, где упорно готовился к старту неведомого путешествия к венецианской лагуне. Известными и конкретными для шестнадцатилетнего Мхитара были лишь его цель, его сверхзадача, о которых нельзя не рассказать хотя бы потому, что Венецианская лагуна с островом Святого Лазаря, овеянного легендами и реальными подвигами Себастици, для «Киликии», кроме прочего, является местом и долгожданного финиша, и заветного старта.

На борту судна в моей, весьма специфической, библиотеке находятся несколько книг моего друга Кима Бакши, который вот уже сорок лет пылливо изучает бесценные манускрипты, хранящиеся в ереванском Матенадаране, в Венеции, в Вене — собственно, чуть ли не во всех других собраниях древних книг.

Вот что пишет Бакши о Мхитаре Себастици: «Без его скитаний и исканий, без его горестных опытов и устремленной воли остров Святого Лазаря до сих пор выращивал бы свежий салат. Горы салата! И я не совершил бы паломничество, не увидел бы Евангелие царицы Млке и другие сокровища...» Да, без скитаний и исканий Себастици не было бы не только многих сокровищ армянской и мировой культуры, но и философии легендарных мхитаристов, сумевших в мрачные и кровавые времена для армянства, лишённого государственности, зажечь факел возрождения армянской культуры.

Драматичен и тернист был путь Мхитара Себастици от острова на Севане до острова в Венецианской лагуне. Родился он 7 февраля 1676 года в Себастии. Этот город, построенный задолго до Рождества Христова на правом берегу реки Халис в Малой Армении, был родиной многих выдающихся армянских деятелей культуры, науки, теологии, театра, медицины. Среди них был католикос всех армян Микаэл I Себастици. Однако поистине широко прославил и без того прославленный город Мхитар Себастици. Свое длительное, полное драматизма странствие он начал на лодке по озеру Севан и завершил, под-

плыв по Венецианской лагуне к острову, который среди бесчисленных туристов Венеции называется не иначе, как «Армянский остров святого Лазаря».

Верно заметил Ким Бакши, что Мхитар Себастиацци, отправляясь в дорогу, меняя города и монастыри, искал не новые места, а, того не сознавая, искал нового себя.

Хочу еще процитировать дорогого Кима: «Здесь, недалеко от Средиземного моря, на скрещении исторических путей, культур, религий, Мхитар увидел сирийцев, евреев, арабов и армян, живущих под властью турок... Все между собой говорят по-турецки, даже французский миссионер Боволье, с которым сблизился Мхитар. Не тогда ли сердце Мхитара дрогнуло, душа переполнилась тоской. То, что он видел раньше и в других местах во время своих скитаний и паломничеств, выстроилось в единый образ гибнущего народа. Нет, его не убивали на глазах Мхитара. Ремесленники работали: ткали ковры, стучали своими молотками чеканщики. Купцы торговали, отправляли караваны, снаряжали корабли. В армянских семьях выдавали дочерей замуж, женили сыновей, матери присматривали за детишками. Но говорили между собой часто по-турецки и даже в церкви чуждо звучал армянский язык. Не могли написать и двух строк с помощью букв, созданных для них Месропом Маштоцем. И не помнили ни о великих царях Армении, ни о героях, погибших в сражениях за родную землю, ни о подвижниках — своих святых».

Я не могу не продолжить цитату из Бакши, очень важна мысль, высказанная здесь: «Да, народ умирает не на поле боя, а у семейного очага, когда умолкает язык отцов и дедов, непонятной становится священная книга. Когда те, кто имеет власть и деньги, предпочитают не тратиться на родную культуру, искусство, книгу».

Желание конкретно, действительно помочь армянам вернуться «в лоно своего народа» не оставляло Мхитара на протяжении всей его жизни. Он поменял великое множество географических точек в поисках места, где мог бы как можно эффективнее претворить в жизнь свое желание. Вышедший из армянской церкви, он еще в юности сознавал, что ему чужды устои церковного чиновничества. Он не стал фанатичным приверженцем какой-либо другой христианской церкви, в том числе и католицизма. Он был классическим и типичным странствующим богомольцем, который, как справедливо пишет Бакши, «хотел только одного — просвещать свой народ, укреплять расшатанные основы: веру (естественно, речь идет

не вообще о христианской вере, а об армянской апостольской церкви — З.Б.), язык и культуру. Три кита, несущие на себе свод своей нации».

К своей святой цели и сверхзадаче Мхитар Себастици пришел исключительно через философию и стратегию армянской апостольской церкви, крестившей мальчика с мирским именем Манук, давшей ему духовное имя Мхитар, с которым он шагнул в бессмертие. И, чтобы поставить точку над «і», я хочу вновь привести слова моего друга Кима Бакши: «Мхитар, далеко обгоняя свое время, не принимал вражду и отчуждение между различными ветвями христианства, искал не то, что разделяет их, а то, что объединяет в единую семью сыновей Иисуса Христа».

* * *

Уже во время утреннего чаепития 15 октября на острове Святого Лазаря, ставшим для нас чуть ли не историческим, мы почувствовали, что вопрос зимовки судна — не столько вопрос, сколько проблема. Из бесед с отцами-мхитаристами, и в частности, с отцом Егия, стало ясно, что нелегкое это дело — оставить более чем на полгода такой раритет, как «Киликия», и спокойно спать. Ранее мы только размышляли, но сейчас надо было решать проблему на практике. Помимо прочего, от решения этой проблемы зависели сроки нашего возвращения домой.

Именно во время чаепития, когда я почувствовал, как с каждым миготом, с каждым вопросом, ответом, улыбкой, смехом, шуткой все ближе и ближе становился нам глава Ордена мхитаристов, я, улучив момент, обратился к отцу Егия:

— Уважая морские традиции, связанные с приметами, мы до сегодняшнего дня, то есть до финиша, до причаливания к острову, до встречи с главой конгрегации мхитаристов отцом Егия, не решались вслух думать о зимовке...

Глава Ордена мхитаристов перебил меня:

— Неужели у вас хоть на мгновение было сомнение...

Меня точно ударило электрическим током. Я вдруг словно прочитал его мысли, невольно вспомнив великого телепата Вольфа Мессинга. И абсолютно уверенный, что я отгадал мысли аббайра, выпалил скороговоркой:

— Никто из нас ни на мгновение не сомневается, что вы давно уже решили взять опеку над «Киликией» во время зимовки. Мало того...

— Мало того, — продолжил отец Егия, — я организую здесь на острове хранение всей корабельной снасти, ваших пожит-

ков, словом, всего того, что вы перед консервацией снимете с борта. И еще...

— И еще, — под хохот ребят, войдя в раж дуэльной игры, я перебил его, — за неделю до старта...

Тут этот удивительно живой, веселый и остроумный священнослужитель просто изумил всех нас, а меня сразил прямо-таки наповал, когда не только угадал то, о чем я хотел поведать ему, но и проявил редкое знание вопроса. Ведь не успел я ему сказать, что надо делать за неделю до старта, как он четко изложил суть проблемы:

— За неделю до старта нужно будет поднять деревянное судно на берег и, просушив обшивку, законопатить те щели между досками, что находятся ниже ватерлинии. Ибо то, что выше ватерлинии, можно законопатить и когда судно находится в воде. Я договарюсь в порту с теми, кто имеет соответствующие краны, чтобы проводить эту работу.

Лишь потом я узнал, что этот человек прекрасно разбирается в морском деле. Забегая вперед, замечу, что когда, уже после возвращения домой, я позвонил отцу Егия из Еревана и попросил, чтобы он проверил состояние трех торчащих из воды бревен, к которым причалило судно, «хозяин» острова ответил: «Я удивляюсь, как вы могли пройти по семи морям, если до сих пор не знаете главного. А главное то, что я уже на следующий день после вашего отплытия добавил у борта «Киликии» еще три более мощные сваи, которые позволяют намертво обхватить весь корпус корабля. При этом сделано все так, чтобы во время прилива и отлива эта моя конструкция могла спокойно вместе с судном подниматься и опускаться».

* * *

Утро 17 октября. Вокруг «Киликии» непривычный шум, гомон, хохот, гул моторок, шлепки весел по воде. Кто-то оказался в кубрике догадливее всех и первым произнес: «Фиеста». Праздник, который ждал нас. Праздник, к которому мы торопились. Традиционная морская фиеста, которая проводится раз в год у одного из островов венецианской лагуны. На этот раз (опять Божий перст) — у «армянского» острова Святого Лазаря.

Экипаж вышел на палубу. Весь вечер и всю ночь волком выл все тот же юго-восточный ветер, который еще два дня назад ударил грозой. И вдруг наступила райская тишина, и райским показалось синее небо. Пригляделись — со стороны венецианского порта и окрест к нам стаями медленно плывут

гребные лодки: гондолы, каноэ-двойки, четверки, шестерки. Вскоре возле нашей «Киликии» собрался целый рой разноцветных продолговатых остроносых и острохвостых лодок. Лишь у классических гондол носы и хвосты были изогнуты кверху. «Киликия» рядом со всей этой юностью выглядела неким динозавром, неким библейским 969-тилетним Мафу-сайлом.

Вскоре у торчащих из воды деревянных свай, подточенных сверху, как карандаши, выстроилась дюжина двоек каноэ. Все спортсмены были в белых брюках и разного цвета футболок, отличающих команды друг от друга. Здесь, как и во многих других видах спорта, процедура старта проводится очень строго. Участники трижды возвращались — фальстарт. К счастью, этого больше не повторилось. А стартов было очень много.

Удивительное зрелище — соревнование на одиночных гондолах. Говорят, увы, все меньше и меньше остается в Венеции традиционных классических гондол. Их сегодня заменяют современные фешенебельные лакированные перламутровые «венецианки», изготовленные из пластика и красного дерева. На классической гондоле бывает всего один гребец. И гребет он лишь с одной стороны. Казалось, лодка должна непременно поворачивать в другую сторону. Однако гондола имеет свою «умную» кривизну. Она, если приглядеться, графически напоминает запятую. И с каждым гребком, двигаясь вперед, норовит повернуть нос в сторону, где находится весло.

Устроители праздника дали возможность походить на гондоле «киликійцам» — Карену Балаяну, Арегу Назаряну, Ашоту Хачатряну и Мушегу Барсеяну.

Фиеста продолжалась до двух часов пополудни. Победителям в пяти типах лодок вручались разноцветные памятные флажки с никелированными древками. На просторной площадке крепостной стены и проводилась торжественная процедура награждения победителей. Организаторы фиесты предоставили мне честь вручить награды победителям — наверное, выбор пал на меня из-за моей седой бороды. Затем процедура награждения была перенесена на палубу «Киликии», где победителей награждал капитан судна Карен Балаян, который и завершил фиесту выступлением перед участниками соревнований и многочисленными гостями «армянского» острова. Он рассказал и о маршруте «Киликии», и о том, что на будущий год армянское парусное судно именно с этой географической точки возьмет старт к Атлантическому океану.

* * *

У строителей «Киликии» были и сомнения, и разногласия по вопросу о зимовке судна. На воде или на суше? Сами по себе споры были непростыми. Тут ведь нет золотой середины — либо на воде, либо на суше. Третьего не дано... Как бы мы ни избегали примет, тем не менее позволяли себе вслух поднимать этот вопрос еще в море. Уже тогда на помощь пришла нам... философия, точнее, один из главных ее постулатов: «критерием истины является практика». Мы знали, что судно должно зимовать в Венеции, в городе, где нет улиц, есть только каналы. Сама архитектура города, в буквальном смысле слова, жидется на деревянных сваях, которые сохраняются в соленой воде до полутысячи лет. Хорошо известно, что достаточно вытащить их на сушу, где полно света и кислорода, как гигантские деревянные карандаши разваливаются на глазах. Об этом, конечно же, знали отец Егия и другие мхитаристы.

Мы поняли важность того, что заключено в скучном слове «консервация». Это своего рода родительская забота наших соотечественников о «Киликии», надежно подкрепляющаяся профессиональными навыками островитян.

* * *

Девятнадцатого октября рано утром мне позвонил по мобильному телефону аббайр и сказал, что готов выполнить свое обещание: позволить мне два часа поработать в комнате самого Алишана. Он даже не подозревал, какой устроил мне праздник одним этим сообщением.

Керовбе Алишанян сын Петроса-Маркара. Так звали Алишана. Поэты считали его поэтом, филологи — филологом, историки — историком, географы — географом, переводчики — переводчиком, а энциклопедисты считали его энциклопедистом. Родился в Константинополе в 1820 году. Начальное образование получил в Полисе, так армяне спокон веку называют Стамбул, а в двенадцать лет поступил в училище Мурад-Рафаелян в Венеции. Семьдесят лет он жил в Венеции, точнее, на острове Святого Лазаря. Здесь на восемьдесят втором году жизни остановилось его сердце.

С детства чуть ли не каждый армянин при одном лишь упоминании Алишана непременно вспомнит о гении, который всю жизнь провел на чужбине. Написал историю Армении во всех ее подробностях (ландшафт, флора, фауна, геология и тому подобное), но при этом ни разу не ступил на родную землю. Наиболее

сведущие вспомнят и о том, что этот человек был настоящим исследователем и изыскателем, не занимавшимся компиляцией — то есть когда составляют сочинения на основе чужих произведений без самостоятельной обработки источников. Он один из самых цитируемых авторов и, что для нас самое главное, один из гениальных певцов Киликии. Правильно заметил мой добрый друг Ким Бакши, что все известные армяне относятся к Алишану с величайшим почтением и любовью, ставя его чуть ли не рядом с полководцами и фольклорными богатырями.

И вот осторожно, не скрывая своего трепета, вхожу вслед за отцом Егия в знаменитую комнату, где работал, творил и тихо умер во сне ранним утром 22 ноября 1901 года Гевонд Алишан. Здесь все, как было тогда, в то зябкое осеннее утро. Аббайр спешил (как всегда) к своим многочисленным гостям. Скороговоркой сказал, что я могу принести сюда мою крохотную пишущую машинку. Показал на стол, за которым десятки лет сидел и писал Гевонд Алишан. Еще до того, как мы вошли в музейную комнату летописца, я заметил у аббайра в руках папку. Перед уходом он передал мне ее, сказав: «Я принес вам пачку машинописных листов. Будет правильно, если последние страницы книги о путешествии вы напишете на бумаге, которую дали вам на острове Святого Лазаря». Молча повернулся и ушел. Удивительный все-таки человек этот отец Егия, верховный протоархимандрит Килахпян Кесабци: делает доброе дело как бы невзначай.

Я остался один в небольшой, почти квадратной комнате. Достал из кармана записную книжку, осмотрелся. Прибранная кровать у самой двери. Когдаходишь, сразу ее не замечаешь. Небольшой дубовый стол у самого окна. Остальное — шкафы с древними, как мир, книгами. Их очень много. Рядом со столом — большой шкаф с высокими полками. Здесь какие-то огромные книги. Прямо-таки фолианты. Все авторские. Один у них автор — Гевонд Алишан.

На стенах — картины в рамках. В основном — это распятый Христос. По привычке сделал несколько зарисовок, в том числе набросок с портрета самого Алишана, обрамленного лавровым венком.

В тот же день я посетил на острове кладбище, где похоронен Алишан. И там я, конечно, не расставался с блокнотом. А вечером исполнилась еще одна наша мечта: возложили венок от имени экипажа «Киликии» к мемориальной стене, где покоится прах «фольклорного богатыря». Там же в присутствии всего

экипажа, министра иностранных дел Армении Вардана Восканяна и других лиц аббайр и все мхитаристы острова провели трогательный заупокойный молебен. В тот вечер многие из нас мысленно беседовали с великим просветителем, сыном армянского народа, еще в середине XIX века сказавшим: «Только в борьбе можно приобрести Свободу и Независимость».

* * *

Из окна комнаты Алишана была отчетливо видна «Киликия». Ребята выгружались. Заметив ближе всех находившегося Мушега, я окликнул его. Попросил, чтобы он принес мне на второй этаж музея мою пишущую машинку. Зная о том, что его не пустят наверх, ибо без разрешения отца Егия запрещается вход в музей, я сам двинулся Мушегу навстречу. Проходя мимо сплошных рядов книжных шкафов с застекленными дверцами, бросил взгляд на ярко-красную книгу с названием «Дорога». Уж больно знакомой показалась графика шрифта. Подошел поближе: мои имя и фамилия. При этом окончание фамилии с западноармянским правописанием. Точно знаю, что такого издания у меня не было. Наверное, писатели поймут мое желание непременно взять в руки книгу. Но шкаф закрыт. Я позвонил отцу Егия:

— Аббайр! Что бы с вами произошло, если бы вдали от дома вы обнаружили книгу с вашим именем на обложке, которую до сих пор никогда не видели?

— Я бы незамедлительно позвонил аббайру и попросил, чтобы он сразу же поднялся наверх и принес с собой ключ.

— Вы гений. А я вот стою здесь и все думаю, кому бы мне позвонить.

Через минуту в конце широкого и длинного коридора показался аббайр. Рядом с ним легкой спортивной походкой шел Мушег, неся в руке знакомую мне до боли пишущую машинку в белом футляре. Аббайр, не дожидаясь, пока я покажу место, где стоит моя книга, подошел точно к той дверце, которую и нужно было открыть. Тем самым дал мне понять, что он знает, где и что лежит в музее. Я взял в руки книгу. Издано в Лос-Анджелесе. Издательство «Навасард». 1989 год. Такой в моей библиотеке нет. Книгу поставил на место и заспешил к Алишану. К его письменному столу.

Первое, на что обратил внимание, — уж очень высокий стол. И писать неудобно, и печатать. Присмотрелся и обнаружил три ящика справа, три слева и в центре — большой ящик, над кото-

рым был виден край доски с двумя фигурными ручками. Потянул на себя, и передо мной открылась ровная деревянная полка, которая оказалась намного ниже поверхности стола. Значит, Гевонд Алишан на столе держал книги, рукописи, документы, нужные материалы, а писал только на выдвижной доске.

Положил машинку на доску. Устроился поудобнее. Открыл последний походный блокнот, начал искать нужное место. Читаю: «Непременно надо честно, как на исповеди, обратиться к экипажу и сообщить о своей так называемой отставке». Я знаю, когда и почему написал эту фразу. Мало того, можно перевернуть страницы блокнота и найти эскизы «исповеди». Я начал было писать мое обращение к экипажу. Однако вскоре почувствовал, что не с того я начал мою работу в комнате, где витает дух легендарного научного исследователя и подлинного певца истории Киликии Гевонда Алишана. Я осязаемо чувствовал, что здесь просто нельзя заниматься ничем, кроме как тем, чем большую часть своей жизни занимался Алишан в этой комнате. А именно: я должен в последний раз погрузиться в историю Киликии. А до «исповеди» моей перед ребятами еще есть время. Так что пока в комнате Алишана вернемся на восемь веков назад.

* * *

Если бы меня спросили: «Что дало вам плавание на «Киликии»?» — я бы ответил: «Киликия» дала мне Киликию. А потом, извинившись за каламбур, погрузился бы в раздумья. Дело в том, что я сам часто задавался какими-то софистскими вопросами. К примеру, можно ли представить мир, скажем, без Аристотеля и Сервантеса? А без Нарекаци? А без Шекспира? Правда, это все — нечто космическое. Можно и на землю спуститься. Скажем, я лично представляю ли сегодня свою жизнь без плавания на «Киликии»? Об этом я много говорил в настоящей книге, имея в виду и преодоление себя, и страсть, и страх, и боль, и любовь, и смерть, — все это на море видится иначе, чем на суше. Но что, все-таки, для меня «самое-самое»? На это я отвечаю так: «Самое-самое главное — это чтобы я сумел убедить моего читателя хотя бы на миг проникнуть вместе со мной вглубь веков и увидеть все своими глазами». Это не только интересно, но и поучительно. Оставляя свою «малую родину», лишившись очагов, нажитого богатства, эмигранты привозили в Киликию книги и рукописи. Когда же изгоняли завоевателей, то рукописи эти переписывали, а оригиналы отправляли домой. Вскоре такая частная инициатива стала нормой государства.

Нам сегодня остается только гордиться подвигом наших предков, благодаря которым в Матенадаране и других хранилищах древних рукописей собраны тысячи созданных в Киликийской Армении манускриптов, в том числе и несколько сот истинных шедевров, украшенных неповторимыми миниатюрами.

* * *

Живет в Ереване женщина редкой профессии. Она — художник-миниатюрист. Зовут ее Мариной. Это она, узнав о предстоящей экспедиции, принесла капитану «Киликии» большой ватманский лист, обрамленный по периметру армянскими миниатюрами. Марина предложила, чтобы во время встреч мэры городов расписывались на листе. Слава Богу, всем хватило места на «пергаменте». Последним расписался мэр Венеции Паола Коста.

Там же в мэрии я решил нарушить традицию и вместо того, чтобы использовать вырезки из энциклопедии, альбомы с историческими очерками, я выписал удивительные статистические данные о Венеции, которые были крупно выведены на красочном плакате, висевшем в приемной градоначальника. Уверен, арифметика эта заинтересует читателей. Венеция стоит на 118 островах, не считая тех площадей (балконы, веранды и другие), которые держатся на сваях. Острова разделены между собой 165-ю каналами и связаны мостами — их более четырехсот. Сопровождающий нас молодой ученый-филолог, ассистент Римского университета Вартан Карапетян переводил с итальянского, а я стенографировал: «В самом городе пассажирские и грузовые перевозки осуществляются исключительно на судах, гондолах и баржах. Однако имеются железнодорожные и автомобильные мосты, соединяющие островную Венецию с материком».

Экипаж «Киликии» оказался свидетелем того, как вода в каналах города поднялась и залила улицы. Такое обычно происходит во время осенних штормов. А мы как раз добрались сюда в середине осени. Подчас невозможно было свободно ходить по улицам, по которым передвигались шумные, густые потоки туристов. Нетрудно представить, что творится в этом городе в летние месяцы.

* * *

Утро 24 октября выдалось туманным и прохладным. Мимо острова проплывают пассажирские катера, водные такси, моторки, волны от которых, доходя до берега, то и дело покачива-

ют привязанную к трем островерхим столбам «Киликию». Я обратил внимание, что ребята не разговаривают друг с другом, словно поссорились. А поскольку я думал только и только о судне, то не трудно догадаться, что то же самое происходило и с ребятами. Они думали о «Киликии». Они переживали. Никто не знал, что день расставания сузится до часа, а затем и до минут и секунд. Флаг Армении уже не развевался на корабле. Мы аккуратно сложили и флаг Армении, и флаг Арцаха, чтобы дома передать их двум президентам. Нельзя начинать новый этап с перепачканными и истрепанными символами государства. Поэтому решили, что вручим главам, что называется, двух Армянский старые флаги, которые потом будут переданы в музей, и получим от них новые, свежие красно-сине-оранжевый и красно-сине-оранжевый с белой лесенкой полотнища. Во время прощания с военным кораблем матросы отдают честь флагу. Сейчас мы долго стоим на берегу и молча смотрим на нашего друга, на наш дом, на наше прошлое, настоящее и будущее.

У нас еще есть время. Через десять минут приплывут к острову два водных такси. Как-никак, тринадцать человек и целая гора вещей. Чуть поодаль от нас стояли обитатели острова Святого Лазаря. Они тоже молчали. Они нас понимали. Они остаются за нас. Девять дней мы общались с нашими соотечественниками, уникальными в своем роде священнослужителями, представляющими руководство овейного легендами Мхитарянского братства. Поколение за поколением небольшая группа постоянных обитателей крохотного острова, общая площадь которого за последние десятилетия увеличилась почти в два раза, собирала, накапливала, приумножала и бережно сохраняла бесценные памятники овеществленной мысли не только армянского народа, но и всего человечества.

За последние три века Венецианская лагуна и все ее побережье не раз подвергались нападениям завоевателей, но никто из них, в том числе и Наполеон, не посмел дотронуться до шедевров, экспонируемых в музее «армянского» острова, воспетого Байроном.

Позволю себе сделать небольшое лирическое отступление, связанное с именем Джорджа Байрона. Более полувека назад я извлек из школьной программы по литературе некую хрестоматийную квинтэссенцию об английском поэте лорде Байроне. Но никто из нас, учеников, при этом понятия не имел, что великий поэт написал английскую грамматику для армян и, что самое главное, — армянскую грамматику для англичан. Поэт великое множество раз посещал остров, подолгу остава-

ясь там. И каждый раз говорил своим друзьям, что идет не просто к армянам, а к «благородным армянам». По сути, он стал своего рода членом братства мхитаристов, общаясь с ними на армянском, изучая армянские манускрипты в оригинале.

Расставаясь с «Киликией», с островом, с нынешними обитателями крохотной итальянской Армении, с Мхитаром Себастиани, с Алишаном и другими пилигримами, мы расставались и с Джорджем Байроном, который писал в своем кабинете в Сан-Лаззаро: «Трудно найти летописи народа, менее запятнанные преступлениями, чем летописи армян, добродетели которых были мирные, а пороки — следствиями притеснения. Но какова бы ни была их судьба, — а она печальна, — что бы ни ожидало их в будущем, их страна всегда должна оставаться одной из самых интересных на всем земном шаре».

* * *

Два новехоньких катера-такси отчалили от острова. Долго продолжали стоять на берегу недалеко от «Киликии» наши добрые друзья-мхитаристы, «благородные армяне». Они нам махали руками до тех пор, пока не исчез в утренней дымке силуэт острова Святого Лазаря. Отец Месроп и юный Варган Карапетян сопровождали нас до самой Вероны, воспетой другим английским гением.

Наконец-то мы в Венеции увидели автомобили. Значит, есть и такая Венеция — автомобильная и даже железнодорожная. Нас ждал комфортабельный автобус. Я по привычке достал блокнот. На всякий случай. Вроде бы, все уже позади. Остров Святого Лазаря остался вместе с «Киликией» позади. Можно, собственно, ничего уже не записывать. Вроде бы началась одна и кончилась другая жизнь, и я вернулся в обычное состояние. Словом, надо уже приноровиться к перемене. По крайней мере, я уже завершил свое главное дело — дело летописца. Помнится, когда сел в водное такси, вспомнил друга моего Соса Саркисяна, который однажды признался, что на склоне лет, когда расстанется со сценой (а он никогда не расстанется с ней), мечтает устроиться садовником на острове Святого Лазаря. Так что, как видно, это рабочее место для светского армянина-пенсионера уже занято. Я не очень уж горюю по этому поводу, ведь со мной останутся мои неповторимые воспоминания и терпкие грезы. Твердо знаю, что я никогда не забуду этот остров и всегда буду мечтать о нем. А пока надо считаться с реалиями жизни и добираться до Падуи, потом по мосту через реку Баккильоне до Ви-

ченцы и потом по мосту через реку Адидже до Вероны, которая, как утверждают специалисты, своим богатым бюджетом, кроме прочего, обязана Уильяму Шекспиру.

Мне трудно разбираться в тонкостях архитектурных стилей, легче сравнивать времена. Смешались в Вероне подробно описанные классиками седая старина, раннее и позднее Средневековье, сегодняшнее и даже завтрашнее. Потоки туристов из разных стран спешат на свидание к Ромео и Джульетте. Не очень просторный, если не сказать тесный двор, обрамленный строениями в стиле ранней готики, на которую никто и не обращает внимание. Все устремляют взоры только на тот самый знаменитый балкон, где украдкой целовались юные герои Шекспира. Ну, и, конечно, — стоит нескончаемая очередь желающих сфотографироваться у бронзовой Джульетты. На стенах домов и особенно на входной арке тысячи, если не миллионы, приклеенных листочков бумаги с пожеланиями. Многие просто пишут имена своих возлюбленных и очень-очень близких людей. Непароком я подумал о моей старшей дочери Сусанне. Если вся суть и весь смысл автографов и записок заключается в том, что не только красота, но и любовь спасут мир и каждого его обитателя, то вполне естественно, что в этот миг я вспомнил мою любимую дочь. Написал ее имя и пристроил бумажку среди миллионов имен, которых обязательно спасут и красота, и любовь.

* * *

Времени у нас было предостаточно. До вылета самолета в Вену по информации капитана оставалось целых три часа. В красивом и уютном городе мы осязаемо чувствовали красоту и уют еще и потому, что очень старались провожающие нас отец Месроп и Варган Карапетян, которые хорошо знали город. Словом, мы были спокойны. Наверное, только у меня душу скребло какое-то сомнение. В мистику не верю. Но хорошо знаю, что нечто подобное бывает у многих людей. Во время затянувшегося обеда, который на прощание дал отец Месроп, я решил все-таки справиться о времени. Капитан довольно уверенно сказал, что времени у нас предостаточно и можно спокойно продолжить экскурсию по Вероне. Арик развил тему: «Честно говоря, грешно в таком знаменитом городе, где чувствуешь себя счастливым, «наблюдать часы». А в это время мою душу все еще продолжал точить червь сомнения.

Не наблюдающие часов счастливые члены экипажа «Киликии» шумно и радостно разгружали вещи. Рядом с автобусом

выросла всамделишная гора. Ничего удивительного: целая чертова дюжина рюкзаков, не считая дюжины ящиков с книгами (из них добрая половина — мои). Счастливые и шумные киликийцы перетаскивали вещи внутрь здания аэропорта. Радость и счастье от специфического запаха аэропорта напомнили, что это уже последний старт. А финиш — дом. Ереван.

Наше приподнятое настроение не могло изменить никакое землетрясение с молнией, громом и цунами. Мы продолжали хохотать, подтрунивать друг над другом, не удивляясь тому, что лица капитана «Киликии» Карена Балаяна, главного экономиста и финансиста острова Святого Лазаря отца Месропа — сына Селима Сулахяна и без пяти минут профессора по западной литературе Вартана — сына Арама Карапетяна, были с перепугу белыми, как снег. Мы продолжали по инерции хохотать даже когда осознали, что не просто опоздали, а опоздали капитально, ибо наш самолет с пустыми тринадцатью местами уже давно приземлился в Вене.

Читателю может показаться, что, находясь во власти эйфории, мы потеряли рассудок. Я обнял Карена, которого вырвал из моих объятий мощный Самвел Карапетян, потом по очереди потрясли за плечи капитана все остальные киликийцы. Каждому было ясно, что следующий рейс объявят только через сутки и что на него билетов нет.

Первым о нашей проблеме узнал аббайр, который сказал мне буквально следующее: «Я ничуть не удивляюсь. Мало того, я знал, что так и будет. Вы не пригодны для путешествия по земле и по воздуху». И добавил: «Не волнуйтесь, все будет нормально». Действительно, все оказалось более чем нормально. Нас повезли на нескольких машинах такси в самую близкую к аэропорту гостиницу. Не было бы счастья, да несчастье помогло. Ведь мы получили, можно сказать, дополнительную возможность объездить и облазить прекрасную Верону. Однако на этом наша благодарность Карену за его добрую рассеянность не кончилась. Все тот же Божий перст, который направлял Карена, устроил так, чтобы экипаж «Киликии» приземлился в Вене, имея огромный запас времени. Как это было накануне в Вероне, мы объездили и облазили столицу страны, где сейчас проживают около пяти тысяч армян. Я подумал: если Богу было угодно, чтобы мы всей командой оказались вне программы экспедиции в этом городе, то почему бы по нашей традиции не напомнить ребятам и читателям кое-какие исторические факты. В сентябре 1683 года, когда турки взяли Вену в осаду, в составе подоспевшего на по-

мощь австрийцам польского войска был отряд армянских бойцов, о которых до сих пор помнят в Австрии. Напомним и о том, что в 1700 году император Священной Римской империи Леопольд I вел переговоры с прибывшим в Европу из Гандзасара выдающимся деятелем национально-освободительного движения Армении Израелом Ори. В XVII–XVIII веках в австрийском правительстве занимали высокие посты многие армяне. В Вене действуют храм Мхитарианской конгрегации и армянская школа. Армянская община объединена под эгидой Армянской апостольской церкви и благотворительных организаций. Во дворе церкви Святой Рипсиме воздвигнут памятник жертвам геноцида армян в Османской империи, в Вене установлен хачкар в память о жертвах землетрясения в Армении и автору книги «Сорок дней Мусадага» Францу Верфелю.

* * *

Удивительное состояние души, когда после многих хлопот, бегов, очередей, толкотни, шума, разноязыкой многоголосоицы, оформления билетов, досмотра вещей, глухого удара пограничного штампа по паспорту, наконец, глубоко вздохнув и выдохнув, ощущаешь, что ни от кого уже на этой земле не зависишь. Разве что только от погоды. К счастью, погода и в Австрии, и в Армении выдалась нормальной. И я в последний раз (теперь уже окончательно в последний раз) достал блокнот. Уже знал, что блокнот не положу в дипломат, а буду держать в руках и закрою только тогда, когда приземлимся в Ереване.

* * *

Перелистывая страницы блокнотов, я то и дело корил себя за то, что зачастую не мог разобраться в собственных каракулях.

Думаю (даст Бог), после выхода в свет книги об уроках «Киликии» и Киликии я еще раз вернусь к записным книжкам, чтобы попытаться раскрыть там многие скобки. Ведь, наверное, не случайно я написал в блокноте: «Когда обезумевшее от зловещей глобализации человечество будет уже агонизировать, его спасут не какой-то там компьютер и Интернет, а обыкновенная записная книжка и огрызок карандаша».

В плавание я взял с собой не только справочники, словари, Библию, Гарегина Нжде, но и один из своих старых блокнотов с пожелтевшими от времени листами. Это были не простые записи. Это были своего рода психологические рецепты, которые в

разное время выписывали мудрецы для тех, кто отправляется в трудную дорогу. Гораций в разных своих произведениях выводил формулы для членов любой команды. Читаешь и поражаешься, что написаны они более двух тысяч лет назад: «Не хмурь бровей!», «Подчиняй свой дух, управляй своим настроением», «В трудных обстоятельствах сохраняй рассудок», «Старайся и в горькие минуты сохранять присутствие духа». Я обратил внимание, что в моих записях довольно часто встречаются слова «гнев» и «настроение». Оба эти состояния пребывают во взаимосвязи, зачастую порождая друг друга. И не дай Бог, если член экспедиции не управляет ими. За три века до римского поэта Горация греческий поэт Менандр писал: «Умеющий сдерживать гнев никогда не совершит позорных дел». Через два века Менандру вторил его соотечественник поэт-баснописец Бабрий: «Гнев порабощает и унижает даже достойнейшего человека».

Могут возразить: мол, никуда не денешься от природы человека, от обстоятельств. Но я-то имею в виду не человека в джунглях, а человека в обществе, в экипаже, в команде. Можно сказать иначе: я имею в виду не только законы природы, но и законы Библии, которая утверждает: «Умеющий гнев сдерживать позорных дел никогда не совершит».

Незадолго до приземления в аэропорту «Звартноц» я сделал последнюю запись в последнем блокноте: «Я счастлив и горд, что на «Киликии» за все долгие месяцы плавания и особенно во время штормов мудрость и трезвость преобладали над глупостью и эмоциями».

* * *

Шасси самолета плавно коснулось поверхности взлетно-посадочной полосы «Звартноца». Так уж получилось, что именно в это мгновение я закрыл свой черный «дипломат» со всем моим богатством, накопленным на борту «Киликии». Члены команды расположились в разных местах. Если бы мы не опоздали на свой рейс, то накануне все сидели бы скученно. Но сейчас, слава Богу, хоть нашлись сидячие места по всему длиннющему салону лайнера. Лишь когда все встали, я обратил внимание на то, как контрастно выделяются наши ребята в плотной массе пассажиров. Мы были одеты в одинаковую форму: черные штормовки поверх полосатых тельняшек. Мы довольно долго стояли в ожидании, пока выйдут пассажиры первого салона. Я всматривался в лица ребят, с которыми наверняка по пуду соли съел хотя бы потому, что день и ночь, неделю за неделей, месяц за

месяцем вместе с «Киликией» мы находились в соленой воде, дышали влажным соленым воздухом.

Мы с Ашотом вышли последними из самолета. После душного салона я жадно глотал свежий прохладный воздух, улавливая родной запах Еревана. Шестой час утра. Солнце пока еще не взошло, но в белесой дымке ощущались предвестники рассвета. У трапа стоял плотной группой экипаж «Киликии» в черных штормовках, став единым целым. Я подумал, что это и есть самая последняя точка нашего маршрута, нашей экспедиции.

Я был уверен, что в аэропорту нас непременно встретят все айасовцы, которые строили «Киликию» и помогали в Поти подготовить корабль к старту.

Но среди них были и те, кто незримо спустился с небес, чтобы влиться не в ряды встречающих в аэропорту родных и близких, а в строй экипажа судна «Киликия», которую сами же и строили. Среди них, уверен, — винодел-технолог Арташес Парсаданян, который с самого начала создания клуба «Айас» жил идеей о строительстве парусного судна в Армении. Один из тех, кто заложил фундамент под не существующими еще стапелями будущего судна. Он ушел первым. Погиб в тяжелом бою в самом начале Арцахской войны под Мегри.

Где-то рядом с ним Армен Ерицян — радиотехник-электро-механик, который многое успел сделать для клуба морских исследований и начала строительства судна. Активный участник Карабахского движения и Арцахской войны. Погиб в июле 1992 года в Мардакерте.

Историк-археолог Баграт Садоян. Ему помогали строить «Киликию» два его сына, Гайк и Артак, которые выросли по мере того, как судно обретало классические киликийские формы. Баграт был начальником штаба в отряде «Арабо» во время Арцахской войны. Умер от неизлечимой болезни. Сегодня страстно желает осуществить мечту отца старший сын Баграта, девятнадцатилетний одаренный яхтсмен Гайк, для которого еще с раннего детства «Киликия» была больше, чем просто судно.

Роберт Оганесян. Инженер-механик. По возрасту Роберт был старше всех, и ребята его прозвали Эдисоном за то, что он считался профессиональным изобретателем. Занимался восточным единоборством. Вместе с тремя своими сыновьями воювал в Арцахе. Умер от инфаркта в 2003 году, когда «Киликия» уже прошла успешные испытания на Севане.

Все они, в том числе и Андраник Мкртчян, навечно включены как почетные члены в состав экипажа «Киликии».

* * *

Как я и обещал, последним моим собеседником, но уже за бортом парусника, будет Андраник Мкртчян. Он погиб на борту «Киликии». Успел пережить радость от сознания того, что построенное его руками судно при спуске на воду стояло ровно и уверенно. В то утро 12 октября 2002 года все было готово к тому, чтобы «Киликия», только что получившая свое имя, отошла от берега. Несколько раз были подняты и спущены малые паруса. Несколько раз была поднята хорошо известная читателям тяжелейшая рея, на которой был подвешен большой парус. И вот в час, когда «Киликия» должна была выйти в море, когда рея с парусом усилиями бицепсов ребят начала уже ползти вверх, случилось невероятное. Лишь потом эксперты выявят дефект внутри одного из участков длиннющего ствола сосны. Неожиданно оторвался многопудовый отрезок реи и грохнулся на палубу. Удар по голове Андраника был смертельным. Не приходя в сознание, он скончался по дороге в больницу. Вместе с Кареном Балаяном, Арегом Назаряном и нашими читателями посетим вдову Андраника Армине и его дочь, двухлетнюю Андриану.

Всматриваясь в красивое лицо Армине и в милое личико Андрианы, я часто переводил взгляд с Карена и Арега на Арама — моложавого тестя Андраника, отца Армине, дедушку очень смышленной Андрианы. Мысленно в такие минуты я про себя беседовал с Андраником, которого друзья его во время нашего плавания называли Андо. Как это бывало в море, я вел записи по ходу беседы и вскоре ощутил, будто на некоторые вопросы и впрямь отвечает мне сам Андо. Так было и тогда, когда через несколько дней Карен Балаян, Арег Назарян, Гайк Бадалян, Самвел Бабамян и я посетили в Ереване мать Андраника Мкртчяна — тикин Шогик, которую ребята называли тетей Шурой. Родители (и предки вообще) Шогик — из Ростова-на-Дону.

Познакомился я Андраником Мкртчяном у знаменитого кинорежиссера Карена Геворкяна в его «ангаре», где он строил всамделишный (один к одному) боевой самолет под эгидой Вазгена Саркисяна. Ему помогали Карен Балаян и Андраник Мкртчян. Когда дома у Армине я просматривал фотографии в альбомах, сразу вспомнил о наших встречах с Андо.

— Андраник, насколько мне известно, родился в 1968 году. Когда в 1985 году начал функционировать клуб «Айас», ему было всего семнадцать лет. Неужели он в таком возрасте уже горел идеей кораблестроения? — спросил я не то моих друзей, не то жену Андо, не то его тестя Арама. Мне показалось, что

именно в этот момент заговорил сам Андо. Все присутствующие, перебивая друг друга, говорили взахлеб, а я, казалось, слушал только голос Андраника. И мне почудилось, что я пишу, слушая только Андо.

— Мне кажется, не в семнадцать я увлекся морем, а намного раньше. Пожалуй, во мне море шумело на генном уровне, — сказал Голос.

Я спросил Армине, когда она познакомилась с будущим мужем, и опять послышался мне голос Андо. Конечно, никакой тут мистики не было. Просто я, как и все на судне, слишком хорошо помню его живого. Я записывал:

— Познакомила нас с Армине моя старшая сестра Нелли. Они вместе работали.

— Когда ты почувствовал, что Армине — твоя избранница?

— Когда я рассказал ей о судне и увидел, как у нее загораются глаза. И уже все было решено, когда я повез ее в Масис, где строился корабль.

Здесь я должен привести запись, сделанную со слов самой Армине: «Я его сразу полюбила. Много думала. Хотя и не видела в нем, как говорится, сказочного принца, но когда Андо страстно рассказывал о строительстве судна и о предстоящем плавании, мне в это время он показался очень родным».

Мать Андо тикин Шогик, пожалуй, последней узнала о желании сына отправиться в плавание. От нее скрывали, боясь, что запретит. И тут, дома у Шогик, мне опять показалось, что слышу не голос матери, одетой в траур, не голос женщины с короткой стрижкой, тонкими чертами лица, а голос ее сына:

— Я ей сказал: «Мама, неужели ты думаешь, что могу просто так взять и выйти в море, не подумав о тебе и моей жене, которая ждет ребенка? Я прежде заработаю денег, чтобы вам хватило, по крайней мере, на все время плавания».

Когда за час до полудня 12 октября 2002 года на Севане произошла трагедия, родные и близкие Андо, узнав о случившемся, считали своим долгом как можно дольше не сообщать об этом Армине. Хотя каждый из них хорошо сознавал, что все равно придется известить ее о гибели мужа. Как призналась Армине, перед отправкой на Севан больше всех оберегал ее сам Андо, который запретил жене ехать с ним, беспокоясь за ее здоровье. Как-никак, шел уже седьмой месяц беременности.

Андраник хорошо помнил, что, когда повез впервые свою молодую жену в Масис, где судно было практически готово к выходу в море, она была горда тем, что ко всему этому причас-

тен ее муж. Она сказала нам: «Когда я слушала его рассказы о судне, то радовалась тому, что мой муж такой романтик. Но когда увидела само судно во всем его величии, подумала уже несколько иначе. Это очень серьезно».

Я уверен: там, в небесах, Андраник часто вспоминает день, когда «Киликия» успешно была спущена на воду и первое, что он сделал, — позвонил своей Армине и закричал на весь Севан: «Армине-джан! Цавет танем! «Киликия» на воде!» Армине не раз говорила, что счастливый и гордый голос мужа навсегда останется в ее памяти..

Весь вечер у Армине в центре внимания была маленькая Андриана. Улыбчивая егоза. Ей нет и двух, но она уже вполне осознанно нажимает на клавиши компьютера и легко употребляет в разговоре довольно сложные предложения, со всякими там деепричастными оборотами. Дед Арам, улучив момент, сказал, что Андриана постоянно справляется об отце. Может, поэтому дедушка Арам часто возит внучку в парк Победы, где расположен детский городок с каруселью и качелями, созданными по рисункам, чертежам и макетам отца маленькой Андрианы. Когда бабушки и дедушки, папы и мамы водят своих внуков и детей в ереванский парк Победы, пусть они обязательно говорят своим малышам, что все эти раскрашенные в радужные цвета карусельные и качельные лодочки, напоминающие симпатичных драконов, бабочек, тюльпаны, создал отец крошечной Андрианы, добрый сказочник и мужественный член экипажа «Киликии» Андраник Мкртчян, которого мы всегда будем помнить.

Когда в Поти, вольготно разложившись на бетонном причале, мы целых десять дней тщательно готовились к старту «Киликии», я еще не знал, что в море каждый Божий день, поднимаемая рею, ребята вольно или невольно будут вспоминать Андо, мысленно общаясь с ним. Я пытался разгадать природу этого молчаливого таинства. Произошла трагедия на пути к цели. Погиб друг. Товарищ. Соратник. На его месте мог бы быть любой другой. Но погиб именно он, Андраник Мкртчян. Подобную беду невозможно было ни предвидеть, ни, стало быть, предупредить. Это значит, не случись она тогда, 12 октября, на Севане, непременно случилась бы в любое другое время в одном из семи морей. Скажем, во время семибалльного шторма в Черном море между Поти и Сочи, или семибалльного — в Адриатике. И тогда, возможно, все уже было бы по-другому. Вплоть до того, что могли бы погибнуть все, весь экипаж вместе с «Киликией». Все могло случиться, если бы не смерть Андраника. Гарегин Нжде

подобного рода жертву, вольную или невольную, во имя общей цели назвал «культом священных героев рода».

Молчаливые монологи и диалоги с Андраником привели нас к твердому убеждению: что бы ни произошло на «Киликии», никто из нас, членов экипажа, не должен думать, что он лично не будет разделять ответственность за это. А это значит: каждый новый член экипажа должен уяснить для себя: ответственность его должна быть выражена не только перед будущим «Киликии», но и перед ее прошлым.

* * *

Завершаю мою книгу о первом этапе плавания вокруг Европы в условиях уже непривычных, то есть на суше, точнее, — на склоне Арарата. Однажды академик Андраник Иосифян, которого главный конструктор первых космических кораблей Сергей Королев назвал в шутку «электрикосом всех армян», показал мне снимок Арарата, сделанный из космоса. На снимке довольно отчетливо были видны контуры Еревана. Я понимаю — Ереван на склоне Арарата — звучит условно, но есть в этом даже своеобразная географическая логика. Высота библейской горы пять тысяч сто шестьдесят пять метров, Ереван находится на высоте около тысячи. Далее спуск до Аракса, и затем начинается истинный склон. Так что большой ошибки нет. По крайней мере, с балкона моего дома виден Масис, как на ладони. Справедливости ради нужно было бы написать «был» виден как на ладони. Ибо, если в советское время ереванские градостроители чудовищным образом дискредитировали главные идеи Александра Таманяна, который задумал «город солнца» так, чтобы со всех концов и из всех углов была бы видна библейская гора, то в постсоветское время просто-таки опошлили и осквернили всю светлую философию великого архитектора. Сейчас от моего полотна с некогда двуглавым Масисом остался кусочек отрезанного конуса лишь малой вершины. Божественный шедевр закрыли собой уродливые высоты.

Пока в аэропорту «Звартноц» мы ждали багаж, целовались с родными и друзьями, давали интервью журналистам, пели и плясали, молочная дымка рассеялась. И когда мы вышли на улицу, я четко видел, как светлеют восточные склоны двуглавого Арарата. Четыре месяца я не видел его. В этот самый момент я вспомнил Константа Заряна с его прекрасным романом «Корабль в горах».

Во время плавания часто вспоминал этого удивительного поэта, прозаика, публициста, редактора. Сын генерала русской

армии Констан Зарян писал свои произведения на пяти языках. Не раз я вспоминал о Заряне на финише нашей экспедиции в Венеции, где он у легендарных мхитаристов несколько лет совершенствовал свой армянский. И вот автор многочисленных поэтических книг, сборников рассказов, повестей в пятьдесят восемь лет, в разгар мировой войны, пишет роман, сюжет которого, на первый взгляд, может показаться абсурдным. Часть исторической Армении с замысловатыми границами, обрамляющими крошечный гористо-скалистый кусочек родины армян. Продолжается геноцид, начатый четверть века назад. Ованес Туманян называет ее «страной плача, страной сирот». И вдруг находятся люди, которые тащат на волах, на своих хребтах... корабль в гору. К Севану. О сверхзадаче романа Констан Заряна мы подолгу говорили с Арменом, сыном автора, талантливым архитектором. Армен вспоминал, что сюжет и сверхзадача «Корабля в горах» занимали отца долгие годы. Впервые возникла идея в начале двадцатых годов, когда отец вместе с Вааном Текеяном издавал в Полисе журнал «Барцраванк». Потом, спустя годы, он делал заметки, живя в Италии, во Франции, в Нью-Йорке. И, наконец, в начале войны там же, в Нью-Йорке, он капитально взялся за роман и довел его до конца в 1943 году. Констан как-то признался сыну: все, что происходит в романе, могло происходить только в душе армянина, для которого корабль, который на волах поднимается в гору — это несколько не абсурд. Это даже более чем нормальное явление. В этом весь армянин со своей генетической памятью о море.

Когда в конце июня 2004 года «Киликию» перевозили по Армении на трейлере с дюжиной пар колес, люди останавливались, молча разглядывали странный груз. Подходили и трогали деревянную обшивку, словно убеждаясь, что все это происходит наяву. Убедившись, улыбались и молча продолжали свой путь. Следом за «Киликией» с опозданием ехали Амаяк Таракчян, Тигран Алаян с сыном-подростком Арменом, Гурген Арутюнян, Гагик Илоян, Григор Бегларян, Александр Маркарян. На Пушкинском перевале, встретив седобородого старца, они спросили:

— Дед, не видел ли ты здесь судно? Везли его на длинной такой машине.

— Сегодня не видел, — спокойно ответил старец.

Ребята долго хохотали, хотя чувствовали, что седобородый старик ничуть не лукавил и не иронизировал. Вопрос большой группы молодых людей его ничуть не удивил. Собственно, раз-

ве сами эти шумные молодые ребята, взявшись строить судно в горах, не верили, что творение их обязательно выйдет в море? И верили, и надеялись, и любили. Все та же древняя, как мир, библейская панацея от всех бед и спасительная формула счастья: Вера, Надежда, Любовь. Вот построить бы караван из трех судов. Назвать бы их «Верой», «Надеждой», «Любовью» и выйти в море навстречу, как уже говорилось, предкам и потомкам, неся на борту Священное писание, в котором, как у Гарегина Нжде, есть ответы на все вопросы.

Думаю, не расставались с Библией и наши предки в Киликии. Брали ее с собой в море не в качестве талисмана, а в качестве морального кодекса.

* * *

Пользуясь моими старыми блокнотами, которые сохранились после каждого моего путешествия, я обратил внимание на то, как часто у меня повторялись мысли об уважительном отношении друг к другу. И мысли эти, как я убедился, помогали нам в пути. Если, к примеру, кто-то, особенно вахтенный, особенно в разгар шторма, аврала, поднятия большого паруса, не сумел выполнить свою задачу, свою судовую роль, никто не позволит себе наброситься на него. Матрос — это тот же солдат, только в бою (а аврал во время шторма — это и есть бой). А в бою и проигрывают тоже. И тогда надо помнить: только тот имеет право называться солдатом, кто способен по-человечески относиться к побежденному.

У каждого члена экипажа есть семья, если даже он неженатый. Долгая разлука вносит свои коррективы в психологию человека. Зная о дне рождения ребенка, матери, жены каждого члена экипажа, мы на борту устраивали хотя бы пятиминутный праздник. Связывались с юбилярами по телефону. И видели, что в таких случаях радость была всеобщей. Радовалось даже само судно, чувствуя на своей палубе трепетное сердцебиение членов экипажа.

Всем экипажем мы — одна команда, одна семья. Всем народом нашим мы — одна семья. Всем миром на всей планете мы — одна семья. Именно потому я часто обращался не только к Библии, не только к Гарегину Нжде, не только к любимым моим философам, но и к мудрости буддизма и даже урокам собственного деда. И всюду я выуживал мысли о том, как через просветленное сознание, используя волю, можно освободиться от хандры, паники, напряженности. Многие мыслители

разделяют точку зрения, что семья — один из шедевров природы. Но вот Платон как великий государствовед был более конкретен: «Относительно всякого брака пусть соблюдается одно предписание: каждый человек должен заключать брак полезный для государства, а не только наиболее приятный для самого себя». Великий католикос всех армян Хримян Айрик считал, что человек становится христианином и патриотом прежде всего в семье. А стать христианином и патриотом, по утверждению этого мудреца, можно, только впитав с молоком матери соки дерева добра, посаженного предками.

Известно, что искренность и честность делают человека незащищенным. Все равно будь искренним и честным, продолжая творить добро. Все, над чем ты трудился долгие годы, можно потерять в мгновение ока. Тем не менее, продолжай трудиться. Если ты чувствуешь, что не можешь молчать, то кричи. Иначе, как говорил Христос, будут кричать камни. Свою ошибку исправляй сам. Даже ишак в одну и ту же грязь дважды не попадает. Даже курица знает, что одно яйцо два раза не высидишь.

Все эти и многие другие принципы или библейско-общечеловеческие заповеди очень нужны были на борту «Киликии», но я убежден, они также нужны сегодня всем землянам.

* * *

После каждого шторма, когда утихал ветер и лишь отдаленные его порывы напоминали о том, что мы пережили еще совсем недавно, когда на наших глазах усмирялась прыть пенистых волн, когда ребята казались не просто братьями, а родными братьями, когда «Киликия», довольная нами, улыбалась нам каждой своей дубовой и сосновой клеткой, я постоянно размышлял о великом армянском полководце и философе Гарегине Нжде с его нержавеющей оружием, на котором выгравировано: «Я, человек, должен себя преодолеть. Чтобы победить, нужно преодолеть свое поражение».

Мне казалось, что во время шторма нас сопровождал Нжде, который человеческие возможности называл духом. И мы не раз убеждались, что дух — это самоуважение в действии. Как убеждались и в том, что «Киликия» на наших глазах превращалась в овеществленный символ победы над собой. Я думаю, когда-нибудь мы учредим награду в виде золотого паруса, на котором будет выведено: «За умение победить себя! За умение не сдаваться!» И первым «Золотым парусом» я бы наградил весь армянский народ.