





## Юрий Прыгов

Прозаик, публицист, журналист. Родился в 1949 году в г. Ярославль, детство провел в г. Ливны Орловской области и в селе Красном Липецкой области. Начал трудовую деятельность в Ливенских электросетях электрослесарем. Учился в филиале института стали и пластов Липецка, окончил Воронежский Государственный университет (отделение журналистики филфака) в 1977 году. Тридцать пять лет проработал журналистом районных, областных, региональных газет на Орловщине и Кубани, в Магаданской и Амурской областях, а также корреспондентом «Советской России» по Чукотке. Член Союза журналистов СССР и России. В настоящее время живет в Санкт-Петербурге и в Краснодарском крае. Печатался в изданиях «Аврора», «Подъем», «Петровский мост». В 2021 году стал лауреатом первой премии Ю. С. Рытхэу в номинации «Публицистика». В издательстве Союза писателей Санкт-Петербурга вышли две книги «Японка» и «По следу Авроры». Член Союза Российских писателей, номинант национальной литературной премии «Писатель года».

### **Фрегаты «Паллада» на волнах морей, литературы и истории**

В каждой веревке, в каждом крючке, гвозде, дощечке читаешь историю, каким путем истязаний приобрело человечество право плавать по морю при благоприятном ветре...

*И. А. Гончаров «Фрегат "Паллада"»*

У Лешки Безуглова, старшего матроса-рулевого учебно-парусного судна (УПС), случаются очень приятные минуты. Отстояв нелегкую вахту, он не торопится в каюту, а непременно обойдет всю палубу и постоит у бушприта. Не на корме, а именно здесь, в носовой части корабля, парень словно сливается с фрегатом, который ловко режет волны, наце-

лен на нужный курс, трепещет сверху крепкими парусами. И от ощущения гармонии с ними у него замирает дух, а в душе возникает холодок эйфории. Мечты юности, грезы о дальних морях и странах не оказались дорожной пылью. Они ежедневно наполняют сердце радостью работы, сопряженной с риском, движением, красотой. Последнее для человека, рожденного под созвездием Весов, факт немаловажный. Можно ходить по морям на теплоходе, танкере, эсминце и даже на подводной лодке, но красотой стихии, изяществом изделия корабелов проникаешься лишь здесь под паутиной вант, веревок, тросов, обнимающих мачты, в крутые моменты авралов, когда тебя или трясет на рее как осенний листок, или элементарно сдувает с палубы.

И во всей этой какофонии скрипов, всплесков, хлопков, голосов молодой матрос услышал музыкальный ритм. Однажды взял гитару, с которой дружит со школьной скамьи, и написал песню, впоследствии ставшую гимном фрегата с именем греческой богини мудрости Афины Паллады.

Как и всякий, уже состоявшийся моряк, Безуглов не чужд суеверий и мистики: уж очень выбрана опасная профессия. Не дай Бог выйти в рейс в пятницу тринадцатого числа — обязательно наматываешь на винт сетку. Как-то раз с «Палладой» так и случилось. Ступать на корабль следует с правой ноги, чреватые последствиями плевки на палубу, нельзя прикуривать от одной спички троим — с кем-то обязательно произойдет беда...

— Почитаешь книги про историю кораблекрушений — невольно становишься суеверным, — как-то признался он близкому по духу коллеге Георгию Марьясову, второму помощнику капитана, когда они обсуждали на палубе с группой курсантов проблемы безопасности мореплавания.

Его старший товарищ, походивший на разных судах (профессионалы их называют «лодки» или «пароходы») и под разными флагами, очень осторожен в выводах о причинах аварий и крушениях на флоте. Но оба сходятся в одном: главная удача для каждого, кто топчет палубу, — попасть к умному, человеческому и успешному капитану.

С ними солидарны многие из экипажа именитого фрегата. Ведь все они «в одной лодке», потому что на капитанском мостике четверть века стоит человек, за которым можно смело идти в огонь и в воду. Желательно, конечно, в воду: повадки ее наиболее знакомы морякам.

Капитана зовут Николай Кузьмич Зорченко. Наберите в поисковике — и узнаете все о нем: звания, награды, подаренные кортики, удачные рейсы, походы и кругосветки... Кроме больших заслуг и достижений, капитан еще и подкупает своей простотой, ясностью, открытостью и уважением к людям, независимо от возраста и положения.

— Капитан, видимо, был назначен сюда Божьей милостью, — сказал мне помощник капитана по учебной части В. И. Раменский — участник трех кругосветок, главный попечитель судового музея и опытный наставник сотен курсантов морских учебных заведений страны.

Представляюсь: я — большой почитатель истории четырех самых крупных «Паллад» Российского флота и творчества И. А. Гончарова.

Владимир Иванович тем временем проводил исторический экскурс: в самой первой «Палладе», совершившей сто семьдесят лет назад знаменитый дипломатический рейд-миссию из Кронштадта в Японию, контр-адмирал и граф Е. В. Путятин собрал цвет Российского флота. Это были: капитан И. С. Унковский, офицеры К. Н. Посьет, В. А. Римский-Корсаков, И. И. Бутаков... Из двадцати двух человек десять завершили карьеру в адмиральских чинах, еще трое стали министрами.

— Думаю, — завершил он, — что и наш Николай Кузьмич от них бы не отстал.

«Паллады», первая и последняя, в своеобразной корабельной династии обречены на своеобразный параллелизм. Автор, трижды проделавший путь из Москвы до Владивостока и обратно, в дороге вспоминал детали многократно перечитанного романа «Фрегат "Паллада"», где Иван Александрович Гончаров, человек неискушенный в переменах жизни, решился на столь рискованное мероприятие. Прозаик мучил себя сомнениями и оценивал предстоящий риск. Но одно дело — современный прозаический плацкарт с его достоинствами и недостатками по пути на фрегат, стоящий во Владивостоке у причалов бухты «Улисс» (что в переводе с греческого означает «Одиссей»), а другое — более чем двухгодичное плавание в XIX-м веке на деревянном судне по Атлантическому, Индийскому и Тихому океанам, с их штормами и мелями, ветрами и течениями, болезнями и ремонтами. Конечно, соотносить одно с другим спустя века можно лишь с малой долей вероятности. Отмечу только два наглядных факта: нынешний учебный фрегат больше и, соответственно, просторнее своего военного предка, а экипаж почти в десять раз меньше (не считая курсантов).

Кстати, и Гончаров в своих очерках отметил сравнением еще более древних морских экспедиций с той, что стартовала в 1852 году. Писатель резонно заметил, что плавание его поры намного комфортнее, чем в прежние века. По мнению отца Аввакума, судового священника и ученого-китаевода, все в супер-рейде отлично, кроме присутствия пушки, разрушающей в моменты качки весь уют каюты. Отошло в историю кровавое противостояние островитян и моряков, вместо него в гору пошла торговля. Автор перечислил другие аргументы прогресса: улучшенный судовой быт, конструктивные усовершенствования фрегата. Император

Николай I активно помогал на всех стадиях строительства на судовой верфи Санкт-Петербурга, сам предложил название кораблю, настаивал на использовании новейших достижений в судостроении. Например, вместо якорных канатов впервые на Российском военном флоте стали использовать цепи, бронзовые иллюминаторы с толстыми стеклами, дно обшили красной медью, кают-компанию украсили красным деревом. Первым капитаном был назначен проявивший себя в морских сражениях П. С. Нахимов, а командовали фрегатом за всю его историю десять человек.

Почти за два века прогресс на море прошагал семимильными шагами. На смену дереву пришла сталь, в помощь ветру появились двигатели, современные средства навигации, космическая связь, совершенная картография, бытовые удобства, более здоровая пища, гражданское равенство... Неизменными остались узлы, паруса, ванты (их сегодня делают из синтетики), управление штурвалом, присутствие на носу впередсмотрящего, изящество и даже элегантность судна, а также закалка и патриотизм русского моряка. Все в целом намного повысило безопасность плавания: прекратились регулярные течи, попадание на мель, падения матросов с высоты, транспортировка живого скота для дальнейшего употребления в пищу. Такие факты, как эпидемии, травмы, большинство трагических случаев Гончаров деликатно обошел (возможно, из-за цензуры), но они сохранились в судовых журналах, в дневниках литературно одаренных участников дипломатической эпопеи (например, офицера Воина Римского-Корсакова). Писательский талант Ивана Александровича раскрылся во всю ширь и глубину при изложении характерных черт жителей Англии, Африки, Азии (везде, где приходилось выполнять ремонт, пополнять запасы воды и продовольствия), в описании колониальных проблем и природных красот, в искусном показе своеобразия и разнообразия национальных кухонь. На последнюю деталь обратили внимание первые редакторы очерков. Они попросили автора уменьшить количество страниц с описанием дегустаций редких для русского человека блюд, обедов и приемов, что утонченный прозаик и завзятый гурман и сделал при издании книги по возвращении в Санкт-Петербург.

— Книгу «Фрегат "Паллада"» я, девятиклассник, прочитал в сельской школьной библиотеке в Новосибирской области, где я рос в крестьянской семье, — поддержал тему Николай Зорченко. — Не скажу, что она мне понравилась больше, чем произведения Соболева и Станюковича, но запомнилось много интересного и познавательного. Я тогда, конечно, не мог подумать, что большую часть полувекового морского пути посвящу паруснику с тем же именем Афины Паллады.

Судьба старшего матроса Безуглова также состоялась при участии упомянутой книги. Он, не увидевший в морской жизни ни романтики, ни поэзии, не горел желанием продолжать карьеру на обычных металлических пароходах. Поделился сомнениями и мыслями с мамой, а та, любящая сына и русскую литературу, возьми да посоветуй «Палладу», о которой впервые узнала из книги Гончарова, а уж потом увидела современную ее серию в бухте Золотой Рог Владивостока. Сыграла важную роль в решении Безуглова «стать под парус» и предстоящая кругосветка, к которой готовился экипаж. Ведь нет, наверное, на свете моряка, не мечтающего отправиться в кругосветное путешествие. В плане выполнения сверхдальних рейдов фрегат — фартовый корабль, его, с тремя кругосветками и десятками океанских переходов, можно смело считать морским марафонцем. А уж по главному рулевому на борту и командиру давно плачет «Книга Рекордов Гиннеса»: за крепкими плечами капитана — пять кругосветных плаваний. На водной поверхности планеты мало найдется мест, не посещаемые им. И его сердце всегда бьется в унисон с полетом фрегата над волнами, ритмом судовой жизни в момент рождения великой дружбы свободного ветра и умного паруса.

Автор романа «Обломов», искусный прозаик, не стал «загонять» морское повествование в рамки заданного сюжета и избрал более свободный жанр путевого очерка. Каждый день приносил писателю много корабельных и климатических событий, которые почти всегда соотносились в тексте с хорошим юмором и самоиронией — на контрасте с предыдущими вялотекущими днями размеренной деревенской жизни. Матросская же тема, за исключением эпизодов с расторопным вестовым Фаддеевым из Костромы, почти отсутствовала. В фокус внимания Гончарова попадали в основном господа офицеры. Они, кстати, кроме обычных военных обязанностей, вели гидрографические измерения, определяли координаты еще неизведанных мест.

Нынешнее поколение моряков, особенно дальневосточников, знает, что фамилии тех капитанов сегодня можно найти на современных картах (например, пролив и архипелаг Посьета, город Корсаков в честь Римского-Корсакова, остров Путятина, остров и банка в Японском море Унковского). Им, безусловно, известно, что затоплена первая «Паллада» в Татарском проливе в бухте Постовой (дабы не досталась англичанам). Сюда не раз наведывались современные палладовцы, о чем свидетельствуют фрагменты обшивки царского парусника, гвозди в судовом музее, поднятые со дна, воспоминания участников спусков на воду ритуальных венков в честь погибших на большом пути матросов. Здесь, на берегу бухты, установлен монумент.

Сегодня УПС «Паллада» кует кадры морских специалистов и представляет Россию во многих престижных регатах в честь великих дат освоения морских пространств. И ничуть не менее героев Гончарова интересны современные члены экипажа. Яркий образец героя-современника — старший боцман Н. А. Абрамов. Военный чин у него не боцманский — капитан первого ранга. Дослужился до него Николай Александрович на борту атомной подводной лодки. Когда возникла угроза аварии, он, рискуя жизнью, умелыми действиями остановил трагическое развитие событий на корабле и был награжден орденом Мужества. Уйдя в отставку, Абрамов море не покинул, а вспомнил о своей давней мечте: заняться парусным спортом. Некоторые сослуживцы, сберегая память о славных походах, мужестве подводников и морском братстве, воспроизводят в интернете эпизоды героической службы и тренировок Абрамова на доске с парусом в те «подводные» времена.

— Это было в лихие 90-е годы, — рассказывал Николай Александрович на судне накануне захода в док. — Запомнилась волокита с приобретением загранпаспорта, без которого участвовать в международных регатах невозможно. А тут еще военный кадр, да с подлодки. Нашлись адекватные люди, которые помогли преодолеть бюрократические препоны и заморочки.

Вырвавшись из глубины на открытый простор, Абрамов довольно быстро стал мастером спорта. Походил на яхтах «Отрада» и «Пульсар» по морям и океанам, отметился в призерах и победителях. И вот в 1996 году на одном из портов Южной Кореи он обратил внимание на элегантный большой парусник фрегат «Паллада» с тремя высоченными мачтами. Экипаж его принимал участие в проведении парусной регаты «Корея-96». Абрамов напросился в гости (как-никак коллеги и соотечественники) — и тут же познакомился и сдружился с капитаном Зорченко. Следующие несколько лет Абрамов успешно поработал парусным мастером на похожих УПС — «Надежда» и «Мир», после чего два Николая оказались на одном судне, причем капитан первого ранга в отставке спокойно согласился на вакантную должность старшего боцмана. Чин никогда не был целью этого замечательного человека, как и многих настоящих моряков.

Но, не ограничившись боцманскими обязанностями, он углубился в редчайшую нынче профессию парусного мастера. Сегодня в его распоряжении просторное помещение на фрегате, где аккуратно уложена парусина, стоят редкие швейные машинки и хранятся наборы всевозможных игл, наперстков, крепчайших ниток и специальных перчаток. Сотни курсантов здесь научились вязать старинные морские узлы, а наиболее способные — и ставить заплатки, изготавливать коврики, сал-

фетки и даже шить одежду из парусины. С других больших российских парусников (которых в России — шесть) часто поступают просьбы командировать Николая Александровича для починки такелажа, рангоута, парусов. Недавно он побывал в Санкт-Петербурге на фрегате «Мир», а до этого доводил до кондиций парусную оснастку и проводил уроки с курсантами у соседей на УПС «Надежда», приписанного к родному порту Владивостока.

Всегда ждет в гости бывшего подводника его друг в Польше — создатель «Паллады» и всей серии подобных судов Зигмунд Хорень. Другья регулярно перезваниваются и переписываются. Сдружились они в Гданьске в период замены стоячего такелажа на УПС «Мир». Хорень пригласил Абрамова на остров Барбадос для починки мачт самого большого в мире парусного корабля «Роял Клиппер» на двести шестьдесят пассажиров, который он сконструировал и построил на своей знаменитой судоверфи. Работой русской бригады Хорень остался очень доволен.

Не упустил Абрамов возможности пройти под парусом по Северному морскому пути из Владивостока до Мурманска на самом большом в РФ и древнем барке «Седов», два года назад отметившему свое столетие. Спокойно согласился на должность матроса. Капитан В. Ю. Николин очень обрадовался новому члену экипажа. Иметь на борту такого разностороннего спеца — большая удача. Повезло седовцам и с погодой: Всевышний так все устроил, что экспедиция прошла идеально, без заторов льдов и прочих арктических «ЧП», при благоприятных ветрах. Подобных рейдов большие парусники не совершали долгих полтора века! Курсанты увидели в небе северное сияние, фонтанчики китов на горизонте, строгую красоту и обаяние Севера, но почти не встретили белых медведей.

На «Палладе» вообще можно писать книгу о каждом члене экипажа, настолько это интересные люди, самозабвенные в любви к морю, готовые к испытаниям. Что любопытно: большинство пришли на парусник из сельской глубинки, как и многие офицеры первой «Паллады». Провинция всегда питала Россию талантливыми кадрами и личностями. Вот и Петр Иванович Холдобо, старший механик фрегата, еще молодым человеком тридцать лет назад проделал большой путь из Белорусского Полесья до восточного края страны и осуществил юношескую мечту. Каюта Петра Ивановича, традиционно на судне величаемого «дедом», одна из самых посещаемых, в ней всегда собирается народ для решения ежедневных проблем с механизмами, дополняющими силу паруса. Ветер ветром, а для безопасности и удобства плавания в важных маневрах двигатели жизненно необходимы — при заходе в порт и при выходе, а также в шторм.



— Мы счастливы, что у нас такой капитан, — говорит старший механик о Зорченко. — Понимаем друг друга с полуслова. Николай Кузьмич уверенно ведет себя в любой ситуации, что передается и нам. «Паллада» — судно, по нынешним меркам редкое, с огромными мачтами и парусами, деревянной палубой, что нравится романтикам, но техники тоже хватает: два двигателя, генераторы, опреснители, электромоторы и насосы... Построено судно в 1989 году еще в ПНР. Некоторые запчасти уже не выпускаются, поэтому переходим на отечественные аналоги. Всего в моем коллективе работает четырнадцать человек; кроме механиков и мотористов, числятся также токарь и слесарь, а раньше был и плотник. Есть среди нас человек, который совершил первый исторический рейс из города постройки Гданьска до родного Владивостока. Это старший моторист Александр Дмитриевич Кузовлев.

Из каюты старшего механика, расположенной по правому борту, иду по корабельным лабиринтам в другую часть корабля. Попадают просторные помещения со столами и скамейками, прикрепленные к полу, дабы не шатались в шторм; на стенах развешены диковинные морские узлы, учебные пособия. Это — классы, где постигают азбуку морского дела безусые парнишки. Внизу — камбуз с огромными кастрюлями, плитами, шкапами, вверху — палуба. Спрашиваю у вахтенного матроса, как найти каюту Кузовлева. Оказывается, она рядом, но снова приходится спускаться вниз.

Наконец, нахожу каюту старшего моториста, жму ему руку. Он охотно рассказывает о себе. Вспоминает детали первого перехода из Балтики в Японское море, идентичного тому, что совершил экипаж первой, еще деревянной «Паллады».

— Сам я с Урала. Попал служить в ВМФ во Владивосток в бригаду ракетных катеров, — рассказывает Александр Дмитриевич. — Несмотря на трудности службы, полюбил море. Уже на гражданке окончил мореходку, попросился на красавицу «Палладу». Случилась пауза: работал на траулерах (надо было поправить материальное положение многодетной семьи), но потом снова вернулся на любимое судно. Забыть его оказалось невозможно. Да и капитан здесь — человек редкой выдержки и культуры. Сколько уже лет вместе ходим по морям — ни разу не слышал, чтобы он повышал голос. Находит общий язык с каждым.

Замечаю в каюте старшего моториста, больше похожей на мастерскую, макет крейсера «Варяг». Это давнее его увлечение — и хорошее средство для преодоления однообразия пути. Материал простой: списанные бытовые приборы. Всего его в коллекции четырнадцать моделей, одна другой лучше. Когда Александр Дмитриевич подведет черту под плаваниями, он обязательно соорудит малую копию любимого

фрегата, не хуже той, что выставлена на самом видном месте в судовом музее. Опытный специалист сделал своими руками и прибор, фиксирующий крен, установил его в машинном отделении. Кузовлев любит литературу, особенно маринистику Валентина Пикуля, а в российском характере уважает патриотизм и смелость. Младший его сын продолжает семейную традицию: трудится старпомом на плавбазе.

Ситуация типичная для членов экипажа: практически у каждого в семье есть моряки и морячки, в том числе и у капитана. Любопытно было узнать: дочь, названная Марией (в честь чего — понятно), тоже в некоторой степени капитан, но милиции, внук Денис учится в Дальрыбвтузе, младший брат сорок лет ходил на траулерах. В квартирах таких людей обязательно встретишь морскую атрибутику, сувениры со всего света, фотоснимки морей, кораблей. На самой «Палладе» в длинных коридорах стены пестрят от стендов, портретов, снимков со всех трех кругосветок УПС, репортажей с мероприятий — патриотических культурных и даже дипломатических. И в редкой каюте вы не увидите картину или снимок парусного фрегата. Его изображение можно заметить в самых интересных местах Владивостока: на стенах домов, гаражей, кафе. Это вроде культа.

Экипаж фрегата регулярно участвует в праздниках Приморья: в фестивалях «Меридианы Тихого», «Человек и море», «Дни Лаперуза», а также в юбилейных регатах у соседей — японцев, южнокорейцев и китайцев. Почтили своим вниманием судно король Испании Хуан Карлос I, американский артист Арнольд Шварценеггер, не говоря о консулах, послах, дипломатах Африки, Латинской Америки и Азии, русских первой волны эмиграции. Судя по гончаровскому тексту, подобного внимания и любви к первой «Палладе» не было отмечено. Возможно, люди XIX века скупались на эмоции или были суеверными в похвалах. Историки, как говорится, нас рассудят.

— У тех, кто долго ходил под парусом, после списания на берег жизнь не кончается, — объясняет формулу бытия моряка Раменский. — В душе каждого навечно запечатлелись все рейсы, состоящие из вахт, авралов, штормов и штилей. Поэтому мы регулярно получаем весточки от палладовцев, которые никогда не станут для нас бывшими. Сегодня, например, пришло письмо из республики Марий Эл от Андрея Владимировича Желудкина, работавшего четвертым помощником капитана нашего судна. Андрей Владимирович организовал у себя на Волге клуб «Паллада», где знакомит ребят с морскими традициями, строит с ними модели парусников, организует походы по реке. Такое творческое объединение под патронажем наших товарищей не единственное в стране.

Да, в рамках существующей в РФ Молодежной Морской Лиги (есть такая) корабельное дело изучают восемнадцать тысяч подростков. Они объединены в кадетские корпуса, яхт-клубы, также занимающиеся патриотическим воспитанием детей. Сотни лучших юнг получили первые уроки на УПС «Седов», «Крузенштерн», «Паллада», «Мир», «Надежда» и «Херсонес».

— Практика на паруснике — самая лучшая школа для начинающих моряков, — написал капитан Николай Зорченко, он же кандидат педагогических наук, в предисловии к вышедшему недавно учебному пособию «Школа по морю плывет». — Нигде больше вы не узнаете так много о судах и кораблях, не познаете нрав ветра и моря.

Доказано временем: эти «семена» дадут (и дают) хорошие всходы на кадровом поле важной для страны отрасли. В ходе недавней кругосветки «Паллады» курсанты российских и зарубежных учебных заведений, а также юнги очень быстро оморячились, как выражаются на флоте. Три-четыре недели потребовалось им, чтобы преодолеть страхи, качки, комплекс замкнутого пространства, забыть про твердую опору под ногами. Пришлось спрятать подальше телефоны, которые редко работают в открытом море, определить с помощью наставников свое место на судне и в авралах, освоиться на вахтах.

— Навыки быстро закрепляются именно в процессе движения судна, благодаря четкому распорядку дня, — считает один самых молодых юнг, старшеклассник московской школы Савелий Дроздов. — На «Палладе» все интересно, здесь приветствуют инициативу. Когда нам сообщили, что в порту Маврикий не будет швартовки по причине коронавируса, я обрадовался вынужденному продлению практики до Владивостока, где заканчивалось кругосветное плавание.

Савелий охотно участвовал в авралах, вахтах, дежурил в столовой и выполнял любую работу, а в свободное время организовывал интересные викторины, практиковал дикторские навыки на судовом радио. Ему руководство доверило нести на судне знамя Победы 9 мая. Парад прямо в открытом море...

Старался быть полезным на корабле и иностранный курсант, нигериец Артур Нвабуфо, освоивший русский язык. Веселый и контактный парень взял на себя роль преподавателя разговорного английского. Желавшие освоить его нашлись, ведь фрегат в иностранных портах посещало много гостей. Чтобы общаться с ними, рассказывать о себе и паруснике, необходимо знать хотя бы английский.

— Родился я в США, учился в морской академии Сингапура, — охотно рассказывает Артур, одновременно показывая свои свадебные фото. — По студенческому обмену перешел в мореходку города Владивостока.

В России все понравилось, особенно люди. Женился на русской девушке Насте. Очень люблю музыку, иногда удается сочинить что-нибудь типа «рэпа». Повезло, что прохожу практику на таком красивом судне.

Осваивать навыки морского дела на «Палладе» посчастливилось и юношам из Китая, Южной Кореи, Сингапура, а также регионов, близких к Приморью. В нынешней тревожной ситуации в мире в смысле учебных рейсов наш Дальний Восток, по мнению специалистов, находится в выигрышном положении. На Балтике и в Черном море иногда возникают сложности при планировании рейсов, их географии, заходов в порты. В морях Тихого океана с этим посвободнее, меньше запретов и санкций. В ноябре 2022 года экипаж фрегата совершил сто пятьдесят второй учебный рейс в своей тридцатитрехлетней истории. Число прошедших практику курсантов и юнг приблизилось к четырнадцати тысячам человек. Большинство из них выбрали профессии штурманов, судоводителей, механиков на различных судах, окончили соответствующие училища и вузы и добрым словом вспоминают того, кто научил их не сдаваться на милость стихии. Покоряют просторы мирового океана на разных судах капитаны Сергей Сорока, Олег Иванов, Олег Тихоновский, Дмитрий Тесленко, Виктор Николин, когда-то работавшие под руководством Зорченко, имеющего зоркий глаз на потенциально сильных моряков. Про каждого из них, как и про других палладовцев, можно было бы сказать гончаровскими словами: «Какую энергию, сметливость и присутствие духа обнаружили тут многие!»

— В начале девяностых в мачту фрегата ударила молния, — вспоминает Николай Кузьмич. — Мы встали на якорь на рейде Сингапура. Часть экипажа пошла в увольнение, другая осталась на пароходе, как и я. Неожиданно грянул тропический ливень, обычный в данных широтах. Как не раз бывало в условиях дефицита пресной воды, все свободные от вахт люди вышли на палубу с мочалками и начали мылить головы и принимать природный душ. Неожиданно грянул гром и совсем близко сверкнула молния. Раздались треск, шипение, удар... Пароход трянуло, морякам заложило уши, появился запах серы. К счастью, около бизань-мачты, в штаг<sup>1</sup> которой попала молния, никто не стоял. Повезло и в другом: повреждений судно не получило, лишь оплавился штаг. Вот такая случилась памятная помывка — под аккомпанемент грозы!

Другая история из серии «и смех и грех», по словам капитана, приключилась в японском порту города Наха на острове Окинава, и опять на причале, где стояла «Паллада», обеспечивающая проведения международной регаты. Любящие приключения австралийские яхтсмены ре-

---

<sup>1</sup> Снасть стоячего такелажа.

шили подшутить над россиянами. Ночью около ближайшего злачного заведения они сняли с пьедестала скульптуру знаменитого полковника Гарлана Сандерса — основателя ресторанного бизнеса под названием «жаренные цыплята из Кентукки», пробрались с соседней шхуны на бушприт фрегата и подвесили фигуру на веревке. Со стороны напоминало труп человека, качающегося в петле на ветру. Утром около нашего парусника собрался народ, приехал джип с морскими пехотинцами. Все взоры были прикованы к «висельнику». Пехотинцы попросили снять труп из-под бушприта и предъявить властям, что было немедленно исполнено вахтенными. К изумлению всех, мертвец оказался куклой с пьедестала, которую моряки по приказу капитана водворили на прежнее место. А потерянную во время перемещения с пьедестала на судно трость Сандерса умельцы с фрегата заменили на новую, выточенную судовым токарем. Руководство заведения замяло инцидент, дабы не терять выручку, и выдало экипажу пятьдесят талонов-разрешений на обед. Смеяться никому не хотелось, но цыплята из Кентукки морякам понравились. Вот такой полукриминальный юмор встречается у некоторых, как выяснилось, австралийских яхтсменов.

И еще из этой же серии. Как узнали позже палладовцы, другие любители розыгрышей проделали фокус-покус с экипажем датского парусника, который рано утром планировал покинуть порт. Они также ночью привязали судно веревками к ближайшему забору. В итоге отход датчан в море сопровождался таким треском поломанного ограждения, что перепугались все на причале и на корабле. Организаторы, наверное, тихо хихикали в сторонке...

Случались каверзные истории и во времена путешествия нами любимого И. А. Гончарова, но он сам, видимо, не предавал им значения и не фиксировал в путевых очерках. Исключение составили лишь два сюжета: один — рассказ о трудном возвращении по суши Сибири в Санкт-Петербург, другой — воспоминания офицеров о гибели второго в экспедиции фрегата «Диана» после землетрясения у берегов Японии. В повествовании можно найти этнографические и познавательные детали, подробные описания красивых женщин, одежд китайцев и индийцев, особенности сервиса в отелях прибрежных городков, дегустации блюд с витающими запахами экзотических масел и много другого.

Изложено все сочным языком, с красноречивыми подробностями, но без упоминания приколов, розыгрышей и конфликтов. А ведь они возникали в «японских рейсах» довольно часто, как утверждает советский литературовед и знаток творчества Гончарова, ленинградец Б. М. Энгельгардт. Да и не могло быть иначе, пишет он в монографии «Кают-компания фрегата "Паллада"», где дает подробные психологиче-

ские портреты контр-адмирала Путятина, капитана Унковского и других офицеров, описывая их немалые достоинства и недостатки. Отношения первых двух настолько накалились в долгом пути, что дело едва не закончилось дуэлью. Слава Богу, здравомыслие возобладало, и нашлись на корабле искусные миротворцы, такие как Посъет (наиболее близкий по духу писателю). Он, а иногда и Воин Римский-Корсаков (старший брат знаменитого композитора), были способны смягчить гнев Евфимия Васильевича, успокоить командира, не дать ему наломать дров.

Справедливости ради, Энгельгардт отметил в своем исследовании важную черту Путятина: отходчивость. Даже когда судовая обезьянка Яшка неожиданно вцепилась ему в волосы и причинила немалую боль, ее не выбросили за борт, как приказал разъяренный пострадавший. Пока матросы ловили на мачте шалунью, любимицу экипажа, граф успел остыть и отменил суровый приговор. Гончаров не нашел применения столь редкому и выигрышному для литератора эпизоду. По мнению автора монографии, он бы противоречил его стилю — «правдивому до добродушия» (или лукавства). Но в очерках о передвижении с берегов Охотского моря по суше Сибири до берегов Невы Иван Александрович неожиданно более откровенно описал беды путника: проблемы выделения лошадей, отсутствие теплой одежды, полноценного питания.

Впечатляет своим трагизмом итоговое произведение «Через 20 лет». Второму судну, «Диане», пришедшему на смену потрепанной «Палладе», буря после землетрясения причинила роковые повреждения. Японцы на лодках спасли экипаж. Из обломков «Дианы» и японских материалов русские моряки соорудили парусник «Хэда», на котором доплыли до Императорской (ныне Советской) гавани. Редчайшее в мире приключение!

И вновь мы возвращаемся к современным парусным реалиям. Безаварийную работу каждый год демонстрирует любимый дальневосточниками фрегат, что красноречиво говорит о высокой выучке экипажа. В его рейсах практически нет серых буден, и происходит множество событий культурного толка. Опытный известный путешественник Георгий Кубатьян, попавший на палубу «Паллады» во время кругосветного плавания 2019–2020 годов, назвал его экипаж наиболее спортивным из всех судов, на которых приходилось ходить. И сам капитан, и его подчиненные любят бег. «Заражаются» полезным для здоровья увлечением курсанты и юнги.

В честь 75-летия Великой Победы, при всеобщем одобрении и благословении начальства, прошел беговой марафон длиной в сорок два километра сто девяносто пять метров. Событие для всех флотов на морях-океанах уникальное. Но организаторов, старшего матроса Олега

Анищенко и практиканта Станислава Ляховецкого, не смутили ни новизна задачи, ни психоз в мире из-за коронавируса. Они тщательно измерили периметр палубы, чтобы узнать: сколько же кругов предстоит сделать для достижения итоговой цифры. Оказалось — почти триста. Старший матрос Максим Сметанин и его коллеги с практикантами вывесили красочные баннеры, установили столики с напитками, фруктами и шоколадом для подпитки организма. На старт вышли тридцать человек разных возрастов. Кто разменял седьмой десяток, как старший боцман Абрамов, тот выбрал дистанцию в километр, моряки помоложе — пять или десять, а пятеро замахнулись на полный марафон. За бортом серебром отливали на солнце волны тропического моря. Качка отсутствовала, судовые термометры застыли на цифре «39» градусов. Обливаясь потом, бегуны наматывали круги по палубе «Паллады», а вся команда энергично их поддерживала. Наконец, под аплодисменты зрителей финишировали главные инициаторы супер-пробега — Олег и Станислав.

Событие долго обсуждали и смаковали все палладовцы, что облегчило экипажу однообразный путь без многонедельных остановок в портах, отмененных из-за пандемии. А Ляховецкий настолько увлекся идеей популяризации соревнования, что по возвращении в Москву связался с сотрудниками «Книги рекордов Гиннеса» и «Книги рекордов России» с целью регистрации «палубного» марафона. В обоих случаях ему объяснили: необходима фотофиксация события. Это учли участники соревнования на фрегате «Мир» с такой же удобной деревянной палубой. Провели они марафон 4 октября 2022 года на Балтике. Богиня мудрости Афина (если она есть), чье имя нынче носит столица Греции, поддержала бы инициативу экипажа парусника-тезки и последователей-«мирян». Как известно из легенды, описанной Плутархом, соотечественники богини еще в 490 году до нашей эры задумали отметить подвиг греческого посыльного Филлипида, ценой своей жизни оплатившего рекордные сроки пробега от города Марафона до Афин.

Кроме бега, на нашем великолепном паруснике уважают волейбол. В него играют с привязанным мячом (чтобы не улетел в море). Также в чести перетягивание каната, гиревой спорт, закаливание. Ну, как не опрокинуть поутру на себя ведро-второе забортной воды, природного эликсира молодости и источника энергии, если подобную процедуру регулярно проделывают капитан, его помощники и боцманы? И если у И. А. Гончарова матросы иногда по воле командиров устраивали пляски, то на современных морских судах практиканты и члены экипажей ставят театральные спектакли типа костюмированного праздника Нептуна, встреч Нового года, вечеров гитарной музыки, КВН. Стараниями В. И. Раменского и его коллег на «Палладе» собрана хорошая библио-

тека, проводятся обсуждения книг писателей-маринистов. Николай Зорченко как-то высказал мысль о способах психологической подготовки курсантов к долгим плаваниям под парусом. Среди них значится не только спорт, но и литература с искусством. Научились-таки люди за долгие века разнообразно проводить свободное время в морских плаваниях!

Слушать молодых ребят о первых впечатлениях на корабле, после встреч с иностранцами в портах Латинской Америки, Африки, Азии — одно удовольствие. Один не может забыть самый южный в мире город на земле Аргентины — Ушуйя, от которого рукой подать до Антарктиды. Другой спит и видит себя в знакомом уже Кейптаунском порту ЮАР, но не с какао на борту, как поется в знаменитой песенке, а на мачте владивостокского фрегата. Третий осуществил мечту детства: побывал на натуральном «Острове сокровищ», описанном Стивенсоном...

— Две трети наших практикантов заканчивают учебные заведения с твердым убеждением, что нашли свое призвание. Немало и выбирающих парусник, у моряков которого романтика помножена на силу рук и крепость духа, а море намного ближе и понятнее, чем с палубы судна другой конструкции, — констатирует Николай Кузьмич. — Это дает экипажу уверенность в том, что мы не зря едим свой хлеб.

Другой капитан российского УПС барка «Седов», приписанного к порту Калининграда, Е. Н. Ромашкин, не раз сообщал в прессе (без бравады), что он сможет справиться с ролью командира на пассажирском и грузовом морском транспорте, а вот главные рулевые с них на паруснике далеко не уплывут. С ним солидарны коллеги. Не случайно на флотах все признают избранность капитанов фрегатов, барков, бригов, которые неукоснительно чтят традиции русских моряков, поддерживают неформальные связи и помогают друг другу. Помнят и легендарных капитанов — таких как П. С. Митрофанов, спасавших редкие суда, в частности, «Седов», от «распила» и равнодушия чиновников. Эти суда — визитная карточка страны, ее флаг на море. Не случайно парусники во все времена были любимой услугой императоров, царей и королей. И сегодня необходимо объединить наши лучшие парусники под одной солидной государственной крышей с единым финансированием.

— Не осуждаю товарищей, временно оставляющих «Палладу» по материальным или другим причинам, поскольку сам был в подобной ситуации, — говорит Алексей Безуглов. — Но я уверен: они никогда не забудут альма-матер и все-таки вернуться под парус. Слишком много с ним связано ярчайших событий. Парус одухотворяет наш труд, поднимает над будничной работой... А у меня есть еще один аргумент, подтверждающий его притягательную силу. В канадском порту Виктория я увидел



на причале мою первую любовь, шатенку Бритни. Она сразу ответила взаимностью. «Костер» великого чувства запылал жарким пламенем. Я рассказывал девушке о житье-бытье русского моряка, о фрегате — умелом ловце ветра. Бритни в ответ интересно рассказала о профессии педагога. Особенно сблизили нас песни, которые я исполнял под гитару. Канадка понемногу начала мне подпевать: песни подвигли ее на изучение русского языка. Роман наш развивался в лучших традициях классической литературы. Когда мы отошли в сторону портов США, на меня навалилось такое отчаяние разлуки, что на судне это заметили все. Каждый старался утешить. Перед заходом в порт американского города Сиэтла у меня появилось волнующее предчувствие... И точно, в порту, на фоне огромных кранов, я увидел знакомую фигуру Бритни, прибывшую из Канады. И как только она успела! Была радость без меры: восторги, объятия, увольнение на берег — и вновь расставание. Дальнейшие встречи в гаванях Сан-Франциско и Лос-Анжелесе прошли как волшебный сон. Не считаясь со временем и средствами, девушка готова была и дальше следовать за мной, но начался длительный этап пути без заходов в порты...

В дальнейшем, увы, роман не получил счастливого финала. Алексей и Бритни интенсивно переписывались, пытались встретиться и преодолеть бюрократические формальности на границах. Возможно, обоим не хватило решительности или даже дерзости в сохранении любви. Алексей до сих помнит Бритни, иногда даже видит ее во сне, жалеет, что не поборолся до конца за право быть счастливым...

Но есть и другие примеры: на судне зарегистрировано четыре удачных брака, ведь капитан как представитель государства на судне имеет юридическое право на подобную процедуру. Жизнь идет, и браки заключаются не только на небесах, но иногда и на морях.

Тема любви моряка к морю и женщине настолько сложна, что не всякий писатель возьмется раскрыть ее. Мои беседы с моряками о конкуренции двух больших чувств часто заканчивались историями, где побеждала любовь к морю — особенно у тех, кто ходил в дальние рейсы. Вспоминается фраза знаменитого флотоводца Макарова о том, что дом у моряка на корабле, где он проводит большую часть жизни. Соответственно, браки возникают как компромиссные варианты любовных отношений. Спорить и утверждать об этом нет смысла: в каждом конкретном случае решающее значение имеют нюансы и обстоятельства, характеры и интересы личности. Например, есть устойчивое мнение, что современное появление женщин на флоте связано с активным поиском мужей: на УПС с красавцами-курсантами у девушек самый богатый выбор.

В книге И. А. Гончарова все герои были заняты выживанием и решением задач повышенной государственной важности, но скрытый накал страстей, пусть и не любовных, ощущается. Поэтому читателей у произведения хватает по сей день, как и литературных исследователей. На родине Ивана Александровича в городе Ульяновске ежегодно проходят дни памяти великого прозаика (всего их организовано сорок четыре), где непременно обсуждается актуальность сборника «Фрегат "Паллада"». В то время как прямой потомок первого фрегата умножает морские рекорды и одновременно готовит кадры для отечественных судов.

Один из последних «крутых» рейсов прошел по Японскому, Охотскому и Берингову морям с заходом в порты Чукотки. Северяне, видевшие большие парусники лишь на фото, встречали палладовцев по-праздничному тепло, с угощениями, чукотско-эскимосскими танцами. Жаль, что до самого отдаленного поселка страны Уэлена корабль не дошел. Там, в недрах знаменитой косторезной мастерской, я увидел любопытный экспонат — большой безымянный парусник из кости моржа. Даже мельчайшие детали надстройки и такелажа выточены. Сделан он мастером-ювелиром И. Сейгутегиным, который был настолько очарован появившимся на горизонте Берингова пролива редким судном, что сразу взялся за резец. Костореза давно нет с нами, но его прекрасная вещь по-прежнему радует посетителей местного музея. Как знать, может, это тоже родственница фрегата «Паллада»?

На Книжной ярмарке в морском городе Санкт-Петербурге схожие чувства от встречи с волшебным парусом мне пришлось испытать в удивительном павильоне. Хозяйка его, в одном лице писатель, дизайнер, швея и художник Наталья Анурченкова, поразила разнообразием талантов. Кроме того, что из-под ее пера выходили в свет прекрасные тексты, а ее умелая кисть писала удивительные картины, она еще умело декорировала свадьбы, создавала уникальные открытки, украшала интерьеры различных зданий в родном городе. Меня заинтересовала одна из любимых тем творческого подвижничества — морская. В павильоне демонстрировалась модель парусной шхуны давних времен, сделанная руками Натальи. Там же висели картины с изображением диковинных рыб, роскошных русалок и трехмачтовых парусников, очень похожих на фрегат «Паллада».

Парусу посвящали стихи такие поэты, как М. Лермонтов, Н. Языков, о ловцах ветра пели В. Высоцкий и А. Городницкий, под романтический трепет парусов разворачивался сюжет знаменитого романа Александра Грина. Парус по-прежнему — поэзия, любовь и надежда, эмблема неразрывной связи океанов, людей и ветров.