

18+

*Алексей Ушаков*



# СПАРУСАМИ ПО ЖИЗНИ

Часть 1

КАК Я СТАЛ КАПИТАНОМ

Алексей Ушаков

**С парусами по жизни. Часть  
1. Как я стал Капитаном**

«Издательские решения»

**Ушаков А.**

С парусами по жизни. Часть 1. Как я стал Капитаном /  
А. Ушаков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-510841-8

Эта книга — первая часть трилогии: «Как я стал Капитаном», «Онежско-Ладожские этюды», «Через 7 морей из Туниса в Москву». В этой части рассказывается, как рождалась и воплощалась детская мечта автора о парусах и яхтах, как увлечение стало образом мысли и жизни, о приключениях на пути к мечте — вся жизнь состоит из мелочей, из мечтаний и желаний, материализованных в планы и действия.

ISBN 978-5-00-510841-8

© Ушаков А.  
© Издательские решения

# Содержание

Введение	6
Из воспоминаний о парусных походах	8
Глава 1. Рождение мечты о парусах и морях	11
Глава 2. Первые шаги под парусами	26
Глава 3. Первый крейсерский поход	50
Конец ознакомительного фрагмента.	72

# **С парусами по жизни**

## **Часть 1. Как я стал Капитаном**

**Алексей Ушаков**

© Алексей Ушаков, 2020

ISBN 978-5-0051-0841-8 (т. 1)

ISBN 978-5-0051-0840-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Введение



Дорогой читатель!

Эту книгу я написал по многочисленным дневниковым записям, которые приучил меня делать мой Дед – буржуазный спец, как он себя называл, родившийся еще до 1917 года, закончивший химфак Московского университета и поднимавший шинную промышленность в Ярославле. Он мне много раз говорил: описывай основные мысли, события, факты, эмоции, улавливай тенденции – в старости пригодится.

Вот и пригодилось. Эту книгу «С парусами по жизни» я решил посвятить дочери Антонине и внучке Марусику, с которыми долгие годы живу врозь. Хочется приоткрыть им одну из сторон моей жизни и рассказать, как детская мечта стала образом мысли и бытия. Не хотелось бы, чтобы моё туристическое снаряжение, мои яхты и построенный дом исчезли из жизни вместе со мной.

Книга будет в 3-х частях: «Как я стал Капитаном» – рассказ о том, как родилась и воплотилась мечта детства, «Онежско-Ладожские этюды» – мы с Бодманом (Володя Рассыпнов) 23 года ходим вместе и за это время бывали на разных морях, но обязательно каждый год проводим пару месяцев на Онеге или на Ладоге, о чём не рассказать просто нельзя. Третья часть – «Через 7 морей из Туниса в Москву» – это рассказ о перегоне двух катамаранов из Туниса в Москву с «катанием по всем Европам», воспоминания о других переходах, в том числе на «SWAN-59», и о некоторых жизненно-важных событиях.

Описав небольшую часть своей жизни и часть Пути к своей детской мечте, не могу не сказать СПАСИБО Родителям и всем своим учителям, инструкторам, наставникам и преподавателям, и просто знакомым и друзьям, которые не перемалывали меня, а сделали таким, каким я есть, и научили самому главному: слышать, видеть, анализировать, нестандартно мыслить и делать, что должно, заниматься творчеством, говорить, что думаю, делать, что говорю. Отдельная благодарность вечному Боцману – Володе Рассыпнову, который ходит со мной на яхтах и терпит меня, как Капитана, вот уже 23 года.

Отдельная благодарность Владимиру Дарагану и Антонине Ушаковой за помощь в оформлении этой книги.

Книга рассчитана на самый широкий круг читателей, для кого романтика и правда жизни важнее мнимой успешности, кто мечтает о свободе выбора, о путешествиях, о трудностях и преодолении, кто любит и понимает природу, для их детей и внуков – кому путь свой выбирать, а стать успешным снится и видится.

Читай и делай! 7 футов вам... и удачи. Благослови вас Господь!

Для кого-то эта книга станет введением в непознанное. Читая ее, не забывайте, что полжизни я прожил в СССР в прошлом веке, имею традиционные взгляды и, к счастью, не осовременился. Что касается взглядов на яхтинг, конечно, они изменились с изменившимися возможностями и реалиями жизни, но основные принципы неизменны и яхтинг это не хобби...

К сожалению, в первой части книги фотографии отсканированы из старых плохо сохранившихся альбомов – извините за качество, друзья помогали их исправлять, но лучше такие, чем без них.

Чтобы не загружать текст пояснениями, в конце книги есть словарь яхтенных терминов.



Мой Дед был репрессирован и при царе, и при коммунистах

Жизнь многогранна и переменчива, и не стоит прогибаться под этот мир, делая очередной выбор. Всё бывает, но главное – оставаться Человеком. Каждый Ученик должен найти своего Учителя, к каждому Мудрецу должен прийти свой Ученик...

Давайте поднимем бокала за тех, кто в Море, и за тех, кого с нами уже нет...

АБУ июнь 2020 г.

## Из воспоминаний о парусных походах

Если за бортом или холодно, или комары, или дождь, то команда в кают-компании пьёт вечерний чай, сопровождая это действие рассказами, морскими байками «от Боцмана», «от Капитана», или «от гостей и матросов». Надо сказать, что вечерний чай – он не простой, его стараются заваривать особым способом с добавлением трав, кореньев, хвои, и это не просто чаепитие, а действие, как баня...

*Сидим мы как-то за вечерним чаем, а погода дрянная, дует сильный западный ветер с порывами под 13 м/с, небо заволочло низколетящими черными тучами, мелкий дождь периодически накрывает яхту, стуча по палубе. А стоим мы в западной Ладозжской ихере, в заливе, который как блюдце, с заросшими камышом берегами, и под нами метров пять-семь (остров KILLPOLA, залив KIRLAKHTI). От порывистого ветра яхта, стоящая на носовом якорю, описывает на воде странные фигуры, похожие на восьмерки, виляя кормой. Якорная цепь периодически дергает своё носовое крепление и тогда раздаётся металлический лязг. Иногда цепь вытягивается в струнку при сильном ветре, а потом всей своей тяжестью падает на дно в затишье. Тогда яхта идет вперед, как бык на матадора, но ветра, там уже нет – он заходит на правый борт, и яхта начинает разворачиваться на ветер.*

*В каюте жарко от собравшейся команды, от чашек с чаем и подогреваемого на газовой плите очередного чайника. Иллюминаторы запотели – не помогают ни приоткрытый люк над столом, в который ветер задувает капли дождя, ни открытый наполовину брандер-щит над входным трапом. Пахнет мятой и еще чем-то яхтенным. Расслабленная команда пьет чай с сухарями и сушками, улыбаясь, слушает Капитана, бородатого, косматого дядьку с голым торсом, сидящего напротив всех за штурманским столом – это меня профессор из Америки, новичок на яхте, просил рассказать необычную яхтенную историю, в обмен обещал поведать потом про рождение Вселенной, про Большой Взрыв. Я повествую:*

*«...Мы с Боцманом и матросом перегоняли большой катамаран из Турции в Москву, и нас арестовали в Керченском проливе пограничники, обвинив в незаконном пересечении границы с попыткой высадки диверсанта – это было нечто, братицы. «Брали» нас два досмотровых катера с командой, вооруженной автоматами, но об этом потом. А вот выпустили нас из-под ареста в порту «Кавказ», где мы стояли под арестом, к вечеру четвертого дня, и, как назло, небо затянуло тучами, поднялся ветерок, организовав на море золотистую в лучах заката рябь. Красота необыкновенная, тепло, над морем марево – будет шторм. Документы от следователей подписаны и вручены нам, в судовом журнале сделана соответствующая запись о том, что к нам нет претензий, со всеми подписями, включая подпись «старшего» – полковника ФСБ с его личной печатью, – и мы теперь имеем право следовать дальше на таможню в Таганрог или Ростов-на-Дону.*

*Можно уходить. Стоять в грузовом порту, среди лязгающих портовых кранов и крыс, сидящих на балках пирса в надежде что-то съесть, нет никакого смысла даже в преддверии шторма. Выходим, докладываем на 16-м канале трафик-контролю о своём выходе из порта Кавказ и на 15-м пограничникам, двигаемся к обозначенному буйми фарватеру, по которому идёт поток кораблей, встраиваемся за указанным трафик-контролем танкером и идем за ним на выход из Керченского пролива в Азовское море. Сентябрь, быстро темнеет, встречный ветер усиливается, появляется волна и начинается дождь. Мы идем...*

*На нашем катамаране я сижу в рубке, ближе к корме, за огромным штурвалом, и мне плохо видно, что творится за стеклами рубки. На панели впереди меня светятся приборы, экран эхолота, навигационная карта, работает радиостанция, и я слышу переговоры капитанов больших кораблей и указания трафик-контроля, нашего и украинского. В темное время*

суток, да в дождь, на своем месте за штурвалом я вообще ничего не вижу, что там за стеклами рубки, иду по приборам – электронной карте, эхолоту и радару... Боцман и матрос постоянно выскакивают из рубки на палубу – один на левый борт, другой на правый, – держатся за ванты и осматривают море, убеждаясь, что мы идем правильно в караване, контролируют водное пространство впереди и сбоку. Ветер за час-полтора постепенно усиливается до ураганного, по прибору до 19—21 м/с, на порывах 23 м/с, начинается гроза, молнии сверкают одна за другой, озаряя кипящую воду и волны. Гром такой силы, что я вжимаюсь в сиденье и втягиваю голову в плечи, ливень хлещет стеной, и ничего не видно далее 15—20 метров. Темнеет, гроза усиливается, стоит такой шум, что мы уже не слышим друг друга. Ребята что-то мне орут, я ору им в ответ – «что»? Волна уже под два метра, снасти и корпус катамарана скрипят от непосильной работы, по радиции нас кто-то «поливает» за то, что мы слишком близко к ним приблизились, в рубке все летает, мне только и остается следить за радаром и слегка увалить вправо, чтобы уйти от возможного столкновения (мы в одной миле, а надо не менее 1,5—2 мили от кораблей), идем крутой бейдевинд...



Фоторобот, составленный со слов команды

Вдруг Боцман влетает в рубку, мокрый до нитки, с него течет, в открытый проём бьёт волна, на его лице гримаса ужаса, и он кричит: «Кэн, отворачивай нахрен, отворачивай, там корабль на нас прет!» и выбегает из рубки в темноту, в ливень. Смотрю на радар – рядом никого, ввожу поправку на ливень и волну, убираю шум с экрана – никого... Очередная молния, вторая, третья, сразу раскаты грома, такое впечатление – бьёт рядом с нами. В рубку влетает матрос, вцепился в штурвал и начал крутить, чтобы отвалить вправо. Орет, пытаюсь перекрыть рев шторма: «На нас парусник валит!». Выбегаю на левый борт, как раз молния осветила бушующее море, и вижу большой старинный 2-х или 3-х мачтовый обшарпанный парусник, съезжающий с волны прямо на нас. Проходящая волна накрыла меня и Боцмана, но я успел, метнулся в рубку, кручу штурвал, смотрю на экран радара, а там «ни-ко-го»!

*Выскакиваю на палубу и вижу в свете очередной молнии, как этот парусник со свисающими в воду снастями, обросший водорослями, с порванными парусами, проскользнул в нескольких метрах рядом с нами и растворился в темноте за кормой. Восстанавливаю курс, еще раз смотрю на экран радара – ни по корме, ни по курсу никого, и рация молчит...».*

*Минут пять все молча пьют чай, и только Профессор, обладающий энциклопедическими знаниями, пытается что-то погуглить на своём айфоне, да куда там – в Ладожских шхерах интернета нет, тут даже телефон не берет. Начинаются разборки и вопросы, а какой корабль, тип корабля (ага, еще год постройки и верфь им назови...), а был ли кто на борту, а паруса, а за штурвалом кто? Выдвигаются разные версии: кто-то говорит, что это просто байки, а Капитан, с умным видом физика (это Я без ложной скромности), отвечает, что гроза искривила пространство и время так, что мы оказались рядом с прошлым, вот оно, рукой подать – видим, а потрогать нельзя, вот парусник и прошел мимо. Еще более серьезный физик с профессорским званием замечает: «Тут искривление мозгов, а не пространства. Вы, Капитан, вообще, где и чему учились, да и не могли здесь ходить такие корабли в прошлом! Да и на радаре ничего не было». На что Боцман замечает:*

*– Э-э-э, за «мозги» и ответить можно. Мы сами видели! И потом, а может он того, до потопы там еще ходил? Он же деревянный, вот радар его и не видел! Вступил Старпом, Володя, профессиональный моряк, не раз обошедший наши шарики: «Ну-у-у, мы и не такое видали на переходах, только я не знал, что это искривленное пространство».*

*Дебаты продолжаются с час. В ход идут такие аргументы, как скептическое лицо Профессора, знающего гораздо больше, чем он мог себе позволить сказать в нашей компании, размахивание руками Боцмана и выражения, которые может себе позволить на корабле только Капитан. Точку в споре была поставлена Капитаном, который голым торсом навис над столом и обнажил бицепс («Профессор очень ярок, но я тоже не подарок, и у меня в запасе ход конем...»): «Три члена команды, включая Капитана, видели корабль одновременно, зна-а-ачит, это «не привиделось», а было. И точка!»*

*Э-э-эх, знали бы они, как билось тогда моё сердце, разбивая виски, как ноги стали ватными, как пересохло во рту. Нет, не от того, что на нас чуть не наехал большой корабль, а от самого явления, о котором я слышал и читал, но никогда не верил в такое. Тогда я плюхнулся на свое место за штурвал, а вот мозг работал четко: схватил судовой журнал и стал лихорадочно записывать координаты, время, погодные условия, кого я слышал по рации на 16-м, сдублировал карту с картплоттера, описал экран радара и показания эхолота, сделал описание увиденного, а потом Боцман и Матрос это подписали – получился Документ! Кстати, меня не раз выручало правильное ведение судового журнала, как и в тот раз, при прохождении Керченского пролива, но об этом потом...*

## Глава 1. Рождение мечты о парусах и морях

*Корабли постоят,  
и ложатся на курс,  
но они возвращаются сквозь непогоду,  
не пройдет и полгода,  
и я появлюсь, чтобы снова уйти,  
чтобы снова уйти, на полгода...*

**Владимир Высоцкий**

Я был младшим ребенком в семье – брат и сестра старше на семь и восемь лет. Отец был военным летчиком-инженером-испытателем, а Мама, хоть и закончила географический факультет Университета и Театральную школу, сидела дома и воспитывала детей, как и все жены военных в те далекие 40-70-е годы прошлого века во времена СССР. У Отца была очень трудная и нервная работа. В то время летчики на испытаниях гибли каждую неделю, и мимо нашего дома, по улице Ленина, в подмосковном военном городке Чкаловский, где базировался НИИ им. Чкалова, проходили все траурные процессии. В то время все люди, вся Страна, напрягали все силы, чтобы восстановить разруху после Великой Отечественной Войны и не отстать в гонке с Америкой за лидерство в Мире. Началась «холодная война». Были такие моменты, когда «горячая фаза» войны могла начаться в любой момент – Карибский кризис, например. Военные были в постоянной готовности, и у каждого из них дома стоял небольшой чемоданчик с самыми необходимыми вещами, чтобы подхватить его – и в казарму, или на фронт... И у Отца был такой.

А еще у нас в городке жили, готовились к полетам в космос и летали на самолетах, на базе НИИ им. Чкалова, ребята из первого отряда космонавтов и Гагарин.



За рулем «Победы ГАЗ-20»

Такое напряжение в работе и международной обстановке требовало от людей как полной отдачи и собранности, так и умения отдыхать и расслабляться. Мне повезло, мои родители всем видам отдыха и расслабления предпочитали поездки на природу, они были заядлые грибники, ягодники и рыбаки. Сейчас это не всем понятно и не привычно. А раньше мы постоянно выезжали «на природу» ловить рыбу, собирать грибы и ягоды, которые консервировали, варили варенье, а рыбу и сушили, и жарили, и уху варили.

Когда я родился в 1955-м году, у нас в семье уже был автомобиль «Москвич-401», а потом в 56-м году Отец сменил его на «Победу ГАЗ-20», а в 60-м году – на «Волгу ГАЗ-21», которая в моей памяти и осталась, как лучший автомобиль всех времен и народов. Вот на этих машинах отец и мать возили нас по всей европейской части РФ. Справедливости ради надо отметить, что «Волгу ГАЗ—21» признавалась лучшим автомобилем в 60-61-х годах в Европе! Это был супер-автомобиль!



Всей семьёй за грибами

В машине у отца было всё для поездок на природу, хоть на рыбалку, хоть за грибами, ягодами, и все для того, чтобы можно было поесть, приготовить на костре или примусе, и чай сделать, да и сидеть не на земле, а в раскладных креслах и за столом. Часто мы оставались ночевать где-нибудь в красивом месте. С тех пор и на всю Жизнь я запомнил запах костра у реки, когда на нем стоит котелок с ухой, этот запах ни с чем не сравнить! В машине конструктора предусмотрели раскладные сиденья/диваны одним движением, превращающиеся в роскошную диван-кровать, а еще с нами всегда была небольшая солдатская палатка, запах которой остался со мной по сей день, надувные матрасы и одеяла. К походной жизни меня приучили с детства, заложив в мозг понятие о том, что лучший отдых может быть только на природе, среди бескрайних лесов и полей, у реки с удочкой в руках, а вообще, лучший отдых – это смена занятий, а не просмотр телевизора и хождение по кинотеатрам и кафе. Жить у костра

и готовить на костре, втягивать ноздрями дымок от сыроватых дров, запахи леса и реки стало потребностью на всю жизнь. Фактически, родители научили меня жить и выживать на Природе с удовольствием! Все свободные дни мы проводили на Природе – в лесу или у реки.



Отец с Мамой и брат с сестрой

Очень часто всей семьёй выезжали на рыбалку на Канал им. Москвы, или на реку Сестра, с остановкой на Канале – это в Дмитровском районе Московской области. Мы обязательно там ночевали. На реке Сестре мне было неинтересно, там только лещи ловились, а вот на Канале им. Москвы – это было нечто... По Каналу туда-сюда ходили Белые Пароходы с туристами, баржи с толкачами, груженные песком и щебнем, самоходные баржи, небольшие кораблики. Берега были в бетонных плитах, а у воды отсыпаны булыжником, который я с огромным удовольствием бросал в воду. Любимое занятие любого мальчишки – что-то бросить в воду и смотреть, как расходятся круги. Потом я осознал – это уникальный приём понимания того, что происходит вокруг тебя по жизни. Надо что-то подкинуть окружающим и посмотреть на их реакцию – не обязательно их расспрашивать. А еще там были установлены сигнальные для кораблей фонари с красными и зелеными стеклами. Подойти, потрогать их руками и заглянуть в светящийся глаз фонаря, сказать ему «привет» – это был ритуал сразу после приезда на Канал. Бетонные плиты нагревались на солнце и вечером медленно остывали, давая возможность долго сидеть у воды и наблюдать за движением кораблей по Каналу, которые все мне казались огромными. Их Капитаны в то время были добрые, наверное, потому что прошли Войну, и, проходя мимо сидящего на берегу пацана с открытым ртом, давали гудок или свисток, правда, гораздо слабее, чем сигнал для приветствия встречного корабля. Чувства, которые рождались у меня в душе в те моменты, не шли ни в какое сравнение с тем, что я испытывал, когда

вытаскивал на удочку рыбу или находил гриб в лесу. Постепенно я вообще отошел от рыбалки и только и делал, что сидел и наблюдал за движением кораблей. Я думал о том, что все проходящие корабли, где-то за поворотом, выходят на большую воду в моря, а потом в океаны, и непременно идут в кругосветку! Тогда я уже знал, что есть моря и океаны, ведь Мама моя была географом. Сам я читал мало, но постоянно просил Маму почитать о море, о кораблях... Конечно, мне читали Грина и все, что можно было достать на эту тему, и конечно о пиратах и парусниках. Я был так мал и глуп, так мечтателен и романтичен, что, услышав гудение паровоза на железной дороге в пятистах метрах от нашего дома на Чкаловской (представляете, какой я старый – застал паровозы, что ходили из Москвы в Монино и обратно), я думал: «этот сигнал подал Корабль, где-то за лесом на реке Клязьма...»



«Ох и гадость эта ваша заливная рыба»

Однажды я увидел на канале несколько лодок, шедших караваном, а на них людей в ватниках, тогда я еще не знал, что это идут яхты, что вертикальная палка – это мачта, а проволока, держащая палку, – это ванты, а люди, бегающие по лодкам (по палубе), – это яхтсмены, и что это слово звучит гордо, и что это нечто большее, чем быть кем-то, например, машинистом! Люди-яхтсмены раскладывали и складывали какие-то белые полотнища – паруса, смеялись и что-то пили прямо из бутылок... Как сейчас принято говорить: «картина маслом».

Мне понравилось то, что все они принялись призывно махать мне руками, свистеть, подбрасывать шапки и звать с собой. Помню, я встал и шёл за ними по берегу под впечатлением, что можно уйти с ними, и не думал тогда, что вообще-то я сюда приехал не один. Я был заворужен увиденным. Не помню точно, что я думал конкретно в этот момент – наверное, как сейчас говорят: «это тема». Точно, мне тогда подумалось: «Корабли и Баржи для меня великоваты, а вот эти лодочки в самый раз, главное, чтобы они в кругосветки ходили, просто надо подрасти и подучиться». Тема была отложена до лучших времен. Как сейчас говорят: надо ждать, когда откроется окно возможностей, но при этом надо двигаться в направлении этого окна. Забегая вперед, замечу, что окно возможностей открывается на время и надо быть готовым проскочить в него и успеть совершить задуманное.



Зимой лыжи и...

### **Воспоминания из детства**

*Вспоминалось детство, когда я с ребятами из своего двора мастерил кораблики с мачтами и бумажными парусами (из дощечек от продуктовых ящиков из магазина в нашем доме) и пускал их по весенним ручьям. Иногда приходилось уходить за километр от дома, следя, как твой кораблик то несется в бурном потоке, то медленно крадетя, затираемый льдинками в больших лужах. Тогда сапог у нас не было, ноги быстро промокали и стыли, но бросать*

*кораблик не хотелось, а достать его – значит выйти из гонки, а иногда и достать уже было нельзя, когда ручей переходил в мощный поток или огромную лужу. Тогда пацанами, запуская свои маленькие кораблики, мы мечтали о длительных плаваниях на больших кораблях.*



...и хоккей

На пятом курсе МИФИ, после летней сессии, парень с нашего курса попросил подкинуть его в яхт-клуб на Пироговском водохранилище – у меня тогда уже был свой автомобиль «Москвич-2140» (пару лет в стройотряде и добрый, умный Папа переводили меня в новое качество), – и я согласился. По дороге он рассказал, что опаздывает к отходу Яхты на Онегу, в экипаж которой он включен для её перегона на регату. Яхта, уже с другим экипажем, должна будет принять участие в традиционной Онежской Регате.

Мне тогда повезло – было дозволено взойти на борт яхты, обойти её по палубе и спуститься в трюм. Яхта была полностью деревянной, прибалтийской постройки – «Таурус» (ее снимали в фильме «Чисто английское убийство»). Сумасшествие! Я стремился все ощупать, особенно красное дерево и лакированные детали. Яхта стояла с парусами – ветра не было. Уходящий экипаж провожали те, кто поедет в далекий Петрозаводск на регату, и те, кто потом приедет туда, чтобы под осень перегонять яхту обратно. Я соприкоснулся с тем, что дремало во мне с самого детства, с поездок на Канал им. Москвы – с путешествиями под парусами. И тогда я для себя решил, что пора двигаться в этом направлении. Тема пошла. Ездить в московские яхт-клубы, которые все были на водохранилищах, я не мог – далеко, а времени мало, мне хватало поездок в ДЮСШ по хоккею. Я понял, что надо начать с чего-то поменьше, и это «поменьше» должно ходить, если не в кругосветку, то точно быть с парусом и быть моим.



#### Отцовский контроль качества

Я стал собирать книги про яхты и яхтсменов и учебники, типа «Школа яхтенного рулевого», «Школа яхтенного капитана», различные журналы типа, «Катера и яхты», «Техника молодежи», книги про морские узлы, и скоро выбор был сделан: парусная доска – виндсёрфинг. Надо сказать, что к этому моменту я уже три раза сходил на байдарках по не очень сложным маршрутам и пять раз сплавлялся по рекам на резиновой лодке, начинал участвовать в автогонках и постоянно ошивался в гаражах, занимаясь с велосипедами и автомобилями. А в школьные годы я посещал авиамодельный и ракетомодельный кружки (сейчас бы сказали, что мы строили беспилотники – да, электроника и материалы другие, а по сути те же летательные аппараты, только иные цели), играл в хоккей и ездил на велике в походы с рюкзаком, а в институтские годы начал гоняться на автомобилях и заниматься их ремонтом, был победителем конкурсов на тур слётах по постановке лагеря (поставить палатку и разжечь костер) и по гребле на резиновой надувной лодке (слалом по маршруту), и по оказанию первой медицинской помощи. Как сейчас принято говорить, у меня был хороший «бэкграунд» – чтобы заниматься парусом, надо чтобы руки росли не из задницы и мозги работали. Дело в том, что надо хорошо знать, как всё устроено и работает, и при необходимости уметь разобрать любой механизм, включая мотор, починить и собрать, устанавливать и ремонтировать дельные вещи, такелаж. Для меня это не было проблемой – ещё в школьные годы я мог по винтику разобрать любой велосипед и любую советскую легковую машину, начиная с отцовской «Волги ГАЗ-21». Разбираться надо и в электричестве, электронике, в системах водоснабжения, в холодильниках и газовых плитах, в материалах и технологиях по пластику и дереву, по ремонту парусов и многом, многом другом, даже сваркой заниматься – просто школьных и институтских знаний маловато. Что говорить, если на Капитана нужно сдавать не только устройство яхты и правила судоходства, но и астронавигацию, навигацию, метеорологию, гидрологию, такелажные работы, оказание первой медицинской помощи, работу на радиостанции и многое другое. И нужна очень большая практика, не только теории.



Приехать к реке за пескарями и остаться на ночь – легко

Отцу я благодарен за то, что он своими затрещинами приучил меня к порядку и правильному подходу в любом деле: прежде, чем за что-то браться, изучить тему досконально и получить консультацию знатоков, подготовить место и инструмент с материалами, а если что начал разбирать, так аккуратно всё разложить и не терять. А главное, не нарушать правил и заведенного порядка, установленных знающими людьми, а если что-то делать, то так, чтобы не переделывать.

Самое главное, что касалось парусных досок, я узнал из журнала «Катера и яхты». Я прочитал, что один спортсмен, то ли из Америки, то ли из Канады, переправился на доске через Берингов пролив. Ага, значит и на ней можно в кругосветку или по морям, думал я тогда...

В конце августа 1980-го года я женился (мне было 25), а в свадебное путешествие мы решили ехать на Черное море в район Черноморска. Чтобы совместить приятное с полезным, за месяц до поездки я построил свой первый виндсерфинг из двух кусков фанеры и пенопластовых брусков, который был оснащен парусом из парашютного шелка, а мачтой была дюралевая труба – часть набора фюзеляжа самолета. Для понимающих, парус был никакой, хоть и очень красивый, а мачта – дубиной. Про доску не говорю – плот. Что делать, я жил на Чкаловской в военном городке летчиков – что имеем, то и...



В возрасте с 10 до 12 лет летом на Ахтубе я нарыбачился на всю жизнь

Прямо скажу, походить на Черном море у нас не получилось. Это была такая хохма, что даже пограничники, пришедшие нас проверять – как бы мы за кордон не свалили на своей доске (были случаи, ребята на виндсёрфингах пересекали Черное море) – не могли удержать смеха и слез от вида того, как я пытался встать на доску. Три-четыре дня попыток – и доска была убрана подальше, чтобы не быть немым укором, а мы просто перешли к заготовке персиков. Потом, несколько лет мне было стыдно, что я так и не смог встать на доску и удержаться за ветер, которого и не было – зря я старался встать и пойти.

Спустя пару лет я собрал из реечек и обклеил стеклотканью прямо в московской квартире модную тогда, после Олимпиады 80-го, доску «АКВАТА» (для знатоков – мой самострой весил 12 кг), заказал на неё фирменный парус из дакрона и стеклопластиковую мачту. Потом, на Жижицком озере в Псковской области, где было много хороших ветров, с успехом освоил хождение на доске. После Перестройки, в начале 90-х годов, когда к нам хлынул импортный товар, я приобрел фирменное оборудование для гонок на парусных досках: доску, набор парусов, гиков и углепластиковых мачт, гидрокостюм, трапецию, фирменный багажник для машины «БМВ-520», купленную, как достойный транспорт для перевозки импортного парусного оборудования. Для справки: стоимость швертбота и всего оборудования для парусной доски превышала стоимость б/у БМВ. При любой возможности я упражнялся ходить на доске. Где-то в это же время мне удалось купить с рук очень дефицитный, в среде туристов водников, польский разборный деревянный, с «надувными бортами» швертбот «МЕВА» – чудо яхтенной техники – по сей день ничего подобного я не встречал. А купился на него тем, что прочитал несколько статей о путешествиях на «Меве» по сибирским водохранилищам. Помню, продавал его профессор физик лет 60-ти, который купил тогда каютную яхту «Нева». Нас было три претендента, и профессор устроил нам конкурс. Он задавал нам вопросы по физике, я ответил на все и стал счастливым обладателем уникальной разборной лодочки. И это уже была яхта с гротом и фоком. Я перечитал все книги, что можно было достать, и переговорил со всеми доступными в яхтинге и водном туризме знакомыми, даже прослушал курсы в яхт-клубе, поняв, что если и не кругосветка, то прибрежные плавания на «Меве» совершать

можно, а уж путешествовать по водохранилищам точно. Тема пошла, я начал практиковаться и на доске, и на швертботе, причем делать это мог сколько хотел в любое время – все это было в моей собственности, а все остальные пользовались оборудованием в яхт-клубах. Кстати, это оборудование до сих пор лежит на даче, дожидаясь своего пользователя-фаната. Я постепенно набирался опыта. В яхтенном деле это называется «хорошая морская практика». До морей еще было далеко, но я мечтал и изучал все доступные материалы о кругосветках, гонках и путешествиях.



С 7-го класса я пек блины, которые назовут потом «капитанские»

В СССР приобрести яхту в собственность, да еще каютную, было практически невозможно. А с середины 90-х годов они появились в свободной продаже, и в 96-м году я купил каютную яхту микро-класса серии «ЛЕНА». С этого и началась моя жизнь в яхтинге. А до этого я просто осваивал паруса и понимание ветра. Тогда же я знал, что есть такой яхтсмен Гвоздев (потом мы познакомились), который на «Лене» прошел кругосветку за 2 года. Это меня очень воодушевляло. Мы с Боцманом Володей (о нём потом) так же установили свой рекорд хождения на «микрухе» – 77 дней из Москвы на Онегу и обратно, причем я практически не сходил с лодки (а эта лодка всего 5.5 метра в длину и 2,5 м в ширину).

Я прослушал курс яхтенных капитанов и сдал экзамены, получив Диплом яхтенного капитана. Потом были другие Школы и Курсы и различные Сертификаты, позволяющие ходить не только в России, но и в Европе, и по Миру.



Последний звонок в Школе №14 на Чкаловской

Замечу, что одновременно с покупкой первой яхты я начал строительство большого дома – дачи, чтобы на время моих отсутствий было где комфортно жить семье. А яхту я пригнал и оснащал во дворе строящегося дома – это было очень удобно. Не много и не мало, а готовился пойти на ней через Атлантику – такие вот были цели. Но об этом потом...

Как-то в блоге своего друга, физика, живущего в Америке, я прочитал пост «Вирус парусной романтики» про его однокурсника из Физтеха, который, раз попав в яхт-клуб, стал ходить туда постоянно, прогуливал занятия, а после института устроился туда на работу – он заболел яхтами/парусами, бросил всё и отдался душой и телом парусным гонкам. Я знал много таких фанов, они жили в яхт-клубах в небольших сарайчиках-рундуках среди парусов и всякого яхтенного скарба. У меня, может, и начиналось что-то подобное, но место жительства вдали от клубов, серьезная дипломная работа, семья, родившаяся дочь, интересная работа по специальности в НИКИЭТ, поездки на АЭС с реакторами РБМК, а потом и работа на Чернобыль-

ской АЭС после аварии, поглотили меня всего до момента, пока я не ушел из специальности, отдав ей все же 15 лет.



Студент МИФИ факультета «Т»

Не скрою, на рабочем столе, в НИИ, под оргстеклом и на стене напротив стола, вместе с формулами и графиками, была масса цветных репродукций с яхтами под всеми парусами. Весь отдел приходил глазеть на эти картинки с завистью, зная, что летом два месяца я всей семьёй отдыхаю, живя в палатках, и катаюсь под парусами на доске и швертботе. Каждый год после отпуска я притаскивал в отдел под сотню фото и рассказывал о прелестях нашего отдыха и здорового образа жизни. Коллеги по работе уже лет через пять стали считать меня повернутым на «парусах».

### **Из воспоминаний**

*...Изнуряющая жара, мы с коллегой по работе, два красавца во всем белом (и тапки, и шапочки, и перчатки, и комбезы, и маски, и только очки темные), сидим на ящиках из-под аппаратуры на крыше машинного зала 3-го Блока Чернобыльской АЭС. Дело после аварии, по крыше бегают «партизаны» и убирают остатки выкинутого из 4-го Блока мусора, мы проводим спектрометрию «полей излучения», я задумался и смотрю на Пруд Охладитель – вода серебрится, свежий сухой горячий ветер, и думаю, как было бы здорово покататься сейчас на видсёрфинге тут. А Коллега уже собирал оборудование и кричал: «Леха, чего застыл, валить надо, рентгены капаят...»*



С Игорем Понамарёвым в 1986 г после аварии на ЧАЭС, на Блоке 3

Интересная работа и семья всегда меня останавливали – с детства думал, что паруса нужны только для того, чтобы в итоге пойти в кругосветку, а это надолго и нужна хорошая яхта. И лучше идти семьёй. Я не был фанатом на все 100%, но продолжал идти к цели, к «окну возможностей», в которое я однажды и проскочил, т.к. двигался в правильном направлении и был подготовлен. Стоит только захотеть... Помните, ваша жизнь – это следствие ваших мечтаний, мыслей и действий. Оглянись назад! Вспомни все и прозреешь! Покайся в грехах своих и обретешь спокойствие и уверенность!

Все еще впереди!

Мечтайте, стройте планы и думайте, как их осуществить, и все сбудется. Мечты это планы, на которые нет денег. Пройдет время, и деньги вы найдете, но если нет мечты, деньги вы пропьёте...

Вот и хожу по сей день по Морям и Океанам, по Внутренним Водным Путям (ВВП) России, отдавая предпочтение нашему Северу: Онеге и Ладоге, о чем и расскажу ниже во всех подробностях.

У каждого свой путь – у меня вот так. До 44 лет я и не знал, что ношу историческую фамилию и гены рода адмирала Федора Ушакова по линии его племянника, капитан-лейтенанта, ходившего вместе с Адмиралом.



Всё сделано своими руками

Паруса, яхты и крейсерские походы – это не увлечение, это стиль Жизни и образ мысли, дающие потрясающее чувство свободы выбора и единения с природой, с ветром и водой, с облаками, грозами и просто дождями – со всем Миром, где у тебя постоянно есть право выбора и чувство ответственности за яхту и команду, за свою жизнь, которая во многом тебе и не принадлежит, и нет никакой разницы, где ты идешь, по Океану, по Морю, или по Ладоге!



У нас не было свободного времени: кружки, тренировки, походы

## Глава 2. Первые шаги под парусами

*В заповедных и дремучих  
Страшных тамошних лесах,  
Всяка нечисть бродит тучей  
На проезжих сеет страх,  
Если есть там соловья,  
То разбойники,  
Страшно аж жуть.*

**Владимир Высоцкий**

Я не просто мечтал о парусах и яхтах, меня всегда увлекали путешествия и жизнь на природе, к которым меня приучили родители. Мои мечты вызывали удивление у всех знакомых школьных и дворовых друзей. Мне говорили: иди в геологи, наездишься по стране. А знаете, о чём мечтали мои сверстники в 65—75 годы прошлого века: стать олимпийским чемпионом по хоккею, по лыжам и биатлону или по фигурному катанию, военным летчиком, космонавтом, хирургом, инженером, машинистом тепловоза, десантником, строить роботов (первый в Море робот, показанный на выставке в Японии, был построен у нас на Чкаловской, на Станции юных техников Вадимом Мацкевичем – военный офицер, руководитель кружка), строить космические корабли, или самолеты – это мальчики, а девочки хотели быть учителями, врачами, программистами, художниками, химиками, юристами, модельерами, социологами, писателями или поэтессами. Все хотели начать прыгать с парашютом и научиться стрелять, и учиться, и получить высшее образование, чтобы строить социализм и коммунизм. Кем быть мне, я определился после 8-го класса, когда мне было 15 лет – или физиком, или хирургом, но я продолжал мечтать о парусах и яхтах.



Антонина сопровождала нас везде с рождения

Я мечтал о походах даже тогда, когда ходил на парусной доске. Все отпуска, еще в Советское время, мы с семьёй проводили у воды, где-нибудь на озере или водохранилище, и, конечно, я вез с собой парусную доску и разборный швертбот, на которых и упражнялся во владении парусами, оттачивал ощущение ветра, волны, старался предсказывать погоду и ветер по местным метеопризнакам. Страсть к путешествию приводила к тому, что пару раз я отправлялся в обзорный поход по водоему с рюкзаком за плечами на весь день на виндсёрфинге. Надо сказать, что это было настоящим испытанием – часто ветер иссякал, и приходилось двигаться, гребя парусом по нескольку часов. Места для отдыха мы всегда выбирали дикие, чтобы никто не мешал сживаться с природой и жить уединенно. Такими местами были и Озернинское водохранилище под Рузой в Московской области, и Жижицкое озеро под Псковом, а потом озера Онега и Ладога. Мечты о длительных походах не оставляли меня. Я читал все больше отчетов о путешествиях по рекам, озерам и морям, которые больше печатались в журнале «Катера и яхты», но и в тоненьких книгах малого формата «Библиотеки путешествий». В них было рассказано много нюансов о подготовке лодок/яхт и о самих путешествиях. Довольно быстро я понял три вещи: плавсредство должно быть надежно и хорошо оснащено, капитан должен быть хорошо подготовлен, знать маршрут и обладать массой навыков и знаний – на такое путешествие уходит целый сезон, а не отпуск! Сразу встал вопрос о том, а что будет делать жена и дочка, если я свалю на все лето? Как растянуть отпуск на 3—4 месяца, вопрос не стоял. Я работал во вредных условиях труда, где любая переработка по времени приносила отгулы. Более того, я был активным «дружинником» – были такие «добровольные дружины» в Советское время, члены которых с красными повязками и надписью «Дружинник» ходили по вечерам по темным улицам и следили за порядком, что давало отгулы. А отпуск у меня был совершенно официально «месяц +2 недели». Три месяца набрать было точно можно! А цель пойти в путешествие по диким местам на лодке с парусом начала серьезно раздваиваться – нужно было строить дом-дачу со всеми удобствами для семьи на летнее время и желательно у воды, чтобы иметь возможность поставить там и лодку и тренироваться. Оценивая предстоящее строительство, поговорив со знатоками дачного дела, я пришел к выводу, что дом должен быть таким же надежным и оснащенным, как у Наф-Нафа из «Трех поросят», т.е. зимним, если и не с отоплением, то точно с печкой и камином, ванной и туалетом, короче – «не хуже будущей яхты». Задача по тем временам непростая, если учесть, что и Землю получить было очень сложно, про «купить» и не говорю. Да и с материалами в начале 90-х было ещё очень трудно. Мой латеральный тип мышления, постоянно и во всем, на пути к цели, заставлял меня искать альтернативу. Вообще, вся жизнь – это набор компромиссов и выбор зачастую не лучших вариантов, а несущих наименьшие потери и затраты материальные и временные. И пока я искал свой вариант, мы семьёй продолжали ездить в мои отпуска на Жижицкое озеро на два месяца к ряду. Как мы говорили, на нашу «полиэтиленовую дачу», и «отдыхали дикарями», но со всеми удобствами. Наш лагерь обустроивался так, что имел закрытую от ветра и дождя «кухню» площадью 70 м<sup>2</sup>, палатку с двумя спальнями и верандой, теннисный стол, баню (комната из полиэтилена, куда затаскивались раскаленные на костре камни и ведра с холодной и горячей водой) и крытый теплый туалет в сторонке от лагеря в кустах (брезентовая кабинка, где висел рулон туалетной бумаги, что по тем временам считалось шиком). Тут же стояла машина, а прицеп находился в кухне под тентом. Ближе к берегу под брезентом стоял собранный швертбот «Мева», лежала парусная доска, были разложены мачты, гики, паруса – «картина маслом». Я вез с собой около тонны груза на машине с багажником и прицепе, и мы выстраивали для себя каждый год новую дачу. Зеваки не верили, когда мы укладывали вещи в путь, что эта гора войдет в машину и прицеп.



Или с яхтой, или с прицепом, но тащил всегда более тонны груза

### **Из воспоминаний о семейных отпусках**

Нет ничего лучше случайных встреч со старыми знакомыми и друзьями, с которыми давно не виделся. Тут такие откровения можно высказать или услышать – мама дорогая!

Удивительно, но увиделись со знакомым, стоя в одной очереди, – а разве бывают сегодня очереди? Разве стоят в очередях Генералы, да бывшие начальники Московской Региональной Таможни? Невероятно, но факт! Тут, конечно, кто-то скажет: какая такая очередь? И если раньше мы встречались на берегу Жижицкого озера, где отдыхали семьями и стояли большими лагерями, то тут в очереди за... (не думайте, что за золотыми унитазами) – судьба.

Обрадовались, бросили всё и углубились в воспоминания...

*Было такое время, «СССР на излете» с середины 80-х до середины 90-х. Перестройка, когда мы ни черта не понимали, что происходит, и продолжали ездить семьями в Псковскую волость, Великолукский район, на Жижицкое озеро вблизи деревни Спичино.*

*Удивительные места: песчаный пляж в 3 км дугой с дюнами и кривыми соснами среди мха.*



Первый раз Антонина оказалась в палатке в 11 месяцев

*Там, среди мха и кривых сосен, мы и устраивали свои лагеря. Мы это Москвичи и Питерцы, досочники и катамаранички – любители паруса, грибов, ягод и рыбалки. Это место считалось «клубом по интересам», куда принимали не всех. Здесь все были люди солидные, приезжали много лет подряд. О некоторых из них ходили легенды, их называли «настоящими шестидесятниками». Некоторые после перестройки уехали за границу, в основном в Америку и Израиль, но по возможности через общих знакомых передавали «Берегу» привет.*

*Само озеро – это блюдце диаметром 11.5 км с постоянными и ровными ветрами, средней глубиной в пять метров и постоянно теплой водой около 24°C.*

*Рыбалка великолепная, грибы, ягоды, зверьё, отсутствие цивилизации. Через 4—6 дней после приезда и установки лагеря к нам уже заходили в гости утки на чай, а местные птицы развлекались, скатываясь с конька палаток по полиэтилену. К нам привыкали и нас не боялись.*



Строим лагерь – осталось переднюю стенку поставить

*По ночам мы иногда слышали вой волков. А когда ходили за малиной, пару раз натыкались на медведя, который драпал от нас. На берег, в километре от лагерей, часто выходили лоси на водопой. Белок, уток, ежсей было много.*

*Постоянный шум прибоя и крики чаек. Днем выставлялась дистанция для гонок на парусных досках и большая часть приехавших, сменяя друг друга, гонялись или учились под присмотром мастеров, которые в соломенных шляпах сидели в креслах на песке у воды и давали указания/советы начинающим, следили за ходом гонок. Мастера, я был в их числе, в обычную погоду уже не катались, что толку стоять и держать мачту с парусом. Мы вылетали на воду, когда начинало дуть, когда шквал приходил или гроза. Вот тогда хватаешь доску с вставленной мачтой и парусом, бежишь с этим к воде,ходишь в воду почти до пояса (а там мелко и надо идти метров 50), умываешься водой, поливаешь себя, как штангисты посыпают себя тальком перед подъёмом веса, и, дождавшись порыва ветра, вскакиваешь на доску и понеслась... (а катались мы в шортах и пляжных рубашках с поясом-трапецией). Это зрелище, когда человек пять носятся туда-сюда со скоростью 25—45 км/час, делая повороты с глиссированием и ныряя под парус, или кладя его на воду и обегая мачту. Помню, как перехватывало дыхание, как захлестывал восторг, когда ты висишь в трапеции и, держа гик одной рукой, управляешь парусом, а доска касается воды только плавником пяткой – вся над водой и полное ощущение полёта. Жаль, но таких ветров было не очень много и не так часто. Но иногда заряжали шторма – погода портилась, холодало до 12—14°С, и ветер дул постоянно под 10—15 м/с – чудные были дни, мы катались часов по 5—7 кряду.*



Внутренний дворик нашей «полиэтиленовой дачи»

*А кто-то в это время уходил на парусном катамаране, а я еще и на «Меве», в дальний поход по озеру на целый день обследовать острова и дальние берега. Частенько у нас в лагере проходили теннисные турниры и для взрослых, и для детей и смешанных пар – вели Турнирную таблицу. А недалеко от места большого общего костра была натянута волейбольная сетка – там проводили турниры по пляжному волейболу. Команды играют – шутки и смех со стороны болельщиков, грызущих семечки – потом они меняются местами и шутки еще острее. Рядом с хозяевами их собаки – они или внимательно смотрят за игрой, когда хозяин болельщик, или пытаются помочь, путаясь под ногами, если хозяин/хозяйка играет. Настроение поднимало у всех. Мы там жили очень дружно и весело, полноценной жизнью любого курорта. Меньше чем на три недели люди не приезжали. Такая жизнь нас и наших детей закаляла и оздоравливала, поднимала настроение и развивала – это был настоящий глоток свежего воздуха и свободы!*



«МЕВА» – удивительный кораблик, швертбот для туристов

*Были дни, когда к нам в лагерь приходили семьи, и мы устраивали баню, разогревая в костре камни и затаскивая их потом в полиэтиленовую комнату, где ещё стояли ведра с холодной и горячей водой. Когда на камни плескали горячей водой, комната раздувалась и наполнялась паром, ничего снаружи видно не было, а там жарко и парная с веником – парились и мылись каждую неделю. Конечно, выбегали и в воду, а потом обратно. Когда все помылись, садились за стол. Праздник души и тела. В походе это важно!*

*Вечером, вдоль кромки прибоя, туристы ходили парами или группами, раскланиваясь и улыбаясь, приглашая друг друга в гости. К середине июля тут собиралось человек сорок-пятьдесят – все свои. К темноте, после ужина группки собирались поиграть в преферанс или сидели у большого костра, где несколько любимцев публики с гитарами пели туристические песни. Вообще, петь песни бардов под гитару у костра – это фишка тех времен, мы все на этих добрых песнях и выросли. Люди сидят вокруг костра, пьют чай и вино, а то и крепче что, слушают и поют хором, вспоминают дневные гонки на парусных досках и походы на разборных катамаранах по озеру, постоянно смеются, улыбаются, лица у всех загорелые и обветренные, голоса немного хрипят, волшебное настроение и аура – единение души. И при этом дым от костра поднимается вверх и путается в ветвях кривых сосен, то вдруг кружит вокруг костра, накрывая сидящих и прогоняя комаров, то теплый ветерок из леса выгонит дым на берег и дальше на воду, расплываясь по зеркалу водной глади, он создаёт ощущение тумана. Костровой подходит, шевелит угли и обгоревшие дрова – костер вспыхивает, озаряя поляну и лица желтым светом огня. Ооох, а какие там закаты... Мы смотрели на них через всё озеро.*



Каждый занят своим делом

*Дружно жили. Если что-то у кого случится, сразу все прибежали и предлагали помочь, несли всё, что было. Сейчас люди не такие стали. В разведку ходить не с кем стало..., буйных больше нет, в глаза тебе не смотрят, норовят в экран смартфона – толерантность убивает.*

*Не думайте, что там были только взрослые – нет, все приезжали с детьми разного возраста и даже были груднички. Детей на побережье набиралось под два десятка. Они целыми днями носились по лесу и пляжу, купались столько, сколько хотели, пока зубы не начинали стучать. И никто их не выгонял из воды на берег. Вообще, дети занимались всем тем, чем и взрослые, только по-своему, по-детски в игре. И форма одежды простая – трусы, ну футболку наденут, и босиком целый день и без всяких там панам!*

*Мы привозили с собой грабли. Всю территорию лагеря и вокруг мы очищали от мусора, палок/веток и иголок так, что все ходили босиком. Тропинки от лагеря к лагерю через «лес», что проглядывался насквозь метров на 500, так же проходили граблями на ширину пару метров, чтобы удобнее было ходить в гости. Кстати, все дни рождения было принято праздновать всем «берегом». Мы соревновались, кто оригинальнее и нужнее придумает подарок. Писались поздравительные стихи и песни. Вечером перед общим костром было купание и салют.*



Это мы можем

*Это место был наш курорт. Дети здесь проходили такую закалку и практику выживания и обучения, сживаясь с природой, что опережали в своём развитии сверстников сразу на пару лет.*

*Единственным, что связывало нас с цивилизацией, был магазин «сельпо» и почта в деревне за 5—7 км от озера, куда мы ездили за хлебом. Располагались они в обычных бревенчатых избах. В магазине почти ничего не было кроме соли, спичек, серого хлеба, рыбных консервов «килька в томате», трехлитровых банок с томатным соком и солеными огурцами, крышек для консервирования, сухарей, сушек, чего-то из сладкого, уж и не помню, что еще. Спиртное завозили нечасто, и надо было попасть на него. Собственно, мы ездили только за хлебом, а все остальные продукты везли с собой из Москвы на всё время отпуска.*

*Рядом с этим магазином находилась почта, а вокруг, в небольшом отдалении, избы, крытые еще дранкой. Магазин, почта и дома побогаче были крыты железом или шифером. Все заросло бурьяном и крапивой, кроме тропинок и проездов между домами. Асфальтовых дорог не было, сплошь песчано-гравийные. Уличных фонарей и ТВ антенн не видно. На всем мох и следы времени.*



Холодно и дождь, а умыться надо

*Незабываемое ощущение вечности. Магазин и почта..., казалось, что они стоят вечно со времен царей. Под стать им и строения вокруг, и на хуторах, где были дома, крытые дранкой с земляным полом без электроэнергии. Выращивали местные в основном картошку и другие овощи. Фруктовых деревьев было мало, только кусты смородины. У всех были большие огороды.*

*Все, кого мы видели, бабушки, дедушки, их дети, все – неопределенного возраста, на их лицах отражена вся их трудная жизнь, но глаза и лица светлые и приветливые, добрые, полные достоинства. В них было то, чего я не вижу сегодня в селянах – спокойствия и достоинства (люди стали суетны, беспокойны, не могут смотреть тебе прямо в глаза). Морщины*

*на лицах украшали их, передавая тяжесть пережитого и испытанного в этих лесах и болотах с еще оставшимися окопами и оружием времен войны.*



Закаты мы наблюдали через всё озеро

*На почте мы отправляли письма на «большую землю в Москву» и получали ответы «до востребования» – писали ручками/карандашами на бумаге в клетку или в линейку и запечатывали в конверт – никаких Е-мэйлов не было, но люди общались. Ой, какие мы письма писали и получали, как книги, их читали и перечитывали, а отправить/получить можно было только на почте (а сейчас родня даже по Е-мэйлам ленится писать, да и уж звонить по телефону не хотят, ну ещё черкнут 2—3 слова в мессенджере – что стало с людьми? Черствые, но красиво одетые и приятно пахнущие – доброты и уважения друг к другу не стало – «Я/Мы превыше всего»). Помню, там на прилавке стоял телефон времен царя Гороха, но он исправно работал и по нему все говорили с «межгородом» без всяких кабинок. Тут же на прилавке были выложены милые открытки и простые конверты без марок. Огромная печка, круглая, в железе. Стоит особый запах веков, истории, основательности, все пропитано неспешностью, время там останавливалось.*



Всё замирает после дневной суеты

*А рядом, с почтой и магазином, водокачка с гнездом и журавлями на башне. И запах навоза, луговых трав, свежего сена и разлитого соляра.*

*Мы приезжали на озеро раньше всех, где-то 22—25 июня, а уезжали последними – 20—25 августа. Радость встреч в новом сезоне и горечь расставаний до следующего года. Мы поднимали Флаг нашего Берега, мы же его и спускали. В шутку многие называли меня Адмиралом – большие, наверное, по фамилии. Все туристы были дружной семьёй. В Москве часто ходили в гости на дни рождения. Незабываемое время. Интересная жизнь. Отличные перспективы у всех. Осталась масса фотографий нас всех, еще молодых, есть, что вспомнить... Спустя 25 лет мы собирались на юбилей у одного «из тех туристов», так он с детьми и внуками выпустили фотоальбом того времени, где все мы...*

От себя ещё могу добавить, что погода нас иногда не баловала. Бывало, она портилась на неделю-две. Температура ночью падала до 9—11°С, а днем не поднималась выше 12—14°С, но вода все это время оставалась 24—26°С и озеро парило, превращалось в теплую ванну, в которой все продолжали купаться, при том, что, не прекращаясь, шли дожди. Всё это сопровождалось сильными навальными северными и северо-западными ветрами до 15—17 м/с. Наступало время для катания продвинутых ребят – и ветер, и волна, и не жарко, жаль только фотографии этого времени серые.



Вечерние посиделки у костра

Никто не уезжал домой – не боялись такой погоды, и что дети заболеют. Все находили себе занятия. Тут и поездки за грибами и ягодами, тут и бани, и поездки по магазинам за спиртным. Кто-то скажет: да лучше жить в домиках на турбазе или в санаторий ездить. Люди не пони-ма-ют! Конечно, чтобы поставить такой лагерь для длительного проживания в таких условиях (а раньше не было большого выбора в туристических магазинах, многое сами делали), чтобы было комфортно и в сильный ветер, и в ливневые дожди, и не 1—2 дня, а и до 2-х недель, бывало, портилась погода, надо иметь навык, знания и опыт. И не удивительно, что на строительство лагеря уходило 3—5 дней упорного труда всей семьи. Готовили на газовых плитах. Костер нужен был для тепла, для разогрева камней для бани, для такого родного и вкусного дымка. Мы жили комфортно, кушали за нормальным столом и сидели в креслах. Вот посуда была вся металлическая, эмалированная. И есть надо было быстро, а то всё остынет. Важнейшая деталь быта – умывальник и зеркало – это умывальник/рукомойник со стержнем снизу, который висел на дереве под кухонным тентом, на нем мыльница с мылом и стакан с зубными щетками и пастой, а выше круглое зеркало, куда никогда не помещались наши круглые и довольные лица. Помню, мы повесили все это один раз и не снимали года 3—4 – приезжали на «свое» место, а они висят на месте – не было там мародёров.



За походами и не заметили, как мы подросли

У нас там был и курорт, и клуб для своих, и детский лагерь. Среди родителей всегда находились такие заводилы/профи по работе с детьми, что детей всего берега собирали и придумывали им такие игры, что и взрослые, свободные от дел и катания, принимали участие. Приезжали даже с грудными детьми. На весь берег набиралось до 15—17 детей разного возраста и пола – все очень дружили. В их среде больше всего ценилось, как быстро разжечь костер и собрать дрова, поставить тент для игры, накачать матрас или лодку, что-то починить, заклеить, сварить кашу, и конечно, детские простые игры на песке у воды. И конечно, бывали группки, которые утаскивали гитары у взрослых и разучивали первые аккорды, сидя под елкой. И не было сумасшедших мамашек, стоявших над своими детьми, хоть бы грязные руки в рот не сунул, хоть бы в воду не залез.

Дети очень рано вставали на доску, гребли веслом, удерживаясь на волне. А потом и детский парус поднимали и начинали кататься. Парни лихо управлялись с пилами и топорами,

и им было точно меньше 7—9 лет. Дети учились играть в футбол и волейбол, в теннис, стрелять по мишени из самодельных луков и рогаток. Среди них были «снайперы». Никто из них не боялся дождя и грозы – так и продолжали играть на пляже, только в болоньевых куртках. Росли добрые, здоровые, общительные дети, готовые прийти и помогать друг другу.



В 12—14 Антонина уже осваивала доску

Почему об этом пишу и даже повторяюсь от части? Да дочь моя, Антонина, через это прошла, получив и физическую и психологическую закалку, никогда ничем не болела и те годы свои, как мне кажется, считает самыми классными.

Что могу сказать? Я долго живу и многое повидал. Чтобы стать правильным пацаном, следует посмотреть фильм «Последний дюйм» – лучший фильм моего детства. Посмотрев его, я решил, что когда-то полечу, и надо бы научиться с аквалангом нырять, но главное – надо упираться до получения результата даже если это тебе не под силу – нельзя отступить. Думаю, я стал круче – гонялся на авто, ходил и жожу под парусами, летал на параплане – это, в частности, от того, что ношу в памяти этот фильм. Покажите своим детям и внукам этот фильм.

Хочу только добавить, что в детстве надо читать правильные книги, которые подталкивают мечтать и к чему-то стремиться. Например, книга «Сердце на ладони» про хирурга натолкнула меня на мысль стать хирургом, и я стал по медицинской части совершенствоваться, а фильм «9 дней одного года» привел меня в МИФИ в ядерную физику. А многих в наш институт привели папы и мамы за ручку и устроили. Толку от них было потом, хоть и отличниками были, немного. В МАИ многие мои знакомые пришли после посещения кружков по авиа-моделированию и потом показали хорошие результаты, став кандидатами и докторами наук, создав то, за что люди военные кланялись им ножи.



С 3—5 лет дети осваивают плавсредства

Вот ядерная физика и привела меня на полигоны и на различные АЭС, а потом и в Чернобыль после аварии – я побывал как на войне – огромный, ни с чем не сравнимый опыт. Может быть, об этом потом.

После работы по ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС я долго болел, ушел из НИИ – началась Перестройка, пошли перестановки кадров и пришли дураки. Денег в НИИ не было, наши темы закрыли, не было даже денег на содержание нашей экспериментальной лаборатории. Начал заниматься бизнесом, и даже заработал немного денег, так что удалось купить квартиру – решил основную задачу после женитьбы, а то мы снимали жилье целых 15 лет. Хватило и на иномарку – сменил свой легендарный «Москвич-2140», прошедший к этому времени за 15 лет около 320 тысяч километров (и он меня ни разу не подвел в дороге и путешествиях за эти годы), на б/у «БМВ-518» – «акула» – хорошая, комфортная машина.

Всё начинало складываться. Мечта замаячила на горизонте событий. Все в Стране разваливалось. Деньги буквально валялись вокруг – не ленись и подбирай. Вот все и набросились разбирать плохо лежащее, и мы немного собрали – уже можно было думать и о строительстве дома, и о поиске яхты для путешествий.



Оборудование всё лучше

По жизни я успел позаниматься очень многим. И машины ремонтировал, и дороги к дачным кооперативам строил, и коробки домов-дач возводил, и посредником был, и торговал вьетнамскими шмотками на распродажах. Занимался даже добычей рассыпного золота, приняв участие в разработке технологий добычи мелкодисперсного золота из отвалов, и в работе самой фирмы в области финансов, а к старости даже яхты строил с французами в Волгодонске, но об этом позже.

В 94-м году мои друзья из Мэрии Москвы пригласили меня стать «исполнительным директором» в дачном кооперативе и построить дорогу, мост, забор, дом сторожа, 10 колодцев, пробурить скважину и поставить водонапорную башню, подвести линию электропередач... Короче, освоить участок, выделенный под дачный кооператив, а потом и дома для желающих

строить. За эти мои труды Правление выделяло мне участок земли под дачу. Место было далеко – 100 км от МКАД в направлении Волоколамска. Но оно было уникально – поляна в лесу и недалеко небольшая речка. Участок был труднодоступен, даже дороги к нему не было и моста через речку, что в бандитские 90-е было очень кстати. Я согласился.



Походная баня – каждую неделю парилка с веником

Начинать пришлось с подъездной дороги и внутренних дорог в кооперативе, а это около 15 км. Да мост через речушку шириной в 22 метров пришлось строить. Всем будет интересно, но нам удалось пробить госфинансирование строительства всех коммуникаций. Схема была простая – мы делали за свой счет Проекты дорог, моста, линии ЛЭП и системы водоснабжения, а нам оплачивали только строительство. Проект моста мне пришлось делать самому – пригодились лекции по сопромату. Кто-то из профессиональных строителей из нашего кооператива, осмотрев мост, сказал: интересное решение, оригинальное, на распор берегов, где учились?...

Я контролировал весь ход строительства и соблюдение всех норм и проектных решений.

На освоение участка Кооператива на все сто процентов по плану и на строительство 15 домов для желающих у меня ушло два летних сезона. В те годы были такие холодные и снежные зимы, что заниматься строительством круглогодично было невозможно, и рабочий сезон длился с апреля по ноябрь. Дачники говорили, что я поставил рекорд скорости освоения участка земли. Действительно, обычно на освоение территории у дачников уходило 7—10 лет.



В начале 90-х стало появляться нормальное туристическое снаряжение

За это же время я успел построить дом и себе. Большой, деревянный, из бруса с отделкой вагонкой, и провел все коммуникации, начал обживать. Успел посадить сад и декоративные деревья. Конечно, строил не сам, я только контролировал ход всего строительства, а руководил нанятый мной профессиональный прораб Володя.

Для ведения работ в Кооперативе я пригласил рабочих с Западной Украины – 40 человек из Львовской области – они славились четкой, аккуратной, квалифицированной работой по 12 часов в день, не пили, не скулили по разным поводам и требовали три вещи: чтобы были продукты (готовил один из них), чтобы были стройматериалы и инструмент, если надо техника, и чтобы потом с ними честно расплатились, как обещали. А обещал я им, по тем временам, золотые горы – по \$1000 на человека в месяц. И слово своё держал. За что и был уважаем последующие годы в среде строителей.



Такая вот она «микруха»

Когда начинали строить мой дом в сентябре – последним из всех построенных, мы с прорабом и двумя бригадирами долго изучали проект дома. Получалось, что из материалов, которые удалось достать на тот момент, соблюсти проектные размеры дома не удавалось. В частности, плиты бетонных перекрытий подвально-цокольной части дома были меньше по размеру, чем требовалось. Скрипя сердцем, я предложил изменить проект, уменьшив его в размерах. Но бригадир плотников мне тогда сказал:

– Алексей, не торопись что-то менять, ты же не палатку строишь на один сезон, а Дом на всю оставшуюся жизнь! Возможно, твои последние дни здесь пройдут, а этот Дом и Сад будут радовать твоих детей и внуков и при тебе, и после тебя. Надо строить на века, надежно, продуманно, из хороших материалов, чтобы это был Дом, построенный для твоей Фамилии, дом, в котором вся родня сможет собраться, ты должен душу в строительство вкладывать и сад вокруг посадить.



Бригада из 15 человек построила дом с отделкой за 100 дней

Конечно, построить дом на всю родню я и не мечтал, у меня таких средств просто не было – не успел столько поднять. Я понял только одно: дом, сад, само место и все в доме должно всем нравиться и радовать, создавать уют и приятную ауру. Это так совпадало с тем, что я думал о яхте, на которой можно пойти в путешествие. Так получилось, что после завершения строительства и отделки дома в конце декабря 95-го года, весной 96-го года я приобрел яхту микро-класса серии «Лена» и притащил её для оборудования и отделки на дачный участок. С этого момента дела мои в яхтинге и дачном строительстве переплелись, а мои яхты и мой дом стали моими кораблями в океане моих мечт, где я напрягался, работая, отдыхал и мечтал, где ко мне приходило вдохновение, и я писал, включая и эти строки.

Мне понадобился год, чтобы подготовить яхту и начать её осваивать на воде. А помогал мне Алексей, известный катамаранщик. Мачту достали и оснастили. Ванты собрали. Установили массу дельных вещей. Нашли и купили паруса. Сделали камбуз, где установили фирменную спиртовую плиту. Искали и устанавливали разные приборы, радиостанцию с усилителем и антенну на мачту, навигационные огни, аккумулятор, даже небольшую солнечную батарею. Поставили дополнительный штаг для штормового паруса. На передние паруса поставили закрутки. Установили лебедки, стопора, погоны. Потом я приобрел спинакер-гик и сам спинакер. Но самым главным приобретением был GPS навигатор фирмы Трембел Навигейшен, с макси-яхты «Гранд Мистраль», подаренный мне штурманом Сергеем Новоченко. В то время таких приборов ни у кого не было. Надо сказать, что мой бюджет, нет, бюджет семьи, таял на глазах одновременно с оснащением яхты. Помню, на подвесной яхтенный мотор Джонсон производства США пришлось деньги собирать. Дом требовал не меньше. Мои мечты были не из дешёвых, но это заставляло бегать и работать. Слава Богу, работа тогда была и сил хватало.



Яхта стоянка на дачном участке

Все основные работы по яхте и дому были завершены к июлю 96-го года, и мы с дочкой отправились на испытания новой яхты на Жижицкое озеро. Яхту спустили в воду прямо с трейлера/кильблока, который я загнал в воду своим автомобилем «АУДИ-100» – никто не ожидал, что получится, думали, что трактор надо будет вызывать вытаскивать машину, а нет, всё сами. Так же и поднимали на кильблок – лодка зашла на притопленный кильблок, мы её закрепили и машиной вытащили.

Дочь ходить со мной на новой яхте первоначально опасалась – осваивала парусную доску, а я осваивал лодку в одиночку, пока не приехали все наши знакомые «туристы», и мы стали осуществлять коллективные вылазки. Яхта была каютной. При желании, в ней могло спать четыре человека. Пару ночей я провел в лодке, которая стояла на воде на якоре, недалеко от нашего лагеря. По итогам испытаний на воде и пробных ночевок с приготовлением ужина и завтрака, я составил список доработок и дооснащения яхты на 2-х листах – в мыслях был поход через Атлантику – вы представляете, что это такое, что за этим стоит? На дней 35—45 уйти в Океан. Да там 1—2 неверных решения в конструкции, или что-то сделанное ненадежно, и все, и до свидания до встречи в следующей жизни.

Такой же список меня ждал дома от жены по доработке дачи. Времени до начала следующего сезона было мало, а пойти я собирался на Онегу. Мне предстояло и лодку доделать, и матроса в команду найти, и домом заниматься. А пока я доделывал что-то в доме и на участке, яхта стояла рядом под навесом, ожидая своей команды и спуска на воду в одном из московских яхт-клубов. Когда я приезжал и работал на даче, мысленно начинал разговаривать и с домом, и с яхтой – они стали мне друзьями. «Ку-ку», парень, скажут многие, и будут правы – вот такие мы фанаты своего дела. В свое время я и с гамма-детектором своим в лаборатории так разговаривал, чтобы тот не подвел меня на измерениях...

С волнением я готовился и ожидал того дня, когда поведу яхту по Каналу им Москвы, через шлюзы, по Волге, по водохранилищам и другим рекам на Север, за тысячу километров от Москвы, на Онежское озеро, которое считалось Меккой советского яхтинга. Пружина во мне сжималась. По ночам мне уже виделись Онежские просторы со штормами, описания которых яхтенными гонщиками, я читал в журнале «Катера и яхты». Но предстояло еще опре-

делиться, кто пойдет со мной матросом, и кто еще пойдет на Онегу в конце июня на своей яхте, чтобы не идти одному, тем паче, что на «микрухах» на Онегу никто еще не ходил.

Я привык строить Планы не просто, а расписывать их во времени и деньгах, чтобы четко представлять, что и когда мне надо успеть сделать и какой результат получить. Деньги мне доставались не просто – из тумбочки я их не брал. И, конечно, я загадывал, что вот выгорит это дело, или другое, и будут деньги. Загадывать очень сложно и даже опасно. Мы предполагаем, а Бог располагает. Делай, что должно и будь, что будет. Я жил, работал и надеялся, что всё состоится. Моя будущая жена говорила: не рассчитывай на завтрашний день, пока он не наступил! Никто не знает, каким он будет! А вот моя мама говорила: что было мы знаем, что есть видим, а что будет – посмотрим.

Женщины умны от природы, думаю я, а мы, мужики, от прочитанных книг и размышлений, жизненного опыта, пережитого и преодоленного, достигнутого. Наша жизнь – результат наших мыслей и поступков, но мысль – начало любого поступка, а любое начало есть более половины поступка. Каждый день – это наша жизнь и это часть вечности. И живем мы не в прошлом и не в будущем, а в сегодняшнем дне, и, если мы свободны и не рабы своего состояния, нам все равно, где и когда умирать, и тогда есть только один путь – постижение нового, а значит – надо идти. Главное, это не бояться оступиться и верить в удачу. У каждого из нас свой путь, и мы должны пройти его до конца.



На природе дети проходят великолепную школу жизни и выживания

Получается, что жизнь имеет смысл, как долг или задача, которую надо решать каждый день, потому что кто-то постоянно меняет граничные условия или целевую функцию. Жизнь меняет нас, наши мысли взгляды и интересы, а мы меняем формы и механизмы этих изменений, не в силах изменить саму жизнь с ее стремлением найти баланс противоположностей добра и зла, света и тьмы. Нами руководят наши желания и интересы. Каждый добивается того, к чему он упорно стремится. Если помыслы чисты, то всем хорошо, а если не очень, то... на своём пути надо учитывать, что очень часто руководят чем-то вокруг не лучшие представители нас, а те, у кого желаний больше и кто наименьшее из зол при назначении. Эти люди

пытаются соответствовать своему месту, превращая его в инструмент удовлетворения своих желаний. Они-то, как правило, и вставляют «палки в колеса» ваших планов. Тут и наказывают невинных и награждают непричастных.

И что делать?

Чего стоите Вы и ваша жизнь? Пытались ли Вы оценить свою жизнь и себя в ней или ждете момента, чтобы посмотреть, кто придет Вас проводить в последний путь и что скажет? Так ведь о мертвом или хорошо или ничего! Главное – знать себе правильную цену и, уговаривая других, какой Вы хороший, не уговорить себя самого. Переоценили себя, и Вас никто не купит, недооценили – за Вас дадут гроши. Обманули себя и потеряли ориентир. Конечно, можно жить и обманом, идя к ложной цели какое-то время, но при этом легче только Вам, а всем остальным несладко. Надо не просто верить в правильность своей мечты и цели, надо быть в этом уверенным и убежденным, что в итоге будет хорошо для всех. Но нельзя жить только для себя и своих или чьих-то хотелок – не предавай свою мечту и не обманывай себя!

Мне с детства снился сон:

*Длинный, полутемный, сырой, изгибающийся тоннель. Я бреду по нему в поисках выхода. Мне навстречу начинает дуть ветер. Я пытаюсь ускориться и бежать, а поток воздуха все сильнее и жарче. Виден свет где-то далеко, а сил преодолеть поток нет, я гребу руками и вот уже, и вода прет навстречу...*

Я думаю, мне снился путь к цели. Сон прекратился после первого похода на Онегу на «микрике», но об этом дальше.

## Глава 3. Первый крейсерский поход

*Мы говорим не шторма, а шторма,  
Ветра, не ветры сводят нас с ума,  
Из палуб выкорчевывая мачты,  
Мы на приметы наложим вето,  
Мы чтим чутье компасов и носов...*

**Владимир Высоцкий**

До этого момента я много чего в Жизни повидал и испытал на собственной шкуре. Мне даже удалось пережить клиническую смерть. Я хоть и беспокоился о предстоящем походе на Онегу, но никак не думал, что он подарит мне самые яркие на тот момент впечатления и переживания в моей жизни. Потом было много крейсерских походов и перегонов яхт и в России, и в Европе, по морям и океанам, но этот поход и этот шторм были самыми первыми. Они застряли у меня в мозгу, и не рассказать о них просто нельзя.



Заниматься лодкой у себя на даче и удобней и приятней

### **Из воспоминаний о парусных походах**

*...Дело было где-то на Волге после Калязина, мы тогда на Онегу 3-мя лодками шли. На 2-й день похода решили вечером устроить «отвальную», посидеть после ужина у костра, познакомиться, попить чай с водочкой, кто мог себе позволить, послушать гитару и попеть наши походные песни – как без них. Главный по хозяйству от каждой яхты тащил с собой на берег рюкзак, в котором было все для посидеть, попить, закутить и всяко разное. Пока я гулял с моим пуделем Эдди, все для «праздника души» было готово: на костре на палочках*

дымилась сосиски, рядом стоял котелок и в нем уже был заварен чай; на траве расстелен брезент и на нем накрыт стол к чаю и к выпить и закусить. Все подтянулись, и Командор начал нас друг другу официально представлять со всеми званиями и регалиями – мы знакомились основательно, а до этого это было так – привет, пока и всё. Когда песни стали переходить в философию отношений, мы с Эдди (еще я звал его Масик) покинули веселую компанию, поднялись на яхту и устроились ко сну. Наш матрос обещал быть через полчаса...

Когда совсем стемнело, меня разбудил стук в борт. То была Василиса – матрос с яхты командора флотилии. Она поведала мне, что мой матрос лежит в воде. Я спросил:

– А куда головой лежит, к яхте?

– К яхте – ответила Василиса.



Вот они мои brave матросы Эдди и Кок-Володя

И тогда мы, в соответствии с правилами Российского флота, пошли забирать матроса. Тащили по воде, так было легче, заодно и песок смыли. С большим трудом – тяжёлый, гад, и длинный, перекинули тело через борт в кокпит яхты и разошлись спать. На утро матрос, разбуженный пинком в зад, когда я пошел на прогулку с собакой, виновато произнес:

*«Капитан, я виноват, искуплю кровью». Когда мы с Эдди вернулись, стол был накрыт, но ни чая, ни каши не было. Володя виновато признался: «Я не смог плиту разжечь». Напомню, у меня на яхте была установлена спиртовая плита фирмы «Электролюкс», в которую заливался спирт, вы не ослышались – питьевой спирт, о чем матрос не знал. Заправка плиты составляла 1 л спирта дней на 3—5, смотря как пользоваться плитой. Я вручил матросу литровую бутылку спирта, поднял горелку и указал, куда заливать спирт. Вид у Володи после вчерашней отвалной был не очень. Он мужественно открыл и нюхнул из бутылки:*

*– Что, вот этот спирт лить сюда в плиту?*

*– Да, сюда в плиту.*

*Володя за два приема отлил из бутылки 200—300 г спирта и стал коситься на меня. Я взял у него из рук бутылку, плеснул грамм 50 в его кружку, стоящую на столе, а остальное вылил в испаритель плиты, при полном неодобрении матроса. Пока варилась каша, матрос «поправился», повеселел и стал бурчать свою любимую песенку «сердце красавицы склонно к измене». В этот момент проснулся наш говорящий попугай, перепрыгнул из глубины каюты, из форника, на край стола ближе к завтраку и прокричал скрипучим пиратским голосом: «Отдай якорь, козлице! Нажрался, сука, утопил скарб». Володя от растерянности открыл рот, пытался вскочить, попал головой в подволок, сел и произнес: «Я не брал якорь»...*



На рейде ЯК «ТРУД» перед походом на Онегу

Уже весной 97-го года, Алексей, что продал мне яхту и потом помогал мне её оснащать, познакомил меня с двумя капитанами, Александром и Геннадием, которые так же искали себе попутчиков для похода на Онегу. Так случилось, что мы трое были Капитаны и владельцы этих небольших яхт микро-класса – длина 5,5 метра, ширина 2,5 метра, вместимость каюты 4 человека (но это, как кильки в банке, до сельдей даже не дотянули), осадка 0,4/1,5 метра, высота мачты 7,5 метра, площадь основных парусов 25 м<sup>2</sup>, вес яхты 750 кг. Представили, какая маленькая скорлупка, чтобы идти на такой в путь около 3,5 тысячи километров – на Онегу и обратно (есть фото, где «микрик» стоит рядом с «Дюфур», как тузик). Но эта яхта является «входным билетом» в каютный яхтинг. Это для тех, кто ограничен в средствах или хочет попробовать, как это жить и путешествовать вдвоем на яхте. Как правило, это молодые люди

до 35-37-ми лет. А еще эта яхта удобна тем, что она трейлерная, перевозится за обычным легковым автомобилем, и при наличии слипа или пологого песчаного берега не требует крана для спуска на воду. Эксплуатировать её много дешевле и в том плане, что хранить её можно не в яхт-клубе, а в гараже или у себя на даче. Кто бы мог подумать, что через десять лет, я стану учредителем Компании «Яхтенный Центр Адмирал Ушаков» – верфь парусных яхт с французским участием, первой выпускаемой лодкой которой будет яхта микро-класса «Электра-18». У меня и в мыслях тогда такого не было, но это уже совсем другая история.

Это было везение, что идти надо тремя одинаковыми лодками – у всех один потенциал лодок и моторов и не должно быть отставаний. Знакомый капитан порекомендовал мне матроса, которого я увидел за три дня до отхода. Появился матрос перед мои очи, постриженным наголо, в рваных джинсах, но очень хороших летних сандалиях и отменной рубашке без галстука, слегка потным от жары и пива. На шутку про умные волосы, покидающие дурную голову, мягко сказал:

– Да, да, да, меньше сопротивление будет.

– И это работник МИДа, – подумал я, но вспомнил, – бывший снайпер.



Первое шлюзование на пути к Онеге

В то время, я уже не пил около пяти лет (после Чернобыльской эпопеи), и матрос об этом знал, его предупредили. Он сразу сказал, что не будет пить на борту, но при случае хотел бы иметь возможность пропустить стаканчик-другой с матросами других яхт. На это я, конечно, дал свое согласие при условии, что на яхте все будет в ажуре, и что после встречи с матросами его самого не надо будет искать:

– Если ты не сможешь дойти до яхты, и будешь лежать головой к яхте, это будет в традициях Российского флота и ты не будешь списан на берег. Главное для тебя быстро все делать:

готовка, приборка, посуда, готовность прыгнуть за борт, отдать и выбрать якорь, в общем, все по хозяйству, включая закупки, плюс на тебе гулять с нашим псом Эдди и следить за говорящим попугаем, а с парусами уж я справлюсь.

На том и договорились.

Спустили на воду все три яхты в яхт-клубе «Труд» за три дня до отхода, чтобы иметь возможность все проверить, что-то доделать, обжиться, уложиться и дожидаться всех участников. А для меня было главным все же дать название яхте, оно конечно уже было в «Судовом билете», но необходимо было наклеить на борт яхты регистрационный номер и название яхты «ГЛОРИЯ», чем я и занимался чуть не полдня, ходя вокруг лодки по пояс в воде. «Глория» в переводе с латыни – «СЛАВА». И я чувствовал, как становлюсь свободнее с каждой минутой, находясь на яхте. И приближаясь к своей славе.

Отважной решили в яхт-клубе не делать и ушли к вечеру по-тихому, чтобы засветло дойти до первого шлюза (№6) в Канале им. Москвы и там заночевать до утра. Идти надо было под моторами часа три-четыре. Подвесные моторы довольно шумная штука. Идти до Онеги нам предстояло, в основном, по фарватерам, а значит на моторах, и надо было привыкать. Переночевали у берега, уткнувшись носом в траву. Рано утром, только рассвело, побежали на Шлюз к диспетчеру показывать документы – тогда были такие правила, и капитаны маломерных судов должны были предстать с документами перед очи диспетчера шлюза. Нас записали в очередь. И мы стали ждать, когда последнее заходящее судно в шлюз позовет и нас криком матроса с борта: «Эй, на яхтах, заходите после нас!» Но мы, имея радиостанции речного диапазона, что тогда было большой редкостью, и сами слышали, что говорит диспетчер шлюза.

Волнительное это дело идти в колонне и шлюзоваться. Шлюзы Сталинской постройки – это красота, это мощь, но страшновато! Ставили нас к последним рымам, часто лагом 2—3 яхты – места в шлюзе на нас не хватало, движение сухогрузов было большим. Напряжение не оставляло нас, пока мы не прошли Дубненский шлюз и не встали на ночь в Черной речке за Дубной. Помню, спали, как убитые.



«встали на рым»

Первый день – зачёт!

Путешествие проходило спокойно, и на борту яхты установилась размеренная жизнь. Ничего не напрягало нас кроме, пожалуй, нужды обязательно приставать вечером к берегу для того, чтобы общий любимец пудель Эдди мог погулять вечером и утром. Гуляние не всегда проходило гладко. Хоть пес был непривередлив ни в чем, но он болел и случались остановки в таких местах и погодных условиях, что Эдди отказывался выходить на берег и делать свои дела. Пес обнимал лапами шею матроса и не желал спрыгивать на землю. Матрос звал Капитана. Я сходил на берег и своим примером пытался придать собаке уверенности. Но Эдди (кличка Масик только для команды нашей яхты) вжимался всем телом в траву, прикидываясь мертвым. Сначала матрос, потом я, начинали бегать по кругу, периодически задирая то одну, то другую ногу, рыча и тьякая, изображали большую собаку. Надо сказать, что это еще больше шокировало Масика: «Ну что за идиоты?», – думал пёс. Если бы кто-то со стороны видел эти упражнения, решил бы, что люди сбежали из клиники, но пойманы собакой. А для экипажей дружеских яхт это было развлечением и нескончаемым источником шуток. Масика все любили и даже прощали ему то, что, приходя в гости на другие яхты, он приносил на шерсти и лапах много песка, за что собственная команда яхты нещадно наказывалась. Пса все жалели – он был

сильно болен и первые 3—4 дня самостоятельно подняться не мог – пироплазмоз после укуса клеща – и я был вынужден делать ему уколы и пичкать таблетками. В результате выходил. Забегая вперед, скажу, что Эдди зауважали еще больше, когда он без промедления прыгнул в воду за Капитаном своей яхты – когда я, по неосторожности, упал за борт. Это произошло в Череповце у причала Ягорба. Экипажи всех яхт, что были вокруг, незамедлительно выразили свое почтение четвероногому матросу, передавая в дар различные собачьи вкусности.

### **Из воспоминаний о больной собаке**

*Настало время уходить в крейсерское плавание. Доверить собаку домашним я не мог – пёс после многочисленных укусов клещей слег, не мог даже сам встать на лапы. Врачи сказали, что шансов «0», но я взял у них все рекомендации, купил таблеток, шприцов, инъекций и взял его с собой на яхту – бросить Друга – никогда! Мы с матросом заботились о своем младшем матросе Эдди как никто – я делал уколы по три раза в день, давал таблетки и микстуру. Володя кормил и поил собаку с ложки. Что больше повлияло – трудно сказать, но на пятый день путешествия пес утром сам встал и попил из миски, а не с ложки, как обычно. Потом с трудом, но сам, выбрался в кокпит и лег на солнышко. Мы боялись что-либо подумать, может пес выполз в последний раз посмотреть вокруг и ощутить тепло солнышка, прощаясь с жизнью. В этот момент у нас с матросом текли слезы. Мы молчали и ждали развязки. Через несколько часов пес весь вытянулся в струнку и встал на дрожащих от слабости лапах, подошел к матросу-коку, стал тереть его лапой.*

*– Кэп! Он есть просит! Что ему дать?*

*– Давай доставай все, что у нас есть! И воды, нет лучше бульон мясной.*

*Пес съел все, что мы ему принесли в кокпит, а потом лег и уснул. Проснулся он уже под вечер, когда мы приставали к берегу, и сам подошел к носовому релингу, где хозяин его обычно снимал с борта на прогулку. Эдди долго стоял на сухом песке, потом, шатаясь, перешел на травку, сделал свои дела и, обессиленный, улегся головой к яхте, наблюдая за командой.*

*– Ну, Кэп, мы победили! Масику стало лучше. Ура!*

*В этот вечер мы с матросом испытали огромное облегчение и радость. Пес пошел на поправку.*

*Собаки видят в другом измерении. Им доступно видеть и понимать то, чего не могут люди. Масик помнил, как уходил хозяин, улетающий куда-то вверх, и внимательно следил за ним, готовый прийти на помощь. Именно это и ценил в нем его хозяин. И вообще, чем больше хозяин узнавал людей, тем больше любил свою собаку, и Масик это чувствовал.*



Ждем захода в шлюз Углича

Яхты наши были небольшими во всех отношениях. И ходить по палубе вдоль бортов было непросто – яхта кренилась, приходилось держаться за ванты и мачту, за леера. Беда Капитану, или Матросу, если Кок что-то готовит на камбузе, например, борщ, а кто-то решил прогуляться по яхте – наша плита была установлена в рундук, естественно, под спальным местом Кока, естественно, без подвеса, нет там места для таких примочек. Понято, да? Взять с собой на весь поход продукты, воду и топливо не представлялось возможным. Приходилось один раз в 3—4 дня останавливаться для пополнения запасов. У нас на яхте стоял подвесной мотор «Джонсон-4»: 2-х цилиндровый, 2-х тактный, 4-х сильный бензиновый мотор с длинной «ногой», с расходом топлива 1л/час при 80% мощности, когда яхта развивала скорость 10 км/ч. Стандартный расход питьевой воды составлял 5—7 литров на 2 человека команды. И хлеб более 5 дней не хранился. Вот и получалось, что остановки были нужны.

Я много ездил на машине по европейской части России с родителями и сам, и многое повидал и в городах, и в глубинке. Впервые, путешествуя на яхте, да еще с небольшой скоростью, я заметил, что успеваю обдумать увиденное и оценить красоту даже там, где ее и не видно, в голове рождались образы, исторические события. Когда едешь на машине, все мелькает, как в убыстренном кино, и нет возможности наслаждаться красотой отдельных деревьев, лугов и заводей. Все оценивается по-другому. Проезжая на машине мимо старого покосившегося сруба, мы говорим – развалюха, а проходя мимо деревень, сплошь из таких домов, говорим – Родина.

Чем дальше мы уходили от Москвы и крупных городов, тем больше открывались нам неосвоенность, нетронутость, спокойствие и красота, запустение, оторванность и брошенность поселений. Огромным комом приходили чувства, к глазкам подступали слезы. Удивительно, думал я, как при такой красоте и просторах, граждане этой страны влачат жалкое существование. Не могут быть бедными люди на этой земле, не должны! Тогда мы еще не осознавали, что Перестройка и Конституция 93-го года разделила нашу жизнь на до и после, на счастливое детство с полупустыми полками магазинов, и на непонятное будущее с шикарными магазинами и пробками иномарок на улицах. Тогда мы еще не понимали, что нас предали и продали, и что

мы подписали себе приговор быть колонией, приняв Конституцию, противоречащую Референдуму. Но это совсем другая тема.

Все впечатления сглаживали или проявляли разные погодные явления. Бывало так, что идешь и целый день солнце и жарко, но вдруг задует холодный ветер и налетает морозящий дождь. А были дни, когда мы прорывались сквозь ливни и грозы. Когда дует сильный ветер, то для тех, кто идет по руслу реки или канала, ветер может быть или встречным, или попутным, причем очень сильным – такова специфика ходить по «трубе». Вот налетает шквал, а за ним начинается поливать. Надо успеть переодеться в непромоканец и что-то убрать с палубы и из кокпита в лодку. Обычно мы с Эдди прятались в каюту и давали ценные указания матросу через верхнюю открытую часть брандер-щита. Когда ливень прекращался и выглядывало солнце, мы вылезали, я начинал протирать палубу или менял матроса на румпеле, а тот шел размяться с тряпкой в руках. Лодка должна быть чистой и сухой – это приятно и это безопасность экипажа. У нас был выносной бензобак на 10 литров, лежащий в кокпите в корме, и в самом двигателе было еще два литра бензина – нам хватало на 10+ часов, после чего мы начинали искать место, где пристать и залить бак. Обычно мы двигались не более 12 часов, а то и меньше – все же на «микрике» трудно ходить на дальние расстояния, но ко всему можно привыкнуть, если цель того стоит.



Остановка для заправки воды по пути к Онеге

Пройдя пустынную заболоченную часть маршрута, где вдоль берегов то тут, то там еще встречались следы лагерей времен репрессий 35-50-х годов прошлого века, а берега представляли собой сплошь бревенчатые сваи, мы, наконец-то, подошли к Онеге. Перед нами оставался последний шлюз – «Вытегорский» (а всего по пути их было 12).

И тут случилась неприятность с мотором – на малых оборотах он исправно крутил винт, а чуть прибавишь обороты/газку, и винт вращаться переставал. Разбираться было некогда, нас приглашали в Шлюз. Вот сейчас вы не поверите, но помогать заходить в шлюз и выходить мне помогала яхта и её команда – именно тот «ТАУРУС» (и именно тот Капитан), на который я подвозил своего сокурсника из МИФИ – помните? Они взяли нас «под борт» и завели в шлюз. И тут получилась хохма. Когда нас брали «под борт», от нас требовалось передать на «ТАУРУС» наши кормовой и носовой концы. Я был на корме и кинул нашу обычную шлюзовую чалку, а Кок растерялся, или перепутал в спешке – все ж надо мгновенно делать, и кинул якорный конец вместе с... якорем! Это был финиш, кто-то из команды Тауруса, кто больше до этого выпил, ржал, чуть не выпадая за борт, а кто-то, кто меньше выпил, включая Капитана, ругались

матом, да так смачно, что в шлюзе примолкли лягушки и сам диспетчер. А дело было в том, что якорь упал на ТИКОВУЮ палубу – ну, кто в теме, тот поймет.

В совпадения я не верю – это судьба!

Конечно, всё обошлось. Нас вывели из шлюза «под ручки», и мы так и шли с Таурусом десять километров до Онеги, где и расстались. Таурус напрямик направился в Петрозаводск менять команду для участия в Онежской Регате, а мы остались у берега недалеко от маяка.



Нас взял под борт «ТАУРУС», до Онеги 10 км

Голубое небо в перьях, голубая вода и ласковые, в тот момент, волны. Песчаные дюны и сосны. Тихий ласковый прибой. Мы встали на якоря совсем недалеко от пляжа, в прибойной зоне, на глубине не более метра. Купались и бегали по песку, как дети вместе с Масиком, который испытал при виде всего этого великолепия и от купания, полный восторг и воодушевление. Ему здесь нравилось, явно нравилось, и он всем это демонстрировал. Постепенно и мы, вобрав запахи большой воды, соснового леса и болота, поросшего брусникой, ощутили чувство блаженной свободы – ля-по-та-а-а – одним словом. Советую всем яхтсменам, хоть разок пройти по рекам, каналам, водохранилищам через 12 шлюзов, например, из Москвы или Твери, до Онеги – это удивительный маршрут по своей красоте, сложности и впечатлениям, но описывать его здесь подробно не буду. Скажу одно, за это время, что мы шли до Онеги – за эти девять дней – мы освоились на яхте, и она нам всем, и Масику, стала родным домом, маленьким, уютным родным домом, где еще с нами жил и радовал нас пиратский попугай – свидетель того, как Кок, а теперь мы так звали матроса Владимира, каждый день заправлял спиртовую плиту. Вы не поверите, но через неделю попугай выучил фразу: «А налью-ка я

спирта в плитку!», а потом еще два слова – «надо разбавить» и стал свидетелем. Когда у кока в руках был нож, попугай прятался.

Вечером, после ужина, капитаны яхт собрались на Совет. Сидели на раскладных стульчиках вокруг нашей 20-ти литровой канистры с надписью СПИРТ, на которой лежали наши карты. У Капитана Флотилии Геннадия была нормальная морская карта Онеги, а у меня и Александра были туристические карты Онежского региона. Те, кто в теме, уже смеются и крутят у виска. Да, мы вот такие, ходили и по пачке папирос «Беломора» с картой Беломорско-Балтийского канала. Зато у меня был GPS навигатор, куда я и собирался завести координаты основных точек по маршруту. Прокладка маршрута по карте – это самое интересное, увлекательное и романтическое занятие капитанов. Как всегда, было много споров – мы разобрали несколько основных вариантов, наметили реперные точки маршрутов, возможные стоянки, договорились, как держать связь, если мы потеряем друг друга из вида. В заключение, наш старший по Флотилии – Командор, который уже пару раз был на Онеге на разных яхтах, рассудил просто:

– Все будет зависеть от завтрашнего ветра: с Запада подует – по часовой стрелке пойдем, с Востока – против часовой. Напрямик, на Большой Клеменецкий остров (что в середине озера) не пойдем!

Матросы трех яхт переглянулись, косясь на канистру со спиртом, и несмело добавили: «И от сегодняшнего вечера – кто-то обещал, что не будет готовить обед и ужин, а...». Но Командор, не обращая внимания на матросов, продолжал:

– У нас проблема на «Глории» – подвесник барахлит. Думаю, что здесь и сейчас разбирать его нет смысла – это займет очень много времени, скорее всего, там сцепление накрылось. Займемся этим на мысе «Бесов Нос», надеюсь Капитан «Глории» взял с собой З/Ч, масло, инструмент. Чинить надо самим, в мастерских тут, если они есть, такой мотор не починят, а ходить без мотора будет сложно, особенно вернуться в Москву.



Вид на мыс «Бесов Нос»

Забегая вперед, скажу, когда разобрали «ногу» мотора, увидели, что сцепление представляет собой плоскую пружину, «навитую» на вал, идущий вдоль ноги на один метр, и когда даёшь «газ», пружина должна была плотно прилегать к валу и трением передавать вращение от вала к валу. Долго не могли понять причину неисправности, но потом кто-то увидел на валу металлическую стружку размером не более 1 мм на 2 мм и толщиной не более 0,5 мм, которая попала между плоскостью витка пружины и валом и не давала пружине плотно прижаться к валу. За четыре года эксплуатации это была единственная неисправность мотора. За это время он наработал 1500—1700 часов. Мы даже свечи ни разу не выкручивали, и заводился он с первого рывка. Спасибо вам, ребята, кто делал мотор Джонсон. Кстати, эти моторы «Джонсон» – с деталями корпуса белого цвета, в своё время стояли на вооружении армии США, а моторы с «длинной ногой» были исключительно для яхт, чтобы нога с винтом на волне не вылетала из воды.

Все обошлось. Утром ветер дунул с Востока, и мы двинули против часовой стрелки в направлении мыса «Бесов Нос», но с промежуточной стоянкой у Муромского монастыря, который к тому времени начали восстанавливать энтузиасты. Стоять у Монастыря негде, разве только зайти в устье реки, что вытекает с болот, но стоять там не очень уютно.

Мыс «Бесов Нос» весьма примечательное место. На скальных плитах, ровно уходящих в воду, есть рисунки, сделанные древним человеком – петроглифы с изображением зверей, людей, летательных аппаратов. А о самом мысе ходит легенда: «Если проходящий корабль не поднесет местному Бесу чарку, вылив спиртное из стакана в воду, и не даст закутить, быть беде. Затонет корабль или будет сломана мачта».

Для нас все прошло гладко. Отстояв пару дней в небольшом заливишке за небольшим островком, и осмотрев местные достопримечательности – маяк и наскальные рисунки – мы двинули на Север в Медвежьегорск, с остановкой на «Чур» острове. В Медвежьегорске закупили топливо, заправили газовые баллоны, кому надо было, запаслись хлебом и прочими продуктами, и, дождавшись сменный экипаж на одну из яхт, решили возвращаться в центральную часть озера.

Медвежьегорск мне запомнился своим пляжем, у которого мы стояли. Я с лодки не сходил и в город не ходил – не царское это дело. Надо было встать на два якоря врастяжку, кормой к берегу. Там очень мелко. Ветерок был навальный. Мы положили носовой якорь и стали травить якорный конец, дрейфуя к берегу, и когда под нами было один метр, я решил второй кормовой якорь просто закинуть с кормы – а мужик я был здоровый – размахнулся и кинул... якорь пролетел метров 25 над водой и упал на песок в метрах 7 от воды и... развалился на части. У матроса с яхты Командора, к ногам которого прилетел мой якорь, выпала челюсть и затерялась в песке. После этого я получил дополнительную кликуху «Метатель». Веретено, оставшееся от якоря, забило камнем в песок и растянулось.

Погода в то лето яхтсменов не баловала. Антициклоны быстро сменяли друг друга, принося с собой сильные ветра и дожди. Нам везло – ветров более 11—13 м/с у нас не было. Рифить грот не приходилось, хотя основной стаксель мы пару раз меняли на штормовой: больше для того, чтобы отработать свои действия в этом случае. Ветра хватало так, что и нам с матросом и Масику приходилось упираться. Нас переполняли положительные эмоции от скорости и маневрирования под парусами и от того, что у нас получалось это делать все лучше и лучше. Чуть не забыл сказать, что на моей лодке стоял грот, с которым на Балтике гонялся и выиграл Кубок Сергей Бородин (наш известный гонщик, который, кстати, был Капитаном команды «Рашен Тим» на лодке «Гранд Мистраль», с которой у меня стоял GPS-навигатор).

Дождавшись завершения проливных дождей, когда ветер порвал в клочья низкую облачность, с первым солнечным утром мы начали движение с Севера на Юг, в центральную часть озера на остров Кижы, где намеривались провести не менее 3-х дней и осмотреть заповедник.



Поехали...

Поднялись рано. Красно-алый закат и розовая зорька обещали ветренный день, но мы, по неопытности своей, мало придали этому значения. Было жарко. Пока мой матрос Володя готовил завтрак, я проверил рангоут, фалы и шкоты, опустил в каюту и стал заниматься судовым журналом, записывая в него показания метеоприборов и данные по маршруту, завел в GPS координаты основных точек на маршруте, провел линии маршрута на нашей туристической карте, сходил к Геннадию на яхту и посмотрел на морской карте глубины по маршруту. Геннадий заметил, что давление резко растёт, а это был верный признак усиления ветра. Как гласит старая примета: «При низком барометре первый подъем – шквалов здоровых, наверно, мы ждем».

GPS – спутниковая навигационная система, в то время, была большой редкостью. Навигатор точно определял координаты судна, его скорость, дрейф, направление на заданную точку

в маршруте, расстояние до нее и отклонение от курса. У нас на яхте был спутниковый навигатор, но не было навигационных карт, только карта-схема, без обозначения глубин и навигационных опасностей. Мысленно я себя успокаивал тем, что на двух других яхтах были нужные карты и радиостанции.

«Завтрак, Сэээр», – сказал матрос и начал раскладывать по тарелкам овсянку. Поели быстро, и пока Володя мыл посуду и готовил чай, я проверил подвесной мотор и топливный бак. Потом мы подняли кормовой якорь, подтянулись к носовому якорю и подняли грот. Там, где мы стояли, в тени острова ветра не чувствовалось. Готовые к старту, мы спокойно сидели в кокпите и пили чай, наблюдая в бинокль волны на открытой воде. Спорили: есть или нет белые барашки, и нужно или нет сразу взять рифы на гроте. Дело в том, что пока нет «белых барашков» на гребнях волн, ветер считается умеренным и можно не рифиться (уменьшать паруса). А вот когда появляются пенные струи, а потом и барашки, это значит, что ветер сильнее 10 м/с и надо думать о снижении площади парусности. При ветре 13—15 м/с все волны в барашках и пену начинает срывать. По правилам класса «микро» на этих шверботах нельзя ходить в ветер больше 15—17 м/с. Но, как сказал один французский гонщик – всё дело в команде, если она подготовлена, дайте мне тазик для белья, и я пойду через Атлантику.

– Штормовой стаксель можно не ставить, – говорил матрос, – а вот грот надо зарифить.

Матрос не любил сильный ветер и волны, сильный крен и нервозность, а я уже был готов проверить и себя и лодку. В итоге, наблюдая в бинокль белые барашки, решили выходить под генуей (обычного стакселя не было) и зарифленным гротом. На других яхтах все стояло поштормовому.

В самый последний момент к нам на лодку пересадили одного из матросов по кличке Тормоз, с другой яхты. Мы знали только, что он студент уже 2-го курса, друг сына капитана 3-й яхты и мастер по уринотерапии. Разбираться, почему пересадили, было некогда. Командор дал команду и все, подняв якоря, пошли. В тот момент я подумал о втором матросе:

– Уж если и не помощником, то балластом – будет откренивать.

Как только мы вышли из-за острова на открытую воду, ветер наполнил паруса, сильно накренив яхту, понес в направлении первой точки поворота на маршруте, до которой, как показывал GPS, было 30 миль. Мои матросы перебрались на наветренный борт, улучшив ситуацию с креном. Шли мы левым галсом в бейдевинд со скоростью 5—6 узлов. Ветер дул ровный 11 м/с, а волна была где-то 1—1,2 метра. Сначала было неуютно, нервно, напряженно, но постепенно мы стали привыкать и к крену, и к ветру, и к волне, и к брызгам, начали улыбаться, переговариваться, шутить – отлегло. Я впервые ощутил, увидел и осознал то великолепие, которое нас окружало: солнце и бурную воду всю в серебре от солнца, шум ветра и волн, журчание воды за кормой – этот восторг пришёл ко мне впервые, на парусных досках было немного по-другому, хоть и скорость много выше. Уже через полчаса мы отдали рифы на гроте. Скорость достигла семи с небольшим узлов – мы летели, крен яхты увеличился, и нам всем, включая пса Эдди, пришлось сесть на один борт и упираться ногами в банку другого борта – при этом вода шла по палубе и внешней части спинки кормовой банки. Удивительно, но наш пёс ориентировался в происходящем быстрее матросов и сам, без команд перепрыгивал и занимал именно то место, где он не будет мешать и где надежнее. Я совершенно тогда не думал, что собаке нужен спас жилет – такие вот мы рискованные были с ним ребята.



Скоро что-то будет...

Вода вся серебрилась и играла в солнечных лучах, ослепляя нас миллионами зеркал. Лодка легко, как в танце, шла по волнам навстречу солнцу и ветру. Когда приходила волна побольше и ударяла в борт, лодка тормозила, над палубой поднимался веер брызг, как россыпь алмазов, и накрывал нас с головой, что приводило нас в восторг, вызывая бурю смеха. Мы, как замороженные, смотрели на происходящее, не в силах оторвать взгляд от пенных волн, парусов и искрящегося горизонта. Это зрелище нас полностью поглотило. В целом, мы не осознавали, что происходит. А тем временем, ветер усилился до 15 м/с, а волна выросла до 2-х метров. Ветер зашел и теперь, чтобы двигаться к точке поворота, нам приходилось лавировать. Скорость яхты по курсу упала, а качка усилилась. Для швертбота класса «микро» такие условия плавания уже не сахар. Сделав первый поворот оверштаг, мы стряхнули с себя замороженность

и вспомнили, что идём не одни, где-то рядом должны быть другие яхты. За всё это время мы ни разу не оглянулись вокруг, а где-же наши друзья – вот она неопытность – и про радиостанцию вообще не вспомнили.

Осмотрев в бинокль всё вокруг, я с трудом заметили одну мачту с краспиц и выше. Мы сильно оторвались, да и не удивительно, шли под полными парусами. Запросили по радиостанции другие яхты. Получалось, что нас разделяло уже километров пять-семь. У капитанов этих яхт были большие сомнения в целесообразности продолжения плавания прежним маршрутом. Решили запросить прогноз погоды и потом определяться. Ветер усиливался, на порывах он уже достигал 17м/с и мы начали брать рифы на гроте, свернули геную и поставили штормовой стаксель. Смена передних парусов не заняла много времени – они были на закрутках, а вот при взятии рифов на гроте матрос Тормоз чуть было не вылетел за борт. Лодка заметно выровнялась и имела 6—7 узлов ходу, несмотря на волны более 2-х метров. Володя, пробираясь с бака в корму, упал, поднялся с трудом, а потом во время большой волны упал с рубки в кокпит и никак не мог подняться, застонал: «Капитан, переключило меня, позвоночник». С большим трудом матрос Тормоз затащил Володю в каюту и уложил на диван наветренного борта. Когда он вылез, на нем на самом лица не было, и он плюхнулся в кокпите лицом в корму. Он был уже не помощник.

Правой рукой я отработывал румпелем все выкрутасы волн, левой держал грота шкот и постоянно крутил головой, чтобы не пропустить очередной удар волны в борт. Сзади на горизонте появилась черная полоса, ровная, как проведенная карандашом линия. Она заметно росла в размерах. Плохи дела, подумал я, вспоминая главы по метеорологии из учебников: «Коль резок контур облаков – ко встрече с ветром будь готов!».



Надрывалась радиостанция, перекрывая шум начинающегося шторма, передавали прогноз погоды: «Штормовое Предупреждение, ветер юго-восточный с переходом на юго-западный, силой 19—21м/с с усилением до 23—25м/с, на порывах до 27м/с, волна на открытой

воде 3—4 м, в районах до 4,5 м», – это уже не шторм, это ураган для нас. Полоса на горизонте стремительно приближалась.

Близилась точка поворота и GPS запищал, мне необходимо было принимать решение, но я был полностью поглощен процессом управления яхтой, и, сидя на руле, не мог работать с картой, а матросы лежали, один в каюте, другой в кокпите. Я пытался определиться по карте, куда бы можно было пойти и понять, где находится яхта. Сильная качка и потоки брызг, накрывавших яхту, никак не позволяли мне этого сделать, а сориентироваться по берегу с правого борта, который был от нас в 2-3-х милях, было невозможно – он превратился в сплошную серую линию. Вдобавок к этому, при сильном порыве ветра карту вырвало из рук, и она улетела, мгновенно скрывшись из виду.

Судьба приняла за нас решение. Теперь идти можно было только намеченным курсом, который был заведен в GPS и ориентируясь по памяти на глубины, указанные в морской карте. Это было вопреки хорошей морской практике, но выбора не было – поворот в укрытие я проскочил.

К полудню, как и намечали, подошли к точке поворота. Теперь мы шли полным бейдевиндом вдоль скального наветренного берега, стараясь держаться от него дальше, в милях 2-4-х, но волны, которые здесь были явно выше и круче, подхватывали лодку и несли в сторону берега – дрейф был огромным. Иногда приходилось делать поворот оверштаг и уходить мористее. А для этого я кричал Володе, который лежал в каюте: «к повороту готовсь», – он готовился к повороту и вместе с поворотом яхты переваливался через стол/колодец на диван противоположного борта с таким стоном, что я слышал. Идти приходилось змейкой, скорость падала, а качка усиливалась. Как-то незаметно потерял сознание матрос Тормоз. Зрачки у него закатились, и он ни на что не реагировал. Пришлось положить его в кокпите, привязав за ноги (и это всё одной рукой, а другой я рулил за румпель), и продолжать бороться с ветром и волнами. Теперь гребень каждой волны прокатывался по палубе, а по воздуху летела пена и водяная пыль. Яхта уже находилась под краем черного фронта, под который, как в пылесос, втягивался ветер, всё ускоряясь и ускоряясь. Картина была сказочная: с одной стороны солнце, уже в мареве, с другой низкая плотная стена туч. Казалось, что мачта вот-вот заденет за рваный край облачности. Стоял рев ветра и волн, и в этой какофонии слышались звуки духового оркестра. Эти звуки издавали детали яхты: гик с его отверстиями и мачта, ванты и леера, еще что-то, но звуки эти были полностью гармоничны и мелодичны. Иногда казалось, что поет хор. Хотелось встать по стойке смирно и присоединиться к поющим.

По левому борту вода еще искрилась, а по правому она стала свинцового цвета и наводила страх. Лодка взбиралась на волну, прошибая пенный гребень, уваливала и по косою неслась вниз с волны. Здесь, при выходе к берегу, волна была крутой, а высота ее достигала, как мне казалось, метров пяти. Когда лодка съезжала вниз, я видел, как над лодкой нависали гребни спереди и сзади, а пена, летящая над волнами, пролетала над краспицами. Я пропустил тот момент, когда перестал различать границы воды, берега и туч, все слилось в одном круговороте и хаосе звуков. Их оркестр был слышен только на самых гребнях волн, а там внизу он смолкал, как будто музыкантам не хватало воздуха.

Я не помнил, когда и как взял вторые рифы на гроте. Теперь я не просто боролся с ветром и волнами, я боролся за жизнь свою, яхты и матросов. Лодку так кидало и валило, когда мы выезжали на гребень, что привязанный матрос чуть не вылетал за борт. Матрос Володя не выдержал муки и выбрался из каюты в кокпит и сделал тщетных три попытки отлить за борт, но так и не удалось ни против ветра, ни по ветру. Сначала, вопреки всем правилам, он обнял ванты на наветренном борту и простоял так целую вечность, как мне казалось, а потом повернулся не в силах ничего убрать и сказал что-то вроде: «Не получается, не получается». Володя просто лег в кокпите и спустя минуты я услышал: «Уууфф!». Потом, испытав явное облегче-

ние, он сказал что-то вроде: «Прорвемся!». Стоял такой шум, что ничего нельзя было разобрать. Володя остался лежать в кокпите.



Берег мы еще не различали, но физически чувствовали его близость по нарастающему реву прибоя. Я делал все, чтобы отойти от берега подальше, но огромные волны подхватывали и несли маленькую лодочку к скалам. По прибору выходило, что до берега не более мили. Точку поворота на Кижский фарватер в этой круговерти, мы давно проскочили, и сейчас двигались в сторону Южного и Северного Оленьих островов, которые должны были быть где-то рядом. Я помнил, видел их на морской карте у Геннадия. Оставалось вести яхту чисто визуально, и я подумал: «Если через полмили не увидим пристанища, поворачиваю на большую воду и буду уходить от берега».

Я устал, плохо реагировал на волны. После моей ошибки в управлении яхтой, нас накрыла волна и как следует проутюжила, сорвав заодно подвесной мотор с транца. Теперь он болтался где-то под лодкой на страховочном конце – в мозгу промелькнула мысль, «какой я предусмотрительный, поставил петлю из альпинистского фала 12 мм с двойным креплением за специальные скобы – не вырвет, не утащит и о днище не бьёт». Глотнув пару раз воздух и очухавшись, мы с Володей пытались взять парусами ветер, но это нам никак не удавалось. Яхту кидало с борта на борт, волны накрывали нас, и мы ничего не могли понять. Не сразу, но я догадался, что нет ветра, его кто-то «выключил». Бог смилоствовался над нами!

– Ветра нет! – закричал я.

– Что? – кричал матрос, пытаясь схватиться за леера.

Когда в очередной раз нас вынесло на гребне, мы увидели недалеко, стоящий на якорях сейнер – он напоминал рака, растопырившего клешни, за его кормой были скалы, а цепи якорей далеко уходили в воду. С трудом смайнав паруса, стали вылавливать мотор. Делать это приходилось полулежа, а иначе можно было вылететь за борт.

Изуродовав себе руки о мотор и скобу металлического транца, нам удалось установить мотор на место и с третьего или пятого рывка стартерного троса мотор заработал. Без чиханий, как и не плавал. Получив ход, лодка выровнялась и стала пробираться к сейнеру. Володя, стоявший теперь у мачты, вдруг что-то заорал и стал показывать направление, куда надо идти. В этот момент пошел дождь. Нет, это был не дождь, а бомбардировка всего живого каплями размером с крупный виноград. Волны сгладились мгновенно, а вода стала походить на бурлящий кипяток или на гусиную кожу от огромного гуся. Скоро мы увидели блюдце спокойной воды. На воде, где только было видно, сидели чайки. Рулить приходилось стоя, инстинктивно объезжали чаек, стараясь не спугнуть и не наехать. Нашли и встали в самом закрытом месте этого блюдца, привычно растянулись на двух якорях и, скинув с себя и лежавшего матроса одежду, забрались в каюту и затащили младшего матроса. Там была вода. Мне, как самому «здоровому» пришлось кастрюлькой вычерпывать воду, пока её не осталось несколько сантиметров.

Потом инициативу взял на себя Кок Володя: «Я займусь обедом, а Вы, Сэээр, займитесь младшим матросом, он, кажется, не шевелится». Володя наливал спирт в плиту и говорил: «Ну, это ж надо додуматься, спирт палить!». Он зажёл плиту, поставил чайник и спросил: «Кэп, я пропущу стаканчик, а то меня колотит?». Наш попугай, изрядно помятый, приковылял к столу и так вяло и просительно выдавил из себя: «Надо налить». Ну что мне оставалось: «Валяй, только сделай три порции, этому тоже, и разотри его». «Кого, попугая растирать? Зачем спиртом-то растирать, дайте ему нашатыря понюхать, и все». Если честно, я был никакой от усталости и адреналина, голова кругом. Мы сунули матросу нашатырь под нос. Тормоз стал приходиться в себя. Его глаза еще долго плохо видели, а он сам не понимал, где находится и как он сюда попал. От паров спирта и влажной духоты ему стало плохо и он, спотыкаясь, вывалился в кокпит. Вслед за ним выползли все – го-лы-е.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.