

**О себе**

**Виктор Иванович Григорович, автобиография**



Родился в 1948 году в деревне Ермаковка Тарского района Омской области, где и окончил 8 классов. Среднее образование получил в средней школе №11 города Тара.

В 1966 году поступил в Томский политехнический институт на машиностроительный факультет, который окончил в 1971 году. В этом же году устроился на работу в Приморский горно-химический комбинат, который потом переименовали в Приморское производственное объединение «Бор». Затем было несколько изменений названий предприятия. На нём я проработал 49 лет, до начала 2021 года.

Начинал слесарем в цехе серной кислоты, затем занимал должности механика в цехе борной кислоты, главного инженера складского цеха, старшего инженера в отделе главного механика. С 1977 года работал механиком, затем главным механиком в цехе плавленых боропродуктов.

С 1992 по 2005 годы был главным механиком, затем главным инженером цеха боропродуктов. С 2005 до 2008 года работал начальником цеха капитальных ремонтов. В 2008 году был назначен главным механиком компании «Бор». Ушёл на пенсию в январе 2021 года.

01.10.2024

## **Предисловие**

Находясь на пенсии в некотором стрессе от перехода на отдых, поневоле начал вспоминать прежние времена и свою активную жизнь. В 2021 году написал книжку «Записки сухопутного моремана» о своих подводных делах и походах под парусом. Подумал и решил написать историю клубов аквалангистов Дальнегогорска.

В Дальнегогорске (тогда Тетюхе) активно развивались самодеятельные спортивные клубы. Тогда существовали:

- наш «Клуб аквалангистов «Посейдон», который в 1970 году организовал бывший флотский водолаз Сергей Маслов, работавший в сернокислотном цехе Приморского горно-химического комбината (ПГХК) слесарем. (ПГХК потом переименовали в Приморское производственное объединение «Бор»). Ему помогал его друг-сварщик строительного треста Копцев Алексей, который в 1975 году стал начальником «Научно-экспериментальной станции «Смычка» Тихоокеанского института географии.

- клуб аквалангистов "Горгона". Его создал в 1968 году тоже бывший флотский водолаз Валерий Левин. В этом клубе занимались работники Горно-обогатительного комбината «Сихали». Левин работал тогда на плавильном заводе комбината «Сихали» на Рудной Пристани. В 1977 году Левин ушёл из клуба и руководителем стал Борис Горохов.

- клуб водно-моторного спорта, который организовал в 1968 году Лазарь Борисович Прахин - работник службы КИПиА в цехе серной кислоты. В 1970 году на озере Васьковское у них уже был металлический ангар и моторная лодка под двумя двигателями «Вихрь». В это время они начали заниматься катанием на водных лыжах. В 1971 году Прахин с женой Людмилой и работник цеха серной кислоты Николайзен с другом вышли в поход на двух моторных лодках из Рудной Пристани (в то время Тетюхе-Пристань) до Ленинграда (в планах). Маршрут: Рудная Пристань – Ванино - Де-Кастри – Охотск – Нелькан, реки: Алдан – Лена – Енисей - Обь (до Лабытнанги), северными реками до Ленинграда. Получилось грандиозное путешествие (о нём позже была публикация в журнале «Катера и яхты»). Вышли из Рудной Пристани в начале июня и практически без проблем дошли до Де-Кастри. Когда дошли до посёлка Погиби (самое узкое место в Татарском проливе), оказалось, что дальше в проливе и в Охотском море лёд. Пришлось погрузиться на пароход и на нём дойти до Охотска. Затем на вертолёт перелетели 600 километров через хребты до Нелькана. По рекам Мая и Алдан дошли до Лены. Поднявшись по Лене и другим рекам, старыми волоками перебрались в бассейн Ангары и далее в Енисей. Из Енисея также старым волоком перетащили лодки в бассейн реки Обь. Здесь случилась авария, одну из лодок утопили, и Николайзен с другом вернулись домой. Прахин с женой вниз по Оби дошли до Лабытнанги. Заканчивался сентябрь, погода не позволила продолжать дальше поход, и они добрались до Ленинграда на поезде. Шли они на самодельных лодках из фанеры, каждая под двумя лодочными моторами «Вихрь».

- клуб туристов-спелеологов под руководством Андрея Чепурного. У них была где-то комната в Дальнегогорске, а в южной части побережья озера Васьковское они построили домик-хижину типа «вигвам», где обитали в летний период. Обследовали пещеры в Дальнегогорском и Кавалеровском районах.

Нашему клубу очень повезло. В то время дирекция и профсоюз очень доброжелательно относились к нашим занятиям, откликались на все наши просьбы с покупкой лодок, аквалангов, костюмов, компрессоров. Например, в 1973 году зам.директора по капитальному строительству Роберт Самуилович Бронштейн купил катер «Нева» для воднолыжников, а на следующий год - ещё катер, «Нева-С», оба стоимостью

более 5000 рублей. Единственное его условие - чтобы по приезде на озеро его покатали на водных лыжах и он сам мог порулить и погонять на катере по озеру.

Не отставали и другие предприятия. Комбинат «Сихали» для клуба «Горгона» также покупал акваланги и другое снаряжение, выделял деньги и материалы для строительства базы в Ковше.

Написав эти строки, я подумал о том, что перечисление дат и фактов будет неинтересно редким читателям этой книги. Поэтому решил включить описание весёлых и грустных моментов из нашей клубной жизни.

### **Начало клуба**

В 1970 году вернувшийся с флота водолаз Сергей Маслов совместно с комитетом ДОСААФ начал организовывать секцию подводников-любителей. Профсоюз и руководство предприятия пошли им навстречу. Закупили несколько легководолазных костюмов «Садко» и «УГК-2», акваланги АВМ-1М, моторную лодку «Прогресс» с подвесным мотором. Директор Дворца культуры «Химик» Геннадий Александрович Коршунов выделил комнату на 2-м этаже здания для занятий и хранения имущества.



**Сергей Маслов**

Зимой Маслов начал теоретические занятия, а весной 1971-го уже начал проводить первые погружения. Сразу возникла серьёзная проблема - не было своего компрессора, поэтому «забивали» (заряжали сжатым воздухом) акваланги на кислородной станции комбината «Сихали» в Горелом. Договорились с мужиками, и они сделали после компрессора специальную отводную трубку для «забивки» аквалангов. С аквалангами за спиной (весом 24 кг) на автобусе добирались до Горелого, а потом назад. В субботу, также с аквалангами и рюкзаками, на рейсовом автобусе доезжали до Тетюхе-Пристани, а оттуда пешком до посёлка Смычка. Базировались в старой полуразрушенной школе на Смычке. Там же находилась лодка. Потом лодку из озера по протоке перетаскивали в речку и дальше в море. К сожалению, весной произошла трагедия. Начинающий аквалангист Максимов пошёл под воду в гидрокостюме «УГК-2». Особенность его в том, что это полностью закрытый костюм с встроенной маской. Шланги от акваланга крепятся на штутцере костюма под маской. На штутцере имеется клапан для переключения дыхания с акваланга на атмосферный воздух (это производится, когда аквалангист поднимается на поверхность).

В этот день был туман и страхующие на лодке потеряли из виду аквалангиста (пузырьки выдыхаемого воздуха на поверхности воды). По неопытности они не закрепили на водолазе страховочный конец с буйком. Когда воздух в акваланге заканчивался, парень поплыл к берегу. Был уже на мелководье, но в панике (скорее всего) забыл о клапане переключения на наружный воздух и задохнулся на глубине всего 1,5 метра. Сергеем Маслову повезло, что милиция после долгих разбирательств сочла это несчастным случаем и никаких мер к нему не применила.



**Справа - Николай Дегасюк, Сергей Маслов**

В следующем, 1972 году, нам немного повезло: в клубе появились четыре парня из транспортного цеха. Николай Дегасюк (начальник автоколонны) и водители Владимир Кириченко, Владимир Богаури, Валентин Гуля. Дегасюк организовывал на субботу-воскресенье машину с будкой (вахтовку), и мы много ныряли по побережью от Белой Церкви до Третьего Лангоу.





**После погружения**



**Перегаскиваем лодку**

В июле 1971 года, после окончания Томского политехнического института, я должен был работать по распределению на Надеждинском стекольном заводе в посёлке Кипарисово. Мне там не понравилось, т.к. не предоставили положенных по направлению должности и квартиры. Хотел устроиться в Институт биоорганической химии, но у меня не было пропуска во Владивосток. В это время в Тетюхе на Приморском горно-химическом комбинате уже работали мои однокашники с химического факультета. В начале июля я приехал в Тетюхе, и они мне сказали, что на озере Васьковском базируются аквалангисты из клуба «Посейдон». В первое же воскресенье первым автобусом я доехал до Пристани и часов в 9 был уже на озере. Тихое утро, вокруг ни души. Часам к 10-и из старой заброшенной школы начали выбираться аквалангисты. Я взял с собой переделанные очки (из снаряжения химзащиты гражданской обороны) и переделанную дыхательную трубку. Эти очки и трубка были очень удобными при скоростном плавании в ластах и нырянии. Увидев моё снаряжение и поговорив со мной, Сергей Маслов взял меня сразу на погружение. Был туман, и при плохой видимости страхующие меня потеряли. Когда я всплыл и не увидел лодку, подплыл к берегу и позвал страхующих. Маслов ничего не ответил на вопрос, почему на мне не закрепили страховочную верёвку с буйком. После этого все погружались только с сигнальным буйком или в группе.

За осень и зиму мы как-то сблизились с водно-моторниками и началась общая деятельность. В клубе активно занимались (из тех, кого помню): Алексей Копцев, Геннадий Аняев, Людмила Иванова (Аняева), Виталий Манойленко, Борис и Анатолий Гороховы, Иван Анущенко и Лида Анущенко, Валерий Комков, Георгий Бургачёв, Владимир Кириченко, Владимир Павлов с женой Ольгой (я вместе с ними занимался в клубе аквалангистов «Афалина» в Томске), Валентина Логинова, Валентина Романенко, Владимир Богаури, Валентин Гуля (Селезнёв), Татьяна Смелая, Валерий Скориков. У водно-моторников активистами были: Лазарь Прахин, Иван Дуков, Александр Максименко. Часть народа переключилась на водные лыжи, а остальные продолжали заниматься водолазным делом.

### **Весёлые моменты**

- День ВМФ (военно-морского флота). По традиции был организован прекрасный праздник на воде и на берегу озера с Нептуном, русалкой и чертями. Нептун и русалка подъезжали на лыжах, черти в катере, и начинали приобщать к морскому делу новичков и желающих ластами по задницам, раскрашиванием красками и окунанием в воду.

- В один из приездов на 3-е Лангоу решили добыть крупного приморского гребешка. В этом месте он обитал на глубине 15-20 метров. Начали собираться и одеваться в костюмы. В группе был и Анатолий Горохов, а его невеста не пускала его под воду, хваталась за него и рыдала. Едва удалось успокоить её.



**День военно-морского флота**

В это же время у воднолыжников появился новый член клуба - главный механик комбината Юрий Антонович Шадрин (в тот год ему было 48 лет). Однажды он приехал вместе с Бронштейном, и они решили покататься на лыжах. Шадрин ещё не очень хорошо владел лыжами. В этот раз при резком старте он завалился на спину - ноги с лыжами

наверху, а фал с треугольной трапецией между ног. В таком положении его протащило под водой метров 20, пока рулевой не остановил катер. У Шадрина на внутренних поверхностях бёдер были огромные синяки от верёвок трапеции. Бронштейн посмотрел на это дело и сказал: «Ну вас к чёрту, ещё оторвёте мне что-нибудь». После этого он приезжал, садился в катер один и давал кругов 15-20 вокруг озера.



**На лыжах на Васьковом**



**Катер «Нева» в работе**

Ещё из весёлых моментов:

- Одна девушка, не очень опытная в катании на водных лыжах, в очередной раз решила прокатиться. Сделала неудачный поворот и упала. Поток воды у неё сорвал весь купальник. Рулевой катера Иван Дуков вместе с помощником Валерием Комковым увидели падение, развернулись и двинулись к ней. Она кричит: «Не подъезжай, не подъезжай...» и ныряет, пытаясь поймать свои доспехи. Из-за шума мотора Дуков, естественно, не слышит, подплывает ближе к ней. Она в это время неоднократно ныряет, сверкая голой попой, выныривает и громко (на всё озеро) ругает его.

- Валентин Гуля сшил себе красивые шорты из фильтровального капрона (использовался на заводе для фильтрации растворов). Вышел на лыжах (катали на катере наших знакомых невесту с женихом, а на берегу были их гости). Шорты, естественно, промокли и стали прозрачными. Сделав один круг, он проезжал мимо зрителей практически в голом виде. При этом победно помахивал рукой. На втором круге осознал, что он практически голый, бросил буксировочный фал, закрылся лыжами и под весёлый смех народа скрылся в ангаре.

- При клубе были две собаки, одна из них дворняжка черно-белого цвета. Все собаки жили с нами дружно, но этот пёс на дух не переносил Ивана Дукова, при встречах они показывали друг другу зубы. В один из дней Дуков с Комковым решили покататься на катере и пригласили с собой девушку из «науки», а с Ольгой увязался этот барбос (кстати, позже его утащил с цепью и съел тигр). Иван за рулём, Ольга справа, а между ними пёс. Дуков хочет показать, что он уже подружился с собакой и пытается изредка её погладить, но пёс каждый раз показывает клыки. И вот катер летит вдоль берега Смычки, барбос неожиданно бросается на Ивана, и тот, как петух, взлетает на борт катера, ухватившись рукой за лобовое стекло. Катер без управления несётся к берегу, а пёс не даёт никому



возможности взяться за руль. Ольга с трудом чуть успокоила собаку и взяла её на руки. Комков перепрыгнул сзади к рулю и в последний момент отвернул от берега.

- За территорией нашей базы на поляне частенько по вечерам устраивали футбольные баталии. Кто-то предложил втайне от команд сделать медали победителям. Из дубовых брёвен напилили диски диаметром сантиметров 20. А для капитана команды медаль была диаметром сантиметров 40 и потолще остальных. Капитан команды Валя Романенко с трудом двигалась с этой медалью



**Спорт на базе – первый Володя Кириченко, пятый – Володя Муравьев, седьмой – Борис Горохов**

В 1973 году при помощи Ю.А. Шадрина в посёлке Ольга на «Базе флотского имущества» купили компрессор с электродвигателем. Сделали для него специальный ангар, провели для него электроэнергию, и проблем со сжатым воздухом для аквалангов не стало. Зимой в плане подготовки новичков и практической учёбы на Горбушинском водохранилище проводили подлёдные погружения. Очень полезные ныряния в холодную воду, в темноту, под метровым слоем льда. Потом нырять под лёд перестали - наше море зимой не замерзает.



**Алексей Копцев был подо льдом**

Зимой молодёжь решила заняться буерным спортом, изготовили самодельный буер и гоняли на нём по Горбушинскому водохранилищу.





За эти годы неоднократно ныряли летом и зимой в поисках утонувших людей в речке, водохранилище, в озере и в море. Помогали в аварийных работах при подъеме из моря оборудования на пирсе стивидорного цеха после цунами, восстановительных работах на хвостохранилище завода.



**Геннадий Аняев перед погружением**

В 1973 году уехал во Владивосток учиться в институте Сергей Маслов, и председателем клуба стал Лазарь Прахин. Возник конфликт у Прахина с Борисом Гороховым. Боря с братом Анатолием и Иваном Анущенко ушли в клуб «Горгона» и начали там активно заниматься. А мы решили подготовить себе водолазный бот. Договорились с Каменским рыбзаводом, что они отдадут нам старый рыболовный бот типа «Дори». Поехали, посмотрели, решили, как нам организовать перевозку его в Дальнегорск, но директор рыбзавода передумал, и наши планы разрушились.

### **Немного о клубе «Горгона»**

Немного раньше нашего клуба, в 1968 году, работник плавильного завода комбината «Сихали» Валерий Вениаминович Левин организовал секцию подводников, и базировались они сначала в клубе (кинотеатре) Рудной Пристани, а потом перебрались в Ковш, где начали обустраиваться. Начали строительство своей базы. Довольно быстро построили дом для жилья с пристроенным помещением для компрессорной. Рядом возвели закрытый камбуз с открытой верандой-столовой под навесом. Чуть дальше соорудили небольшой 2-этажный домик треугольной формы типа «вигвам». Чтобы обеспечить себе свободу в погружениях и не зависеть от наземного транспорта, они нашли небольшую спасательную шлюпку и переделали её в закрытый ботик с каютой и стационарным дизелем.

Как и мы, «Горгона» постоянно набирала и обучала молодёжь водолазному делу, поэтому у них на базе в субботу-воскресенье постоянно было человек 20-30. Из активных членов, кроме Гороховых и Анущенко, были Александр Гребенник, Андрей Шпатак, Николай Николай Краснорудский, Владимир Голубев, М. Коровин, В. Гудзев, Александр Борзенков.



**Члены «Горгоны»: второй слева во 2-м ряду - Валерий Левин,  
в 1-м ряду справа – Борис Горохов, Александр Гребенник**



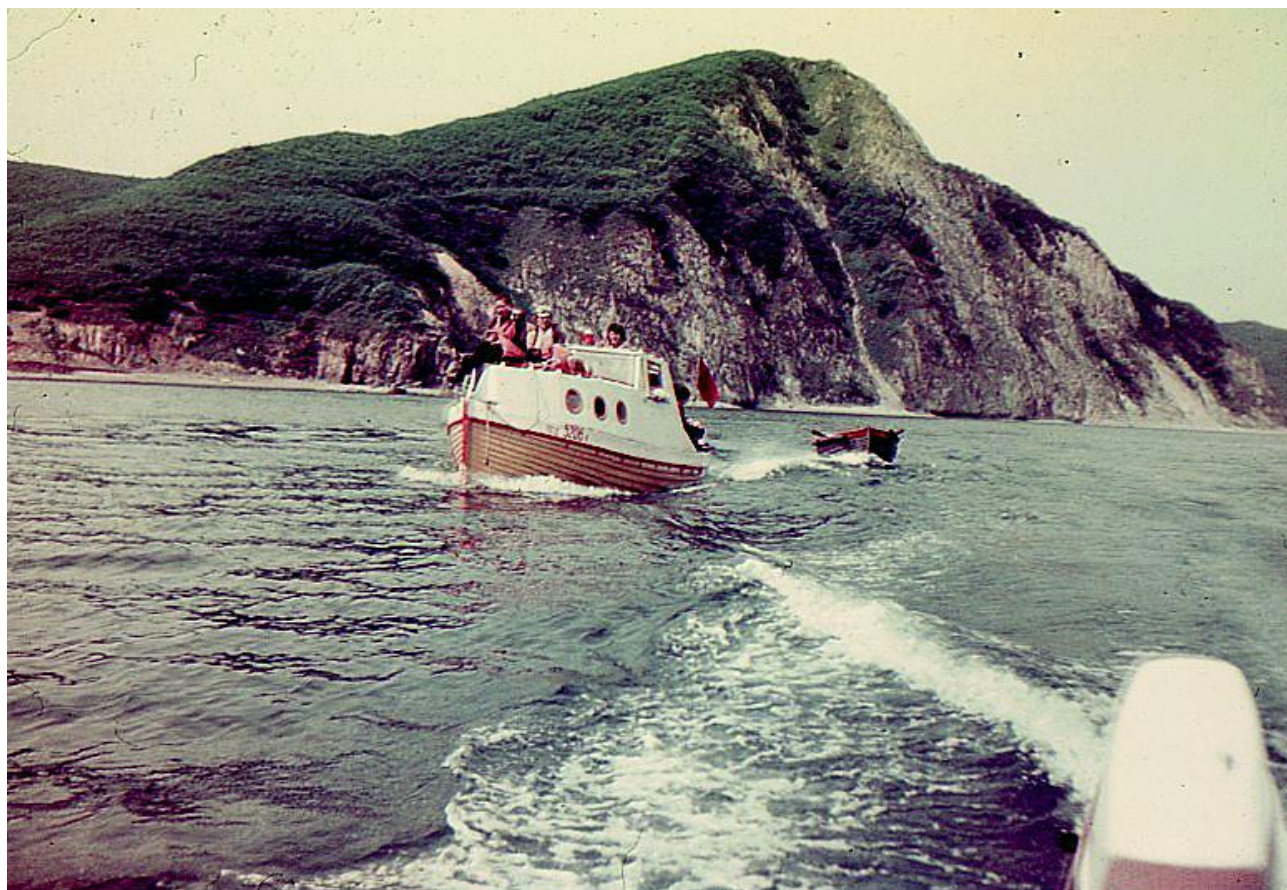
**Готовы идти под воду**





**Слева - Левин, Гребенник, Толя Горохов, Борис Горохов**

В 1975 году состоялся общий поход на их ботике. Борис и Анатолий Гороховы, Анущенко, Володя Муравьев и Виктор Григорович по поручению администрации района пошли в поисковую экспедицию. Трое рыбаков на моторной лодке ушли на рыбалку в сторону Каменки и Пластуна и не вернулись. Мы прошли вдоль берега до мыса Егорова (севернее посёлка Пластун), но не нашли ни лодки, ни трупов. Когда при возвращении пересекали залив Стрелок (у посёлка Пластун), с запада пошла грозовая туча. Перед такими тучами обычно идёт сильный шквал. Я предложил Борису (капитану), пойти навстречу волне или по волне. Борис дал команду на поворот Анущенко, стоящему на руле, но Иван не отреагировал и продолжал идти вдоль волны. Налетел шквал, буквально в течение 5 минут развил крутую и короткую волну, которая швыряла наш ботик, клала на борт с креном градусов 50. Водяная помпа двигателя схватила воздух и он остановился. Без «хода» ботик на волне едва не перевернулся. На наше счастье, шквал быстро закончился.



**Ботик в походе**

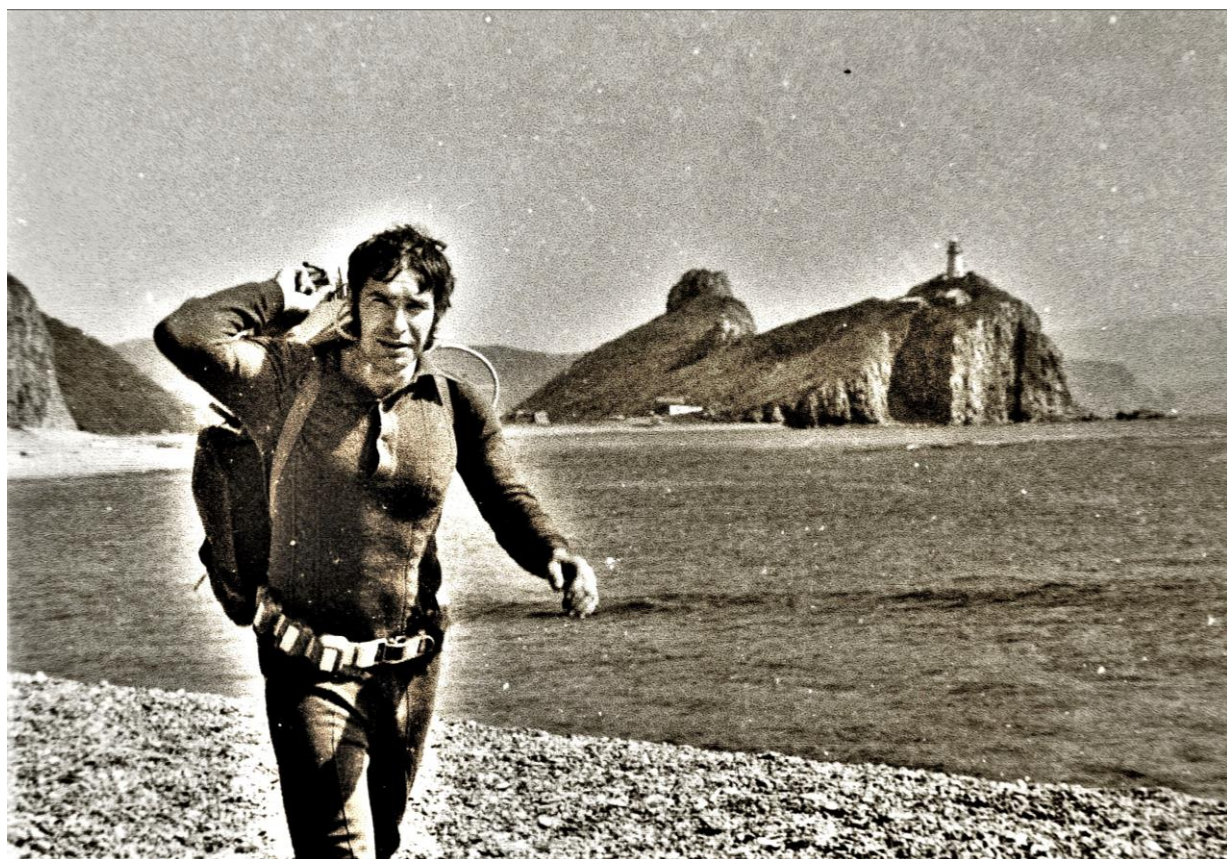
Ориентировочно в 1977 году Валерий Левин ушёл из клуба, и председателем стал Борис Горохов. В 1977 году Борис договорился с рыбаками в посёлке Светлая и получил там малый рыболовный сейнер (МРС), который переделали в водолазный бот. В начале 1980-х годов «Горгона» провела несколько поисковых сезонов в заливе Владимира у места гибели крейсера «Изумруд». Этот крейсер участвовал в Цусимском сражении. Во время разгрома нашей эскадры японцами «Изумруд» оторвался от преследования и ушёл на север во Владивосток. В условиях плохой погоды проскочил мимо Владивостока и Находки и оказался у залива Владимира. При входе в залив в тумане врезался в косу у южного мыса залива. Попытки сняться с мели успеха не имели, и капитан принял решение взорвать крейсер, чтобы он не достался врагу. Несколько попыток найти «Изумруд» были неудачными, но потом нашлись архивные материалы, и останки крейсера обнаружили. Сначала самостоятельно, а потом в содружестве с Владивостокским клубом подводного поиска «Восток» подняли на поверхность орудийный щит, элементы конструкций корпуса крейсера, носовой швартовый шпиль и фрагмент кормового герба - бронзовый свисток в лапе орла.

В следующих экспедициях совместно с клубом «Восток» и при помощи воинской части Тихоокеанского флота в заливе Владимир были подняты различные корабельные изделия, снарядные гильзы и главное - 120-миллиметровое орудие крейсера. Его нашёл Иван Анущенко. В настоящее время орудие находится в экспозиции Военно-морского музея Тихоокеанского флота. В Приморский краевой музей передали щит 47-миллиметрового орудия, снарядные гильзы, крышку торпедного аппарата, шпиль и талреп.





**Шпатак с реликвиями с «Изумруда»**



**Иван Анущенко на фоне базы и маяка**



Во время поисков реликвий на крейсере было два интересных момента:

- По окончании очередного этапа работ вышли в море при сильнейшем тумане. Немного заблудились и едва не выскочили на кекуры (скалы) южнее мыса Ватовского (южный мыс залива Владимира).

- В один из очередных походов на «Изумруд», опять же в мощном тумане, при выходе из залива чуть не столкнулись с атомной подводной лодкой (в то время в заливе Владимира была база атомных подводных лодок). Прошли буквально в 20-и метрах от лодки.



**Валерий Левин на зимних погружениях в море**

Немного об Андрее Шпатаке.

В настоящее время Андрей - единственный из бывших членов клуба профессионально занимается дайвингом (современное название подводных погружений) и подводной фотографией. Пришёл в «Горгону» в 1977 году вместе с Виталием Якушевым, и затем они принимали активное участие в подводных поисках на «Изумруде».

В начале обучения в 1977 году чуть не утонул. Перед погружением в спешке на него надели слишком большой грузовой пояс. На малой глубине погружение проходило нормально. Потом было задание пойти на глубину 20-25 метров. На этой глубине «сухой» костюм «Садко» обжало, из него вышел последний воздух, и грузов оказалось слишком много. Пока Андрей пытался всплыть, с ноги слетел ласт. Ситуация стала опасной. С таким грузовым поясом и с одним ластом всплыть не мог. Подводного опыта было маловато, но он панике не поддавался, с трудом отцепил грузы и всплыл на поверхность.



**С добычей**

Андрей занимался в клубе даже во время учёбы в ДВВИМУ до 1984 года. В клубе начал понемногу заниматься фотографией, а после ухода с работы в Дальневосточном пароходстве уже занялся всерьёз дайвингом и подводной фотосъёмкой. Получил международный сертификат дайвера, обучает молодых людей погружениям и организывает ныряния дайверов, которые знают его по публикациям и приезжают к нему перенять опыт и заняться фотосъёмкой в наших водах.

За это время нырял и фотографировал на Кубе, Филиппинах, Мальдивских островах, в Японии (остров Хонсю), в Индонезии, в Египте. Участник многих международных выставок подводных фотографий. Неоднократно занимал призовые места.

Весной-летом 1989 года «Горгона» с клубом «Восток» в Советской Гавани проводили работы по очистке от мусора погибшего фрегата «Паллада». Работали под водой по 5-6 часов ежедневно. На поверхность поднимали элементы корпуса и оснастки, куски якорной цепи и иллюминатор, которые передали в Приморский краевой музей имени В.К.Арсеньева.

### **И снова о «Посейдоне»**

Надоело просто так кататься на лыжах, хотя уже освоили «монолыжу». Решили усложнить, за зиму 1973/1974 года подготовили все детали для воднолыжной трассы и летом установили её. Кроме того, выполнили громадную работу и сделали трамплин для воднолыжников. Довольно солидное сооружение. Высота над водой на выходе с трамплина порядка 3-х метров. Поверхность покрыли текстолитом, и для лучшего скольжения она должна была поливаться водой из озера с помощью насоса. Устанавливался трамплин на бочках и фиксировался на якорях. Всё было готово, но в лето 1975 года озеро закрыли как питьевой водозабор для Рудной Пристани. Для воднолыжников наступили тяжёлые времена. Ангаров и помещений на море (в Ковше) не было. Кататься на лыжах в холодном

море трудновато было в тех костюмах, что у нас были. Как выход из положения - отправили гонца в Свердловск на завод резинотехники за микропористой резиной. Несколько человек взялись кроить и клеить для себя индивидуальные «мокрые» костюмы.

У аквалангистов дела тоже не очень хорошо двигались. Молодёжь, что пришла к нам и занималась ныряниями, разъехалась, кто на учёбу, а кто в армию.

Летом 1974 года на Смычке появились учёные из Тихоокеанского института географии (ТИГ), город Владивосток. Они забрали здание школы, начали строительство столовой, жилых помещений и ремонт самой школы. Нас особо не трогали, т.к. наш ангар стоял на краю этой территории.

В составе научного отряда института приехал и Владимир Ростиславович Муравьёв (его мы звали Муравей). Пообщался с нами, влюбился в одну из наших девушек Лиду Перепелкину, уволился из института, женился и устроился на наш завод энергетиком в отделение (потом цех) нейтрализации. Был очень активным молодым человеком. После Сергея Маслова председателем клуба стал Лазарь Прахин, но это ему не нравилось. Поэтому мы избрали Муравьёва председателем, и в первый год он наводил контакты в дирекции завода, профсоюзе и ДОСААФе. Муравьёв развил бурную деятельность, для нас массово начали покупать подводное снаряжение, лодки и моторы. В это же время активно начал заниматься детским подводным спортом Володя Павлов (как и я, бывший член клуба подводников «Афалина» Томского политехнического института). Ему очень здорово помогал Валерий Комков. Большую помощь Павлову оказывали также Валерий Скориков и Виталий Манойленко. Свою секцию они называли «Молодежный водно-спортивный клуб «Нептун». Правда, продлилось это всего два года и прекратилось из-за взросления молодёжи, а также из-за разногласий Павлова с Муравьёвым.





#### Фото членов клуба «Нептун»

В верхнем ряду в центре - Владимир Павлов, В.Комков и затем слева направо:

-1-й ряд: Миша Харик, Слава Полей

-2-й ряд: Олег Ганзевич, Наташа Нестеренко, Саша Саввин, Свиридонова, Миша Ельчев, Наташа Шадрина, Саша Литвинов.

-3-й ряд: Сергей Брылёв, Андрей Стрижков, Сергей Курбетьев, Таня Жигалина, Лиза Дегтяренко, Вова Флинтюк, Лена Алексеева, Витя Мартынюк, Райтин.

-4-й ряд: Женя Рыжаков, Юра Тен, Николай Майоров, Люда Галушко, Оля Коленченко, Саша Мещеряков, Олег Кононов, Олег Кравченко.

- Весёлый момент был в одном из выходов детей на Два Брата. Взяли костюмы, акваланги и другое снаряжение, пешком ушли на место и организовали лагерь. Как всегда, с нами увязалась небольшая клубная собачка Пальма. И вот в субботу в обеденный перерыв на берегу напротив Двух Братьев ребятня принимала пищу и одновременно подкармливала Пальму. Собака получила очередную кость, утащила её в сторону и закопала. Один из ребят откапывает кость и показывает Пальме. Та забирает кость, отходит подальше, снова закапывает и ложится отдыхать. Так прдолжается три-четыре раза. Все едят и наблюдают за этой процедурой. В очередной раз Пальма берёт кость, заходит по грудь в воду и бросает её туда. Очень тщательно обнюхала всё вокруг, с важным видом вышла на берег и улеглась спать на песке. Ребята говорили: «Ну, как она тебя обманула? Ты же не полезешь в море?» и покатывались со смеху.

#### Помещение клуба и бассейн

В 1973 году нас начали выселять из помещения во Дворце культуры «Химик». С помощью друга Алексея Копцева - Анатолия Константиновича Ревы, главного инженера

УКСа (управления капитального строительства) нам удалось построить (выгородить) хорошее помещение в подвале дома по ул. Менделеева, 2. Оборудовали просторный учебный класс, склад для аквалангов и другого имущества, а также фотолaborаторию. Начали регулярно собираться в клубе, проводить теоретическое обучение новичков.

Во время занятий В. Павлова с детьми мы начали думать о том, что для эффективных тренировок и хороших результатов нужен бассейн. По правилам того времени, бассейны разрешалось строить только в городах с населением более 100 тыс. человек. Возникла идея (по опыту Ульбинского металлургического завода в г.Усть-Каменогорск) сделать небольшой плавательный бассейн в подвале жилого дома. Получили от них проект. Они сделали так: высоту подвала увеличили при строительстве на 1,5 метра, в одной половине разместили ванну бассейна размером 5 x 25 метров (две дорожки), а во второй – «сухой» зал и другие необходимые помещения. Р.С. Бронштейн воспринял эту идею. Переделали проект дома и включили в план капитального строительства на 1976 год. При утверждении плана в райкоме партии первый секретарь В.М. Чернышёв сказал: «Нам нужно больше жилья для трудящихся, и нечего увеличивать стоимость строительства». Бронштейн на этом не успокоился и, используя свои связи в Москве, добился разрешения на строительство бассейна в Дальнегорске у Председателя Правительства СССР Косыгина. Стройку начали в 1978 году, но в 1979 году приостановили. Деньги забрали на подготовку Олимпиады в Москве. Возобновили потихоньку стройку в 1982 году, но вскоре началась перестройка, и всё рухнуло. Успели сделать только детскую ванну, но и она проработала очень недолго. Бассейн остался недостроенным, и до сих пор каркас его стоит напротив Дворца культуры химиков.

### **Поход на моторках до Посьета**

Организатором похода был Лазарь Прахин. В 1971 году он с командой прошёл на двух самодельных моторных лодках по маршруту: Тетюхе-Пристань - Охотск по морю, а затем по рекам до Лабытнанги (на севере реки Обь). Без походов ему стало скучно, и мы стали в августе 1974 года готовить новый поход на юг Приморья, до Посьета.

Подготовили две лодки. Катер «Нева» со стационарным двигателем от автомобиля ГАЗ-53, предназначенный для буксировки воднолыжников, и лодку «Прогресс», переделанную под два двигателя «Вихрь» с дистанционным управлением. Сначала возникли проблемы с властями. Подали документы на пропуска до Посьета (тогда была пограничная зона, и без оформления пропусков никуда нельзя было пойти). В один из вечеров, когда мы с Лазарем у него на квартире прорабатывали маршрут похода, позвонил начальник дальнегорского КГБ и настоятельно рекомендовал идти походом на север. Как-то удалось убедить его, что нам нужно только на юг.

Маршрут похода планировался таким: Рудная Пристань – Ольга – Морьяк-Рыболов (Пфусунг) – Преображение - Южно-Морской (Тафуин) - Славянка (бухта Миноносек) - бухта Троицы (Зарубино) – Посьет - остров Фуругельма – Зарубино – Владивосток – Находка – Преображение – Ольга - Рудная Пристань. Поход рассчитывался на один месяц с выходом 1 сентября. В сентябре в Приморье наименьшая вероятность прохождения тайфунов. Но в субботу, 31 августа, пришёл очередной тайфун, и выход пришлось отложить на 4 сентября. Очень сильный ветер, на берег моря можно было выйти только на четвереньках. Вода в озере Васьково прибывала, ветер крутил над озером водяную пыль. Состав экипажа: Лазарь Борисович Прахин, Шадрин Юрий Антонович, его сын Костя и Виктор Григорович.

Интересным был выход из речки в море. Волны не было, только накат. На мелководье в устье реки (на «барах») высота волны от наката увеличивается, гребни её обрушиваются и создают месиво из воды, пены и песка. В лодках по два человека. В «Неве»

Лазарь с Костей, на «Прогрессе» я с Шадриным. Лазарь даёт последнее наставление: «Ни в коем случае не сбрасывать обороты двигателя, если накроет волна». Надеваем спасжилеты, укрываем лодку тентом, оставив только небольшое отверстие над рулевым. Идём потихоньку к «барам» и считаем волны. Прошла самая большая волна, врубаем полный газ на двух моторах. Ближе к «бару» лодку начинает бить на волне. Шадрин кричит: «Сбрось немного». Сбрасываю газ - и попадаем под приличную волну. Едва успеваю добавить скорость, как перед носом встаёт полутораметровая грязно-зелёная стена. На голову и руки рулевого обрушивается несколько ведер воды. Моторы тоже залило водой, и они начинают «чихать». Но всё кончено, «бар» позади, и мы на спокойной воде - ветра и волн нет, идёт только крупная зыбь. Начинаем ходить кругами и смотрим за «Невой» - как она пройдёт, зацепит или нет дно винтом. «Нева» начинает разгон из реки и уходит на северо-восток в сторону Пристани. Иногда кажется, что она отрывается от воды и летит по воздуху. Зрелище изумительное, жаль, что мы с Шадриным в этот момент не вспомнили о фотоаппарате. На этапе Рудная Пристань - Ольга шли по попутной зыби. А особенность «Прогресса» в том, что от носа до кормы у него есть продольные реданы. Когда идёшь вниз с волны, при малейшем крене реданы в носовой части оказываются в воде, работают как крылья и мощно, с большим креном уводят лодку в сторону. Приходилось рулевое колесо удерживать изо всех сил. Мы опасались, что порвутся тросики рулевого управления и будет оверкиль. Но обошлось.

Самая сложная проблема в походе - это топливо. На два двигателя «Прогресса» нужно 20 литров бензина в час, и на двигатель «Невы» тоже 15-20 литров. На дневной переход в 3-4 часа расход составлял 120-160 литров. В то время, как обычно, вблизи лодочных станций и причалов заправок с бензином не было. Приходилось с канистрами в руках пешком либо на попутках добираться до заправок и обратно.

Первая остановка в посёлке Ольга (залив Ольга). Впервые залив обнаружил в 1856 году английский корабль «Хорнет», и назвали его в честь капитана «Порт Майкла Сеймура». В 1887 году сюда зашёл русский пароход-корвет «Америка», и экипаж назвал залив в честь Святой Ольги - княгини Киевской Руси. В 1868 году здесь был поставлен военный пост, командиром которого был назначен лейтенант Н.К. Дорпер. Река Аввакумовка, впадающая в залив, названа в честь отца Аввакума, служившего на корабле. В северной части залива находится бухта Тихая, на берегу которой расположена основная часть посёлка Ольга.

Следующий этап - до Моряк-Рыболова, расстояние 60 километров. Первым европейцем, открывшим бухту Моряк-Рыболов в 1787 году, был француз Жан-Франсуа де Лаперуз во время экспедиции на фрегатах «Астролябия» и «Буссоль». Далее корабли пошли на север, где открыли бухту, названную в честь учителя Лаперуза, адмирала де Тернея. Сейчас на берегу бухты находится посёлок Терней, с центром административного района и конторой Сихотэ-Алиньского заповедника. Основан посёлок Моряк-Рыболов в 1907 году переселенцами, и первоначально было оставлено название Пфусунг (там было рядом такое китайское поселение). Практически на всех остановках мы ставили палатки, пищу готовили на костре. Очередной этап - до посёлка Преображение. Бухта была открыта в 1880 году 19 августа и названа в честь православного праздника Преображения Господня. К югу от посёлка находится заповедный остров Попова, знаменитый тисовой рощей, которую в начале 19-го века посадили морские разбойники. На следующий день дошли до Южно-Морского (старое название - Тафуин), расположенного на берегу большого залива Восток (недалеко от Находки).

При переходе до залива Славянка была прекрасная погода, но перед заливом нас накрыла гроза. Стало темно, поднялся сильный ветер и со всех сторон засверкали молнии. Очень красиво на этом фоне смотрелся теплоход на подводных крыльях «Метеор», идущий из Славянки. Пока в заливе в темноте искали вход в бухту Миноносок, налетел шквал с короткой и крутой волной. У нас залило водой один мотор, и он заглох, а второй работал с перебоями. Крутая встречная волна начала заливать лодку через ветровое стекло. Мы с

Шадриным встали у стекла, расправили куртки и принимали на грудь воду, чтобы она не попадала внутрь лодки. «Неву» в темноте мы потеряли из виду и двигались вслепую просто против волны. Впереди появился мыс, и мы спрятались за ним, а там уже увидели Прахина на катере.

В бухте Троица (посёлок Зарубино) переночевали и заправились. При заправке нечаянно плеснули бензин в ящик с продуктами, что позднее обернулось большими проблемами. Дальше дошли до посёлка Посъет (бухта Новгородская, залив Петра Великого). Порт Посъет, старейший порт Приморского края, основан российскими моряками весной 1860 года.

После Посъета пошли на остров Фуругельма, который расположен в 20-и километрах на юго-восток, назван в честь капитана судна «Князь Меншиков» Русско-Американской компании. Остров Фуругельма - самый южный остров России, не заселён. Там раньше стояла батарея 8-дюймовых орудий. Так они и остались в законсервированном состоянии, не было только орудийных замков. Шадрин легко открутил блестящую табличку с надписью: «Спуск производить только правой рукой», взял с собой и сказал: «Я её повешу в туалете над унитазом», что потом и выполнил. Встали на якорях в бухте Заказной с узкой полоской песчано-каменистого пляжа. На следующий день разыгрался шторм. Мы раскрепили лодки «по-штормовому» за скалы бухты и стали ждать «у моря погоды». Съели консервы, и когда начали готовить еду из круп, оказалось, что всё пропахло бензином, бумажные пакеты размокли, и продукты перемешались. Лазарь сказал, что он слышал, будто рис не берёт на себя запаха. Часа два сидели и перебирали мокрые крупы. Сварили рис, бесполезно, пахнет бензином. Ели, отворачиваясь друг от друга, и давились кушаньем. Шторм ещё не стих, но из-за отсутствия продуктов пришлось сниматься с якорей и идти в Зарубино. Лодки очень здорово заливало, Шадрин промок и заболел.

Из-за болезни Юрия Антоновича два дня простояли в Спортивной гавани Владивостока, а затем двинулись дальше. Шли проливом Босфор Восточный, с восточной стороны которого шла приличная зыбь. Шадрин лежал в «Неве» и, чтобы не трясти больного, Лазарь пошёл ближе к берегу. В результате налетел на камни, погнул вал и повредил винт. Взяли «Неву» на буксир и вернулись в Спортивную гавань. Вечером и ночью в Уссурийском заливе был приличный шторм, в результате которого утонул рыбацкий катер. На следующее утро море было поспокойнее, взяли «Прогрессом» на буксир «Неву» и двинулись дальше. По пути зашли на остров Путятин и на рыбозаводе отремонтировали «Неву».

Следующим этапом дошли до Находки, где Шадрин нашёл директор завода и вызвал его на работу. Вместе с ним уехал и его сын Костя, которому уже надо было уезжать на учёбу. Подошёл очередной тайфун, и мы простояли в Находке двое суток. Затем взяли на буксир «Прогресс» и двинулись домой. В это время начались осенние северо-восточные ветра. Едва мы высунулись за мыс Поворотный, начало заливать даже «Неву». Пришлось вернуться в Находку, купить билеты и погрузиться на грузопассажирский теплоход «Тобольск», который ходил в то время от Владивостока до Советской Гавани. Нас погрузили на бак (палуба на носу судна), и мы спокойно дошли до Ольги. Мы с Лазарем всё время были на лодках, не ходили даже в нашу каюту и, естественно, подружились с палубной командой. В результате получилась интересная история. В Ольге с утра началась разгрузка продуктов, в том числе водки. Боцман Гена управлял лебёдками и вместе с командой был под хорошим «кайфом». Нужно учесть, что в то время на каботажных пароходах ходили моряки, которых списали с заграничных рейсов за какие-нибудь провинности. Мы с Лазарем позавтракали в судовом ресторане и взяли с собой пива. Лазарь говорит Гене: «Бросай рычаги, иди к нам пиво пить». А тот отвечает, что если он бросит рычаги, то упадёт. Через некоторое время Гена поставил поддон с водочными ящиками на дверцу фургона. Большая часть бутылок разбилась на пирсе, а часть улетела в море. У нас с собой был гидрокостюм и акваланг. Я нырнул и достал 48 целых бутылок водки, основную часть которой отдали боцману. Вечером он пригласил нас на куриный бульон. Бульон был

таким: наливают 150 граммов водки, запивают бульоном, а затем сигареты. Минут через 15-20 повторение. Мы с Лазарем столько выпить не могли, поэтому наблюдали за народом. В гости мы пришли часов в десять, после ужина в ресторане. В компании был второй штурман, которому в 12 часов нужно было выходить на вахту. Он выпил три раза, каждый раз повторяя: «Мне же на вахту». После 12 часов мы пошли на мостик ко второму штурману. В это время пароход уже вышел из Ольги на Рудную Пристань. Ближе к часу ночи в рубку ввалился какой-то мужик в телогрейке, он еле прошёл в дверь. Штурман сказал, что это капитан, и мы с Лазарем вышли на крыло мостика. Потом капитан пригласил нас к себе в каюту и угощал водкой. Мы себе наливали понемногу, а ему побольше, но он, судя по его виду, не пьянел. Закончились сигареты, и Лазарь спросил у капитана: «А у тебя табак есть?». На что он ответил: «А какой табак вам нужен?». Когда Прахин сказал, что мы хотели бы турецкий, капитан еле подошёл к телефону и вызвал старпома. Старпому с 4-х часов на вахту, а время было уже третий час ночи. Минут через пять, когда старпом появился (одетым по форме), капитан спросил: «Какой табак у тебя есть?». Тот ответил, что у него «капитанский». Капитан сказал: «Нет, тут у меня турки сидят, нужен только турецкий». Лучшее качество - моряк пьёт, а чувство юмора не теряет. По приходе в Рудную Пристань пьяная команда матросов выгружала наши посудины на воду и проломила борт «Невы» о комингс трюмного люка. Еле добрались до устья реки, благо, что пробоина была немного выше ватерлинии. В конце 1975 года Шадрин назначили директором завода в Кингисеппе, а в 1976 году Лазарь Прахин уехал туда на должность начальника цеха. Лет за пять построил самодельную яхту, участвовал в гонках на Балтике и на Чёрном море, но, к сожалению, погиб при перегоне лодки из Таллина.

### **Бот «Попугай»**

В 1975 году Володя Муравьев договорился с главным механиком завода Василием Степановичем Ковзелем, и монтажники изготовили и смонтировали в Ковше новый ангар, куда мы перетаскивали лодки «Прогресс» и «Нева». Некоторое время члены клуба немного ныряли и катались на лыжах. Но море очень холодное, и падения при катании удовольствия не приносили. Тем более, что кататься приходилось в тяжёлых гидрокостюмах. Постепенно энтузиазм пропал, и почти все прекратили ныряния и катания.

Зимой мы с Муравьевым решили сделать водолазный бот, чтобы можно было нырять в любом месте побережья. Летом 1976 года договорились с Дальневосточным пароходством, купили и привезли на Смычку спасательную 40-местную шлюпку с ручным приводом на винт (у моряков этот привод называется "разлука"). Договорились с Институтом географии, что будем заниматься строительством бота на Смычке, т.к. в то время была только тяжёлая дорога-серпантин в Ковш через сопку. Пройти же туда берегом из-за волнения в море можно было не всегда. Договор удался ещё и потому, что в это время начальником Научно-экспериментальной базы «Смычка» стал Алексей Копцев. Он же дал нам двухцилиндровый дизельный двигатель Ч4-8,5 мощностью 14 лошадиных сил. Кроме того, помогал некоторыми пиломатериалами и инструментами. Начали работы в 1976 году вдвоем с Муравьевым. На военном заводе во Владивостоке отлили бронзовый винт, который потом обработали в ремонтно-механическом цехе нашего завода. В это время к нам присоединились несколько молодых людей (старшеклассники и постарше). Это Сергей Несмеянов, Андрей Стрижков, Сергей Курбетьев, Александр Саввин, Сергей Захаренко, Игорь Ляповка, Наталья Андриаш, Анатолий и Сергей Ивановы, Юрий Влезько, Сергей Брылёв, Сергей Загребельный, Илья Пчелинцев, Ольга Пичугина (Несмеянова), Аня Кириченко, Ольга Дроздова, Владимир Грицай, Сергей Демченко (Кека). В это же время в клуб пришли Олег Спешиллов и Слава Макуха. Молодежь с большим энтузиазмом

принялась за работу на боте и одновременно восстановила водолазные погружения под руководством Муравьева.

Работали с деревом, эпоксидной смолой, красками. Надстройку бота и рубку сделали из фанеры и закрыли стеклотканью на эпоксидной смоле. Установили руль с приводом от штурвала в рубке. В крыше рубки сделали люк, при этом можно было сидя на крыше рубки ногами крутить штурвал (что было очень удобно при плавании на спокойной воде). Устроили внутри рундуки со спальными местами, уложили на днище и закрепили балласт. Назвали бот «Parrot» по-английски, по-русски – «Попугай». На заводе своими руками сделали киль-блок на колёсах и установили на него бот, чтобы можно было легко его перемещать.

Корпус бота был набран из досок, нарезанных из бакелитовой фанеры, и мы подумали, что такую конструкцию не нужно конопатить. Торжественно спустили бот на воду, завели двигатель и пошли по озеру. Раздался крик изнутри бота: «Вода идёт!». Оказалось, что практически из всех соединений досок хлещет вода. Пришлось вытащить «Попугая» на берег. До конца лета 1977 года практически втроём - Сергей Несмеянов, Сергей Демченко (прозвище Кека-шпатель) и я - конопатили ватой с эпоксидной смолой все стыки досок на днище бота. Остальные парни доводили до ума внутренние помещения.

Весной 1978 года, ещё раз испытав бот на озере, его перевезли на море и поставили на якоре в Ковше. В это время я был в отпуске, а часть молодёжи на каникулах. И это время провели с удовольствием - немного ныряли, ходили на рыбалку, просто прогуливались с друзьями по морю. Однажды вывозил знакомых на рыбалку. Вышли из Ковша, обогнули мыс Бринера и увидели на юго-востоке на расстоянии километра полтора небольшой фонтан. Гости загомонили: «Давай подойдём поближе, посмотрим на кита!». Повернули, подошли поближе. Когда оставалось метров 100, вынырнул кит-кашалот и выдал фонтан высотой метра четыре. Народ сразу заговорил: «Ну ладно, хватит, посмотрели и пойдём на рыбалку». Вид кита и его фонтана очень впечатлил.

Потом втроем, с Муравьевым и Несмеяновым, пошли в Ольгу (это 50 миль от Рудной Пристани). В Ольге зашли в бухту Тихая Пристань и встали у пирса рядом с погранзаставой. Хорошо поныряли, добыли 2 мешка приморского гребешка, который потом употребляли в сыром, жареном и вареном виде. Несмеянов с Муравьевым от гребешка получили серьёзное белковое отравление и всю обратную дорогу лежали пластом на крыше надстройки, не желая принимать предлагаемые таблетки.

К сожалению, походы на боте закончились в сентябре. Наш бот стоял в Ковше на одном якоре. По прогнозу должен был быть тайфун, я позвонил Муравьеву, чтобы он съездил и раскрепил «Попугая» по-штормовому (я в это время был в командировке во Владивостоке). По какой-то причине Муравьев не выполнил просьбу. В результате волнами бот сорвало с якоря и прибило к берегу. Камнем на мелководье пробило днище и он полузатонул. Вытащили, поставили на берегу и долго размышляли о способах ремонта. Дело в том, что работа с досками из бакелитовой фанеры - очень непростое занятие. Плюс к тому, в это время нам купили ещё несколько лодок с моторами, и интерес к боту у народа пропал. Так и остался он стоять на берегу.

### **С маячниками**

Молодёжи в 1979 году нашем клубе прибавилось, и нужно было решать вопрос с жильём. Выше Ковша находились два больших здания для персонала, обслуживающего маяк (пока раньше не было автоматики, требовалось много людей). Потом персонал сократили и одно здание пустовало. Договорились с начальником маяка таким образом - мы меняем прогнившую обшивку из металла верхней части маяка, а нам взамен разрешают заселиться в пустующее здание. Первоначально планировали, что работу сделают

монтажники, но на берегу моря, на свежем воздухе и без контроля они перепились, и их отстранили. Вместе с Сергеем Несмеяновым и Владимиром Грицаем выходными днями в течение месяца мы выполнили эту работу. Работали с утра до вечера, не спускаясь вниз. Материалы, еду и воду нам поднимали наверх остальные ребята.



**Вид на маяк снизу**

Начали строить напротив здания маячников пищеблок-кухню и закрытую веранду-столовую. Муравьев вместе со Спешилковым активно обучали молодёжь погружениям с аквалангом. Кроме удовольствия от погружений, ребята с острогами добывали себе на ужин рыбу - камбалу и окуня. Вспоминается такой случай: один из парней выскакивает на поверхность с круглыми глазами и кричит: «Там! Вооо..т! Такая камбала! (руками показывает её размер) и добавляет - квадратная как кастрюля».

В это время купили несколько лодок, около 20 аквалангов, столько же гидрокостюмов («сухих» и «мокрых»), штук 15 подвесных моторов для лодок и мотоцикл «Днепр» с коляской. Ангара в ковше не хватало - решили построить ангар из бетонных панелей на правом берегу от входа в Ковш. В 1981 году залили бетоном подпорную стенку и площадку, а весной 1982 года начали монтаж самого ангара размерами 18 х 6 метров. 6 метров по длине отвели для склада оборудования и компрессорной, а остальные 12 для лодок. Залили фундаменты и смонтировали металлическую эстакаду для электротельфера, чтобы можно было легко лодки спускать в море и поднимать.

Интересный случай был на нашей стройке. При монтаже металлической эстакады последнюю опору ставили на урезе воды, практически в море. Залили фундаменты с опорными пластинами, нужно было установить и закрепить сваркой на этих пластинах опору. Песок и гравий в этом месте мокрый и весь пропитан морской солью. Чтобы не било током, я надел сухие ботинки с двумя парами шерстяных носков и две пары брезентовых рукавиц. Договорились с плавкраном, и с его помощью монтировали опору. Плавкран стоял в паре метров от берега и держал опору. Я пытался варить, но меня постоянно прошивало током через ногу. Время шло, а я ничего не мог сделать. На палубе крана сидел мужик, и ему надоело смотреть на мои мучения. Он закатал штаны до колен, спрыгнул в воду и, стоя

в воде, голой рукой взял сварочный держак и заварил все швы. Мы спрашивали: «Тебя совсем не бьёт током?». В ответ слышали, что он сварщик, давно привык и не чувствует никакого тока.

### **Начало яхтинга**

Во время этой стройки к нам пришёл Юрий Михайлович Куликов. Ему было уже 36 лет. Родился в Ереване, затем родители переехали в Тольятти, где он начал заниматься яхтенным спортом. Повзрослев, приехал в Находку, где несколько лет работал рыбаком в Находкинской базе активного морского рыболовства (БАМР). В период отпусков активно участвовал в парусных гонках в Находке и Владивостоке. В 1975 году яхтсмены БАМРа создали детский яхтенный лагерь-клуб «Антарес», куда как опытного яхтенного капитана пригласили Куликова. В 1981 году он женился, в связи с отсутствием жилья приехал на родину жены в Дальнегорск и устроился на работу на наш завод. Он пришёл к нам в разгар стройки, и в обеденный перерыв начал нам рассказывать о том, что лучше всего подводными погружениями заниматься с борта парусного судна. На нём можно прийти в любое место под парусами, практически не используя топлива и при любой погоде. Мы все увлеклись этими рассказами.

К этому времени в 1979 году мы купили у экспедиции МГУ (Московского государственного университета), закончившей свои работы, две посудины - мотобот типа «Дори» и малый речной буксир (МРБ). Эта экспедиция с 1975 года проводила с использованием подводных погружений расшифровку самолётных и космических снимков побережья в нашем районе (для составления компьютерных программ).

В 1980 году Владимир Васильевич Кириченко (в то время водитель транспортного цеха нашего завода) с активными аквалангистами начал использовать МРБ и нырять (обследовать) наше побережье. В конце лета даже сходили на юг в бухту Зеркальную (Кавалеровский район). Очень хорошо поныряли, а под мысом Южным набрали приличное количество мидий, которые запекали вечером на костре. Володя Кириченко был в то время молодой и бесшабашный и не всегда выполнял правила безопасности. Однажды они ныряли на банке «Сенькина шапка» (метрах в 80-и на восток от скал Два Брата. Дело чуть не закончилось трагедией. Глубина на банке 5-10 метров. Ныряли без страховок и сигнальных буйков. Видимость в воде была плохая вкупе с приличной волной. Аквалангиста отнесло течением на глубину, его потеряли из виду и с трудом отыскивали парня в море.





**Ремонт МРБ**

К сожалению, Володя Кириченко, будучи уже заместителем мэра города, в ноябре 2016 года утонул в Горбушинском водохранилище. Один из его знакомых промахнулся мимо моста и провалился под лёд. Кириченко нырнул с аквалангом, зацепил машину и сидел на краю полыньи. При подъёме краном из открытой двери машины выпала сумка с документами. Володя, не раздумывая, без страховочной верёвки, ринулся на поиски. В мути, которую подняла машина, он потерял ориентировку, видимо, запаниковал и не смог найти прорубь.



**Кириченко с москвичами на МРБ**

В 1981-82 годах занимались строительством ангара и обустройством базы у маячников. Осенью 1982 года, с приездом Куликова, решили из мотобота «Дори» сделать парусно-моторную яхту и перевезли его на завод в строящийся цех борной кислоты № 2. Настелили палубу на уровне бортов, ближе к корме сделали кокпит, невысокую рубку и вход внутрь яхты. Под килем установили две подводные ёмкости (два танка) для воды и топлива. А ниже танков в составе цельной конструкции с танками смонтировали фальш-киль высотой 1 метр и залили в него 800 кг свинца. Яхта получилась довольно устойчивая. За неимением обычной мачты, по проекту Куликова изготовили треугольную мачту из труб, которые опирались на борта. Получилась элегантная и эффективная конструкция. Для яхты паруса сшили из капроновой фильтроткани, которую пропитали специальным самодельным составом, чтобы не продувалась воздухом через поры. Весной 1984 года спустили на воду, и весь сезон прекрасно катались и ныряли, получили первый опыт работы с парусами и управления яхтой. Но осенью повторилась история с «Попугаем»: из-за небрежной швартовки волны очередного тайфуна разбили «Дори» о камни, и она полузатонула. Но в это время у нас появились яхта «Конрад-25» и швертботы, и у народа не было желания заниматься ремонтом. Слава Макуха взялся было за ремонт и не закончил.



**Наш парусно-моторный бот «Дори»**

### **Яхты**

В 1984 году в Находке проводилась выставка-продажа яхт. Юра Куликов использовал свои связи во Владивостоке и договорился о продаже двух яхт нам. Стараниями Володи Муравьёва и Олега Спешилова (он был сыном начальника производственного отдела нашего завода) директор Анатолий Михайлович Алёхин купил для нашего клуба 2 виндсёрфа, 4 швертбота «Кадет», швертбот «Луч-3», польскую яхту «Конрад-25» длиной 25 футов (назвали её «Абрек») и катер «Конрад-900» с мощным 90-сильным двигателем. И самое главное - яхту типа «Цетус» длиной 44 фута, тоже польской постройки (назвали «Риф»). Всё, кроме яхты «Риф», получили в этом же году и начали активно использовать. Яхту «Риф» привезли на теплоходе из Польши во Владивосток только в 1985 году. Огромная заслуга в том, что нам удалось её купить, принадлежит известному владивостокскому яхтсмену Виталию Тимофееву (в то время он был членом Федерации парусного спорта Приморского края и хорошим знакомым Юрия Куликова). Единственным условием получения нами яхты было то, что по договору два года «Риф» должен был находиться во Владивостоке. Официальная версия - за это время Тимофеев с товарищами должны были подготовить наш экипаж. В июле 1985 года мы участвовали в разгрузке яхты с теплохода и перегоне её в яхт-клуб «Труд». Затем её отмывали, «вооружали» и готовили к плаваниям.

Яхту «Абрек» подготовили, потренировались и в конце августа 1985 года на теплоходе доставили во Владивосток на гонки «Кубок залива Петра Великого» (КЗПВ). В экипаже её в разные годы были: Юрий Куликов, Сергей Чусов, Николай Мармелёв, Олег Спешилёв, Сергей Несмеянов, Виктор Холодов, Станислав Макуха, Геннадий Дидик.

Сложности были с доставкой лодки к пароходу на Рудной Пристани - нужно было вёслами грести километра два, что было проблемой при плохой погоде. В первый раз яхту на вёслах доставили до теплохода «Любовь Орлова» и загрузили на неё Куликов, Несмеянов и Гена Дидик. Поэтому на следующий год Куликов придумал и сделал ручной движитель типа дельфиньего хвоста, назвав его «юли-юли». Два человека, двигая его рукоять с борта на борт, развивали скорость 2-2,5 узла. Призовых мест не занимали, но зато получили очень хороший гоночный опыт. В дальнейшем «Абрек» ходил во Владивосток своим ходом. Из-за отсутствия мотора и ветра однажды шли домой неделю вместо 2-2,5 суток. В 1986 году за два месяца смонтировали сборный щитовой дом, устроили в нём шесть 4-местных кают для экипажей яхт. Правда, это был летний вариант, зимой в нём было прохладно.

### **О Куликове**

Необходимо отметить светлый ум Куликова. Кроме изобретения движителя «юли-юли», у него были другие умные поступки и дела:

- на яхте «Риф» и других яхтах типа «Цетус» был большой недостаток: на попутном курсе «фордевинд» под спинакером при сильном ветре и неправильных действиях рулевого яхту «приводило» к ветру, т.е. она становилась перпендикулярно к ветру, спинакером её кренило на борт так, что мачта с парусами ложилась на воду. Причина была в том, что при большом крене яхты перо руля частично выходило из воды, и воздух прорывался вниз. При этом руль практически не управлял яхтой, и рулевой ничего не мог сделать (яхтсмены это называют «яхту кинуло в бродчинг»). Современные яхты с широкой кормой делают с двумя перьями рулей по бортам, при любом крене один из рулей работает достаточно надёжно. Куликов придумал и мы изготовили «щелевое перо» руля для «Рифа». Идея заключалась в том, что передняя треть пера руля делалась не сплошной и обтекаемой, а из двух металлических пластин с входной щелью для воды по всей высоте пера. На балере (металлическая основа руля и его ось вращения) площадь сечения щелей уменьшалась в два раза. Под скоростным напором воды скорость обтекания задней (основной) части пера увеличивалась и не давала возможности воздуху прорываться вниз. Эффективность руля стала намного лучше и после этого мы ни разу не были в бродчинге;

- треугольную мачту на мотоботе «Дори» тоже придумал Куликов. Она обладала некоторыми недостатками и не позволяла нести дополнительные паруса, например, блупер, спинакер. Но для несения стакселя и грота подходила великолепно. Ещё одно её достоинство - отсутствие вант, что упрощало настройку мачты;

- ещё Юрий Михайлович предложил конструкцию яхты очень удобную для крейсерских плаваний и походов с водолазными работами. Все современные яхты для дальних плаваний выполнены из легких материалов - дерева, пластика, алюминия. Для обеспечения остойчивости все они под килём имеют фальш-киль высотой обычно от 1,5 метров. Но с такой осадкой не встанешь в мелководной гавани и не подойдёшь близко к берегу. Даже находясь в бухте и стоя на якоре, при усилении ветра необходимо либо раскреплять яхту по-штормовому, либо уходить и искать более безопасное место. Предложен был такой вариант: корпус яхты изготовить с плоским днищем из стали толщиной 30-50 мм и шириной 1,2-1,5 метра. Это позволило бы яхте выходить на глиссирование даже при небольшом ветре. Нижние части бортов также сделать плоским под углом 15-20 градусов к горизонтали, что давало бы возможность яхте глиссировать, когда она идёт с «боевым» креном, т.е. практически всегда. Выход на глиссирование увеличивает скорость яхты с 6-7 узлов до 10-12-и. Для обеспечения остойчивости и предотвращения сноса под парусами предусматривался тяжёлый поворотный шверт. Толстое плоское днище позволило бы при поднятом шверте подходить прямо к берегу, не опасаясь получить пробоину. В случае непогоды можно было бы легко вытащить яхту на

берег, используя яхтенные лебёдки, и так же спокойно вернуть её на воду. Начали даже разрабатывать проект, но появились яхты, и про хорошую идею забыли;

- у Куликова, в отличие от владивостокских яхтсменов, был очень хороший метод обучения новичков парусным навыкам. Буквально с первых дней он усаживал новичка за руль и учил его управлению яхтой. При этом говорил: «Любой на яхте должен уметь держать руль. Если я выпаду за борт, а вы ничего не умеете, как вы сможете меня спасти?».

### **Активный яхтинг**

В 1987 году закончился договор с яхт-клубом «Труд», и летом «Риф» перегнали в Рудную Пристань и поставили в гавани Ковш. Место стоянки у высокой стенки пирса было не очень удобным. Приходилось по временным лестницам спускаться на яхту и подниматься с неё. Поэтому в 1989 году изготовили два понтона из больших труб и установили их один за другим перпендикулярно берегу на «мёртвый» якорь. Ещё два «мёртвых» якоря с буйками поставили для кормовых швартовых концов обеих яхт. Стоянка получилась великолепная. В июле 1993 года чуть не случилась катастрофа. На западном побережье Японии произошло землетрясение, и 13 июля на Рудную Пристань пришли волны цунами. Высота самой большой волны составляла 3,5 метра, она вошла в Ковш, сорвала со швартовых канатов стоявшие там баржи стивидорного цеха комбината «Сихали». Потом сильнейшим течением их начало выносить в море. Одна из барж зацепила «Риф», оторвала носовой швартовый конец и потащила яхту с собой. Затем ударила её о стенку пирса. Нам повезло, что это был скользящий удар, а во-вторых, самортизировал пласмассовый корпус, и «Риф» пробоин не получил. Сломало два шпангоута на миделе (в самой широкой части яхты) и, естественно, ободрало оба борта. Осенью яхту перевезли в ремонтно-механический цех завода, и мы всю зиму занимались ремонтом, благо что директор А.М. Алёхин оплатил краски и другие материалы.



**Спуск «Рифа» на воду**

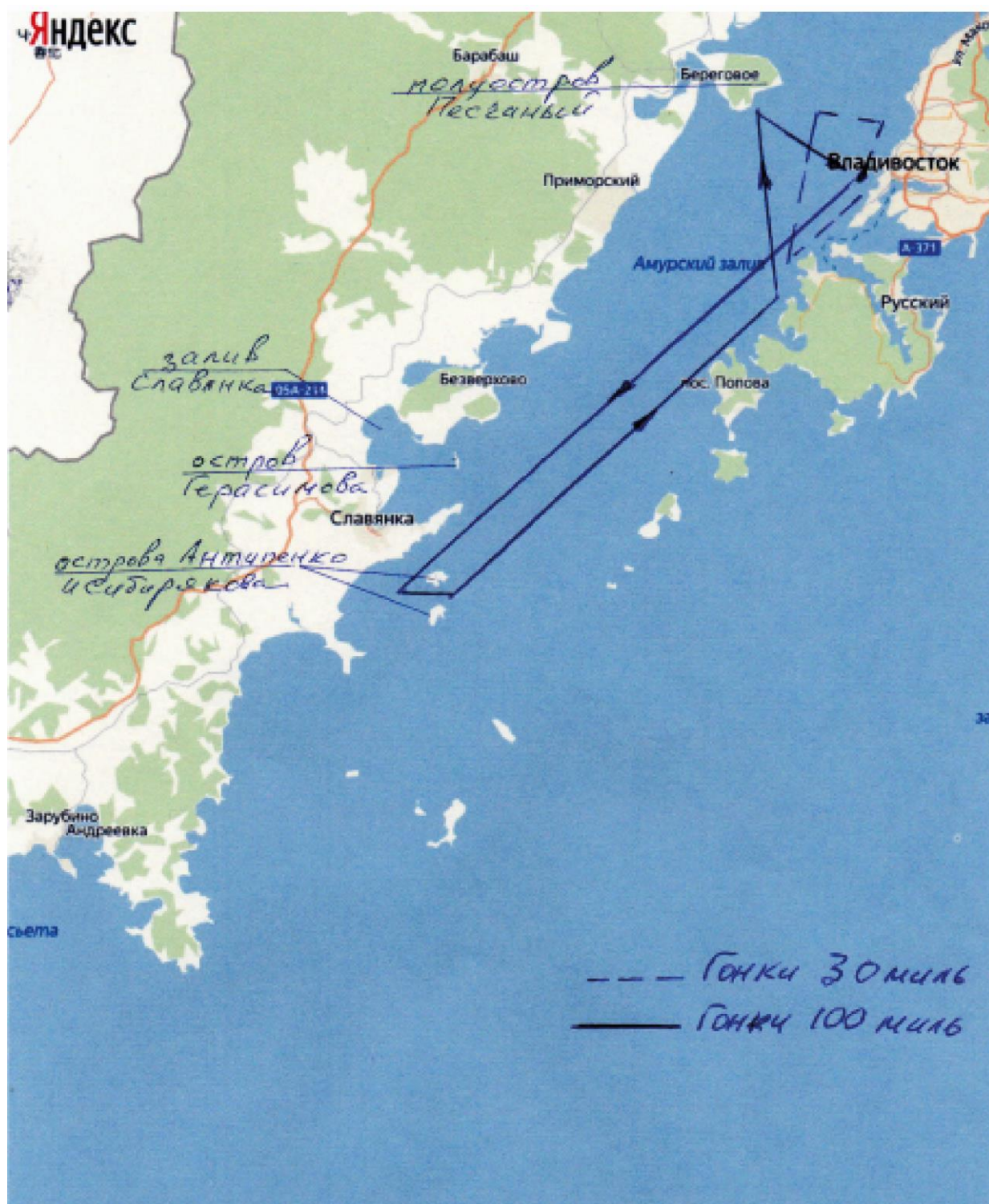




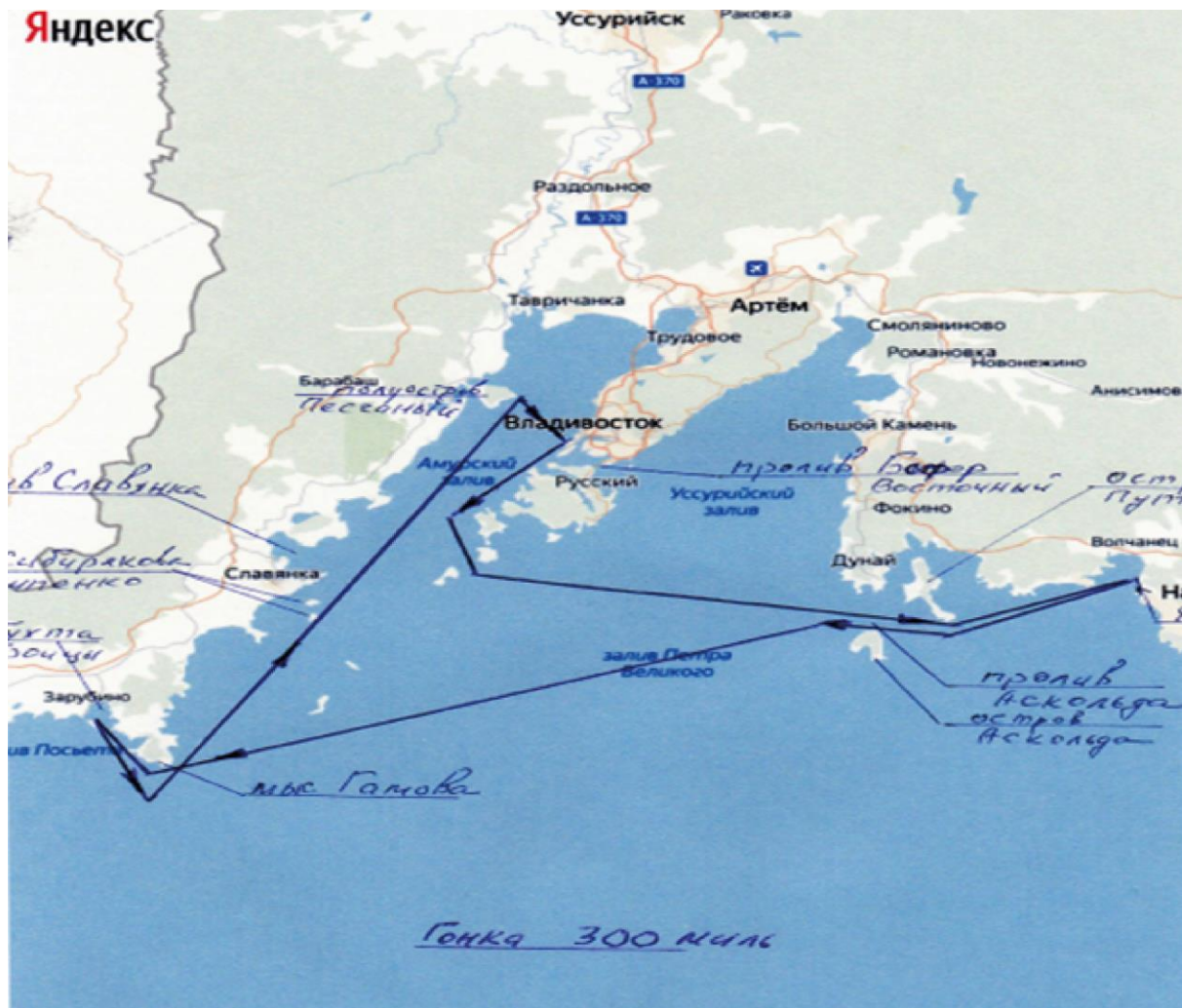
**Яхта «Риф» в ковше на стоянке**

### **Гонки на «Рифе»**

В 1988 году состоялся наш первый выход на «Рифе» во Владивосток для участия в гонках на «Кубке залива Петра Великого» (КЗПВ). Участвовали: Юрий Куликов, Олег Спешилов, Сергей Чусов, Николай Мармель, Виктор Григорович, Сергей Несмеянов, Владимир Голубев. КЗПВ - это серия из пяти гонок, обычно проходит в конце августа - начале сентября. Первая и пятая гонки (дистанция 30 миль) - по треугольнику: старт у Спортивной гавани и на север до поворота у Второй речки. Потом курс на бухту Воевода острова Русский, а затем мимо пролива Босфор Восточный на финиш у Спортивной гавани. Две гонки по 100 миль примерно с одинаковыми маршрутами: Спортивная гавань, затем на юг в пролив между островами Антипенко - Сибирякова, после поворота огибается остров Рейнеке и дальше к поворотному знаку на Второй речке. После знака курс на полуостров Песчаный, снова через Амурский залив на знак в бухте Воевода острова Русский и последний этап на финиш в яхт-клубе «Семь футов» (бывший яхт-клуб «Труд»). Самая интересная и продолжительная гонка - на 300 миль. Старт у Спортивной гавани, через Амурский пролив и Уссурийский залив курс на пролив Аскольда (между островами Путятина и Аскольда), затем по заливу Восток до поворотного знака около Находкинского яхт-клуба «Антарес». От залива Восток яхты идут на юг на мыс Гамова, дальше в бухту Троица (посёлок Зарубино) и обратно до поворотного знака на полуострове Песчаный. Последний этап через Амурский залив на финиш около яхт-клуба «Семь футов». С учётом лабиринки дистанция получается порядка 500 миль. Обычно гонка занимает трое суток, за это время погода и ветер меняются неоднократно.







В нашем классе яхт типа «Цетус» гонялось 6 яхт. В общем зачёте по всем гонкам наш неопытный экипаж «из деревни» занял 2-е место. Местные яхтсмены выговаривали: «Ну, ты, Куликов, даёшь: привёз деревенских пацанов - и сразу в призёры!». В одной из гонок на финише мы шли вторыми, впереди метрах в пятидесяти шёл «Командор Беринг», а вплотную за нами яхта «Адмирал Невельской» из ДВВИМУ (Дальневосточное высшее инженерное морское училище - теперь Владивостокский морской университет). Капитаном на «Невельском» был опытейший яхтсмен Леонид Константинович Лысенко. Он за сорок лет несколько раз участвовал в гонках на кубок Балтики, был в Белом и Баренцевом морях, неоднократно ходил на север Дальнего Востока до Чукотки, участвовал в гонках в Австралии. Он написал о своих походах прекрасную книгу «Сто тысяч миль под парусом». Мы шли под спинакером уже в метрах 80-и от финиша, Куликов сидел за рулём и манёврами не давал «Невельскому» нас обойти. Сергею Несмеянову не понравилось положение карабина на нижнем угле спинакера, он побежал его поправить и невзначай отстегнул парус. Спинакер взмыл вверх и перестал работать. Мы практически остановились, и мимо нас прошёл «Невельской». В это время Куликов дёргал румпель, пытаясь его оторвать, и на всю Спортивную гавань летели маты на армянском языке (благо их никто из зрителей на берегу не понимал). Спросили у Куликова, зачем он ломал румпель. В ответ: «Да если бы я его оторвал, прибил бы Серёгу на месте».





**«Риф» в гонке во Владивостоке**

Интересные моменты в гонках:

- при проходе между островами Антипенко и Сибирякова пришлось побороться с волной и парусами. Шли с северо-запада с попутным ветром под спинакером, а навстречу с моря шла волна, которая вырастала до двух метров в высоту в этом мелководном проливе. При такой волне сильная продольная килевая качка, яхта резко ныряла под волну, а потом взлетала на неё. При хорошем ветре и при этих ныряниях на волне сильная ударная нагрузка на паруса. Многие яхты, в том числе и мы, порвали спинакеры. Потом за островами ветер стих, а течение от волны осталось, и яхты еле ползли вперёд;

- в «длинной» гонке на 300 миль хорошо прошли от залива Восток до мыса Гамова и ночью под мысом попали в штиль. Ветра нет, темнота, туман, паруса на волне хлопают, и никакого движения вперёд. Ещё несколько яхт рядом, слышны тоже хлопки парусов и разговоры экипажей. Под утро потянул слабый ветерок, начали двигаться, и вдруг рядом послышались мощные выдохи. Касатка или кит - в темноте и тумане не разглядишь. Минут десять эта животины плыла рядом с нами. Володя Голубев только кричал: «Отворачивай, сейчас столкнёмся!». А Куликов ему в ответ: «Не блажи, кит не дурак, мы его не видим, а он видит всё»;

- как обычно бывает, пока идёшь в море к поворотному знаку, рядом две-три яхты. А перед знаком, откуда ни возмись, собирается их целая толпа. В это время все экипажи работают как бешеные. Со всех сторон слышатся хлопки парусов, команды рулевых, визг лебёдок и крики: «Правый галс!». По правилам, если яхта идёт правым галсом (ветер дует в правый борт), ей все должны «уступать дорогу». Поворотный знак в бухте Троица всегда ставили под высоким мысом у посёлка Зарубино. Когда ветер дул с моря, он огибал мыс с двух сторон, усиливался до шквального и резко менял направление. Идёшь одним курсом, а из-за ветра приходится делать резкий поворот. Буквально через минуту снова поворот, и это при скоплении около знака двух десятков яхт в радиусе тридцати метров;

- в одной из 100-мильных гонок нужно было войти в залив Славянка и обогнуть остров Герасимова. Подходили к заливу ночью при хорошем южном ветре, который нагнал большую волну. Ветер усиливался, и требовалось сменить передний парус (стаксель) на меньший. На носу лодки (на баке) работал Коля Мармель - здоровый мужик ростом под метр восемьдесят. Парус зацепился за что-то на штаге (трос, который идёт с носа яхты на верхушку мачты, удерживает её и одновременно служит для подъёма паруса и крепления передней его части). Мармель встал на релинг (ограждение из трубок на носу яхты) и сдёрнул зацепившийся парус. В это время нос яхты резко ушёл с волны вниз. Мармель взлетел в воздух и должен был упасть за борт. В последний момент, уже в воздухе, он каким-то чудом схватился одной рукой за штаг. В этот момент яхту крутануло на волне, и Коля оказался снова на палубе. Повезло! Если бы он выпал за борт, ночью в темноте и среди больших волн мы бы его не нашли. А до берега было километра два - попробуй доплыви ночью и при штормовой волне!



**Катаем школьников. В центре Ю.М. Куликов**

### **Немного не по теме**

За время гонок 1988 года наш экипаж познакомился и подружился с экипажем яхты «Современник», который ходил два года на нашем «Рифе». Это Виталий Тимофеев, Евгений Пирогов, Юрий Сухарев, Слава Уткин, полковник милиции Эдуард Знаменский, капитан 1-го ранга Шидловский. Занятно о Знаменском и Шидловском. На яхте они были простыми матросами, когда появлялись на борту, то переодевались в робу и выполняли все матросские работы. В 1987 году наш директор А.М. Алёхин вместе с женой Тамарой были в отпуске во Владивостоке, и Тимофеев пригласил их на морскую прогулку на «Рифе» на двое суток. Знаменского и Шидловского представили - полковник и капитан 1-го ранга. Глядя на мужиков в спецовках, которые чистили яхту, ныряли за морепродуктами, готовили пищу и обслуживали за столом, Тамара, естественно, не поверила такому представлению. По возвращении во Владивосток Алёхин с женой остались ночевать на яхте. Утром на пирсе около лодки появились две чёрные «Волги». Из них вышли Знаменский и Шидловский при полном параде, а за ними шли адъютанты с коробками в руках. Нужно было видеть выражения лиц Алёхина и его жены.

В 1985 году, незадолго до прибытия во Владивосток нашей яхты «Риф», наши знакомые с яхты «Современник» вернулись из Японии с гонки «Белый парус мира». В этом году она проводилась второй раз. Вдохновителем с японской стороны был бизнесмен из города Отару Саватари-сан - заядлый яхтсмен и очень хороший человек. Маршрут гонки: Находка - город Мурроран (в юго-восточной части острова Хоккайдо). Русские яхты приходили в город Мурроран, где проводилась короткая гонка. Затем длинная гонка до Находки и заключительная гонка у нашего побережья (в чётные годы мероприятие проводилось в обратном порядке: сначала японские яхты приходили в Находку, а дальше расписание было похожим). После старта длинной гонки из Японии наши яхтсмены увидели, что японские яхты уходят к югу от генерального курса (потом выяснилось, что

они постоянно получали факсимильную карту погоды, видели, как проходит тайфун и решили обойти его с юга). Наши ребята ломанулись напрямик (решив стать первыми) и угодили естественно в тайфун. Пока шли по периферии циклона, команда могла ещё бороться с ветром и волной. Но потом они попали в центр («глаз») тайфуна - никакого ветра, голубое небо над головами и столпотворение беспорядочных «стоячих» волн вокруг яхты. Одна из волн положила яхту мачтами на воду, т.е. крен был 90 градусов. В каюте на пайолах лежал закреплённый спасательный плот, его сорвало с места и ударило в борт чуть ниже лежащего на койке Славы Уткина. Повезло дважды - плот не задел Славу и не проломил борт пластмассовой яхты. Об этом мужики рассказывали, когда мы обмывали прибытие «Рифа» из Польши.

В 1987 наши Куликов, Спешиллов и Несмеянов участвовали в гонке «Белый парус мира» на яхте «Риф» в составе владивостокского экипажа. В 1989 году «Риф» был уже у нас, и на начало августа было запланировано наше участие в следующей гонке в Японии. От нас должны были пойти: Куликов, Спешиллов, Несмеянов, Чусов и Григорович. Все документы и визы были оформлены. Пришли в яхт-клуб «Труд». В результате подковёрных манипуляций Чусов и Григорович на гонки не попали. Гонка проходила от Муррорана на восточном полуострове залива Утиура до Находки. Несмеянову запомнилась поездка, которую организовал Саватар-сан в город Саппоро на собственный пивоваренный завод. До посещения пивоварни и ресторана Саватар-сан организовал экскурсию по городу с посещением музеев и выставок. К сожалению, в 1989 году гонки «Белый парус мира» закончились. В 1988 году наши яхтсмены свозили Саватар-сан на Байкал, там ему очень понравилось, и он предложил властям Иркутска построить там комплекс для туристов и отдыхающих. Все расходы по строительству он брал на себя и плюс к тому предлагал прибыль делить пополам. Составили договор, и Саватар-сан перевёл в российский банк 10 миллионов долларов. Но когда нужно было начинать стройку, оказалось, что деньги исчезли. Иркутяне его «развели», и при этом не стало «Белого паруса мира».

### **Походы и гонки на «Рифе»**

Поход во Владивосток в 1989 году получился довольно сложным. В нём участвовали: Куликов, Несмеянов, Голубев, Олег Кондратюк, вместе со мной мой сын Александр и его друг Сергей Воробьёв. Метеорологи дали прогноз, что на Приморье идёт тайфун Джуди. Мы должны были успеть к началу гонок и решили всё-таки идти, несмотря на непогоду. После выхода с Рудной Пристани погода была более-менее нормальной. Тайфун ещё не дошёл до нас, скорость ветра была 10-15 метров в секунду, и он не успел ещё разогнать большую волну. В то время (да и сейчас) существовало правило, что при проходе мимо определённых точек на берегу необходимо было докладывать пограничникам о своём движении. Когда мы проходили мимо посёлка Ольга, от них по радиации поступила команда: «Идёт тайфун, вам необходимо зайти в порт и переждать штормовую погоду». Куликов ответил: «Мы не можем зайти, спешим на гонки во Владивосток». И далее добавил уже нам: «Догнать они нас не смогут, у них, во-первых, нет ни одной посуды, а во-вторых, побоятся выйти в море в такую погоду». Посёлок Преображение проходили ночью, ветер был слабый, но с юга тайфун уже нагнал мощную волну. Как говорили наши мужики: «Волна выше сельсовета». Утром были на траверзе посёлка Киевка, рядом с ним устье одноимённой реки. На берегу в этом районе были сильные ливневые дожди, большая вода в реке вырвала и вынесла в море огромное количество сухостоя и живых деревьев. Залив около устья реки проходили, наверное, около часа, и буквально через каждые 50 метров огибали плавающие деревья. Хорошо, что шли утром, ночью ничего не видно, можно было врезаться в бревно и получить пробоину в борту яхты.

Для «Рифа» КЗПВ не получился. Все яхты нашего класса разошлись по своим делам, и гонки не состоялись. Наши мужики на «Абреке» отгонялись, и мы решили двумя яхтами

сходить в залив Славянка в уютную бухточку Миноносок. На борту нашего «Рифа» были гости, поэтому при входе в залив Куликов решил показать им поближе его красивые северные берега. Мы были ещё неопытными яхтсменами, и Куликов не обратил внимания на наше предупреждение о том, что впереди мель, и заявил: «Да я здесь все мели знаю». Через несколько минут мы были уже на мели. Нырнули и осмотрелись. Фальш-киль яхты на полметра был в камнях. Вывезли подальше в море якорь и вывели гик мачты перпендикулярно борту яхты. Несколько человек залезли на него и закренивали лодку, чтобы фальш-киль вышел из камней, и можно было бы лебёдкой стащить яхту с мели. Но ничего не получилось. Попросили проходящую мимо самоходную баржу о помощи. Завели два буксирных конца на баржу, на яхте эти верёвки закрепили на лебёдках. В походе с нами были мой сын Александр и Сергей Воробьёв (тогда ещё школьники). В начале работ я отправил их для безопасности внутрь лодки, но пока мы ковырялись с буксирными концами, они выбрались наверх и сели у борта яхты ногами к лебёдкам. При очередной попытке баржи сдёрнуть нас с мели, верёвка сорвалась с крепления, раскрутилась и ударила Александра по нижней стороне стопы. Боль, я понимал, была ужасная. Обезболивающих лекарств на борту не было, для снятия болевого шока пришлось дать ему сто граммов водки. Помогло, минут через пять он уже спал. Баржа при усиливающемся ветре снять нас с мели не смогла, а только затащила ещё дальше на камни. Потом связались по радиации с рыбаками на МРС (малый рыболовный сейнер), и они спокойно вытащили яхту на глубокую воду.

Из навигации в то время на лодке были только компас, лаг и карты. Однажды шли во Владивосток, ночью был сильный туман, и мы немного заблудились. Нужно было определиться, насколько близко мы находимся от берега. Включили малый ход и потихоньку пошли на запад к берегу. В это время взошло солнце, и туман начал потихоньку рассеиваться. Несколько наблюдателей пытались разглядеть что-нибудь впереди. Уже слышались крики птиц – значит, берег совсем близко. И вдруг один из наблюдателей посмотрел наверх и закричал: «Вот берег!». Подняли головы, а наверху прямо над нами скалы. Сделали крутой поворот на 180 градусов, отошли мили на три и двинулись дальше уже нормальным курсом.

В очередной раз шли во Владик. К вечеру подходили к проливу Аскольд, и начал наползать туман. Идти в туман через пролив без радара, во-первых, довольно сложно, а во-вторых, опасно - большие и малые пароходы идут этим путём. При передаче вахты я сказал Спешилкову, что если туман не будет сгущаться, нужно держать курс 315 градусов на Владивосток. Если же туман усилится - повернуть на курс 215 градусов и обойти остров Аскольд с юга. Когда утром проснулись, то увидели, что мы идём с западной стороны острова миль на пять южнее необходимого курса. На карте ничего не было отмечено, а Спешилков сказал, что они шли курсом 315. И он не смог объяснить, каким образом оказался за островом. Народ смеялся и говорил, что ночью вахта прошла на яхте через остров «каналом Спешилова». Хотя это смех сквозь слёзы - могли оказаться на скалах и разбить яхту.

Снова о навигации (или о проблемах, когда её нет). Шли во Владивосток и пересекали Уссурийский залив. Посреди залива вояки установили для своих кораблей швартовую бочку диаметром метров шесть. Мы проложили курс так, чтобы пройти мили на две южнее её. Как обычно, ночь, погода промозглая, т.е. дождь с туманом и ни черта не видно. Все спят, только вахтенные бдят. Вдруг увидели, что впереди метрах в тридцати что-то темнеет. Еле успели отвернуть, и яхта прошла буквально в трёх метрах от швартовой бочки. Но самое интересное было чуть позже. К утру навалился густой туман, «на ощупь» прошли вдоль острова Русский и на входе в пролив Босфор Восточный немного «потерялись». Шли малым ходом и прямо по курсу упёрлись в сухогруз, стоявший на якоре. Подошли к пароходу, вышел вахтенный штурман «кавказской национальности» и мы попросили его сказать, с какой стороны пролива он стоит - у острова Русский или около материка. Он ушёл в рубку, вернулся минут через десять и сказал: «Я стою на якоре в



проливе». Дальше можно ничего не говорить о квалификации штурмана, тем более при наличии на пароходе современной спутниковой навигации.

Неожиданная встреча случилась в одном из походов в Уссурийском заливе. На вахте с Мищеряковым шли из Владика под парусами к проливу Аскольд. Прекрасная погода с хорошим попутным ветром и не очень тёмная ночь. Никого вокруг не было, и мы в целях экономии энергии аккумуляторов шли с выключенными ходовыми огнями. Вдруг заметили впереди какое-то большое тёмное пятно. Быстро включили ходовые огни, и в ответ замигал жёлтый проблесковый огонь - подводная лодка в надводном положении. Отвернули и прошли метрах в пятидесяти у неё за кормой. Явно шла атомная подводная лодка (не было слышно работы двигателя) соблюдая режим секретности. Чуть не наехали на неё, хорошо, что вовремя заметили.

Немного о наших «доблестных» пограничниках.

- в 1990 году пришли во Владивосток на гонки, а яхт нашего класса не было, все разбежались по границам и по своим делам. Решили сходить в бухту Троица и посмотреть там промежуточный финиш других яхт. Документы у нас были оформлены, о выходе и месте назначения сообщили погранцам. Время свободного было много, и мы на день остановились в бухте Средней (перед мысом Гамова). Хорошая закрытая бухта, белый песок на пляже и красивые скалы с разлапистыми корейскими соснами на них. Великолепно позагорали, и уже начинало смеркаться, когда мы вышли из бухты. Впереди в море наперерез нам шёл ПСКР (пограничный сторожевой корабль). Он уже проскочил мимо нас, потом остановился и пустил две зелёные ракеты, которые означают, что нужно подойти к его борту. Против оружия не попрёшь. Погранцы вызвали к себе капитана и старпома и начали напрягать о том, что мы нарушили закон о границе, никому ничего не сообщили, без разрешения зашли в бухту, и они нас потеряли. Грозилась составить серьёзную бумагу и наказать капитана. На что Куликов ответил: «Если вы нас потеряли - это ваши проблемы, значит плохо несёте службу. Во-вторых, мы платим налоги, содержим вас, а вы пристаёте к нам без всякого повода». В результате они составили какой-то мягкий протокол без всяких последствий.

- после похода в Сакату (Япония) в 1992 году мы утром пришли в гавань яхт-клуба ДВВИМУ. Там нас должны были ждать власти (погранцы и таможня) и оформить приход. Никого не было. По правилам, до оформления властями никому не разрешается сходить на берег и никому из встречающих нельзя подниматься на борт яхты. Представитель спорткомитета и я несколько раз звонили, но получали один ответ: «Ждите, скоро приедем». После очередного звонка сказали, что у них нет машины, и что мы можем взять такси и привезти их в гавань, а потом отвезти обратно. Мы не стали этого делать. Власти приехали только глубоким вечером, на яхтах уже давно праздновали встречу. Погранцы и таможня ещё и начали возмущаться присутствием встречающих на борту. Вообще-то погранцы непредсказуемы. На следующий день мы оформили документы, получили разрешение на выход и двинулись домой. В одну из ночей, уже перед Ольгой, увидели ходовые огни двух посудин. Мы шли под парусами и, как обычно, не включали свои огни, т.к. в наших районах очень мало проходящих пароходов. Включили огни, и тут же услышали вызов по радию - вызывали нас. Подошли ближе и выяснили, что погранцы выслали из Находки два ПСКРа для контроля нашего перехода домой. Сказали им спасибо и спросили, не жалко ли им топлива на такие бесполезные переходы. Ответ в духе вояк: «Нам дали команду, и мы её выполняем».

Однажды при переходе из Владика домой мы встретили НЛО. Где-то в районе посёлка Преображение на вахте я был с Куликовым. Ночь, тёплая погода, лёгкий ветерок в галфинд (ветер дует в борт яхты) и тишина. Яхта проходила километрах в трёх от берега. Куликов сидел лицом к берегу и вдруг сказал: «Смотри!». Овернулся и увидел большую белую искру в небе под углом градусов сорок пять к поверхности моря. Сначала была искорка, которая превратилась в небольшое белое пятно. Потом пятно начало расширяться, белый круг увеличивался при полной тишине. Нам показалось, что нижний край этого

белого диска начал закрывать сопки и бухты на побережье. Состояние тревожное, мы не знали, что делать, а вдруг эта гадость дойдёт до нас. Потом диск начал светлеть и становиться прозрачным. Через двое суток к нам в Ковш пришёл катер с «наукой» из ДВНЦ. Когда мы рассказали об увиденном, мужики сказали, что они были в это время в районе Посьета и тоже видели эту картину. Через несколько дней прочитали в газете, что как раз в этот день на севере Китая в районе озера Лобнор китайцы запустили ракету и проводили испытание ядерного заряда в космосе.

В 2003 году участвовали в Кубке залива Петра Великого на яхте «Абрек». Переход во Владивосток прошёл почти без приключений. Только на подходе к Находке перед мысом Поворотный на рассвете, ещё в темноте, по корме появился какой-то «рыбак» и шёл прямо на нас, не обращая внимания на сигналы фонарём. На «Абреке» нет двигателя, и отвернуть мы не могли. Пришлось вытащить ракету и стрелять практически по рубке «рыбака», только после этого он отреагировал. Пришли во Владик, и тут представитель спорткомитета начал говорить о том, что нас нельзя допускать до соревнований, т.к. мы нарушили правила каботажного плавания - пришли на маленькой яхте без двигателя и без согласования. Хорошо, что главный судья гонок Евгений Хромченко отреагировал так: «Вы что! Мужики пришли сюда за 300 миль для того, чтобы в пяти гонках пройти всего 500 миль, а им ещё и возвращаться надо. В пример надо ставить таких яхтсменов!». Перед гонками мы заменили сломанную мачту, зачистили и покрасили корпус яхты. В 300-мильной гонке шли в залив Восток (перед Находкой) и поотстали от других яхт. В проливе Аскольд нужно было обходить с юга кекуры Пять Пальцев, но между кекурами и островом Путятин есть небольшой и мелководный пролив с узким фарватером. Куликов знал этот проход, и мы пошли через него. Очень здорово выиграли время и оказались практически в первых рядах. Не учли одного, что мы показали дорогу другим, и в следующих гонках уже многие ходили этим путём. Обратный путь от залива Восток до мыса Гамова проходил севернее острова Стенина. До него мы шли первыми и огибали его уже вечером. А утром у мыса Гамова оказались уже в средних рядах. Ночью был штиль, и явно на других лодках гребли вёслами.



**«Абрек» в гонке на Кубке залива Петра Великого**

### **Поход в Америку – везет дуракам**

Сразу о заголовке. Есть русская пословица: «Везёт дуракам и пьяницам» - летом 1991 года заканчивался период горбачёвского «сухого закона», но торгаши об этом не



знали, и поэтому перед выходом в поход во Владивостоке мы не смогли купить ни капли спиртного. Пройти через Японское и Охотское моря и через Тихий океан было сумасшедшей авантюрой. И то, что мы дошли до Америки живыми и здоровыми, можно объяснить только одним - ВЕЗЁТ ДУРАКАМ!

Начну с начала. Весной 1991 года мы получили информацию о том, что летом в честь 250-летия открытия Русской Америки нашими первооткрывателями Витусом Берингом и Чириковым, из Владивостока организуется поход яхт на Аляску - в так называемую Русскую Америку. Мы решили присоединиться на нашей яхте «Риф». Записались в организационном комитете во Владивостоке, подготовили и отправили в Находку документы для оформления паспортов моряков. Начали готовиться к походу. С зарплатой на заводе начались проблемы, поэтому у экипажа денег не было. Для маломальского обеспечения рассказали директору А.М. Алёхину о походе и попросили у него 3 тысячи долларов. Сначала он пообещал, а потом сказал, что валюты нет. Поход сорвался. В начале июня приехал из отпуска Володя Звидрин и сказал, что он записался в поход на Аляску. В отпуске он познакомился с Михаилом Поборончуком, начальником и организатором экспедиции (собкором газеты «Советская культура»). Поборончук в компании с Федором Конюховым и Владимиром Манном придумали этот поход под юбилейную дату экспедиции Витуса Беринга. В целях рекламы таких походов они организовали во Владивостоке Детскую школу путешествий, для финансирования которой нашли несколько спонсоров - Дальневосточное морское пароходство, студию Дальневосточного телевидения, Мурманское пароходство, Уссурийское казачье войско и других.

В Петрозаводске заказали 3 рыболовных бота, которые переделали в парусно-моторные пакетботы. По проекту, на пакетботе была одна грот-мачта, установленная, как и полагается, на киль-блоке. Весной в Петрозаводск на приёмку приехали Михаил Поборончук, Виталий Полуянов (атаман Уссурийского казачьего войска) и Леонид Лысенко - известный владивостокский яхтсмен. Одна мачта им не понравилась. Решили поставить ещё две - фок-мачту и бизань. Они были установлены на палубу практически без дополнительных опор. Назвали парусники «Святой Пётр», «Святой Павел» и «Святой Гавриил». В конце мая по железной дороге пакетботы доставили во Владивосток и поставили в яхт-клубе ДВВИМУ (Дальневосточного инженерно-морского университета). Началась подготовка к походу. Экипажи собрали из случайных людей, основная масса из которых вообще никогда не ходила в море, тем более на парусных судах.

Немного истории. В июне 1740 года пакетботы Беринга «Святой Пётр» и «Святой Павел» были спущены на воду в Охотске. Однопалубные двухмачтовые 14-пушечные бриги водоизмещением 380 тонн. В том же году они перешли на Камчатку в Авачинскую губу. 4 июня 1741 года пакетботы под командованием Беринга и Чирикова стартовали на восток в поисках Америки. 20 июня в районе островов Атту и Кыска (крайние западные острова Алеутской гряды) Беринг и Чириков потеряли друг друга в тумане и дальше двигались поодиночке. В этой экспедиции участвовало два парусника – «Святой Пётр» и «Святой Павел», а «Святой Гавриил» в 1728 году, тоже под командованием Беринга, ходил в поход на север, где Беринг открыл пролив между Азией и Америкой, названный в его честь - пролив Беринга.

В плавание готовились три пакетбота в сопровождении яхты «Адмирал Невельской» (типа «Цетус») - однотипной с нашим «Рифом». Поход планировался как моделирование экспедиции Беринга - в условиях отсутствия современной навигации, но ещё и потому, что не было денег на приборы.

Мы с Куликовым попали в эту авантюру случайно. После встречи Звидрина и Поборончука последний пригласил Володю Звидрина (нашего яхтсмена, ходил в составе экипажей «Рифа» и «Абрека»), который разошёлся с женой и решил попытать счастья в Америке. Некоторое время спустя на «Святом Павле» по семейным обстоятельствам отказался идти в море капитан. Поборончук через Звидрина пригласил Куликова. Когда Юра уезжал во Владивосток, он пришёл ко мне и спросил, хочу ли я сходить в Америку,

если появится возможность. И вот в конце июня в четверг звонит Куликов: «Есть возможность пойти в экспедицию механиком на «Святом Петре», выход в воскресенье в обед. Нужно быть в пятницу вечером во Владике». Были сборы недолги - собрал рюкзак, в пятницу до обеда решил вопрос с отпуском и вечером был на причале в яхт-клубе. Взяли меня вместо механика Александра Саковича, который при заправке топливом вылил в море литров 100 солярки.

Наши боты - деревянные, с обшивкой из листовой меди подводной части ниже ватерлинии. Были установлены три мачты и имелся небольшой набор парусов. Длина -17 метров, ширина -4,5 метра, водоизмещение 21 тонна. Фальш-киля не было - только внутренний балласт. В носовой части на палубе был сделан прокачной галюн (т.е. всё смывалось за борт морской водой). Перед галюном был установлен небольшой деревянный макет старинной пушки (использовалась для запуска звуковых сигнальных ракет). Вместо носовой фигуры (как на старых кораблях) был установлен большой деревянный крест с вырезанными из дерева ликами святых. Из навигации - на каждом боте по два компаса со 127-миллиметровой картушкой и карты.



**Пакетбот «Святой Павел» в Америке**



**Пакетбот «Святой Пётр»**

Когда во Владике появился Ю. Куликов, по его настоянию заменили рули, которые были сделаны из досок на гвоздях (озёрный вариант), на металлические. Румпели остались старыми - бревно диаметром сантиметров 15 и длиной примерно 4 метра. Затем Куликов провёл кренование ботов и выяснил, что они остойчивы только до того момента, пока верх борта не сравняется с водой, и предупредил, что если в шторм палуба у борта начнёт погружаться в воду, необходимо рубить как минимум две мачты. Поэтому в штурманские рубки на корме пакетботов были положены острые топоры.

В субботу - предотходная суeta, подвозили последние материалы и продукты, размещали их по рундукам, заканчивали последние срочные работы. На 12 часов 30 июня были назначены проводы на набережной (в районе монумента подводной лодки «С-56») с участием митрополита Владивостока, а на нашем боте «Святой Пётр» ещё не был приварен руль. Сварщик, который должен был приварить его, вечером хорошо «принял на грудь», работу не закончил и обещал подойти рано утром. Но не появился. Я решил попробовать. Бот стоял в гавани, его почти не качало, но я никак не мог «поймать» дугу. Часов в одиннадцать пришёл хорошо похмелённый сварщик и без всяких проблем заварил всё, что нужно. Как говорят в народе - мастерство не пропивается.

На проводы мы пришли после 3-х часов. Митрополит с помощниками освятил пакетботы, выдал на каждый по иконке Николая-угодника (покровителя путешественников). Затем прочитал молитвы и окропил святой водой пакетботы и экипажи. Затем выступления провожающих, пожелания счастливого плавания, и мы отшвартовались. В связи с тем, что телевидению нужно было произвести съёмки (а время уже к вечеру), мы зашли в бухту Новик на острове Русский и ночевали там. Утром 1 июля сделали несколько кругов по Амурскому заливу для съёмок, высадили прессу на берег и двинулись в путь. Вторая ночёвка «Петра» и «Павла» прошла под островом Аскольд. Вечером при проходе Уссурийского залива «Святой Гавриил» («Гаврила») намотал на винт собственную верёвку, никому не сообщил об этом и ушёл под парусами назад во Владивосток. На «Гавриле» была



интересная команда - 4 казака под командой Виталия Полуянова, один не очень опытный яхтенный капитан Виктор Белов, а в остальном это «сборная солянка» включая Александра Маслова - потомка Беринга, который море видел в первый раз. Яхта ушла на поиски «Гаврилы», и мы договорились встретиться в Рудной Пристани. Кстати, Куликов капитанил на «Святом Павле», а мы со Звидриным на «Святом Петре» были матросами в одной вахте.







Через двое суток после стоянки в Рудной Пристани вышли на южную оконечность японского острова Рисири, что миль на 20 южнее пролива Лаперуза. Ошибка при отсутствии современных навигационных приборов простиительная для неопытных моряков, тем более, что в левый борт дул северо-восточный ветер и разогнал приличную волну. Затем, когда пошли на север проливом между островами Рисири и Хоккайдо (в территориальных водах Японии) и далее к проливу Лаперуза, подул штормовой восточный ветер. Пришлось пройти севернее мыса Крильон на несколько миль и спрятаться под защитой горы. К утру ветер стих, и мы пошли по заливу Анива в город Корсаков, потом обогнули мыс Терпения (южнее Корсакова) и двинулись через Охотское море курсом на 4-й Курильский пролив (южнее острова Парамушир). Первые двое суток нас баловала отличная погода - небольшая волна, солнышко и довольно тепло. В эти дни у «Гаврилы» слетел винт с вала, правда не утонул, а заклинился между пером руля и валом. Скорее всего, сорвали стопорную шайбу на гайке винта, когда намотали верёвку на винт. Удалось поставить винт на место и закрепить проволокой вместо гайки. Рекомендовано было ни в коем случае не включать задний ход. Затем больше суток шли в сплошном тумане, видимость не более 50 метров. Когда терялись в тумане - стреляли звуковыми ракетами и собирались вместе. Через сутки резко вынырнули из тумана и милях в 15-20-и увидели Курильские острова. Середина июля - зелёные острова, а в ложбинах языки снега и собачий холод. По морской традиции (если увидели землю), начальник перехода вытащил бутылку водки, которую закусывали горячими варениками с картошкой и луком (на «Петре»). Наша повариха Рита Чилизубова (научный сотрудник ДВНЦ) великолепно готовила нам три раза в сутки, несмотря на то, что жутко укачивалась. Температура воздуха в этот день была около 0 градусов, стакан невозможно было держать в руке без рукавицы. На «Павле» и «Гавриле» облизывались, увидев наши горячие вареники. На «Гавриле» кок готовил еду так: вскрывал банки с рисовой или другой кашей и разогревал с тушёнкой. На «Павле» в основном готовили картошку с тушёнкой в разных видах - или в жидком виде, или в густом.

К 4-му Курильскому проливу подходили ночью и в тумане, шли совсем близко к острову Онекотан - слышны были громкие крики птиц и шум прибоя. В проливе ночью в тумане пакетботы потеряли друг друга. В первой половине дня мы на «Петре» проходили восточнее острова Парамушир и зашли в Северо-Курильск, который в начале 1950-х годов практически полностью был уничтожен волной цунами. Называется город, хотя это только рыбозавод и невзрачный, в основном одноэтажный посёлок. После небольшой прогулки по посёлку зашли в один из цехов рыбозавода, а там женщины разделявали гребешка (гребешок хлямис Беринга, который живёт на глубине 50-100 метров и добывается драгами). Когда мы попросили немного гребешка, нам сказали: «Хотите гребешка - садитесь и чистите». Набрали два пакета мяса и двинулись на бот готовить. В 1-м Курильском проливе, когда мы его пересекали, подул практически штормовой северо-западный ветер с хорошей волной в борт. Где-то в середине пролива ночью в борт ударила такая волна, что затрещала надстройка кормовой рубки, и на волне палуба у борта начала уходить под воду. Решили подставить волне корму и пошли на северо-восток в океан. Под утро уже спрятались за мысом Лопатка (самый южный мыс Камчатки), подвернули к берегу и взяли курс на Петропавловск-Камчатский. Там сначала стояли в судоремонтном заводе, пока ремонтировали «Гаврилу», а потом перешли в порт. Простояли 10 дней, т.к. часть команды прилетела в Петропавловск, и у них возникли проблемы с выездными документами, и зам. начальника экспедиции Полуянов летал в Москву для их решения.

Выходили из Петропавловска 27 июля, на берегу стояла прекрасная погода - солнце и тепло. Местные мужики с утра проверили сети и притащили штук 10 красных рыб, в основном самок. Пока их разделали - тут и проводы под рюмку и икру-пятиминутку. Таможня и пограницы оформили отход на берегу, даже не спускаясь внутрь пакетботов. Несколько рюмок, речи провожающих - и отдали швартовы. После Авачинской бухты погода в океане стала похуже. Волна небольшая, ветер слабый, пасмурно и видимость около полумили. Шли под моторами и под парусами. Все боты держались кучкой, боялись потеряться. Яхта то появлялась, то исчезала - скорость у неё была побольше. Везёт дуракам - за девять суток перехода погода не менялась, тот же ветер и такая же волна, в шторм не попали. Где-то за двое суток до Алеутских островов «Гаврила» снова потерял винт, теперь уже окончательно утопил. Менять винт в океане на волне было невозможно, поэтому «Гаврилу» взяли на буксир. Яхта связалась по радиации с пограничниками острова Атту (первого острова Алеутской гряды) и получила разрешение зайти в бухту Убиенная, на южной оконечности острова, для ремонта. В бухте во время войны была военно-морская база американцев, сохранился полуразвалившийся причал. «Гаврилу» поставили к пирсу, и американцы помогли поставить запасной винт. На берегу бухты находилась застава и обслуживающий персонал навигационной станции «Лоран». Яхта и два наших бота стояли на якорях недалеко от берега. Подошли два катера с великолепным оборудованием: радиолокатор, эхолот, несколько радиостанций, запасной двигатель, запасной винт. И все люди в катерах в специальных тёплых гидрокостюмах, хотя до берега всего метров 200. Гости привезли пиво, мороженое и секс-журналы. Продукты у них всегда свежие, практически ежедневно прилетал и садился в бухте гидросамолёт со снабжением. На службе воякам запрещается пить спиртные напитки (кроме пива по норме). Во время «братания» за знакомство все пили нашу водку (представительские запасы начальника экспедиции). Когда у офицера спросили: «Как так, ведь пить запрещено?», он ответил: «А они пьют на чужой территории (на ботах), это не запрещено». Один пограниц набрался так, что в гидрокостюм и в катер его загружали общими усилиями. Американцы не стали закусывать красной икрой, икрой минтая, печенью трески - закусывали только тушёнкой. Сказали, что внутренности рыбы они не едят. Пока стояли на Атту, Полуянов поймал несколько небольших палтусов сантиметровой по 60 длиной. Двух отдали нам, мы их поджарили - свежий палтус такое блюдо, что пальчики оближешь. Когда жарить, приходится даже выливать из сковородки жир от рыбы.



Вечером вышли из бухты курсом на юго-восток в сторону острова Кыска. Севернее нас увидели море огней - оказалось, что это стоял авианосец с эскадрой. Казалось, что освещена половина океана. Погода была спокойной, и до следующего дня шли без приключений. Когда проходили с юго-восточной стороны острова Кыска, начался сильный ветер. Напротив южного полуострова в средней части острова Кыска находится остров Малая Кыска. «Павел» и «Гаврила» начали обходить остров Малая Кыска с юга, а мы (на вахте капитан бота Владимир Кречко) пошли в пролив и там увидели сплошные заросли морской капусты. Я предложил не заходить в траву, а обойти эти поля капусты, но Кречко не отреагировал. Северная морская капуста - это лопухи длиной по 20-40 метров, шириной полметра и больше, а толщиной сантиметров 5-8. Когда въехали в поле капусты, она начала наматываться на винт, и двигатель стал глохнуть. Ситуация очень серьёзная - сильный ветер направлением на берег, до берега метров 150-200, а паруса при встречном ветре на наших ботах не поставишь. Прыгнул в штурманскую рубку - там находился рычаг реверса (переключение вращения винта с переднего на задний ход). Переключениями на нейтраль - задний ход - передний ход с трудом выбрались из капусты. Впереди было ещё поле капусты (его было видно по гладкой поверхности воды среди волн), но на этот раз Кречко всё-таки объехал его. Погода портилась, шторм усиливался, «Павла» и «Гаврилу» уже не было видно впереди. С перепугу зашли в первую попавшуюся бухточку (бухта Salmon). Небольшая бухточка с узким входом, прикрытая от волны с моря небольшой грядой камней. Нам повезло, что до утра шторм не усилился, иначе мы не смогли бы выйти из бухточки и оказались бы на берегу. ДУРАКАМ ВЕЗЁТ! Утром пошли на северо-восток вдоль берега острова Кыска и в приличной бухте Средней увидели наши боты рядом со старым большим разрушенным пароходом, сидящем на мели. Во время войны японцы торпедировали «Либерти» (простейшие суда, которые массово строили в Америке для ленд-лиза), и он выбросился в бухте на берег. Время берёт свое, в трюмах уже ничего не было, кроме куч ржавчины. От здоровых якорей метра по четыре длиной осталось меньше половины. Огромная пробоина от торпеды и множество дыр от коррозии.

После обеда пошли на восток курсом на остров Амчитка, решили обойти его с юго-востока, со стороны океана. Вечером погода вновь испортилась, подул сильный западный ветер с попутной волной под 3 метра высотой. Поставили паруса. Ночь - хоть глаза выколи, скорость бота до 11 узлов (сумасшедшая для наших ботов, их нормальная скорость 5-6 узлов). Очень много адреналина - темень, скорость, бот бросает на волне, перед его носом белые буруны выше нашего креста.

Днём 8 августа проходили вдоль острова Амчитка при отличной солнечной погоде. Вдруг, откуда ни возмись, налетел ветер, который усиливался с каждой минутой. Из лоции узнали, что в этом районе с вершин островов часто срывается сильный ветер, называемый уиллио. Скорость ветра 30-40 метров в секунду (ураганный), действует на расстоянии 10-15 миль от берега с усилением. Ветер усилился, пакетботы без парусов шли уже с хорошим креном. Ветер срывал воду с волн и бил каплями в лицо так, что невозможно было смотреть, и пришлось надеть водолазные маски. Решили спрятаться на острове в бухте Свешникова (кстати, на Алеутских островах очень много русских названий до сих пор). Гавань с узким входом, вначале широкая, а затем разделяется на два заливчика, северный и северо-восточный. Посредине между заливчиками каменный мыс, который вдаётся в бухту. «Пётр» решил идти в северный заливчик, благо там хороший песчаный берег. Подошли близко к берегу, бросили якорь, но при таком ветре он не держал, и нас понесло на противоположный берег. Врубили двигатель на полный ход, с трудом всей командой вытащили якорь, а на нем с полтонны капусты. Вновь подошли к берегу, уткнулись носом бота в песок, выпрыгнули со швартовыми концами в воду и на берегу закрепили их за полусасыпанные песком деревья. Пакетботы «Павел» и «Гаврила» также поборолись с капустой, а потом встали рядом с нами. Александр Лентарёв (флагманский штурман) изучил таблицу приливов и решил, что высота отлива будет метра полтора-два. Мы встали на глубине 4-5 метров и уснули спокойно. Утром все три бота лежали на боку на песке среди

камней. До воды от ботов ещё метров семьдесят. Пока не пришёл прилив, пошли прогуляться по острову. Ветер немного стих, но всё равно дул так, что шли с наклоном градусов под сорок пять и не падали. Остров длиной 38 километров и шириной 3-6 километра. Растительность мелкая, как в тундре. Склоны недалеко от берега почти отвесные и местами изумительные голубые скалы. Небольшой водопад высотой метров 80. Внизу бегало много песцов, которые никого не боялись и ругались на пришельцев. Пришёл прилив, боты всплыли, и мы подтянулись к берегу. Близко к берегу не могли подойти из-за небольшой глубины, поэтому между ботом и берегом надёжно привязали бревно, по которому переходили на борт. Потом вода ещё поднялась, верёвка, которой крепили бревно к боту, ослабла, и бревно свободно вращалось. Очередные возвращающиеся с берега падали с вертящегося бревна в воду (температура 8-10 градусов). Мы тут же объявили набор в клуб «моржей Берингова моря», потому что с Лентарёвым упали первыми. В Датч-Харборе я второй раз вступил в клуб «моржей». На бот к Куликову пришёл чехословак, посидели, выпили, и я пошёл на свой бот за подарком. Мой бот стоял вторым бортом у причала (у пирса стоял рыбацкий катер, а уже к нему пришвартовался наш пакетбот). Погода была дождливая, и когда я перепрыгивал с катера на пирс, поскользнулся и начал падать. Чтобы не удариться головой о катер, не стал цепляться за него и ушёл ногами в воду. В заливе была волна, катер мотало на швартовых концах, и он мог раздавить меня о причал. Поэтому выскочил из воды на пирс быстрее пингвина, даже шапочку не намочил.

За трое суток почти без приключений дошли до Датч-Харбора. Правда, нас сутки тащил на буксире «Павел», у нас развалился винт. Он был сделан из тонкой «чёрной» (углеродистой) стали. Это озёрный вариант для пресной воды. Морская вода «сожрала» сварные швы, листы разошлись и наш винт превратился в розочку.

Город и порт Датч-Харбор расположен на островах Уналашка и Амакнак, которые разделены очень узким проливом. Основан в 1772 году русскими, население в 1991 году примерно 3,5 тысячи человек. Уналашка в переводе с английского - алеут, Датч-Харбор в переводе - голландская гавань. Название дали русские моряки, они сочли, что первыми до них здесь уже побывали голландские корабли. Вообще-то остров был открыт Витусом Берингом в 1741 году. С 1796 года начала работать Российско-Американская торговая компания, и остров Уналашка (Датч-Харбор) становится её постоянной базой. Священник Вениамин построил на острове русскую православную церковь Вознесения Господня, которая действует до сих пор, и создал алеутскую письменность. Гряда Алеутских островов - это живописный архипелаг вулканического происхождения. В него входит 110 крупных островов, которые делятся на 5 групп: Ближние, Крысьи, Андреяновские, Четырёхсопочные и Лисьи. Самый крупный остров - Унимак. Архипелаг - часть штата Аляска, в нём 25 действующих вулканов, наиболее высокий из них - вулкан Шишан на острове Унимак высотой 2857 метров. Основа экономики - добыча рыбы (трески, сельди, палтуса, лосося) и краба. На Уналашке океанический климат с незначительной годовой разницей температур. Лето короткое и прохладное, дневные температуры редко бывают более +15 градусов.

В Датч-Харборе нас сначала поставили к карантинному причалу, пришли власти и немного зрителей. В это время к пирсу подлетели два рыбацких катера, и на всю гавань зазвучал русский мат. Оказалось, что это потомки русских староверов из Приморья, которые после гражданской войны через Китай и Аргентину добрались до Америки. Сейчас живут в деревне штата Орегон (тихоокеанское побережье южнее Канады и Сиэтла) и каждое лето ходят на рыбалку в Датч-Харбор. После оформления документов нас поставили у рыбацких причалов, и началось «братание», в первую очередь со староверами. Запомнились Пётр Чернышёв, у него был катер «Лиза Морен», и Николай Басаргин. Рыбацкие катера у них однотипные, которые они делают зимой в своей деревне сообща. По правилам, длина катеров ограничена, поэтому нос у них обрублен. Трюм на 10 тысяч фунтов (около 5 тонн), когда выходят на рыбалку - загружают чешуйчатый морской лёд и туда же складывают пойманную рыбу - очень хорошо сохраняется. За этим мужики следят -

в зависимости от сохранности рыбы очень здорово меняется приёмная цена. Ловят обычно всё, что попадает - треску, камбалу, палтуса, лосося. Интересная история: мы стояли в порту больше недели, а за это время староверы не выходили на рыбалку. Мы спросили у них: «Почему не рыбачите?». Ответ: «А зачем? Белорыбница стоит 2 доллара за фунт, красная рыба 5 баксов, а палтус 12 долларов. Так зачем маяться на белорыбнице? Мы лучше поработаем на палтусе». Ловля палтуса разрешается 2-3 раза в месяц, каждый раз на сутки. «Вы же ничего не заработаете за такое малое время». На что Басаргин ответил: «Мы же русские люди. Это американцы законопослушные. Видели, какие у нас моторы - по 300-350 лошадей в каждом катере. Нужна скорость чтобы быстро дойти до места рыбалки. Поэтому зная, когда будет открытие, мы втихую ночью быстро долетаем до места рыбалки и ставим ярус (ярус - это длинная верёвка с привязанными поводками, крючками и наживкой), который опускается на дно на необходимую глубину), и назад. Утром, когда дано разрешение, идём на место и в это время готовим второй ярус. Приходим, ставим приготовленную снасть, немного выжидаем и выбираем первый ярус. Летим на базу и сдаём первый улов. На обратном пути снова наживляем этот ярус и ставим его. Выбираем ярус, который поставили утром, и опять на сдачу. К концу суток выбираем последний ярус. В результате имеем обычно 30 тысяч фунтов. Помножь на 12 долларов - 360 тысяч в кармане. Чтобы столько заработать на белорыбнице - нужно попотеть».

Информации о нас и никакой рекламы по поводу 250-летия Русской Америки практически не было. Несколько корреспондентов из газеты и телевидения пообщались с Поборончуком, остальное население это не интересовало или они не знали об этом. Одна 85-летняя бабулька свозила нас в школу помыться. Прекрасная большая школа, если учесть, что жителей чуть больше 3 тысяч человек. Красивые свободные классы, великолепный спортзал и 25-метровый бассейн с небольшой прыжковой вышкой. По вечерам обычно проходило «братание» с рыбаками - денег не было, и мы были не прочь выпить на халяву. Особенно этим отличались казаки с «Гаврилы», они надевали казачью форму и все дни ходили в ней, привлекая к себе внимание. В один из вечеров рыбаки в компании с казаками начали запускать китайские ракеты-пищалки. Куликов сказал: «Что это за пиротехника? Старпом, заряжай, и огонь». Бот стоял метрах в 70-и от скалы, между ним и скалой часть залива и дорога. Звуковая ракета РБ-50 ушла - и тишина! Потом мощный взрыв на скале и эхо. Куликов сказал: «Вот это русская пиротехника!» и ушёл спать. Минут через 10 примчались двое полицейских и спросили: «Что у вас здесь происходит?». Рыбаки в ответ: «Да это русские показывали свою пиротехнику». Полицейские сразу успокоились и уехали. Тогда же мы видели палтуса длиной больше двух метров. Рыбаки выгрузили его на пирс и фотографировались. Лежит парень под два метра ростом рядом с рыбиной, а голова и хвост палтуса выступают за голову и ноги рыбака. Толщиной палтус одинаков с мужиком.

На берегу в обрабатывающих фирмах и на рыбацких посудинах примерно 10 тысяч человек. Для всех работников бесплатные столовые. Мы один раз туда попали - салаты набирай сам из бачков, первое и второе подают повара тоже на выбор из пяти-шести блюд. Например, на второе - гребешок в кляре. Далее различные фрукты (например, диковинные у нас в то время киви), напитки - различные соки, чай, кофе, какао, молоко.

Из Датч-Харбора нас долго не выпускали, потому что не было навигационного оборудования, коротковолновых радиостанций и особенно радаров. Поборончук убедил портовые власти, что у нас идёт моделирование похода Беринга - ведь он шёл без всякой навигации и радаров. Вышли из порта 18 августа курсом на остров Кадьяк. Ходить между островами очень интересно. Множество вулканических островов - прямо из моря торчат правильные серо-зелёные конусы. Между островами проливы, в которых практически всегда сулой - беспорядочные волны от встречи нескольких течений и ветровой волны. Под утро подошли к проливу Унимак (между островами Унимак и Акутан). Тут в очередной раз механик Саня Сакович сломал двигатель, занимался с клапанами на работающем моторе. В результате оказался погнутым, но не сломался толкатель (стержень от распределительного вала внизу до клапана наверху) одного из цилиндров. Дуракам везёт, что не сломался,

запасного толкателя с собой не было. Пока шёл ремонт, налетел туман, и наши боты потеряли друг друга. После ремонта мы ходили вдоль южного берега острова Унимак в надежде найти «Павла» и «Гаврилу», никого не увидели и двинулись курсом на острова Санак и Чирикова (на юге от острова Кадыак). Следующей ночью (на вахте был капитан Владимир Кречко) пакетбот чуть не «наступил» на спящего кита. Кречко увидел, что что-то чернеет на воде, и пока всматривался, бот подошёл совсем близко. От шума мотора кит проснулся, нырнул, и пакетбот влетел в воронку от хвоста кита (дуракам везёт). Где-то в обед 19 августа (в России уже было 20 августа) включили приёмник и услышали - в России ГКЧП! Ничего более конкретного не узнали, никаких комментариев. Утром 20 августа услышали по радио, что Ельцин на танке, народ за него, и идут сплошные демонстрации. Армия в нейтралитете, руководители ГКЧП арестованы, а Горбачёв возвращается из Фороса и приступает к работе. Позже в Кадыке мы посмотрели хронику событий по американскому телевидению, там были обширные съёмки и более откровенные комментарии.

После острова Чирикова встретили «Гаврилу» и пошли дальше вдвоём до Кадыака. Стояла прекрасная погода, лёгкий ветерок, солнце и тепло. Мы даже разделись до пояса и около часа позагорали. Потом набежали тучи, и пляж закончился. В общем, это лето мы провели в телогрейках и синтепоновых штанах. В порт города Кадыак заходили рано утром 22 августа часов в семь и перепугали жителей. Проходили узким (метров 60 в ширину) проливом между островом Кадыак и островом Ближний. Поборончук дал команду отметить наш приход звуковыми ракетами, и мы дали залп ракетами с двух ботов - из домов и на балконы повыскакивали полураздетые жители. Куликов на «Петре» пришёл на следующий день. У них возникли проблемы с муфтой на редукторе двигателя, когда они шли вдоль берега материка проливом Шелихова. Они зашли в алеутскую деревню на острове Лисий. В этой деревне много людей с русскими фамилиями (потомки наших казаков), но только одна бабулька говорила по-русски. Местные жители помогли отремонтироваться, и в честь прибытия русских директор школы и мэр деревни организовали банкет. На боте у Куликова была в основном молодёжь, и они с местными организовали гулянье до утра.

Остров Кадыак (в переводе с эскимосского - острière, от названия породы эндемичного медведя на Алеутских островах). Первым русским, посетившим остров в 1762 году, был мореход Степан Глотов на судне «Адриан и Наталия». Из-за нападений островитян он не смог организовать промысел бобров и торговлю с островитянами, и в 1764 году ушел на Камчатку. Первыми колонистами на Кадыке были российские промысловики под командованием Григория Шелехова, который и основал в 1784 году первое поселение. В 1794 году православные миссионеры во главе с архимандритом Иосафом (Болотовым) прибыли на остров и построили церковь Святого Воскресения, которая действует и по сей день. В городе расположен дом первого правителя Российско-американской компании Александра Баранова, построенный в 1809 году, и в настоящее время является историческим музеем. По фамилиям бывших русских домовладельцев уже после 1867 года в городе названы несколько улиц: Волков (Wolkoff Ln.), Семёнов (Simeonof st.), Митрохин (Mitrokin way), Малютин (Malutin Ln.). Две главные улицы города названы именами Шелихова и Резанова. Население острова и города Кадыак примерно 15 тысяч человек (в городе порядка 10 тысяч, остальные живут в окрестностях и на соседних малых островах).

В один из дней к нам на бот пришёл американец, вице президент рыбообрабатывающей фирмы, и пригласил в гости. Мужик занимался изучением истории Русской Америки и в последнее время искал гербы Российско-американской компании, несколько экземпляров которых привёз в своё время Баранов. Во время набегов островитян на русские поселения несколько гербов были спрятаны и до сих пор не найдены. Американец показал несколько томов документов (копий), которые он собрал где только мог, и две большие папки карт тех времён. Затем вытащил копию письма-донесения офицера Екатерине II и попросил его перевести. Письмо было на старославянском, так что



на месте мы помочь не смогли. Александр Лентарёв взял копию с собой во Владивосток, по возвращении в Россию перевёл и переслал перевод хозяину.

При подходе к Кадыку нас приветствовали рыбаки на хорошем рыбацком катере. В этот же день Ивер Малютин (алеут, хозяин этого катера) пришёл к нам и пригласил в гости. Очень хорошо говорил на русском языке (потомок того промышленника, именем которого названа улица в городе). Трижды возил меня, Звидрина и Лентарёва к себе домой на ужин, заодно собирая соседей для встречи с русскими. За ужином не было никакой выпивки, даже пива. Если алеута заметят за выпивкой, то он не получит свои 14 тысяч баксов в год, которые выплачивает штат Аляска аборигенам за использование природных ресурсов. Ведь северные народы очень быстро привыкают к спиртному. Местные жители несколько раз организовывали встречи с нами. Однажды местная женская организация организовала на детской площадке небольшой пикник на открытом воздухе. Были женщины с детьми. Дети измазали казаков красками, а женщины тут же предлагали: «Мужики, оставайтесь! Поможем получить статус эмигранта и даже поженим». Но на пикнике не было даже пива, поэтому, наверное, сватовство не получилось. Не забыла нас и мэрия города. Совместно с прессой организовали банкет по поводу 250-летия открытия Русской Америки и по случаю нашего прибытия. Торжественные речи, выступление Поборончука, по паре стопок водки и немного пива. После этого банкет продолжился на пакетботах.

Перед выходом из Владивостока Поборончук объявил, что у него нет денег, чтобы платить команде за участие в походе. Ещё в Датч-Харборе начались разговоры, а в Кадыке народ потребовал: «Плати, или дальше не пойдём!». В первую очередь в позу встали капитаны ботов. Маршрут похода дальше проходил через город Якутат до города Ситка (на материке), а до него было ещё почти 500 миль. И Поборончук начал искать варианты отправки нас домой через Анкоридж и Магадан. В конце концов ему помогла мормонская церковь, оплатила перелёт 20-и с лишним человек до Анкориджа и Магадана и организовала в Анкоридже нашу ночёвку. Очень уютное здание международного терминала аэропорта, стояли даже мягкие диваны. Особое впечатление - туалеты. Чисто, свежо, играет музыка, в наличии различная необходимая бумага. В Магадане был шок для иностранцев, да и для нас тоже - обшарпанное здание аэропорта и деревянный туалет (типа сортир), который стоял на задворках посередине лужи. На кирпичиках лежали доски - дорога к нему. Невообразимая вонь, незабываемый контраст с Америкой. Ещё в Магадане мне стало стыдно за незнание своей истории. В аэропорту была группа японцев, которые приехали на могилы своих родственников, бывших военнопленных. Рядом бродили наши «ряженые» казаки в форме. Один из японцев подошёл, посмотрел на их фуражки, и сказал: «О, это кокарда армии русского царя».

Из Магадана до Владивостока мы с Куликовым долетели самолётом, а Володя Звидрин остался продолжать поход. Должны были пройти вокруг Америки через Панамский канал до Нью-Йорка, где в 1992 году должен был проходить праздник 500-летия открытия Америки Колумбом. Поборончук предложил нам с Куликовым приехать весной и продолжить поход и обещал платить по 500 баксов в месяц на поддержку семей. Когда он позвонил в октябре, разговора об оплате уже не было. Мы предложили послать команду желающих из наших дальнегорских яхтсменов. После долгих согласований в начале 1992 года в Сиэтл (куда всё-таки дошли пакетботы со сборными экипажами из желающих американцев) полетели: Сергей Несмеянов, Олег Спешилов, Слава Макуха, Сергей Аксёненко и Костя Воеводин. Поборончук простоял в Сиэтле до весны, с помощью американцев заменил двигатели, и они двинулись на юг. В связи с тем, что денег Поборончук не платил, в Сан-Франциско с ботов ушли Несмеянов и Спешилов. В Лос-Анжелесе по той же причине закончили поход и улетели домой Аксёненко и Воеводин. Перед Панамским каналом ушёл и Звидрин, поэтому канал проходил только Макуха. По пути до Панамского канала утопили два бота – «Петра» и «Гаврилу». Поборончук на «Павле» дошёл до Нью-Йорка и затем до Великих озёр на северо-востоке Америки. Больше о его судьбе ничего не знаю.

Несмеянов в Сиэтле пытался работать нелегально, потом женился на американке и получил гражданство. После развода вновь женился на своей бывшей жене Ольге и сейчас живёт севернее Такомы (район Федерел-вэй). Перевёз жену и детей в Америку. Звидрин живёт в городе Сан-Рамон, занимался ремонтом крыш и установкой окон. Тоже был женат на американке. Постепенно перевёз в Штаты двух дочерей.

Аксёненко и Макуха вернулись в Дальнегорск, сейчас пенсионеры. Костя Воеводин умер в Краснодарском крае в 2018 или в 2019 году, прах его развеяли в море у мыса Бринера.

Олег Спешиллов пробыл в Америке 2,5 года. В 1994 году японцы организовали «звёздную» яхтенную гонку из разных стран в город Осака по поводу открытия международного аэропорта Кансай, который был построен на искусственном острове. Спешиллов вдвоём с американцем пришёл туда из Сан-Франциско. Визы в Японию у него не было, поэтому его депортировали в Россию. В 2004 году погиб при перегоне во Владивосток яхты «Абрек» в районе залива Владимира из-за того, что ночью при хорошем ветре и волне был на руле без спасательного жилета и без пристёгнутого страховочного пояса. При порыве ветра его ударило по голове гиком и выбросило за борт. Неопытные члены экипажа ночью не смогли Спешилова найти. На следующий год на одном из камней (при подъёме на маяк на мысе Бринера) мы установили памятную доску.

После похода я вспоминал, что и у нас на пакетботах было полное пренебрежение правилами безопасности. Мало того, что не надевали спасательные жилеты и не пристёгивались, но и рулевой сидел на крыше штурманской рубки без всякой опоры под ногами, держался только за румпель. Дуракам везёт!

### **Поход в Сакату (Япония)**

Город-порт Саката расположен на западном берегу острова Хонсю южнее города Ниигата. Город небольшой, население порядка 120 тысяч человек. В 1992 году нас в составе 8-и российских яхт пригласили на праздник 500-летия открытия порта. В составе экипажа были: Юрий Куликов, Сергей Чусов, Владимир Голубев, Виктор Григорович, Николай Мармель, Владимир Мищеряков, Олег Кондратюк. Кроме того, в экипаже были два яхтсмена из Владивостока. В июле дошли до Владивостока, оформились и двинулись в Японию. Навигации (приборов) не было, шли по счислению (курс определяется по компасу, скорость по лагу, учитывается дрейф яхты от ветра, и при каждом изменении курса на карте делается отметка). К сожалению, в расчётах ошиблись, вышли к острову Садо, что на 30 миль южнее Сакаты. Первое, что нас удивило в Сакате, - это деревья на берегу. Они росли под углом от земли градусов в тридцать. Местные рассказали, что это результат действия сильных зимних северо-западных ветров.



**Японские гости на яхте**

Стоянку яхт японцы организовали в небольшой гавани в устье реки километрах в трёх от центра города, и на два дня поселили в гостиницу. Организаторы праздника свозили нас на экскурсию в музей риса «Сакё-Кура». Японцы считают, что в префектуре Ямагато (в которую входит Саката) выращивают самый лучший и вкусный рис. Причина этого в том, что орошение рисовых чеков ведётся чистой талой водой с горного ледника. Для этого с давних времён с вершины горы были сделаны каменные трубопроводы. В музее мы были поражены тем, что для выращивания риса используется более двадцати разных орудий. До недавнего времени все работы проводились вручную.

Планировалась небольшая, миль на 60, товарищеская гонка с японцами, но в связи с ухудшением погоды её отменили и устроили парадный проход яхт. Разукрашенные яхты поднимались по реке до поворотного знака, где организаторы гонок выдавали на каждую лодку призы. Яхты возвращались в гавань, проходя в двух-трёх метрах от набережной. В связи с праздником на ней были толпы японцев. И в этот момент мы порадовались за нашу яхту, потому что у нас на борту был единственный гость-японец. Накануне вечером на пирс гавани приехал мужик с маленьким сыном и разглядывал яхту. Мы пригласили его на борт, познакомились. Голубев провёл пацана по яхте, всё ему показал. Тосс (так звали японца) сидел в кокпите, и мы пытались общаться на смеси английского с пальцами. От водки он отказался, сказал, что за рулём машины. Но с удовольствием принимал настойку "Золотой Рог", которую мы всегда брали с собой в азиатские страны. Мы пригласили его с семьёй на нашу яхту участвовать в параде. Тосс пришёл с женой и сыном, одет был в камуфляжную форму. Нужно было видеть, с каким гордым видом он сидел на палубе, когда мы проходили мимо набережной, а он был единственным японцем на борту русской яхты. Тем более, что там было много знакомых Тосса, которые активно его приветствовали. После парада он пригласил нас к себе в ресторан, и вечером перед отходом мы там посидели. Небольшой ресторанчик чисто в японском стиле, низенькие столы и низенькие стулья, сидишь практически на полу. Вкусная японская еда. Где-то в середине трапезы Ёри (его жена) организовала караоке и развлекала нас своими танцами. Потом Ёри на автобусе отвезла нас

к себе домой, и наше застолье растянулось до пяти часов утра. Небольшой двухэтажный домик метров 8 длиной и 5 шириной, на входе небольшой закуток в виде кухни. В комнате никакой мебели, только маленький низкий столик и циновки. Тосс занимался торговлей с русскими лесом и автомобилями. У него в комнате висела бамбуковая перегородка (занавеска) и на ней русские шапки (подарки наших моряков), а мы подарили яхтенный спасательный круг с нашими автографами.

Вечером после парада состоялся банкет на открытом воздухе. После торжественных речей начался концерт. Особенно понравился ансамбль барабанщиков из десяти барабанов разного размера. Потом мы выяснили, что это старинная японская традиция – музыканты собираются в выходные дни и играют на площадях. Зрителей всегда много.

Забавный случай произошёл с молодым парнем из экипажа японской яхты. К нашему столу подошла группа парней-яхтсменов в национальных одеждах и в сабо. Один из них (сын владельца большой красивой яхты) предложил выпить за «за дружбу». Плеснули в бокал немного виски, но он потребовал налить полный. Налили грамм 120-150. Произнесли тост, парень выпил, постоял несколько минут и начал падать. Благо, что друзья его подхватили.

На банкете нам не повезло, часа через полтора начался дождь, и мы пошли в гостиницу. С нами увязался молодой яхтсмен Ватанабе-сан. Празднование продолжили в номере гостиницы. В период «братания» Мищеряков поменялся с японцем часами. Утром увидели, что часы у Ватанабе были очень приличными, а у Володи обыкновенная дешёвая штамповка. Народ начал подшучивать над Мищеряковым: «Вот Ватанабе протрезвеет и заберёт их у тебя, а за обман может сдать в полицию». Утром в день отхода заправлялись водой. Народ носил канистры, а я принимал их на пирсе и передавал на яхту. В это время подошёл Ватанабе и спросил Мищерякова. Сказал, что хочет передать ему подарок. Пригласили японца на яхту. Я встретил на пирсе Володю и сообщил, что пришёл Ватанабе и требует вернуть ему часы. Народ веселился, глядя на реакцию расстроенного Мищерякова, когда японец начал вручать ему подарок.

500 миль до Сакаты и 500 миль обратно до Владивостока прошли на редкость при хорошей погоде без всяких приключений. Как обычно - две дневных вахты по 8 часов и две ночных по 4 часа. Члены экипажа привыкли быть вежливыми друг к другу, и по яхтенным правилам, например, вечерняя и ночная вахты готовили чай и кофе с бутербродами для следующей вахты. Ребята притёрлись друг к другу, и никаких конфликтов не возникало. Вместе с нами во Владивосток пошло десять японских яхт с визитом вежливости в только что открытый город (до этого открытым портом была только Находка). Краевая федерация парусного спорта в честь гостей из Японии организовала встречу-банкет на Морском вокзале с яхтсменами Владивостока с торжественными речами, концертом и памятными подарками японцам. Получилось очень приличное мероприятие.

### **На север за рыбой**

В 1993 году обстановка с выплатой зарплаты на заводе была сложная. Чтобы помочь народу, дирекция и профсоюз решили закупить солёную красную рыбу на севере Приморья и давать её под запись под зарплату по дешёвой цене. Поэтому директор дал нам команду сходить на север, купить и привезти две тонны рыбы. Выделили наличные деньги, и мы отправились в путь. Перед выходом спросили у зам. директора по общим вопросам (он перед этим летал туда и привёз пару десятков килограммов рыбы), что, может быть, взять на обмен продукты - соль, муку, водку? Он ответил, что там всё есть, а водка в два раза дешевле, чем в Дальнегорске. В поход отправились: Юрий Куликов, Виктор Григорович, Николай Мармель, Владимир Голубев, Владимир Мищеряков, Сергей Аксёненко, Сергей Чусов.

Путь не очень далёкий по нашим меркам - 250 миль. При хорошей погоде прошли вдоль побережья, старались идти ближе к берегу, чтобы насладиться красотой природы



Северного Приморья. Подходили к устьям серьёзных рек и смотрели наличие рыбы. Только в устье реки Кабаньей (севернее посёлка Светлая) на дне было очень много погибшей рыбы. С собой были сети, поэтому мы высадили на берег Мармеля и Голубева, чтобы они наловили свежей рыбы, пока мы ходим до посёлков Единка и Самарга. Наши планы не сбылись. Через несколько часов после высадки нашего десанта прилетел вертолёт (это было в субботу) с чиновниками-браконьерами из Кавалерова, и с ними был начальник рыбнадзора Тернейского района. До обеда в воскресенье они не дали возможности нашим порыбачить. Поймали они только с десятков симин.

На рейде Единки стояло несколько рыбацких МРС. Рыбаки на них сразу сказали: «Если у вас есть водка - тогда будет рыба». В Единке и Самарге купить рыбы не удалось. Местные посоветовали идти до посёлка Нельма (это в тридцати милях севернее, уже Хабаровский край). Переночевали под мысом Золотой, на ночь в устье одноимённой реки поставили сетку, но попалась только небольшая акула.

В Нельме часть рыбы взяли у частников, а основную у пограничников, которые готовили её себе на зиму. Яхта в реку зайти не смогла из-за малой глубины. Пришлось рыбу в 100-литровых бочках таскать на небольшой бот, а потом перегружать уже на яхту. Заплатили за рыбу деньги, а мужики сказали: «Если бы вы привезли водку, за неё мы бы не только завалили вас рыбой, но и выдали бы вам прилично икры». Нужно было понимать проблемы снабжения северов в то время. В качестве презента рыбаки выдали нам с десятков свежей симы, которую мы тут же пожарили и съели. В общем, привезли и сдали около 2-х тонн солёной красной рыбы.

### **Звездная гонка**

Следующий поход в Японию состоялся в 1994 году в город Осака на острове Хонсю. Японцы заканчивали строительство международного аэропорта Кансай на искусственном острове в заливе Осака. В целях рекламы они организовали яхтенную звёздную гонку (Пан Пэсифик яхт рейс) с финишем около аэропорта. Пригласили яхты из Америки, Австралии, Новой Зеландии, Китая, Кореи и России. Условия для участников были очень приличными. Для возмещения затрат дальним яхтам (американским, австралийским, новозеландским) выплачивалось по 10 тысяч долларов, а ближним (Россия, Китай, Корея) - по 5 тысяч. В общей сложности в регате участвовало более 120-и яхт. Старт из разных стран был рассчитан так, чтобы все яхты пришли на финиш в Японию примерно в одно время. Из Приморья стартовало 18 яхт двух классов. Маршрут гонки российских яхт: Владивосток - Японским морем мимо островов Цусима - обогнуть остров Кюсю с юга - на север до залива Кии (севернее острова Сикоку) - пролив Юра - финиш в заливе Осака. Обратный путь проходил между островами Хонсю и Авадзи, затем Внутренним Японским морем и через пролив Симоносеки (между островами Хонсю и Кюсю) на север до Владивостока.

Подготовка к гонке заняла прилично времени и труда. Гонка проходила с выходом в открытый океан, поэтому требования к оснащению лодки повышались. Смонтировали в носу яхты герметичную так называемую таранную переборку. В случае столкновения яхты и разрушения носа она должна была защитить лодку от затопления. Также необходимо было иметь на борту спасательные плоты на весь экипаж. В Дальнегорске плоты найти не смогли. Во Владике договорились с братьями по походу в Америку и взяли на время (чтобы показать комиссии) на судоремонтном заводе два 6-местных плота. Один установили в кокпите, а второй внутри яхты перед мачтой. При проверке японец (член комиссии) потребовал показать за какое время мы сможем поднять плот на палубу. Выполнили упражнение на «отлично», за 10 секунд. В этот же день вернули плоты на завод. Следующей задачей была коротковолновая радиостанция. Купить и особенно оформить разрешение на работу такой рацией было очень большой проблемой. Договорились с местными геологами и взяли у них старую списанную. А это три блока - сама рация весом

килограммов 50, блоки питания и преобразователя ещё на пятьдесят. Японцу из комиссии она очень понравилась, хорошо, что по правилам в портах коротковолновые радиостанции запрещено включать. После комиссии мы переправили её в контейнер на берегу.

В гонке участвовали: Юрий Куликов, Сергей Чусов, Виктор Григорович, Владимир Мищеряков, Владимир Голубев, Станислав Булавин, Сергей Аксёненко и яхтсмен из Владика Виталий Броженко. После больших волнений с комиссией сборы закончились, и мы стартовали. Перед Амурским проливом шли третьими, а в проливе вдруг образовалась «лужа». С полчаса поборолись с безветрием, потом потянул слабый ветерок, выбрали удачный курс, и после пролива шли уже первыми. С наступлением темноты нас вдруг начали обгонять отставшие яхты. Броженко долго убеждал Куликова, что все аутсайдеры включили двигатели при наличии ветра и обходят нас. Где-то в середине ночи Куликов всё же включил дизель часа на два. По этому поводу экипаж поругался с Куликовым, и больше на дистанции гонки он двигатель на винт не включал. Заводили мотор только на подзарядку аккумуляторов. На границе стоял и отслеживал нас корабль пограничников. Визуально и по информации погранцов определили, что все 18 яхт идут рядом. По поводу включения двигателя к нам после гонки даже приходили представители других яхт - я им показал бак с горючим. Из 120-и литров мы использовали всего литров двадцать с учетом расхода на подзарядку аккумуляторов. А когда в яхт-клубе в Осаке предложили заправляться топливом, все яхты, кроме нашего «Рифа», заливали солярку. В один из дней после финиша меня с Аксёненко пригласили на одну из яхт. Её экипаж решил показать видеозапись эпизодов гонки. Парень начал крутить фильм, а на экране было ясно видно, что практически нет ветра, лодка идёт с хорошей скоростью, а сзади виден след от работы винта. Увидев нашу реакцию, капитан этой яхты начал говорить: «Видик сломан, выключи его». А парень ничего не понимал, говорил, что всё нормально, и продолжал показывать фильм.

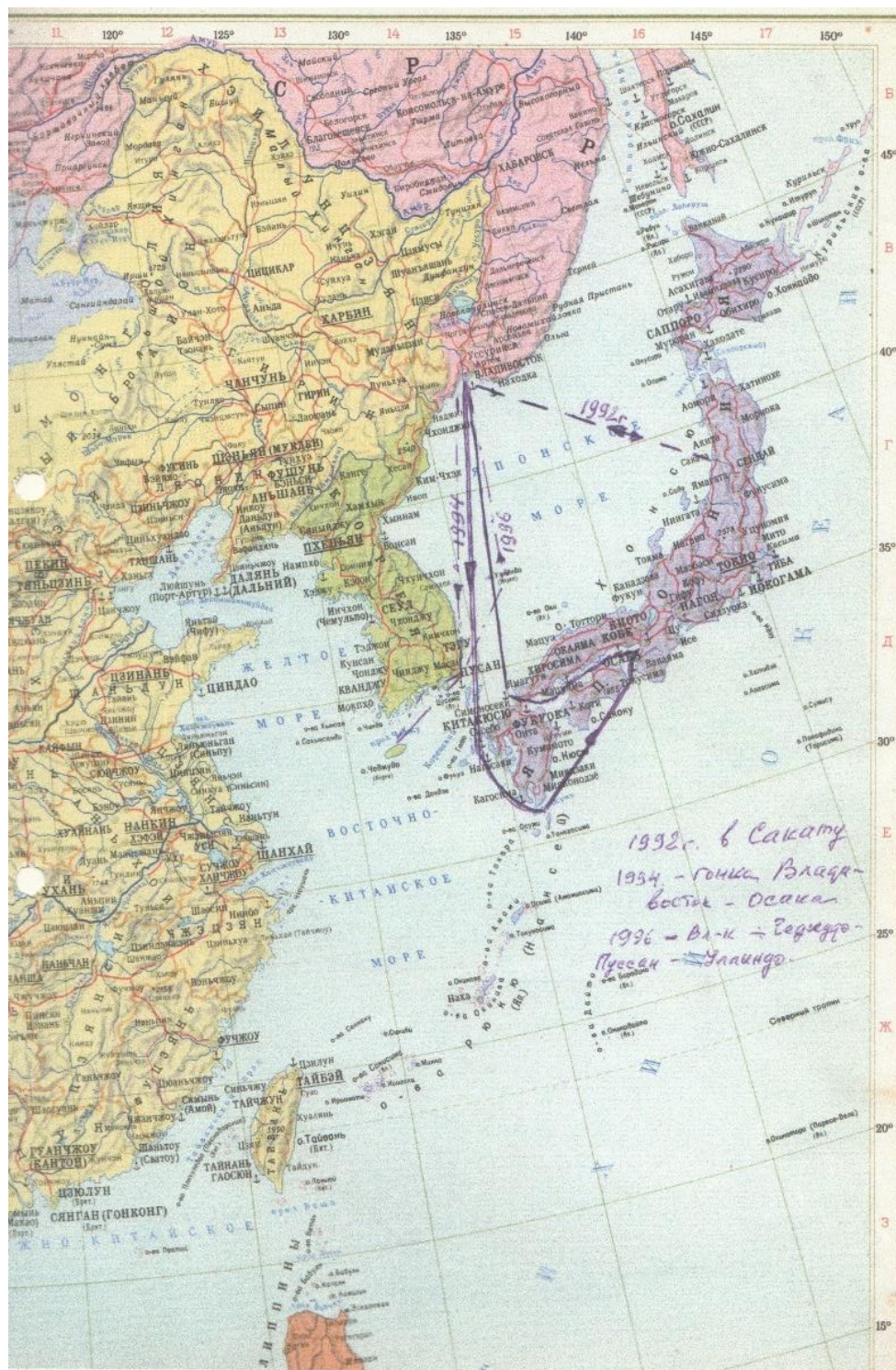
Утром ветер поменялся, и нужно было идти в лавировку. Все яхты пошли влево в сторону Японии невыгодным курсом, лучше было идти в сторону Северной Кореи. Перед стартом нас предупреждали, что северные корейцы непредсказуемы, и лучше не подходить к берегу ближе, чем на пятидесят миль. Посоветались и решили идти вправо, тем более что началось марево - поднялось что-то вроде тумана, и видимость была не больше километра. Куликов сказал, что раньше он уже был под арестом в Корее и что в этом нет ничего страшного. Шли по ветру и по расчёту находились в восьми милях от берега (то есть в территориальных водах). Потом ветер закончился, и мы около часа хлопали парусами. Естественно, все оглядывались - не появились бы корейцы. Нам повезло: от берега подул хороший ветер, и мы больше четырёх суток прошли в галфинд (ветер в борт под 90 градусов) до пролива Цусима (между Японией и островами Цусима) с приличной скоростью. Остальные яхты ушли на юго-восток, и при изменении ветра им пришлось всё это время лавироваться.

В Цусимском проливе круглые сутки интенсивное движение судов (в попутном направлении, во встречном, и поперёк пролива). Проходили это место ночью при очень густом тумане, видимость была метров 20-30. Весь экипаж был на палубе, слушали и смотрели вокруг. Услышали гудок справа на траверзе яхты. Куликов ответил свистком - длинный сигнал и два коротких (идёт яхта под парусами). Пароход услышал, дал два коротких гудка, отвернул влево и прошёл у нас за кормой метрах в тридцати. С трудом его видели, но зато хорошо слышали мощный звук его двигателя.

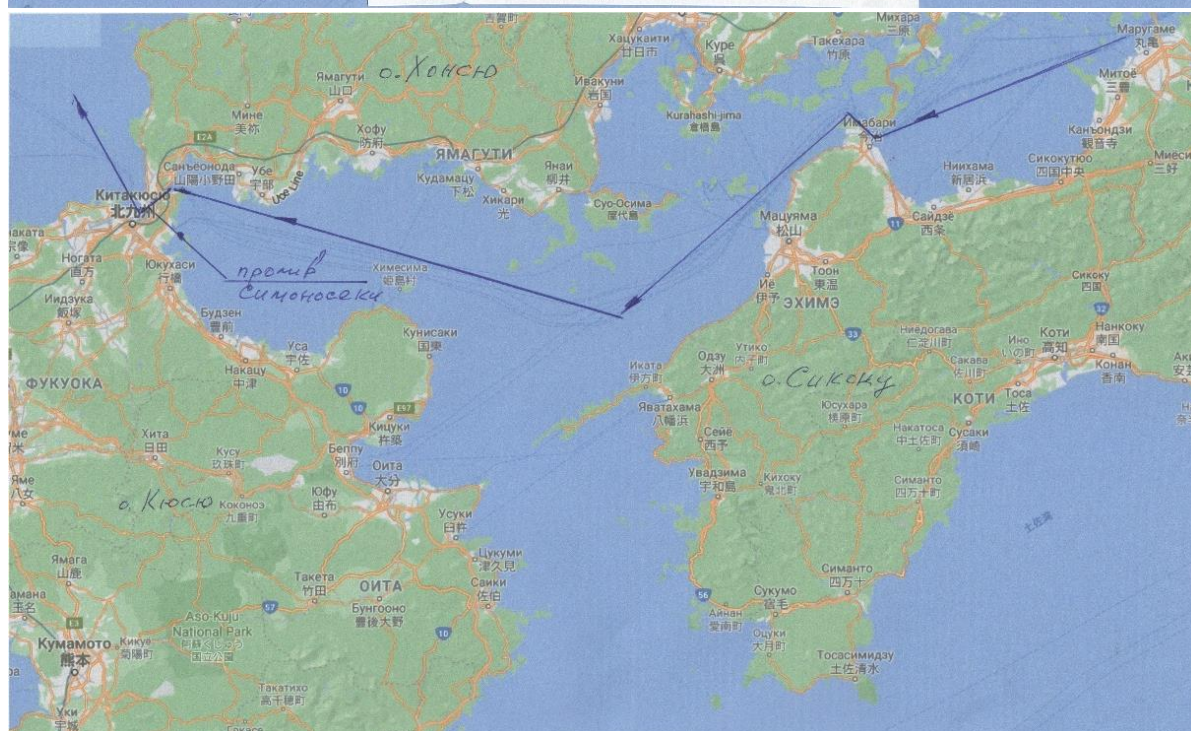
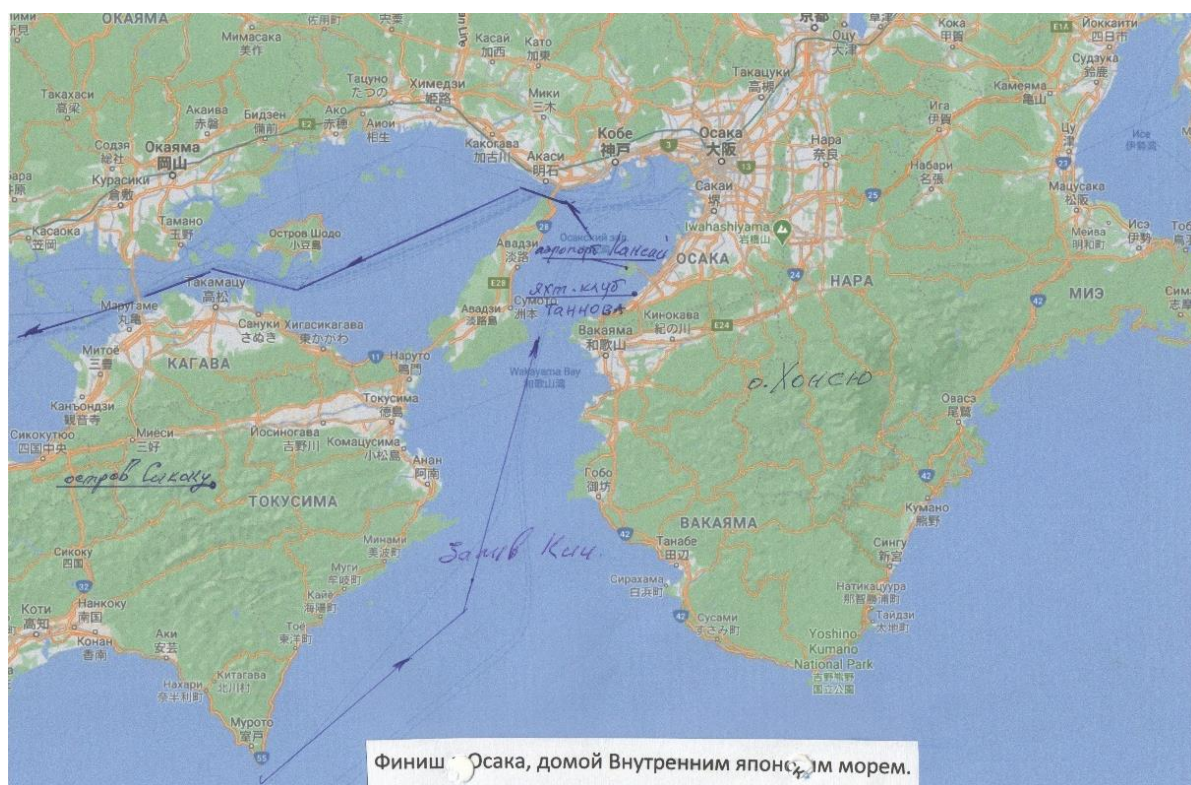
После огибания острова Кюсю с юга вышли в океан и сразу погода изменилась. Там проходит мощное тёплое течение Куроисио, стало очень тепло, а в воде появилось очень много планктона. Ночью яхта двигалась, а под лодкой и вокруг неё свечение планктона. Казалось, что яхта летит в воздухе, не касаясь воды. Появились дельфины, играли рядом с яхтой минут двадцать. В свете от планктона выглядели как живые торпеды в облаке плазмы. Ближе к Осаке чуть не столкнулись с рыбацким катером. В территориальных водах Японии установлено такое правило: все суда (кроме крупнотоннажных) должны уступать дорогу рыбакам, тянущим трал или идущим с большими удочками по бортам (на тунца). За рулём

сидел Виталий Броженко, а я сидел на палубе и писал рекламный баннер, чтобы установить его на борт яхты. Увидел, что из океана наперерез нам идёт катер с удочками. Мы шли под спинакером, т.е. возможность манёвра была ограничена. Предупредил Броженко, но тот не отреагировал. Катер подходил всё ближе и ближе (скорость у него была приличная), народ начал кричать, но в рубке катера никого не было. В самый последний момент к штурвалу катера снизу выскочил рулевой и дал задний ход. Катер по инерции шёл вперёд и Броженко наконец-то повернул влево. Паруса захлопали, катер прошёл практически в двух метрах от нас и своими удочками порвал спинакер.

В залив Кии (между островами Хонсю и Сикоку) вошли ночью, а утром оказались в густом тумане. Увидели рядом огни какой-то яхты и начали с ней бороться. Потом оказалось, что это японская яхта, которая шла из Америки. Прошёл рядом судейский катер, с которого сообщили, что мы идём первыми, а за нами в восьми милях идёт русская яхта. Потом выяснили, что это была новая современная яхта «Робот» опытного владивостокского яхтенного капитана Павла Васильченко. В противоборстве с японской яхтой подошли к проливу Юра между заливами Кии и Осака. В это время уже шёл отлив, и встречное течение увеличивалось. Японец шёл метрах в трёхстах впереди, и когда он вошёл в пролив, его течением начало сбрасывать назад. Мы поняли, что если пойдём за ним, то при слабом ветре нас снесёт назад. Куликов дал команду сразу за узким местом в проливе поворачивать направо и идти как можно ближе к берегу. Штурман Чусов кричал, что по карте впереди скала. Тут же подскочил судейский катер и с него тоже предупреждали о скалах. Скорость течения увеличивалась очень быстро. Мы шли метрах в 40-50 от берега. Скорость по лагу была около четырёх узлов, а визуально (по берегу) передвигались со скоростью не более одного узла. Минут через двадцать течение уменьшилось, и яхта пошла к финишу с хорошей скоростью. Куликов красиво финишировал. Было жарко, но он надел жёлтый яхтенный комбинезон и сел за руль. Шли под спинакером, можно было спокойно финишировать и смайнить паруса. Но Куликов сделал около судейского катера крутой поворот под спинакером, яхта с большим креном и увеличением скорости эффектно финишировала перед телевизионщиками и фотокореспондентами. В итоге мы заняли первое место среди российских яхт, а Васильченко финишировал через 8 часов. Когда он подошёл к проливу Юра, встречное течение было очень сильным, и ему пришлось ждать 6 часов следующего прилива. В гавани яхт-клуба «Таннова» уже стояло несколько иностранных яхт, финишировавших первыми в своих группах. Первую российскую яхту встретили аплодисментами, тем более, что Куликов переходил от карантинного к гостевому причалу задним ходом, и «Риф» пришвартовался очень чётко и красиво.







Проход внутренним Японским морем через пролив Симоносэки

Гавань яхт-клуба закрыта мощными молами, а внутри удобные и красивые причалы. Здание офиса яхт-клуба огромное, красивое и с большим конференц-залом. В нём по вечерам японцы в обязательном порядке организовывали что-нибудь вроде концертов или самодеятельность вместе с участниками регаты. Однажды выступил экипаж русской яхты «Современник». Там было пять человек с приличными животиками, и они исполнили под бешеные овации зала групповой танец типа сиртаки.

Японцы устроили трёхразовое питание под открытым небом (под навесом). Набор блюд разнообразием не отличался. Одно-два первых блюда и два-три вторых. Лапша, сосиски, немного мяса и рыбы. Зато хорошо - никаких проблем с приготовлением еды на

яхте. Оргкомитет регаты очень старался, и нас свозили на экскурсию в город Кобэ - древнюю столицу Японии. Сейчас там, в бывшей резиденции императора, буддийский храм. Очень красивые старинные здания и парк с множеством прудов, больших и маленьких. В этих прудах карпы и декоративные рыбы разных размеров и различных расцветок. Идешь мимо пруда, а они собираются вдоль берега с открытыми ртами и ждут подачки. Удивило поведение водителя экскурсионного автобуса. Никаких нарушений правил - если на знаке написано 30 км/час, он едет с этой скоростью. Одет в форму, белую рубашку с галстуком и в белые замшевые перчатки. Когда приехали на место, он снял картуз, перчатки и положил их перед собой. Потом он так и сидел на своём месте до нашего возвращения.

В один из вечеров японцы организовали «праздник воды» - в переводе «воющей». По календарю он должен проходить позже, но для иностранцев решили провести его специально на территории яхт-клуба. На праздник собралась масса людей в национальных одеждах, только в носках (без обуви) и с национальными украшениями (фонариками, гирляндами и т.д.). Процессия состоит в первую очередь из людей, несущих носилки. Первыми идут мужики (человек 10), которые несут на носилках (на плечах) бочку сакэ. За ними люди также несут на носилках чучела разных морских драконов и чудовищ. Вся колонна идёт зигзагом, будто по волнам. Потом останавливаются, подходят к бочке, выпивают сакэ и продолжают движение под музыку и пение. После процессии были выступления артистов, показательные спортивные упражнения, а в конце вечера совместные танцы.

По окончании официального срока регаты был устроен банкет для награждения призёров гонок из каждой страны-участницы. В большом зале собралось человек 800. Для каждого экипажа был выделен отдельный фуршетный столик. С одной стороны зала находилась большая сцена, на которой спортивные чиновники из разных стран произносили речи и поздравляли победителей гонок. Все чиновники были одеты в кимоно. На сцене стояли бочки с сакэ в оплётках из тростника. После поздравлений чиновники выбили деревянными кувалдами верхние днища у бочек и пригласили народ на первый тост. Каждый столик с экипажем обслуживала своя гейша. В конце зала был устроен бар, гейша ходила туда с подносом и приносила напитки. Она набирала полный поднос рюмок, но по пути к нашему столу народ расхватывал напитки. Пришлось снарядить двух парней для сопровождения и защиты.





**Банкетный зал в Осака. Интервью у Куликова**



**Банкет в Осака. Первое место в «звездной» гонке среди российских яхт. Гейша, Чусов Сергей, Мищеряков Владимир, Голубев Владимир, Булавин Станислав, Куликов Юрий, Аксёненко Сергей**

Нас удивило несколько моментов в Осаке:

- шли по улице и увидели мужика в спечовке, лежащего на тротуаре. Подошли поближе - он руками (пальцами) мазал мастикой микротрещины в асфальте тротуара;

- проходили мимо ремонтируемого дома. Подъехал миксер-бетоновоз и начал выгружать раствор в носилки, которые носили десятка два рабочих. Миксер чистенький, машинист наливал раствор литров по двадцать в каждые носилки и ни одной капли мимо;

- около яхт-клуба была небольшая уютная улица, ведущая к станции электричек. Асфальт на ней был вполне в приличном состоянии. Однажды утром приехала техника, и дорожники начали полностью снимать полотно. Везде были горы старого асфальта, проходить очень неудобно. Мы решили, что ремонт затянется надолго. Вечером, когда возвращались из города, оказалось, что на всей улице (метров 100) уже уложен свежий асфальт;

- японцы умеют решать транспортные проблемы. Машин много, и, естественно, на дорогах пробки. Жители, работающие в центре города, едут на велосипедах из дома до ближайшей станции электричек и оставляют их там на стоянке. Доезжают до места, на стоянке у станции берут свой второй велосипед и едут на работу. Экономия времени и денег;

- на окраине города (в районе яхт-клуба) начинаются поля. Там уже нет красивых домов, в основном простенькие сельские домики, некоторые даже из бамбука и камыша. Мы зашли в такую избушку. В одной половинке мужик устроил маленькую рыбацкую лавку, а во второй жил сам. Увидели деда с бабкой, работающих на небольшой плантации. Они ковыряли землю мотыгами, и когда остановились отдохнуть, так и остались в полусогнутом положении. Мы поняли, почему так происходит. Мотыги у них такой конструкции, что человеку приходится работать, всё время низко согнувшись. Выращивают два урожая в сезон. Мы финишировали 1 июня, а в это время крестьяне уже собрали лук и он сушился в связках. Овощи они выращивают на рисовых плантациях, пока рассада риса растёт в другом месте.

Домой шли Внутренним Японским морем (в переводе - Сето Найкай), в нём больше 700 больших и малых островов. Маршрут из залива Осака проходил между островом Хонсю и небольшим островом Авадзи. Между ними построен большой мост. Внутреннее Японское море интересно мощными течениями в проливах между островами в результате приливов и отливов. Перед каждым проливом установлены большие транспаранты, на которых указывается время начала прилива или отлива, направление и скорость течения. Скорость течения, и так большая, в этом проливе усиливалась из-за опор моста и достигала восьми-двенадцати узлов. В результате такого течения под мостом образовывались водовороты (воронки) диаметром до двадцати метров. К этому проливу привозили на катерах туристов и показывали им это зрелище. При подходе «Рифа» к мосту скорость встречного отливного течения была около четырёх узлов. При скорости яхты под двигателем около семи узлов мы решили проскочить. Когда приблизились к узкой части пролива, наша скорость относительно берега начала падать. А уже под самым мостом мы остановились, яхту развернуло боком и вынесло течением обратно. Пришлось несколько часов ждать окончания отлива. Следом за нами шла яхта «Современник», и к мосту они подошли при хорошем попутном течении. При прекрасной погоде рулевой не обратил внимания на попутное течение и водовороты, и лодка на полной скорости влетела в воронку. А это мощный удар и почти полная остановка яхты. Один парень, стоявший на корме, не удержался, пролетел половину яхты и ударился головой о рубку. Получил серьёзную травму головы. Хорошо, что не выпал за борт. В такой воронке он точно бы утонул.





**Водоворот под мостом «Наруто»**

На переходе между островами часто встречались островки сбитых в кучи фруктов (апельсинов, мандаринов, яблок). Сначала думали, что это «проклятые империалисты» выбрасывают продукты в море, чтобы не снижать цены. Потом прочитали в лоции, что на множестве островов, в основном с крутыми склонами, выращивают фрукты. Они падают с деревьев, скатываются в море, а ветром и течениями их сбивает в кучи. Во Внутреннем море очень интенсивное движение судов, поэтому через каждую милю установлены вехи, разделяющие движение встречных пароходов (как разметка на дорогах). Мы шли по разделительной линии, а с каждой стороны во встречном и попутном направлении проходили десятки судов. Да ещё пароходы, курсирующие между островами, пересекали разделительную линию в разных направлениях. Внутренним морем прошли более двухсот миль и очередной ночью вошли в пролив Симоносеки между островами Хонсю и Кюсю. Берега пролива густо заселены, со всех сторон множество разноцветных огней. Во всём этом зареве ошиблись курсом, а когда поняли и пошли на выход из пролива, оказались в полосе встречного движения. Загудел рядом пароход, увидели перед собой два огня (зелёный и красный), т.е. судно шло прямо на нас. Пароход дал два коротких гудка (иду влево). Нам пришлось аварийно разворачиваться на 180 градусов и уходить от столкновения. Весь этот маршрут мы шли под двигателем. В проливе Симоносеки залили аварийную канистру топлива и на этих остатках выскочили в Японское море. Во Владивосток дошли без приключений.

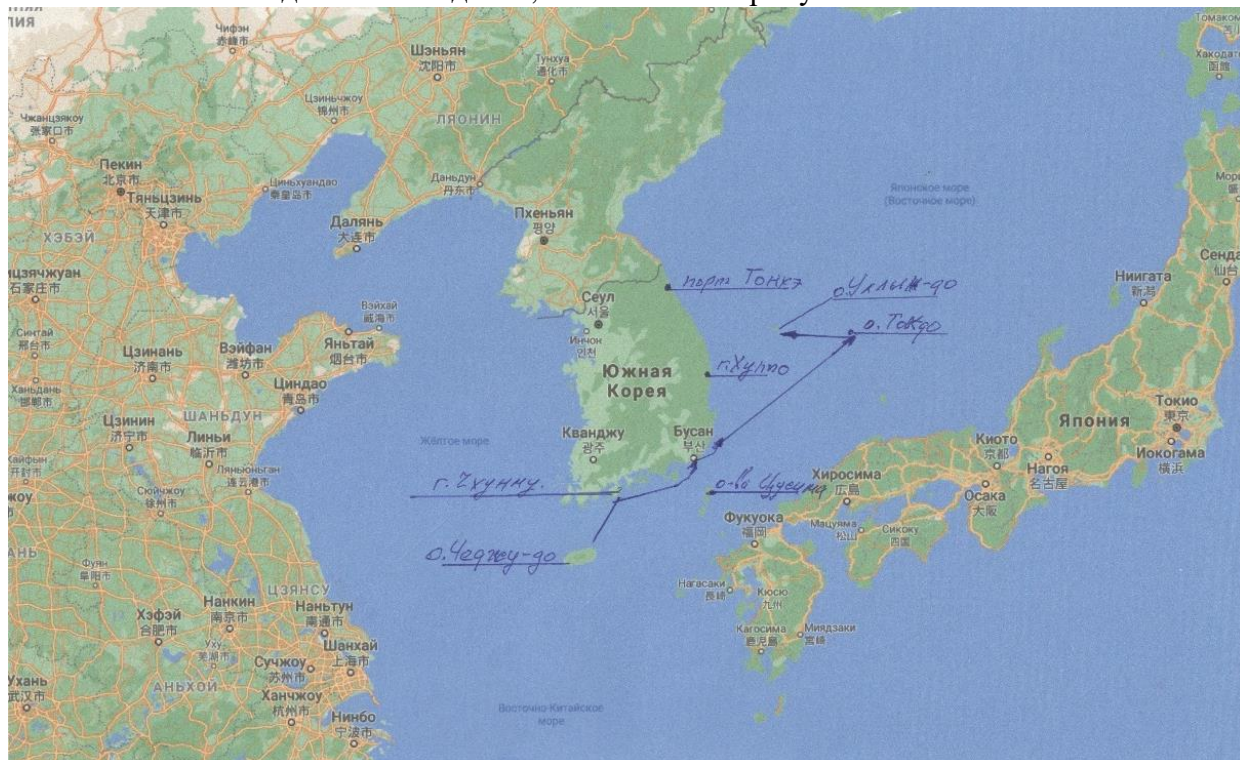
### **«Риф» в Корее, 1996 г.**

Зимой 1995 года начали готовить яхту к походу и гонкам в Южной Корее. В то время Россия восстановила отношения с республикой. Приезжали спортивные чиновники, познакомились с нашими яхтсменами. Наши мужики покатали их на яхтах и за дружеским столом убедили корейцев организовать у себя международные яхтенные гонки. Они согласились и начали готовить регату, хотя в Корее в то время практически не было яхт, тем более спортивных. Например, в Пусане в великолепной гавани стояла всего одна 30-футовая яхта, и экипаж только начинал её осваивать. После очередного этапа они подошли к пирсу, не справились с парусами, и лодка на половину корпуса выехала на пирс, благо он был наплавным и небольшой высоты. Никаких серьёзных повреждений яхта не получила.

Назвали регату Международный яхтенный «Кубок Корейского моря». Так они издревле называют Японское море. Споры о названии моря, а также из-за островка Токдо, расположенного в середине моря между Японией и Кореей, идут несколько столетий. В этой регате дошло до того, что на старт первой гонки вокруг острова Чеджу-до японская яхта «Сакура» вышла, но потом ушла домой, не пожелав участвовать в регате на «Кубок Корейского моря», тем более в этапе вокруг островка Токдо. На гонки вышло 15 российских яхт, 3 корейских, 1 японская и 1 яхта из Испании (на ней путешествовали по миру два парня, которым врачи рекомендовали в связи с болезнями морской воздух).

В нашем экипаже было 8 человек - Юрий Куликов, Олег Спешников, Владимир Голубев, Владимир Мищеряков, Игорь Коробицин, Андрей Стрижков, Виктор Глубышев - по количеству спальных мест на яхте. Старт регаты планировался на середину мая, поэтому выходили из дома 5 мая. Погода в это время прохладная, особенно в море, вахту ночью приходилось стоять в меховых куртках. Потеплело уже ближе к Южной Корее. Проходили Пусанским проливом (между островами Цусима и Кореей). Весь день дул хороший попутный ветер, шли под спинакером и впервые набрали скорость 12 узлов. Весь переход от Владивостока до острова Чеджу-до занял более шести суток.

На острове Чеджу-до (самый южный остров Кореи) нас поставили в порту города Чеджу. Стоянка была неудобной - очень мало места для пятнадцати российских яхт. Стояли бортами друг к другу, и чтобы попасть на свою яхту, приходилось проходить по палубам соседей. А это грязь на яхтах. В связи с напряжённостью в отношениях с Северной Кореей, в порту был установлен жёсткий пропускной режим. Пропусков у нас, естественно, не было, поэтому при выходе предъявляли солдату паспорт, и он записывал данные в специальный журнал. А при входе долго разыскивал в журнале наши фамилии и делал отметку. Учитывая наши фамилии, очень непривычные для корейцев, эта процедура растягивалась надолго. А народу (нас было больше 100 человек) приходилось ходить очень часто, потому что вход в туалеты в здании порта был только со стороны города. Через несколько часов солдатам это надоело, и они начали пропускать нас без всяких записей.



Гонки в Корее, 1996 год

На Чеджу-до был интересный момент. На велосипеде, который я взял с собой, проезжал мимо аэропорта. Территория его была огорожена двумя рядами колючей

проводами и через каждые 200 метров стояли вышки с часовыми. На дороге было много машин, и всё было спокойно. Но когда я поравнялся с забором, начала верещать сигнализация. Часовые сразу встревожились и начали энергично реагировать. Я так и не понял, почему сигнализация срабатывала на живого человека, но не реагировала на машины.

На острове очень красивая субтропическая природа, он считается у корейцев райским уголком, и поэтому здесь в любое время очень много туристов. По вечерам для них работают различные забегаловки с оригинальным корейским сервисом. На набережной вдоль моря множество ларьков и палаточных навесов, где продают еду и напитки, но нет ни столов, ни стульев. Напротив ларьков постелены циновки. Берёшь пищу, садишься или ложишься на циновку, и отдыхаешь.

Первая гонка была по треугольнику около острова, дистанция порядка 40 миль. Нужно было пройти вдоль северного берега острова, затем пройти на северо-запад, обогнуть маленький островок и вернуться на старт возле порта. Удивило решение судей, они опечатали двигатели, и мы выходили из порта на стартовую линию под парусами. И это при активном движении катеров и пароходов в порту. После старта вперёд сразу вырвалась японская яхта «Сакура», и у неё до финиша не было конкурентов. Вначале мы шли в первой пятёрке, но потом на перо руля зацепилось много водорослей. Пока разобрались с причиной потери скорости и пока занимались очисткой, соперники нас обошли, и мы оказались в аутсайдерах. После поворота на северо-запад и выхода из-за прикрытия острова подул хороший попутный ветер, и мы поставили спинакер. Ветер разогнал хорошую попутную волну. Для скорости это хорошо, и мы начали догонять лидеров. Но при этом идёт большая боковая и килевая качка. Рулевой на очередной волне вовремя не среагировал, и спинакер намотался на штаг. Все попытки смайнать его, работая с палубы, успехом не увенчались. На мачту подняли Игоря Коробицина. Амплитуда верхушки мачты в это время была, наверное, метров по пять в каждую сторону, но он всё-таки смог сделать невозможное. Правда, потом с полчаса лежал на палубе, потому что наверху его здорово укачало. При подходе к финишу остров опять закрыл яхты от ветра, мы выбрали хороший путь и закончили гонку пятыми.

Второй этап, в 135 миль, до города Чхунму, который расположен на южном побережье Кореи. Гонка прошла нормально, не считая того, что яхта «Ритм» (капитан Юрий Николаев) финишировала второй после яхты «Командор Беринг». Это лодка круизная, с двумя небольшими мачтами и с большим нескладывающимся винтом, и с тем ветром даже теоретически не могла выйти в призовые. Николаев шёл в половине мили от нас и потом азартно рассказывал, что он нашёл попутное течение, и при сильном попутном ветре (которого там не было) развивал скорость в 11 узлов. Врал напропалую, но ничего нельзя было доказать. Двигатели на яхтах опечатывали, но если мы опечатали гребной вал жёстко проволокой, то на других лодках опечатывали рычаги переключения реверса редуктора двигателя верёвочками. После гонок при контроле я спокойно включал у них ход вперёд, не нарушая опечатанную верёвочку. Но судьи не обратили на это внимания. В этой гонке мы заняли третье место.

После каждой гонки корейцы организовывали банкеты с торжественными речами спортивных чиновников и выступлениями артистов. В город Чхунму привезли даже танцевальный ансамбль девушек из Сеула.

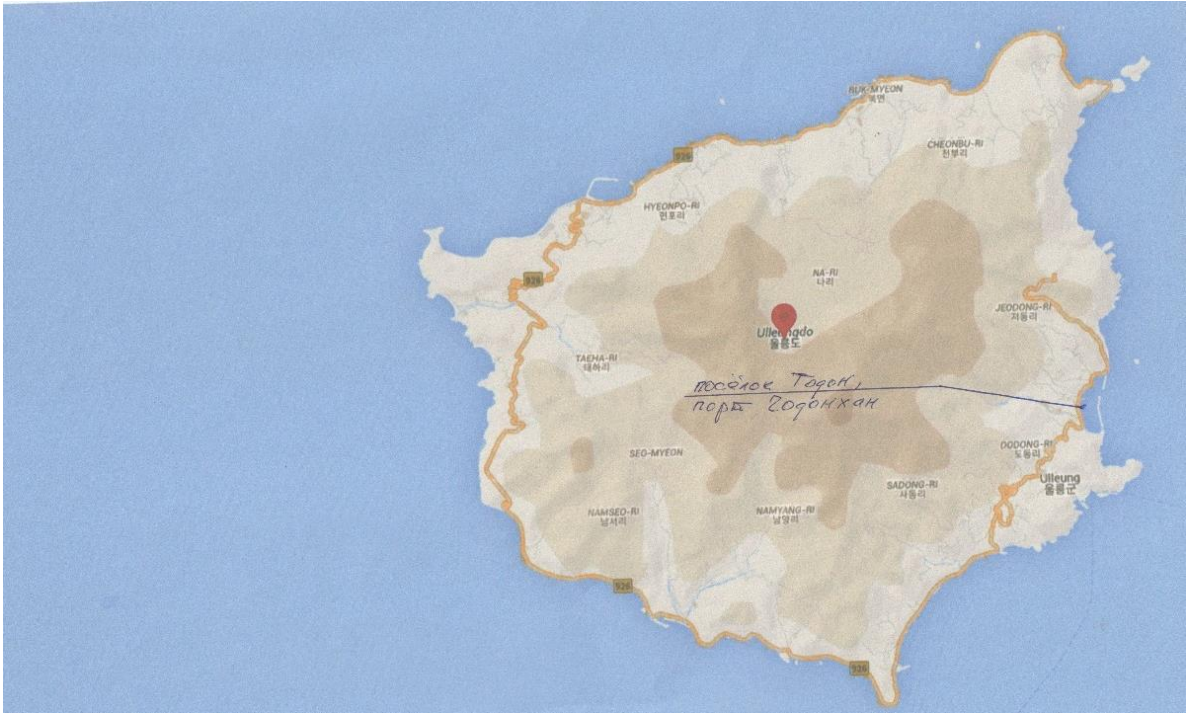
В третьей гонке, в Пусан, едва не столкнулись с пароходом. На подходе к порту мы шли с юга под спинакером. Когда несёшь на яхте спинакер, возможности маневрирования ограничены, можно повернуть градусов на 25 от курса. В это время на вход в порт наперерез нам шёл теплоход. По правилам все суда, идущие под двигателем, должны уступать дорогу парусному судну. Капитан этого теплохода был или тупым, или наглым, и не пропустил нас. Пришлось перед самым бортом судна делать «неправильный» поворот под спинакером так, что он закрутился на штаг. А потом потеряли время на раскручивание паруса и набор скорости.



В Пусане уже в то время была отстроена большая яхтенная гавань, но в ней находилось всего несколько катеров и одна яхта. На русских лодках всегда было много любопытных местных, общение обычно продолжалось все дни и заканчивалось поздними вечерами. В городе проходил праздник День моря, и оргкомитет в воскресенье вечером провёл небольшую показательную гонку в заливе напротив набережной. Как только гонка закончилась, начался большой фейерверк, который очень красиво смотрелся с моря. Вечером на набережной было массовое гуляние, и на каждом шагу что-нибудь продавалось во временных лавчонках и с лотков. Предлагали экзотические блюда - жареных тараканов, скорпионов, достать из аквариума и зажарить больших морских червей. Мы не решились попробовать такие «деликатесы». В один из свободных дней гуляли по городу, решили пообедать в кафешке на центральном рынке (корейцы и русские называли его «Техас») и попробовать настоящую корейскую лапшу. Заказали и вдруг увидели, что повариха вскрывает пакеты с лапшой «Доширак». Пришлось отказаться и поесть обычных пельменей.

Маршрут очередной гонки: старт в Пусане - обогнуть островок Токдо - финишировать на острове Уллындо. Старт судьи организовали почему-то в акватории порта. Два десятка яхт стартовали и маневрировали между парходами и массой мелких и крупных катеров. Мы немного замешкались при манёврах, основная масса лодок уже вышла из порта, а мы перед самым выходом попали в «лужу». Когда выбрались за пределы порта, лидеры были уже далеко впереди. Попытались догнать их, но при одинаковых ветровых условиях это было невозможно. Ветер был встречный и не позволял идти генеральным курсом без лавировки. Все яхты уходили вправо на восток (под меньшим углом к генеральному курсу на остров Токдо). Куликов почитал лоцию, почесал затылок и предложил сделать несколько галсов влево к берегу. В лоции было написано, что в этом районе ночью ветер у берега усиливается, и мы могли это использовать. Сделали два галса в берег, и когда ветер позволил идти генеральным курсом, повернули на него. Утром ветер ослаб, рассвело, и мы увидели сзади несколько яхт, в том числе лидера предыдущих гонок «Командора Беринга». Настроили паруса, и часа два «Беринг» не мог нас догнать, но потом оказались в зоне штиля, и все яхты болтались в «луже» рядышком. Затем увидели, что с юга с хорошей скоростью при полном безветрии идёт яхта. Приблизившись, они нас заметили и тоже остановились. Это была находкинская лодка «Багира», капитан Леонид Брандт. Потом даже экипаж «Беринга», пришедшего первым, выражал возмущение тем, что «Багира» явно включала двигатель. Ближе к вечеру подул ветер, и гонка продолжилась. Ночью рулевые не очень хорошо рулили и мы немного «провалились», т.е. ушли с курса. И чтобы идти на о. Токдо, необходимо было лавироваться. В результате с небольшим отрывом финишировали третьими за «Берингом» и «Багирой». По результатам регаты заняли третье призовое место. В этих гонках мы очень пожалели, что в Осаке в 1994 году не купили спутниковую навигацию "Джи-Пи-Эс".





Остров Уллындо, порт Чодонхан

Финиш состоялся в порту Чодонхан посёлка Тодон на восточном берегу острова Уллындо. Гавань в основном искусственная, только с южной стороны защищена небольшой косой, оканчивающейся скалой Чотдебави (в переводе - Скала почтительной дочери). По легенде, её отец ушел в море на рыбалку и не вернулся. Дочь очень долго сидела на берегу и, не дождавшись отца, умерла. Население острова, порядка десяти тысяч человек, проживает в нескольких посёлках на побережье. Остров очень гористый, деревни и городки расположены в узких лощинах, места очень мало. Поэтому многие улочки в них такие узкие, что даже машина не пройдёт. Вокруг острова проложена практически единственная дорога, соединяющая несколько посёлков. Остров вулканический, в центре находится кратер старого вулкана диаметром километра четыре. В нём до сих пор сохранились остатки древней корейской деревни, и сейчас она активно используется как туристический объект. Население в основном занимается рыбной ловлей и особенно добычей кальмаров. Рядом с посёлком Тодон (километрах в трёх) находится маленькая, уютная, но глубокая гавань, где швартуются туристические паромы с материка. Вдоль берега от порта до этой гавани построена пешеходная дорожка (местами навесная), а около неё во многих удобных местах стоят маленькие кафешки, где кормят свежими сырыми рыбой и морепродуктами.

Сразу после банкета на пирсе под рыбацким навесом соседние яхты собрались и пошли домой. Наш экипаж тоже хотел выходить вслед за ними. Мы с Куликовым едва уговорили остаться. Мы сказали: «Неужели полгода собирались в Корею для того, чтобы сорваться и уйти, не посмотрев прекрасный остров? Тем более, что у нас ещё на пять дней открыта виза». На следующий день на нашу единственную российскую яхту повалили гости, с собой естественно приносили соджик (рисовую водку) и макколи (рисовую бражку). В один из дней Глубышев с Голубевым пошли прогуляться по посёлку и сразу же познакомились с одним корейцем. Тот пригласил гостей в дом. У Голубева тогда был «пунктик» - он в таких деревенских условиях ходил босиком. Когда они входили в дом, хозяин показал, что нужно разуться, но с грязными ногами тоже нельзя входить. Тогда Глубышев посадил корейца на спину и носил его, пока кореец показывал дом. На обратном пути они встретили ещё одного мужика и привели его на яхту. Элегантный мужчина в пиджаке и галстуке. Спиртное с народом пить отказался, и мы пригласили его с семьёй

прокатиться на яхте. Провезли их вокруг островка Чукто (расположен рядом с Уллындю). По преданиям на этом «святом» острове жил и похоронен какой-то средневековый корейский правитель. А после экскурсии этот кореец пригласил нас к себе домой. Сели к нему в автобус и поехали в соседний посёлок Улеунг. Остановились у дома с крестом на крыше. Зашли в зал, там уже был накрыт корейский стол (низкий столик, за которым сидят на подушечках, поджав ноги). Закончили ужин, и хозяин пригласил нас на второй этаж. Поднялись и оказались в молельном зале. Это была евангелистская церковь, и в зале находилось уже много корейцев. В начале службы пастор (хозяин дома) прочитал проповедь на корейском, а потом началось пение псалмов на английском языке. Куликов был в изрядном подпитии, и, как только заканчивался очередной псалом, сразу начинал петь песню «Отвори потихоньку калитку...». Голос у него был хороший и пел громко. На следующий день хозяин пригласил нас снова в гости. С утра я предупредил экипаж, чтобы много не пили. Все восприняли совет серьёзно и к вечеру были почти трезвыми. В церкви Спешников читал и переводил псалмы, а Стрижков на гитаре вёл мелодию вместе с пианистом. А в конце службы было стыдно и немного неудобно. Пастор начал говорить: «Вот посмотрите на этих русских. Хотя они и моряки, но так делать нельзя. Они пьют очень много». Нужно заметить, что в евангелистской церкви прихожанам запрещается пить. На нашем примере пастор провёл воспитательную работу.

В тот день, когда мы во второй раз поехали в церковь, к нашему капитану Куликову пришёл в гости капитан порта (военный моряк с погонами капитана третьего ранга), и с ним ещё три корейца. Начали с соджика, а потом корейцы предложили побороться на руках. Наш капитан маленького роста, но жилистый, в результате он выиграл призы (несколько вещей, в том числе и китель командира - всё по-серьёзному). Утром подошёл матрос и пригласил двоих из экипажа к капитану порта. Он попросил передать благодарность шкиперу яхты за хороший приём и подарил пять верблюжьих одеял. Когда мы начали отказываться, он стал говорить о том, что в море холодно, а он от души желает нам тепла по пути домой. В один из вечеров я с молодёжью (Коробициным и Мищеряковым) пошёл в бар. Принимали немного пива под морепродукты, а на сцене в это время местные танцевали. В перерыве вышел один из официантов и начал показывать движения и приёмы из тэквондо. Игорь Коробицин загорелся, вышел на сцену и показал приёмы из ушу. Народ аплодировал глядя на его выступление, особенно когда он проводил удар ногой во вращении со «свистом».

В эти дни много бродили по острову и посёлку, сходили по пешеходной дорожке до соседней гавани. Посетили источник минеральной воды, где был даже устроен водопад из неё. По окончании следующего дня после полуночи должны были уходить домой. Вечером поужинали и укладывались спать, когда в гости пришли два корейца-фотографа. Они фотографировали эпизоды регаты и с яхт, и с судейского катера. Принесли с собой соджик и лёгкую закуску. Посидели, поговорили, и часа через два я завалился спать. Утром проснулся, а два наших кадра (Спешников и Мищеряков) продолжали общаться с одним корейцем. Сказали, что второй куда-то ушёл. Я пошёл в туалет и там обнаружил его спящим. Едва спустился на яхту, два солдатики притащили этого парня и сказали: «Заберите вашего человека». Я сказал, что он не наш, а корейский, но они настаивали, и пришлось забрать его на яхту. Полуанекдотичная ситуация. После ночного общения с фотографами Спешников сказал, что в разговорах он их раскусил, и что это «корейские чекисты». Мы посмеялись над Спешниковым, потому что после Америки ему во всех иностранных гостях чудились шпионы. После обеда фотографы уходили и пообещали вечером подойти на проводы. Спешников им заявил: «Мужики, у нас на обратный путь нет ни сигарет, ни пива. Скажите в своей конторе, чтобы они помогли нам». Вечером гости пришли, принесли два блока сигарет и добавили: «У нас в конторе сказали, что денег на пиво нет». Может быть, Олег был и прав.

### **Сайпан – поход из зимы в лето, в неизвестность**

После гонок в Южной Корее в 1996 году стало как-то скучно, на 1997 год гонки в Корее не планировались. Начали думать, куда бы сходить. В это время во Владике собрались турфирмы на презентацию для рекламы. Была там и владивостокская фирма «Пасифик лайн», которая была связана с представителем с Сайпана мистером Джоуз (владельцем ресторана «Макдональдс» на Сайпане). Спешиллов поговорил с ним и выяснил, что посещение Марианских островов безвизовое. Также Джоуз обещал помощь, если мы придём на Сайпан. Народ загорелся и начал строить радужные планы. В конце концов решили запланировать большой поход на шесть месяцев, с начала ноября и до мая, погреться в тропиках и, может быть, немного заработать. Заодно научить аборигенов жарить шашлыки и париться в русской бане с берёзовыми вениками.

Набралось нас, «с пулями в головах», 5 человек: Юрий Куликов, Олег Спешиллов, Владимир Мищеряков, Юрий Костин и Виктор Григорович. В то время была очень большая напряжённость с зарплатами, так что денег не было. Решили взять с собой продукты на три месяца и по 500 долларов наличкой. До последней недели были сомнения - идём или нет. Наконец решились, и все сборы проходили в последнюю неделю. Оформили отпуска и 11 ноября загрузились на яхту. Погрузка и укладка, последние работы по яхте - и вечером вышли на Ольгу. Из навигации - спутниковая система «Фуруно», карты и компас. В корме за двигателем поставили дополнительный титановый бак для солянки на 600 литров и насушили пять мешков сухарей. Вечером и ночью была прекрасная тёплая погода, а утром в Ольге ударил мороз под десять градусов и подул приличный северо-западный ветер.

Долго оформлялись у погранцов. Из Ольги яхта выходила за границу в первый раз, начальник контрольно-пропускного пункта капитан Сёмин с перепугу начал с нас требовать разрешение спорткомитета России или какого-либо военного яхт-клуба. Мы вспомнили, что такие правила были в Советском Союзе в 60-е годы и спросили, где он нашёл эти требования. Он вытащил книжку, выпущенную в 1936 году с правилами (законами) того времени. Мы ему говорили: «Нет уже такой страны, сейчас другие законы». Не поверил, начал звонить во Владивосток и Находку, долго там что-то решал. Оформление у пограничников затянулось почти на три часа, чиновники всегда пытаются ставить палки в колёса. Долго заполняли бумаги на яхте, потом остались капитан Сёмин и два мужика из портнадзора отметить наш отход в дальний поход. Мороз после обеда ослаб, но выходили в меховых куртках. Вышли из залива Ольга, поставили паруса, и с попутным ветром пошли на Сангарский пролив (между островами Хоккайдо и Хонсю). На следующий день в середине Японского моря начало действовать тёплое течение Куроисио, и мы сняли меховые куртки. Ветер стих, и за день практически ничего не прошли. Ночью было короткое замыкание на аккумуляторах, и они сдохли, двигатель завести не смогли.

14 ноября вышли к Сангарскому проливу, ветер дул переменных направлений, от слабого до сильного. На другой день в обед ветер стих совсем - штиль. Мы находились в самой узкой части пролива. Со всех сторон большие пароходы и рыбаки - а у нас нет «хода». В проливе всегда сильное течение с запада на восток. Встали кормой к течению, появилась небольшая скорость от него, за счёт этого заработали паруса, и лодка понемногу набрала ход в 2-3 узла. Стало веселее, яхта управлялась, и можно было увёртываться от проходящих судов. К полуночи прошли самый северный мыс, Сирия, острова Хонсю и повернули на юг. В Сангарском проливе и после него с восточной стороны Японии круглый год очень много кальмара. Вечером забросили удочку с кальмарницей, и сразу вытащили одного. Чтобы не держать леску в руке, конец её привязывали к леерной стойке и крепили её прищепкой к лееру. Когда шла поклевка, леска со звуком вылетала из прищепки, и можно было подсекать добычу. Сидит Куликов на корме, держит незаметно леску в руке и, когда кальмар уже на крючке, обращается к архангелу Петру: «Петруша, ну одного кальмара маловато на пятерых, подари ещё немного». И тут же вытаскивает очередного. Экипаж был

уже почти в ауте от его молитв, но тут я посоветовал Куликову убрать руку с лески и не душить народ.

Искали по карте и по лоции небольшую яхтенную гавань, куда можно было бы зайти, и без особых проблем зарядить аккумуляторы. Шли на расстоянии с километр от берега, увидели мачты яхт и пошли в бухту. Вход в гавань довольно узкий и сложный, но зашли на парусах. Встретил яхтсмен Дайджи (вместе с друзьями купил яхту длиной 30 футов) и вызвал власти. Приехали чиновники и без переводчика долго разбирались с нашим заходом, оформили кучу бумаг. За 40 долларов японцы взялись зарядить два аккумулятора. У нас были старые российские батареи, мы им написали, каким должен быть ток заряда и сколько времени нужно заряжать. Но они поступили по-своему, поставили на «быстрый заряд» и, как впоследствии выяснилось, загубили нам аккумуляторы. Потом приехала ещё одна группа властей с английским переводчиком, которая тоже оформила документы на наш нелегальный заход, поставила на берегу две полицейские машины и запретила выход на землю.

Это был городок Теннесси. По сравнению с Россией, было очень тепло, люди на набережной ходили в рубашках с короткими рукавами (и это 16 ноября), - результат действия тёплого течения Куроисио. Вечером привезли аккумуляторы, и мы двинулись дальше. На следующий день усиление ветра и марево - ухудшение видимости до полукилометра. Из океана к берегу шло много рыбацких посудин. Один рыбак даже подошёл к нам, сказал, что идёт большой шторм и предложил спрятаться в гавани. Чтобы не стоять под пистолетами полицейских, мы решили штормовать. Ночью на носу яхты отстегнулся спинакер-гик. Мищеряков был на руле, я ему сказал, чтобы он повернул лодку и пошёл кормой к волне. Пристегнулся страховкой к штормовому тросу и пополз по палубе в нос яхты. В это время Володя развернулся опять носом на ветер, яхта нырнула под волну и по палубе пошла вода с полметра высотой. Меня вместе с гиком вынесло почти к корме (к кокпиту), заодно смыло шапочку. Когда я «плыл», думал кого держать, - гик, шапочку или самого себя. Вымок до нитки, переоделся и лечился стаканом водки. Весь следующий день потихоньку штормовали и двигались на юго-запад к мысу Инубо, от которого повернули на юг к островам архипелага Нампо (Мияке, Хотидзё).

20 ноября к вечеру погода испортилась, снова начался шторм. Включили «Фуруно» (спутниковую навигацию), но прибор уже не работал, не ловил спутники (хотя эта система должна была действовать до 2000 года). Идти на острова Нампо ночью и в шторм - явное самоубийство. Кроме того, найти без приборов навигации остров Сайпан в океане - тоже проблема. Решили вернуться и купить в Японии «Джи-Пи-Эс». Когда повернули назад, шторм усилился, и мы без парусов, под одним рангоутом, шли со скоростью три узла. Решили зайти в город Татеяма, который находится справа на полуострове при входе в Токийский залив. В то время навигацию можно было купить только в крупных городах типа Токио, Осака. Но соваться в Токио, не имея визы, - это прямой путь капитану в тюрьму. Ночью на входе в Токийский залив было много пароходов, шли мы по разделительной линии от вехи до вехи. Погода мерзопакостная - дождь, местами туман. Справа суда идут в одну сторону с нами, а слева - нам навстречу. И тут выяснился один наш «косяк». Я сдавал вахту Спешилкову, всё было спокойно. Олег сел за руль, вдруг решил, что яхта идёт слишком близко к встречному судну, и резко повернул вправо. Встречный пароход гудит, делает поворот влево и идёт наперерез нам. Спешилов делает поворот влево, а пароход поворачивает теперь уже вправо - и опять идёт на пересечение, расстояние между нами 50-70 метров. Я заорал на Олега, сказал держать прежний курс и не дёргаться. Всё успокоилось, разошлись с судном метрах в пятнадцати-двадцати. Я побежал на нос и увидел, что наши ходовые огни стоят наоборот - там, где по левому борту должен быть красный огонь, стоит зелёный, а справа красный. И тут мы поняли, почему встречное судно так реагировало на наши манёвры. Все большие пароходы шли по «Джи-Пи-Эс», с радаром и на авторулевом. И пока мы не начали дёргаться, всё было нормально. Когда Спешилов резко повернул, авторулевой у них дал сигнал тревоги в связи с неожиданным изменением



обстановки. Штурман на пароходе увидел зелёный огонь и подумал, что мы идём влево, ему наперерез. Поэтому он повернул налево. При следующем повороте Спешилова ситуация повторилась. Потом выяснили, что перед выходом в Ольгу ходовые огни ставил Мищеряков. Его поднимали на мачту спиной к носу яхты, так он и поставил огни наоборот. Благодаря тому, что все пароходы идут с радарными и авторулевыми, штурманы обычно не смотрят на ходовые огни, и мы без аварий и приключений прошли в Японском море и вокруг Японии более 600 миль.

22 ноября подошли к порту Татейма, на рейде у входа в порт стоял сторожевик с крупнокалиберным пулемётом на носу. Уже в порту встретила большая надувная лодка с капитаном первого ранга (военным моряком). Мы шли с поднятым российским флагом и пытались по радию связаться с портовыми властями (потом выяснилось, что у нас на радию не было контакта на передающем кабеле). Ни сторожевик, ни военный моряк не обратили на нас никакого внимания. Сразу же за молом стояли яхты, и мы пришвартовались между ними и военным катером. Спешиллов пошёл на разведку, нашёл рыбака-студента с английским, и они пытались дозвониться сначала в магазины, а потом в наше посольство. В этот день в Японии был какой-то праздник, и со звонками ничего не получилось. Олег привёл студента на лодку, но когда тот увидел бумаги властей (о нашем нелегальном заходе в город Теннеси), сразу испугался и засобирался домой (но не донёс на нас). У нас не было японских денег, и он дал нам 500 йен на телефонную карточку. Спешиллов пошёл в город попытаться ещё раз дозвониться, на выходе с территории спокойно прошёл мимо часового с винтовкой и зашёл в ближайший магазин. Оказалось, что карточка стоила 1000 йен, продавщица доллары не взяла и позвонила хозяину. Когда хозяин приехал, оказалось, что он руководитель городского гражданского яхт-клуба (на наше счастье). Объяснил, что мы зашли в закрытый порт (для захода сюда необходимо специальное разрешение от вояк), стоим на территории военно-морской базы, да ещё и с российским флагом. Но все яхтсмены - друзья. Он ничего властям не сообщил, отвёз Олега на яхту и сказал, чтобы мы сняли флаг и старались громко не говорить по-русски. Спустя некоторое время привёз другого яхтсмена по имени Ямагучи с «Джи-Пи-Эсом». Ямагучи продал нам этот прибор за 250 баксов (по дешёвке). Самое интересное, что мы простояли на военной базе больше суток, но никто из властей не подошёл, ни один японец не сдал нас полиции. Ямагучи прижимал палец к губам и говорил, чтобы мы особо не шатались по берегу. Уже вечером покупку обмыли вместе с Ямагучи, который обещал утром заправить пресной водой. Ямагучи опоздал часа на три, сказал, что после нашего напитка («Золотого Рога») у него голова «круглая» и гудит. Перевёл нас к другому пирсу и предупредил, что там японские рыбаки, и чтобы мы не говорили на русском языке. Пришвартовались, а заправочные шланги были заняты. Ямагучи пошёл к рыбакам и взял у них шланг. Они, естественно, подошли вместе с ним и начали интересоваться, откуда мы и куда идём. Пришлось общаться, но ни один рыбак не сдал нас властям. При прощании Куликов сказал, что Ямагучи его японский брат, на что тот ответил: «Нет, Юра, ты мой русский папа».

После тёплого прощания взяли курс на архипелаг Нампо. Прочитали лоцию. Перед островами район подводных вулканов с активной деятельностью, поэтому пароходам не рекомендуется проходить над ними (возможны выбросы больших газовых пузырей - судно может попасть в этот пузырь и затонуть). Обошли этот район стороной, и курс опять на юг, на архипелаг Огасавара и Марианские острова. Ветер восточный, северо-восточный, крупная волна и брызги впережку с дождём. Все мокрые, пытались сушить одежду на двигателе в период зарядки аккумуляторов. При подходе к архипелагу Нампо (уже прошли южную оконечность острова Кюсю) ночью был интересный момент. В этом месте с юго-запада идёт мощное течение Куроисио, а с северо-востока дует зимний ветер со скоростью 8-10 метров в секунду и нагоняет большую волну. В результате встречи ветровой волны и течения образуются так называемые стоячие волны. Неожиданно перед носом встаёт высокая волна, и яхта на скорости упирается в неё, сильный удар - и лодка останавливается. Потом набирает скорость - и снова удар. И так практически всю ночь, пока не прошли зону

течения. После этой зоны шли под одним стакселем (передним парусом) с хорошей скоростью 6-7 узлов. Волны длинные и высокие. Когда попадаешь между волнами, вокруг ничего не видно. Пересекли тропик Рака, и сразу стало очень тепло. Весь день только в плавках, из-за мокрой шершавой палубы натёрли кровавые мозоли на задницах, и вся команда активно лечилась.

26 ноября первый день хорошей погоды, курс на юг. Перед островами Огасавара опять район активных подводных вулканов, снова обходили их стороной. Сушили одежду, сушили (спасали) сухари, макароны и крупы. Горячее питание один раз в день. Вахты разбиты по 6 часов - Костин со мной, Спешиллов с Мищеряковым. Ветер дует от слабого до сильного, скорость яхты от трёх до семи узлов. Обычный распорядок - подъём на вахту, кусок сала или консервы с сухариком и кофе. Пообедали горячим, вечером снова холодные закуски. В обед выдавал по 100 граммов водки (как говорил Куликов - для обеззараживания желудка). Следующим утром проходили мимо первого острова Марианской гряды - остров Фаральон-де-Пахарос. Его открыл Магеллан в 1512 году. Высаживаться не стали. Во-первых, подходы к острову сложные и нет хороших бухт, а во-вторых, народ очень спешил дойти до Сайпана. До первого жилого острова оставалось 180 миль, в лоции написано, что на нём есть два озера с пресной водой и минеральный источник. Решили зайти помыться и привести яхту в порядок.

Северные острова Марианской гряды - архипелаг Мауг (острова Асунсьён, Агрихан, Паган). Их открыл испанец Диего Луис де Савиторес в 1669 году и это были испанские владения. В 1899 году Испания продала их Германии, а с 1914 по 1944 год они были оккупированы Японией. Когда 30 ноября проходили мимо о. Мауг, подняли тост по поводу того, что мы, наверное, первые русские яхтсмены в этих местах. В лоции написано, что на острове Мауг (состоит из трёх островков, между которыми образовалась лагуна) в 17-18 веках была временная база пиратов. Зайти, побродить по острову, а заодно поискать сокровища решили на обратном пути.

На острове Паган зашли в маленькую бухту на западном берегу между двумя рифами. В лоции (у нас была лоция 70-х годов) было написано, что на острове есть небольшое селение. Спешиллов, Мищеряков и Костин добрались до берега вплавь, а мы с Куликовым бросили второй якорь и на лодке тоже высадились на берег. Хотели заготовить немного кокосов, но тут подошли наши с двумя мужиками (это были филиппинцы Тото и Тоэ). Они сообщили, что в 1981 году на острове было извержение вулкана, и лавой залило пресные озёра и часть бывшего японского аэродрома. Жителей, порядка 50 человек, вывезли, а домашние животные (коровы, свиньи, козы, куры и гуси) остались и теперь одичали. Посмотрели на засыпанные пеплом хижины. Церковь стояла рядом с хижинами, но её почему-то не засыпало. После обеда сходили в северную часть острова за кокосами. Ходить вдоль берега приходилось зигзагами, в период дождей ручьи выбивают в вулканических породах каньоны с отвесными стенками глубиной 3-5 метров. Приходилось обходить. Вулкан расположен в северо-восточной части острова, потоки лавы с полкилометра не дошли до деревни. Двое филиппинцев были единственными жителями. Их высадили с целью подготовки площадок для добычи туфа и других вулканических пород, а также они должны были построить дом для вновь прибывающих рабочих. У них уже был небольшой дом, маленькая дизельная электростанция, холодильник с морозилкой, небольшие бульдозер и экскаватор.

Тоэ и Тото пригласили вечером сходить на охоту за поросятами. У них было три собаки, но в этот вечер они убежали в лес, и мы пошли на охоту без них. Двое наших пошли с Тоэ и Тото низиной по бывшему ручью, а я со Спешилловым и Куликовым - по полю поверху. Поросяенок выскочил из кустов и бежал между Спешилловым и Куликовым. Капитан сделал спринтерский рывок и метров 70 бежал за ним. Мы ржали над ним, когда он сказал, что хотел догнать и схватить поросёнка за уши. Охота не удалась, но филиппинцы приготовили барбекю из говядины, и мы хорошо посидели под водку и бражку часов до одиннадцати. Вечером вернулись собаки, и мы решили с утра опять пойти на

охоту. Мы вооружились палками, Тото взял что-то похожее на копьё (палка с привязанным большим ножом), а у Тоэ был настоящее туземное копьё. Почти на старом месте в кустах у ручья собаки остановили семейство (кабана, свинью и поросёнка). Собаки схватили поросёнка за уши и держали, пока мы его не связали. Затем собаки выгнали из кустов свинью. Когда она пробежала рядом, Тото ударил её копьём в бок в районе сердца и немного придержал. С одного удара уложил приличных размеров дикую свинью. Потом было ещё круче. Собаки выгнали кабана (настоящего, чёрного, с большими клыками) и, когда он пробежал мимо, Тоэ выхватил нож, сделал выпад на колено и ударом спереди в сердце уложил его. Добычу тащили километра два до базы и разделали. На обед из костей с мясом сварили наваристый борщ. Тоэ и Тото борщ есть не стали, принесли варёный рис, взяли немного мяса и полили бульоном из борща. Вечером зажарили на вертеле на углях поросёнка. Филиппинцы готовили так: сзади у поросёнка сделали небольшой разрез, через этот разрез вытащили внутренности и набили живот специями. Через пасть и разрез просунули вертел и зажаривали поросёнка на углях почти три часа (один оборот через 5 секунд), периодически поливая кокосовым молоком. Тоэ и Тото водку не пили, но с удовольствием угощались бражкой. Утром поднялись, мы им предложили на опохмелъе водки, но Тоэ сказал по-русски: «А бражка есть?». Скоростное обучение русскому языку! Потом пошли на рыбалку и поймали тунца примерно с метр длиной. На крючке шёл очень легко, практически не сопротивлялся. К вечеру подул сильный западный ветер, стоять на якоре в этом месте стало опасно (тем более, что карты погоды у нас не было). Попрощались с филиппинцами и снялись с якоря. Прошли острова Чугуан, Аламаган и на попутном ветре с попутной волной к концу следующих суток подошли к северному мысу Сабанат острова Сайпан. До утра походили в океане и с рассветом 6 декабря пошли по фарватеру в порт. Встали у борта самоходной баржи «Сесилия» недалеко от порта (там рекомендовал стоять Тото, даже дал письмо знакомым на барже). Стоянка спокойная и бесплатная.



**Добыча на Пагане, Мищеряков и Спешилов**



**Со Speziловым жарим поросёнка на острове Паган**

Сайпан расположен в южной части архипелага Марианские острова, имеет смешанное, вулканическое и коралловое, происхождение. В западной части находятся песчаные пляжи, а прибрежные рифы образуют довольно большую мелководную лагуну, в которой сделан фарватер для прохода судов. Восточная сторона скалиста и обрывиста. Длина острова 23 километра, ширина 10. Высшая точка острова гора Тапачау высотой 474 метра. Открыли Сайпан португальцы (Фернан Магеллан в 1512 году). В 1668 году остров присоединили к Испании, в этот период были созданы фермы для выращивания скота и снабжения кораблей мясом. Местное население чаморро переселили на остров Гуам. В 1899 году острова были проданы Испанией Германии. Во время Первой мировой войны архипелаг захватила Япония. Начали выращивать сахарный тростник, строить дороги и развивать инфраструктуру. В это время сюда переселилось много японцев, корейцев, тайванцев, а также вернулись чаморро с Гуама. Население на 1997 год - 45 тысяч человек, кроме чаморро, выходцы из стран Юго-Восточной Азии. Достопримечательности - ботанический сад, в котором более 2 тысяч тропических растений. Из животных - редкие зелёные игуаны и тропические ящерицы. Есть музей истории и культуры Северных Марианских островов, островок Манагаха в лагуне Сайпана с центром морских видов спорта, Остров птиц с массой морских пернатых и культурный центр Гарапан с отелями, ресторанами и торговыми рядами. В лагуне много катеров и катамаранов - возят и развлекают туристов. Несколько катеров с парасейлингом (полёт на парашюте за катером). Парашютистов запускают с палубы катера при помощи лебёдки и также сажают на палубу.

Связались с властями, они пришли и приказали идти в порт к пирсу. Оформление виз затянулось, нам выдали гостевые карточки (нельзя работать и заниматься бизнесом) и содрали 100 баксов за оформление. Рядом стоял контейнеровоз «Невельск», российское судно во фрахте из компании «Роскомфлот» с российской командой, но под флагом Кипра. Капитан Александр Кондратьев (из Питера) помог с оформлением и пригласил к себе на пароход. Помылись в бане, поужинали и потом до утра общались в его каюте. Мы с Куликовым и Speziловым часа в три ночи ушли спать в свободную каюту. Часов в семь вернулись - сидит троица: капитан, Мищеряков и Костин. У всех глаза мутные, набрались почти до упора и допивают последнюю бутылку из капитанского бара. Немного погода



Кондратьев сказал, что ему в 8 часов на вахту и вышел, шатаясь. Минут через двадцать вернулся совсем другой человек - помытый, побритый, трезвый и самое интересное, что глаза его были ясными и чистыми. Два российских контейнеровоза во фрахте ходят по кольцу: Сайпан – Тайвань – Гонконг – Гуам - Сайпан. На Сайпане каждый раз выгружают и загружают контейнеров по тридцать. Спросили, что возят. Ответили: «Одежду, в том числе тёплую». Зачем на тропическом острове с населением 45 тысяч человек столько одежды и особенно тёплой? Объяснили, что Сайпан практически американская территория (Организация объединённых наций передала США опеку над островами). Везут одежду из Китая, на острове на нескольких швейных фабриках пришивают лейблы и этикетки «Сделано в США», и дальше развозят по всему миру. Кондратьев рассказал, что зимой южное течение Кюросио и северо-восточный ветер создают около Тайваня очень высокую волну. «Невельск» попал в такую толчею, им волной помяло борт, сорвало и повредило несколько контейнеров в трюме, покорёжило и залило водой контейнеры на палубе. Работают вахтовым методом шесть месяцев через шесть. Фирма «Роскомфлот» имеет больше 100 пароходов, зарегистрированных на Кипре, но ни одно судно никогда не появлялось в России.



**В порту Сайпана, ожидание оформления властями**



**Капитан «Невельска» в гостях на яхте. Куликов Юрий, Кондратьев Александр, Мищеряков Владимир, Костин Юрий, Спешиллов Олег**

На постоянную стоянку встали у борта «Сесилии» - самоходной баржи типа десантной. От места стоянки два километра до яхтенной гавани. Перед ней мемориальный парк в память об американцах, погибших при штурме Сайпана в 1944 году. Занимались хозяйственными делами - сушили и перебирали продукты. Выявилась проблема с аккумуляторами. Японцы в Теннесси заряжали их током в 40 ампер, а наши батареи рассчитаны на зарядный ток максимум 12 ампер. В результате аккумуляторные пластины «посыпались», и приходилось каждый вечер подзаряжать батареи от двигателя, заводили его на час-полтора. Где-то 14 декабря подошли местные яхтсмены с картой погоды. Из океана на Сайпан двигался тайфун Пака. Сильнейший ураган, ветер, по прогнозу, 60 метров в секунду, а в порывах до 70 метров. Яхтсмены и менеджер яхтенной гавани предложили встать у них. Гавань довольно узкая и мелкая (при отливах мы цепляли фальш-килем за дно). После обеда в прилив зашли туда, встали у причала, завели швартовые концы на причал и на противоположный берег гавани (по-штормовому). Подошли семь человек американцев и один чаморро, принесли водку «Смирнофф» и закуску. Все они с яхт и прогулочных катеров, были обеспокоены приближающимся тайфуном, и все разговоры только о нём. Вечером ветер начал усиливаться. Но утром в гавани был небольшой ветер, а на мысу у входа в гавань метров 20 в секунду. Принесли карту погоды, тайфун на расстоянии от Сайпана около 60 миль начал смещаться к югу, на остров Гуам. Там был сильнейший обещанный ветер и волна в океане 9-10 метров высотой. Потом сообщили, что на Гуаме тайфун посрывал и повредил много крыш у домов, в порту сбросил в воду несколько контейнеров и три грузовика. Два дня шёл дождь, ветра практически не было и мы набрали литров 200 дождевой воды.

19 декабря решили сходить на рыбалку. Вышли за рифы и двигались вдоль западного берега до северного мыса. В северной части острова есть «скала самоубийц» высотой метров 40. С этой скалы в 1944 году прыгнуло больше 3 тысяч военных и гражданских японцев, которые не хотели попасть в плен к американцам, штурмующим Сайпан. В этом месте построен мемориал в память о погибших. По рассказам, лет через двадцать пять приехал японец, выживший после прыжка, снова прыгнул - и снова остался жив. Обошли вокруг острова. С северо-восточной стороны берега скалистые и там практически никто не живёт. Весь день и всю ночь рыбачили, но ничего не поймали. Потом

пригласили американцев Робина и Дэниэла Джеймса. Дэниэл мечтатель и авантюрист, уговаривал нас пойти на Тиниан. Друзья называли его «сумасшедший Дэниэл». В этот день поймали несколько дорад, потом зашли в лагуну и поныряли там. На дне было много морских огурцов, похожих на трепанга. Вытащил несколько штук, пошёл за второй партией, а Куликов начал разделявать добычу. Когда я вернулся, оказалось, что разрезанные куски трепанга расплзлись, как кисель. Пришлось выбросить, и больше мы этих «трепангов» не собирали. 21 декабря пошли вместе с Дэниэлом на Тиниан. По дороге он, не переставая, говорил о своих прожектах - акулий жир, пальмовые крабы, старинные японские реликвии на острове Агихан (в трёх милях южнее Тиниана).

Акулий жир. Если его добывать из печени акулы без тепловой обработки - он стоит 100 долларов один «оз» (28 миллилитров). Обычный вытопленный жир стоит 12-15 баксов. Тут же оговорили технологию - мясорубка и центрифуга от стиральной машинки. Экипаж начал уже мечтать о заработке.

Японские реликвии. По утверждению Дэниэла, в давние времена на острове жили японцы. После них в гротах остались усыпальницы, в которых хоронили вождей и воинов с мечами и другим вооружением. Самурайский старинный меч стоит у туристов 2-3 тысячи долларов, и чем старше, тем дороже. Кроме того, после войны осталось много оружия, гильз от снарядов и патронов. Дэниэл обещал показать место высадки на остров, и если что-то найдём, реализовать. Но на следующий день Дэниэл исчез и появился только через неделю с новыми идеями.

Остров Тиниан коралловый, расположен в четырёх километрах к юго-востоку от Сайпана, километров 15 в длину и 9 в ширину. Население порядка 2500 человек, в основном чаморро и каролинцы. В 1944 году американцы построили на острове военный аэродром Нортфилд, с которого в августе 1945 года взлетели бомбардировщики, сбросившие атомные бомбы на Хиросиму и Нагасаки. В 1978 году было создано государство Содружество Северных Марианских островов, в которое входят три независимые друг от друга острова - Сайпан, Тиниан и Рота. Из достопримечательностей - Дом Тага, легендарного вождя Тиниана, ещё до прихода испанцев.

В гавань Тиниана пришли уже затемно, входные буи не горели, помог Дэниэл в качестве лощмана. Встали у старых, времён войны, причалов для американских подводных лодок вторым бортом к старым рыболовным посудинам. Обследовали эти развалюхи. На палубе и на мостике практически всё было сломано, везде бардак и мусор. Но вдоль бортов стояли новые лебёдки для подъёма тралов. В бортах выше ватерлинии сквозные дыры, но в машинном отделении чистота и порядок, всё выкрашено. Местные объяснили, что один богатенький чаморро решил заняться рыбной ловлей и за 600 тысяч баксов притащил посудины на буксире из Японии. Мы решили, что этот чаморро дурак, на таких посудинах страшно даже из порта выйти, а не то что рыбачить в океане. Потом Дэниэл рассказал, что это умнейший человек и заработал на этой затее, ничего практически не делая, более миллиона долларов. Острова находятся под эгидой ООН. Образование, медицина и энергия бесплатные, местному населению нужно заработать только на еду. Чтобы люди не бездельничали, в ООН придумали способ организации каких-либо производств для обеспечения их работой. Активный человек мог представить план организации бизнеса и получить кредит без процентов и без возврата. Этот чаморро представил бизнес-план развития рыбной ловли на 2 миллиона долларов и получил кредит. Покраской машинного отделения и установкой лебёдок сделал вид активной деятельности. А потом пришёл к властям и сказал, что у него ничего не получилось с рыбалкой. По закону, если этому поверили власти, кредит возвращать не надо. За минусом расходов в кармане у чаморро остался миллион.

На следующий день с утра пошли на рыбалку, ходили галсами вдоль острова Агихан (южнее Тиниана) в основном там, где летали птицы. Добыли 8 штук рыбин дорадо. Снасть такая: крючки одинарные или тройники длиной 5-8 сантиметров на нержавеющей торсике, а затем прочный шнур. Крючок спрятан в искусственном пластмассовом кальмаре-

наживке. Отпускаешь снасть за корму на 20-30 метров и ждёшь поклёвку. При хорошей погоде видно, когда дорадо клюнет. Обычно на траверзе яхты метров за 100-150 появляется стая рыбы и прыжками над водой летит к снасти. Удар - и рыба на крючке. Подтаскиваешь к борту, острым крюком цепляешь её и в лодку. Чтобы рыба на жаре не испортилась, укрывали тряпками и поливали морской водой. Получалось небольшое охлаждение. К обеду вернулись в порт и с помощью Дэниэла сдали рыбу бывшему вояке (пенсионеру) Терри по одному доллару за фунт. Вечером ходили с Куликовым по посёлку и в одном из магазинов увидели нашу рыбу, но уже по 4 бакса. В магазинах только мороженная рыба и это при том, что почти у каждого дома стоит лодка или катер. В один из дней посетили Терри. Он жил с женой-филиппинкой и дочкой в алюминиевом полукруглом ангаре длиной метров двадцать. Внутри всё нормально отделано и установлены кондиционеры. Терри участвовал в войне во Вьетнаме, был пулемётчиком на вертолётке. На ноге у него большой шрам, он сказал, что стрелялся с нашими вертолётчиками. Мы возразили, что наши во Вьетнаме не воевали. Терри ответил: «Ну да, а я не видел русские морды в вертолётке». Потом похвалил автомат Калашникова. Попили пива, Терри показал фотки тропических рыб с рыбалки - крупную дорадо, меч-рыбу, ваху-ваху, маги-маги, группера и ещё рыб помельче. На прощанье Терри сказал: «Я думал, что русские плохие, а оказывается вы нормальные мужики».

Уже больше месяца яхта была в тропических водах и начала обрастать ракушками и водорослями. Присмотрели место, где её можно было поднять и установить вертикально без киль-блока. В старом пирсе нашли широкую и глубокую трещину, в которую можно было опустить фальш-киль яхты. Нужно было только несколько подпорок для страховки. Вокруг пирса ничего не нашли, и я с Куликовым решил пройти по берегу и в лесу поискать брёвна или сухостой. Зашли в лес, а там сплошные джунгли. Ни ветерка, духота, пот течёт ручьём, вдобавок сверху сыпятся разные букашки-таракашки. К бухте вышли совершенно мокрые и грязные, долго отмывались. На берегу был развалившийся дот для станкового пулемёта, и около него валялось несколько кирпичей с надписью «Шинагава». Куликов подумал, что это кирпичи от старого японского дота, решил сфотографироваться рядом с ним, и продать кирпичи с фотографиями туристам-японцам в качестве сувениров. Тащил два кирпича километра три до яхты. Дэниэл прочитал надписи и объяснил, что это кирпичи американской фирмы и дот, естественно, американский. Куликов пролетел.

31 декабря вышли в море, на банке юго-восточнее острова поставили ярус и часа четыре ходили с удочками на тунца, но неудачно. Подняли ярус, но в нём попало только два окуня. Потом отправили гонца в магазин за напитками к праздничному новогоднему столу и приготовили ужин. В 12 часов народ в посёлке пускал шутихи, ракеты и фейерверки. Мы тоже отметились двумя ракетами. Утром 1 января пошли на Сайпан, необходимо было решить вопрос о продлении визы. Власти предлагали оформить заявку и заплатить за каждого по 100 баксов. Подъехал владивостокский турагент Олег Ченцов и предложил не маяться дурью, а закрыть визу и уйти куда-нибудь. А потом вернуться и оформиться по-новому, заплатив (возможно) 100 долларов портового сбора. Стояли в яхтенной гавани, рядом с нами две лодки типа «Зодиак» (снизу пластиковый корпус, а сверху надувные резиновые баллоны). Американские военморы прошли с Гуама по океану порядка 200 миль. Экипажи по три человека. Лодки длиной метров десять со стационарными двигателями мощностью примерно 150 сил, оборудованы системами связи с самолётами «АВАКС», «Джи-Пи-Эс», радиостанциями, радарам.

С утра 3 января приготовились и не спеша пошли на юг мимо островов Агихан и Рота. Настроили удочки и начали ловить, солить и вялить рыбу. Интересный момент: рыба в тузлуке в тропиках засаливается за 2-2,5 часа, а мясо не успевает просолиться и протухает. Дома с Куликовым вспомнили метод филиппинцев - нарезать тонко мясо, отварить и высушить. Век живи - век учись. А вообще тропики плохо действуют на голову, на такой жаре она перестаёт работать. 4 января проходили над самым глубоким местом Марианской впадины, глубина больше 10 километров. Решили искупаться. Яхта стояла на месте, но все



держались за трап и ни один не отплыл в сторону. Момент психологический, хотя, казалось бы, нет разницы, какая глубина под тобой - 10 метров или 10 километров. Через трое суток ночью подошли к острову Гаферут. В лоции написано, что местоположение его на карте может не совпадать с действительностью, кроме того на северной оконечности острова могут быть не указанные на карте рифы. Решили не рисковать и лечь в дрейф. В качестве плавучего якоря бросили на верёвке две канистры с водой, следом из полога для рулевого сделали настоящий плавучий якорь. Он поработал часа два, а потом полотнище порвалось - усилился ветер. При подъёме якорей на верёвках оказались какие-то морские пиявки, и одна из них укусила Костина. Он часа два пролежал на койке - у него онемела нога. До утра дрейфовали. Гаферут - это маленький островок длиной с полкилометра и шириной метров 200, вытянут с северо-запада на юго-восток. Вход в лагуну, да и сама лагуна слишком мелководная, поэтому встали с южной стороны острова метрах в тридцати от рифа. С западной стороны лагуна заканчивается рифом, сразу за ним свал глубиной метров тридцать, а дальше голубая бездна. Сумасшедшее количество рыб. Большие окуни сантиметров 70 длиной ходят огромными стаями, поднимаются по спирали вдоль отвесной скалы до поверхности воды, потом идут вниз. И всё время гадят. Там, где прошла стая, видимости нет. Сам остров кораллово-песчаный, высотой над морем метра три, практически весь зарос кустарником и только в одном месте растут три пальмы. Масса птиц, идёшь и смотришь под ноги - как бы не наступить на птичьи яйца или на птенца. В лагуне плавали три черепахи, увидели нас и уплыли в океан. Внутри кораллов живут каменные ежи, но просто руками их не вытащишь. На следующий день со Спешиловым пошли добывать ежей. Монтировкой и топором разбивали кораллы (в основном старые) и вытаскивали несколько штук. Утром возобновили добычу. По пути увидел в зарослях кораллов большого каменного окуня, но острой не смог пробить чешую. Окунь удрал, но минут через 20 снова стоял в своей норе. Погода дрянь - ветер, тучи и временами дождь.

Вечером с Куликовым решили поохотиться на черепах. Взяли с собой топор, чай, сгущёнку и пошли вплавь на остров. Пока я готовил костёр и чай, Куликов провёл на песке контрольно-следовую полосу вокруг острова. Ночью периодически накрапывал дождь, но мы прятались в небольшой пещерке. Потом нашли «пальмового вора» и зажарили на костре. Краб как краб - вкус одинаковый с морским. Часа в 4 утра решили проверить контрольную полосу и сразу наткнулись на след черепахи - отпечатки как от танковых гусениц. Черепаха метров 80 петляла по берегу, мы пошли по следу и наконец увидели её в темноте. Она копала яму под кладку яиц. Панцирь размером метр на семьдесят сантиметров. Накинули петлю из толстой лески на шею, но черепаха двинулась в сторону моря и так потащила, что леска порвалась. Куликов предложил перевернуть её на спину, чтобы не двигалась. Но когда я попытался это сделать, она так замахала лапами, что забросала всего меня песком. Била лапами с такой силой, что я побоялся, как бы она не сломала мне руки и ноги. Потом вспомнили, что у нас есть топор, удар по голове - и готова. Вплавь дотащили черепаху до яхты, подняли лебёдкой (вес килограммов 80) и разделали. Мяса больше 10 килограммов. Достали 106 яиц и ещё 106 в мягкой оболочке (заготовка на следующий год). На обед и ужин готовили тушёное черепаховое мясо, печёнку и омлет из яиц.

10 января, в субботу, вышли на юг. С трудом снялись с якоря, потому что он попал в трещину между камнями. Пришлось нырять, чтобы его выдернуть оттуда (благо глубина была небольшой). Курс на атолл Валеаи. Прошли мимо острова Фараулен, по лоции он жилой, население 150-180 человек. Все эти острова - Микронезия (Каролинские острова), столица на острове Паллау. Утром на горизонте появился аттол Валеаи. Состоит из 18 небольших островов, три из них жилые, т.к. есть пресная вода. На каждом - своё племя, свой вождь. Расположены острова полукругом с севера, востока и юга. С западной стороны небольшой необитаемый островок Фалалис (вообще-то лагуна - это кратер старого вулкана). Острова низкие и плоские, население человек 800. Сначала подплыли пацаны на маленькой лодке проа, потом на пластиковой лодке мужики и представитель правительства

Луис. Он поговорил с нами, попросил русских сигарет и разрешил стоянку. На «резинке» сплавали с Куликовым на нежилой остров, нашли несколько пальм с королевскими бананами (маленькие, сантиметров по 8-10 длиной), очень вкусными и со сногшибательным запахом. Поднимал Куликова на плечах, и тот собирал только жёлтые плоды. Потом при отходе Луис принёс три грозди таких бананов, но зелёных. И сказал, что это хорошие, и на завтра утром их можно будет есть. И действительно, утром в яхте был приятный запах и с десяток жёлтых плодов. К вечеру опять с десяток поспело. То есть мы с Куликовыми по незнанию не использовали дикие бананы.

Вечером Спешилов, Костин и Мищеряков поплыли в деревню. Каждый вечер дискотека, молодёжь собирается попеть и потанцевать. Девушки в набедренных повязках с голой грудью, а парни в туниках до щиколоток. Все раскрашены по-туземному и сильно пахнут каким-то самодельным дезодорантом. А мужики сидят, смотрят и пьют тубо - пальмовое вино. Готовят его следующим образом - обрезают молодую завязь ореха на пальме и собирают сок в половинку молодого кокосового ореха с копррой (крепят на пальме). Пацаны 2-3 раза в день залазят на пальму и сливают сок в посудину. При температуре 30-35 градусов сок бродит и через сутки получается тубо. Мищеряков и Костин два раза попытались повторить опыт, но ничего у них не получилось. Надрезы высыхали, и сока не было. С утра 13 января наши опять пошли на остров. По дороге в деревню встретили группу молодёжи, которая пилила старые пальмы, собирала орехи и плела циновки из пальмовых ветвей. Они сказали, что орех можно собирать только с разрешения вождя Френсиса. Как рассказывал Спешилов: «Подшли к столу в центре деревни, где мужики пили тубо. Там сидел вождь - здоровенный мужик с кулаками размером с мою голову. Вождь сказал, что все острова их собственность, а он здесь главный. Объяснил, что за посещение островов с туристов берут по 20 баксов с носа и, из какой мы страны. Когда сказали про Россию, он не мог даже вспомнить такого названия, и тем более, где такая страна находится. Потом подумал и разрешил быть на островах бесплатно». Чуть позже Луис сказал, что хотя он и представитель правительства, предпочитает с ними не связываться - у них свои законы. Луис также рассказал, что Микронезия (как и большинство маленьких островных государств в Тихом океане) находится под опекой США. Для населения практически всё бесплатно - энергия, образование (включая высшее) и медицина (при необходимости больного доставят в больницу самолётом или паромом, потому что на острове только фельдшер). На атолле человек 60 имеют высшее образование, которое они получили в основном на Гавайских островах. Мы помогли Луису с ремонтом машины и, когда ремонтировали, побывали у него в доме. Большой бетонный сарай с тонкими стенками. Внутри несколько ящиков и корзин, и никакой мебели, кроме стола с радиостанцией. С одной стороны дома на полу на циновках дочь Луиса с подругой слушали радиоприёмник, обе только в набедренных повязках. Набедренная повязка - это кусок материи с метр шириной и метра три длиной. Интересно смотреть - из белья на верёвках сушатся только куски ткани. Кроме дома Луиса, других серьёзных строений мы не видели, в основном хижины из пальмовых веток.

Луис выделил нам 200 литров питьевой воды, и мы со Спешиловым отправились за ней. Вода (дождевая) хранилась в большом бетонном баке, в одной из стенок которого торчал краник. Около него сторожем (вода на острове в дефиците) сидел худой морщинистый старичок с реденькой седой бородкой. Мы спросили его про возраст, и он ответил, что ему 55 лет. Когда Спешилов сказал о своих 45 годах, у деда отвалилась челюсть, когда он смотрел на молодого мускулистого загорелого мужика. Тогда мы поняли, что тропики, конечно, хорошая вещь, но никак не способствуют долголетию. Потом подошёл молодой мужик лет тридцати, высокий, коричневый, в набедренной повязке. Окончил Гавайский университет и вернулся на родину. Занимался ловлей акул, сушил плавники и хвосты и продавал их корейцам, китайцам и японцам. Спросил нас: «Почему вы не уходите домой?». Мы долго ему рассказывали, что у нас морозы с ветром, снег и лёд метровой толщины. Он сказал, что понял, потому что видел снег по телевизору во время

учёбы. Затем Спешиллов спросил: «Как у вас остаться на острове?». Молодой поинтересовался: «А зачем тебе это нужно?». Олег объяснил, что, во-первых, у них тепло и хорошо круглый год, а во-вторых, для улучшения крови. Мужик внимательно посмотрел на нас с высоты своего роста и выдал замечательную фразу: «Нет, нам такие для улучшения крови не нужны». Мы с Олегом минут пять ржали над его чистосердечными словами. В основном жители Каролинских островов все высокие и здоровые.

Последний раз встретились с Луисом, поныряли в лагуне и вечером вышли на атолл Олимарао, который находится милях в 60-и на северо-восток от Валеаи. Ветер встречный, шли в лавировку на встречную волну, время от времени яхту било на ней. Скорость по генеральному курсу около трёх узлов, но нам не нужно было спешить - загорали, ловили рыбу и готовили пищу. К острову подошли 15 января. В «Джи-Пи-Эс» никто не посмотрел, и по ошибке прошли в лагуну мелководным западным проходом буквально по рифам, под килём оставалось 20-30 сантиметров. Уже когда вошли внутрь лагуны, увидели широкий и глубокий южный проход. Атолл Олимарао - выступающий над океаном кратер старого вулкана. С северо-восточной стороны остров Олимарао, а с юго-западной маленький остров Фалифи. Остров небольшой, метров 800 на 200, необитаемый, зарос пальмами и другими тропическими растениями. В лагуне метров на 70 от берега идёт песчаная отмель, а потом резко обрывается, и дна не видно.



**Мещеряков с добычей**

Молодёжь в очередной раз попыталась поставить приспособу для сбора кокосового молока на тубо, но у них опять ничего не получилось. Мы поняли, почему аборигены делают надрезы и собирают сок. Если кокосовое молоко собирать из молодых орехов, то они быстро закончатся, а копры в молодых орехах ещё нет, и продавать будет нечего. С утра с Куликовым пошли собирать кокосовое молоко из молодых орехов. Пролазили по пальмам весь день и набрали 20 литров сока, добавили молодую копру, которая только

начала оседать внутри ореха. Аборигены периодически приходят на Олимарао и собирают орехи. Они стали умнее, практически на всех пальмах нарубили с двух сторон зарубки и по ним поднимаются как по лестнице. Для ускорения созревания тубо Куликов добавил в сок пакетик дрожжей. Получилось, что вместо пальмового вина он поставил бражку. Утром предложил попробовать, хотя ещё шло брожение. Я отказался, а он попробовал и через полчаса сидел на унитазах, как горный орёл. Вечером он потащил канистру в машинное отделение, там температура градусов 50-60 и, естественно, «сварил» бражку. Я об этом не знал. Утром канистра уже не шумела, мы с ним попробовали и через полчаса уже оба сидели на горшках, как горные орлы. Остальные члены команды балдели над нами. Два дня ныряли и добывали ракушек, благо их здесь было много. Набрал штук пятьдесят ракушек лямбис-лямбис (большая плоская витая ракушка с большими рогами), штук 15 лямбис-скорпионов (тоже плоская витая ракушка меньших размеров с изящными рогами). Ещё нашёл много ципрей-тигрисов и конусов. По недомыслию (как говорил Куликов, жара в тропиках убивает всякую возможность думать) мы оставляли ракушки выгнивать на солнце вместо того, чтобы отварить, вытащить мясо и съесть. К концу дня ныряний начинал уже замерзать, хотя температура воды была 26 градусов.

С утра 19 января начались проблемы. На подходе к Олимарао поймали морскую щуку барракуду с метр длиной. Сказали Спешилкову, сидевшему за рулём, чтобы он убрал ноги из кокпита. Он не послушал. Барракуду кинули на леске в кокпит, она брыкалась и поцарапала Олегу ногу. Предложили ему обработать ранку, но он махнул рукой и не стал ничего делать. Началось воспаление. Утром Спешилков сказал, что болит нога, и попросил посмотреть. На ноге уже была опухоль – надавливаешь, и остаётся белая вмятина. Дал ему антибиотики, вскипятил воду, добавил марганцовки и сказал, чтобы он парил ногу и выдавливал гной. Вернулся на яхту в 4 часа. Олегу стало хуже, потому что он ничего не делал с ногой, и температура подскочила до 38 градусов. Пропарил ему ногу в марганцовке, выдавил гной и засыпал рану антибиотиком. Состояние очень серьёзное – явно развивалась гангрена, а до ближайшего жилого острова не меньше суток хода на яхте. Нашёл на берегу Куликова, посоветовались и решили срочно уходить. В зависимости от состояния Спешилова идти либо в больницу на Гуам (четверо суток хода), либо к фельдшеру на ближайший жилой остров. Так из-за безалаберного отношения Спешилова к себе прервалось наше великолепное пребывание на Олимарао. На следующий день состояние с ногой улучшилось: опухоль начала спадать, температура понизилась, и мы решили двигаться на Гуам. В дальнейшем здоровье Олега ещё улучшилось, и в заходе на Гуам отпала необходимость, пошли прямо на Тиниан. Дул сильный северо-восточный ветер, шли на север круто к ветру, пришлось поставить малые паруса – третью геную и штормовой грот, но всё равно сваливались на запад от курса. Ветер усиливался, временами налетали шквалы с дождём. Ночью на порывах ветра порвалась третья генуя, заменили на штормовой стаксель. В довершение ко всему полетела помпа внутреннего контура охлаждения двигателя пресной водой. Выяснилось, что ещё на Олимарао Куликову показалось, что дёргается стрелка амперметра при работе двигателя на зарядку аккумуляторов. Он решил, что слабо натянут ремень на приводе генератора и помпы, и он с Костиным подтянул ремень так, что вскоре развалился подшипник помпы.

На подходе к северной оконечности острова Гуам низко в небе увидели два красных огня. Подойдя поближе, рассмотрели два вертолёт, сопровождающих американскую подводную лодку, выходящую из порта. Разошлись с ней в ста метрах уже в темноте. Решили, что это атомная – не было слышно шума двигателей. Ветер оставался северо-восточным, шли «острым» курсом к ветру при встречной волне высотой метра четыре. Уже дней двадцать не мылись в пресной воде. На задницах у всех кровавые мозоли – днём рулишь в плавках, ночью надеваешь куртку-непромоканец и страховочный пояс. Периодически поливает волной и ёрзаешь на мокрой шершавой палубе. Уже на Тиниане наконец-то додумались, нашли пластиковый стул, отпилили ножки, и рулевой уже сидел на стуле сантиметрах в десяти над палубой.



24 января встали на якорь около острова Тиниан и занялись чисткой ракушек, потом в субботу и воскресенье продолжали это грязное дело. Ракушки гнили, вонь на палубе была неимоверная. Через два дня вечером вошли в порт и встали опять у борта рыбацкой посуды. Чтобы не было проблем с таможей и «зелёными», все ракушки спрятали в трюм «рыбака». Вечером по причине окончания похода на Каролинские острова разговелись водкой и пивом. Комическая ситуация приключилась уже поздно вечером. У Олега был «пунктик» - не использовать на стоянках яхтенный унитаз. Мы уже укладывались спать, когда Спешиллов решил сходить «по большому». Вышел на палубу, повесил трусы на румпель и сел на нижнюю ступеньку откидного трапа на корме яхты. Мы специально сделали такой трап, чтобы было удобно спускаться и подниматься на лодку при купании. В этот раз кто-то забыл после купания закрепить (привязать) откидную часть трапа. И вот довольный Спешиллов сидит на трапе, а в это время на соседний пирс заезжает полицейская машина и лампой-фарой освещает сидящего «орла». Олег от неожиданности автоматически хватается за трап, и вместе с ним с криком и грохотом падает в воду. Мы выскочили на палубу и увидели картинку: Спешиллов в свете фары плавает среди своих отходов. Мы уже отсмеялись, а полицаи ещё минут 10 стояли на пирсе и не уезжали. Мы сказали нашему герою: «Смотри, полицаи от смеха никак не могут сдвинуться с места, ты показал им классный концерт».

В обед Спешиллов пошёл оформлять визы и вскоре появился с целой толпой чиновников - таможня, портнадзор, санитарные власти. Все при полном параде, увешаны пистолетами, рациями, наручниками. И сразу начались вопросы: зачем пришли, почему нет отметок на Каролинских островах, почему нарушили закон и зашли в порт нелегально. Потом облазили и проверили всю яхту. Из разговоров стало понятно, что они искали у нас наркотики. Ещё один анекдот-быль. Мы все помыли ракушки, а Куликов свои гниющие оставил в мешке и опустил в воду. Один чиновник увидел мешок и спросил: «Кто владелец?». Я сказал, что это вещи капитана, и хотел поднять мешок на борт. Мужик отодвинул меня, сам поднял и отнёс его на берег. Вызвал Куликова, развязал мешок, а оттуда сумасшедшая вонь. На вопрос: «Что это?», Куликов спокойно ответил: «Подарки». Нужно было видеть лицо этого чиновника. В общем, процедура осмотра на яхте длилась часа три, а потом Спешиллов ещё часа полтора оформлял бумаги у них в конторе. Содрали с нас 100 баксов за оформление, но визы снова только на месяц.

Два дня занимался поиском подшипника на помпу. Обошёл и объехал с помощью новых знакомых несколько автомастерских и автомагазинов, разобрал несколько помп на автосвалках, но нужного подшипника не нашёл. Во время этих поисков местные предложили попробовать слабо-наркотический орех бетель. Бетель - это семена пальмы Арега катеху, которые посыпаются молотой негашённой известью и заворачиваются в листок бетельного перца. Эту смесь жуют, при этом выделяется красная слюна и её постоянно сплёвывают. Все тротуары и даже урны в офисах в красных пятнах. Идёт, например, чиновник в белой рубашке с галстуком, в тёмных шортах, с «дипломатом» в руке и постоянно плюёт красным. Чаморро говорили, что бетель даёт на некоторое время повышение тонуса в организме. Я попробовал, но не смог жевать - сразу тошнота и позывы к рвоте.

Вечером пришёл Дэниэл и в очередной раз нарисовал радужную перспективу. Сообщил, что договорился с богатым чаморро, тот даёт катер с оборудованием, и начинаем ловить рыбу. Одновременно займёмся ремонтом техники. Решили, что встретимся с этим чаморро и переговорим. Джо (так звали этого чаморро) в возрасте за 60 лет, очень больной, пил десятка два таблеток в день, и скоро должен был лететь на Гуам на операцию. Резюме переговоров - Дэниэл может брать катер и снасти и, если дело пойдёт, Джо заплатит по 300 баксов за каждого из нас за разрешение на работу. Мы начали ремонт катера, Дэниэл побегал около нас, потом исчез, и всё закончилось пшиком.

Уже пробыли два месяца в тропиках, подводная часть яхты обросла водорослями и ракушками - нужно было чистить и красить специальной «необрастающей» краской. Кран

для подъёма стоил 1 000 баксов, но денег у нас не было. Поставили яхту между двумя пирсами и с одного борта раскрепили верёвками к пирсу. Привязали к верхушке мачты верёвку, со второго пирса накренили яхту почти на 90 градусов. Без проблем очистили и покрасили один борт. На следующий день повторили операцию уже с другим бортом. Когда оставалось покрасить 1,5-2 квадратных метра борта в носовой части, подлетел на лодке представитель портнадзора и начал кричать, что мы нарушаем закон и не имеем права на воде красить и загрязнять её. Никакие доводы, что это специальная краска, и что её можно использовать на воде, не действовали. Обещал 10 тысяч долларов штрафа, пришлось прекратить работы. Утром пришёл Норман Поласис (капитан порта) и начал говорить об оплате стоянки в порту (по 50 баксов в сутки) и об оплате воды, которую мы брали на причале. Нам это надоело, решили уйти на Сайпан.

3 февраля после обеда с трудом вышли из порта (не работал двигатель) и с хорошей скоростью прошли до лагуны Сайпана. И тут начались приключения. Дело в том, что лагуна довольно мелководная, глубина 4-6 метров. Для больших пароходов размечен и углублён фарватер. Чтобы никому не мешать, шли под парусами мимо фарватера. В лагуне много одиночных коралловых рифов, глубина над которыми от полуметра до полутора метров. В прозрачной воде их хорошо видно, они выделяются тёмными пятнами на фоне голубой воды. Я был на руле и обходил эти рифы. Куликов с похмелья решил, что нужно идти прямо и сел за руль. Буквально через пять минут яхта фальш-килём наехала на риф (вода над ним была зелёного цвета, т.е. глубина не больше метра). Повезло, что был сильный ветер, и при большом крене яхту только сильно подбросило. Зацепили риф фальш-килём и не пробili днище. Сделали резкий поворот, а за нами сзади близко шёл катер с парашютистами. Маты с катера были понятны без перевода. Далее швартовка к борту баржи «Сесилия». Ветер примерно 10 метров в секунду дул слева. Договорились, что метров за 50 до кормы баржи майнаем паруса, Куликов делает пируэт вправо, гасит этим скорость, и мы спокойно швартуемся. Похмельный Куликов решил, что справа мель, и ничего не сделал. И вот мы летим с хорошей скоростью прямо на баржу, матросы с её кормы начинают разбегаться. Идём вплотную к борту баржи так, что отрываются кранцы на яхте, а впереди бетонный пирс. Пытаемся тормозить руками, но борт гладкий и не за что зацепиться. Хорошо, что Юра Костин со швартовым концом в руках на ходу запрыгнул на «Сесилию» и остановил яхту. До пирса оставалось меньше метра. Хоть Куликов и капитан, но выслушал всё, что мы о нем думали.



**В лагуне о.Сайпан, на заднем плане островок Манагаха**

В яхтенной гавани увидели самодельную яхту, по номерам похожую на русскую, а на ней Борис Байнов - мужик из Владивостока, в одиночку пришедший из Пусана. Сделал яхту из 36-местной алюминиевой спасательной шлюпки. Вместо фальш-киля смонтировал стальную пластину (чтобы уменьшить дрейф от ветра), положил внутренний балласт. Двигателя на лодке не было. Мачта от какой-то небольшой яхты. Освещение, ходовые огни и «Джи-Пи-Эс» работали от аккумуляторов с солнечной батареей. Никакого подруливающего устройства, руль фиксировался гвоздём на доске, установленной поперёк лодки, и висел на соплях. Вообще-то мужик «со снарядами в голове». В конце 80-х годов с советским паспортом нелегально перешёл границу и через Румынию и Югославию добрался до Греции. Устроился на нелегальную работу в судоремонтную фирму, хозяин забрал паспорт, и Борис был практически на положении раба. Подзаработал немного денег, купил виндсёрф и пошёл на нём в Италию, а это по прямой порядка двухсот миль. Где-то миль через 80 у него сломался сёрф, он больше суток проболтался в море, пока его не заметил и не подобрал греческий пароход, который доставил Байнова обратно в Грецию. За зиму Борис переоборудовал сёрф, сделал из него тримаран (приделал по бортам поплавки, чтобы меньше падать, и чтобы можно было отдыхать и спать, не переворачиваясь на волне). Следующим летом очередная авантюра - на сёрфе отправился в Египет, а это 400 миль через Средиземное море. Сколько суток он шёл я не знаю, но в конц концов вышел к побережью Египта западнее дельты Нила. Погода была штормовая, и Борис выбросился на берег, вымок сам и замочил все вещи и документы, которые он хранил во вроде- бы герметичном тубусе. В месте высадки был пустынный песчаный берег, где он разложил вещи (в том числе и деньги) на просушку. Уже под вечер огляделся, заметил огонёк и пошёл туда. Это был блиндаж египетских пограничников. Они выскочили, начали орать и стрелять из автоматов ему под ноги. Никто не говорил по-английски. Набили морду, завели в блиндаж, сняли часы и кроссовки. Потом надели наручники и приковали к какой-то трубе. Немного позже приехал офицер, говоривший по-английски. Байнов рассказал офицеру, что он прибыл один, на чём добрался и откуда, и где его вещи. Пожаловался, что солдаты избили его, забрали часы и обувь. Офицер наорал на погранцов, и те вещи вернули. Но когда

офицер с солдатом ушёл за вещами, Бориса снова поколотили и снова приковали к трубе. К чести офицера нужно сказать, что он вернул все вещи и деньги. А потом Бориса увезли в тюрьму в соседний городок. Допросы, объяснения и очень плохая кормёжка. Сидел в камере с ливийцем, через неделю их вдвоём отправили в Каир. Должны были ехать на поезде - лето, жара и общий вагон без кондиционера. Ливиец договорился с солдатом, что их довезёт до места его знакомый на машине. В пути остановились пообедать. Выпили и поели, в машине конвоир отрубился, винтовка валялась рядом. В тюрьме Каира опять продолжались допросы. Однажды утром под конвоем отправили пешком в советское посольство. Кормёжка в тюрьме была отвратительная, Борис поэтому предложил солдату зайти в харчевню и поесть. В посольстве долго разбирались, спросили, куда он хочет вернуться - в Грецию или домой. Байнов решил ехать домой, и ему сказали, чтобы он появился через неделю. На следующее утро пришёл тот же солдат и сообщил, что они сейчас же идут в посольство. На возражения Бориса о том, что нужно приходить через неделю, конвоир сказал: «Ничего не знаю, нужно идти сейчас». Когда проходили мимо харчевни, солдат завёл Бориса туда - пришлось кормить и солдата. И так продолжалось каждое утро - посещали столовую и приходили в посольство. Там им говорили, что нужно появиться в определённое число, и они возвращались. Через пару недель Байнова депортировали на самолёте в Москву. Там несколько часов сидел у чекистов, выслушивал угрозы и писал объяснительные. Но всё закончилось хорошо, его не посадили за нелегальный переход границы, и он улетел во Владивосток.

Через какое-то время авантюризм снова разыгрался, Борис начал строить самодельную яхту и через три года её закончил. Попытался получить во Владике разрешение на поход в Австралию. Собрались спортивные чиновники, оценили его самоделку - и добро на выход не дали. Тогда Байнов привлёк знакомых, побегал и получил разрешение на прибрежное плавание до Южной Кореи, куда и пришёл в 1996 году. В начале февраля 1997 года дошёл от Пусана до Сайпана. В переходе один раз попал в хороший шторм, но лодка выдержала. По пути, как и мы, зашёл на остров Паган, встретился и пообщался с филиппинцами. Тото передавал нам привет и вспоминал нашу бражку. Яхточка Бориса с малой осадкой стояла ближе к берегу, чем наша яхта. Лодки у него не было, и он добирался до берега и обратно вплавь. Из рассказа Байнова: «Плыву с яхты, выхожу на берег. Там сидит Тото и внимательно смотрит». Я у него спрашиваю: «Чего так смотришь?». А Тото отвечает: «Да вот, смотрю, когда тебя акула сожрёт». Байнов планировал яхту оставить на Сайпане, а в конце года идти в Новую Зеландию. Позднее во владивостокской газете прочитал большую статью о его приключениях. В конце 1998 года Байнов прилетел на Сайпан, с собой прихватил безбашенную деваху из Владика, и двинулся на юг. В пути дважды налетали мощные ураганы, но на его счастье яхта в это время находилась в гаванях на очередных островах. В Басмановом море (между Австралией и Новой Зеландией) погода была хорошая, но когда он подошёл к побережью, налетел шторм. У него был листочек карты из учебника географии. Город Окленд, куда собирался зайти, был отмечен большим кружком и вроде бы на западном берегу Новой Зеландии. На самом деле вход в залив Окленда с восточной стороны острова. Пришлось ему выбрасываться на берег, т.к. никаких гаваней в этом месте не было. Подошёл местный фермер, узнал кто они такие, и тут же позвонил в полицию. Ситуация стандартная - подъехала полиция, установила незаконное пересечение границы, и отвезла обоих в тюрьму. Событие не рядовое - на утлом судёнышке мужик добрался до них из России. Собрались пресса и телевидение, Байнов им рассказал, что у них с девушкой большая любовь, и они решили начать новую жизнь в Новой Зеландии. Пресса подхватила и раскручивала эту тему, но власти были непреклонны - только депортация. Их уже везли в аэропорт, но в это время какая-то дама ехала в машине и по радио услышала эту легенду. Приехала в аэропорт, выступила попечителем и забрала их к себе. Потом открыла благотворительный фонд с лозунгом - помогите, не дайте разрушить большую любовь. Народ повёлся, и в банке образовалась приличная сумма. На этом статья закончилась, и больше о Байнове мы не слышали.



Тушёнка у нас заканчивалась, и мы с Куликовым пошли по магазинам посмотреть и прицениться к консервам. Тушёнки, похожей на нашу, естественно, не было. Нашли только банки «Бобы со свининой». Вскрыли и увидели - бобы есть, томатный соус есть, но нет ни одного кусочка мяса, только запах.

Уже под вечер пошли к Байнову поговорить. Бориса нигде не было видно, и мы решили подождать. Подошёл японец Кубо-сан Тибо, гражданин Америки. У него было несколько домов на Сайпане и гостиница в Токио. В гавани стояла его 40-футовая круизная яхта. Кубо-сан уже приходил к нам на яхту, когда мы прятались в гавани от тайфуна. Разговаривать с ним тогда отправили Спешилова, владевшего английским после Америки. Кубо-сан сказал, что подойдёт ещё, но после разговора с Олегом исчез и больше не появлялся. Вместе с Куликовым немного пообщались с японцем и потом зашли вместе на яхту Байнова. После разговоров Кубо-сан пригласил нас на местные яхтенные гонки и к себе домой в гости. И мы поняли, что портовый сленг, которому научился Спешилов в Америке, отбивал от нас всех приличных людей.



**Идём Сангарским проливом**

После окончания гонок был банкет, который организовали местные яхтсмены. Мы шли по пустынному пляжу. Стоял мужик в шортах и майке, мы издали увидели, что это русский. Заговорили с ним, он обрадовался русской речи, и мы пригласили его с собой. Бизнесмен Олег Зиссер приехал из Комсомольска-на-Амуре на Сайпан по делам. У нас была проблема - сдохли аккумуляторы, уже не брали зарядку. В разговоре зацепили эту тему, и Олег сказал, что купит нам аккумуляторы, даже притом, что стоили они 500 долларов. Хотя старпом на «Сесилии» обещал старые батареи после замены на барже на новые, мы быстро согласились на лучший вариант. Утром в гостинице встретились с Зиссером и его компаньоном из Америки. Американец очень хорошо говорил по-русски. Рассказал, что окончил университет, где изучал наш язык. Потом пошёл служить в военно-морской флот, отучился в разведшколе и несколько лет работал в Москве военным атташе. Объездил практически всю европейскую часть России. Когда мы сказали, что впервые видим живого американского шпиона, он долго веселился.



**Барбекю после гонок на Сайпане. Слева – Мищеряков, Куликов, Зиссер, Григорович**

Видно, под воздействием тропиков у меня возникли проблемы с сердцем, и при финансовом содействии Олега Ченцова (туроператора из Владивостока) я взял билет на самолёт на 19 февраля. В день моего отъезда Кубо-сан привёз нас к себе домой. Небольшой красивый дом, а рядом гостиница для туристов из Японии, с которыми мы немного пообщались. Кубо-сан накрыл прекрасный стол, закуски и выпивки на нём было человек на двадцать. Сакэ, вино, виски, водка, коньяк и большой термоконтейнер с пивом. Рядом стоял уже готовый мангал с заготовленными мясом, рыбой и морепродуктами. Когда прилично выпили, Куликов сел рядом с Кубо-сан и начал рассказывать ему, как лечить себя акупунктурой. Естественно по-русски, т.к. не знал практически ни слова по-английски, и тем более по-японски. Кубо-сан кивал, что-то говорил по-японски и, как ни странно, они понимали друг друга. Жена Кубо-сана повела нас в дом и показала коллекцию ракушек. Она с мужем практически каждый год ходила на яхте по островам и много ныряла. Похвалилась ракушкой ципрея талпа из её коллекции (действительно редкая и очень красивая раковина, похожая на большую сливу с жёлто-коричневыми и коричневыми полосами на гладкой перламутровой поверхности). Я рассказал о том, что в моей коллекции тоже есть такая ракушка, и о том, где я нырял. Вечером Кубо-сан отвёз меня в аэропорт. Перед взлётом сказали, что маршрут немного изменится, сначала сядем на Гуаме, а потом уже летим в Сеул. Аэродром на острове построен на плато на вершинах холмов, это метров 250-300 над уровнем моря и над городом. Когда самолёт разворачивался на площадке, то самой площадки из иллюминатора не было видно. Казалось, что сидишь над пропастью, а внизу под тобой огни города.

Мужики после моего отъезда решили сходить ещё раз на юг, шли мимо Гуама и внезапно попросили заход в порт в связи с поломкой двигателя (а это территория Америки). Им дали разрешение, поставили на рейдовую стоянку в яхт-клубе. Капитану разрешили выход на берег, а команде запретили. На их счастье, президент яхт-клуба чаморро по имени Иллой плевал на запрещение и каждый вечер возил экипаж по барам, а один раз завёз даже в стриптиз-бар. Через несколько дней Иллой пошёл с нашими на Сайпан. Пробыли там дней десять и вернулись снова на Гуам (Иллой как-то договорился с властями). И снова вечерами начал возить экипаж по знаменитым местам. Потом подсчитали, что он истратил на развлечения и продукты порядка 4 тысяч баксов. Уйдя с Гуама и пробыв ещё недели две на

Сайпане, в конце марта «Риф» двинулся домой. Отошли миль восемьдесят, и при сильно порыве ветра отломалось крепление штага (трос, который держит мачту с носа яхты). Хорошо, что ветер дул в борт, Юра Костин вовремя среагировал и развернул лодку кормой к ветру, а остальные удерживали с носа яхты мачту за спинакер-фалы. Мачту чудом не сломали. Вернулись на Сайпан, отремонтировались и снова на север. По пути остановились на Пагане, снова поохотился, но мяса также не засушили и пошли дальше без него. Ещё на Сайпане в японском консульстве получили транзитные визы на остров Титидзима (архипелаг Огасавара) и в порт Отару для снабжения водой и продуктами.

Остров Титидзима небольшой, с населением примерно две тысячи человек, переселенцы с Сандвичевых островов и из Японии. Остров посещает довольно много туристов и население в основном обслуживает их. Нет никакой промышленности. Уникальная природа в связи с удалённостью от других островов. Эндемичные растения и животный мир - зелёные черепахи, японский чёрный голубь, различные виды редких рыб, киты (особенно кашалоты) и дельфины. Удивили наших мужиков отличные дороги и видовые площадки с нержавеющей полированными ограждениями. Заправившись водой, пошли курсом на город Отару (северо-западная часть острова Хокайдо). Хотя транзитная виза была только на сутки, чиновник взял документы, уехал и оформил визу на 15 суток. Денег у народа уже не было, немного продуктов дали моряки с русского парохода. За стоянку у пирса в яхт-клубе запросили по 100 баксов в сутки. Простояли день на рейде, прошли по городу и ушли в Ольгу. Последние сутки перед Ольгой оказались особенно тяжёлыми. Штормило, шёл дождь, периодически налетали снежные заряды. На вахте наверху более часа невозможно было выдержать, тем более после тропиков. Яхта пришвартовалась в Ковше на Рудной Пристани 1 мая со здоровым экипажем.

### **Шесть лет без яхт**

В 2004 году очередные собственники нашего завода продали обе яхты, и мы остались «безлошадными». На этом клуб «Посейдон» закончил своё существование. Новый директор не разрешил продать нам яхту «Абрек», и её продали яхт-клубу «Семь футов» (командор и собственник Михаил Ермаков). Ермаков пообещал перепродать её нам. Мы собрали деньги, поехали к нему во Владик, но он вдруг передумал и решил собрать флотилию 25-футовых яхт этого типа. При перегоне «Абрека» во Владивосток в районе залива Владимира погиб Олег Спешников. Он на лодке пошёл с другом детства и пасынком, которые практически первый раз шли на яхте. В этот же вечер владивостокские яхтсмены, которые купили «Риф», тоже выходили в море. На проводах Спешников хорошо принял на грудь и неправильно поставил парус грот. Парус наверху за что-то зацепился и не встал на место. Ночью они проходили мимо залива Владимира, ветер усилился, и парус начал работать не так, как нужно. Спешников отправил друга внутрь яхты за фонарём, чтобы осветить и выяснить причину. В это время порывом ветра парус освободило от заклинивания, он расслабился, при этом освободился гик и ударил Олега по голове. Он пытался удержаться за румпель, но не смог и улетел под леерами за борт. Одновременно, т.к. держался за румпель, развернул яхту в обратную сторону. Его друг почувствовал неладное, выскочил на палубу, но Спешникова уже не увидел. Попытался найти Олега, но опыта работы с яхтой не было, ничего не вышло. Об опыте говорит такой факт: если от Рудной Пристани до залива Владимира они дошли часов за пять, то обратно добирались сутки. Погубило Олега пренебрежение правилами безопасности. Ночью он был на руле без спасжилета и не пристегнулся страховочным концом.

В 2006 году Куликов связался со своим бывшим учеником в яхтинге Александром Косинским (бизнесменом из Находки), и он пригласил нас на 100-мильную гонку из Владивостока до посёлка Преображение (севернее Находки). Косинский ещё с одним бизнесменом, Левковским, купил хорошую углепластиковую японскую яхту «Nachi-X»

(Начи). Гонка проходила при хорошей погоде, дул средний ветерок, большой волны практически не было. На вахте я стоял на бакштагах (регулировал тросики с левого и правого бортов, которые удерживают середину мачты в продольном направлении). Бакштаг с наветренного борта должен быть жёстко натянут, а с подветренной стороны ослаблен. При поворотах яхты бакштаги мешают перекинуть грот на другой борт, поэтому матрос должен поочерёдно «набивать» и ослаблять их. До мыса Поворотный под Находкой (это 50 миль) мы дошли первыми, и нужно было обогнуть его и пойти уже на северо-восток. Экипаж решил сократить путь и пройти под мысом, хотя ветер дул с берега. В результате мы оказались в зоне штиля (как говорят моряки «в луже»). Пока оттуда выбирались, несколько яхт увидели ситуацию и обошли нас мористее. Недалеко от Преображения мы уже догнали яхту «Сибирь», которая шла первой. Ветер был восточный, и мы шли круто к ветру. Вдруг «Сибирь» сделала поворот в море на восток. Явно было, что они включили двигатель и пошли против ветра. Перед самым Преображением они повернули к берегу и под спинакером с хорошей скоростью финишировали. Как обычно после гонок было награждение победителей, и был устроен банкет. После банкета «Начи» ушла в Находку, а мы с Куликовым должны были утром на автобусе возвращаться во Владик. Переночевать нас пригласили на «Сибирь», где до глубокой ночи продолжался банкет. Мы все сидели в кокпите, и вдруг старпом яхты, сидевший рядом с капитаном, сказал: «Капитан, у нас сломался винт, нужно вызывать водолазов». Капитан увидел, что я всё слышу, и пнул старпома. Тот, основательно набравшийся, снова и снова продолжал свою тираду. В общем «продал» яхту - подтвердил, что в гонке они работали двигателем.

На следующий год мы с Куликовым опять на яхте «Начи» участвовали в Кубке залива Петра Великого. Гонки, как обычно, были интересными. Погода менялась быстро, приходилось всё время бороться с ветром и парусами. Призов в этой серии гонок мы не взяли, но был очень серьёзный момент. В 100-мильной гонке очередной этап проходил вечером вдоль берега Владивостока по направлению к Второй речке. Ночью город светится огнями, и заметить ходовые огни пароходов, а особенно яхт, на этом фоне очень сложно, тем более, что на яхтах огни установлены на верхушках мачт (на высоте более 15 метров). Ветер дул с берега, и у лодки крен был в сторону моря. Вдруг в темноте со стороны моря появились огни судна, которое шло прямо на нас. Начали светить фонарями на паруса и в сторону судна. Никакой реакции не последовало. До столкновения оставалось метров 50, и капитан яхты Косинский дал команду рулевому Левковскому (совладельцу яхты) сделать поворот. Тот ответил, что проскочим, и шёл тем же курсом. А судно, им оказался рыбацкий МРС, продолжало идти на нас. Экипаж начал кричать, и, наверное на «рыбаке» нас слышали. В самый последний момент, буквально в десяти метрах от яхты, МРС сделал крутой поворот на 180 градусов, да так, что вода из-под его винтов пошла на палубу яхты. Счастливая случайность, что он нас не протаранил.

### **Гонки на «Лунном зайце»**

В 2010 году наш член экипажа «Рифа» Игорь Коробицин во Владивостоке купил японскую яхту, и она три раза участвовала в регате на Кубок залива Петра Великого. В приёры мы попали один раз - в 2013 году, заняли 3-е место в своём классе яхт. В 2010 и в 2011 годах нам, по моему мнению, не повезло по двум причинам:

- Коробицин очень берёт свою собственность (и весь экипаж это понимал), и поэтому в гонках паруса не форсировали. При усилении ветра Игорь давал команду зарифить грот и заменить стаксель на меньший. Очень не хотел крена яхты больше пятнадцати градусов, в то время как соперники шли под парусами максимально возможной площади и с максимальным креном. В одной из гонок вышли из бухты Троица, обогнули мыс Гамова, и



нужно было держать курс на север к мысу Песчаный вдоль западного берега Амурского залива. После мыса Гамова ветер резко усилился до 20-25 метров в секунду и изменил направление на северное. Поставили 3-ю геную (самый маленький передний гоночный парус), но и под ним яхту кренило так, что борт начал уходить в воду. Игорь забеспокоился и дал команду поставить штормовой стаксель, и скорость резко упала. Кроме того, изменили курс и пошли восточнее островов Большой Пелес и Стенина, чтобы укрыться за ними от ветра. Это удлиняло путь миль на пять,



**В гонке, слева направо: Леонтьев, Григорович, Куликов**

- Ночью часть наших соперников (при слабом ветре или его отсутствии) включала двигатели. Это мы явно увидели в одной из гонок. В очередном этапе обогнули острова Антипенко - Сибирякова и шли на мыс Песчаный. Мы были в средней группе и немного отставали от лидеров. Но ночью около мыса был полный штиль, и все яхты собрались в районе поворотного знака. Часа три было полное безветрие. Мы стояли чуть дальше от берега чем остальные яхты и, когда потянул ветерок (он дошёл до нас раньше, чем до других), мы первыми обогнули знак и пошли к финишу. Ветер был очень слабенький, скорость яхты не более одного узла. Лодка шла в бейдевинд и вправо на ветер не могла повернуть ни на градус. И вдруг идущая сзади яхта повернула вправо градусов на 20-25 и ушла с хорошей скоростью против ветра. Уже перед финишем мы увидели, что она финиширует под спинакером впереди нас метров на сто.



**Награждение после гонок**



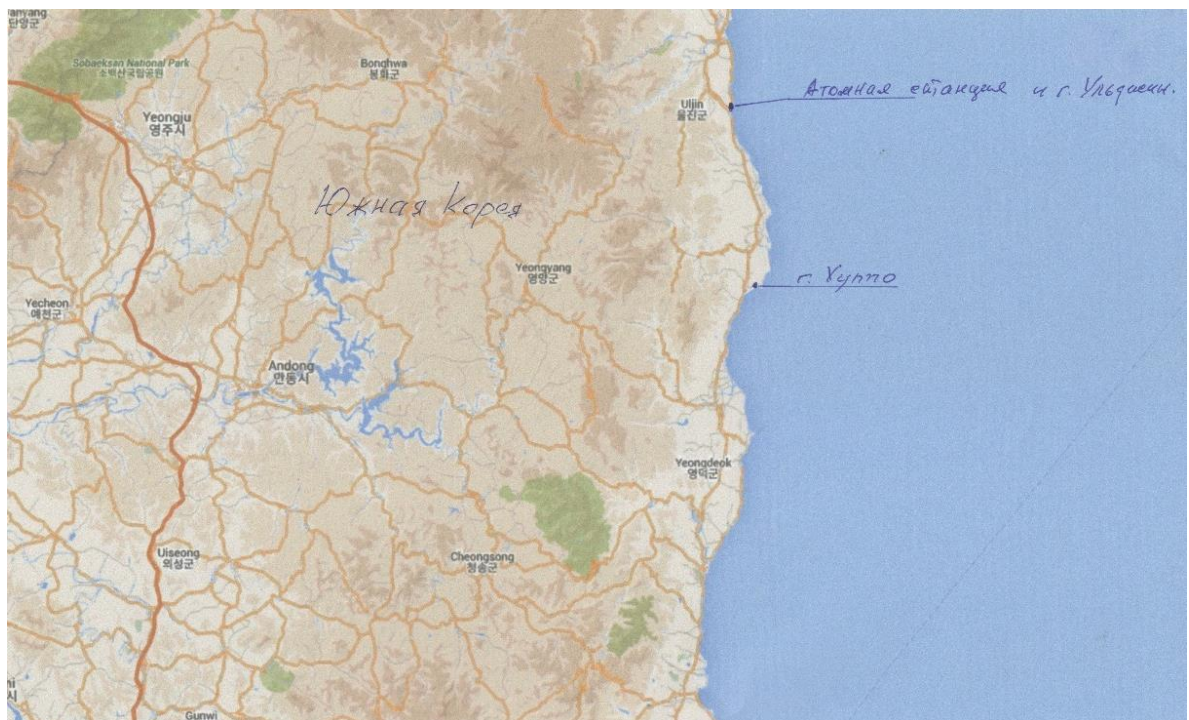
**Команда «Лунного зайца»: Юрий Куликов, Слава Прохоров, Костя Диденко, Валерий Леонтьев, Виктор Григорович (фото И. Коробицина)**

### **«Лунный заяц» в Корее**

Следующая регата в Южной Корее получилась уже на «Лунном зайце» в 2012 году. Отправились туда экипажем: Игорь Коробицин, Виктор Григорович, Валерий Леонтьев, Слава Сеницин, Владимир Сычёв и Костя Диденко (к сожалению, Юрий Куликов умер в 2011 году). Подали заявку в Федерацию парусного спорта, оформили необходимые документы и, чтобы не терять времени (не заходить во Владивосток), оформили выход за границу в Находке. Старт гонок был назначен в городе Хуппо (севернее Пусана). Вначале мы должны были зайти для оформления в порт Тонхе (немного южнее границы между Северной и Южной Кореей). На 700 миль пути затратили шесть суток и утром подходили к порту. Контроль у корейцев был жёсткий, на подходе к порту нас встретил сторожевой корабль пограничников и долго выяснял наши данные. Наша яхта шла первой из



российских и, когда зашли в порт, оказалось, что портовые власти не знали о нашем приходе. К пирсу швартоваться не разрешили и приказали уходить из порта. Связались со спортивным агентом (хорошо, что у Игоря был спутниковый телефон). Агент приехал часа через два и решил все вопросы, встали к пирсу и, наконец, оформились. Мы удивились, что организована мощная международная регата, определены места захода яхт в порты, а у властей нет никакой информации. Утром вышли в море. В инструкциях оргкомитета были даны координаты порта Хуппо, куда мы и двинулись. К вечеру подошли к назначенному месту. На берегу светились красные огни, а вблизи порта натолкнулись на сети и начали их обходить. Удивили очень мощные сети и сигарообразные поплавки. Решили, что это «огороды» для выращивания морепродуктов. Уже в темноте вошли в очень маленькую закрытую гавань. Там стоял «земснаряд» с баржей, и у небольшого пирса был пришвартован полицейский катер. Мы ещё поговорили на тему - где же в такой маленькой гавани они собрались ставить более тридцати яхт. Встали к пирсу, а буквально через пять минут прибежали мужики в форме, потребовали документы и начали кричать, что мы нарушили какие-то правила. Минут через двадцать подъехали две машины с вооружёнными солдатами. Благо, что появился человек, знающий английский, и объяснил, что мы зашли в «закрытую» гавань на территории атомной станции, да ещё и ночью. В общем, приняли нас за террористов. Мы показали бумаги с инструкциями оргкомитета регаты с чёткими координатами (было написано, что это координаты порта Хуппо). Служивые немного успокоились, но потом прибежал перепуганный начальник охраны станции с трясущимися губами и потребовал, чтобы лодка немедленно уходила. Мы сказали, что ночью на яхте между их сетями ходить опасно. Он убежал и минут через десять предоставил катер, который проводил нас в соседнюю гавань. Оказалось, что работники оргкомитета слабо разбирались в географических координатах и дали координаты соседнего с Хуппо города Ульджин.



Южная Корея. Атомная станция и город Хуппо

На следующий день добрались до города Хуппо. Большой новый порт с большими бетонными молами и маяками на входе. Внутри хорошие причалы для пароходов, есть даже морской пассажирский вокзал. В городке полудеревенского типа порядка 15 тысяч

жителей. Причалы для яхт они организовали из пластиковых плотов, закреплённых на якорях.

Корейцы изменили маршруты регаты по сравнению с 1996 годом, планировалось 4 гонки:

- малая гонка 30 миль в акватории порта Хуппо,
- длинная гонка порядка 150 миль от Хуппо до острова Уллындо,
- короткая гонка около 20 миль на острове Уллындо вокруг островка Чукто,
- после перехода, старт на острове Токдо и финиш в Хуппо.

Никаких хороших результатов не получили, потому что судьи валы двигателей яхт не опечатывали. Один впечатляющий пример: на финише длинной гонки около острова Уллындо в темноте и тумане при слабом ветре слышали шум двигателя и шум воды от движущейся с хорошей скоростью лодки. Увидели яхту «Надежда», она нас догоняла. Но когда её экипаж увидел нашу лодку, раздался крик: «Что вы делаете?». Яхта выключила двигатель, резко сбросила скорость и исчезла сзади в тумане. Кроме этого Коробицин во всех гонках придерживался генерального курса и никак не хотел рисковать. Остров Уллындо нас удивил, за 16 лет с 1996 года он очень похорошел. В посёлке сделали хорошие дороги, появилось много красивых зданий, правда, рыбацкие причалы остались такими же. Было два дня отдыха, и нас свозили на экскурсию в горы посмотреть музей на открытом воздухе - старинную корейскую деревню в кратере древнего вулкана. В горах до деревни сделали узкую и очень крутую асфальтовую дорогу. На серпантинах только одностороннее движение и регулируется светофорами, кроме того на асфальте сделана поперечная нарезка канавок, чтобы колёса машин не скользили. Сохранилось несколько полукаменных-глинобитных хижин, размерами примерно три на пять метров и высотой максимум полтора метра, состоящих из двух клетушек. Никакой мебели, в одной из комнаток полуоткрытый очаг для приготовления пищи, естественно, без дымохода.



Экипаж «Лунного зайца» на о. Уллындо. Леонтьев В., Сеницын С. На заднем плане остров Чукто





**Остров Уллындо, пешеходная тропа между гаванями**

В 2013 году состав экипажа немного изменился, в этот раз шли Коробицин, Григорович, Леонтьев, Прохоров, Сычёв, а вместо Диденко в экипаже был Владимир Павлюк. Правда, ему не повезло, он дошёл только до Хуппо, там у него возникли серьёзные проблемы со спиной, и мы отправили его рейсовым паромом во Владивосток. В 2013 году прошли теперь уже прямо в Хуппо и опять стояли у наплавного пластикового причала. Правда, в один из дней резко похолодало, подул сильный северный ветер. Наш причал начало ломать, и пришлось переходить к морвокзалу под защиту бетонного пирса. Рядом с нами стояла французская яхта из Бордо. Муж и жена (Жан-лу и Сессиль) вместе с шестилетним сыном уже полгода путешествовали по миру и решили поучаствовать в этой регате. В длинной гонке до Уллындо к ним на борт для усиления посадили трёх корейцев. После старта корейцы сразу укачались и Жан-лу с Сессилью всю гонку отработали вдвоём. Коробицин в своей манере пошёл в лавировку вместе со всеми почти генеральным курсом, а Жан-лу сразу ушёл вправо, используя ветер для хорошей скорости. Потом ветер изменился, и он с попутным ветром под спинакером финишировал первым. В следующей длинной гонке от острова Токдо французы пришли вторыми. По результатам всех гонок они оказались вторыми и в качестве призовых получили 15 тысяч долларов. Мы поняли, что переходы по морям и океанам дали Жан-лу очень хороший опыт. Мы с французами подружились и постоянно общались.

Наша яхта хорошо выступила в короткой гонке на Уллындо (вокруг островка Чукто), в ней мы заняли первое место. Стартовали при очень хорошем попутном ветре под спинакером. Перед поворотом явных лидеров не было, все шли кучкой. Поворот вокруг Чукто прошли опять же в группе, но на пути к финишу при встречном ветре начались уже настоящие разборки. Яхта шла с очень хорошим креном (временами палуба у борта уходила в воду), хотя весь экипаж сидел на борту и откренивал лодку. Мы решили уйти ближе к Уллындо (хотя по карте там было много мелей) и укрыться от волны за мысом острова. У нас всё получилось, и мы выиграли. Очень важный фактор в этой регате - корейцы установили напротив рычагов включения хода на редукторах яхт видеокамеры, то есть исчезла всякая возможность включать двигатель в гонках.

Для того, чтобы стартовать на острове Токдо, вечером вышли из порта и утром были на месте старта. Корейцы активно использовали регату в политических целях. На небольшой причал высадили представителей с яхт, туда прибыл адмирал флота с прессой и телевидением. Флагами, плакатами и торжественными речами обозначили старт международной гонки, т.е. в очередной раз показали, что этот остров принадлежит Корее. В гонке до Хуппо нам не повезло. Выбрали хороший курс, но в середине пути вышли на большой массив рыбацких сетей, пришлось их обходить. Потеряли время, а потом ветер резко стих, и начался штиль. Контрольное время истекало, яхты включили двигатели и пошли в Хуппо. Мы решили бороться до конца, финишировали уже в начале банкета и были встречены аплодисментами собравшихся яхтсменов «за волю к победе».

На обратном пути домой почти сутки боролись с встречным штормовым ветром. Хорошо промокли, но получили хорошую порцию адреналина. Удивили северокаорейские рыбаки. Мы проходили где-то в сотне миль от побережья. Вдруг увидели небольшую деревянную лодку, в которой было четверо мужиков, и один из них в погонах. Открытая лодка, только на корме был устроен небольшой брезентовый навесик. Спросили у них, нужна ли помощь, но они отказались. Сначала думали, что они совсем сумасшедшие - на такой лодке уйти на сто миль от берега. Потом увидели ещё две такие же лодки и поняли, что они работали рядом с плавбазой.

В Находке произошёл неприятный эпизод с таможней. В Корею трое из экипажа набрали много соджика (рисовой водки) и других напитков для подарков друзьям (намного больше нормы провоза). Для облегчения оформления документов в порту Коробицин нанял судового агента. Пограничники и санитарные власти всё быстро оформили, а у таможенника с агентом произошел конфликт (продолжение каких-то старых споров). Таможенник разозлился и начал проверять вещи экипажа. Результат - у троих оказалось спиртного выше нормы, тем более что мы ничего не прятали, и все бутылки было видно. Оформление нарушения проходило сначала на яхте, потом в офисе таможни уже часа в два ночи. Я спросил у таможенника, какого чёрта он так привязался к нам, и тот ответил, что это результат такого поведения агента.

### **«Лунный заяц» в Японии**

В 2014 году решили сходить в Японию на гонки «Сейкан кап». Эти гонки организывают японцы в честь открытия подводного железнодорожного тоннеля под Сангарским проливом между островами Хокайдо и Хонсю. С 2000 года на гонки приглашают яхты из России. Дистанция гонок чуть больше 60-и миль, но они интересны тем, что в Сангарском проливе постоянное сильное течение из Японского моря в Тихий океан и непредсказуемый ветер. По чётным годам маршрут гонок проходит из города Хакодате (на острове Хокайдо) на юг через Сангарский пролив, залив Муцу (на острове Хонсю) до города Аомори. По нечётным годам - гонки в обратном направлении. Залив Муцу довольно узкий, а вдоль берегов сплошные плантации для разведения моллюсков и рыбы. А это огромное количество буйков, обозначающих ловушки, и очень много «огородов» - участков моря, огороженных мощными сетями. Для прохода пароходов остаётся узкий проход шириной километра два. Кроме того, на подходе к Сангарскому проливу и в самом проливе всегда много посудин-кальмароловов. Подходишь к проливу - впереди зарево огней. Около рыбаков в мощном свете фонарей пирует множество чаек, стоит сумасшедший гвалт.



Город Хакодате очень интересен. Находится на перешейке полуострова Камеда между заливом Хакодате с юга-запада и Тихим океаном с северо-востока. Город начинался с небольшого порта и был открыт для иностранцев в 1853 году. В нём до сих пор сохранились старые причалы, европейские здания 18-19-го веков и старые склады на причалах. Здесь до сих пор работает ресторан, который ещё в конце 19-го века открыл приехавший сюда немец, а его потомки сохраняют до сих пор традиционную немецкую кухню. Хакодате в переводе с японского – «коробка» (в первую очередь в связи со складами на старых причалах). На окончании полуострова есть красивая гора высотой 334 метра, на которой расположена смотровая площадка. Для подъёма на неё есть обычная дорога и устроена канатная дорога. Со смотровой площадки и из ресторана открывается великолепный вид на город, который море омывает с двух сторон. Сейчас в городе проживает около 300 тысяч человек. С 1855 года до открытия порта Владивосток в Хакодате зимовала русская военная флотилия, а с 1858 года открылась российская дипломатическая миссия (консульство) под руководством Иосифа Гошкевича. В эти годы активно строились здания иностранных консульств, церкви и общественные здания европейского типа. В 1859 году была построена деревянная православная церковь Воскресения Христова, которая сгорела при пожаре в 1907 году. В 1916 году закончили строительство каменной церкви, которая действует до сих пор. Леонид Лысенко, известный яхтсмен из Владивостока, в 2008 году обосновал традицию поминовения русских моряков, умерших во время зимовок русского флота в Хакодате. Моряки умирали от болезней и



несчастных случаев, и их хоронили на русском кладбище, которое сохранилось до сих пор. За ним ухаживают прихожане православной церкви и работники генерального консульства в Хакодате. Лысенко, бывший военный моряк и преподаватель ДВВИМУ, уже много лет занимался историей военного флота России. С помощью генконсула и руководителя русской церкви Воскресения Христова Николая Дмитриева (отца Николая) организовал на кладбище поминальное богослужение с возложением венков от приморских яхтсменов. С тех пор наши яхтсмены ежегодно повторяют это мероприятие.



**Вид на город Хакодате с обзорной площадки на горе**

Немного расскажу о деятельности Леонида Константиновича Лысенко. Активный член общества ветеранов Тихоокеанского флота (Офицерского собрания КТОФ) он много лет через консульство России в Японии пробивал идею установки памятного знака о моряках, погибших в Цусимском сражении в 1905 году. Благодаря его и других ветеранов флота усилиям в 2005 году российское посольство совместно с японцами установили общую мемориальную стелу. Это сделано на северном острове Камидзима (один из островов архипелага Цусима) вблизи посёлка Кан. В этом районе выплывали на берег моряки с погибших кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры во время Цусимского сражения. Сразу после него японцы установили маленький памятник в память о своих погибших моряках. Совместная мемориальная стела - это большая мраморная плита, на которой выбиты фамилии всех погибших моряков, русских и японских. Русских моряков погибло более 5 тысяч, а японских - 72 человека. С обеих сторон стелы установлены флагштоки с российским и японским флагами. Мы заменили потрёпанный российский флаг на новый и помянули погибших. Кроме того, на въезде на территорию мемориала установлено панно, на котором изображён адмирал Того, посетивший в госпитале пленного адмирала Рожественского, командующего нашей эскадрой. На следующий день побродили по посёлку Кан, в котором проживает тысячи три жителей. Посёлок рыбацкий, в основном ловят кальмаров. Порт сделан великолепно, два волнолома, стоящих один за другим, полностью защищают бухту от ветра и волн. Вся бухта оборудована прекрасными



бетонными причалами. Очень удобно - с одной стороны дороги стоят дома, а с другой пришвартованы катера. Вышел из дома, прыгнул в лодку и ушёл на рыбалку.

В Хакодате под влиянием европейской военной культуры на перешейке был построен по западному образцу «Пятибастионный форт Горёкаку». В настоящее время его используют как музей, и высадили много деревьев сакуры. Хакодате, построенный в основном в европейском стиле, и форт Горёкаку привлекает массу туристов со всей Японии.

Климат в городах Хакодате и Аомори очень мягкий, тёплые ветви течения Куроисио с запада и востока Сангарского пролива обеспечивают богатую рыбалку круглый год. Особенно славятся эти города блюдами из кальмара. Это различные японские супы из кальмара и кальмары, жаренные на решётке. Особенно популярен сырой кальмар. Его вытаскивают из аквариума, чистят, отрезают голову и подают в сыром виде с соусом. Официант поливает голову соусом и щупальцы начинают шевелиться. После активной реакции посетителя официант забирает тарелку, нарезает щупальца и подаёт всю нарезку.

Город Аомори расположен в северной части острова Хонсю на берегу залива Муцу. Здесь находится первая железнодорожная станция после выхода из тоннеля «Сейкан» и начало скоростной железной дороги до Токио. Для туристов на набережной построено здание в виде большой пирамиды из стекла, в нём куча магазинов, ресторанов и видовых площадок. Между портом и железнодорожным вокзалом расположен исторический музей. В двух бывших паромах, ранее перевозивших людей и вагоны между островами, тоже сделаны музеи. В середине июля (как раз в период гонок) в Аомори празднуется День моря. На набережной в парке (в районе яхтенной гавани) находится открытая концертная площадка. В этот день выступают самодеятельные артисты из ближайших префектур, а по окончании концерта проходят массовые танцы.

Через Федерацию парусного спорта сделали визы, а отход за границу оформляли уже в Ольге. В Хакодате пришли ночью и до утра простояли на рейде. Утром появилась яхта «Сибирь», и мы вместе пошли в порт. На швартовку японцы нас не пустили, сказали, что нас нет в списке яхт, участвующих в гонках. Оказалось, что Коробицин отправил заявку спортивному агенту в Японии и получил от него что-то типа приглашения. Дальше ничего не оформлял, посчитав, что письма от агента достаточно. После долгих разговоров японцы предложили уйти в Сангарский пролив и вернуться на следующее утро. Мы сутки проболтались в море, ожидая решения властей. К счастью, нас допустили к гонкам.

В гонках «Сейкан кап» мы участвовали три раза - в 2014, 2015 и 2016 годах. Хорошими результатами себя не порадовали. В 2014 году мы финишировали фактически вторыми, но по пересчёту баллов (по гандикапу) в призёры не попали, хотя могли быть первыми. Ситуация такая: в Сангарском проливе очень мощное течение с запада на восток из Японского моря. Чтобы течением не сбросило лодки на восток (можно не попасть в залив Муцу), все яхты уходят на запад к началу пролива, а потом, используя немного попутное течение, идут на юг в Аомори. В этой гонке дул приличный восточный ветер. Все яхты пошли обычным маршрутом, а одна японская лодка направились напрямую вдоль восточного берега залива Муцу. Мы решили, что японец лучше знает местные условия, и двинулись за ним. Во второй половине дня все яхты, ушедшие на запад, были позади. В это время ветер усилился, и Коробицин решил взять рифы на гроте и заменить передний парус стаксель на меньший. К концу дня отставшие яхты нас догнали, потому что шли под полной парусностью и не жалели лодки. Если бы не этот ляп, мы бы спокойно финишировали первыми в своём классе с большим отрывом.

В 2015 году старт гонок был в Аомори, поэтому шли прямо туда. Сангарский пролив пересекли днём и уже в сумерках вошли в залив Муцу. Чтобы ночью не «гулять» по судовому ходу под парусами, включили двигатель, но он через короткое время сломался. Пришлось идти под парусами, хотя ветер был не очень удачного направления. Чтобы обезопасить себя от пароходов, пошли ближе к западному берегу и ночью при сильном ветре влетели в «огород». Ночь, темень, хорошая волна залива корму, а мы зацепились

пером руля за толстые верёвки с буюми. С трудом скинули вниз верёвку и развернулись в обратную сторону, чтобы не попасть в следующие «огороды». Немного подремонтировали двигатель и попытались его включить, но была сильнейшая вибрация вала с винтом. Решили, что верёвками «огорода» согнули вал или повредили винт. Утром вошли в яхтенную гавань и через спортивного агента пригласили специалиста для решения трёх проблем - замены сломанного шкива на двигателе, ремонта погнутого вала и замены вышедшего из строя аккумулятора. Со шкивом и аккумулятором вопросы решили, а с валом и винтом, к нашему счастью, ничего не надо было делать. На них просто намоталось очень много водорослей. В этих гонках познакомились с яхтсменом Дженем Тоносаки из Аомори. У него была небольшая круизная яхта, но гонялся он с друзьями на спортивной лодке. При каждом нашем приходе обменивались презентами. Мы обычно привозили настойку «Золотой Рог» и альбомы с видами Приморья, Владивостока и Москвы, потому что его дочь изучала русский язык и хотела поехать в Россию. По окончании гонок в 2016 году в ресторане после банкета познакомились с Синго-сан, капитаном яхты «Росинант». Наши экипажи сидели за соседними столиками, и мы пошли общаться с соседями. Хорошо посидели, поговорили, а потом закончили вечер у нас на яхте.

За эти три года мы довольно хорошо осмотрели Аомори и Хакодате. Объездили и обходили много интересных мест и магазинов. Хотели съездить в Саппоро и в Токио, но билеты оказались довольно дорогими, и народ не решился на поездки.

К сожалению, с 2017 года в гонках мы не участвовали, даже на КЗПВ, и за границу не ходили. У Коробицина возникли проблемы с бизнесом, и он не мог надолго никуда уходить. В это время было несколько походов до залива Владимира и катаний на яхте у нашего побережья. В 2019 году Игорь продал яхту, и на этом наши парусные дела закончились.

## **Эпилог**

Написав эти воспоминания, я подумал о том, что по молодости мы не ценили те возможности, которые нам предоставляли наши предприятия и профсоюзы. Не использовали на полную катушку водолазное оборудование, моторные лодки и яхты.

**Походы, регаты на яхтах и других судах**

№ п/п	Год	Маршрут, название регаты, походов	Яхта, судно	Капитан	Мили	Должность
1	1988	а) ДСП*, Рудная Пристань – Владивосток - Рудная Пристань. б) Регата «КЗПВ»**.	Яхта «Риф» -*-	Куликов Ю.М. -*-	540 540	Механик, матрос -*-
2	1989	ДСП, Рудная Пристань – Владивосток – бухта Троицы – Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	Куликов Ю.М.	600	-*-
3	1990	ДСП, Рудная Пристань – Владивосток – Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	Куликов Ю.М.	540	-*-
4	1991	Экспедиция «250 лет Русской Америки». Владивосток – Рудная Пристань – Корсаков – Петропавловск – Камчатский – Датч Харбор (США) – город Кадьяк (США).	Пакетбот «Святой Пётр»	Кречко В.	4480	Вахтенный начальник, Флагманский механик.
5	1992	ДСП, Рудная Пристань, Владивосток - г.Саката (Япония) - Владивосток - Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	Куликов Ю.М.	1100	Механик, матрос
6	1993	ДСП, Рудная Пристань - посёлок Светлая Посёлок Самарга - посёлок Нерпа (Хабаровский край) - Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	-*-	700	-*-
7	1993	ДСП, Рудная Пристань – Владивосток - Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	-*-	540	-*-
8	1994	Звёздная регата (в связи с открытием Международного аэропорта в г. Осака (Япония). Рудная Пристань - Владивосток - остров Кюсю (с юга) - г. Осака - Внутреннее Японское море – Владивосток - Рудная Пристань. Участвовало более 120 яхт из Америки, Новой Зеландии, Австралии, Южной Кореи, Китая, Японии и России.	Яхта «Риф»	-*-	2500	-*-

9	1996	а) ДСП, Рудная Пристань - Владивосток - остров Чеджу-до (Южная Корея). б) Регата «Кубок Корейского моря» - 5 гонок. Остров Чеджу-до - город Чхунму - город Пусан - остров Уллындю. в) ДСП, остров Уллындю - Владивосток - Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	Куликов Ю.М.	3040	-*-
10	1997	Поход из зимы в неизвестность. Рудная Пристань - посёлок Ольга - Марианские острова (Паган, Сайпан, Тиниан) - Каролинские острова (Гаферут, атолл Валеаи, Олимарао).	Яхта «Риф»	-*-	3600	-*-
11	1999	ДСП, Рудная Пристань – Владивосток - Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	-*-	540	-*-
12	2000	ДСП, Рудная Пристань - Владивосток - Рудная Пристань.	Яхта «Риф»	-*-	540	-*-
13	2003	а) ДСП, Рудная Пристань – Владивосток - Рудная Пристань. б) Регата «КЗПВ».	Яхта «Абрек»	-*-	540 540	матрос
14	2006	Гонка. Владивосток - посёлок Преображение.	Яхта «Начи»	Косинский Александр	130	матрос
15	2007	Регата «КЗПВ»	Яхта «Начи»	-*-	540	матрос
16	2008	а) ДСП, Владивосток, г. Хакодате (Япония). б) Гонка Хакодате – Аомори – Хакодате.	Яхта «Отрада»	Лысенко Л.К.	800 120	Механик, матрос.
17	2009	а) ДСП, Владивосток - Хакодате - острова Цусима - Владивосток. б) Гонка Хакодате – Аомори – Хакодате.	Яхта «Отрада»	Лысенко Л.К.	1400 120	-*-
18	2010	а) ДСП, Владивосток – Каменка. б) ДСП, Каменка – Владивосток. в) Регата «КЗПВ».	Яхта «Лунный заяц»	Куликов Ю.М.	270 270 540	Механик, матрос
19	2011	а) ДСП, Владивосток – Каменка. б) Регата «КЗПВ».	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	270	-*-



					540	
20	2012	а) ДСП, Каменка - Находка - г. Хуппо (Южная Корея) - Находка - Каменка. б) Регата на «Кубок Корейского моря».	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	1600 300	_*-
21	2013	а) ДСП, Каменка - Находка - г. Хуппо (Южная Корея) - Находка - Каменка. б) Регата на «Кубок Корейского моря».	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	1600 300	_*-
22	2014	а) ДСП, Каменка - Ольга - г. Аомори (Япония) - г.Хакодате - Ольга, Каменка. б) Регата «Сейкан кап»***	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	990 60	-<-
23	2015	а) ДСП, Каменка - Ольга - г.Хакодате - г. Аомори - Ольга - Каменка. б) Регата «Сейкан кап»	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	990 60	_*-
24	2015	ДСП, Каменка - Находка - Каменка.	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	400	_*-
25	2016	а) ДСП, Каменка - Ольга - г. Аомори, г. Хакодате - Ольга - Каменка. б) Регата «Сейкан кап»	Яхта «Лунный заяц»	Коробицин И.А.	990 60	_*-

За эти годы под парусами пройдено – 32 700 миль.

Кроме того, постоянно тренировались и ходили в походы вдоль побережья нашего района и до залива Владимира.

\*ДСП - дальние спортивные плавания

\*\*КЗПВ - регата на «Кубок Залива Петра Великого,

\*\*\*Регата «Сейкан кап» в Японии в честь открытия железнодорожного тоннеля между островами Хоккайдо и Хонсю

### **Водолазная часть**

(перечень экспедиций и походов)

#### **1967 год.**

Спортивный лагерь клуба аквалангистов «Афалина» (Томск) на Бухтарминском водохранилище (река Иртыш, Восточно-Казахстанская область, около города Серебрянска).

Руководитель – председатель клуба Вертман Евгений Густавович. Срок – 1 месяц.

#### **1968 год.**

Экспедиция на Японское море, Морская экспериментальная станция (МЭС) Института биологии моря (Владивосток). Находится в бухте Троица (около посёлка Зарубино).

Руководитель – Вертман Евгений Густавович. Срок – 1,5 месяца.

#### **1969 год.**

Экспедиция на Белое море, Кандалакшский залив (Карелия). Бухта Порья губа. Добыча водоросли анфельции (сырьё для получения агар-агара).

Руководитель – Бурдовицин Владимир Николаевич. Срок – 1,5 месяца.

#### **1974 год.**

Поход на моторных лодках по маршруту: Рудная Пристань – Зарубино - п.Посъет - остров Фуругельма – Владивосток – Находка - Рудная Пристань.

Руководитель – Прахин Лазарь Борисович. Срок – 1 месяц.

#### **1975 год.**

Поход на боте «Попугай» по маршруту: Рудная Пристань – Ольга - Рудная Пристань.

Экипаж – Муравьёв В., Несмеянов С., Григорович В. Срок – 1 неделя.

#### **1984 год.**

Рейс на научно-исследовательском судне «Академик Александр Несмеянов», Институт биологии моря (Владивосток). Маршрут: Рига – через Средиземное и Красное моря – остров Сокотра (Йемен) – Сейшельские острова – архипелаг Каргадос-Карахос (государство Маврикий) – Вьетнам (острова Намзу, Тху, Че) – Нячанг – Владивосток.

Руководитель отряда – Христофорова Н.К. (Институт географии). Срок – 4 месяца.

#### **1987 год.**

Экспедиция на теплоходах по маршруту: Владивосток – о. Кунашир – о. Уруп –

о. Ушишир (Курильские острова). Руководитель – Христофорова Н.К. Срок -1 месяц.

#### **1987 год.**

Экспедиция во Вьетнам: Владивосток – Сайгон на самолёте. Работы на реке Меконг, на побережье в районе города Нячанг. Руководитель – Христофорова Н.К. Срок – 1,5 месяца.

Пройдено по морю 22 180 миль. Все походы в период каникул и отпусков на основной работе.

## **Оглавление**

О себе .....	5
Предисловие .....	6
Начало клуба .....	7
Весёлые моменты .....	11
Немного о клубе «Горгона».....	17
И снова о «Посейдоне» .....	23
Помещение клуба и бассейн.....	25
Поход на моторках до Посьета .....	26
Бот «Попугай».....	29
С маячниками.....	30
Начало яхтинга.....	32
Яхты .....	35
О Куликове .....	36
Активный яхтинг .....	37
Гонки на «Рифе» .....	38
Немного не по теме .....	43
Походы и гонки на «Рифе» .....	44
Поход в Америку – везет дуракам .....	48
Поход в Сакату (Япония).....	60
На север за рыбой .....	62
Звездная гонка.....	63
«Риф» в Корее, 1996 г.....	71
Сайпан – поход из зимы в лето, в неизвестность .....	77
Шесть лет без яхт.....	97
Гонки на «Лунном зайце».....	98
«Лунный заяц» в Корее .....	100
«Лунный заяц» в Японии .....	104
Эпилог .....	108
Походы, регаты на яхтах и других судах .....	109
Водолазная часть .....	112