

И. МИРОНЕНКО



Игорь Мироненко, инженер-механик, занимается парусным спортом с 1975 года. Мастер спорта СССР по парусу. В 1989-1990 годах принимал участие в кругосветной парусной гонке на яхте «Фазиси». С 1994 года живёт в Австралии.

Igor Mironenko
110 Brenchley Drive
Atwell 6164, WA, Australia.
tel. +61 8 9414 5960
e-mail: igor@iinet.net.au
www.meqc.com.au

Создание яхты «Фазиси»

Синописис

Книга рассказывает о постройке яхты «Фазиси» для участия в кругосветной парусной гонке Whitbread Round The World Yacht Race 1989-1990 гг.

За всю историю Советского парусного спорта участие советской яхты в соревнованиях такого ранга было единственный раз.

Книга документальная. Все имена и события – реальные. Описывая события автор базировался на фактических материалах сохранившихся в его архиве.

Текст книги дополнен значительным количеством фотографий.

Книга рассчитана на широкий круг читателей. Особенный интерес представит для тех читателей, которые интересуются историей парусного спорта.

Создание яхты
«ФАЗИСИ»

Дорогие друзья!

Второго сентября 2014 года исполнилось 25 лет со дня старта кругосветной парусной гонки, в которой принимала участие советская яхта «Фазиси». На сегодняшний день история этого события освещена достаточно подробно и в нескольких книгах и в видеофильмах. Но, по ряду причин, не очень много имеется информации, как же всё-таки строилась яхта для проекта, который и по сегодняшний день продолжает волновать причастных к парусному спорту людей. Да и не только. Поэтому возьму на себя смелость заполнить некоторые пробелы в истории создания яхты «Фазиси». Сразу оговорюсь, что хочу описать события, в которых я принимал участие лично. В тех случаях, когда придётся сослаться на эпизоды, свидетелем которых я не был, но косвенно был причастен – надеюсь на подсказку моих товарищей, если ошибусь в изложении.

Пролог

Не стоит говорить, что кругосветная гонка – это мечта любого яхтсмана. Я не был исключением из этого правила. И вот, в июле 1988 года, в Киевском Крейсерском яхт-клубе, Алексей Грищенко сообщил мне (по большому секрету, естественно), что есть вероятность участия в кругосветной гонке. Активная группа энтузиастов паруса готовит такую программу и одним из ключевых людей в этой группе был Владислав Мурников. И что готовится тренировочный выход на яхте на Чёрном море, в экипаж которой Алексей был включён. Вот, пожалуй и вся информация, с которой Лёша поделился со мной тогда.

Почему «по большому секрету»? Потому что идея была очень заманчивая и никто не хотел говорить «гоп», пока не перепрыгнешь. Это понятно любому, кто когда-либо начинал большое дело. Почему Лёша сказал только мне, и никому другому из яхт-клуба? Тут пусть мои друзья сами ответят на этот вопрос. Скажу только (для тех, кто меня не знает), что в парусе я с 1975 года и к моменту разговора с Алексеем у меня было три яхты за плечами, в постройке которых я принимал самое непосредственное участие. Плюс достаточное количество миль, пройденных под парусом.

Вообщем – Алексей принял участие в тренировочном походе и после его возвращения мы продолжили этот разговор. В начале сентября 1988 года в Киев прилетел Владислав и мы вышли на «Гонте» пройти по Днепру, и заодно, обсудить проект кругосветной гонки в более конкретных деталях.

Много вопросов было задано. На какие-то Владислав мог ответить более определённо, на какие-то – не мог ответить. Но, вспоминая всё это сейчас, я думаю, что все эти вопросы всё равно были и по существу и не по существу одновременно. Ключевые моменты всего разговора были:

1. Есть программа и есть люди, которые готовы поддержать её финансово.
2. Лодка должна быть построена за тот период времени, который остался до старта. (Ну это и так понятно – без лодки и старта не будет)
3. Яхта будет строиться в Потти, на Поттийском судоремонтном заводе. Завод готов поддержать это начинание.
4. Алексей будет главным строителем и капитаном лодки.

Последнее я хочу особенно подчеркнуть. Я иногда встречаюсь с высказываниями менее осведомлённых товарищей о том, что Алексей был только строителем лодки с самого начала проекта. Это не так. Он был и строителем яхты и капитаном команды, которая только создавалась. А как развивались события впоследствии – расскажу чуть позже.

В результате этой встречи решение было принято. Алексей выезжает в Потти в конце сентября и как только обустроится на месте – даст знать мне. Тогда я тоже должен буду уволиться с завода и приехать в Потти.

Алексею также (как капитану яхты) – было дано право подбирать экипаж. Понятное дело, что приоритет отдавался яхтсменам, с большим опытом постройки яхт. Сразу же были приглашены в проект Витя Камкин из Днепропетровска и Витя Языков из Лазаревского, что недалеко от Сочи. Они оба были очень сведущие яхтсмены и яхтостроители.

На этом круг яхтсменов, которым Алексей сообщил о предстоящей гонке и ограничился в тот момент. На это было несколько причин:

Во-первых – никто не хотел создавать ненужный ажиотаж. Политика была – давай начнём дело, а там посмотрим, имеем ли мы право отрывать людей от их повседневных забот. Никаких «гарантий» никто и никому не давал. Всё делалось по собственной воле и желанию. А ведь ситуации у всех разные...

Во-вторых – на начальном этапе Владислав тоже собирался заниматься подбором членов экипажа и предлагать кандидатов Алексею на утверждение.

В-третьих – те ребята, что участвовали в тренировочном по-

ходе – должны были присоединиться к строительству яхты в Потти. И сколько будет человек – мы не знали толком.

Встречей на «Гонте» наш «начальный» этап на пути к кругосветной гонке и завершился.

Потти. 1988 год.

В конце сентября 1988 года Алексей вылетел в Потти. С должности старшего инженера в институте кибернетики он уволился. Дома осталась жена Лена, которая ждала ребёнка. Они только-только поженились, поэтому разлука была нелёгкой.

С Алексеем я договорился, что как только он определится на месте – он даст мне знать и я начну готовиться к отъезду из Киева. С момента его отъезда для меня начался режим ожидания. Связь у нас была по телефону, но дозвониться из Потти в Киев была задача не из простых.

Прошёл месяц с небольшим. В начале ноября Алексей позвонил мне и сказал – выезжай! Я начал оформлять своё увольнение с завода. Это тоже заняло некоторое время. К тому-же, как это всегда и бывает в таких случаях – именно в этот момент мне предложили должность заместителя главного инженера завода по автоматике производства. И нужно было делать выбор – оставаться на заводе и брать эту должность, или ехать строить яхту для кругосветки. Выбор я сделал в пользу яхты.

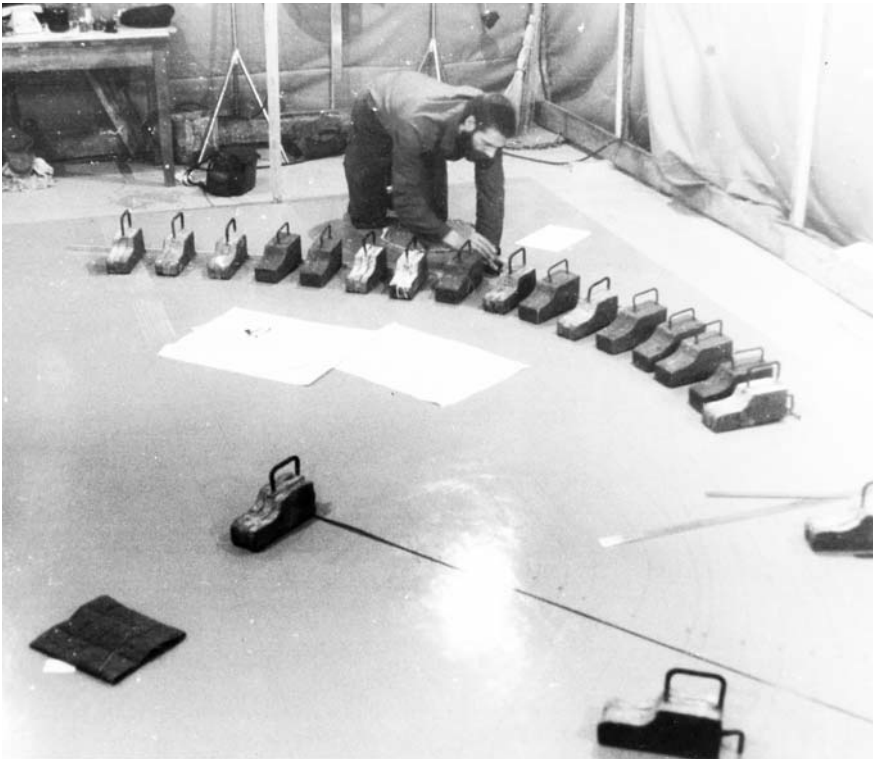
Хочу сказать, что не у меня одного стояла такая дилемма – что выбрать? И Алексей, и Витя Камкин и Женя Платон – да и многие, многие другие были поставлены перед таким вопросом. И вот попробуй, решишь – бросить всё, что уже наработано, устоявшуюся жизнь, карьеру – и шагни навстречу неизвестности.

Пусть даже и очень заманчивой! Скажу, что не все, кому предлагали участие в проекте смогли сделать такой шаг. Но подавляющее большинство – сделали шаг вперёд не оглядываясь.

Как бы то ни было – ближе к середине ноября я вылетел в Сухуми, а оттуда, на автобусе – доехал до Поти. Автобус подвёз меня к проходной Потийского судоремонтного завода когда на улице уже была ночь. Дежурный на проходной объяснил, как найти заводской профилакторий. Добрался до него, нашёл комнату. Захожу – сидит Лёша, чай пьёт. Встреча, конечно, была радостная!

К тому времени для строительства яхты уже приехали Витя Языков и Валера Сафиуллин. Витю я знал хорошо – он бывал у нас, в Киевском Крейсерском яхт-клубе не раз. Валеру встретил впервые. Он был давним товарищем Вити. Но очень скоро мы стали хорошими друзьями. Познакомился с ещё одним человеком – Андреем Часовским. Он приехал из Ленинграда – занимался разбивкой плаза для яхты. Вместе с Витей Языковым и Валерой. Андрей не был в предполагаемом составе экипажа, но плазовщик он был – высшей квалификации. По моему – Владислав Мурников привлёк его к проекту. Но, в отличие от нас – он был командировочным, от своего предприятия в Ленинграде.

На другой день, с утра – пошли в цех, знакомиться с начальством, с производством и с тем, что уже сделано по лодке. Меня представили начальнику корпусно-сборочного цеха – Вахтангу Кавтарадзе. Потом пошли на плаз, где Витя и Валера занимались прочерчиванием шпангоутов и изготовлением лекал. Затем нанесли визит в технический отдел завода, познакомили меня с инженерным составом. Володя Чес – один из инженеров завода – был нашим техническим куратором. Именно через его отдел мы получали чертежи на технологическую оснастку для сборки/сварки яхты.



Андрей Часовский за работой.

В ознакомлении с заводом, поселением в профилакторий и т.д. день пролетел незаметно.

Основные организационные вопросы со мной были решены довольно быстро. На следующий день я уже мог приступить к работе. Первая моя задача была – сооружение стапеля для будущей яхты. Алексей дал мне сборочный чертёж стапеля, сделанный заводским конструкторским бюро и сказал, чтобы я нашёл Вахтанга. Он покажет где будет строиться лодка. Ну а сам Лёша

убежал куда-то. Забот у него всегда хватало и водить за руку кого-бы то ни было – времени просто не было. Подход к делу у нас был простой: есть задача – берёшь и делаешь. И чем меньше задаёшь наводящих вопросов – тем лучше. Сам решай. И только в крайних случаях мы просили друг друга помочь с какими-то работами.

Вахтанг подвёл меня к пустой асфальтовой площадке в цеху (цех огромный, строили «Колхиды» потоковым методом) и сказал: «Вот тут твоя мечта – можешь начинать претворять её в жизнь». И улыбнулся при этом. В помощь мне были выделены два Виталия Ивановича – тёзки. Они мне сразу сказали, что могут либо порезать металл либо сварить. А в чертежах они не разбираются. Вообще ждут моих указаний. Работники они были хорошие и контакт у нас налачился сразу.

Конечно, я несколько волновался. Всегда ведь хочется выглядеть хорошо, грамотно руководить, принимать только правильные решения и знать ответы на все вопросы. Но это только в кино так бывает. Да и то – не в каждом. А пока мне надо было начинать разбивку стапеля на голом асфальте и придумывать решения по ходу работы.

Но, как говорится, глаза боятся – руки делают. Сделали разбивку, перепроверили пару раз – всё соответствует. Начали резать металл, собирать конструкцию стапеля. Уже через неделю конструкция стала приобретать надлежащий вид. К любой работе привыкаешь. А когда она ещё и получается – то совсем хорошо!

Целыми днями мы пропадали на заводе. Это был Нулевой цикл, который только подводил к постройке яхты. Но и без него не обойтись тоже. Алексей много времени проводил в технологическом отделе завода, разбирая и изучая чертежи будущей

яхты. Разрабатывалась методика постройки лодки. Ведь ни у кого, включая заводчан, специализировавшихся на алюминиевом судостроении – опыта создания подобной конструкции не было. А в любом новом проекте – всегда куча неувязок.

Конструкторская документация, изготовленная ребятами из «Мобиле» – конструкторское бюро, которое Владислав Мурников привлёк к проекту, в целом была предоставлена в достаточном объёме. По крайней мере, на тот момент, имея такой комплект чертежей, мы могли приступить к постройке самого корпуса. Остальные элементы конструкции – палуба, рубка, элементы насыщения корпуса и т.д. были в стадии разработки и представлены только в общем виде. Но работа над проектом велась постоянно и мы понимали, что к моменту, когда эти узлы нам понадобятся – документация будет. Наша задача была – сконцентрироваться на том, что уже можно начинать делать. А это – корпус яхты, в первую очередь.

Каждый вечер, после окончания работы (а мы заканчивали около восьми вечера), мы собирались в комнате и изучали чертежи. И думали над технологией изготовления отдельных элементов. Чертежи – чертежами, но надо их ещё привязать к технологическим возможностям завода. Когда обнаруживали какую-то неточность или противоречие в чертежах – это место отмечалось для последующего согласования с Владиславом – если это был серьёзный промах. Или для обсуждения с технологом завода – если были у нас вопросы по изготовлению. Постепенно мы привыкали к лодке, если хотите. Потом, уже в самом процессе постройки, мы представляли очень хорошо, что и зачем следует. И какой чертёж нужно взять, чтобы уточнить ту или иную деталь. Так что наши вечерние заседания были не бесплодны.

Быт у нас был налажен неплохо. К тому-же, мы были неприятельны. Делали ведь любимое и интересное дело! Жили мы прямо на территории завода, в заводском общежитии, которое типа выполняло функции профилактория. Не знаю правда, кого там профсоюзная организация завода оздоравливала. Так что в основном общежитие использовалось для расселения командировочных, когда они приезжали на завод. Вот в нём мы и поселились.

Это было удобно в том плане, что до цеха нам надо было пройти метров двести. И ты уже на месте. Затрат времени на поездку к яхте и домой не было. Начинали мы работать в восемь утра. Потом был обеденный перерыв – час. За это время мы успевали поесть и потом ещё полежать в комнате, на полу (не снимая фуфайки, дело-то зимой) минут двадцать. И снова в цех, до конца рабочего дня – пять вечера. Затем мы шли на ужин и после этого – возвращались обратно в цех – ещё на пару часов приблизить спуск яхты. Заканчивали где-то в восемь-девять вечера.

Поначалу, в таком режиме проработали около месяца. В субботу и воскресенье тоже выходили на работу. Так что наш понедельник начинался в субботу в самом прямом смысле! Но вскоре мы пришли к заключению, что в таком режиме мы просто не выдержим. Поэтому решили воскресенье всё-таки оставить для отдыха. Так и сделали. По такому графику мы работали практически до самого конца строительства лодки в Потти. С той только разницей, что уже под занавес мы не работали после ужина. А заканчивали свой рабочий день около шести вечера – и шли на ужин. Чтобы вернуться к лодке на следующий день.

Должен сказать, что и работники завода, и персонал профилактория относились к нам хорошо. Поначалу правда, на заводе на нас смотрели – как на какую-то диковинку. Что за ребята, чего они строят? Опять-таки – ценят людей по их работе. Вот к нам

и присматривались – а что могут эти ребята? Кроме как мечтать? Но мы наших сторонних наблюдателей не разочаровали. И очень скоро у нас завязались самые дружеские отношения с коллективом завода.

Но вот с меню в столовой профилактория у меня лично «дружеских отношений» не наладилось. Да и ни у кого из нашей команды тоже. Основное блюдо было – рис и курица. Или курица и рис. Для разнообразия. Причём – риса было всегда больше, чем курицы. Я лично – не большой поклонник рисовой диеты. Да думаю – даже и поклонник риса долго бы не продержался. Поэтому мы старались разнообразить наше меню – как могли.

К счастью – в Потти полно всякой зелени. Тут тебе и кинза, и петрушка и редиска и чего хочешь. И купить всё это можно было прямо у проходной завода. На первых порах – это были наши самые дальние походы – к проходной и обратно. Выходить в город у нас просто не было времени.

Имелось у нас так-же сало. Витя Языков привёз с собой аджику. И вот берёшь кусочек чёрного хлеба, на него – сала слой. Потом – аджика. И сверху всё это укрепляешь кинзой. Очень душевно получалось! Это блюдо безусловно скрашивало питательное уныние нашей столовой.

В комнатах мы жили по двое или по трое. В начальный период нас было мало, поэтому небольшие комнаты в общежитии были. Потом, по мере увеличения экипажа – пришлось занимать комнаты побольше, где размещалось по семь и больше человек иногда. Но в целом всё было вполне уютно.

Время шло, мы работали, и в конце концов стал подниматься вопрос – а как-же с оплатой труда? Увлечение – увлечением, романтика – романтикой, но всё это за продукты и другие нужные

вещи в уплату не принимается. Те деньги, что у нас с собой были – тоже не бесконечные. Даже и при наших мизерных расходах. Не говоря уже о том, что у всех семьи остались. Их тоже нужно содержать. Мы, естественно, задавали этот вопрос Владиславу. Ну а он-то такой вопрос так сразу решить не может. Переадресовывалось всё это обратно в Потю, в потийское отделение компании «Фазис», которая была одним из участников проекта. Пишу об этом кратко, вся цепочка была гораздо длиннее, а я всё-таки занимался строительством яхты, а не административными вопросами. Поэтому могу что-то и упустить. Опять-таки – 26 лет с тех пор прошло.

Факт тот, что сидели мы на конкретной финансовой мели. И статус у нас был не сильно понятный на заводе. Для бухгалтерии-то нужны правильно оформленные бумаги, чтобы зарплату начислять. Мы – не командировочные. На завод нас не принимают. У завода не было в плане строить яхту для кругосветной гонки. А раз так – то и бюджета под неё тоже не было. Завод просто предоставил нам строительные площади и обеспечивал металлом из «сэкономленных» ресурсов, по существу. Конечно, велась работа в плане легализации заказа, если хотите, но она проводилась параллельно. А не заранее. И на данный момент нам нужно было что-то придумать, чтобы хоть как-то финансовые дыры залатать.

Администрация завода пошла нам навстречу (конечно, не по собственной инициативе, а только после получения гарантий от «Фазис» и от первого заместителя председателя горисполкома города Потю Виктора Тихова, что всё будет оформленно правильно). Нас решили оформить – как работников завода. Но тут возникли другие трудности. Взять на работу нас можно было только как судосборщиков. А у всех – дипломы об окончании средних и высших учебных заведений. Долго думали, как

«объехать» это препятствие. Со мной оказалось проще всего – у меня, помимо инженерного диплома, был пятый разряд токаря и пятый разряд слесаря-инструментальщика, записанные в трудовой книжке. Поэтому меня оформили сборщиком-сварщиком алюминиевых судов. Пятого разряда. Так что стал я «круглым отличником». В школьном табеле столько пятёрок не видел. С Алексеем было сложнее – у него зарегистрированной рабочей специальности не было. А была запись, что он – старший инженер. Короче, нашли ему какую-то должность. С оплатой в сорок рублей в месяц. Я смеялся, говорил, что теперь – финансовый магнат! Мне платили семьдесят рублей. За разряд.

Таким-же образом решился вопрос с Витей и Валерой. Но зарплаты оставались просто смехотворными! И только позже, где-то в феврале 1989 года – этот вопрос решился положительно.

Мы втянулись в работу и дни летели быстро. Нас по-прежнему было четверо. Но не стоит думать, что только мы и двигали проект. Велась огромная работа по разным направлениям. В том числе – и по подбору экипажа. Владислав, который жил этим проектом уже два года – организовал тренировочный выход осенью на Чёрном море. В экипаже яхты были ребята из Одессы (Серёжа Станецкий и Толя Верба), из Сочи (Валера Алексеев и Витя Погребнов), из Днепропетровска (Витя Камкин). Это те, которых я запомнил. Ребята вышли в море осенью, чтобы почувствовать (хоть и приближённо), что такое Южный Океан. Поход по Чёрному морю предусматривал заход в Поты.

Велась штурманская проработка кругосветной гонки. Это очень большой кусок работы. Занимался этим вопросом Сергей Акатьев, которого Алексей предложил Владиславу включить в проект, как грамотного штурмана с большим яхтенным опытом. Каковым Сергей и являлся. Мы с ним ходили на «Гонте» на

кубках Чёрного и Балтийского морей, плюс на многих местных гонках. Сергей был профессиональный военный моряк. Служил штурманом на атомных подводных лодках. К тому-же он талантливый художник. Карта мира, которую он подготовил с маршрутом кругосветной гонки – висела у нас в комнате над столом. Как бы напоминая, к чему мы здесь...

Помимо этого велась неустанная работа над конструкторской документацией яхты – это тоже занимало массу времени, сил и средств. Плюс – поиск финансирования. А это работа с потенциальными спонсорами, необходимость убеждать людей, что твой проект – это лучшее, что может произойти с ними в жизни, если они к нему присоединятся. Я уверен, что каждый, кто был причастен к этому проекту, а тем более – принимал решения и претворял их в жизнь – сможет сам написать отдельную книгу по каждому перечисленному мною событию. Владислав Мурников, Слип Новак, Женья Платон уже так и сделали, кстати. Но вернёмся вместе с вами обратно в Потти.

Через три недели после начала сборки стапеля – на него можно было начинать устанавливать первые шпангоуты. Конструкция стапеля получилась массивной. Мы все опасались сварочных деформаций при сборке корпуса (которыми нас пугали «старожилы» завода), поэтому металл на стапель не пожалели! Но самая хитрая и трудоёмкая работа была – повторение контура палубы. Палуба имела очень большую седловатость и стапель должен был точно воспроизвести этот контур. Для этого пришлось профрезеровать сотню с лишним швеллеров на разную длину. И приварить их к рабочей поверхности стапеля в определённом порядке. Потом к каждой из этих опор крепилась алюминиевая пластина. А уж к ней приваривался сам шпангоут. Хотя

процедура разметки и сборки достаточно утомительная и трудоёмкая – никаких неожиданностей она нам не доставила. Получилось всё очень даже неплохо.

К этому моменту основные плазовые работы Андреем Часовским были закончены. Витя Языков и Валера Сафиуллин собрали первую серию лекал, по которым мы должны были вырезать шпангоуты из листового алюминия. С последующей приваркой усиливающей полосы к этому ребру. И тут началось!

Первый шпангоут после сварки сразу же пришлось выбросить. Сваркой его потянуло так, что он вылетел за все мыслимые допуски на обработку. Сварка производилась исключительно ручной аргоновой сваркой. Полуавтоматы тогда только-только поступали на завод и никто не умел с ними толком обращаться. А отличные сварщики (и сварщицы!) – были. Поэтому ставка делалась именно на ручную сварку.

Ладно, подумали ребята – первый блин комом. Попробуем ещё раз. С изменением последовательности наложения швов. Сделали – а результат не намного лучше предыдущего! Тут было над чем задуматься! Хорошенькое дело – даже шпангоут не сделать толком, уже полдня кувыркаемся, да всё на том-же месте. Такими темпами – сколько-же это времени займёт лодку построить? И совет спросить не у кого. Никто такие изящные конструкции не варил на заводе. А те изделия, к которым заводчане привыкли, тонкостью металла не отличались.

Собрался консилиум – Алексей Грищенко, Валера Сафиуллин, Володя Чес, ещё несколько заводчан. Попробовали изготовить шпангоут ещё раз. Тоже неудачно получилось. Но появился опыт. Не знаю, кто предложил идею, как вырезать ребро шпангоута из листа, чтобы он после сварки ложился точно по лекалу.

Думаю, что это было всё-таки коллективное решение. Я тогда работал на стапеле ещё и участия в изготовлении первого шпангоута не принимал. Хотя они все недалеко возились. Только к концу дня Лёша подошёл сияющий и сказал, что есть метод! Вырезали ребро не по лекалу, а по определённой контуру, оставляя только ширину ребра неизменной. А когда приваривалась усиливающая полка – то сварочные деформации сами приводили шпангоут в требуемый размер. Это была наша первая победа в алюминиевом судостроении!

Надо сказать, что под конец изготовления шпангоутов Валера так наловчился их делать, что выходили они у него – точно в соответствии с чертежом. И затраты по времени на изготовление шпангоутов – были минимальные.

Началом постройки любой яхты считается закладка киля. До этого – всё происходящее лишь подготовка к постройке. Как только были изготовлены первые шпангоуты – мы их стали устанавливать на стапель. Начинали с середины лодки и симметрично двигались в нос и корму.

Поставили первые четыре шпангоута, раскрепили их. Но это ещё не закладка киля. Килевые пластины надо сварить между шпангоутами. К этому моменту мы естественно стремились всей душой. День уже закончился, но мы не стали откладывать. Своими силами установили секции киля и я, как умел – прихватил их сваркой. Руки конечно, у меня дрожали немного от волнения. Когда закончили – все встали рядом друг с другом и смотрели на то, что начинало превращаться в яхту. О чём говорили – уже и не упомяну. Но настроение у всех было праздничное.

Закладка киля – это событие, которое необходимо отметить. Традиция. И хорошая, к тому же. Мы пригласили Вахтанга Кавтарадзе (он был вечером с нами) и шестером отправились к нам

в общежитие, отметить это событие. Посидели хорошо. Праздновать победу – всегда приятно. Вахтанг тоже чувствовал себя именинником. Ведь это в его цеху собирается такая уникальная яхта! Он тут же пообещал направить к нам на строительство лучших сварщиков цеха, чтобы у нас не было простоев в сварочных работах. Своими силами мы могли только прихватить элементы конструкции друг к другу, а вот окончательную сварку – должны были делать профессионалы. Скажу, что такое обещание с его стороны было вовсе не мелочь. Как я уже писал – на начальном этапе у завода не было финансирования на постройку яхты. Отправляя высококвалифицированного сварщика (и даже двух) к нам на стапель – ему нужно было найти возможность оплатить их труд из каких-то других финансовых резервов. А высококвалифицированный сварщик – это не подсобный рабочий. Зарплата у него повыше иного начальника цеха будет. Вот и найди деньги.

Но Вахтанг слово сдержал. На другой день нас познакомили со сварщицей. Фамилия её, к сожалению, стёрлась в памяти. Пусть напомнят мне участники событий. А вообще мы звали её – тётя Аня. Она была старше нас, это был её предпенсионный год работы на заводе. Сама родом из Севастополя, во время войны вместе с родителями была эвакуирована в Поти. Так и осталась здесь жить и работать. Кстати – весь Потийский судоремонтный завод и есть эвакуированный во время войны Севастопольский судоремонтный завод.

Тётя Аня была сварщицей от Бога! Любые толщины металла, любые, самые труднодоступные для сварки места – тётя Аня варила так, что у нас от восхищения дух захватывало! И всегда – безотказна. Когда сборка корпуса уже была в завершающей стадии и мы делали палубу и надстройку – тётя Аня была нарасхват. И всё равно она успевала работать со всеми. С тех пор я

всегда говорю своим студентам в институте, что лучшие сварщики алюминия, с которыми мне пришлось встретиться – это женщины. Пусть уж мужчины-сварщики на меня не обижаются.

Вскоре, поздравить нас с началом строительства лодки, пришли представители администрации «Фазис». Пришёл и Виктор Тихов. Помимо своей должности первого заместителя председателя горисполкома города Потти, он также возглавлял "Фазиси СП" – одно из первых передовых хозрасчетных предприятий ПТМО (Потийское межотраслевое объединение). По большому счёту, благодаря ему и стала возможной постройка яхты. Он всегда поддерживал нас – как мог. Все они поздравляли нас с началом строительства и желали нам всяческих успехов. Обещая, со своей стороны, оказывать всевозможную поддержку. Внимание руководства было приятно, конечно.

Через неделю после закладки киля в Потти приехал Владислав. Мы ждали его с нетерпением. Ведь сколько ни обсуждай технические вопросы по телефону – это не то, когда можно решить вопрос на месте. К тому же, как я упоминал раньше – междугородная связь была делом не простым. Звонить приходилось из заводоуправления, довольно часто – только поздним вечером. Так что приезд Владислава был очень кстати.

Нас прежде всего интересовали ответы на технические вопросы, которых накопилось уже порядочно. Ведь документация на лодку, как я говорил уже – всё ещё была в стадии разработки. И чем больше мы вникали в конструкцию – тем больше появлялось разнообразных вопросов. На этой стадии мы ещё не принимали некоторых технических решений самостоятельно. Во первых – конструктор лодки – это конструктор лодки. И его слово – окончательное. Во вторых – у нас ещё не было такого

опыта, чтобы возразить авторитетно, быстро, по существу – если были не согласны с предлагаемым конструкторским решением. И не просто возразить, а тут же предложить альтернативное решение, которое удовлетворяло всем требованиям конструкции лодки. И могло быть реализовано эффективно. Такой опыт у нас появился позже. И, благодаря этому позднему опыту – Владислав смог сконцентрироваться на внешней стороне проекта (спонсоры, поставка оборудования, оформлении документов), а постройку лодки практически полностью отдать под контроль Алексея Грищенко. Но это – потом. А сейчас – мы ждали ответов от Владислава.

На какие-то вопросы Влад смог ответить сразу, на какие-то – нет. Ведь он не один занимался разработкой конструкции лодки. Коллектив «Мобиле» был вовлечён в этот проект и чертежи на лодку поступали от них. В конечном итоге пришли к выводу, что надо, чтобы представитель «Мобиле» приехал на завод и провёл с нами какое-то время. Ведь у них, по большому счёту – тоже не было никакого опыта строительства подобных яхт. Им такая командировка пошла бы на пользу. Техническая часть вопроса была решена на данный момент. Та документация, что у нас уже имелась, плюс все согласованные с Владиславом инженерные вопросы – позволяли нам продолжать строительство лодки, не снижая темпа.

Второй, не менее важный вопрос – это состояние дел с экипажем. За день или два до приезда Владислава к нам присоединился Нодари Тенеишвили – моряк торгового флота, живущий в Потти. Он узнал, что идёт строительство яхты для кругосветной гонки и немедленно пришёл на завод. С твёрдым намерением влиться в коллектив строителей яхты и в дальнейшем – участвовать в гонке. Парусный опыт его заключался в плавании штур-

маном на «Седове» – учебном паруснике калининградских моряков. Но его энтузиазм был столь велик, что отказать ему не было причин. Мы ему объяснили все условия, и что – «никаких гарантий». Он на всё согласился. Его мы представили Мурникову. Владислав тоже не возражал.

Но пять человек – это не экипаж. Мы Владу говорим: «Слушай, с таким количеством людей – нам вполне и однотонника (яхта длиной 12 метров) хватит. Зачем нам максияхта?» Понятно в шутку, но и доля истины тут есть. Он говорит, что работает над этим вопросом и экипаж вот-вот должен прийти в Потти на яхте, на которой они проводят тренировочный выход. И после этого те, кто пройдут отбор, будут оформляться в «Фазис», как сотрудники компании и отправляться в Потти. Яхта должна была прийти со дня на день. Было это где-то в первой декаде декабря. Нас тоже собирались переоформить, как сотрудников «Фазис». Ведь мы всё ещё были «высокооплачиваемыми» работниками завода!

Вообщем – на тот момент это были два ключевых вопроса. Конструкторская документация и экипаж. На оба мы получили более-менее удовлетворительные ответы. Кроме того, Владислав сообщил, что ожидается приезд Денниса Коннера – американского яхтсмана, звезды первой величины в парусе. Его приглашали с целью привлечения спонсорских денег, в первую очередь. Одним из потенциальных спонсоров намечалась «Пепси-Кола». А Деннис Коннер сотрудничал с этой компанией много лет подряд. И ему было бы легче убедить руководство компании в преимуществах инвестирования денег в наш проект. Если бы он конечно захотел это сделать. И Владислав надеялся, что он захочет. Во всяком случае мы, со своей стороны, должны были принять высокого гостя достойно. Чтобы он видел, что наш кругосветный проект – это не пропаганда, а реальность.

Для нас это было не рядовое событие. Ещё бы, увидеть человека – легенду паруса. Яхтсмена, который ряд лет защищал Кубок Америки – одних из самых престижных парусных соревнований мира! Человек, который проиграл Кубок Америки австралийцам в 1983 году, чтобы вернуть его обратно в 1987 году. Встречи с ним мы стали ждать, как только Влад сообщил нам о его (Коннера) намерении приехать.

Через несколько дней яхта с экипажем будущих кругосветчиков пришла в Потти.

Мы были рады видеть среди них Витю Камкина. Трое из нас знали его очень хорошо. И ждали, когда-же он наконец присоединится к строительству яхты. Лёша ему так и сказал: « ...давай, заканчивай эти катания на яхтах и приезжай в Потти. Тебя нам не хватает очень даже». Витю уговаривать не пришлось. Он и так стремился в Потти всей душой. Теперь ему надо было ехать в Днепропетровск – увольняться с работы, проходить всё те же процедуры, что и мы раньше. По профессии Витя архитектор. В то время работал он в управлении главного архитектора Днепропетровска.

Как в парусе, так и в строительстве яхт Витя был далеко не новичок. Он возглавлял коллектив яхтсменов в Днепропетровске, строивших однотипную с «Гонтой» яхту. Собственно – мы и познакомились с ним, когда сами строили «Гонту». Он приехал в Киев, чтобы посмотреть, что у нас получается. С тем, чтобы потом самому начать строительство такой-же яхты. С тех пор и продолжается наша дружба. Яхту он и его друзья построили отличную. К моменту, когда он уезжал в Потти – яхта «Днепр» уже была на воде третий сезон.

С остальным пришедшим экипажем больше был знаком Алексей. Толю Вербу и Серёжу Станецкого он знал по Кубкам

Чёрного моря и Кубкам Балтики. Валера Алексеев и Витя Погребнов – из Сочи. Были ребята из Москвы, из Ленинграда... Я уж и не упомню, кто откуда. Мы конечно все познакомились, начали рассказывать, показывать, что да как. Наблюдали за реакцией слушателей. Ведь нам придётся вместе с ними продолжать дело. К тому-же два человека из прибывших (если не больше) – были потенциальные кандидаты на должность капитана яхты.

Тут я должен немного прояснить ситуацию. В самом начале повествования (в прологе) – я сказал, что Алексей Грищенко был и строителем яхты и её капитаном. После того, как Владислав прочитал написанное мной – он внёс некоторые поправки. Правильнее было сказать (спасибо Владику за поправку), что Алексей был одним из кандидатов на пост капитана. Владислав имел на примете несколько кандидатур. И это конечно же логично для такого проекта.

Уровень квалификации Алексея, как яхтенного капитана, был ни чуть не ниже всех остальных представленных кандидатов. А как яхтостроитель – так равных ему в этом списке вообще не было. Опять таки – в нашем понятии (тех, кто уже был в Потти) – капитан лодки должен был быть с экипажем. В иных условиях (если бы лодка была сделана кем-то другим, у нас было бы время для тренировок и т.д) – выбор на должность капитана мог бы осуществляться по другим критериям. Но в наших условиях – основным критерием отбора для капитана было именно работа на яхте в Потти. Сами подумайте – как можно объединить людей, если сам ты находишься неизвестно где (пусть даже и делаешь важную и нужную работу для проекта), а потом приезжаешь и – здравствуйте, я ваш капитан. Добавьте сюда ещё тот фактор, что командовать капитану пришлось бы не новичками, а очень опытными и знающими людьми. Которые, к тому-же и врубывали на строительстве лодки по двенадцать часов каждый день без

выходных. Сказать также, что практически у всех у нас были дипломы яхтенных капитанов. И они не покупались, а зарабатывались путём многолетних усилий в парусе. Каким же образом такой капитан мог заслужить авторитет и поддержку экипажа? Учитывая, что до старта у нас оставалось девять месяцев? А лодки, как таковой, ещё и не было? Я лично знаю только один путь – это через работу вместе с экипажем. Плечом к плечу, если хотите.

Вот поэтому этот вопрос о потенциальных капитанах нами и не рассматривался серьёзно. Для нас капитаном был Алексей. Пусть на начальных порах и не утверждённый официально. Но потихоньку к этому всё шло.

Интересно, что Валера Алексеев (один из кандидатов в капитаны) – прямо сказал, что он сомневается, получится ли у нас с постройкой лодки вообще. Посмотрев на то, что было сделано к его приезду в Поти – он уехал в Сочи. Витя Погребнов, его товарищ, так-же из Сочи, вернулся в Поти позже (когда мы приваривали обшивку корпуса к набору), но потом тоже уехал.

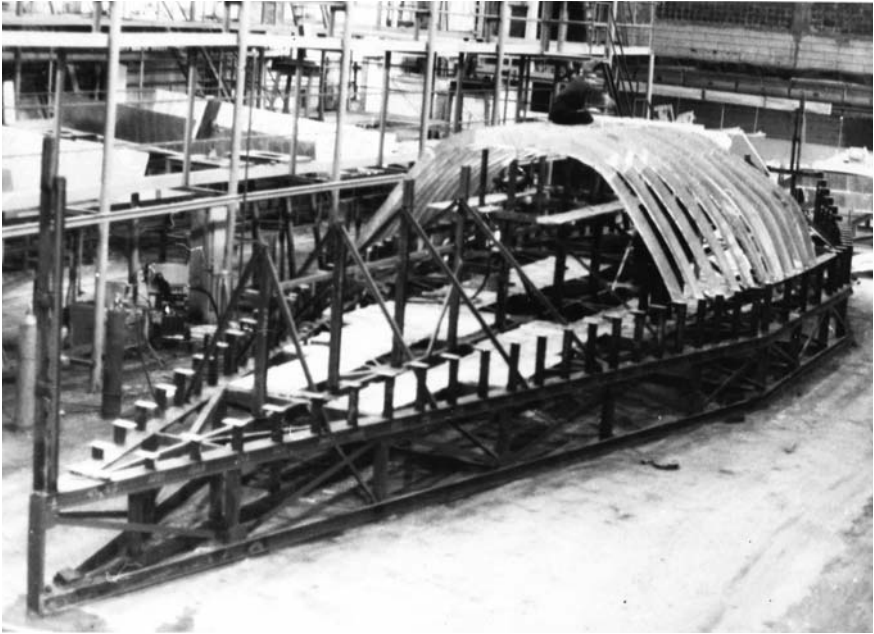
Толя Верба и Серёжа Станецкий после окончания зимнего похода на яхте вернулись домой и стали оформлять свои дела для переезда в Поти. Из остальных участников тренировочного похода я как-то никого больше вспомнить не могу. Если упустил что-то, то пусть напомнят. Буду только благодарен.

Приблизительно в это же время приехал и Деннис Коннер. Как это часто бывает – ожидание события было ярче, чем само событие. Деннис был постоянно окружён группой незнакомых нам людей. Только Владислав выделялся на этом фоне. Он встречал Денниса, организовывал его приезд в Поти, выполнял также функции переводчика.

Коннеру было интересно наше предприятие. Он ознакомился со строительством лодки, побывал у нас в общежитии. Вышел в море с ребятами (и с кучей фоторепортёров на борту, естественно). По рассказу Вити Камкина – в море дуло довольно прилично. Погода была зимняя. Но всё равно – решили поставить спинакер. Поставили, но вскоре лодку кинуло в бродинг (затянуло в глубокий крен). Народ на палубе хватался – за что придётся, чтобы не свалиться за борт. Тёмное, штормовое море, небо, затянутое дождевыми облаками, из которых и снег иногда шёл... Впечатлений было достаточно! Потом статья появилась в газете с таким содержанием, что только сумасшедшие русские могут носить полную парусность в штормовом море!

На прощание Деннис Коннер подарил Алексею плакат на тему о предстоящей кругосветной гонке, где оставил свою дарственную надпись. С пожеланием удачи в осуществлении проекта. Плакат мы повесили в комнате на стене. На этом наша встреча со знаменитостью завершилась. Больше мы его не видели.

Как бы то ни было – нас по прежнему оставалось пятеро. Работы продолжались с неослабевающим темпом. Рабочий день – двенадцать часов. Иногда и больше. Но и результаты были видны. Ведь каждый день добавлялись новые шпангоуты на стапеле и лодка делалась всё больше и больше. В равной степени рос и наш опыт. На заводе нас уже знали в лицо и по именам, всегда приветствовали, помогали, если была нужна помощь. Вообще – атмосфера была вполне нормальная. Конечно, усталость постепенно начинала накапливаться в нас, но мы тогда её как-то не осознавали. Когда каждый день что-то новое – то про усталость не думаешь. Вперёд и только вперёд!



Вот так выглядел набор яхты незадолго до наступления нового, 1989 года.

Вскоре приехал Витя Камкин. Нашего полку прибыло! Вите не нужно было долго объяснять, что к чему. Дело на стапеле пошло быстрее. Вот в таком составе – Алексей, Витя Языков, Валера, Витя Камкин, Нодари и я, мы встретили окончание 1988 года.

Поти. Январь – Февраль 1989 года.

Приближался новый, 1989 год. У Лены, жены Алексея, родилась дочка, назвали её Дашей. Накануне Нового года мы решили съездить в Киев. Алексей не был дома с сентября месяца, я – с ноября. Вообще, был целый ряд поводов отлучиться на несколько дней.

Перед поездкой мы сходили на местный рынок и купили по сумке мандарин. И лимонов немного тоже. В Потти все эти фрукты как раз созрели и было их великое множество на базаре. Цена была приемлемая. К Новому году такой фруктовый подарок был бы в Киеве очень кстати. Собрались и поехали.

Витя Языков уехал в Лазаревское, где он жил. Ему было ближе всего до дома. Витя Камкин остался на заводе. Он только приехал недавно – вот его и оставили на хозяйстве. И Валеру Сафиуллину. Валера был родом из Алма-Аты и ему ехать домой в такую даль было даже не с руки. Поэтому он решил остаться. Так что у Вити была компания.

На Новый год на заводе (по словам Вити) – кроме их двоих и одной сотрудницы профилактория вообще никого не было. Ну разве что на проходной ещё охранник оставался. А так – стояла абсолютная тишина. Так что для них – это был наверное самый тихий Новый год.

Мы с Алексеем добрались до Киева без приключений. Из аэропорта разъехались по домам, договорившись предварительно о дне, когда полетим обратно. Долго в Киеве мы задерживаться не могли. Хотя Лёше, я думаю, хотелось бы провести неделю другую с семьёй. И с дочкой, да и просто отдохнуть. Ведь он был самым старшим из нас по возрасту и нагрузки уже постепенно давали себя знать. Но тем не менее – он себе такого позволить не мог, прекрасно понимая – как важен каждый день,

проведенный на строительстве лодки. Факт тот, что когда мы встретились через несколько дней в аэропорту и я спросил, как он провёл свои дни, он ответил: «Я в основном отсыпался...»

Как я провёл тот Новый год уже и не вспомню. Раньше мы всегда встречали этот праздник в яхт-клубе. Было шумно и весело. В этот раз встречал в кругу семьи. Конечно, были распросы – что да как, всем моим близким было интересно, что-же это такое мы делаем в далёком Потти? Я как умел, отвечал на все вопросы. Ну и закусывали мандаринами, конечно...

На другой день, 1 января я поехал в яхт-клуб. Хотелось встретиться с друзьями, со своим экипажем, посмотреть, как там моя лодка поживает? Я тогда строил свою лодку и уехал в Потти едва успев закончить палубу.

Приехал, но народу в клубе было немного. Помню, что был Володя Трошин – вот у него в домике и посидели немного. Тоже были вопросы, ответы... День прошёл быстро. А ещё через день мы с Лёшей снова летели обратно в Потти.

Праздники кончились – начались трудовые будни. И всё в том же составе. Вроде бы уже и должны новые люди прибыть, но – то там задержка, то там проволочка. Причины есть всегда. До конца первой декады января так никто и не появился.

В нашем общежитии произошло небольшое переселение народа. Сначала Алексей, Витя Языков и Валера Сафиуллин жили вместе в одной комнате. А я с Витей Камкиным – в другой. Но там, где жил Алексей – у нас был электрокипятильник и вообще продуктовый запас, о котором я говорил раньше. Всё было организовано удобно. Поэтому, после окончания работы мы собирались в этой комнате, пили чай и беседовали. Но всё это хорошо какое-то время. В конце концов Лёша говорит: «Ну вас к лешему

со всеми этими посиделками. Так никогда не выспишься. Витя – переезжай в эту комнату, а я с Мироном (это со мной) – в другой буду.» Собрали мы все технические документы и перетаскивали из одной комнаты в другую. Но кипятильник и чай всё равно остался в старой комнате! И мы продолжали там собираться вечерами. Теперь уже Витя Камкин нам говорит: «Берите свой кипятильник и убирайтесь подальше! Невозможно спать пораньше лечь из-за вас!» Вообще – пришлось вечерние чаепития ограничить по времени. И это ограничение строго соблюдалось хозяевами комнаты.

В один из вечеров, когда мы уже разошлись по своим комнатам после чаепития, Алексей мне сказал: «Ты знаешь, я думаю, что мне надо снять свою кандидатуру на должность капитана яхты. И оставаться только строителем. Но конечно, с обязательным условием участия в гонке. Всех тех, кто строит лодку. Этот проект слишком большой для одного человека. А разделив обязанности мы сможем успешнее осуществить задуманное. Как ты считаешь?» Я ему отвечаю, что понимаю его опасения. Быть одновременно и капитаном лодки и строителем – задача очень большая. Но кто заменит его – как капитана? Кто, по его мнению, подходящая кандидатура на этот пост? Из всех предполагаемых кандидатов – мы никого не видели близко и не знаем, что они из себя представляют. «Ты – говорю ему – знаешь всех этих людей лучше нас. Кого можешь предложить?» Лёша подумал немного: «Вот Толя Верба – вроде серьёзный человек. Много гоняется, на Балтике выиграл кубок, экипаж у него неплохой. Мне кажется подходящим кандидатом.» «Ну тогда давай обсудим эту мысль с ребятами завтра. А сейчас уже поздно – давай спать.»

На другой день, вечером, Лёша поднял этот вопрос, во время нашего очередного чаепития. В целом мы понимали правиль-

ность предложения Алексея. Но не хотелось и попадать в очередную неопределённую ситуацию. Тут с постройкой лодки и так хватает забот, а теперь ещё и двоеначалие намечается. Толю Вербу знал немного Витя Языков – он ведь гонялся на Чёрном море чаще нас, так как жил там. Но не настолько хорошо знал, чтобы быть абсолютно уверенным в правильности выбора. Витя Камкин прошёл с Толей в недавнем осеннем походе. Ну а Валера и я – так мы его практически не знали.

Тем не менее мнение Лёши, что Толя Верба – подходящая кандидатура для капитана было принято. Алексею мы все верили безоговорочно – так что сомнений, что его выбор правильный у нас не было. Оставалось обсудить это предложение с Владиславом. Он ведь занимался подбором кандидатов на пост капитана, но будучи сверхзанятым человеком просто физически не успевал решать все эти задачи. Наша мысль была, что с приездом Толи – он будет заниматься подбором экипажа. Ведь мы тоже не могли никого найти сидя в Потти и занимаясь строительством лодки по двенадцать часов в день. Своей инициативой мы освобождали Владиду столь необходимое ему время. Теперь он мог прямо позвонить Толе и предложить ему принять капитанство, зная, что поддержка у него есть и ему не придётся объяснять свой выбор.

Так и сделали. Связались с Владиславом и рассказали ему о нашем предложении. Он тоже не возражал. Хотя Толю Вербу он знал постольку поскольку. Но слово Алексея значило много.

Вскоре Толя приехал в Потти. Он бы и раньше приехал, но увольнение с работы заняло больше времени, чем он думал. Приехал он полный энергии и инициативы. Ещё бы – получить предложение быть капитаном первой советской яхты, готовящейся в кругосветную гонку! Есть чем гордиться!

Первое близкое знакомство с Толей нас как-то насторожило.

Он сразу стал задавать массу всяческих технических вопросов, которые можно было бы и не задавать и пытаться организовывать наш трудовой день путём введения план-графиков и тому подобных вещей. Очень скоро нам стало ясно, что в яхтостроении он не специалист. Плюс его манера обращаться к нам вызывала недоумение. Одно из его любимых обращений было «пацан». Типа – «пацан, ты не переживай, всё будет нормально.» Или – «пацан – ты сделал то-то и то-то?» Мы только переглядывались недоумённо. А Витя Языков так и спросил его: «Толя, ты к кому обращаешься, ко мне что-ли?» Витя-то был его ровесником, практически.

Пытались мы понять, откуда такие обороты идут. Витя Языков нам попробовал объяснить, что это просто одесский говор такой. Да к тому же у Толи в экипаже в основном курсанты Одесской мореходки ходили. Все они были не только младше его по возрасту, но и в какой-то мере зависимы от него. Ведь Толя был преподавателем в этой мореходке. Так-то оно так, но мы ничего против уважительного к нам обращения не имели. Тем более от человека, которого мы сами предложили на пост капитана! А вот этого уважительного обращения как раз и не было.

Опять-таки, за прошедшее время у нас сложился пусть маленький, но очень дружный коллектив. И понимали мы друг друга с полуслова, с полувзгляда. Чувство юмора нам было не чуждо тоже. Но наш юмор был без налёта превосходства одного человека над другим. И тут мы столкнулись с ситуацией, которая не вписывалась в наши привычные рамки отношений.

Ну ладно, подумали мы, Толя – человек новый, пусть оботрётся на заводе, а там видно будет. Ясное дело, что ему хочется как можно быстрее вникнуть в суть всех вопросов. Только вот за день-два – это никак не сделать. Так что нужно ему не только дёргать

нас всякими вопросами, но и самому побольше работать. Тогда и ясность по теме у него появится. Дело только за временем. А то, что Толя – человек с активной жизненной позицией – это было видно. Просто эта активность ещё не была целенаправленной.

Как капитан лодки, Толя стал заниматься организационными вопросами будущей команды. Для начала мы объяснили ему, что работаем на заводе за идею, так сказать. Было бы неплохо, если бы он занялся вопросом оплаты нашего труда. Потому что ждать решения от Владислава уже было бесполезно. И не потому, что он махнул на этот вопрос рукой, а потому, что Влада и так на части рвали. Вообще, этот вопрос мы оставили Толе на рассмотрение. К тому-же с ним можно было общаться напрямую, так как он жил вместе с нами.

Вторым непосредственным вопросом был вопрос питания. Рис с курицей нам уже порядочно надоел. Вот мы и попросили Толю, чтобы он поднял эту тему с руководством. Может хоть какой доп-паёк выдадут. Для разнообразия.

Ну и третий вопрос, хотя скорее – самый первый. Экипаж. Где же люди, которые должны быть лучшими из лучших? Ведь был же проведен отборочный поход, он дал результаты и мы ожидали, что чуть ли не сразу у нас появится коллектив самых лучших специалистов по всем вопросам парусного спорта и яхтостроения. А пока приехал только один Толя Верба.

К чести Толи – вопросы с оплатой труда и с питанием он решил хорошо. Пусть на это и потребовался ещё месяц или где-то так, но он оказался на высоте. А вот с экипажем – тут получилась неувязка.

Через несколько дней после своего приезда он заявил Алексею: «Мирона в гоночный экипаж брать нельзя.» Алексей на него уставился в изумлении и спрашивает – с какого такого

перепугу такое решение? «Мирон, говорит Толя, в очках, а в гонке это никак нельзя.» «Знаешь, Толя – ответил ему Лёша – может Мирон таким родился. Я с ним тысячи миль под парусом прошёл. Так что ты не торопись с выводами. Твоих ребят я ещё не видел в деле, а без него – тут многое остановится.» Этот разговор мне Лёша пересказал, конечно. После этого, Толя вопрос о моём участии в гонке не поднимал никогда.

Вслед за Толей приехал его близкий товарищ Сергей Станецкий. Они вместе ходили на яхте «Алмаз» много лет. Сергей был судовым электриком. Но так как до электрики было ещё далеко, занялся работами по сборке корпуса. Человеком он был общительным, с хорошим чувством юмора, трудолюбивый. Его прибытие было хорошим пополнением коллектива.

Дальше, однако, дело приняло несколько неожиданный оборот. Толя не стал скрывать своего участия в проекте кругосветной гонки. Скорее наоборот – у себя в яхт-клубе он об этом рассказывал открыто. Человек он в парусе известный и к нему стали обращаться все, кто его знал. С вопросом, а нельзя ли и мне присоединиться? Толя всем отвечал приблизительно одинаково: «Вот вам телефон Владислава Мурникова в Москве. Звоните ему – если он даст добро, то приезжайте.» Ребята, естественно звонили Владиславу и говорили, что Толя им сказал позвонить ему. Владислав, зная, что Толя выполняет обязанности капитана яхты, говорил им всем практически одно и то же: езжайте в Потти и присоединяйтесь в коллектив. Ведь он думал, что все эти ребята звонили ему не с бухты барахты, а после серьёзного отбора. А было-то совсем иначе!

В результате в Потти хлынул поток людей, пусть хоть и парусных энтузиастов, но с абсолютным отсутствием каких-либо практических навыков в яхтостроении. Их надо было распреде-

лить по работам, но что можно поручить человеку, если он чуть ли не впервые в жизни видит сварку? Или металлорежущее оборудование? Молчу уже про чертежи. Все они окончили Одесское мореходное училище и работали штурманами в Одесском Морском пароходстве. А до прокладки курсов в океане нам было ещё далеко...

Каждому из нас были приданы по два-три человека. И мы их вводили в курс дела – быстро, как только могли. Ведь время то идёт и старт гонки никто переносить для нас не будет! Мы старались сделать всё возможное, чтобы вновь прибывшие не чувствовали себя лишними людьми. Но это тоже не всегда удавалось достичь. Попробуй, объясни человеку задачу, которая для тебя – не слишком сложная, а для него – он не знает с какого конца к ней подойти. И времени на «тренировки» нет. Нужно сразу и хорошо. Да ещё и быстро. Задача очень не простая. Бывало, что ребята просто стояли и смотрели как делалось то, или другое. Потом брались сами выполнять похожие работы. И приходилось их контролировать. Поэтому и появилось как бы разделение коллектива на «Киевлян» и «Одесситов». Причём, это было не обязательно связано с местом, откуда прибыл тот или иной человек. Просто так сложилось, что из Киева прибыло большинство технически грамотных специалистов. И не только на начальной стадии проекта, но и впоследствии, когда нужны были добавочные сварщики или корпусные специалисты. Но каждый, кто отличался трудолюбием, активностью и знанием дела, как бы попадал в «Киевскую» группу. Нужно ли говорить, что и Нодари и Витя Камкин, Витя Языков и Валера Сафиуллин – все относились именно к Киеву?

Ничего необычного, с моей точки зрения, в этом нет. В любом коллективе – будь то НИИ или завод – всегда есть лидеры про-

изводства. Достаточно хотя бы взглянуть на Доску Почёта на проходной любой организации. Разница заключалась только в том, что в обычных условиях лидеры могли формироваться постепенно. Накапливать опыт, знакомиться с производством и т.д. А в наших условиях нужно было быть лидером сразу. Это значило – уметь многое делать, брать на себя ответственность, не ждать, пока тебе скажут – делай то или это, а подходить к работе творчески, проявлять разумную инициативу. Пусть даже ты и делаешь работу в одиночку. Вот именно этих качеств лидера у большинства вновь прибывших из Одессы ребят и не наблюдалось.

Были конечно и очень толковые ребята. Олег Беломыльцев, например. Он приехал чуть позже основной группы одесситов, но очень скоро мог уже самостоятельно выполнять разнообразные задания. Его не нужно было «водить на поводке». По специальности он был судовой механик. Это помогло ему быстрее освоиться на строительстве яхты.

Нельзя не упомянуть Гену Королькова, Володю Кулиниченко – толковые ребята и трудолюбивые. Пусть у них и не было большого судостроительного опыта, но желание быть в активе коллектива – было. И это постепенно дало свои положительные результаты. Но пока нам пришлось сильно задуматься над вопросом, что делать с вновь прибывшими и как быть дальше? Нам стало ясно, что ожидаемых «супер-профессионалов» в большом количестве не предвидится и надо искать людей самим.

Как-то раз, в середине января, когда ребята из Одессы только начинали прибывать, открылась дверь и на пороге комнаты появился парень. Представился – Юра Дорошенко, из Севастополя. «Я, говорит, прочитал заметку в газете, что в Поти строится яхта для кругосветной гонки. Кругосветка – это мечта моей жизни.

Так что как хотите, но без меня – никак!» Точно также, как и Нодари до него – у Юры был такой запас энтузиазма, что сказать ему: «Знаешь, у нас уже достаточно людей», никто не мог. Юра, как и большинство вновь прибывших, был профессиональным штурманом. Но в отличии от большинства новичков – у него был приличный опыт в яхтостроении. Не говоря уже о том, что пачка всевозможных дипломов, удостоверений и сертификатов у него была никак не меньше двух дюймов толщиной! Гонялся он и на олимпийских классах и в крейсерских гонках. Знал многих членов олимпийской сборной по парусу. В Севастополе ведь была школа парусного спорта, возглавляемая Валентином Манкиным.

Вообщем, Юра Дорошенко убедил нас очень быстро, что ему необходимо быть с нами. Тем более, что познакомившись с «одесской бригадой» мы понимали – нехватка квалифицированных специалистов – налицо. Толю Вербу он тоже знал немного. Юра был представлен ему и после согласования некоторых деталей, поехал обратно в Севастополь. Увольняться с работы и организовывать свой переезд в Поти.

Юра оказался одним из тех людей, которых нам не хватало. Он был лидером как раз в том понятии этого слова, как я описал выше. В коллектив он влился очень быстро и его вклад в строительство лодки стал ощущаться с первых же дней.

Профилакторий теперь был уже порядочно заполнен. Ребята размещались в одной из больших комнат. Маленькие были практически все заняты. Толя начал поговаривать о том, чтобы разместить экипаж в одной из потийских гостиниц вместо заводского профилактория. Но эта идея не нашла поддержки у Алексея. Да и ни у кого из «старожилов». Пусть условия в гостинице были бы и лучше, но тогда пришлось бы тратить время на поездку с работы и на работу. А каждый час был на

счету. К тому же в обеденный перерыв можно было заскочить к себе в комнату и хоть чая выпить нормального. Или полежать на полу. Усталость уже начинала давать себя знать и минуты отдыха ценились. А с переездом в гостиницу эта возможность исчезала. Остались мы в профилактории.

С увеличением числа вновь прибывших – увеличилось и число застолий. До этого нам в голову не приходило организовывать какие-то выпивки и закуски. Не потому, что мы придерживались «сухого закона», а потому, что у нас на это просто не было времени. Да и особого желания тоже. Мы знали друг друга хорошо и «сближаться» за выпивкой не было необходимости. Большинство ребят из Одессы – знали друг друга хорошо. А нас – нет. И волей-неволей получалось как-бы две группы. Это понятно – всегда ведь тянет к тому, с кем есть общие точки соприкосновения. Организовывались вечеринки, куда и нас приглашали. Известно ведь, что ничто так не сближает коллектив, как коллективная пьянка. Ну ладно – раз хорошо, два – ещё более менее, но не регулярно же?! А тут чуть ли не раз в три-четыре дня – то день Рождения у кого-то, то ещё какое-то событие. Однажды такое мероприятие закончилось небольшим конфузом.

У кого-то из одесситов был день Рождения. К тому времени многие из них уже провели на заводе недели две. Осмотрелись немного. Решили пригласить Вахтанга Кавтарадзе – начальника цеха. Тот сказал, что прийдёт.

Вечером мы собрались все в большой комнате. Вахтанг задерживался и решили начинать без него. Потом «штрафную» ему нальём... Через некоторое время пришёл Вахтанг. И было видно, что он уже где-то, что-то отметил. И довольно плотно. Но на ногах стоял ещё твёрдо. Налили ему, попросили сказать тост. Раз опоздал – то говори. Указали ему на именинника, он пожелал

ему всего хорошего. Традиционно. Выпили, закусили. Беседа уже живей пошла... Снова налили. Опять Вахтанга просят что-то сказать. Тут он задумался чего-то, а потом и говорит (с грузинским акцентом – это надо слышать, конечно): «Вааобще-то я вас тут ныкаго нэ знаю толком. Вот я знаю Лёшу, Валэру, Вытю Языкова, Игоря и Вытю Камкина. А гдэ Вытя?» (и обвёл нас всех взглядом. А Витя как раз уехал на пару дней в Днепропетровск, спину подлечить). «А, говорит, – Вытя уехал, я знаю. Вот за этих ребят я хочу выпить. А вас я нэ знаю, кто вы.» Ну мы все притихли, ситуация щекотливая, но кое-как спустили на тормозах. Выпили, снова беседа пошла... Тут Вахтанг сам берёт слово и уже значительно громче вещает: «Вас я нэ знаю. И что вы дэлаете – тоже нэ знаю. Вот я знаю Лёшу, Игоря, Валэру, Вытю Языкова, и Вытю Камкина. А гдэ Вытя?» (и снова обвёл нас всех взглядом). «А Вытя уехал, я знаю. Вот за этих ребят я хочу снова выпить.» И выпил, кстати.

Тут уж праздник скомкался. Лёша меня толкает в бок: «Слушай, надо Вахтанга уводить отсюда, а то он своими «дипломатическими» высказываниями сейчас тут наговорит.» Вообще – вдвоём мы его под каким-то предлогом вывели из комнаты, помогли спуститься вниз, на первый этаж. Дальше Лёша мне говорит: «Я его сам доведу до проходной, а ты возвращайся. Ну и праздничек, ёлки-палки.» И смех и грех, вообще.

Вернулся я обратно, ещё немного посидели, но уже не то, конечно. Разошлись по комнатам – завтра ведь снова на работу. Вскоре Лёша пришёл. Говорит мне: «Довёл Вахтанга до проходной еле-еле. Там его какой-то знакомый водитель взялся отвезти домой. Так что сдал с рук на руки.» Вот так тот день Рождения и закончился.

После этого на одном из собраний, которые Толя периодически созывал, приняли решение, чтобы все подобные праздники

переносить только на выходной день, а ещё лучше – объединять несколько дней Рождений в один и отмечать все сразу. По возможности. Так что таких вечеринок в ближайшие несколько месяцев никто больше не устраивал.

Через несколько дней после этого «праздника» вернулся Витя Камкин и приехал Юра Дорошенко. Строительство лодки приближалось к стадии укладки обшивки на набор корпуса. На стапеле стоял настоящий скелет кита, сделанный из алюминия. Но вместе с тем выглядело всё достаточно элегантно. Вахтанг добавил нам в бригаду ещё одного хорошего сварщика – Толю. Опять не могу вспомнить его фамилию, к сожалению. Толя был наш ровесник, может чуть младше. Где-то он там каратэ немного занимался, или не занимался, но показывал нам позу змеи. Есть такая фигура в каратэ вроде. Это когда мы его уж очень сильно начинали дёргать с разными своими сварочными просьбами – тогда он рукой изображал голову змеи и говорил, что сейчас всех нас перекусает! Но мы не сильно боялись. Бывало зовёшь его – надо что-то окончательно обварить. А он где-то на верхушке корпуса восседает, обваривает очередной узел. Кричишь ему – «Толя – Змей Горыныч, давай, лети сюда, надо вот этот узел обработать.» И он летел, фыркая иногда, конечно. Ведь случалось отрывать его от другой работы. А кому это нравится? Сварщик он был отличный и мы быстро с ним подружились. Он с нами был до самого конца строительства лодки в Потти.

Из других рабочих завода запомнился так-же Александр Доргобетов. Его звали просто Шура, хотя он был уже в возрасте. Опытный судостроитель, но простой в общении. Всегда был готов нам помочь, хотя и не был прикомандирован к нам постоянно. Помню его покалеченные фрезой руки. Работали мы пневматическими фрезорезами по разделке алюминия. Вещь эффек-

тивная, но опасная. Представляла из себя пневмомотор с ручкой. На мотор устанавливалась фреза из инструментальной стали, диаметром 120 мм и толщиной 3-4 мм. Вещь хрупкая и при неправильном применении – разлеталась вдребезги. Вот когда-то такой фрезой и покалечило Шуре руки. Хорошо хоть совсем не отрезало.

Мы тоже работали этим инструментом много. И у нас фрезы бывало разлетались. Но к счастью, никого не покалечило. И даже не поцарапало серьёзно.

Для того, чтобы положить обшивку на корпус – набор корпуса нужно смалковать. Это означает – убрать имеющийся припуск на рёбрах шпангоутов с целью обеспечения плавной линии по длине корпуса. Работа эта очень нужная и необходимая, но совершенно не благодарная. Изо дня в день вновь прибывшие ребята специальными напильниками спиливали кромки рёбер шпангоутов, чтобы обеспечить плавный переход между шпангоутами. Пилишь пилишь целый день, а результата вроде и не видно. Ведь ничего на стапеле не меняется. То ли дело установка шпангоутов. Поставил один – и сразу виден результат работы! Но ребята терпеливо делали своё дело. Среди многих ребят, кто занимался малковкой корпуса запомнились мне Юра Фирсов и Рамис Файзулин. Рамис, к тому времени вообще был уже чемпионом СССР в классе 470, если не ошибаюсь. А тут пришлось заниматься совсем не привычным делом. Малковали корпус чуть ли не месяц. Но все они отлично справились!

Наступил день, когда можно было начинать укладывать обшивку. Технологию укладки и прихватки её к набору обсуждали и в техотделе завода, и мы вечерами. Это была монументальная задача! Обшивка была переменной толщины, на днище – вообще

сваривалась плита 30 миллиметров толщиной, для последующего крепления к ней балластного киля. Ближе к палубе – толщина обшивки была 2,5 миллиметра. Днище – где восемь, где шесть – зависило от нагрузок в той или иной части корпуса. У нас был план-чертёж расположения листов по корпусу. Но на этом техническая документация и заканчивалась. Да тут, с другой стороны – особо ничего и не начертить. Многое просто делается по месту.

Основные проблемы – как согнуть лист по форме корпуса? Как прижать его к набору? Ведь для сварки лист обшивки должен прижиматься к ребру шпангоута с минимальным зазором. А это какие-же усилия нужно приложить! Корпус яхты – это не корпус баржи. Тут плоских участков нет. И как поведут себя сварочные деформации? Мы ведь хорошо помнили наш первый шпангоут... А технолог цеха нас страшил, что даже если мы и положим обшивку, то после того, как корпус отдадут от стапеля – остаточные сварочные напряжения так его поведут, что яхта превратится «в элегантные шорты»! Если мы вообще эту обшивку положим. Он, будучи опытным специалистом завода, не очень верил в успех этой затеи. Опыт, конечно – это лучшее средство от энтузиазма. А у нас было больше энтузиазма. Потом он всё-таки оценил, что и знания у нас тоже были.

Толя Верба также был бесполезен в этих вопросах. Но зато он составлял план-графики, чем постепенно начинал нас злить. Тут и так упираешься изо всех сил, а он ещё требует от тебя подтверждения каких-то дат изготовления того или другого. Но – капитан есть капитан. Пока сдерживались. Толя думал больше масштабами спортивной команды, которая должна тренироваться в спортзале, тягать штанги, бегать стометровки. Один из приехавших одесситов, Сергей Киселёв, был чуть ли не профес-

сиональный тренер по физкультуре. А нам, «Киевской бригаде», если хотите – было не до этого. И по вполне понятным причинам, я полагаю.

Как бы то ни было, к концу января первый лист был положен. Его предварительно выколачивали на специальной машине для придания начальной формы, а уж потом, на самом корпусе джимали всеми возможными способами к набору. Материал корпуса Амг-61 – алюминиевый сплав для морских судов. Велокопный материал, не побоюсь сказать – лучший в мире по своим механическим показателям. Я потом сталкивался с алюминиевым судостроением и в Америке, и в Австралии, так что говорю из личного опыта. Но материал – упругий, как пружина. И пока прижмёшь его к корпусу – поупираешься.

Конечно, тётя Аня была у нас за основного сварщика. До массовой сборки ещё не дошло, так что она вполне справлялась. И советовала нам, где раньше надо шов положить, где чуть позже. У неё то опыт в судостроении был – будь здоров! Обшивку мы только прихватывали к набору а стыковочные швы между листами обшивки проваривались полностью. Идея была – собрать всю лодку сначала, а потом уже полностью проварить всё, что положенно. Таким образом мы избегали больших начальных сварочных деформаций. Плюс – экономия времени. Ведь когда фронт работ готов – то можно сколько угодно привести сварщиков на стапель – работы хватит всем. И её можно сделать быстро.

Работы шли параллельно. Ведь мы ещё не до конца собрали набор корпуса – оставались неустановленными шпангоуты в носу и в корме. Пусть не много, но тем не менее. Мы разделились по участкам и стремились работать так, чтобы те, кто уже собирал обшивку – не догнали тех, кто заканчивал собирать

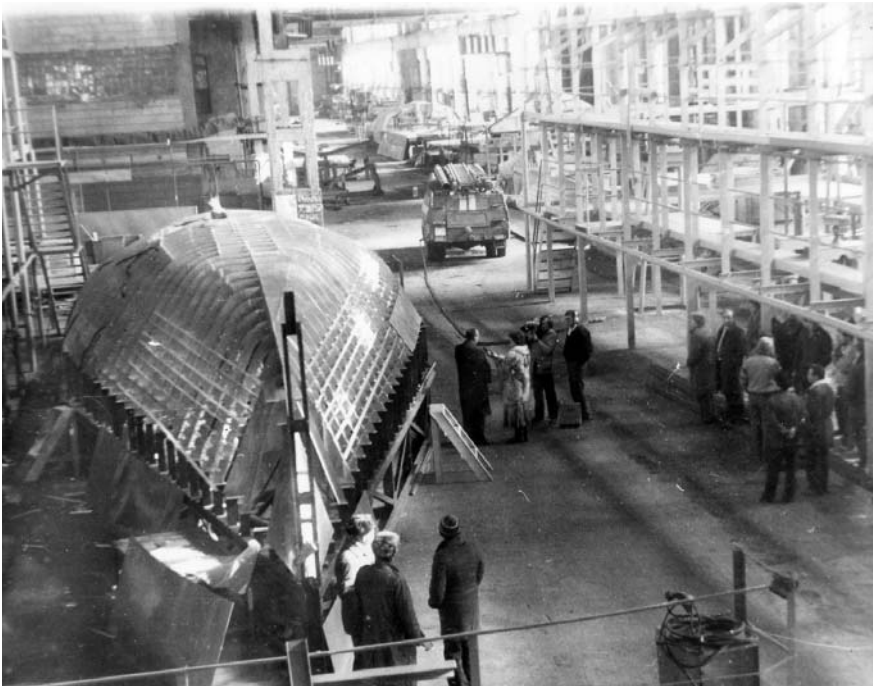
набор носа и кормы. Валера с Витей Камкиным собирали и устанавливали шпангоуты, с помощью ребят из Одессы – Паши Сологуб, Олега Беломыльцева, Володи Кулиниченко, если не ошибаюсь. Юра Дорошенко, Нодари и я – занимались сборкой обшивки. Помогали нам Гена Корольков, Сергей Станецкий, ещё были ребята, но всех уже и не упомяну. Сварщиками у нас были тётя Аня и Толя «Змей». Витя Языков по прежнему пропадал на плазе – доделывал лекала для недостающих шпангоутов. С ним тоже кто-то был.

Вроде бы уже и людей прибавилось, но и объём работы вырос во много раз. И снова у нас проблема – нехватка квалифицированных ребят. Те, что есть – уже и так на пределе. А впереди – ещё непочатый край работы! От Толи Вербы помощи с яхтсменами-яхтостроителями ждать не приходится. Мы уже поняли, какой уровень технической подготовки у его ребят. В один из вечеров, во время наших вечерних чаепитий – Лёша поднял этот вопрос. Так и сказал: «Давайте, думайте, кого ещё можно привлечь в проект, а то мы тут задохнёмся». Стали думать, но ни Валера, ни оба Виктора так сразу ничего предложить не смогли. Это потому, что мы все подходили к отбору людей куда более серьёзно. Наверняка были в стране люди, которые отлично бы вписались в проект. Но мы их не знали. Сами они – может даже и не знали о готовящейся кругосветной гонке. Хотя информация в прессе уже стала появляться. Юра Дорошенко ведь увидел заметку. И всё бросил, чтобы присоединиться в экипаж. Но пока мы больше ни от кого ничего не слышали подобным образом.

Алексей сказал, что неплохая кандидатура – Женя Платон, из Киевского Крейсерского яхт-клуба. Он с ним ходил на Кубке Чёрного моря, тогда, кстати и Витя Языков с ними ходил – так что и он знал Женю немного. Плюс Женя был грамотным в тех-

ническом плане человек. И опыт яхтосторительный у него был неплохой. Вообще – сообщца нашли одного кандидата, которому можно было позвонить и пригласить в проект.

Потом уже, когда мы разошлись по комнатам на ночь, Лёша мне сказал: «Эта лодка – проект для ребят из нашего яхт-клуба. Только там есть те люди, которые могут всё сделать. Но, к сожалению, я просто не смогу с некоторыми из них сработать. Ведь начнутся бесконечные споры – как сделать лучше и лучше. А где сил набраться на эти бесконечные обсуждения?» Увы, я его прекрасно понимал...



Устанавливаются первые листы обшивки. Слева на снимке видны обработанные листы алюминия, готовые к установке. Интервью даёт Виктор Тихов. Снимок сделан 18 февраля 1989 года.

На другой день сказали Толе Вербе, что нам нужен Женя Платон. Толя не возражал. Алексей позвонил в Киев, выловил Женю. Рассказал ему, что да как и что ему предлагается. Вообще – во второй половине февраля Женя приехал в Потти. Как и всем нам – ему пришлось уволиться с работы и приехать в неизвестность, пусть хоть уже и такую – которую можно пощупать. К тому же он собирался защищать кандидатскую диссертацию. Но его научный куратор сказал ему: «Молодой человек – возможность участвовать в кругосветной гонке даётся один раз. Поезжайте. А диссертацию защитите позже. Она от Вас не уйдёт». С таким напутствием Женя и уехал из Киева.

В конце января – первых числах февраля на завод прибыли двое ребят из «Мобиле». Контактников с ними в основном Алексей и Володя Чес из техотдела завода. Ну а мы – уже в меньшей степени. Ребята из «Мобиле» пытались оказать нам техническую поддержку, но к тому времени наши знания и опыт были больше, чем у них. Так что скорее у нас был с ними диалог в плане – что можно изменить в конструкции лодки, чтобы постройка стала более технологичной? Без ущерба для заложенных ходовых качеств яхты. Все изменения, которые мы согласовали за время совместной с ними работой – были внесены в конструкторскую документацию. Однако некоторые параметры, что они заложили в проект – не переставали меня удивлять. Да и не только меня.

Например, водоизмещение лодки (расчётное) – было 16 тонн. На чём эта цифра базировалась – трудно сказать. То, что не на реальной судостроительной практике – это точно. У меня было подозрение, что эту цифру ребята взяли – как за базовую, с водоизмещения победителя предыдущего Whitbread Race – яхты UBS Switzerland, тоже алюминиевой. Но эта лодка – 58 футов длиной. А Фазиси – 76 футов. Поэтому цифра нам казалась нереальной.

Балластный киль предполагался быть пять тонн. Плюс – внутренний балласт. Но эффективность внутреннего балласта не столь высока, как балласта в плавнике. Всё это влияет на остойчивость лодки. Скажу для сравнения, что на «Гонте» (яхта 33 фута длиной всего) – балласт был 2,2 тонны. При водоизмещении яхты в пять тонн. Конечно, сравнение может и не слишком правомочное, но и большого выбора, с чем сравнивать у нас не было. Когда эти вопросы мы задали ребятам из «Мобиле» – ответ был: «экипаж во время гонки должен сидеть на борту и откренивать лодку.» Я их спросил – гонялись ли они когда либо на Кубке Балтики, к примеру? Оказалось, что нет. Весь их яхтенный опыт сводился к однодневным гонкам, в лучшем случае.

Долго обсуждать все эти нюансы у нас не было времени, однако. Мы просили, чтобы Владислав прислал нам конструкторов из «Мобиле» и они приехали. Нам нужно было только выбрать лучшее из того, что они могли предложить. И стараться при этом вносить как можно меньше изменений. В какой-то мере нам это удалось.

Вопросов по палубе у нас ещё не было тогда. Хотя ребята с «Мобиле» и привезли уже кое-какую документацию, мы оставили более детальное ознакомление с ней на потом. Сейчас – всё внимание было только на обшивку корпуса!

Предметом нескончаемых тревог были сварочные нагрузки и сварочные деформации. Мы постоянно думали – как их уменьшить, как контролировать? Для решения этих вопросов привлекли специалистов из Киевского института электросварки имени Е.О. Патона. Но здесь нас постигло разочарование, по большому счёту. Сотрудники института приехали в Потти. Ознакомились с нашей работой, дали кое-какие рекомендации, но больше – общего направления. Я читал эти рекомендации. Они были предоставлены в форме отчёта.

Затем предложили наносить специальную пасту на обратную сторону шва перед сваркой, чтобы шов быстрее охлаждался. Паста была разработана в институте Патона.

Применили мы эту технологию, но кроме неприятностей – ничего не получилось. Во-первых – при нанесенной пасте приходилось увеличивать сварочный ток, чтобы прогреть металл. А это как раз то, чего мы старались избежать – излишние температурные нагрузки. Во-вторых – при нагреве паста начинала течь и затекала куда придётся. И её приходилось вычищать из швов. Тётя Аня была очень недовольна этим «новшеством». Мы тоже быстро от него отказались.

Пробовали мы осваивать сварочные полуавтоматы. Как я уже говорил – для завода это было нововведение и работать с ними ещё не умели. Хотя приобрели хорошее оборудование из Финляндии. Фирмы “Kemppi”. Для освоения нового оборудования пригласили специалиста по полуавтоматам из института Патона. Начали варить образцы и сравнивать – где больше деформация? Конечно, шов, который положил патоновец – был очень красивый. И деформации по сравнению с дуговой сваркой – были существенно меньше. Но всё это было сделано в «тепличных» условиях – на столе, в удобной позиции и т.д. Когда же дело дошло до практического применения, результат получился куда менее впечатляющий. В итоге, долгое время сварочный полуавтомат, который нам выделили, так и стоял без дела. Но смотрелся весьма современно. И только позже, когда уже производилась окончательная обварка корпуса, мы стали применять ранцевые полуавтоматы.

А вот наши ребята были на высоте! На заводе была плазменная резка, но работал на ней только один человек. И конечно, как монополист, он был малодоступен. Однажды он ушёл на боль-

ничный. А нам срочно нужно вырезать килевую плиту. Толщина у неё – 30 миллиметров, простым пневматическим фрезорезом так сразу не возьмёшь. Вахтанг говорит: «Ну уж извините, подождите – придёт человек с больничного и порежет вам всё. Нам и самим нужно, да вот ждём» А Витя Камкин и говорит, что дело ему знакомое – он когда на севере работал, занимался плазменной резкой металла. Вахтанг дал добро на допуск Вити к плазмотрону. И Витя отлично справился! Тут уж Вахтанг стал просить Витю выручить цех и порезать им материал для «Колхид». У них план горел из-за отсутствия плазморезчика. Витя всё сделал, что его просили. Вахтанг был очень доволен. Понятное дело, что всё это только добавило уважения к нам в глазах заводчан. И в дальнейшем Витя резал металл самостоятельно, когда нам это требовалось, а ответственного рабочего не было на месте.

Ещё из хороших новостей – так это Толя Верба сумел организовать нам нормальную зарплату. Для этого ему приходилось ездить и в Москву и в Поти встречаться с руководителями «Фазис». В конечном итоге нас всех перевели на работу в «Фазис», а те, кто приезжал позже – те сразу в эту организацию и оформлялись. По крайней мере – кончилось беспросветное безденежье и у нас появилась возможность делать денежные переводы домой.

Но стиль руководства Толи оставлял желать лучшего. У него начали возникать проблемы с Владиславом по некоторым вопросам. И чем дальше – тем больше. Толя считал (и не без некоторого основания, надо сказать), что он лучше разбирается в парусном спорте, как в таковом. И на этой почве он спорил с Владиславом довольно часто. Но весь проект – это не только парус. Тут масса всевозможных деталей, которые нужно без

конца увязывать. Мне кажется, Толя не совсем это осознавал и был слишком уж категоричен в некоторых суждениях, когда можно было бы и иначе, более дипломатично что ли, решать вопросы. В дебатах, которые происходили между ними, терялось взаимное уважение. Плюс – прокол с подбором команды. Ведь в конце-концов стало ясно, что Толя не справился с подбором людей по тем критериям, которые оговаривались с самого начала. И пытался обвинить в этом Владислава кстати, говоря, что это Владислав давал им направление в Потти. Но менять никто ничего не собирался. По тому принципу, что коней на переправе не меняют. Толя по прежнему оставался капитаном экипажа.

Алексей Грищенко, кстати сказать, никогда не уходил от позиции, что глава всего проекта – Владислав Мурников. Даже когда проект подошёл к своей окончательной фазе в строительстве и Владислав не появлялся в Потти (да и мы его не беспокоили, потому что уже сами могли принимать решения по постройке) – Алексей всегда чётко оговаривал, что Влад – вершина проекта. Со всеми его недостатками и преимуществами. И критику в адрес Владислава спускал на тормозах. А ведь критиковать начальство всегда есть за что!

Что ещё запомнилось из тех двух месяцев? В основном, что мы работали, работали, работали. Были иногда и неудачи. Лёша поручил мне заняться изготовлением форштевня лодки. Не только набора, но и обшивку его сделать. Чтобы потом установить на стапель – как один узел, целиком. А гибка листа была сложная – переменный радиус по длине форштевня, плюс различные силовые элементы. Радиус относительно маленький, а материал обшивки – ну что тебе пружина. Я его и так, и этак пытался сделать – не могу подобрать технологию. День прошёл – я вожусь. Другой день – я снова недалеко ушёл. А тут ещё Толя Верба со своими «планёрками»: «Миронушка – когда будет го-

тово?» Хорошо хоть «пацанами» нас перестал величать. Я ему объясняю, что и так ночи не сплю – голову сушу над проблемой. А ему давай твёрдую дату. В конце-концов сказал ему, что как сделаю – так сразу и скажу. А твёрдую дату – один Господь Бог знает. Вообще – так и не сделал своими силами. Пришлось подключать работников завода. А они оригинальный метод придумали. Выточили длинный конус из алюминиевого проката – метра полтора длиной. Который повторял радиусный профиль форштевня. И уже на нём – согнули лист обшивки. После чего – вварили в получившуюся обойму все усиливающие элементы. И получилось очень даже хорошо. Честно скажу, что я до такого решения не додумался. Потом этот конус долго валялся возле лодки. Пока его не переточили на какие-то детали.

Из пополнения в экипаж – приехал Женя Платон. Привёз с собой и рабочую спецовку. «Молодец», говорю, «Здесь со спецодеждой не просто». А он мне: «Ну так я ведь работать приехал». Посмеялись...

Разместили его в общежитии, представили Толе, чтобы он оформил на него бумаги. Переоделись и пошли в цех. Стал Женя заниматься сборкой обшивки корпуса. В курс дела вошёл очень быстро и с тётей Аней у него наладился хороший контакт. Образовалась у них прямо бригада – их двое плюс Серёжа Станецкий и Гена Корольков. Вроде так. Женя прикрепляет лист к набору, Серёжа с Генкой прижимают лист, там, где тётя Аня требует. И приваривает его к шпангоуту. Точно также и Юра Дорошенко с Нодарием и Толей – «Змеем Горынычем» работали. Вообще – дело двигалось вперёд. Хотя людей всё равно не хватало. И мы думали над этой проблемой тоже. Но пока вопрос не решался.

Неделю спустя после приезда Жени в цех пришёл парень.

Стал спрашивать – кто здесь строит яхту для кругосветки? Не помню, на кого он наткнулся первого, может и на Алексея. Разговор с ним мы уже продолжили в общежитии.

Парень представился – Володя Мусатов, из Запорожья. Прочитал статью в газете, что строится яхта для кругосветки и тут же помчался в Потти. Знакомо, правда? К тому времени, кстати – статьи в газетах о нашем проекте стали появляться чаще. И Вова отреагировал на прочитанное мгновенно. Мы выслушали его с интересом. У нас уже был очень положительный опыт с такими добровольцами. Юра Дорошенко и Нодари, как Вы помните.

Володя рассказал нам о себе и мы поняли – это тот человек, который нам нужен. Работал Вова в Аэрофлоте, что-то там с радиосвязью. Вообще – он практически сразу влился в коллектив. Даже и с работы не поехал увольняться, а остался у нас в тот-же день. Считай – сбежал со своей работы в Запорожье. Только чуть позже – дней через шесть – поехал в Запорожье, чтобы окончательно рассчитаться с работы и вернуться к нам на легальных основаниях. А то его и оформить в «Фазис» нельзя было. Володя, как и Юра – оказался замечательным приобретением для коллектива! Первым, чем он занимался – было изготовление лекал вместе с Витей Языковым и Андреем Часовским. Затем стал работать на машине предварительной гибки листов обшивки. Очень скоро он стал настоящим специалистом в этой области.

Вот так и прошли первые два месяца нового, 1989 года.

До старта кругосветной гонки оставалось шесть месяцев.

Поти. Март – Апрель 1989 года

Приближалась весна. На улице стало заметно теплее. Надо сказать – климат в Потти зимой был вполне приемлемый. Холодов никогда не было. Хотя в фуфайках ходить конечно приходилось.

Работы по сборке корпуса шли успешно. Постепенно последовательность сборки была отработана, мы просто привыкли к работе. Появилось чувство металла, если хотите. Те ребята, которые занимались «силовыми» работами, т.е. прижимали листы к набору корпуса – попридумывали всякие приспособления, типа «рычагов первого рода» и применяли их весьма успешно. Помню, как-то на более поздней стадии сборки корпуса Витя Погребнов (он приехал в Потти где-то в середине марта) – показывал мне своё изобретение по прижиманию листов обшивки к корпусу. На длинный рычаг он привешивал добавочный груз и таким образом – свои собственные усилия сводились к минимуму. К тому времени у нас уже было несколько шкафов с инструментом, которые я закрывал вечером на замки, чтобы заводчане не «одолжили». Не потому, что они хотели нам «насолить», а потому, что иногда человеку нужно что-то срочно сделать, а тут – лежит чей-то фрезорез без присмотра. Взял он его, работу сделал, а обратно вернуть – и забыл. Бывало так иногда.

Параллельно с корпусом мы стали заниматься изготовлением палубы. Алексей поручил мне разобраться с чертежами и продумать технологическую оснастку для сборки секций палубы.

Тут надо сказать несколько слов о методах изготовления палуб на яхтах.

Есть два основных метода. Первый (и самый простой) – когда продольный мидель палубы (центральная продольная ось) – прямая линия от носа до кормы. Таким образом – палуба представ-

ляет собой часть цилиндра, которую как бы пересекает корпус. Все бимсы (поперечный набор палубы) имеют одинаковый радиус и сама палуба изгибается в одной плоскости. Но при этом – линия борта будет не прямой, а изогнутой. Надеюсь, это понятно.

Второй метод – сохранять линию борта прямой. Это выглядит более эстетично (может быть), но продольный мидель палубы будет представлять собой кривую линию. И все бимсы будут иметь разный радиус. Плюс – гибка самой обшивки палубы будет осуществляться в двух плоскостях. А это – не слишком удобно с технологической точки зрения. Для пластиковых яхт, где палуба формируется в матрице – это не столь критично. Но для алюминиевого судостроения (или деревянного, где палуба делается из фанеры) – первый вариант предпочтительней.

На «Фазиси» палуба представляла собой третий и весьма радикальный вариант. Палуба имела очень большую седловатость по длине корпуса. При этом – все бимсы были прямыми, без погиби. Конечно, с точки зрения изготовления бимсов – это было удобно. Но сама конструкция палубы – представляла технологическую задачу не из простых.

Когда мы стали изучать чертежи палубы более пристально – оказалось, что проектировщики заложили толщину палубы в полтора-два миллиметра. С огромным количеством усиливающих элементов, расположенных близко друг к другу, чтобы поддерживать такую толщину. Мы сразу засомневались в правомочности такого решения. Но тем не менее – решили попробовать изготовить секции – как предлагалось конструкторами.

Для начала я занялся изготовлением сборочного кондуктора для носовой части палубы. На огромном алюминиевом столе приварил целую рощу из алюминиевых труб (в определённом порядке, конечно), которые должны были поддерживать листы палубной обшивки. После того, как всё приварил – обрезал их



Собираю палубный стапель. Андрей Часовский сфотографировал меня в момент, когда я закончил приваривать очередной пилон.

по высоте и добавил небольшие пластины на торцы труб. Вся конструкция повторяла погибь палубы. Идея была приблизительно такая же, как и со стапелем корпуса. С той только разницей, что первыми будут укладываться листы обшивки палубы (принимая нужную форму), а потом к ним приваривается набор.

Вместе с Пашей Сологубом мы провели окончательную разметку палубного стапеля. Всё было готово для укладки первого листа. Но чем дольше мы возились с подготовительными работами – тем больше и больше нас охватывали сомнения в успехе этого мероприятия. Ведь каждый день мы получали всё больший и больший опыт в работе с алюминием. И мы могли уже видеть какие решения исполнимы, а какие – не оправдают себя. Тем не менее, решили попробовать сделать хоть одну палубную панель.

Положили лист алюминия на стапель. Толщина его была полтора миллиметра. Прихватили к кондуктору. Начали устанавливать набор и тут сразу стало ясно, что такие толщины сварить не получится. Всё тонкое и звонкое – его ведёт сваркой мгновенно. И это – только на прихватках. А полностью выварить панель? Получится стиральная доска, а не палуба.

Решили отложить эксперименты с изготовлением палубы на какое-то время. Она, как таковая – нас ещё не держала. До окончания сборки корпуса ещё было время. Стали думать – как победить новую проблему.

Одно из решений – попробовать снова полуавтоматическую сварку. Нам её всё равно надо было осваивать – преимущества как по скорости сварки, так и по меньшим сварочным деформациям были на стороне полуавтоматов. Но тут возникла совсем уж дурацкая проблема. Сварочная проволока, которая была на заводе – не лезла в эти автоматы! Она была больше по диаметру! Идеально – нам была нужна проволока 0,9 миллиметров. 1,2 миллиметра тоже подошла бы. А у нас было полно проволоки

1,5 мм. Да и то – не на катушках, а в бухтах. Та проволока, что пришла с полуавтоматами – её давно уже сожгли на всяких сварочных экспериментах. И новых поставок не ожидалось в ближайшем будущем.

Чтобы решить проблему, было принято решение перетянуть имеющуюся проволоку на меньший диаметр. Сделать это можно было в Киеве. Вообще – снарядили меня в командировку. Даже командировочные от завода выписали, билет на поезд оплатили – прямо как белому человеку. Но только я больше на ишака был похож, когда плёлся по перрону в поисках своего вагона. У меня на каждом плече было по пятнадцать килограмм проволоки в бухтах (замотанных в рогожу), плюс я ещё килограмм десять мандарин с собой вёз. Для семьи и детей, так сказать.

Поездка, в целом была удачной. На заводе сравнительно быстро пропустили часть проволоки через фильеры и мы получили то, что требовалось. Вторую часть я не стал дожидаться и, забрав то, что было уже готово – уехал в Поти. Киевляне пообещали отправить вторую часть чуть позже. Что они и сделали. Мне потом пришлось в Сухуми подъехать, забрать остаток.

Получилось меньше, чем ожидалось (Лёша ещё удивлялся по этому поводу), но причина была в том, что при протяжке проволока рвалась и часто получалось так, что остаток был не коммерческий. Приходилось его просто выбрасывать. Но даже и того, что мы получили – хватило почти на все наши нужды в дальнейшем.

Пишу об этом и думаю – вот время было! Сейчас у меня своя механическая мастерская, с полным комплектом сварочного оборудования. Когда мне нужна проволока для моего полуавтомата – я просто звоню своему поставщику и проволоку мне привозят прямо к дверям. Любую. Готовую к употреблению. Эх, эти бы возможности да нам тогда...

Но положительного результата со сваркой панелей всё равно

не получилось. Первый опыт был настолько расхолаживающий, что мы решили приостановить все эксперименты со сваркой палубы и искать другие решения. К тому же на сборке корпуса опять не хватало рук. Поэтому на какое-то время я снова вернулся к корпусным работам.

Занимался я в основном установкой необходимых элементов силового набора. Процедура эта представляла из себя разметку, изготовление и вваривание промежуточных стрингеров и кильсонов. Они были разрезные – т.е. каждый кусок занимал только одно расстояние (шпацию) между шпангоутами. Вырезаешь такую деталь, подгоняешь, потом зажимаешь её раздвижной струбциной между двумя шпангоутами. Затем прихватываешь сваркой – и готово. Соберёшь такой кильсон – и зовёшь Толю или тётю Аню, чтобы они обварили его. И пока Володя Мусатов готовил очередной лист обшивки на прокатном станке – они обваривали эти кильсоны. Работа вообще-то монотонная. Но имеет свою специфику, как и любая другая работа.

Как-то раз, уже в конце рабочего дня, спустился я с лодки вниз, стал в сторонке, смотрю на проделанную за день работу. Подошёл Женя Платон, потом Валера Сафиуллин, ещё кто-то. А несколько ребят из Одессы решил поставить одну бракетину между шпангоутами. Под конец рабочего дня, чтобы задел на завтра был. Нужно сказать, что расстояние между шпангоутами было где-то миллиметров 750. Так что установить деталь и закрепить её раздвижной струбциной – надо иметь определённую сноровку и координацию движений.

Не помню, кто это был, но в одиночку – не заладилось у него. Тут ещё один парень из Одессы стал ему помогать. Как раз так получилось, что их человека четыре рядом крутилось. Снова не получается. То бракетина упадёт, то струбцина разъедется, то прокладки вывалятся... Ещё один человек подтянулся. Всё равно

– нет успеха. Наконец – в четвером они эту бракетину победили. Ну мы за всем этим наблюдали и кто-то из нас (может и я – авторство ни оспаривать, ни приписывать не буду) – спрашивает: «Угадайте с трёх раз – сколько надо одесситов, чтобы поставить одну трубцину? Подсказываю, трёх – мало.» Вообще – мы засмеялись, а ребята на лодке в восторг не пришли, естественно. Но как-то отшутились тоже.

Можно, конечно, спросить – а чего мы не кинулись на помощь? Ну так ведь там и так четыре человека уже было. Только мешать друг другу. К тому-же какое-то настроение у нас было спокойствия, что-ли. Смешанного с усталостью. Никуда не хотелось уже идти и что-то делать. День закончился. Просто стояли и смотрели. Вот и вырвался такой комментарий. Но шутка была без примеси ядовитой насмешки или сарказма, честно скажу. Картина очень уж напоминала сцену из кинокомедии «Весёлые ребята», когда Оля пыталась взять ноту и для этого пила сырые яйца. А они всё разбивались и разбивались. И тут Аня (Любовь Орлова) не выдержала и сама взяла ноту, чисто и красиво. Мама прибежала и восклицает в восхищении: «Оленька – яйца помогли!» Ну, Оленька ушла в огорчении...

К чему это я? Да к тому, что как экипаж – мы ещё только становились. И узнавали друг друга в работе, в первую очередь. Хотя уже и прошло два месяца с приезда ребят, рекомендованных Толей Вербой и мы уже привыкли друг к другу в какой-то степени, но нет-нет – да и кольнёт чувство неудовлетворённости. Ведь должны ж были быть «лучшие из лучших»... Отсюда и происходили шутки подобного рода. Но случалось это крайне редко, и носило больше юмористический характер, чем преднамеренный сарказм. Тому доказательство, что и по прошествию многих лет мы по прежнему переписываемся друг с другом, а когда

нужно было – то и помогаем. С Олегом Беломыльцевым, например, я работал вместе во Флориде, спустя несколько лет после нашей кругосветки. С Толей Вербой у меня осталась крепкая дружба на многие годы после «Фазиси». С Геней Корольковым долгое время я поддерживал контакт. Володя Кулиниченко и Олег Беломыльцев ходили под командованием Жени Платона на «Гетьман Сагайдачный» во второй кругосветке... Но это всё придёт потом. А сейчас – мы только начинали наш совместный путь.

Кстати, Генка Корольков – так он вообще держал первое место по рассказу всяких анекдотов и смешных словооборотов. Некоторые из них и по сей день нами применяются в разговоре. Например, спрашиваешь товарища – о чём беседовал с кем-то там? Он тебе отвечает: «Да так, «Халва-Печенье». И оба смеёмся! А это фраза из анекдота про Вовочку, который нам Гена рассказал однажды. Анекдот, к сожалению, не совсем для печати. Но думаю – участники событий меня поймут. И улыбнутся!

Ближе к середине марта Толя Верба организовал нам питание по нормам сборной команды СССР. Нам выдали специальные талоны, которые мы могли отоварить в одной из потийских столовых, с которой был заключён договор. Дело хорошее и обеды были вкусные, но опять таки – оформлено всё было без учёта экономии времени, необходимого для постройки яхты. В обеденный перерыв мы должны были собраться у ворот цеха, где нас ждал автобус (тоже Толя организовал). Потом тратилось минут десять на то, чтобы доехать до столовой. Затем – сам обед. Очень вкусный, кстати. Это не обед в профилактории – это точно! И обслуживали быстро. После этого – снова все собирались в автобус и ехали обратно на завод. Приезжали на завод к самому гудку. Поэтому с автобуса шли сразу в цех.

Съездили мы так пару раз – вкусно-то вкусно, но хотелось бы и отдохнуть хоть немного во время обеда. А тут получается, что только в автобусе можно глаза закрыть. И стали мы постепенно от этих поездок отказываться. В профилактории пусть скверно кормят, но хоть ехать никуда не надо. До него – рукой подать от места строительства яхты. Поначалу Алексей и я стали пропускать поездки на обед. Потом и Витя Камкин, Женя, Валера присоединились к нам. По той же самой причине – невозможно отдохнуть в обед. В конечном итоге решили, кто хочет, пусть ездит в город. А кто не хочет, так пусть в профилактории обедает. Постепенно группа отъезжающих на обед становилась всё меньше и меньше.

Ну а талоны то на питание мы получали исправно. Появилась у меня мысль – обменять эти талоны по «сходной цене» – в столовой. Договорился с персоналом на выгодных условиях и обменял свои талоны. Часть – деньгами, часть – продуктами. Получилось очень даже «коммерчески»! И все довольны. Я ребятам говорю (тем, кто не ходил в столовую) – давайте и ваши талоны подобным образом реализуем. Вообще – взял на себя эту миссию. Но директор столовой, Заури его звали, персонал столовой от моих сделок с ними отжал и взял всё на себя. Короче – прибыль упала. Но всё равно – это было лучше, чем ездить каждый день туда и обратно. Потом мы эти талоны отдавали нашим жёнам, когда они приезжали. И они с удовольствием туда ходили. Кухня, как я уже говорил – была хорошая.

Помимо талонов Толя организовал нам сухой паёк. Была там московская колбаса, шпроты, шоколад, ещё что-то. Так что в этом плане – жизнь налаживалась.

И обшивка корпуса радовала глаз! Каждый день оставалось всё меньше и меньше открытых участков. Стала появляться уверенность – лодку можно построить в срок. Хотя конечно, мы ещё не достаточно хорошо себе представляли, что для этого потребуется.

В местной газете о нас появилась статья. О том, что в Потти строится лодка для кругосветной гонки. Было там даже две фотографии с «места событий». На одной – Нодари и я, выглядывающие между шпангоутов, а на другой – портрет тёти Ани. Ей, конечно, было очень приятно. Да и нам тоже.

Из конструкторских проблем, которые мы решили блестяще – запомнилась такая. Ребята с «Мобиле» прислали нам рабочие чертежи палубы, как я уже говорил. Были в этих чертежах и такие элементы изображены как вант-путенсы – узлы крепления стоячего такелажа мачты к корпусу. Но спроектированы они были не слишком технологично. Особенно – путенс крепления форштага (носовая снасть поддерживающая мачту в продольном направлении). Путенс вваривался в носовую переборку, которая должна быть глухая – на случай столкновения. Чтобы не затопило лодку, если вода начнёт поступать в результате удара об айсберг, например.

Конструкция путенса была спроектирована таким образом, что все нагрузки от форштага воспринимались только сварочными швами. Сама форма путенса нагрузки от форштага не распределяла на корпус. К тому-же в это место подходили элементы усиливающего набора палубы. Так что узел было очень нагружен. Плюс – большие переменные сечения, что нежелательно.

Мы на все эти недостатки указали ребятам с «Мобиле», но они ничего лучшего предложить не смогли. Тогда Алексей, Володя Чес и я собрались в конструкторском отделе завода.

Долго рассматривали всякие варианты, доска мелом была изрисована порядочно... Когда Алексей говорит: «А почему бы не сделать этот путенс не коробчатой формы (как предлагал «Мобиле»), а из толстого листа и придать ему форму треугольника? Вершина треугольника и будет точкой крепления форштага. А сам треугольник вварить в переборку» Как только он это сказал – всё стало мгновенно ясно как день! После этого мы только доработали некоторые элементы стыковки палубного набора к переборке – и всё.

В скором времени чертёж нового путенса был сделан и его можно было начинать изготавливать. Делался он из алюминиевой плиты толщиной 25 мм. Для того, чтобы вварить его в трёх миллиметровую переборку – толщина металла путенса сфрезеровывалась до требуемого размера. Делать это предполагалось на огромном фрезерном станке с ЧПУ, который был в цехе.

Программист завода сделал программу для обработки детали. Зарядили перфоленту в компьютер. Фрезеровщик поставил пальчиковую фрезу миллиметров шестьдесят в диаметре, закрепил заготовку. Включил станок, дал команду на работу. Стол поехал и не снижая хода – заготовкой врезался во вращающуюся фрезу! Фреза от удара хрустнула, как будто это была обыкновенная спичка! А станок даже обороты не сбавил. Я рядом стоял и всё это наблюдал.

Почесал фрезеровщик затылок: «Да, говорит, что-то программист напутал...» Вытащил он перфоленту и пошёл разбираться. Вскоре мы получили деталь. Сделана она была великолепно! И мы её тут же вварили в переборку.

Ещё один случай запомнился с того времени. Как-то Витя Языков попросил меня заточить диск к циркулярной пиле. Нет проблем – дело знакомое. Он изготавливал лекала и я ему перио-

дически затачивал диск. Взял я заточной камень, поставил в пневматическую шлифовальную машинку. Машинку в тиски зажал. А в тот день давление воздуха в заводской сети было необычно высокое. Не знаю, почему. Вообще – включил я шлиф-машину, стал затачивать зубья диска. И чувствую, что обороты больше, чем хотелось бы. Через некоторое время камень разлетается и обломком бьёт меня по указательному пальцу левой руки. Кровь льёт, я всё выключил, палец зажал и окружными путями (чтобы никто из ребят не видел, да и из цеха мастера – зачем им случай травмы на производстве?) в медпункт пошёл. А он на первом этаже профилактория был.

Добрался, сел – жду, когда меня обслужат. Пригрелся я там, да внезапно и отключился. Привели меня в сознание уже нашатырным спиртом. Первое ощущение, когда я глаза открыл было: «как я здорово отдохнул!» Ну совершенно обновлённый организм чувствовался. Словно и не было месяцев бесконечной работы... Палец мне замотали, я рукавицу одел, чтобы видно не было и пошёл обратно в цех. Иду и всё думаю – ну надо ж так себя чувствовать легко! Прямо как заново родился! Но постепенно всё пришло на круги своя. Только память об этих ощущениях осталась. И сейчас вспоминаю с удивлением – ну надо же? А шрам так и остался на пальце. Как одно из напоминаний о тех днях...

Из более весёлых эпизодов того времени такой вот случай был. Нодари отмечал день Рождения. Решил он всех нас пригласить в ресторан, для разнообразия. Чтобы не в профилактории праздновать. А на завод в командировку приехала сотрудница Николаевского судостроительного завода. Хорошенькая такая девушка. Ну Женька Платон, как джентльмен, спросил Нодари, можно ли эту девушку пригласить на праздник? Нодари конечно ответил утвердительно.

Собрались мы. Женья вообще в полном параде был и при гал-

стук. Он не только рабочую спецовку с собой привёз, но и выходной костюм. Так что выглядел он очень представительно. И девушка пришла нарядная. Инициатива пригласить её была Женина и он вроде как был её кавалером в тот вечер.

Приехали большой компанией (почти весь экипаж присутствовал). Расселись, выпили, закусили, тосты попроизносили – всё, как обычно на дне Рождения. Через некоторое время заиграла музыка танцевальная. Женя только-только собрался пригласить девушку на танец – а тут Витя Языков, раз – и опередил его. Ладно, Витя увёл девушку, Женька поморщился слегка, но ничего не сказал. Проглотил, вообще.

Танец окончился, Витя девушку привёл обратно на место, поблагодарил. Продолжаем праздновать. Уже все повеселели несколько. Снова танцевальная музыка заиграла. Только Женя намерился пригласить девушку на танец (да вроде и пора уж) – как Витька Языков раз – и опять увёл барышню. Женька тут уж себя не в своей тарелке почувствовал слегка, но кое как пережил и это. Танец кончился, девушка вернулась обратно, всё вроде более-менее.

Наконец в третий раз музыка заиграла. Но тут уж Женя решил своего не упускать. Пригласил девушку на танец – она согласилась. Вышли они, танцуют. А мелодия – ни в склад, ни в лад. Мы ухмыляемся, а Джуки (Джумберия Цома, один из членов экипажа) глядя на всё это и говорит: «У нас в Грузии говорят – кто девушку ужинает, тот её и танцует». Мы там все так и легли!

Всё это были просто кусочки нашей жизни. Когда могли – мы отвлекались от дел, чтобы как-то перезарядиться, оторваться от бесконечной череды забот. Но даже и отвлекаясь от постройки – мы всё равно думали о яхте. Яхта стала неотделима от нас самих.

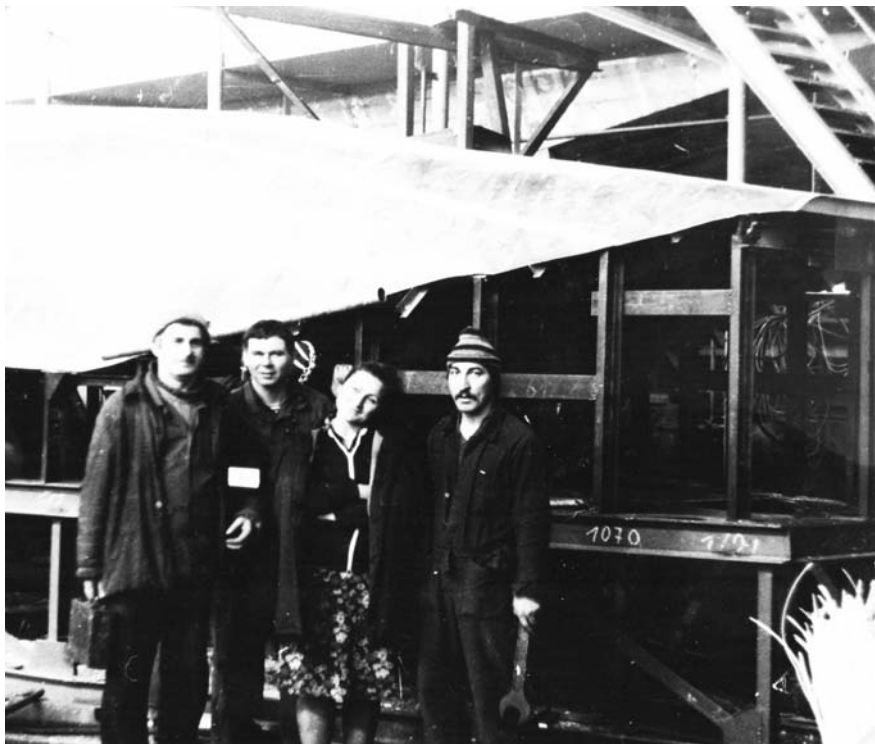
Как-то раз читая книгу Виктора Конечского «За Доброй Надеждой», которую Витя Языков привёз из дому, я наткнулся на

такую фразу (привожу по памяти): «Длительные заботы мы можем выдержать только в том случае, если любим предмет наших забот не за страх, а за совесть. И любим его взыскательно.» На меня эта фраза произвела сильное впечатление. И подумал я, что эта фраза может быть девизом нашего проекта. А кругом в цеху сплошные лозунги типа «Пятилетку – в три года» и тому подобное. На них все чихать хотели. Никого эта «наглядная агитация» не вдохновляла уже давно.

Обратился я в администрацию цеха с просьбой посодействовать с написанием нашего лозунга. Без примеси партии и правительства. На удивление получил добро и вскоре художница завода написала нам плакат на куске фанеры. Когда всё высохло, я закрепил этот плакат над яхтой, на перилах лесов, где «Колхиды» строились. Буквы получились несколько мелковаты для такой высоты, но всё равно вполне читаемы. Думаю, все ребята прониклись этим лозунгом постепенно. Во всяком случае, до самого конца нашего пребывания в Потти, он так и возвышался над местом строительства яхты. Если бы Виктор Викторович Конечкий знал, что цитата из его книги вдохновляет строителей яхты для кругосветной гонки – ему было-бы приятно, я полагаю.

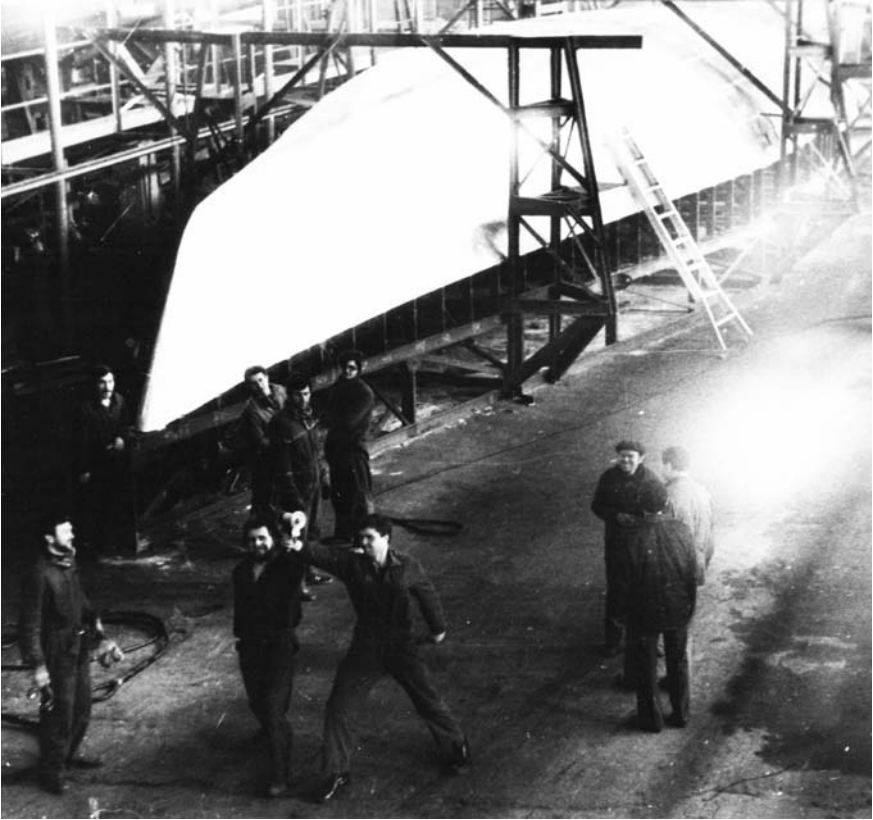


Незадолго до переворота корпуса в нормальное положение. Слева на право: Алексей Грищенко, кладовщица корпусного цеха (не помню её имя, к сожалению), Валера Сафиуллин, Вахтанг Кавтарадзе – начальник корпусного цеха.

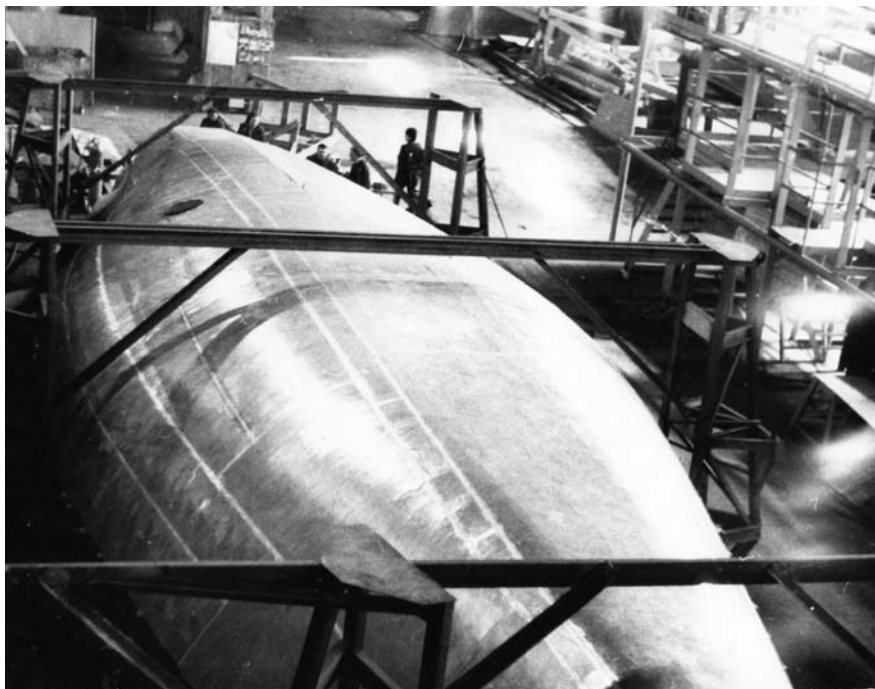


То же время, только снимок с кормы яхты. Слева направо, смотрят на нас – один из работников цеха (тоже не помню фамилию, к сожалению), Алексей Грищенко, Мимоза – крановщица цеха, Валера Сафиуллин. Валера держит в руке гаечный ключ угрожающих размеров. Этим ключом он отдавал гайки шпилек, крепящих стапель к фундаменту.

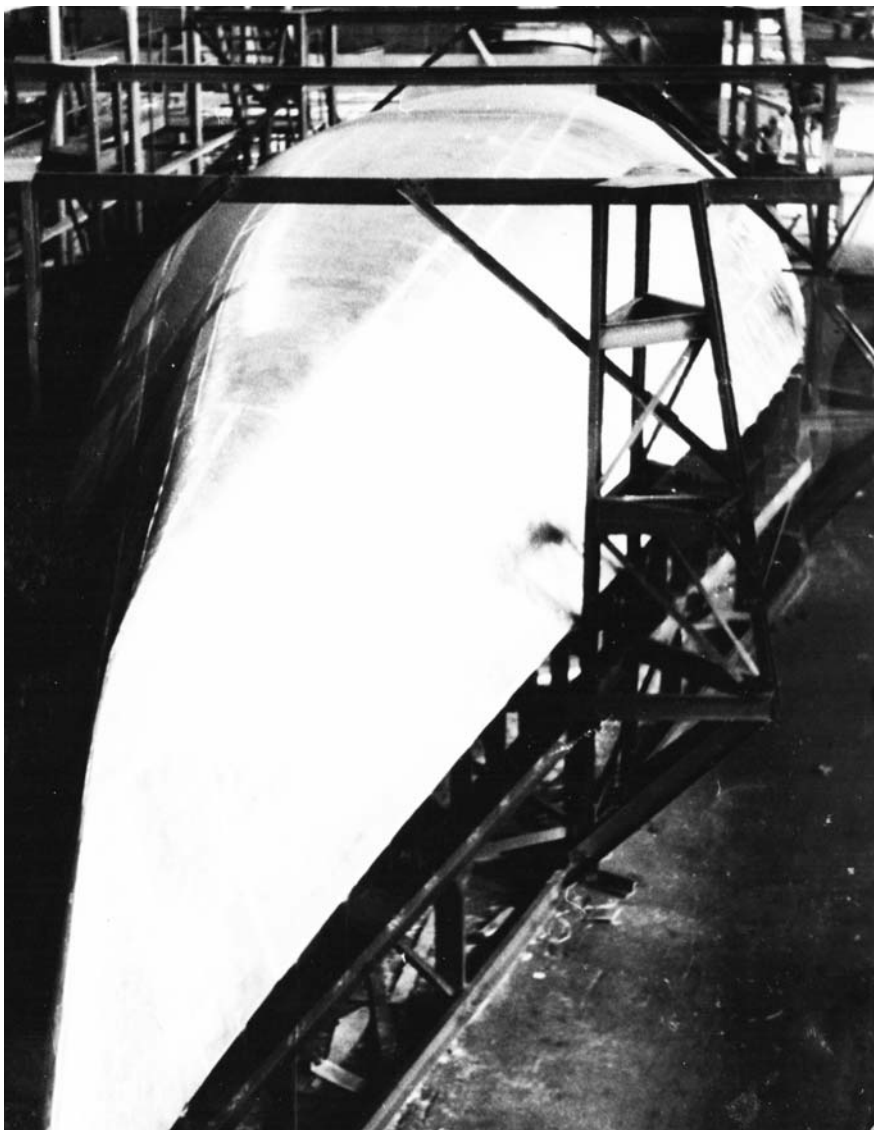
И вот наконец наступил день, когда обшивка корпуса была полностью положена. Мы все чувствовали себя победителями! Даже технолог цеха стал гораздо чаще улыбаться нам. И кивать головой одобрительно.



Минутка на перекур. Слева направо: Юра Дорошенко, Валера Сафиуллин (облокотился на стпель), Паша Сологуб, Сергей Киселёв, Рамис Файзулин (если не ошибаюсь). На переднем плане – почти что ансамбль «Рабочий и колхозница». Слева – Сергей Станецкий. Гена Корольков держит в руке фрезорез. Вместо серпа. Персонаж в берете справа – технолог цеха.



Вот так выглядел корпус с положенной обшивкой. Весь его даже и в кадр трудно было уместить. Чёрное круглое пятно на корпусе — не что иное как подстилка для сидения. Сидеть прямо на алюминии было холодно.



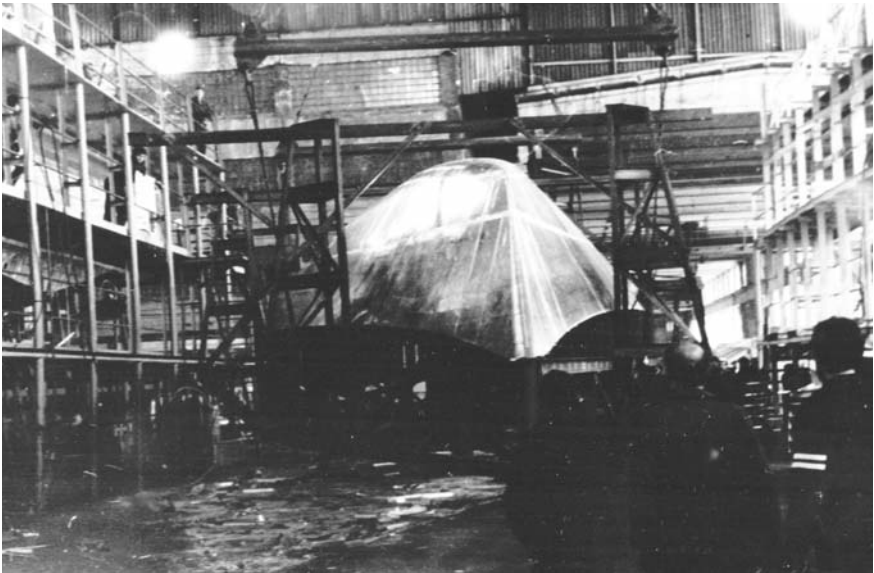
Ещё один вид на корпус. Все снимки этой серии были сделаны 23-24 марта 1989 года.



Слева направо, задний ряд: Юра Дорошенко, Валера Сафиуллин, Рамис Файзулин, Паша Сологуб, Володя Кулиниченко, Сергей Киселёв, Володя Мусатов. Первый ряд – слева парень из Одессы (не могу вспомнить имя). Рядом с ним – Сергей Станецкий.

Собирали мы корпус яхты вверх килём. Теперь его надо было перевернуть в нормальное положение. Это тоже была непростая инженерная задача, которую решал техотдел завода, вместе с Алексеем и такелажниками цеха. Для переворота яхты были задействованны два мостовых крана цеха плюс мобильный кран “Kato”.

Вся операция с переворотом заняла в общей сложности два дня. В первый день всё подготовили, установили необходимые оттяжки, закрепили все троса. Потом – сдвинули яхту в сторону, чтобы обеспечить место для переворота. Когда сдвинули лодку, пришлось потратить пару часов, чтобы убрать площадку под стапелем. За прошедшее время там накопилось множество всяких



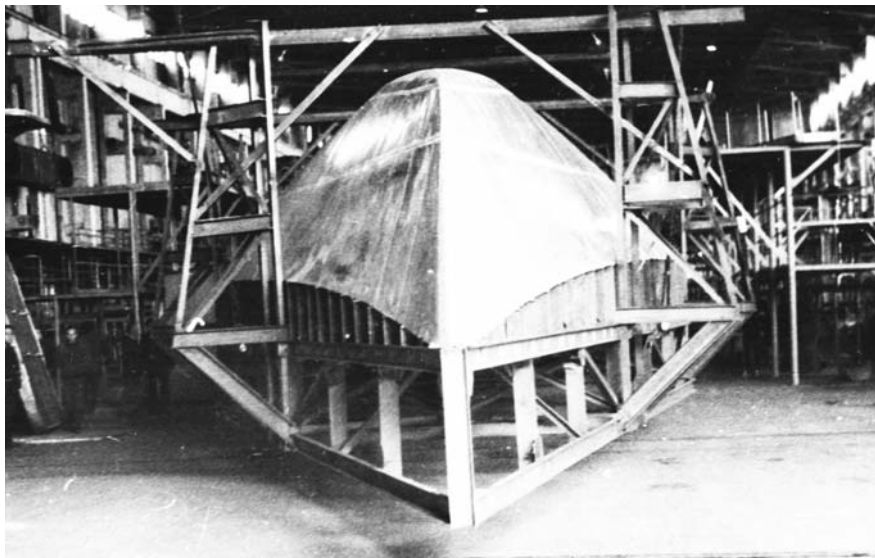
Яхта отодвинута со своего первоначального места. Теперь видно, сколько мусора накопилось под корпусом за время строительства. Слева на лесах виден плакат с нашим лозунгом.

обрезков и другого строительного мусора. А убирать регулярно не было возможности из-за конструкции самого стапеля. Пока со всем этим возились – день прошёл.

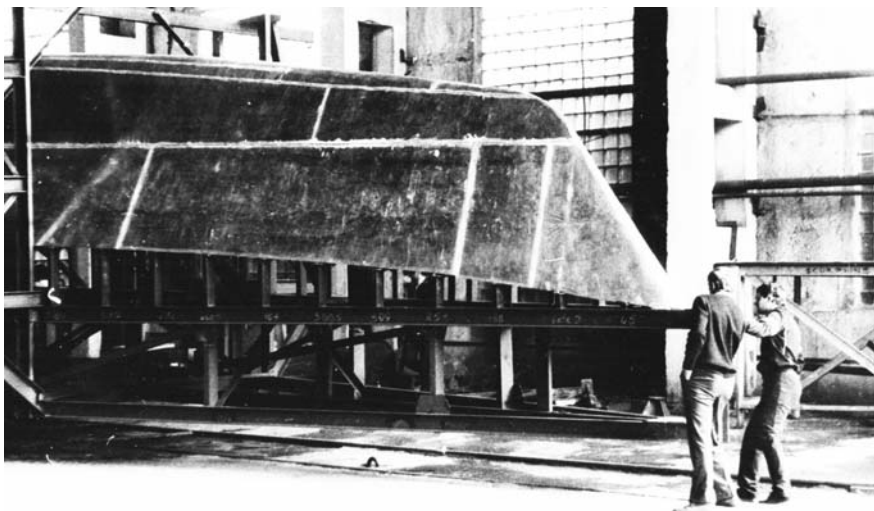
На другой день состоялся сам переворот. В цеху собралось много народу – большинство заводчан отложили все свои работы, чтобы увидеть такое событие. Вся операция прошла – как по маслу. За несколько дней до этого к нам приехали наши друзья из Киева – Артём и Лена Соковнины. И мои родители. У папы был фотоаппарат – поэтому у меня осталась небольшая коллекция фотографий от тех дней. На снимках видно – это были счастливые дни нашей жизни!



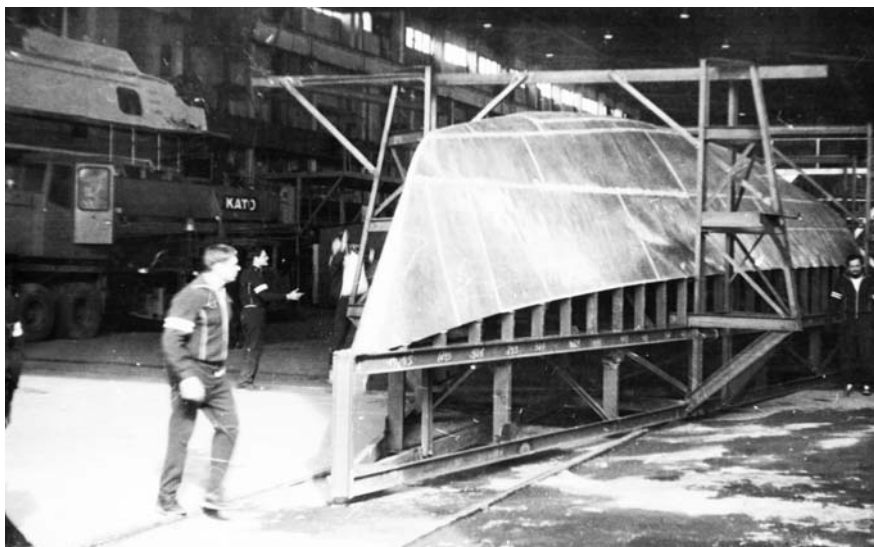
Слева направо: Артём Соковнин, Витя Языков, Игорь МIRONENKO.



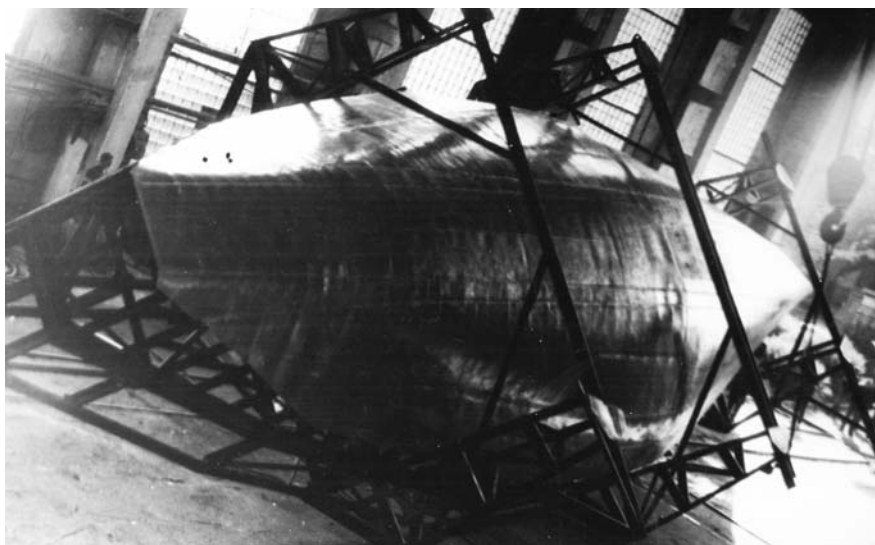
Конструкция уже в воздухе!



Витя Утченко (слева) и Игорь Мироненко. Рассматриваем какие-то детали...



Лёша Гриценко (слева, на переднем плане) осматривает корпус перед переворотом. Сразу за ним – Игорь Мироненко. Справа – Женья Платон.



Вот он, долгожданный момент!



Ещё немного и яхта будет на ровном киле!



После постановки яхты на ровный киль – мы решили организовать пикник на природе. Для этого накупили мяса, вина и всего, что полагается в таких случаях. Выехали в лес, где организовали шашлыки. Развели костёр и жарили мясо на углях. Витя Языков мариновал мясо для этого мероприятия. Получилось всё очень вкусно! Целый день мы провели на природе. Просто отдыхая от всех забот.

К сожалению, праздники быстро заканчиваются. Снова мы в трудовых буднях. Теперь на повестке дня два основных вопроса. Первый – произвести окончательную обварку корпуса и второй – изготовление палубы.

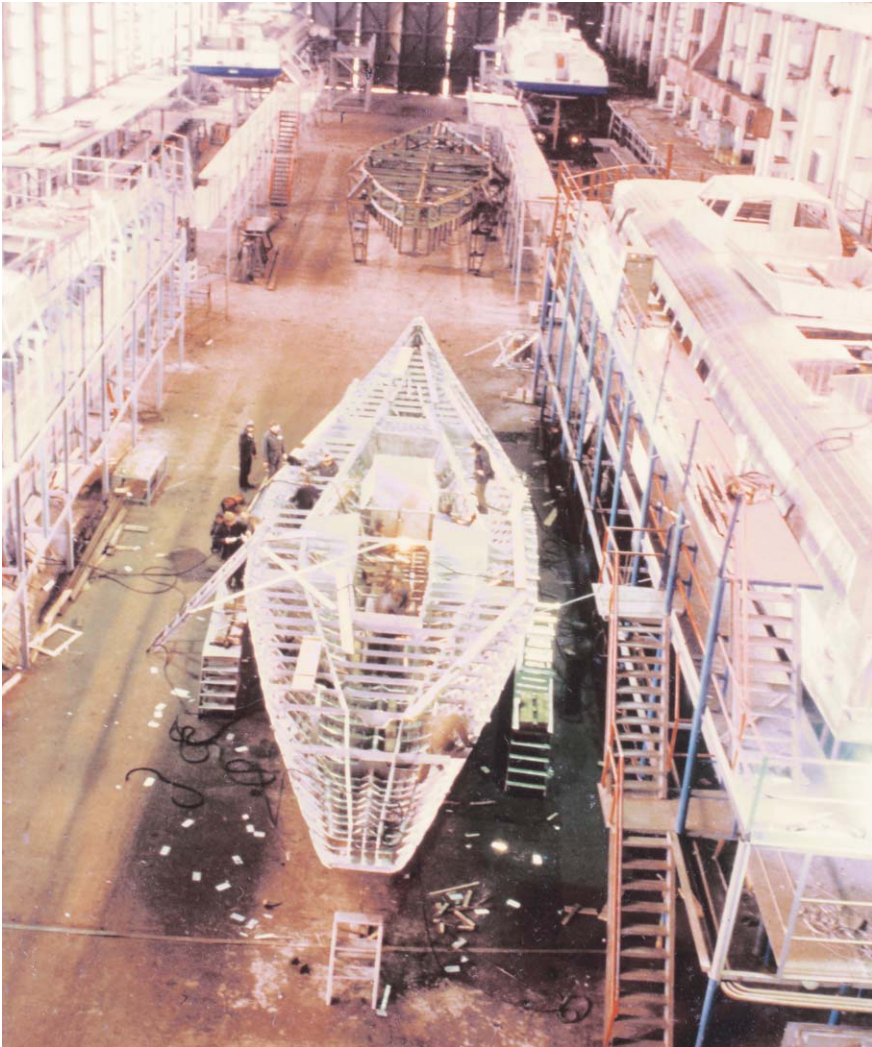
По первому вопросу у нас разгорелись споры – как производить обварку корпуса? Не отдавая его от стапеля или отдать его и варить все соединения в свободном пространстве, так сказать.

Я был сторонником сварки без отдачи корпуса от стапеля. С моей точки зрения – это бы упростило контроль за сварочными деформациями. Но сторонники свободной сварки говорили, что деформации можно измерять каждый день, а отдача стапеля от корпуса позволит раньше начать работы с палубой. Победила вторая версия, которую поддерживал Женья Платон.

Были у нас также споры – на сколько миллиметров изогнётся корпус по длине после того, как его полностью отдадут от стапеля. Цифры назывались самые разнообразные – от ста миллиметров до полуметра. Наиболее радикальную деформацию корпуса предсказывал технолог цеха, естественно. Споры были горячие, даже ставки делались. Во время одного из таких споров я сказал, что корпус не поведёт вообще. Никуда он не денется после отдачи стапеля. На меня зашикали, конечно, но я углубляться в спор не стал.

В конце концов, стапель отсоединили от корпуса и оттащили краном в сторону. Начались тщательные замеры. Когда всё перемеряли, Лёша объявил победителя. «Мирон прав оказался», сказал он. «Отклонения от чертёжных размеров – практически ноль!»

Конечно, я не могу сказать, что высказывая своё предположение, я мог подтвердить его научными расчётами. Но зная металл, технологию сборки корпуса, методику сварки, что мы применяли, я предполагал, что именно так и получится. И оказался прав.



*Отсоединённый стапель выглядит как доисторический зверь!
На полу видны алюминиевые пластинки, к которым приваривались
шпангоуты при сборке на стапеле. Теперь Валера (с правого борта,
на корме) их обрезает, чтобы не мешали при сборке палубы.*

Началась окончательная сварка всех элементов набора корпуса. Незадолго до переворота корпуса к нам в коллектив добавился ещё один талантливый сварщик – Витя Утченко. Приехал он из Киева, с завода «Ленинская Кузница». На этом заводе строили алюминиевые ракетные катера для ВМФ. Опытные сварщики там были. А у нас были друзья-яхтсмены, которые работали на этом заводе. Вот через них мы и вышли на Витю Утченко. Оформили его к нам в долгосрочную командировку.

Сварщик Витя был великолепный! Пожалуй такого же класса как и тётя Аня. И точно также – всегда на месте, никаких жалоб или претензий на трудности в работе. Когда он с Юрой Дорошенко вываривал встроенные в корпус топливные танки – так ему вообще чуть-ли не на голове стоять приходилось, чтобы добраться в некоторые труднодоступные места. Так что можете себе представить.

Вот втроём – Витя Утченко, тётя Аня и Женя – занимались они окончательной обваркой набора корпуса. Женя делал замеры и смотрел куда смещались нос и корма после дня работы. Если вниз – то на следующий день варились верхние элементы. Если вверх – то нижние. Контролируя таким образом движения корпуса удалось добиться очень хороших результатов. В конечном итоге разница между проектировочными размерами и реальными, после окончательной сварки – составила меньше пятидесяти миллиметров. И это при длине корпуса более двадцати пяти метров!



Даже и представить трудно – сколько потребовалось сварочных работ, чтобы построить «Фазиси»!

Вторым серьёзным вопросом было изготовление палубы. Время для экспериментов кончилось – надо было реально начинать её делать. Появилась идея – попробовать изготовить палубные панели методом контактной сварки. Такая машина на заводе была, но она не работала. Тогда Толя Верба и Сергей Станецкий взялись её восстановить. И восстановили!

Сразу же сделали пару панелей. Действительно – деформации практически отсутствуют. Но панель получается только прямая. А нам нужна с поперечной погибью! Для этого и делался сварочный кондуктор. Только объединить два в одно никак не получается. Если бы палуба изготавливалась как цилиндр (первый вариант, который я объяснял выше) – то проблем бы не было. Панель можно было бы прижать к бимсам без особого труда. Но в нашем случае – это было невозможно.

Помимо всего этого – прочность самой обшивки была явно недостаточна. Полтора миллиметра – это не серьёзно. Урони с мачты молоток и он пробьёт палубу (на втором этапе гонки, кстати, Виктор Языков уронил молоток с мачты на палубу. Он грохнулся рядом со мной. Но в палубе – только вмятина осталась. Потому что палуба была три миллиметра). Плюс – закрепить что-либо к такой палубе – требовало массы всяких добавочных усиления. Так просто к палубе не прикрутишь – сразу оторвёт!



Готовимся к укладке палубы.



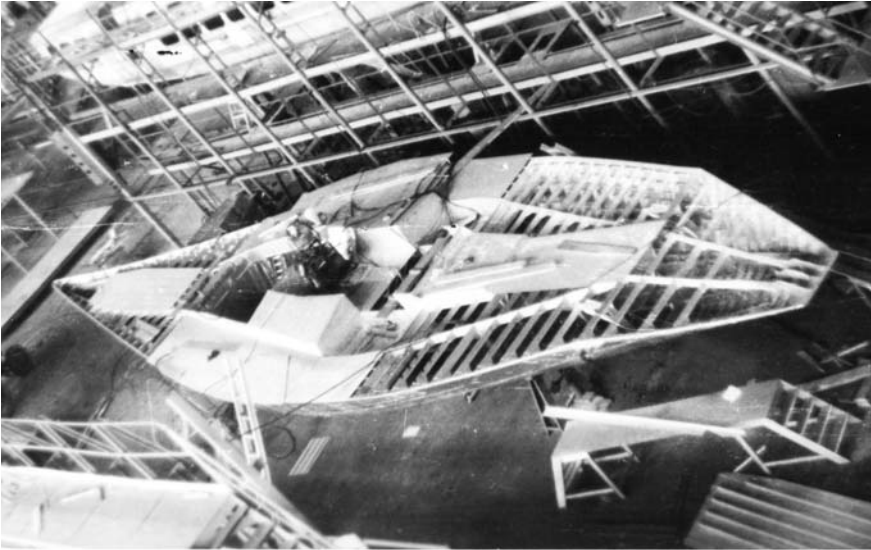
На бимсах лежат доски. По ним мы ходили, пока не было палубы.

Все эти вопросы мы задавали и ребятам с «Мобиле» и Владиславу, но только без особого успеха. К тому времени назрел какой-то конфликт между «Мобиле» и Владиславом. Дело дошло до разрыва контракта с ними в конце концов. Ну а сам Влад тоже мог мало чем помочь. Проект вошёл уже в такую стадию, что контролировать одним человеком все события – было просто невозможно. Чтобы долго не говорить на эту тему – рекомендую почитать книги, написанные Скипом Новаком, Женей Платоном, Толей Вербой и Владиславом Мурниковым. Книги Влада у меня ещё нет, но даже из того, что написали Скип, Женя и Толя – можно понять, какое невероятное напряжение с проектом было всё это время. Я имею ввиду не только постройку самой яхты, в данном случае.

В конце концов, Владислав оставил решения технических вопросов на усмотрение Алексея, который только согласовывал с Владом принятые нами решения, держал Владислава в курсе дела. Предложения Алексея по конструкции яхты одобрялись Владиславом практически всегда.

Как-то раз Вахтанг Кавтарадзе, глядя на все наши сражения с изготовлением панелей, говорит: «Слушайте – мы применяем экструзионные панели для палуб наших «Колхид», может и вам стоит попробовать?» Мы на них тоже поглядывали, но у них сечение материала было три миллиметра. Если бы два с половиной хотя-бы... А панели просто замечательные, с уже отформованными рёбрами жёсткости, сам материал – АМг 61 – лучшего и желать не приходилось. Делались эти панели в Москве, Институтом Лёгких Сплавов - ВоВИЛС.

Решили всё-таки попробовать. Начали с середины корпуса, с левого борта. У меня фотография сохранилась с того периода, поэтому так подробно помню. Сначала хотели вырезать пазы в



Укладываем палубные панели. По левому борту видны прорезы в бимсах для рёбер жёсткости. Но эти прорезы так и не понадобились.

бимсах, чтобы не перерезать рёбра жёсткости самой панели. Но после первого же листа отказались от этой идеи. Прижать панель к бимсам оказалось практически невозможно. Поэтому решили всё-таки перерезать рёбра панели в районе пересечения с бимсами, прижать саму обшивку панели к бимсу, прихватить её сваркой, а потом – приваривать кницы (небольшие соединяющие треугольники) между рёбрами жёсткости и бимсами.

Так и сделали. Дело сразу задвигалось быстрее. Как только мы отработали технологию сборки палубы в принципе – разделились на три бригады: три человека работают на носу, три – на корме и двое – собирают центральную рубку с кокпитом. Я занимался кокпитом и рубкой.

Соединяющих книц понадобилось – целая гора! Гена Корольков их резал неустанно. Стал он просто мастер фрезореza!



Алексей инспектирует что-то на палубе. На полу лежит очередная палубная панель готовая к установке. На носовой переборке виден путенс треугольной формы, сваренный в переборку.



Небольшой перекур во время сборки палубы. В кокпите, слева направо – сварщик цеха (Вахтанг направил его к нам в подмогу. А вот имя его тоже не помню...). Сразу за ним – Эдгар Терёхин, затем – Рами Лейбович и Володя Мусатов.



На корме – Толя «Змей Горыныч» готовится приварить какую-то деталь по просьбе Вити Камкина. Витя поддерживает эту деталь снизу. Володя Кулиниченко собирается подняться на лодку. Нодари Тенеишвили обрабатывает узел соединения палубы с корпусом.

Когда все конструктивные элементы корпуса были обварены, мы проверили размеры корпуса ещё раз, чтобы выяснить окончательную деформацию. Оказалась она совсем незначительной для такой конструкции. Но тут возникла другая проблема. Днищевые флоры в носовой части корпуса были довольно высокими. И когда сварка корпуса завершилась – они попадали. Сварочными деформациями их потянуло так сильно, что они стали похожи на пропеллер. Их нужно было поднять в исходное положение. Иначе никакой инспектор судостроительного регистра не пропустил бы лодку.

Этой задачей занялись Женя Платон и я. Нужно всё было сделать быстро, чтобы можно было продолжать работы как по корпусу, так и по палубе. Остались мы с ним на ночную смену. В добавок к дневной. Я грел флоры сваркой (в определённой последовательности), а Женя фиксировал их при помощи всевозможных приспособлений. Сварка тянула флор в нужном нам направлении и когда флор остывал – после снятия фиксирующих приспособлений – оставался в том положении, которое было нужно. Пол ночи возились. Но всё сделали хорошо. Конечно, на флорах остались видны следы наших усилий, но после покраски – никто и никогда бы не сказал, что к ним применялись «радикальные меры».

О сварочных деформациях приходилось думать постоянно. Как-то раз мы делали что-то на палубе и вдруг раздался громкий, резкий звук. Исходил он из района вант-путенса левого борта. Мы замерли в ожидании, но больше – ничего не произошло. Стали мы внимательно изучать зону вант-путенса. Узел был довольно сложный, сварки там хватало. Оказалось – лопнул один сварочный шов. Это был результат тепловых нагрузок. Шов мы переварили заново, проинспектировали все остальные критические места.

Ничего подозрительного больше не обнаружили. Это был единственный случай, когда у нас лопнул сварной шов. Больше такого не повторялось никогда.



Палуба принимает законченный вид.

К концу апреля палуба была в основном собрана. Никаких особенных трудностей сама сборка не представила. Но тут появилась другая забота. После окончательной обварки всех стрингеров и шпангоутов – корпус стал смотреться, как «Дунайские волны». На палубе тоже были проседания между бимсами, но не столь заметные (в этом было одно из преимуществ применения панелей).

Интересно, что когда мы только-только закончили сборку обшивки корпуса, мне попала статья об одной итальянской судостроительной фирме. В статье итальянцы с гордостью сообщали, что они могут варить обшивку до трёх миллиметров толщиной без остаточных сварочных деформаций. Я ещё тогда подумал: «Чего они так радуются? У нас на бортах – два с половиной миллиметра – и всё выглядит очень прилично.» Ну а потом понял. И оценил!

Стали думать – как выровнять корпус до приемлемого вида. Шпаклёвкой тут не справишься. Слишком много нужно было её положить, чтобы вмятины выровнять.

Снова обратились на завод «Ленинская Кузница». К нам приехал киевлянин Брезкин Юрий Яковлевич, которого мы хорошо знали. У него был большой опыт рихтовки алюминиевых корпусов. Вот вместе с Витей Камкиным он и занимался правкой корпуса (и палубы) «Фазиси». Работа эта была монотонная и длительная, но ребята справились очень хорошо.

Так прошли ещё два месяца в Поті. Наступала пора, когда нужно было начинать думать о внутрисудовых системах и всём остальном, что и составляет яхту.

Поти. Май – Июль 1989 года.

Весенняя пора в Потти в тот год ознаменовалась не только потеплением, но и волнениями в республике, связанными с новыми веяниями. Стали употребляться в обиходе такие слова как забастовка, демонстрация протеста и другие, связанные в нашей памяти больше с 1917 годом, чем с окружающей действительностью. Всё это носило до поры до времени только поверхностный оттенок, но тем не менее под одну из забастовок попали и мы. Работники завода не вышли на работу. Мы себе такого позволить не могли. Но к нам никаких претензий не было. Работники завода так и говорили, что понимают нас и ничего не имеют против того, что мы продолжаем наше дело, невзирая на все пертурбации, что имели место вокруг нас. К счастью – волнения не продолжались долго и вскоре внешнее спокойствие восстановилось.

У нас на повестке дня теперь было два основных вопроса. Первый – привести корпус в надлежащий вид. Ведь даже и после всех рихтовочных работ, проведенных Юрием Яковлевичем Брезкиным и Витей Камкиным, назвать корпус готовым под покраску было нельзя. Необходимо было наложить слой шпаклёвки для заполнения оставшихся неровностей с последующим ошкуриванием корпуса. И вторая задача – судовые системы. Это означает – проектирование, изготовление и установка трубопроводов и танков пресной воды, гальюна, осушительной системы, топливной системы и разводки электропитания. Плюс установка двигателя. К этому нужно добавить изготовление пайол и систему крепления их к корпусу, чтобы на кренах не разлетались в разные стороны, изготовление и вваривание обойм подшипников для баллера руля, изготовление и монтаж усиливающих элементов для крепления палубного оборудования – лебёдок, блоков, погонов, отливку блоков внутреннего балласта и т.д. Это только

общий (и далеко не полный) список всего, что нужно было сделать. А ведь за каждым пунктом кроется бесчисленное количество мелочей, которые тоже надо сделать, потому что без одного – не будет и другого!

На все эти элементы у нас даже не было конструкторской документации. Если и были какие-то предварительные чертежи – то носили они очень общий характер. К тому времени сотрудничество с «Мобиле» прекратилось, а сам Владислав просто физически не мог заниматься конструкторской работой. Он был загружен сверх всякого предела работой по внешним связям.

На одном из собраний мы стали обсуждать – кто за какой узел возьмётся. Алексей огласил список работ, предложил добровольцам сделать шаг вперёд и взять на себя ответственность за тот или иной участок работы. Но как-то без энтузиазма это предложение было встречено. Народ застенялся, засомневался... Понять это можно, конечно. Делать всё приходилось в тёмную, а у большинства присутствующих не было таких глубоких судостроительных знаний, чтобы смело предложить свою кандидатуру на тот или иной участок работы. Тут Влад берёт слово (он был в Потти как раз в это время) и спрашивает присутствующих: «Что тут – все только штурмана собрались, что-ли? Смелее надо быть! Нет времени для длительных раздумий и рассуждений. Надо брать и делать! А то мы так до старта гонки не дойдём...» Подстегнул инициативу маленько, так сказать. Вообще, Юра Дорошенко взял на себя топливную систему и установку двигателя. Плюс – он занимался ещё и отливкой брусков внутреннего балласта. Переплавлял свинец из чего придётся (аккумуляторы, кабельная изоляция) и заливал его в специальную форму. Олег Беломыльцев стал заниматься водяной системой. Витя Камкин – обустройством камбуза и другими элементами внутреннего

оборудования. Женя Платон – рулевым комплексом. Я занимался изготовлением пайол и всякой мелочёвкой по корпусу, которой всегда хватало. В частности – изготовил выгородку гальюна. Из пробных полуторамиллиметровых палубных панелей, кстати. Для выгородки – они чудесно подошли!



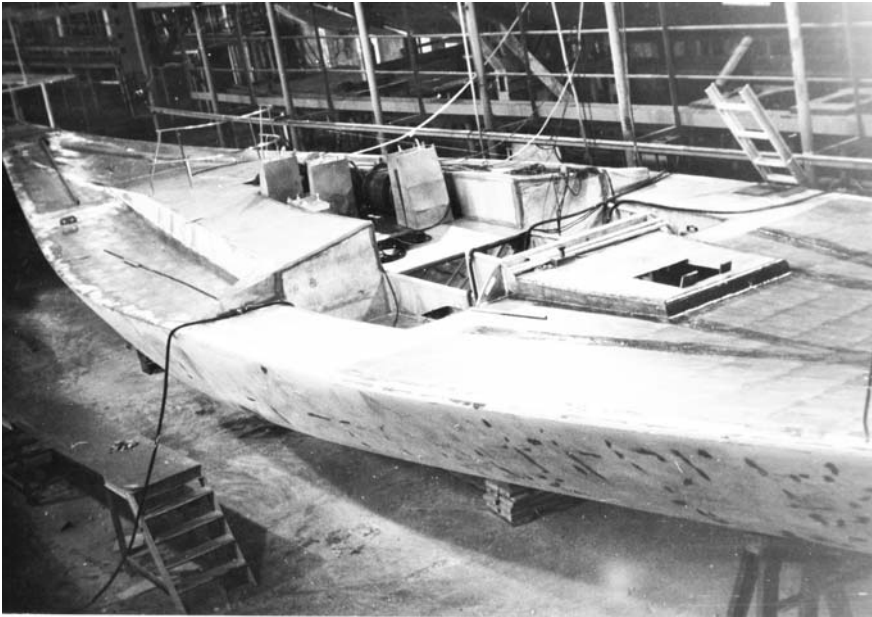
Женя работает над скегом руля.



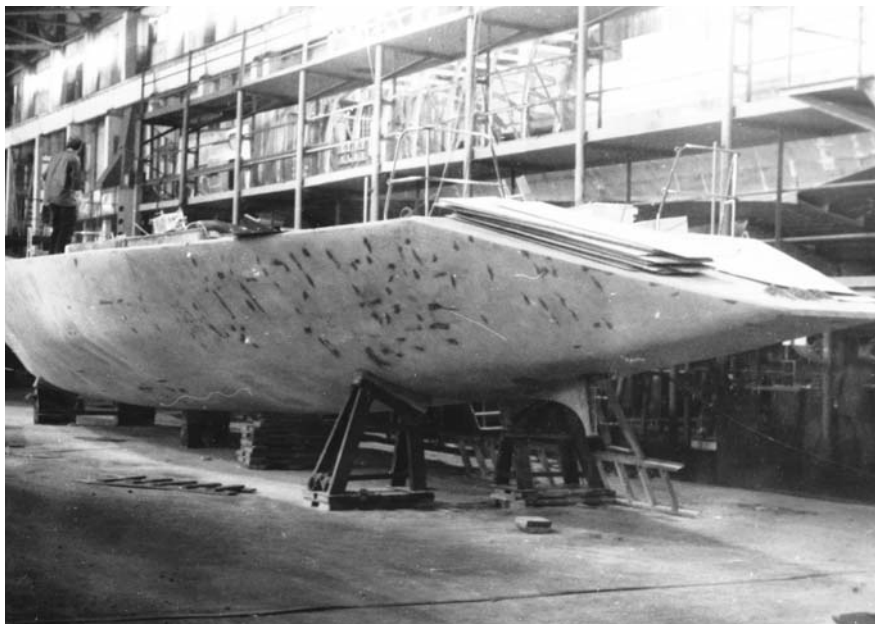
Женя Платон (слева) и Витя Камкин.

Всем остальным, кому не пришлось заниматься оборудованием лодки – было предложено сконцентрироваться на приведении корпуса в надлежащий вид. Но опять-таки – никто понятия не имел, как этого достичь? Из всего, что мы знали о шпаклёвках – был нам доступен только один вариант – эпоксидная смола с наполнителем из микросфер. Лучшего мы не знали. И вот Толя Верба, Сергей Станецкий, Гена Корольков, Володя Кулиниченко, Вова Мусатов, Сергей Киселёв и многие другие целыми днями приготавливали эту шпаклёвку и наносили её на корпус. Работа просто жуткая! Время отвердевания смолы довольно большое и

она под собственным весом медленно стекала с бортов вниз. Её приходилось постоянно подправлять шпателями. На другой день неровности сошкуривались и на остаточные впадины снова наносился слой шпаклёвки. И так – изо дня в день. Все ребята, занятые на шпаклёвке корпуса были покрыты эпоксидной пылью с ног до головы! И при этом эффективность работы была очень невысокая. По причине абсолютного отсутствия нормального шпаклёвочного материала. О существовании которого мы тогда даже и не знали.



Палуба готова. Остался только лист над моторным отделением сварить. Но это – чуть позже. На корпусе видны усилия ребят, занимающихся шпаклёвкой. В кокпите стоят танки питьевой воды. Они были съёмными.



Вид на корпус яхты снизу. На корме лежит пачка из тонких листов фанеры. Эти листы применялись для внутренней облицовки в районах подвесных коек.



Вот так выглядел процесс шпаклевания корпуса в Потти.

Помимо распределения работ на этом же собрании поднялся вопрос о поездках членов экипажа домой, на отдых. Понятное дело – мы все работали не щадя себя. И Толя Верба предлагал ввести такую практику, когда пару человек после определённого времени, проведенного на строительстве лодки – отбывают домой на несколько дней или на неделю. Не помню уж, на какой срок точно. Эта идея вызвала одобрение у ребят из Одессы. Витя Языков тоже поддерживал такой почин. Но Алексей отнёсся к этому предложению прохладно. Всё по той же причине – нет времени на длительный отрыв от строительства лодки. Однако воздержался высказаться категорично. Хотя знал, что его мнение будет поддержано безоговорочно и Витей Камкиным и Женей Платоном и мной, да и всеми теми, кто начинал строительство лодки. Тогда я взял слово и сказал, что считаю идею плановых отпусков нерентабельной. «Мы все здесь потому, что хотим осуществить нашу мечту. Поэтому с отпусками надо повременить. А сосредоточиться на скорейшем и лучшем выполнении стоящих перед нами задач. Но чтобы совсем грустно не было – то пусть наши жёны приезжают к нам. А место, где разместиться мы найдём».

Конечно, бурных аплодисментов я не сорвал, но и идея отпусков была отменена. Витя Языков мне потом выговорил за это. Он, видимо, думал смыться на неделю в Лазаревское. Я его спросил – чего ж ты не возражал на собрании? А он мне: «Ну да, тут возразишь. Ты сказал – все затихли.» Вообще, посмеялись...

В конечном итоге так всё и получилось. Наши жёны стали приезжать к нам в Поти. Размещались они когда в общежитии, но чаще в гостинице в Поти. И с питанием было всё нормально тоже. Ведь у нас были талоны в местную столовую, в которую мы не ходили по причине её удалённости от завода. А для наших жён и детей это был отличный вариант. Таким образом всё и обустроилось.



Четыре фотографии сделанные подряд в комнате, где мы обычно пили чай. Игорь, Алексей и Валера. На стене виден плакат, подаренный Деннисом Коннером.



Валера на фоне окна.



Вика и Женя Платон.



Витя Камкин за столом. Над столом – карта мира с маршрутом кругосветной гонки, сделанная Сергеем Акатьевым. Просто был выходной, хороший весенний день. Фотографировала Ира Мироненко.

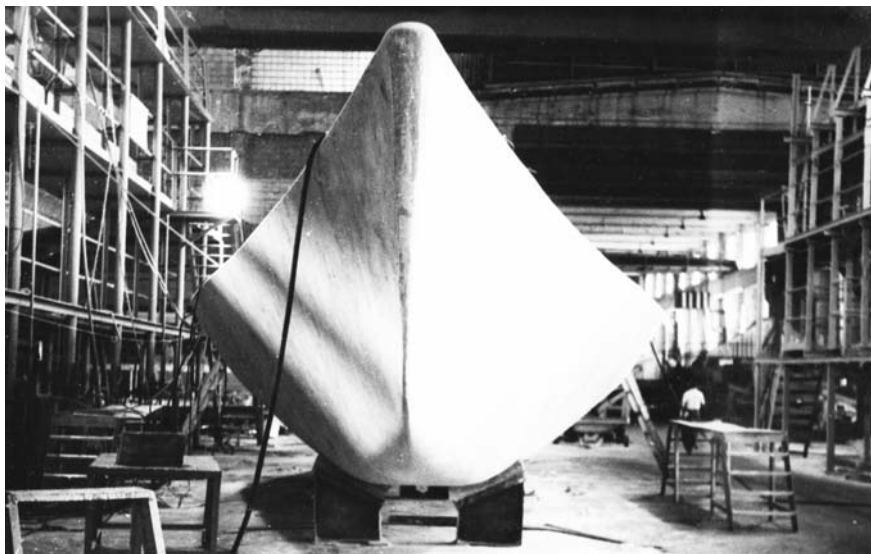
Ещё одна новость, которую сообщил нам Влад и которую мы восприняли с живейшим интересом – это приезд в Потти Скипа Новака. Слип Новак – один из известнейших яхтсменов-кругосветчиков. В кругосветной гонке 1985-1986 года он возглавлял яхту “Drum” и до этого прошёл две кругосветные гонки. Вообще – для нас имя Скипа Новака значило поболее, чем имя Денниса Коннера. Из того, что нам рассказал Влад мы поняли, что Слип будет осуществлять консультационную работу по проекту. Естественно, с его опытом кругосветных гонок – это была сильная поддержка всему проекту!

Хоть вроде бы всё более-менее и наладилось и работы по лодке продвигались успешно, но в самом коллективе у нас наметился раскол. Часть ребят засомневалась в успехе проекта и решила уехать. Некоторые решили, что карьера важнее паруса, другие, что не стоит терять парусный сезон ради сомнительной (по их мнению) вероятности участия лодки в кругосветной гонке. Таким образом покинули экипаж Паша Сологуб, Юра Фирсов, Рамис Файзулин, Витя Погребной, Сергей Киселёв и ещё несколько ребят, в основном из Одессы. Конечно, терять людей всегда досадно. Но и предложить им какие-то гарантии тоже никто не мог. Поэтому нам только и осталось, что пожелать им всех благ.

А из пополнения в экипаж прибыли Рами Лейбович и Эдгар Терёхин. Приехали они ещё в апреле, во время сборки палубы. Оба – из Риги. Приехали по своей инициативе, когда узнали о строительстве яхты для кругосветки. Прочитали об этом в газете, позвонили Владиславу, договорились с ним и приехали в Потти. Так что нашего полку прибавило. Пусть хоть технический уровень у них был и не слишком высокий, но уровень исполнительности за порученное дело не оставлял желать ничего лучшего. Влились они в коллектив практически с первых же дней. Приехал так же Сергей Акатьев из Киева. Он тоже принял активное участие в

изготовлении некоторых элементов оборудования лодки. А таких узлов было в избытке. Работы всем хватало!

Ещё хочу упомянуть одного человека. Звали его Саша. Из Ленинграда. Тоже приехал по собственной инициативе. Пробыл он с нами несколько месяцев, до спуска яхты на воду в Потти. Занимался он шпаклеванием корпуса, что, как я уже говорил было адской работой. Но я думаю, что снабженческая жилка у него была куда сильнее. Во всяком случае – именно он съездил в Ленинград и привёз нам бухту шестимиллиметрового нержавеющей троса для леерного ограждения. Может по современным меркам это покажется пустяком, но никак не в те годы, когда всё надо было «доставать». Да и потом он выручал с поставками. Но в основной экипаж он по каким то причинам не вошёл. И в дальнейшем его след затерялся...



Корпус в целом обработан. Привести его хотя бы в такой вид – потребовало невероятных усилий многих ребят. И всё по незнанию современных методов в яхтосторении...



На палубе в синих штанах – Гена Корольков. Видны фанерные листы для внутренней облицовки, лежащие рядом с рубкой.

Помимо отъезда части экипажа у нас снова встал вопрос о капитане яхты. Толя Верба, несмотря на все его положительные качества как администратора, организатора и исполнителя – так и не сумел наладить контакт ни с Владиславом, ни объединить оставшийся коллектив в одно целое. Причиной последнего могло частично служить то, что ему часто приходилось отлучаться из Поти по делам проекта, да и в самом Поти ему приходилось много времени проводить в различных офисах. Хотя и на лодке он тоже трудился без устали. Но тем не менее не получилось у него заслужить такой же авторитет, какой был у Алексея. Плюс его бесконечная критика в сторону Владислава тоже напрягала. Как самого Владислава, так и всех ветеранов строительства

лодки, если хотите. В конце концов мы стали настаивать, чтобы Алексей пересмотрел свою позицию и принял капитанство на себя. Конечно, это была огромная нагрузка на Алексея, но и он видел, что с Толей в роли капитана, дело складывается не лучшим образом. После долгих разговоров и обсуждений всех «за» и «против», роль Алексея, как капитана лодки была утверждена руководством «Фазис». Чему мы все были рады. Может некоторые ребята из Одессы и не слишком одобряли такое решение, но тем не менее – мысль покинуть проект их не посетила. Они оставались такими же активными членами экипажа, как и прежде. Толя Верба, к его чести, тоже не стал ударяться в амбиции. «Король умер – да здравствует король. Парус – превыше званий. Я буду счастлив участвовать в этой гонке на любой должности.» Вот пожалуй и весь его комментарий к произошедшей перемене. И он оставался верен проекту до самого окончания, когда улетал из Уругвая после финиша четвёртого этапа гонки...

Кроме непосредственных участников гонки (но пока ещё только строителей яхты) в помощь нам (и техническому отделу завода) приехали Владимир Форварчук из Одессы и Володя (к сожалению фамилию призабыл) из Феодосии. Приезжал также Саша Стружилин из Ленинграда. У нас с ним были давние дружеские связи. Витя Языков – так тот вообще строил лодку по его проекту. Ещё до того, как пришёл на «Фазиси». И после кругосветки – участвовал на ней в гонке одиночек через Атлантику!

Оба Володи занимались судовыми системами. Делали предварительные чертежи, а потом документировали то, что было сделано. Проводили много времени и с нами в цеху. С ними было легко и приятно работать.

Появилась у нас ещё одна харизматическая фигура – Валерий Александрович Чумаков. Влад привлёк его как знающего чело-

века в области административной деятельности. Я лично знал о Валере только то, что писал о нём Валентин Манкин в своей книге «Белый Треугольник». Судя по всему – он был хорошим гонщиком, гонялся на «Финнах». Его (Валеру) хорошо знал Эдгар (как бывший член сборной команды СССР) и Юра Дорошенко, так как тоже гонялся на олимпийских классах. Для нас же, крейсерщиков – Валера был менее известен.

Валера занимался связями с МИДом, насколько я помню. Ведь нам надо было получать заграничные паспорта – вот все анкетные дела и шли через него. Помню, как в один день мы собрались делать фотографии для загранпаспорта. Для них нужна была белая рубашка и галстук. А у нас в наличии – фуфайки и брезентовые рукавицы. Но у Лёши оказался припасённый галстук каким-то чудом. Вот мы поочереди его и надевали. Рубашку тоже одолжили где-то. Так эта фотография у меня и сохранилась...

Появилось у нас ещё одно занятие, отличное от яхтенных забот. В один из своих приездов в Потти Владислав приехал в компании с немцем. Звали его Герд Буджек. Молодой парень, когда-то учился в Москве и свободно говорил по русски. Он занимался работой со спонсорами и в Потти прилетел чтобы посмотреть, что у нас происходит и рассказать о своей работе. В процессе встречи он нам сказал: «Ребята, на Западе практически все могут объясняться на английском. Поэтому всем вам будет очень полезно освежить свои институтские знания, чтобы хоть на начальном уровне вы могли общаться. Пожалуйста, не теряйте времени и начинайте прорабатывать учебники и разговорники английского языка. Понимаю, что трудно и времени у вас нет, но эти знания вам очень пригодятся в дальнейшем.»

Из всего нашего коллектива только Женя Платон владел английским языком практически свободно. В московском инсти-

туте, где он обучался, этому предмету уделялось очень пристальное внимание. И теперь он мог в полной мере воспользоваться своими знаниями. Неплохой уровень языка был у Серёжи Станецкого. И всё, пожалуй. Знания всех остальных были на уровне советских анкет, где на вопрос о владении иностранными языками отвечали: «Читаю и перевожу со словарём».

Призыв Буджека не остался без внимания. У некоторых из нас были с собой русско-английские разговорники. И вот в обеденное время каждый пытался улучшить свой английский – как мог. У меня было два разговорника. Один – для туристов и один, более объёмный – для офицеров Военно-Морского Флота. Первый был немного проще. Его я отдал Лёше, чтобы он его штудировал. Сам же взялся за изучение второго разговорника.

Каждый день в обеденный перерыв мы поднимались в свою комнату и по пятнадцать минут тратили на чтение и запоминание английских фраз и выражений. Я лично установил себе это за неукоснительное правило. Пятнадцать минут, но каждый день. Конечно, это ни в коей мере не было адекватным обучением, но через некоторое время я уже худо-бедно мог собрать в кучу фразу типа: «Советский эсминец «Фазиси» просит разрешения зайти в порт». Ну и пару бытовых фраз: «Привет, как дела?»

Лёша тоже старался запомнить хоть что-то из разговорника, что я ему дал. Но дело у него продвигалось очень туго. Причина тому – огромная усталость и непомерная ответственность за порученное дело. Все его мысли были только о лодке. Успеть, успеть, успеть – вот все помыслы, которые им овладевали. А это не способствует освоению иностранных языков. И он частенько отлынивал от работы с учебником. Я его за это ругал слегка, но он отшучивался типа, «упрёмся – разберёмся». Постепенно он вообще забросил эти занятия.



На территории завода.



Один из редких выходов в город. Похоже что на Первомайские праздники. Слева направо – Игорь Мироненко, Сергей Мироненко, Алексей Грищенко, Жёня Платон, Виктория Платон.



Та же компания, но фотографирует Лёша. Рядом со мной – моя жена Ира.



Быть в городе и не зайти в бар – невозможно! В баре вкусно готовили и пиво было холодное. Маленький Серёжка пиво ещё не пил. У него – местный лимонад в стакане.



Те же майские праздники. Серёжка и Алексей на пляже. Это был наш чуть ли не единственный выход на пляж за всё время в Потти.

Сами работы по яхте не оставили у меня таких ярких впечатлений, как начальная стадия постройки. В целом – мы понимали, что лодку мы сделали. Каждый день мы только дополняли уже имеющийся корпус всё новыми и новыми элементами насыщения. И постепенно всё меньше и меньше пунктов оставалось в списке работ.

Где-то в середине мая прибыло долгожданное палубное оборудование для яхты. Это блоки, лебёдки, системы управления лебёдками – «кофейные мельницы», палубные буха и много ещё разной мелочёвки, включая сюда даже маленькие блочки для регулирования положения коек. Всё это нужно было рассортировать и составить опись. Для начала. А потом – установить на палубу, с последующим демонтажом для окончательной покраски палубы.

Всё это оборудование вызывало у нас нескрываемый интерес. Каждому хотелось потрогать, покрутить, поддержать в руках. Ведь до этого мы видели такое оборудование только на страницах иностранных яхтенных журналов. А тут – сами в руках держим! Было от чего прийти в восторг!

Вскоре к нам приехали два специалиста по установке оборудования. Брюс Диттер из «Barient Sparcraft» и Филл Уордроп. Филл занимался электрикой-электроникой, а Брюс был специалистом по установке палубного оборудования.

С установкой электроники получилась задержка, т.к. мы ещё не были готовы. Доваривались последние узлы, досверливались последние отверстия. Поэтому он в основном слонялся без дела, в компании Сергея Станецкого, который опекал его как переводчик. С Брюсом мы стали работать почти сразу по его приезду. Он нам показывал, где поставить лебёдки, разворачивающие блоки, погоны и тому подобное. Специалистом он был хорошим

и под его руководством мы довольно быстро установили все необходимые добавочные усиления и потом – само оборудование. Лодка сразу стала смотреться солиднее!

Листаю свой карманный блокнот, оставшийся от тех времён. Вот перечень всех блоков, что прибыли в Потти. Вот эскиз специального крепления для пайол. По нему пришлось выточить где-то полторы сотни деталей. Вот эскиз фундамента для разворачивающего блока стаксель шкотов. После нескольких вариантов была выбрана форма лошадиного копыта. И Гена Корольков замечательно сделал оба фундамента. Они и сейчас на «Фазиси» стоят. Расположение леерных стоек и реллингов. Ещё какие-то эскизы, похоже даже что сделанные Скипом Новаком. Почерк его, по крайней мере...

Но построить лодку – это ещё не всё. Лодка должна пройти инспекцию на предмет соответствия всем требованиям Правил Постройки. American Bureau of Shipping (ABS) – организация, которая осуществляла инспекцию яхт для кругосветных гонок. Приезд инспектора от ABS организовывал Владислав. Мы все ждали приезда инспектора с волнением. А особенно – Алексей. Ведь до этого нам приходилось иметь дело только с Технической Комиссией парусной Федерации СССР. А это не одно и то же.

Множество раз Алексей перечитывал правила постройки судов по ABS. Собирал каждый чертёж, каждый строительный документ. Проводил бесчисленные часы в техотделе завода, вместе с Володей Чес, готовясь к приезду инспектора.

И вот этот день наступил. Инспектор тщательно осмотрел лодку (для начала), а потом в сопровождении Алексея, Володи Чес и Жени Платона удалился в техотдел завода, где занялся ознакомлением с документами на постройку лодки. Женя Платон переводил вопросы инспектора и ответы Алексея. Вот где в

полной мере сказалось преимущество свободного владения английским языком! Плюс ещё то, что Женя знал лодку досконально тоже.

Встреча продолжалась несколько часов. Инспектор спрашивал то одну бумагу, то другую. Всё было в полном порядке и предоставленно в исчерпывающем объёме. Лёша подготовился основательно, как всегда! Встреча завершилась получением сертификата, подтверждающего, что лодка соответствует всем требованиям, предъявляемым ABS к конструкции яхт для океанских гонок.

Когда всё завершилось, Лёша рассказал мне: «Представляешь, инспектор спрашивает одну бумагу – я ему даю. Он другую спрашивает – снова у меня есть. И так почти два часа. После этого, он ничего не попросил. А у меня ничего и не осталось!»

Получение сертификата было большой победой в строительстве лодки. Мы все себя чувствовали приподнято. Ну а Алексей – и тем более!

О событии, не связанном со строительством яхты, нужно упомянуть свадьбу Нодари и Элисо. Было это в середине мая. Наши молодожёны пригласили весь экипаж отметить этот день. Праздновали у Нодари дома, в его городе. Ехать туда часа полтора надо было.

Мы конечно были очень рады за Нодари. Да и он излучал радость по поводу предстоящей свадьбы уже несколько недель. Всем коллективом скинулись на свадебный подарок. Потом Толя Верба договорился насчёт автобуса, чтобы на день свадьбы всё было готово. Когда этот день наступил – оделись во всё лучшее, что у нас было и поехали.

Поездка была не только приятная, но и интересная. Ведь мы никуда далеко от Потти не ездили всё это время. А тут такая оказия.

Ехали с радостным настроением. Свадьба – это хорошее дело!

Приехали. Нодари и Элисо встретили нас, представили своим родственникам и друзьям. Всё было очень тепло, по домашнему. Грузинское гостеприимство – это надо испытать на себе! Все сразу стали хорошими друзьями!

Сама церемония была не очень долгой. Обычная официальная часть, так сказать. Невеста выглядела красавицей! Мы были очень рады за Нодария и Элисо. Ну а застолье потом – это отдельная тема.

Стол, конечно, ломился от всяких деликатесов грузинской кухни. И всё было просто восхитительное! Кроме, разве что – молочного поросёнка. Тогда я его впервые попробовал и на меня он впечатления не произвёл. Однако недостаток поросёнка вполне компенсировался избытком отличного грузинского вина. И уж тут ограничений не было никаких!

По традиции полагается говорить тост. И не один. Обычно при произнесении тоста говорящему вручается рог с вином. Рог потому, что его нельзя поставить на стол не осушив предварительно. Сказал тост – выпей рог вина! Но рога не было. Вместо него использовали вазу для мороженого. Хотя её технически и можно поставить на стол не допив вина – однако делать это никто не осмелился! Объём вазы был где-то с литр. И наливалась она не скупясь. Вообще – каждому из нас пришлось сказать по тосту (сделали это с удовольствием, конечно!) и уже после этого народ оказался навеселе. Но тост-то был не один. Пошли в ход всякие «Алаверды» и прочие местные традиции...

Бедный Толя Верба вообще не очень был склонен к вину, а тут пришлось поучаствовать не увиливая. И он лицом в грязь не ударил. Справился. Но запомнил эту свадьбу навсегда. Двенадцать лет спустя Толя писал мне в одном из писем о своём приезде в Поти после кругосветки. И как его встречали. Так он всё

со свадьбой Нодари эту встречу сравнивал!

Засиделись мы до позднего вечера. Водителю автобуса было грустнее всех. Но ему в утешение родители молодожёнов дали канистру вина, чтобы как-то сгладить его трезвое одиночество. Понятное дело, что её он оприходовал по возвращению в Потти.

Нас тоже не отпустили с пустыми руками. Уж не помню, сколько нам дали в дорогу, но до Потти мы всё продолжали радоваться за Нодари и Элисо. Некоторым, правда, «похорошело» и они испортили внутренний вид автобуса. Чем сильно расстроили водителя. Он нас за это ругал, но мы пообещали помочь с уборкой. Вообще – добрались до Потти без особых происшествий. Свадьба удалась на славу, что и говорить. Все участники этого события наверняка помнят об этих днях. Жаль только, что эти дни уже так далеки от нас...

Приблизительно в одно время с приездом инспектора ABS приехал и Скип Новак. До этого он провёл неделю или больше в Москве, где кстати, познакомился с Алексеем. Лёша туда ездил по каким-то вопросам – вот Владислав и познакомил их обоих. Встреча со Скипом была куда интереснее, чем с Деннисом Коннером. Мы как могли – спрашивали его о кругосветных гонках, а он старался ответить на наши вопросы в самой доступной для понимания форме. Женя, Сергей и Владислав переводили вопросы и ответы. В заключении встречи Скип показал нам видеофильм об участии яхты “Drum” в предыдущей кругосветке. На этой яхте он был капитаном. Встреча была очень интересная для нас. Думаю, что и для Скипа тоже.

Скип планировал пробыть в Потти до спуска яхты на воду. До этого момента оставалось уже не долго. Разместился он в заводском профилактории, вместе с нами. Человек он яхтенный, так что к отсутствию некоторых удобств, которые имеются в гости-

ницах «Шератон», например – ему не привыкать. Хотя потом он со смехом описывал наше обиталище в своей книге.

Как я уже говорил – основные работы по лодке к моменту приезда Скипа были уже сделаны. Поэтому он в чаще давал рекомендации по улучшению тех или других элементов по лодке. Например – ограждение перед штурвалами – это его предложение. Мы до этого не додумались. Носовые фальшборта он предложил перенести поближе к миделю яхты – тоже идея, которая оказалась очень практичной в дальнейшем. Ещё одно ценное предложение с его стороны было – вывод внутренних сливных отверстий в кокпитах рулевых на противоположные борта. Таким образом при любом крене кокпиты осушались очень быстро. А воды в них во время гонки хватало! И много других мелочей, которые можно понять и увидеть только при наличии большого опыта океанских гонок. А этого опыта у Скипа было более, чем достаточно!

Последним элементом конструкции палубы был участок над моторным отсеком. Его предполагалось заварить после окончательной установки двигателя. После этого – снять двигатель с лодки можно было только полностью разобрав его на части внутри лодки. Такое конструкторское решение встречается в яхтостроительной практике. Пусть и не часто.

Юра Дорошенко занимался установкой двигателя в лодке. Дизель был польский, кстати. Завод получал эти дизеля для комплектации спасательных шлюпок, которые они делали. Вот один такой дизель достался и нам. Работал он у нас безотказно.

Юра проделал колоссальную работу по привязке двигателя к фундаменту и угловому редуктору. Плюс – создал и подсоединил топливную и охлаждающую системы. У нас было по два топливных танка на каждый борт, вваренные в конструкцию лодки. Только убедиться в том, что ни один шов не течёт – потребовало

невероятных усилий Юры и Вити Утченко. Вдвоём они вылавливали малейшие течи и устраняли их. И наши топливные танки не текли никогда! Интересно, ремонтировались ли они с тех пор?

Сама распределительная система вентилей была похожа на осьминога – столько там было входных и выходных кранов. Ведь у нас был не только дизель, но и дизель-генератор, который мы должны были установить позже. А к нему тоже нужно было подвести и топливо и воду. Вообще – это было огромное хозяйство, которым Юра успешно руководил.

Наступил день, когда двигатель был полностью установлен и подключен ко всем системам. По моему мы его даже опробовали в цеху, запустив на короткое время. Всё работало безупречно.



Незадолго до первого спуска на воду.

Теперь осталось заварить последний лист палубы над двигателем, покрасить корпус и можно сбрасывать яхту на воду.

Тут надо объяснить причину такого, казалось бы поспешного спуска лодки, которая ещё не имела ни киля, ни руля, да и сам корпус нуждался в окончательной отделке. Дело в том, что если бы мы доводили лодку до гоночного состояния в Потти – мы бы не успели к старту вообще. Этот вопрос Скип поднял перед Владиславом после того, как ознакомился с тем, что было сделано к его приезду. И как человек разбирающийся в яхтостроении – предложил серьёзно подумать о перевозке лодки в Англию, чтобы уже там довести её до окончательного вида с применением всех лучших технологий мирового яхтостроения.

Эта мысль очень скоро обрела форму окончательного и единственного решения. И Владислав вместе с Алексеем стали работать над его осуществлением. Было принято решение перевезти имеющийся корпус в Англию самолётом. Это было очень амбициозное решение, но вместе с тем, в случае реализации – давало нам огромную экономию времени. Не говоря уже о рекламе всему проекту, лучше которой невозможно и представить!

Алексей съездил в Киев и через несколько дней вернулся с отличной новостью. Он сумел согласовать всю эту операцию с киевской авиакомпанией, занимающейся грузовыми перевозками. Для перевозки нашей лодки, вместе со всеми комплектующими и со всем экипажем был выделен грузовой самолёт «Руслан».

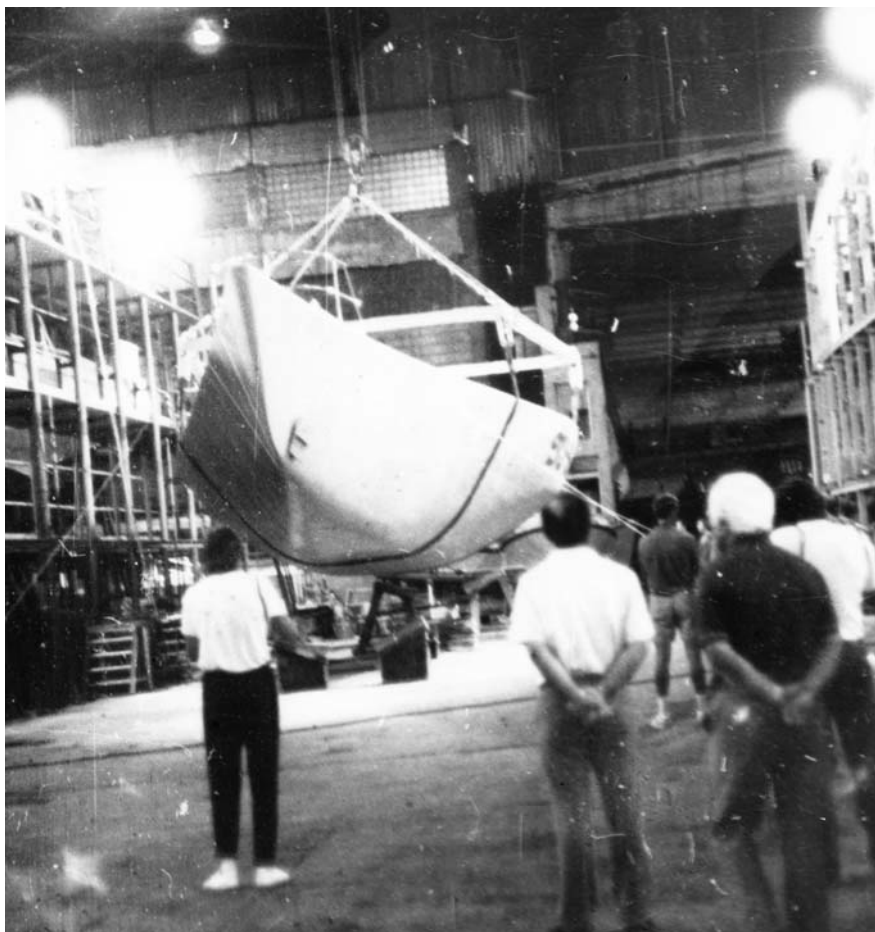
Но просто смыться из Потти после стольких месяцев работы и контакта со столь многими людьми было бы по крайней мере неприлично. Это было ясно всем. К тому же в самом городе тоже была проведена кампания по освещению предстоящей кругосветной гонки. И всем было интересно посмотреть на лодку, которая собирается представлять страну на океанских просторах.

Поэтому было принято решение провести публичный спуск яхты на воду. С организацией всегородского праздника.

Однако перед тем так сказать «официальной церемонией» было задумано сбросить лодку на воду на территории завода. Во первых – нам надо было убедиться, что никаких неожиданностей не произойдёт во время публичного показа. Во-вторых – для нас, для тех кто строил лодку – это и был настоящий спуск на воду. И хотелось его провести без лишних глаз и без лишнего ажиотажа.



Изучаю какой-то документ. Рами Лейбович сделал этот снимок и подарил мне его, когда мы уже были в Англии.



Переставляем яхту на трейлер для буксировки к спусковой площадке.

Тридцатого июня утром лодку при помощи трактора выка-
тили из цеха. Медленно она перемещалась в сторону портового
крана. Мы все шли то рядом с ней, то в стороне – рассматривая
наше творение. До этого ведь посмотреть на яхту со стороны
просто не было возможности!



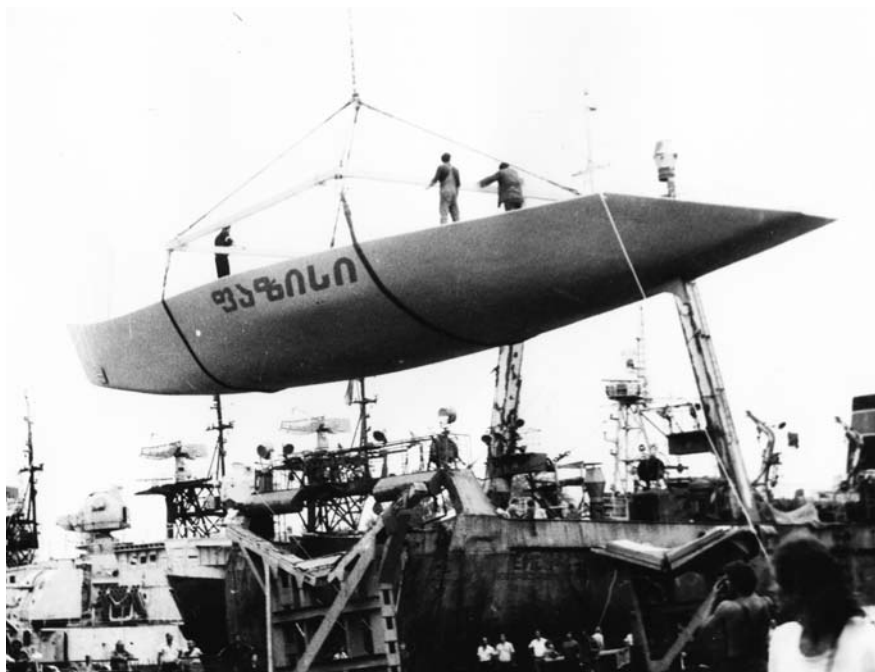
*Впервые под открытым небом! На первом плане, слева направо:
Игорь МIRONENKO, Алексей Грищенко, Олег Беломыльцев.*



Продолжаем приближаться к спуску. Справа от Алексея (стоит боком к нам) – Джуки Цомая. За спиной Джуки виден Валера Сафиуллин. Второй слева от Алексея – технолог корпусно-сварочного цеха.



Прибыли на место. Пластина, подвешенная в носовой части – специальное устройство для успешного разбивания бутылки шампанского. Чтобы не повредить сам корпус. Работало «устройство» очень надёжно!



Ещё немного – и яхта встретится со своей стихией в первый раз!

Наконец лодка достигла спусковой площадки. Всё подготовили, завели стропа, закрепили крюк... И стали ждать Владислава. Спуск был назначен на двенадцать. Время подходит, а его нет и нет. И неизвестно когда приедет. Мобильных телефонов тогда не было, естественно.

Прождали около часа. В конце концов Алексей принял решение начинать спуск яхты без Влада. Приспустили лодку краном почти до касания воды и Элисо – жена Нодари, разбила бутылку шампанского о плиту, прикреплённую к форштевню. После этого лодку окончательно опустили на воду и она свободно закачалась на мелкой ряби.



Бутылка шампанского уже в руках Элисо!



Вот это мгновение! Мы шли к нему восемь месяцев!



Первые минуты на воде.

Это был восхитительный момент для всех присутствующих, ну а для нас – и подавно! Мы все попрыгали на палубу и стали осматривать лодку изнутри – нет ли где течи. Всё было безупречно! После этого – мы просто стояли на палубе, смеялись, шутили, что-то говорили... Это был наш день!

Минут через сорок после спуска приехал Владислав. Где он задержался – я не знаю. Но был он конечно огорчён, что не присутствовал при самом первом (и самом настоящем!) крещении яхты. Лёша его как-то успокоил всё-таки. В конце концов Влад стал улыбаться и поздравлять всех с успешным спуском яхты на воду. Ведь для него это тоже был исторический момент – первый итог его многолетних трудов и устремлений!

Через некоторое время яхту подняли из воды и поставили на баржу. Чтобы утром вывезти на акваторию пассажирского порта, где должна была проводиться официальная церемония. Был уже конец дня и мы все разошлись по комнатам, зная, что завтра нам не придётся вскакивать рано утром и идти в цех. Вместо этого нас ждал грандиозный праздник!

Первого июля мы все собрались на площади в пассажирском порту. К тому времени там уже установили трибуны, микрофоны, плакаты о предстоящей гонке и прочую атрибутику. В самой гавани дефилировали два швертбота олимпийского класса, как бы поджидая своего младшего, но большего брата. Народ прибывал со всего города и очень скоро вся площадь была заполнена до отказа. Все ждали предстоящую церемонию спуска суперяхты на воду. И вот баржа со стоящей на ней яхтой появилась перед собравшимися. На борту яхты синими буквами было написано название «Фазиси» на грузинском языке. На палубе стояли два человека – Женя Платон и Володя Кулиниченко. Они выполняли роль такелажников – должны были закрепить подъёмные стропа на крюк крана. Одеты они были в оранжевые комбинезоны, которые ярко выделялись на фоне яхты. Всё выглядело очень организованно.

Как обычно на таких церемониях – сначала были продолжительные речи. Выступал Виктор Тихов, Владислав, Алексей сказал пару слов и Скип Новак тоже. Зачастую ораторы игнорируются, но вид яхты готовой к спуску, поневоле привлекал внимание и к самим ораторам. К тому же, надо отдать им должное – они не слишком злоупотребили терпением собравшейся публики.



Яхта появляется перед жителями города Поти. На палубе слева – Володя Кулиниченко. Справа – Женья Платон.



За несколько минут до очередного крещения яхты. У микрофона – Алексей Грищенко. Как видно на снимке – церемония крещения яхты не прошла незамеченной. Народа на площади – некуда яблоку упасть!



Без рекламы Пепси Колы не обходилось ни одно мероприятие.



Бутылка с шампанским готова к применению!

Когда речи окончились, плавучим краном яхту сняли с баржи и плавно опустили почти до касания с водой. Затем Нана Александрия, известная грузинская шахматистка, точно так же как и Элисо за день до неё, разбила бутылку шампанского о форштевень лодки и яхта была опущена на воду. Все собравшиеся разразились бурными аплодисментами, чуть ли не переходящими в овацию! Нас всех собрали на палубе яхты и фотографировали бесчисленное множество раз со всех возможных ракурсов. Пожаловаться на недостаток внимания прессы к нам было никак нельзя!



Счастливый Женя Платон шагает по палубе! Крещение яхты прошло успешно!



После спуска яхты на воду. Слева направо: Рами Лейбович, Нодари Тенеишвили, Витя Языков, Игорь Мироненко, Володя Мусатов, Алексей Дроздовский, Сергей Станецкий.



Ещё один снимок команды. Слева направо: Эдгар Терёхин, Женя Платон, Витя Языков, Игорь Мироненко, Алексей Дроздовский, Саша из Ленинграда, Юра Дорошенко, Рами Лейбович, Нодари Тенеишвили, Сергей Станецкий, Алексей Гриценко, Володя Мусатов, Слип Новак.

Празднество продолжалось до самого вечера. На площади перед морвокзалом была установлена сцена, на которой артисты демонстрировали своё искусство. Развешались флаги, плакаты... В здании морвокзала был задействован ресторан для приёма гостей. Всего было в изобилии, улыбки не покидали наши лица!

На следующий день яхта снова вернулась в цех. До отправки лодки самолётом оставалась неделя. И мы использовали это время, чтобы завершить как можно больше работ по лодке. Но работали уже в более человеческом режиме. Не было необходимости выкладываться по двенадцать часов в день. То, что мы могли сделать до отъезда из Потти – вполне укладывалось в нормальный рабочий день. И даже быстрее. Поэтому у нас появилось время немного отдохнуть, спокойно пообедать и поужинать, послушать музыку, попить вина... Расслабиться, одним словом. Из музыки у нас была кассета с концертом Александра Розенбаума, которую мы бесконечно слушали. До такой степени, что и сейчас многие куплеты из тех песен помнятся наизусть!

Из крупных работ было необходимо сделать кильблок для перевозки яхты к самолёту и подготовить два сорокафутовых контейнера с различными грузами для отправки в Англию. Кильблоки были спроектированы техотделом завода и заводчане же их и сделали. Что было хорошей помощью для нас. Подготовкой контейнеров занимался в частности Валера Сафиуллин. Он имел опыт работы с отправкой контейнеров – вот и занялся этим вопросом. Вместе с Толей Вербой.

Помимо всего снаряжения, которое пришло в Потти, но должно было устанавливаться в Англии – в контейнеры мы сложили весь внутренний балласт (около пяти тонн), алюминиевые профили и листовой алюминий для непредвиденных работ, пару пневмофрезорезов, кое-что из наших личных вещей (но не много) и целый

склад продуктов – сырокопчёная колбаса, консервы (обилие шпрот, кстати), шоколад, коньяк и водку, вино. Вообще, один контейнер имел очень привлекательное содержание. Там наверное с тонну всяких вкусоностей было. Везлось это с целью использовать в Англии, чтобы сэкономить на покупке продуктов. Ну и на представительские встречи тоже.

И вот седьмого июля лодка была вывезена из цеха в последний раз. Рано утром погрузили её на плавучий кран и буксир потянул кран с нашей лодкой в сторону Сухуми. Там мы должны были перегрузить лодку на полуприцеп и доставить в аэропорт. Где она будет погружена в самолёт. Вместе с контейнерами, которые отправились в Сухуми по дороге.

Когда кран с лодкой ушёл – у нас оставался почти целый день для самих себя. Кто пошёл на пляж, кто в город... Ко многим приехали наши жёны, за пару дней до спуска лодки на воду – вот мы и проводили время с семьями. Заходили несколько раз в цех – ещё раз посмотреть на опустевшее, теперь уже навсегда, место, где мы провели столько дней...

Вечером администрация завода организовала для нас прощальный ужин в столовой завода. Были приглашены все работники корпусного цеха, которые помогали нам все эти месяцы, сотрудники техотдела и из других цехов тоже. Был тут и Вахтанг и тётя Аня и Шура Доргобедов, крановщица Мимоза (Валерка был в неё влюблён), Володя Чес, Толя «Змей Горыныч» и многие другие. Были, естественно, представители администрации, включая директора завода.

Мы были рады видеть их всех вместе и рядом с нами. Столы были накрыты богато, да ещё и Нодари привёз канистру вина. Так что «сухих» тостов не было.

Однако с нашей стороны мы допустили досадный прокол.

В череде всяких тостов и пожеланий никто из нас не сказал «спасибо» самим работникам завода. Тогда Вахтанг решил исправить это упущение сам. Он встал и как бы от нашего имени очень красиво поблагодарил всех заводчан, которые принимали участие в строительстве яхты. Нам было неудобно, что мы сами не сообразили выступить подобным образом. Но наши аплодисменты были самыми искренними. Спасибо Вахтангу – он спас положение!

На другой день мы все сели в автобус и поехали в Сухуми. Высадились на пляже, стали ждать прихода нашего каравана. Вскоре он подошёл и мы занялись разгрузкой и перегрузкой лодки на полуприцеп.



В ожидании прихода нашего каравана мы поглощаем какой-то местный фрукт. Слева направо: Гена Корольков, Саша из Ленинграда, водитель крана, Игорь Мироненко, Сергей Станецкий, Витя Языков. От машины к нам идёт Володя из Феодосии. Этот снимок и все последующие из этой серии сделаны 8 июля 1989 года.



А вот и наш плавкран!



*Помогаем пришвартовать плавкран к берегу.
Первый в цепи – Нодари Тенешивили.*



Ещё немного – и первый морской переход яхты будет завершён.



Яхта на берегу. Вахтанг приехал посмотреть, как у нас идут дела?

Плавкран сгрузил лодку почти у самой кромки воды. Дальше он не мог дотянуться. Поэтому мы применяли ещё один кран – мощный Kato. С его помощью мы переставили лодку несколько раз поближе к дороге. После этого подогнали полуприцеп и погрузили лодку на него.

Желающих ехать на палубе лодки было предостаточно. Мы все на неё взгромоздились, кроме наших жён, которые тоже были с нами. Они ехали за нами в автобусе. У Иры (моей жены) – был фотоаппарат. Поэтому у меня сохранилась небольшая коллекция фотографий за этот период времени.



Перемещаем яхту поближе к трейлеру. Алексей обсуждает что-то с крановщиком.



Яхта почти уже на трейлере...

Добрались до аэропорта без происшествий. Но тут выяснилось, что наш груз не проходит через ворота аэропорта. Пришлось нам объезжать всё лётное поле, и выгружать лодку через ограждение аэропорта. Справились довольно быстро и вскоре яхта, вместе с двумя сорокафутовыми контейнерами стояла недалеко от взлётно-посадочной полосы, куда должен был приземлиться «Руслан».



Прибыли к разгрузочной точке...



Осталось перенести яхту через забор аэропорта – и всё на сегодня.

Вскоре самолёт прилетел и подрулил к нашему месту. Нам всем было интересно побывать на борту самолёта и экипаж решил нам это сделать. Пока они ознакомились с нашим грузом – мы изучали самолёт. Когда ещё такая возможность предоставится – побывать на самом крупном в мире (на то время) самолёте? И ходить по нему без всяких ограничений? Для всех нас это было очень интересное событие!

Экипаж самолёта осмотрел нашу лодку и сказал, что они думают, как её раскрепить на борту. Сказали также, что нам оставаться в аэропорту нет необходимости. Они нам сообщат, когда будут готовы. Поэтому мы сели в автобус и уехали обратно в Поти, ждать звонка от экипажа самолёта. Только Алексей поехал оформлять отправочные документы, встречаться с каким-то руководством. Вернулся он уже вечером.

К его приезду мы организовали вполне приличный ужин. Посидели за хорошо накрытым столом, но особо долго не засиживались. Ведь утром нам надо было снова ехать в Сухуми.

Утром Алексей сообщил нам, что мы вылетаем сегодня. Экипаж самолёта своими силами произвёл погрузку яхты с контейнерами, и самолёт полностью готов к вылету на Киев. Для нас это было полной неожиданностью. Мы думали, что ещё как минимум день будем возиться с раскреплением груза в самолёте. А тут такая приятная новость.

Собирались мы недолго. Попрощались с персоналом профилактория, пожелали им всего хорошего, поблагодарили за заботу, которой они нас окружали все эти месяцы. Потом сели в автобус и с небольшим чувством грусти в последний раз проехали мимо столь знакомых нам заводских цехов. Потийский этап нашей кругосветной гонки завершился. До свидания, Поти! Ты был гостеприимным городом! Впереди нас ждала Англия.

Хэмбл. Июль - Август 1989 года.

Вылет из Сухуми прошёл без всяких задержек. Поднявшись на борт самолёта, мы могли только восхищаться – как ловко и профессионально экипаж самолёта раскрепил и яхту и два контейнера. Ребята поработали очень хорошо!

Ан-124 «Руслан» – двухпалубный самолёт. Нижняя палуба – грузовая. Верхняя – предназначена для личного состава. Самолёт создавался по заказу Министерства Обороны, естественно. Поэтому всё было нацеленно на минимум удобств – максимум вместимости. Сиденья представляли собой обыкновенные алюминиевые скамейки. Иллюминаторов практически не было. Чтобы не подглядывали – куда летим!

Для всего нашего коллектива места было предостаточно. И вскоре после взлёта мы разлеглись на полу – кто где. До Киева лететь было часа полтора.

Вскоре мы приземлились в аэропорту Борисполь. Вылет на Москву планировался на следующий день. Те, кто жил в Киеве – мгновенно уехали к своим семьям. Ну а остальные ребята разместились в гостинице или в гостях. Лёша уехал к своей жене Лене, я поехал к моим родителям. Женя тоже умчался к себе домой. Мне хотелось и в яхт-клуб заехать, но явно не успевал. Поэтому провёл остаток дня и вечер в кругу семьи.

На другой день мы снова были в аэропорту. Вылет сначала на Москву, для получения всех необходимых заграничных документов и потом – на Лондон, аэропорт Хитроу. Провожающих в Киеве было немного. Только наши жёны – тех, кто жил в Киеве. Так что расставание было недолгим.

Прилетев в Москву мы все вышли из самолёта и переместились в зал ожидания. По-моему это был даже какой-то отдельный зал, для экипажей и пассажиров спецрейсов. Провести в этом

зале пришлось чуть ли не два дня, в ожидании, когда все формальности будут утрясены. Ночевали в самолёте, попивая грузинское вино и закусывая его кое-чем из припасённых деликатесов. Но наконец всё утряслось и можно вылетать!

Гена Корольков и я спросили командира самолёта – можно ли нам разместиться в салоне экипажа? Получив добро, мы тут-же туда и убежали. Салон экипажа был куда комфортабельнее, чем общая палуба, плюс возможность быть в кабине пилотов во время полёта. Такая возможность вообще никогда не представляется. Так что нам с Генкой крупно повезло!

Помимо просто интересного полёта нам также достался и кусочек аэрофлотовского сервиса для экипажей, выполняющих международный рейс. Что представляло из себя набор деликатесов, включая и чёрную икру. В те времена международные рейсы были редкостью. Поэтому снабжение экипажей самолётов было весьма незаурядное. Вот и мы приобщились немножко к этому великолепию.

Лететь до Лондона три часа. Когда набрали высоту, командир экипажа включил автопилот и оставил своё кресло. Вот мы с Генкой поочереди и «рулили» самолётом на месте командира. Экипаж нам охотно всё рассказывал. И мы им рассказывали о нашем деле. Вообще – полёт был очень увлекательный!

Вылетели мы из Москвы в три часа дня. И в Лондон прилетели в три часа дня. Это потому, что летели с востока на запад. Таким образом и тут ухитрились сэкономить три часа.

Сразу после приземления нам раздали футболки и кепки с символикой Пепси-Колы. Мы их тут же одели, чтобы выглядеть, как единая команда, у которой есть массивный спонсор. Появились также и соответствующие плакаты, которые мы закрепили на бортах яхты. Вообще – первое впечатление на присутствующих репортёров мы произвели очень хорошее.

Тут надо сказать, что ничего по мановению волшебной палочки не появлялось. За всей этой кампанией и видимой лёгкостью стояла огромная и кропотливая работа и Скипа Новака и Владислава и многих, многих людей. Скип Новак достаточно подробно изложил свою версию происходящего в своей книге, которую он издал сразу по завершению кругосветной гонки. В нескольких главах он описывает, что пришлось пройти и пережить, чтобы проект не пошёл ко дну из-за финансовых трудностей. Я же, со своей стороны, хочу только рассказать о самом экипаже, о том, как мы доводили лодку до старта. Но при этом прошу читателей не забывать ни на минуту, что за всей нашей работой проводилась ещё и другая, параллельная работа по обеспечению проекта финансово. Мы, те кто строили лодку, зачастую даже и не знали всех деталей этой работы. Так что прошу уважаемых читателей это помнить!



Прибыли в Хитроу.

Вскоре подошёл крупный полуприцеп и кран. Лодку поставили на прицеп и поехали в направлении Саутгемптона, недалеко от марины Хэмбл, чтобы там сбросить лодку на воду и по реке достичь самой марины. По английским дорогам наша яхта не проходила по габаритам.

Нас расположили в общежитии одного из местных университетов. Пока ехали туда – сделали короткую остановку в гостинице «Шератон», где нас угостили пивом с бутербродами. Но английское гостеприимство – это вам не грузинское. Тут за гостеприимство нужно платить. А у нас в карманах и рублей-то было меньше десятки. Больше нельзя было брать. Ну а о фунтах – так мы и не слышали!

Вообщем – сотрудники гостиницы покрыли этот счёт из своих кошельков. Мы им могли сказать только спасибо. Перекусив – тронулись в дальнейший путь. Первое моё впечатление об Англии было – как всё чётко выглядит. Дороги размечены светоотражающими элементами. От фар автомобиля они светились так, что видно было каждую деталь шоссе. Все дома, заборы вокруг, лужайки, парки – всё имело чёткий контур. Не было так, чтобы стоял обвалившийся сарай тут и там или чтобы дорога была в рытвинах-ухабах... Всё ровно и чисто. Для меня это был первый выезд за границу – вот почему-то эти впечатления запомнились.

Доехали до нашего нового жилища, разместились по комнатам. Каждому была выделена отдельная. Да, это не профилакторий в Поти! Всё кругом радовало глаз своей чистотой и аккуратностью. И комаров не было! В Поти они нас уже поедом ели!

Отдохнув от перелёта, рано утром выехали к лодке. Чтобы сбросить её на воду и отбуксировать в Хэмбл, где мы должны были окончательно довести её до гоночного состояния. Переход

прошёл хорошо. Мы все сидели на лодке и рассматривали окружающий нас мир. Ну а местные жители смотрели на нас и недоумевали – что это такое движется там по реке?

В марине подняли лодку на берег, раскрепили её и стали обустраиваться. Туда же прибыли два наших контейнера. Помимо этого – был ещё один контейнер, организованный под офис. Так что начало было положено неплохое.

Скип познакомил нас с тремя местными людьми, которые были наняты компанией «Фазис» в помощь нам. Это была Моника Тинги – занималась секретарской деятельностью и организацией нашей команды в плане что, где, когда. Ещё двое – Джим Сондерс и Хэмиш Лэирд – приятель Скипа по его антарктическим экспедициям. Джим и Хэмиш занимались закупками всего, что нам требовалось по лодке.

Первостепенной задачей было, конечно, привести корпус лодки в подобающий вид. Для начала Скип нанял каких-то людей, которые по идее должны были быть «профессионалами». Но очень скоро он их со скандалом выгнал. Эта бригада отличалась профессиональной некомпетентностью и волокитой. Больше – ничем. К счастью – небольшая частная компания по отделке лодок оказалась поблизости и свободной. Вскоре они уже работали над нашей лодкой. Руководил этой небольшой бригадой Ян Армстронг.

Ян быстро организовал рабочий график, где были задействованы не только его люди, но и большая часть нашего экипажа. Для начала – Ян и его команда трудолюбиво сдирали ту шпаклёвку, что нанесли мы. Практически до голого корпуса. Я не совсем уверен – была ли в этом такая уж необходимость, но спорить не приходилось. Раз сказали содрать – содрали. Когда этот процесс завершился – вот тут мы наконец увидели, что

такое современные материалы в яхтосторении!

Шпаклёвку, что применяла бригада Яна была лёгкой и становилась почти мгновенно. Наносилась она сразу толстым слоем, чтобы не возиться с промежуточным шпаклеванием. И совершенно не текла! Как положил на корпус – в таком виде она и оставалась. Другое дело, что положить её пришлось кое-где толщиной до двадцати пяти миллиметров. Чтобы выдержать форму обводов в обмерных сечениях. Дизайн яхты был очень новаторский (скажем так) и допуски на отклонения от теоретического чертежа были крайне малы. А это означает, что при обмере корпуса мы могли не уложиться в гоночный балл. При сварке остаточные деформации конечно же имели место. Этого избежать было просто невозможно. И чтобы не попасть в неприятную ситуацию при обмере – приходилось класть избыток шпаклёвки. Такие места были в основном на миделе корпуса. К носу и корме корпус выглядел более прилично. Выравнивание шпаклёвкой заняло там куда меньше усилий.

Конечно, вся эта процедура добавляла вес к общему водоизмещению лодки, но ничего поделать с этим было нельзя. Оставалось только надеяться на удачу, что лодка попадёт в обмер. Хотя об этом мы ещё не тревожились очень сильно. Мы решали задачи по мере их поступления. А задач было больше, чем достаточно на каждый день!

Тут надо сказать, что ещё в Потти нас волновала ситуация с гоночным балом. И Алексей и Женя Платон были очень сведущи в обмере лодок по IOR – обмерные правила, применяемые в те годы. Женя вообще написал специальную программу для подсчёта гоночного балла путём введения параметров лодки в компьютер. И предлагал провести такой анализ. Этой программой он пользовался, когда проводил оптимизацию гоночного балла для лодки, на которой он гонялся на Кубке Чёрного моря. Его

лодка заняла тогда второе место, а лодка соперника, которая тоже использовала Женину программу – первое. Но Владислав по каким-то причинам отнёсся прохладно к этому предложению. И вот теперь мы работали несколько наугад.

Хочу также сказать, что выравнивание алюминиевых корпусов шпаклёвкой вовсе не диво. Это – нормальная практика. Несколько лет спустя после Витбрета я работал на одной верфи во Флориде. Ремонтировали мы крупную алюминиевую моторную яхту. Уж там-то экономии по весу корпуса не наблюдалось – это точно! Толщины алюминия везде были солидные. И тем не менее на бортах я видел шпаклёвку до дюйма толщиной. Так что конструкторский просчёт с шпаклёвкой нужно также отнести на отсутствие у нас у всех опыта постройки алюминиевых яхт.

После того, как все шпаклёвочные работы были окончены – нам предстояло сошкурить неровности и подготовить корпус к окраске. Черновые работы по шкурёжке были проведены просто изумительно. Вокруг лодки соорудили нечто вроде трибуны – сиденьями в сторону лодки. Потом Ян взял пластиковую трубу метров пять длиной и закрепил на ней полосу наждака при помощи двухсторонней липкой ленты. Каждый из нас встал на соответствующую «трибуну». Все вместе мы держали пластиковую трубу, прижимая её как-бы по диагонали к корпусу. По команде Яна мы начинали двигаться вдоль лодки по «трибуне». Таким образом – каждый из нас обрабатывал участок перед самим собой. Лодка была закреплена для удобства. Когда обрабатывали один борт – лодку перекренили на другой и вся процедура повторилась с другой стороны. Заняло это дня два, не больше (напомню, что в Потти мы этой «шкурёжкой» месяц занимались, если не дольше!)

Затем были проделаны окончательные мелкие работы по от-

делке и нанесен тонкий слой грунтовочной шпаклёвки. Которую тоже нужно было прошкурить. После этого – корпус задули из пульверизатора грунтовкой. Эту операцию и последующую, окончательную окраску проводил Ян со своей бригадой.

Вся процедура, включая покраску корпуса и палубы, заняла недели две, если не меньше. Мы могли только восхищаться эффективностью, с какой всё было сделано. Палубу мы не шпаклевали – в этом не было необходимости. Просто покрасили её в светло-серый цвет с добавлением нескользящего составляющего. Что представляло из себя поваренную соль. Со временем она растворилась и палуба стала менее шершавой. Но поначалу – если ненароком подскользнёшься, то до ушей сотрёшься – такая острая поверхность была.

Через две недели после приезда в Хэмбл корпус яхты был окончательно готов к установке кия, руля, дизель-генератора, палубного оборудования, и всего остального. Снова мы распределились по участкам работ. Сергей Станецкий, Володя Мусатов и Толя Верба – занимались электрикой и электроникой. Теперь Филл был загружен тоже – все работы по корпусу окончены – ничто не мешает. Юра Дорошенко, Олег Беломыльцев и Витя Камкин заканчивали установку камбуза, галюна и дизель-генератора. Валера Сафиуллин и Володя Кулиниченко – занимались парусами. Витя Языков и Эдгар Терёхин – мачтой, которая должна была вот-вот прийти. Гена Корольков помогал мне и Жене устанавливать палубное оборудование. Рами, Нодари и Джуки (он прилетел в Англию тоже) – занимались общесудовыми работами. Вообще – у всех было конкретное занятие. И в этой суете труднее всех пришлось Алексею.

Лёша, как капитан, проводил практически всё время в офисе. Вместе с Владиславом, Скипом и Моникой Тинги, которая была

нашей секретаршей и береговым руководителем по вопросам бытового характера. Целыми днями он был свидетелем каких-то переговоров и разговоров, но сам принять в них участие не имел ни малейшей возможности. Ведь всё шло на английском. Влад переводил ему содержание бесед, но это далеко не простое занятие! И не всегда есть время на это. Нужно реагировать на ситуацию быстро. Поэтому зачастую перевод шёл уже постфактум, так сказать. Вообще, ситуация, в которой оказался Алексей была просто ужасная! Быть формальным руководителем и не иметь никакой информации о происходящем – я даже не знаю, как это описать. Ведь если в Потти мы всегда обращались к Лёше за окончательным разъяснением того или иного вопроса, то теперь – чаще всего обращались к Скипу. Или Владу. Я вообще больше общался с Джимом, потому что занимался заказыванием всевозможного крепежа для палубного оборудования через него. И таким образом волей неволей Лёша оставался как-бы в стороне. Для Алексея это было жестокое время.

Опять-таки – с английским языком дело у Лёши не сдвинулось ни на миллиметр. Он по-прежнему не знал практически ни единого слова. Ну, кое-что он подхватил, конечно, однако это всё было на уровне хелло-гудбай. А общаться жестами и мимикой – он не умел. Между прочим, такое общение – тоже талант, своего рода. Я наблюдал таких людей дважды. Первый – это Джуки. Его совершенно не смущало, что его английский – что тебе у англичан русский. Он всегда мог найти общий язык с собеседником. Ну а дальше – легче. И к четвёртому этапу гонки, в Новой Зеландии, он уже вполне успешно мог изложить свою мысль англоговорящему собеседнику. И второй раз – это один мой товарищ по Киевскому Крейсерскому яхт-клубу, с которым мы шли из Австралии на «Гонте». Но это совсем другая история.

Для всех остальных (кроме Жени и Сергея) – английский язык

тоже представлял проблему. Ведь когда лицом к лицу с человеком говоришь, не будешь в словарь смотреть каждую секунду. Так как у всех было конкретное задание по лодке, то каждый из нас прежде чем задать какой-то вопрос Скипу, Джиму или Хэмишу – предварительно прорабатывал тему путём выписывания нужных слов. А потом с этим набором – начинал «деловой» разговор. В моём карманном блокноте так все первые слова и остались записаны. Тут тебе и «винт», и «гайка», и «шайба», и много ещё других технических терминов, которые в общегражданском разговорнике отсутствуют. Поначалу, прежде чем обратиться к Джиму, я Женьке надоедал с переводом того или иного термина. Но его это тоже задрало – всем переводить. Поэтому я попросил Хэмиша и он купил мне небольшой словарь. Вот им я и пользовался.

Приблизительно также решали проблему общения и остальные члены экипажа. И постепенно уровень языка у большинства ребят улучшался. Ну а Алексей, будучи ответственным за всё и ни за что конкретно – не мог ни на чём сконцентрироваться. Вот поэтому морально и эмоционально ему приходилось труднее всех.

Все работы мы знали наизусть. Никого не нужно было подготавливать. Скорее даже было так – человек, отвечающий за тот или иной участок не хотел, чтобы в его работу вмешивался кто-либо другой. Если только он сам не попросит помочь ему. Но это случалось крайне редко. Каждый отличался исполнительностью, предприимчивостью и целеустремлённостью в выполнении порученной работы. Поэтому мы и смогли сделать то, что сделали. Местные обитатели марины только удивлялись нашей работоспособности. И восхищались ей! Добавить сюда, что большинство англичан видели русских только по телевизору, да и то – марширующих на военных парадах. А тут – совсем другая картина!

К тому времени мы уже переехали в гостиницу для моряков

в Саутгемптоне. Конечно, общежитие при университете было уютнее, но оно было несколько дальше, а самое главное – к августу туда должны были приезжать студенты. Вообще, пришлось съезжать.

В гостинице моряков мы расселились в номерах по двое. Только Женька ухватил одноместный номер. За это мы у него собирались. Обсудить чего или отметить что при случае. Правда случаев для «отмечания» было раз – и обчёлся...

Я жил в номере с Алексеем. По мере возможности старался вытащить его из номера, хоть вниз спуститься, посидеть вечером в баре да выпить бокал пива. Но он всё чаще и чаще отказывался от таких культпоходов. Ссылаясь на усталость, занятость, ещё что-то... Но чаще на усталость, конечно.

Сам быт у нас был довольно простым. Утром мы завтракали в гостинице (это входило в услуги, предоставляемые гостиницей). Потом собирались в холле и ехали в Хэмбл. Приезжали туда к восьми утра. У нас было два микроавтобуса. Один из них водил Женя. Другой – Валера Сафиуллин. У большинства из нас либо вообще не было водительских прав, либо права были, но не было водительской практики. Но Женя и Валера справлялись с вождением с удовольствием.

В обед мы собирались в палатке “Stainlager” – торговая точка, установленная предприимчивыми новозеландцами прямо на территории марины. Сам обед (ланч) был оплачен «Фазис», ну а пинту пива к обеду – это уж за свои!

Мы с Женей решили, что один день он покупает пиво на нас двоих, а на другой – я. Так что каждый второй день у меня была реальная практика английского языка. Пива-то хочется! Ну а каждый первый день – я получал пиво «бесплатно». Пинта пива стоила два фунта. Иногда я даже находил такую монетку прямо на терри-

тории марины. Что скрашивало бюджет слегка. Плюс – кругом росло полно ежевики и после обеда мы ходили её собирать.

Вопрос – где мы брали деньги пусть даже на такие мелкие расходы? В первую же неделю по прибытию в Хэмбл, на одном из собраний, Слип выдал всем по двадцать фунтов и сказал, что мы будем получать по столько-же раз в неделю. Насколько я знаю – это он сам из своего кармана выплатил. «Фазис» возместил ему деньги, но это потом. А сейчас – он просто поддерживал нас, как мог. Вот на эти двадцать фунтов в неделю мы и «шиковали»! Пока Валера Чумаков не стал выплачивать нам небольшие деньги из бюджета компании. Но с деньгами для всего проекта была постоянная напряжёнка!

Ужин мы организовывали возле наших контейнеров, прямо в марине. Вообще-то не «мы», а Алексей Дроздовский. Он по профессии врач, работал в Афганистане два года. Родом из Одессы. К нам в экипаж попал потому, что по условиям соревнований на борту лодки требовался квалифицированный врач. Да и Слип настаивал на наличии доктора на борту. По-моему, Володя Форварчук порекомендовал Алексея, как знающего врача и яхтсмена.

Но условие было, что врач будет по совместительству и кок. Однако тут получилась неувязка. Может как врач, Алексей был и хорош. К счастью, проверить его таланты в этой области нам не довелось. Был он и неплохим яхтсменом. Во всяком случае – на палубе он не терялся, когда нужно было. Но как кок – он был бесполезен. Это дело он терпеть не мог. И выполнял свои обязанности спустя рукава. Слышал я даже такую историю, что как-то он пошёл в магазин с кем-то из наших ребят. За продуктами для вечерней трапезы. Выбрал какие-то сосиски на вечер. Закупает целую партию, а владелец магазина спрашивает: «Сколько у вас собак?» Алексей и отвечает: «Шестнадцать»! Оказалось,

он собирался купить партию сосисок для собак! Вот барбос! Ну а чаще всего мы скрашивали наши вечера чаем, шпротами и сухой колбасой. Зря мы что-ли везли всё это из Потти? Вообще, питались мы в Англии весьма «диетично»...

После окончательной покраски корпуса, яхту вывезли на открытый воздух. Выглядела она – как новая игрушка! Теперь нам надо было поставить киль, руль – и можно сбрасывать на воду. Мачта тоже должна была вот-вот прийти и Витя Языков вместе с Эдгаром Терёхиным ждали, когда уж они смогут заняться ей. Мы спешили (как обычно), потому что на второе августа был запланирован спуск яхты на воду. Под эту дату приглашались репортёры, различные гости первой величины и даже местные артисты, знакомые с советскими песнями и плясками. Короче – готовился красивый праздник.

Женя и я занимались установкой кия и руля. Начали с кия – он прибыл в Хэмбл несколько дней назад. Когда мы все его впервые увидели, засомневались, что такого кия достаточно для нашей лодки. Боковой профиль смотрелся хорошо, но поперечное сечение было где-то сто пятьдесят миллиметров! При длине всей конструкции около четырёх метров!

Впечатление было, что мы смотрим на столовый нож. Узкий, длинный и тонкий.

Но предаваться сомнениям и рассуждениям не было времени. Да и что эти рассуждения могли бы изменить? Поэтому мы занялись установкой этого кия – как он есть.

Технически – это несложная задача. Опыт установки килей у нас был – зря мы что-ли столько яхт построили в Киевском Крейсеровском яхт-клубе? Единственную трудность (относительную) – представляло сверление отверстий под килевые болты в алюминиевой плите толщиной тридцать миллиметров. Сверлить надо

было снизу вверх, а диаметр сверла был миллиметров тридцать пять. Те дрели, что у нас были с собой – с такими свёрлами не работали. Поэтому мы одолжили в марине массивную дрель, такую, что нас двоих накручивала на себя, когда сверло на выходе из отверстия закусывало иногда. Но в целом, справились за день. Установили киль, обтянули все болты, обработали место перехода киля к корпусу – всё выглядело так, как-будто всю жизнь там стояло!

С установкой руля проблем не возникло никаких. Все работы по вварке обойм баллерных подшипников были сделаны очень аккуратно ещё в Потти. Поэтому и сборка всего рулевого комплекса прошла как по маслу.



Незадолго до спуска яхты на воду в Хэмбл. Киль и руль уже установлены.

После килия и руля – снова мы на палубных и подпалубных работах. Надо доустановить разворачивающие блоки фалов, палубные стопора, обуха, подготовить лодку для установки мачты (а это – разобраться с гидравлическим домкратом для её регулировки для начала и подготовить для мачты выход в палубе рубки). Соединить все кофейные мельницы валами под палубой и подсоединить их к шкотовым лебёдкам... Думаю, что перечислить все пункты заняло бы не менее страницы. Теперь добавьте сюда, что времени до старта оставалось – один месяц!

Мы все работали – как одержимые. И избегали оторвать своего товарища от работы с просьбой помочь. Только – в самом крайнем случае! А если случай не крайний – то изволь сам всё делать и товарищу не мешать. Однажды я был свидетелем такой сцены: Толя Верба подсоединял троса рулевого управления внутри лодки. И ему понадобилось что-то из контейнера. Идти в контейнер ему было неохота – это надо спускаться вниз и т.д... Он выглянул на палубу – посмотреть, кого можно напярч в поход? А на палубе в тот момент были Женя, Витя Камкин, я, ещё кто-то. И все заняты – головы не поднять. Он окинул нас взглядом и изрекает: «Вот блин, на палубе – одни суки, некого и в контейнер послать!» Знает, что с нас, где сядешь – там слезешь. И не из вредности, а всё по причине сверхзанятости. Тут Юра Дорошенко высунулся из люка. Он занимался креплением внутреннего балласта. Тираду Толи он слышал, естественно. Толя ему: «Юра – метнись в контейнер, принеси то-то и то-то». А Юра ему: «Ну Анатолий Яковлевич – Вы меня уже и за суку не считаете!» Мы там все так и легли от смеха! Пришлось Толе самому сходить в контейнер...

Жаль, что Толи нет уже. Он бы посмеялся сейчас вместе с нами...

Как бы то ни было, а к второму августа лодка была готова к спуску на воду. Мачта ещё не была окончательно готова, но руководство решило не дожидаться её установки. Слишком много различных людей было вовлечено в предстоящий спуск и откладывать его было невозможно.

Церемония спуска прошла без сучка и задоринки и была обставлена богато. В репортёрах недостатка не было, в равной мере, как и в праздничных закусках. Лодка и экипаж – все носили символику Пепси – куда ни кинь глазом. Даже крещение лодки (очередное) проводилось не шампанским, а бутылкой Пепси-Колы. Спонсор был просто обязан быть доволен нашими усилиями!

После того, как лодка была спущена на воду – на корме встали Алексей и Скип – каждый держал в руках флаг своей страны. Мы все стояли за их спинами. Фотокамеры щёлкали безостановочно. В равной степени, как и крутились видеокамеры. Но если присмотреться к выражениям наших лиц на фотографиях тех дней – то видно, что мы уже все устали порядочно. В Потти на спуске лодки мы выглядели радостнее...

Через два дня мачта была полностью собрана и установлена на лодке. На шестое августа был намечен первый выход под парусами!

Вышли мы утром, имея на борту специалистов по рангоуту, парусам и электронике. Они должны были убедиться, что всё работает как надо. Присутствовало также несколько репортёров из различных газет, чтобы они запечатлели историческое событие. И рассказали о нём правдиво, в хвалебных тонах!

Первый выход вообще-то (да и несколько последующих тоже) должен осуществляться без посторонних глаз. Тем более – без глаз, которые не очень понимают в парусе. Но у нас не было большого выбора. Нам нужно было и лодку делать и рекламу

всему проекту одновременно. А это очень рискованное мероприятие. Потому что на новой лодке всегда что-то да не так. А репортёры только и ждут каких-то заморочек, чтобы сфокусироваться на них.

Вот и в этот раз – только-только начали ставить грот – оказалось, что лик-трос толще, чем лик-паз на мачте. Ошибка изготовителя парусов. Стали ставить стаксель – стальная часть стаксель-фала оказалась длиннее, чем нужно. В результате стальной трос пришлось накладывать на алюминиевый барабан. А анодное покрытие барабанов этого не любит. Тросом его пообдирали немного. Так как эти ошибки были ошибками западных специалистов – то к ним было продемонстрировано снисхождение. Мол, бывает... Но если у нашей команды что-то не складывалось – тут понятное дело, в глазах некоторых представителей прессы мы были «бестолковыми русскими»!

Тем не менее, первый выход прошёл относительно успешно. Лодка движется, дизель работает, палубное оборудование тоже. Так как паруса мы не смогли проверить – вернулись обратно в марину. Грот был снят с лодки (около ста килограмм весом, кстати) и отнесен на плаз. Валера Сафиуллин и Володя Кулиниченко почти всю ночь меняли ликтрос и к утру грот был готов к постановке. Такелажники укоротили стальные концы фалов, чтобы они не доставали до лебёдок. Вообще – к утру мы были снова готовы к выходу.

Второй выход прошёл успешнее, чем первый. Грот был поставлен, затем стаксель. Мы вышли в пролив Нидлз, где в это время находились яхты – участницы Адмиральского Кубка. Выглядели мы очень хорошо! В гонке мы не участвовали, но все проходящие мимо яхты приветствовали нас радостными возгласами и взмахами рук. Мы отвечали на приветствия и старались не слишком мешать им. Мы ведь не в гонке.

Пройдя немного вниз по проливу мы развернулись и на полном курсе впервые поставили спинакер. С эмблемой Пепси-Колы конечно. Лодка смотрелась очень эффектно, что и говорить. Я думаю, что многие зрители как на воде, так и на берегу – с трудом могли поверить, что эта яхта только около трёх недель назад была привезена в Хэмбл в виде голого корпуса. Наша победа была очевидна!

После первого успешного выхода яхты «в свет», напряжение несколько спало. Конечно не у тех, кто занимался поиском финансов. В этой области страсти как раз накалились. Тут лучше всего прочитать книги Владислава Мурникова и Скипа Новака, чтобы оценить все перипетии со спонсорством нашего проекта. Я же говорю только о самой постройке яхты.

Итак, у нас появилась какая-то моральная передышка. Мы по прежнему интенсивно работали на лодке, но это была уже яхта, которая могла выйти в море. Теперь мы улучшали и доводили необходимые элементы лодки до ума. А это – всегда бесконечный труд.

Пару раз нас приглашали на встречи экипажи других яхт – участниц кругосветки. Таким образом мы побывали в гостях у экипажа “Maiden” и “UBF Finland”. Встречи были очень интересные и дружественные. Помню, как на встрече с финнами мы на них смотрели, как на каких-то великанов. Все – под два метра ростом, характер у них нордический, стойкий. Но выпить – не дураки. После нескольких пинт – у нас у всех английский оказался на высоте. Проблем с общением не было.

Скип нас тоже вывез как-то раз к своим друзьям за город. Это была интересная поездка. Ведь все наши маршруты не отличались разнообразием. Гостиница – марина, марина – гостиница.

Только однажды Женя, Витя Камкин и я решили посетить местный торговый центр “Tesco”, посмотреть что-же это такое? Да, было интересно увидеть доступное изобилие на полках. Учтывая повальное отсутствие всего и вся в Союзе. Но мы не ходили там разинув рты. Посмотрели, купили бутылку бренди, ананас и бананы. С этими товарами уединились у Жени в номере. Ну и пару банок шпрот прихватили в нашем контейнере. Таким образом отметили посещение супермаркета.

Ещё смешной случай был – как-то раз, уже после работы, мы решили выйти в город, просто пройтись по району. Вытащили Алексея с собой, чтобы он не сидел в номере в одиночестве. Вчетвером – Лёша, Женя, Витя Камкин и я – шли себе по улице. Возле автобусной остановки встали, обсуждали – куда двинуть дальше? Рядом стояла мусорная урна. Я случайно глянул на неё – на самом верху лежала пятифунтовая банкнота. Я её тут-же вытащил и говорю удивлённо ребятам: «Во, гляди – деньги прямо в мусорнике валяются! Только подбирай.» А они мне: «Отлично, ты нас угощаешь пивом. Вот бар – давай, идём!» Говорю: «С какой такой радости да за мой счёт?» А они мне: «Мы ведь в мусорниках деньги не находим!» Посмеялись и пошли в бар, конечно. Пять фунтов закончились быстро.

Следующий выход в море был через неделю. К нему лодка была подготовлена лучше. Неделя упорных трудов не пропала даром. Однако сам выход получился скомканным.

Как обычно – на борту было полным-полно посторонних. С этим ничего поделать было нельзя, к сожалению. Ветер в этот раз был весьма свежий. Стали ставить грот и что-то заело. Толи каретка грота-фала, то ли ещё что. Мы давай пробовать разные варианты устранения неполадки. Спешим, то одно предлагается, то другое... Уже все материться начинают, а дело

не движется. Витя Языков в беседке на мачте сидит – от советчиков отгавкивается. Вообще – шум, гам... Во время очередной попытки подобрать грота-фал раздался грохот и стаксель-фал взлетел в небеса, вырвав палубный обух, к которому он был прикреплён. Случайно оказалось, что переключатель одной из кофейных мельниц был включён на лебёдку стаксель-фала, а не грота-фала. Но всё внимание было на гроте, естественно. А когда шесть здоровых парней работают на одну лебёдку – усилия не чувствуются. Вообще – полетел фал высоко, ещё и обтекатель крапицы оборвал по пути. И замотался наверху.

Лексикон на палубе был – всё по теме! Англоговорящие гости конечно ни черта из диалогов не понимали, но смеялись от души. Ничто так не радует прессу, как чужие неприятности. А у нас в тот день их хватало с избытком. Скипа стоял молча на руле. Лёша тоже ничем помочь не мог. Ну и Влад чувствовал себя не в своей тарелке. Ведь все насмешки ему приходилось выслушивать.

Кое-как совладали с ситуацией, но настроение было уже не то. Вернулись обратно в марину, раны зализывать. Умные люди относились ко всему произошедшему с пониманием. Тут четвертьтонник пока объездишь – понаделаешь ошибок. А здесь – максияхта. И всего второй выход под парусами, да ещё со смешанным англо-русским экипажем. Но дураков-критиканов тоже хватало.

Скипа после этого стал давить на Влада, чтобы взять в команду пару людей с опытом хождения на максияхтах. Влад не сильно сопротивлялся. Но практически все опытные яхтсмены уже были вовлечены в экипажи других яхт. Скипа предложил Джиму Сондерсу присоединиться к нам. И он хотел, да только его жена должна была вот-вот рожать. Не получилось у Джима. Так что пока мы оставались в прежнем составе.

Ладно, пережили и это. Следующим событием на повестке дня был поход на яхте в Лондон. Это была не экскурсия, а квалификационное плавание – необходимое требование для участников гонки. Ну и конечно – спонсорская программа тоже.

Выход был намечен на следующей неделе. Буквально в ночь перед выходом Моника привезла нам комплект непромоканцев с эмблемой «Пепси». Всё это разбиралось уже в море.

Переход до Лондона – 400 миль. Для нас это было первое длительное плавание, где мы могли наблюдать лодку без спешки. И не только лодку, но и комфорт на ней, продукты, одежду и многое другое.

Вышли мы ранним утром. Вскоре ветер усилился и нам пришлось нести уменьшенную парусность. Но и с умеренной парусностью лодка уверенно делала по двенадцать узлов. Затем шторм стал стихать. Ближе к полудню мы уже несли полный грот и спинакер. Погода установилась прохладная и солнечная. Чудесная погода просто!

Лодка легко шла под парусами. Пару раз проскользили на волне со скоростью в шестнадцать узлов. Скипа говорил, что “Drum” – его предыдущая Витбредовская лодка – никогда не могла показать такую скорость при таких условиях. Всё это было очень приятно слышать. Влад тоже был рад происходящему. Он без усталости ходил от носа до кормы и обратно, рассматривая корпус, волнообразования на нём и всё то, что интересует конструктора лодки.

Приготовили первый обед на яхте. Местная девушка Лиззи Уоллес-Джонс закупила продукты на переход и расфасовала их. Поначалу возникла путаница – что где? Алексей Дроздовский не мог сразу разобраться с содержимым пакетов, а Лиззи укачалась и лежала в койке. Но кое-как справились. Во второй раз Вова Мусатов взял приготовление еды в свои руки и сделал велико-

лепный ужин! Так что дело было не в английском языке, я думаю...

Была и проблема, с которой мы столкнулись неожиданно. Это – кавитация килей. До этого – мы не замечали вибраций на плавнике. Потому что ходили на короткие расстояния. А тут на длинном переходе – как только лодка достигала десяти узлов – киль начинал «петь». И чем выше скорость – тем сильнее. А десять-двенадцать узлов для максияхты – рабочая скорость! Гул в лодке стоял такой, что это стало действовать на нервы. И на гайки килевых болтов. Даже с контровкой – они стали потихоньку самоотдаваться. Я их периодически проверял рукой.

Ладно, гайки можно и заварить. Но что делать с вибрацией? Я спросил Джима, что он по этому поводу думает? Он ответил: «Возьми магнитофон и запиши звук на плёнку. Потом будешь продавать как песню «Фазиси»». Смех смехом, но ответа на этот вопрос у нас не было. Решили, что придумаем что-нибудь позже.

Рано утром мы прошли Темзинский шлюз и поднялись по реке вверх. Одним из основных мероприятий было прохождение «Фазиси» под подъёмным Тауэрским мостом. Мероприятие было запланировано на следующий день, а пока мы ошвартовались возле одного старинного паба, где хорошо позавтракали. После этого перешвартовали лодку в другое место. Нас всех отпустили в город практически на целый день. Хэмиш пригласил Женю и меня поехать вечером за город, к его друзьям. Что мы и сделали. А до этого – походили по Лондону, знакомясь с его достопримечательностями. Время пролетело быстро.

На следующий день мы прошли под разведенным Тауэрским мостом, неся спинакер с эмблемой «Пепси». Вид был очень красивый – снимок был помещён во всех центральных газетах Лондона. Нужно также сказать, что никогда яхты не проходили под

Тауэрским мостом под парусами. А тут – такой уникальный случай! Ни один спонсор и мечтать не мог о такой рекламе!

После прохождения моста мы перешли в одну из марин на Темзе, где был организован приём с шампанским в нашу честь. Всё прошло очень организованно. Пресса дала нам самые лестные отзывы.

Вскоре мы снова в море, на пути обратно в Хэмбл. Обратный поход прошёл также приятно, как и поход в Лондон. Все системы и оборудование лодки функционировали хорошо, ничего не требовалось менять в срочном порядке. Мы все поработали на славу!

Вернулись мы в Хэмбл 21 августа. Два дня делали небольшие выходы – катали представителей прессы и сами тренировались. Оставался у нас один пункт по лодке – обмер на воде для определения остойчивости. 24 августа, рано утром, мы вышли к месту, где проводился этот обмер. Заняло это недолго и уже через несколько часов мы вернулись обратно в марину.

Вскоре пришли результаты. Наш киль оказался недостаточно тяжёл для лодки и не обеспечивал ей требуемую остойчивость! Чтобы попасть в гоночный балл, нам нужен был киль вдвое тяжелее! До старта гонки оставалось девять дней...

Состояние у всех было шоковое. Алексей вообще слёг в койку и провёл в номере весь следующий день. Где найти киль, который соответствует новым требованиям? За неделю до старта? Это уже из области фантастики! Остаток дня мы все слонялись по марине, ожидая какого-то решения. Скипа обзванивал всех, кому мог дозвониться, с вопросом – нет ли у них подходящего киля? Но всё это было безуспешным. К вечеру было принято решение поднять лодку из воды. Всё равно киль нужно было снимать. А там – посмотрим, как будет.

Утром Женя, Витя, Юра и я приехали в марину раньше остального экипажа. Женя договорился с подъёмом лодки на берег и вскоре она уже стояла в кильблоке. Мы стали потихоньку отдавать килевые болты. Чуть позже и остальные ребята подъехали.

Вдруг смотрим – мчится Скип к нам. И сообщает, что чисто случайно оказался в наличии киль от “Rothmans” – одного из наших конкурентов. Скип увидел этот киль, когда его везли на тележке в марине. На переплавку. На “Rothmans” был поставлен другой киль где-то с месяц назад до этого. Скип немедленно связался с Лаури Смит – капитаном “Rothmans” и в конечном итоге этот киль нам продали по цене металлолома. Теперь нам надо было быстро снять наш старый киль и ещё быстрее – поставить новый. А потом повторить обмер.

Но только снять один плавник и поставить другой, более тяжёлый – было бы слишком просто. Изменение веса балласта вело к увеличению нагрузок на конструкцию корпуса. А раз так – нам снова надо было убедить ABS, что конструкция надёжная. Для предварительных расчётов и предложений по усилению корпуса Скип привлёк Тони Кастро – местного инженера-судостроителя. У Тони была своя компания, которая занималась подобными работами.

Поначалу Владислав и Скип поехали к Тони. Вскоре они вернулись с предварительными предложениями по усилению конструкции корпуса. Когда мы ознакомились с этими предложениями – то за голову взялись! Нам надо было переварить почти полкорпуса! Но изучая первоначальное предложение более подробно – и Женя и я стали задавать вопросы – откуда такая странная информация по усилениям? Она явно не учитывала некоторые особенности конструкции, которые уже были на

лодке. Пришлось повторить визит к Тони. Скип с Женей поехали в этот раз. Влад остался на лодке.

Вскоре они вернулись. Вместе с инженером от Тони Кастро. Тот хотел лично посмотреть на конструкцию лодки. Как оказалось, Владислав по ошибке дал Тони ранние чертежи лодки, в которых не были отражены все имеющиеся на яхте конструктивные узлы. Отсюда и такое ужасающее предложение по усилению конструкции. Когда Женя посмотрел на чертежи, он сразу это отметил и указал Тони на разногласия между старыми чертежами и конструкцией лодки – как она есть. После визита инженера – второе предложение пришло от Тони. По нему – нам надо было наварить несколько усиливающих полос на существующие шпангоуты. Ничего на самом корпусе доваривать было не нужно. А это означает – не надо и восстанавливать наружную окраску корпуса после сварки. Всё это в корне меняло дело!

Но легко сказать – доварить недостающие элементы. Лодка ведь практически готова к выходу в море. Это означает, что вся внутренняя отделка, изоляция, койки, электрокабеля уже установлены. А они попадают в зону предполагаемой сварки. Также как и конструкция камбуза. Плюс – убрать внутренний балласт. А это – несколько тонн свинца в чушках. Но это не самое главное. Самое главное, что лодка заправлена топливом почти под завязку. А сварка должна была осуществляться именно в районе топливных танков!

Женя и я занимались демонтажом старого киля и подготовкой к установке нового. Все остальные ребята начали разбирать лодку изнутри, чтобы добраться до шпангоутов. К тому же их нужно было ошкурить сверху, чтобы можно было варить. По окрашенной поверхности сварка не пойдёт. Валера и Володя

занялись подгонкой парусов – их нужно было обрезать, чтобы «загнать» лодку в требуемый балл. Но самая массивная задача досталась Юре Дорошенко!

Ему пришлось слить всё топливо с яхты и провести дегазацию танков. Он сам организовал бочки, шланги, насосы. Работал всю ночь. Не помню точно помогал ли ему кто-то. По-моему, он в одиночку всё это сделал. Факт тот, что на следующее утро лодка была готова под сварку.

Сварщик попался толковый. Скипа его где-то нашёл. К концу дня все требуемые усиления были поставлены. Теперь дело осталось за установкой кия.

Снова мы с Женей одолжили мощную дрель. В этот раз отверстия были крупнее по диаметру и их было больше. Киль-то в два раза тяжелее! Но справились. Хоть и не без усилий.

На следующее утро посадили лодку на новый киль. Все новые отверстия совпали точно. А старые мы просто зашпаклевали. Они с лихвой перекрывались фланцем нового кия.

Фланец немного торчал из корпуса, но облагораживать его уже не было времени. Ян Армстронг на скорую руку замазал выступы и покрасил всё необрастающей краской. Так что выступы не слишком выделялись.

Теперь началась лихорадочная сборка всего, что было снято с лодки, чтобы получить доступ к рабочей зоне. Это ещё заняло день, если не больше. Наконец – можно выходить на очередной обмер.

После обмера на воде и окончательного расчёта наш гоночный балл оказался на одну сотую меньше максимально допустимого гоночного балла для максияхт. До старта гонки оставалось два дня!

Все лодки, участники предстоящей гонки – уже ушли в Саут-

гемптон. Мы были единственными в марине. За день до окончательного обмера в Хэмбл приехала грузинская делегация во главе с Виктором Тиховым. Мы были рады видеть среди гостей Вахтанга Кавтарадзе. Но пообщаться толком в первый день не успели. День обмера был насыщен не только заботами с лодкой, но и с экипажем. Лёша решил не идти на первый этап. Он казался совершенно измученным за прошедшие полтора месяца. Все эти передрыги оставили на нём неизгладимый след. Исчезла улыбка с лица, он был постоянно озабочен, иногда даже навязчивыми идеями, связанными с лодкой. И самое плохое, что мы мало чем могли ему помочь. Ведь мы и сами были в не самого лучшем состоянии. Единственное на что мы надеялись, что как только выйдем в море – забот станет меньше и Алексей сможет войти в меридиан. При всём при этом – он одновременно хотел и не хотел идти на первый этап. Внутренние противоречия раздирали его. В конце концов он решил отложить своё участие в первом этапе и присоединиться во втором. Владислав хотел идти с нами вместо него. Но в последний момент всё снова переигралось и Лёша пошёл с нами. А Владиславу Тихов поручил заниматься поиском новых спонсоров. Так как «Пепси», после всех наших усилий – всё равно бросила нас на произвол судьбы. И денег нам хватило только до Австралии.

После того, как стало ясно, что мы стартуем в гонке – администрация «Фазис» арендовала большую палатку, которую установили прямо на территории марины и в ней был накрыт торжественный ужин. Гостей от других экипажей было немного, хотя приглашения и были разосланы. Но несколько человек пришло, тем не менее.

Всяких деликатесов было немеряно. Вот уж где мы отвели душу! А где-то в середине праздника Вахтанг отозвал Лёшу,

Витю Языкова, Валеру, Витю Камкина, Женю и меня в сторонку. «Хачу посидеть с вами отдельно» с мягким грузинским акцентом сказал он. Нашли мы уютный уголок и остаток вечера провели вместе с ним. Вспоминали прошедшие дни под коньяк и хорошее грузинское вино...

На следующий день, 1 сентября, во второй половине дня, под парусами мы пришли на стоянку Витбрედовских лодок в Саутгемптоне. Наш приход был встречен дружными аплодисментами всех присутствующих в Витбрэдвской деревне. Скипа изящно поставил лодку в отведённое для нас место. Строительство яхты закончилось. До старта кругосветной гонки оставалось меньше двадцати часов.

Послесловие

Начиная писать эти страницы почти два года назад я хотел заполнить некоторые пробелы в истории создания яхты «Фазиси». И ещё раз вспомнить всех тех, с кем мы претворяли нашу мечту о кругосветной гонке в реальность. Это были интересные и незабываемые годы нашей жизни.

Для тех, кто пока ещё только мечтает о кругосветных гонках могу пожелать одно: Да сбудутся ваши мечты!



Состав экипажа яхты «Фазиси»

Имя, фамилия	Возраст	Специальность	Место жительства	Участие в строительстве яхты	Участие в этапах
Сергей Акатьев	33	штурман	Киев	да	3, 4, 5, 6
Валерий Алексеев	38	яхтенный тренер	Сочи	нет	4, 5, 6
Сергей Бородин	32	моряк	Москва	нет	4, 5
Юрий Дорошенко	31	штурман	Севастополь	да	1, 2, 3
Алексей Дроздовский	38	врач	Одесса	нет	1, 2
Алексей Грищенко	42	инженер-электронщик	Киев	да	1
Браен Хенкок (Магси)	32	предприниматель	США	нет	1
Марк Хаузер	26	моряк	Н.Зеландия	нет	3
Рональд Журдан	25	моряк	Франция	нет	2
Виктор Камкин	37	архитектор	Днепропетровск	да	1, 2, 3
Геннадий Корольков	28	штурман	Одесса	да	1, 2
Владимир Кулиниченко	27	инженер	Одесса	да	3, 4, 5, 6
Раи Лейбович	47	официант	Рига	да	3, 4, 5, 6
Игорь Мироненко	32	инженер	Киев	да	1, 2, 3, 4, 5
Владислав Мурников	37	инженер	Москва	нет	3, 6
Евгений Платон	31	математик	Киев	да	1, 2, 3, 4
Виктор Погребнов	38	яхтенный тренер	Сочи	нет	4, 5, 6
Тьерри Ранну	32	журналист	Франция	нет	4, 5
Джим Сондерс	42	инженер	Великобритания	нет	2
Валерий Сафиуллин	33	инженер	Алма-Ата	да	1, 2, 5, 6
Сергей Станецкий	32	инженер	Одесса	да	1, 2, 3, 4, 5, 6
Нодари Тенеишвили	31	штурман	Цхалтубо	да	1, 6
Эдгар Терехин	34	яхтенный тренер	Рига	да	1, 2, 3, 4, 5, 6
Дейл Тримейн	32	судостроитель	Н.Зеландия	нет	2, 3, 4
Джумбери Цомая (Джуки)	32	яхтенный тренер	Поти	нет	1, 2, 3, 4, 5, 6
Роджер Воган	52	редактор журналист	США	нет	4
Анатолий Верб	44	инженер	Одесса	да	1, 2, 3, 4
Виктор Языков	41	моряк	Сочи	да	1, 2
Владимир Мусатов	35	инженер-электронщик	Запорожье	да	нет
Олег Беломыльцев	32	инженер	Одесса	да	нет