

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

Страницы из истории яхты «Гонта».  
Поход в Австралию в 1991-1992 годах.

### Синописис

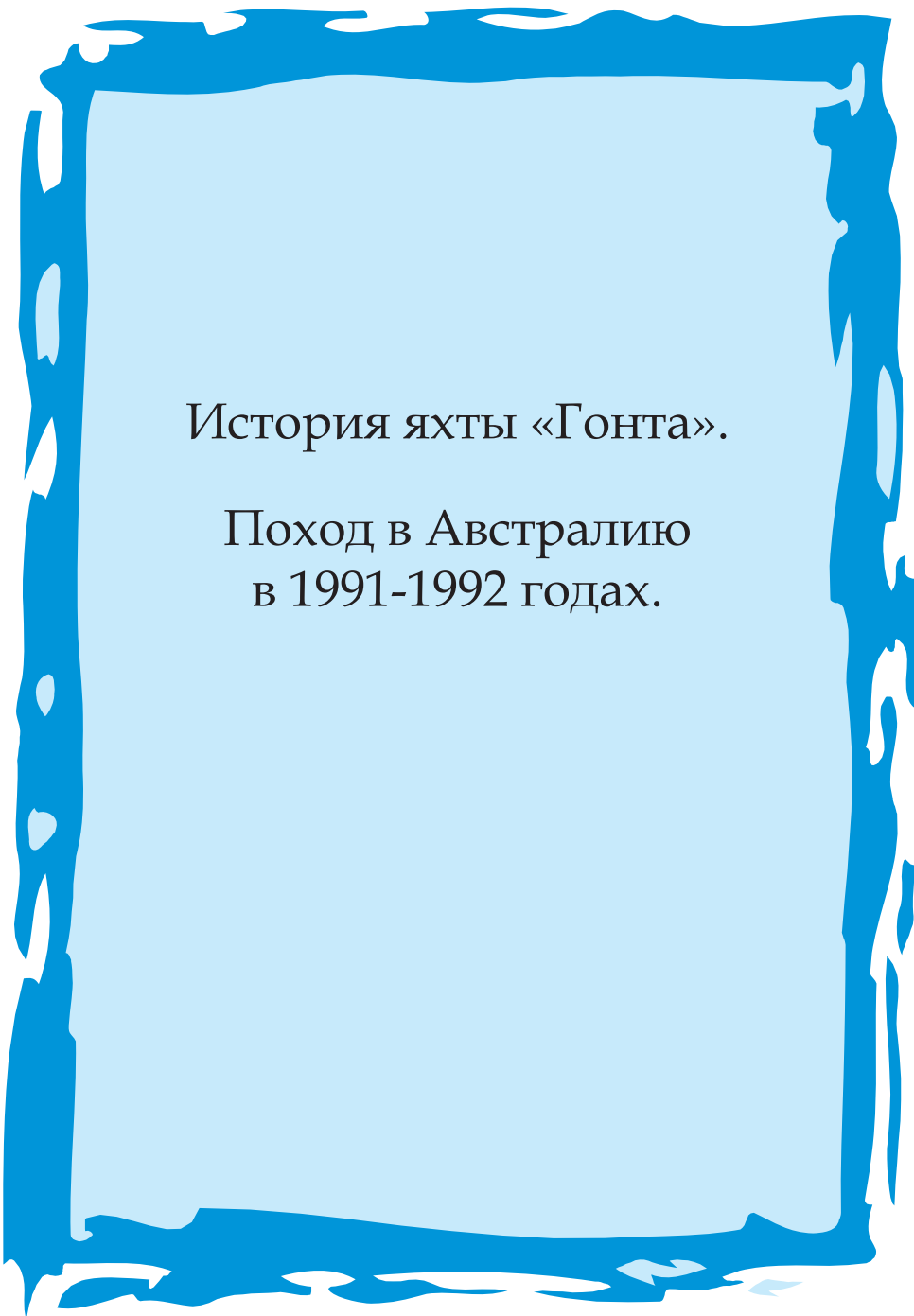
Книга рассказывает о малоизвестном походе украинской яхты «Гонта» из Киева в Австралию, с целью участия в гонке яхт из Мельбурна, Австралия в Осаку, Япония, с экипажем из двух человек. За всю историю Советского парусного спорта такой поход был совершён единственный раз.

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

Книга состоит из 2-х частей. Первая часть описывает предпосылки к походу, подготовку к нему и сам поход в Австралию. Вторая – рассказывает о перипетиях, имевших место в процессе возвращения яхты в Киев. Текст дополнен значительным количеством фотографий.

Рассчитана на широкий круг читателей.

Особенный интерес представит для тех читателей, которые интересуются парусным спортом.



История яхты «Гонта».

Поход в Австралию  
в 1991-1992 годах.

*В создании этой книги я хочу выразить благодарность Ольге Приходько – племяннице моего давнего хорошего друга и наставника в парусе – Бориса Ивановича Шаповалова, капитана яхты «Кайра». Без активного участия Ольги, издание книги отложилось бы ещё на неопределённый период.*

*Хочу также поблагодарить моих самых первых читателей и рецензоров – Витю Камкина и Женю Платона. По сути дела – Витя Камкин и настоял на том, чтобы я написал эту историю. Советы и пожелания моих друзей помогли мне ярче отобразить события тех далёких уже дней.*

*Игорь Мироненко*



# Часть первая

## **Пролог**

События, которые я после долгих лет собрался описать, относятся к 1991-1992 году. Мои близкие друзья, зная немного о тех днях, неоднократно предлагали мне изложить всё детально, да я отнекивался, ссылаясь на различные причины – лень в основном. Однако время идёт и детали начинают ускользать из памяти. К тому же мои новые знакомые спрашивают меня, что да как было, как я оказался в Австралии и т.д. Ввиду всего этого я и решил написать историю с походом яхты «Гонта» в Австралию.

## **Начало эпопеи**

Кругосветка на «Фазиси» закончилась для меня в конце мая, 1990 года. За неделю до старта шестого (последнего) этапа Whitbread Round the World Yacht Race я вылетел самолётом в Вашингтон и дальше, самолётом Аэрофлота в Москву, с промежуточной посадкой в Квебеке. Летел домой я со смешанным чувством. После полутора лет яркой и напряжённой жизни, работы с интересными людьми, мне надо было возвращаться к тому, что я оставил в Киеве. Конечно, и до отъезда на строительство «Фазиси» в ноябре 1988 года я не скучал в Киеве, но уж слишком неординарными были последними полтора года. И с этим нельзя было не считаться.



*«Фазиси» в Форт Лоудердэйл, Флорида. Снимок сделан Бобом Ретингером – репортёром одной из местных газет. Слева направо: Виктор Погребной, Джуки Цомая, Эдгар Терёхин, Валерий Алексеев, Игорь Мироненко.*

Домой я приехал несколько неожиданно для своей семьи. Ира (жена) с Сергеем (сын) как раз уехали в Николаев. Они думали, что я пойду на шестой этап и ждали меня не раньше конца июня. После встречи с мамой-папой, ряда праздничных обедов/ужинов, я купил билет и поехал в Николаев. Встреча была радостная. Ещё бы, последний раз мы виделись два месяца назад, в Уругвае, после финиша четвёртого этапа кругосветки. «Медовый» месяц (или чуть больше) пролетел довольно быстро. Мы вернулись в Киев.

Конечно, я позвонил всем друзьям с «Фазиси», тем, кто вернулся раньше меня. Женя Платон был в то время в Воронеже, Витя Камкин – в Днепропетровске, Толя Верба – в Одессе, Володя Мусатов – в Запорожье. Все были чем то заняты, но в основном думали о следующем Витбреде и подготовкой к нему.



*Встречи с друзьями и знакомыми у нас дома. Ира на первом плане справа.*

Витя Камкин, к примеру, готовился к походу в Новую Зеландию на своей яхте «Днепр» – однотипной с «Гонтой».

Мне тоже надо было чем-то заниматься. Для начала пошёл на Киевский судостроительно-судоремонтный завод, с которого ушёл на строительство «Фазиси». Без долгих слов сразу же устроился в свой инструментальный цех. Снова стал делать оснастку для строящихся судов.

Но как-то это не увлекало больше, не так, как раньше. Хотелось чего-то нового и яркого, где можно было бы применить знания, приобретенные за время строительства макси-яхты и участия в кругосветной гонке.



*Витя Камкин в каюте яхты «Гонта». Снимок сделан в мае 2008 года.*



*Киевский судостроительно-судоремонтный завод, где я работал с 1983 года, после окончания Киевского Политехнического института и до начала строительства «Фазиси» в 1988 году.*



*Первое Сентября 1990 года. Первый раз в первый класс. Серёжка с цветами.*

Где-то в сентябре 1990, в Одессу вернулся Сергей Станецкий. Он принимал участие в постройке «Фазиси», отвечал за электрику и электронику. Сергей прошёл все шесть этапов кругосветки, потом ещё выполнял коммерческую программу, но решил, что с него достаточно. По прибытию в Одессу Сергей позвонил мне, рассказал свои впечатления. Через пару недель он ехал в Киев по каким-то делам и естественно, я предложил ему остановиться у меня дома. Надо сказать, что за время кругосветки мы вполне подружились, так что встреча была приятной и интересной.

Во время своего пребывания в Киеве Сергей попросил отвезти его на Главпочтамт, где он собирался отправить какой-то международный факс. Я поинтересовался невзначай, что за бумага такая? Он мне дал прочитать. Это была заявка на участие в гонке Кубок Ямаха-Осака, на яхтах с экипажем из двух человек, стартовая 23-го марта, 1991 года из Мельбурна, Австралия, с финишем в Осаке, Япония.

### **Подготовка к походу**

Поначалу я не воспринял всё это всерьёз. Какая гонка, на какой лодке, в такие сроки... До старта оставалось полгода. Спросил Сергея, на что он рассчитывает, подавая заявку в оргкомитет гонки? Ответ его был вполне логичен: если заявка подана, то ты будешь зарегистрирован как потенциальный участник и оргкомитет будет присылать тебе соответствующую информацию, на основании которой можно будет попробовать оформить все необходимые документы в Союзе. И параллельно можно заниматься поиском лодки, спонсоров, сообщить в газеты о намерении принять участие в международном соревновании и т.д. Его ответ заставил меня задуматься. Я предложил ему

поехать в Киевский Крейсерский яхт-клуб и посмотреть на лодку – возможную участницу этого соревнования. Речь шла о «Гонте».

Яхта «Гонта» – десятиметровый шлюп, спущенный на воду 31 октября 1981 года. О яхте можно подробно прочитать на Интернете, поэтому повторяться не буду. Скажу только, что я принимал участие в её постройке с самого первого дня. Лодку и экипаж я знал очень хорошо.



*Экипаж яхты в день самого первого спуска на воду.  
Первый ряд слева направо: Валера Обухов, Алексей Грищенко,  
Валера Деймонтович, Юра Бондарь, Олег Третьяков, Коля Пиляк.  
Второй ряд слева направо: Коля Митин, Игорь Мироненко.*

Яхта отлично вписывалась в минимальные требования, предъявляемые организаторами гонки к участникам. Правда, на яхте не было двигателя, но это не сильно нас смущало, т.к. двигатель можно было бы установить в Австралии перед началом гонки. Не было также и радиостанции, но и это препятствие было легко преодолимым. По остальным параметрам лодка соответствовала всем требованиям, предъявляемым к яхтам для участия в такого класса соревнованиях. И это не удивительно. К тому времени «Гонта» участвовала регулярно на Всесоюзных соревнованиях Кубка Чёрного моря, дважды – Кубка Балтики, был и опыт участия в международных соревнованиях – Варненская регата в Болгарии. Не говоря уже о тысячах миль, пройденных по Днепру и его водохранилищах. Вообще, лодка – супер.

Идея участия в гонке Ямаха-Осака стала приобретать реальные очертания. К тому времени я работал в Институте Научных Инноваций, расположенном на территории Киевского Политехнического Института. Одной из задач института было распространение научной информации и установлении деловых контактов с зарубежными фирмами. Лучшей возможности для представления института на мировом рынке, чем участие в спортивном проекте такого масштаба, трудно было представить.

С идеей о привлечении института, как спонсора проекта, я поделился со Славой Каптёровым и Валерой Обуховым. Они оба были сотрудниками института и мы знали друг друга хорошо. Они согласились, что идея достойна представления её директору института. В скором времени мы собрались на совещание у директора в кабинете, где и выработали предварительный план участия яхты «Гонта» в гонке. Пока что всё складывалось на удивление гладко.

Сразу после заручения поддержкой института мы обзвонили весь экипаж «Гонты» с предложением собраться в яхт-клубе и обсудить участие экипажа в проекте. В обсуждении принимали участие Николай Митин, Юра Кропивко, Сергей Логачёв, Валентина Келлер, Игорь Андрущенко, Валера Обухов и я. Сергей Станецкий, по-моему, уехал в Одессу к тому времени. Однако весь постоянный экипаж «Гонты» присутствовал.

В общих чертах план был такой:

1. Лодка перегоняется в Одессу. Надо было поторопиться – была середина октября и навигация на Днестре заканчивалась. А идти своим ходом – много времени потеряем. Мы рассчитывали на буксировку до Херсона за баржей.
2. В Одессе яхта грузится на палубу теплохода и доставляется в Сингапур. Было бы лучше сразу в Австралию, но у Черноморского пароходства не было грузов на это направление. А на Вьетнам через Сингапур – были. Этим вопросом занимался Сергей Станецкий с помощью Толи Вербы.
3. От Сингапура яхта с экипажем из двух человек (меня и Сергея) идёт до Мельбурна, принимает участие в гонке и на финиш в Осаку прилетает остальной экипаж «Гонты». В Осаке мы и должны были решить, что делать дальше, как развивать начатую программу.

Как всегда в таких больших делах, была масса разнообразных вопросов. Почему, например, должен участвовать в гонке Станецкий, а не скажем Колюня (Коля Митин) или Юра Кропивко? К тому же капитаном лодки в то время был Митин. Алексей Грищенко, который возглавлял экипаж семь лет, погиб в Уругвае, в октябре 1989 года.

Объяснения на этот вопрос были такие:

1. Сергей и я только что закончили кругосветную гонку, были в отличной спортивной форме, хорошо представляли себе, что такое океанские гонки.
2. Мы оба владели английским языком, что существенно. Сергей, как бывший моряк торгового флота, вообще мог изъясняться совершенно свободно. К тому же в Австралии у нас осталось много знакомых. А это всегда хорошо, когда есть кому позвонить, просто «Хелло» сказать. Не говоря уже о случаях, когда может понадобиться помощь.
3. У нас двоих были кое-какие валютные сбережения. Во время кругосветной гонки нам платили по нормам сборной команды СССР. За полгода у каждого из нас накопилась небольшая сумма, что теперь позволяло нам не рассчитывать на спонсорские деньги с первого же часа. Если Сергей не участвует – то начальный капитал автоматически уменьшается на половину. А это – серьёзная потеря.
4. Для того, чтобы организовать доставку яхты в Сингапур – нужно было хорошо знать все входы-выходы в Черноморском пароходстве. Учитывая к тому же сжатые сроки. Без Сергея – его личной заинтересованности в проекте, осуществить это не представлялось возможным.
5. И последнее, но не маловажное. Идея участия в гонке была предложена Станецким. Просто сказать ему, «молодец парень, теперь иди дальше», было бы непорядочно.

Был вопрос, на какие деньги собирается приехать экипаж в Осаку после окончания гонки? Частично ответ на этот вопрос был дан самими организаторами гонки. Каждая лодка, прошедшая дистанцию, на финише получала 5000 долларов, независимо от занятого места. Кроме этого мы рассчитывали на привлечение спонсоров в Австралии, что было вполне возможным, учитывая

рекламную кампанию, окружающую гонку и участие (впервые) лодки от Украины. К тому же в Мельбурне проживает большая колония украинцев, которые бы не остались равнодушными к участию в гонке украинской яхты с таким историческим именем на борту.

Финансовую часть в рублях покрывал Институт Научных Инноваций. Так что и в этом плане всё выглядело надёжно.

Были вопросы по комплектующей части, в частности – по парусам, навигационному снабжению, питанию и т.д. Что мы тогда обсуждали – я уже и не упомяну в деталях. Одна вещь была оговорена предельно чётко, однако: чтобы не случилось, как бы события ни повернулись – яхта должна вернуться в Киев. И я, как организатор похода, обязывался это выполнить. Никаких неясностей по этому пункту у меня никогда не было. Всё это шло корнями ещё в те годы, когда мы только строили «Гонту» и мечтали о больших и далёких походах.

В конечном итоге программа была принята всем экипажем. После этого мы посидели за накрытым столом и спать легли поздно ночью.

Все последующие недели были полны напряжённой работы. Перво-наперво нужно было перегнать яхту в Одессу. На дворе уже был ноябрь. В срочном порядке пришлось собирать перегонный экипаж. Все работают – кого оторвать на неделю? Кроме меня нашлось ещё трое – Слава Великодный, его брат Андрей и Игорь Андрущенко. Позвонил Володе Мусатову в Запорожье – моему хорошему товарищу по «Фазиси». Вова сказал, что приедет. Так что нас было пятеро – очень даже не плохо. Юра Кропивко оформил буксировку за баржей и судовые роли – как всегда умело и талантливо. К тому же и на улице несколько потеплело. Вообще, всё складывалось удачно.

Сам перегон прошёл хорошо. Был только один неприятный момент – при завале мачты для прохода под мостом запуталась бухта троса на таях для завала мачты. По-моему, было это под Черкассами. Есть запись по этому поводу в судовом журнале яхты за тот период. Причём трос был разобран, как обычно. Каким образом запутался – до сих пор не знаю. Хорошо, что Игорь на руле не растерялся – манёвром закренил яхту и мы проскочили под мостом не задев его. Ведь когда за баржей идёшь, задний ход не дашь.

В Одесский яхт-клуб мы пришли поздно ночью, через пять с половиной дней после ухода из Киева. Отметим благополучный приход поздним ужином и на утро народ разъехался. Я остался в Одессе на пару дней, для организации изготовления киль-блока для яхты на Одесском Судоремонтном заводе. Без киль-блока яхту на палубу судна не поставишь.

Прямо за штурманским столом начертил чертёж киль-блока, встретился с Серёжей Станецким и мы поехали на завод. Встретились с начальником корпусно-сварочного цеха – вроде берутся делать. Назвали цену – 1700 рублей, если не ошибаюсь. Несколько крутовата цена показалась, позвонил в Киев для согласования – директор института инноваций дал добро. На другой день прихожу на завод, а начальник сообщает, что цена повысилась до двух с половиной тысяч. Чего-то он объяснял, но я так понял, что он себе на видеомэгнитофон собирал. Я сказал что подумаю, сел в поезд, приехал в Киев на свой судоремонтный завод и без лишних разговоров сделал всю работу за 750 рублей. Спонсор тоже был доволен таким оборотом дела. Лишних денег то ни у кого нет...

Теперь возник вопрос об отправке киль-блока в Одессу. К счастью, брат Сергея ехал грузовой машиной по делам в Киев, на обратном пути и нашу конструкцию захватил. Так что и тут удача.



*Яхта и экипаж яхты (Сергей Станецкий – слева) на палубе теплохода «Славянск». Через «пару» дней должны уйти на Сингапур. Снимок сделан Анатолием Вербой.*

Параллельно с техническими задачами решались и административные. Получение виз в Австралию – дело не для слабонервных. Конечно, существенное влияние имел факт, что мы с Сергеем были в Австралии совсем недавно, у нас были кое-какие деньги, что позволяло Австралийскому консульству выдать нам туристические визы, плюс у нас было приглашение от организаторов гонки. Но даже и со всеми положительными факторами в нашу пользу – без непосредственного участия Валеры Обухова,

процесс получения паспортов мог бы затянуться на гораздо больший срок. Валера был опытный организатор в подобных делах и его помощь была бесценна.

За визами пришлось подъехать в Москву, потом была поездка за новыми парусами в Таганрог, в компанию «Арсенал». Днепропетровские яхтсмены поделились супер-аккумуляторами. Они нас здорово выручали в море. Ездить много приходилось, но чаще всего в Одессу, естественно.

Сергей Станецкий, помимо организации доставки яхты в Сингапур, занимался подбором карт, пособий и инструментов для предстоящего похода. И, надо отдать ему должное, сделано всё было на высшем уровне. Ни единого раза у нас не было проблемы с навигационными картами или другими штурманскими делами. А этого очень нелегко достичь. Те читатели, которые никогда не сталкивались с навигационными пособиями, могут поверить мне на слово.

Большую поддержку в Одессе оказывал нам Толя Верба. Его талант администратора был просто необходим во всём бумаготворчестве, что сопровождало нас на нашем пути. Если не ошибаюсь – он первый организовал нам встречу с представителями печати в Одессе. О нашей эпопее стали появляться статьи в одесской и киевской печати. Толя в то время начинал заниматься своим кругосветным проектом «Одесса-200» и наш поход он рассматривал как прелюдию к последующей кругосветной гонке. Так бы наверное и было, если бы...



*Анатолий Яковлевич Верба (слева) и Сергей Станецкий.  
Без Толиной поддержки жизнь была бы намного сложнее...*

В бегах и хлопотах наступил новый, 1991 год. Любые заботы, даже самые длительные, рано или поздно подходят к концу. Таким концом для нас была погрузка яхты на палубу теплохода «Славянск», в двадцатых числах января. «Славянск» должен был уходить сразу же, т.е. через день, максимум два. Приблизительно десятого февраля мы планировали быть на рейде Сингапура. А в Мельбурне мы должны были быть за неделю до старта, т.е. 15-16 марта. Недели должно было хватить для окончательной подготовки яхты к гонке. Пока что всё шло по плану.

### Одесса – Сингапур

Первым неприятным сюрпризом оказалось, что «Славянск» идёт на догрузку хлопка в Ильичевск. Об этом мы узнали уже после погрузки яхты на палубу. Ну ладно, думали мы, три тысячи тонн хлопка перекидать – для Ильичёвского порта, это не задача. День, максимум два – и мы в море. Экипаж судна тоже уверял нас, что это никого не задержит. В море они наверстают потерянные дни. Но не тут то было.

В Ильичёвске начались сплошные задержки. То кран не работает, то крановщика нет, а главное – погода не позволяет. Хлопок то надо грузить при совершенно сухой погоде, а где её взять в январе на берегу Чёрного моря? То мокрый снег, то просто дождь. Судно стоит без дела, мы с Сергеем считаем дни, судовая администрация каждый день уверяет, что завтра отчалим.

Конечно, мы не просто сидели в каютах в ожидании. Используя вынужденную задержку, носились по магазинам и складам, добывая необходимое снаряжение. Ведь сколько не готовься, а лишнего ничего не будет. Но при этом кошки изнутри нас скребли. «Гонта» – хоть яхта и с хорошими ходовыми качествами, но не реактивный истребитель. И каждый потерянный день – не наверстать никакими усилиями.

И таких «завтра отходим» набралось двадцать восемь дней. Целый месяц полностью загруженное судно проторчало в порту, добирая даже не попутный груз! Сергей, как более осведомлённый в делах Пароходства, сказал мне: «...а чего ты удивляешься? Хлопок предназначен для Японии, так администрация судна на что угодно пойдёт, лишь бы получить этот груз. Заход в Японию – это приобретение дешёвых автомобилей всем экипажем. Они палубу под машины стали чистить ещё при выходе из Одесского порта. Поэтому и экипажа – вдвое, чем норма.» И действительно, свободных кают на теплоходе не было.

Знать бы, что задержка будет на месяц – можно было бы отменить всю программу. Но:

1. Кто мог предположить такую канитель с погрузкой хлопка?
2. Снять лодку с судна теперь – всё равно раньше мая лодка в Киев не попадёт. И где её оставлять, в Ильичёвске? Кто будет смотреть за ней? Пока мы стояли в Одесском яхт-клубе (пару недель всего) местные «энтузиасты паруса» срезали с яхты два карабина со спинакер-фалов. А оставлять лодку на три месяца? Статистика потерь не вдохновляла к такому решению.
3. Стало ясно, что на старт гонки нам не успеть.

Однако оставалась ещё и рекламная кампания. К ней мы готовились основательно. Институт Научных Инноваций был заинтересован в этой части проекта ничуть не менее, чем в самой гонке. И не на уровне «пусть они делают, а мы посмотрим». Институтом была проведена большая подготовительная работа, понесены финансовые затраты, которые должны были окупиться именно через рекламную кампанию. Конечно, во время гонки – реклама более эффективна. Но в те времена заход яхты из Украины в Австралию был большой редкостью и не остался бы незамеченным при любом раскладе.

4. Киевская и Одесская пресса уделила нам достаточно внимания на своих страницах. Что же нам теперь – вернуться с «гордо поникшей головой?» К поражениям мы были как-то не приучены...

Посему было решено продолжить начатую программу, пройти намеченный маршрут, дойти до Осаки и там думать, как быть дальше. Один из вариантов – провести сезон на Тихом океане. У дальневосточников всегда широкий набор парусных соревнований и мы бы прекрасно в них вписались. А по окончании сезона – погрузить лодку на железнодорожную платформу и перевезти её в Киев. Подобным образом мы дважды побывали на Балтике, так что опыт был.

23 февраля, 1991 года «Славянск» покинул Ильичевский порт. Погода была премерзкая, но после прохождения Босфора стала улучшаться и скоро можно было ходить в шортах и футболках.



*Мост через Босфор. Этот маршрут я проделывал впервые – всё было интересно.*

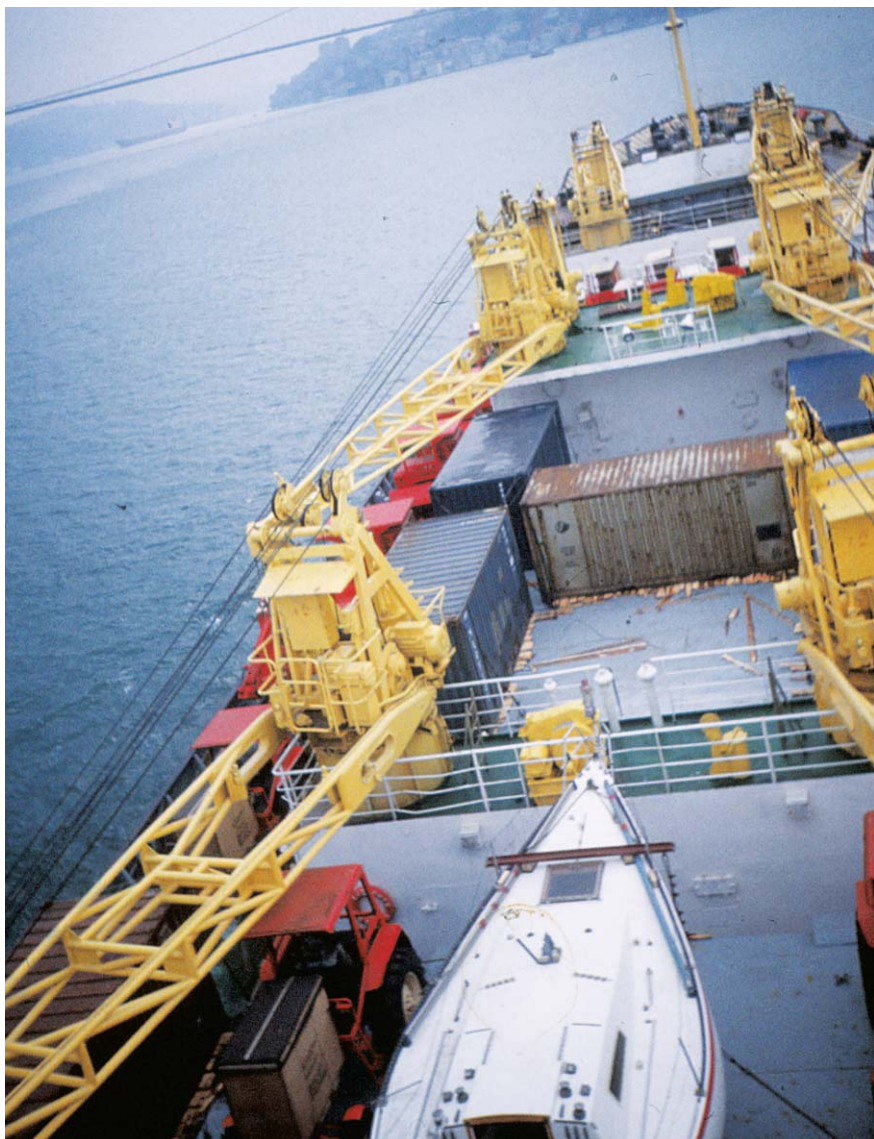
---



*Старая крепость на правом берегу пролива.*



*Жилые районы вдоль берегов Босфора.*



*Вид на палубу судна с ходового мостика. Необычно смотрелась «Гонта» в качестве палубного груза. По соседству с контейнерами и тракторами.*



*Чай почти готов. В этой каюте мы жили во время перехода до Сингапура.*

Однако до статуса «туристов» нам было далеко. Яхты – они имеют одну особенность. На них всегда валом работы. «Гонта» была в хорошем состоянии (как обычно), но проведенный парусный сезон – это сезон. Нужно лодку и подкрасить и подремонтировать, паруса подшить, палубное оборудование и электронику

проверить... Список работ бесконечен. Обычно все эти работы выполнялись за время зимней стоянки силами всего экипажа. Сейчас нас было двое, времени – две недели, но «мы не привыкли отступать...».

Экипаж «Славянска» оказывал нам поддержку, чем мог. Мы со всеми как-то быстро передружились. Приятный коллектив был. Время на судне текло быстро.



*Сергей проводит инспекционный осмотр подсветки компаса.*

13 марта мы достигли рейда Сингапура. Отсюда для нас начинался самостоятельный поход. Яхту спустили на воду судовым краном. Поставили мачту, разобрали такелаж. Ночь провели на борту «Славянска», а утром перешли на яхту. Отдали швартовы – пожелали друг другу счастливого плавания. Были, конечно и прощальные гудки и взмахи рук... Теплоход пошёл дальше, к берегам Вьетнама, а мы поставили паруса и стали присматриваться, к кому бы пришвартоваться. Сингапур с моря – крупнейший рейд. Проще найти советское судно и подойти к нему, чем найти причал в яхт-клубе. Сообщение с берегом – при помощи разъездных катеров. Да мы и не собирались долго стоять в Сингапуре. Нам нужно было оформить въездные документы, сообщить в Киев и Одессу, что мы добрались до Сингапура, подкупить свежих фруктов и можно идти дальше.



*Суэцкий канал. Там, впереди, Красное море.*



*Рейд Сингапура. Вот уж действительно перекрёсток всех морей и океанов!*

На рейде заметили фрегат «Паллада» – учебное парусное судно дальневосточных моряков. К нему и направились. Экипаж «Паллады» был удивлён, увидев нас и не замедлил предоставить нам все виды удобств и услуг, имеющихся на судне. Конечно, начались расспросы, что да как. Всем было интересно, что это мы такое задумали. И нам, в свою очередь, было интересно чем занимается учебное судно, кто курсанты и т.д. Получился у нас настоящий вечер вопросов и ответов.

Через день, утром 16-го марта, мы поставили паруса, сделали пару кругов под парусами с курсантами на борту вокруг «Паллады», потом высадили их обратно на «Палладу» и стали прощаться. Руководитель практики, капитан второго ранга В. Заковоротный подарил Сергею и мне по фотографии с изображением «Паллады» идущей под всеми парусами. На моей фотографии, на обратной стороне, он написал: «Удачи Вам в нашем не простом деле!» И подпись – Заслуженный тренер РСФСР, МСМК, Кап 2 Р – В.Заковоротный. Эта фотография у меня сохранилась.

Потом мы ещё раз обошли под парусами вокруг «Паллады», теперь только вдвоём с Сергеем и направились на юг. Вперёд, к Австралии!



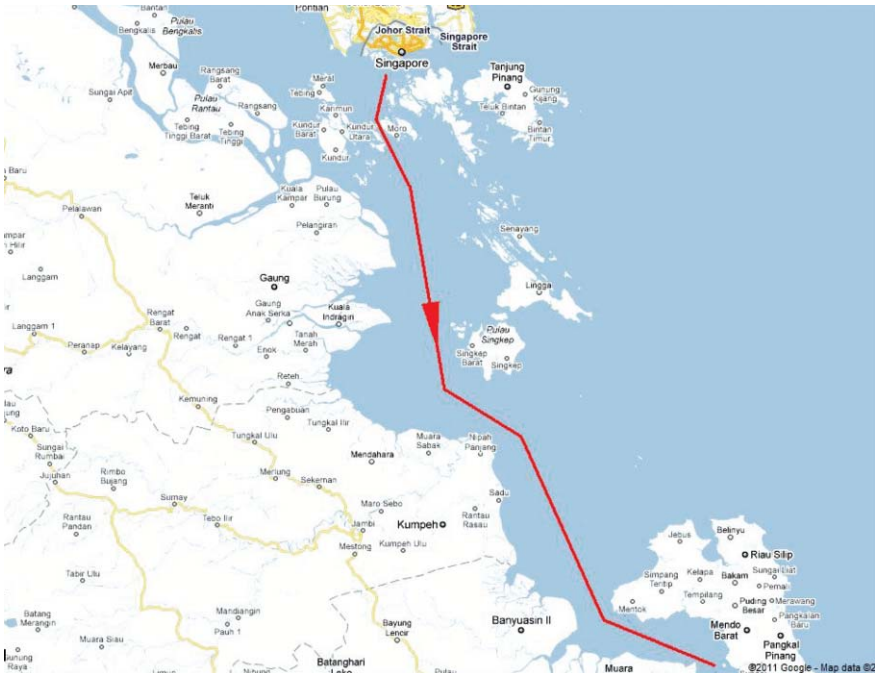
*Фрегат «Паллада» во всей красе!*



*Сингапур остаётся по корме.*

## От Сингапура к берегам Австралии

Юго-Восточная Азия, приэкваториальная часть её по крайней мере, представляет собой группу островов, больших и малых. На выходе из Малаккского пролива – бесчисленное множество мелких островов, расположенных близко друг от друга. Всё это украшает пейзаж, но с точки зрения судоходства – особенно не расслабишься. Мы шли вдоль берегов Суматры, оставляя архипелаг Линга по левому борту. Этот район не используется большими судами, поэтому вероятность, что есть рифы, не обозначенные на карте, была. И мы заметили один такой риф. Дело было днём, погода была мягкая и мы были бдительны. Но тем не менее, риск всё-же был.



*Схема маршрута от Сингапура до о. Банка.*



*Острова на экваторе.*

Помимо опасностей навигационного характера существовала опасность пиратского нападения со стороны местного населения. Днём они – все мирные рыбаки. А ночью – могут оказаться вовсе даже не рыбаками. Совсем не шучу. На подходе к Сингапуру на борт «Славянска» пришла радиограмма с рекомендацией выставлять ночные противопиратские вахты на корме и по бортам. Всего около шести добавочных человек, сменяющих друг друга каждые два часа. В таких вахтах и мне с Сергеем пришлось стоять. Нас попросили помочь и мы охотно согласились. Смысл вахты – предупредить вторжение незваных гостей на палубу с кормы судна. Вахтенный на мостике занят судовождением (обстановка сложная), маленький катер без огней легко не заметить. А залезть на медленно идущий пароход – дело не хитрое. Но всё обошлось.

Памятуя однако о таких предупреждениях, навигационные огни мы старались не нести. Не столько из опасения перед пиратами, сколько из экономии аккумуляторов. Но и осторожность нам тоже вреда не принесла. Помимо этого, в кокпите мы хранили пару сигнальных ракет. Чтобы хоть чем-то встретить «неприятеля», если придётся. Помню ночью, на моей вахте, увидел что-то тёмное и большое на воде, которое приближалось к нам. Оказалось – большое дерево, мы его обгоняли. Но ночью – все кошки серые.



*Экватор. Вот так это выглядит между о. Суматра и архипелагом Линга, на разделе Южно-Китайского и Яванского морей.*

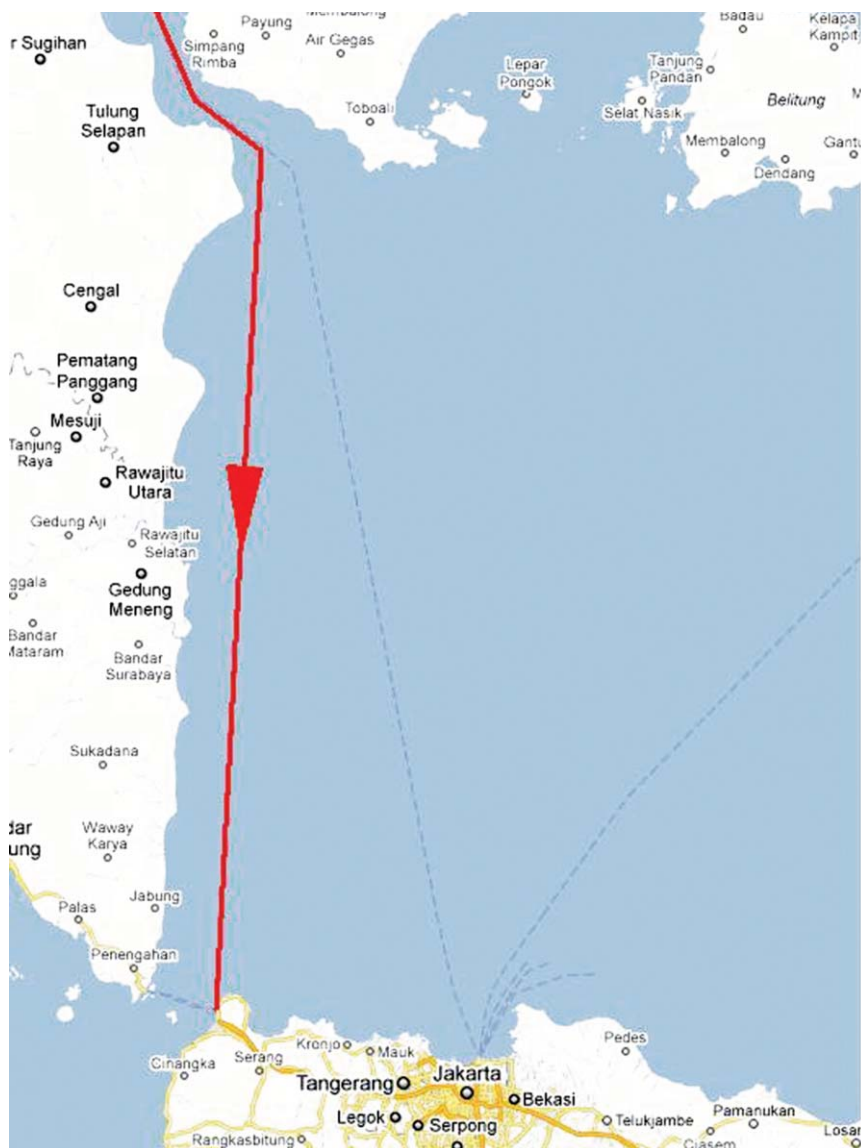


*И где мы находимся...?*

Оставив остров Банка по корме мы вышли в Яванское море. Стали подумывать, а не зайти ли нам в Джакарту на день. Джакарта – столица Индонезии. Нам было бы неплохо подзарядить аккумуляторы перед броском на Австралию. Сергей возражал от захода, логично аргументируя, что индонезийских виз у нас нет и могут возникнуть осложнения с властями. Я с ним полностью согласился. Поэтому мы решили зайти в порт Мерак. Это небольшой город в начале Зондского пролива, расположенный на острове Ява, как и Джакарта. Шансы на неприятности с визами там были меньше.

Быстро дошли до острова Банка. Это довольно большой населённый остров. Когда он открылся на горизонте – поначалу я принял его за один из многочисленных мелких островов. Но остров всё рос и рос и нам стало ясно, что это – о. Банка. Мы, конечно, знали наше положение и ожидали увидеть этот остров там, где он и открылся, но всё равно ощущение появления маленького острова было. А шли мы вдоль его берегов чуть ли не двое суток. Вот тебе и «маленький» остров.

Оставив остров Банка по корме мы вышли в Яванское море.



От о. Банка до г. Мерак.



*Стоянка в Мераке. Яхты всегда привлекают внимание. Тем более – мальчишек! А кто из нас не начинал в парусе с уборки палубы и трюмов?*

В Мераке мы провели часов десять. Зарядили аккумуляторы, купили огромную ветку бананов, подзаправились водой и – вперёд. Стоянка была удачной. Всегда хорошо стать на твёрдую землю после недели в море.

Из достопримечательностей в проливе Зонд – прошли довольно близко от вулкана Кракатау. Слышал про него раньше, теперь увидел. Вулкан – почти правильной формы конус, высотой метров 500. За высоту, правда, не ручаюсь, не помню точно. Вулкан в то время «не работал». Между прочим, на подходе к Мерак мы думали, какой флаг поднять на ахтерштаге. После недолгих раздумий решили – поднимем украинский. Пусть местные привыкают к виду гордого флага.



*После посещения рынка в Мераке на борту «Гонты» воцарилось фруктовое изобилие! Бананов нам хватило недели на две, если не больше.*

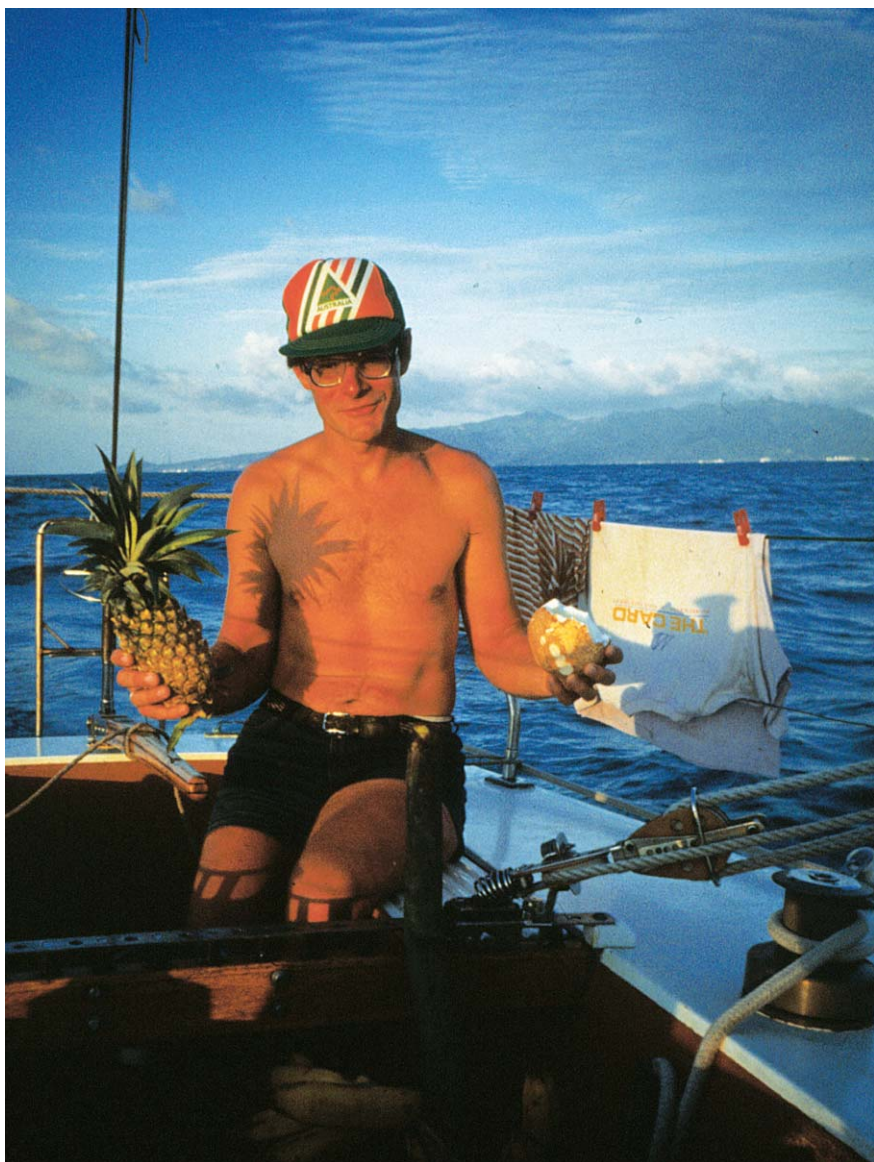
*Однако плод дикого вида (лежит на трапе справа) оказался и на вкус не очень. Пришлось ему совершить ускоренную прогулку за борт.*



*До встречи, Мерак! Ты оказался гостеприимным портом.*



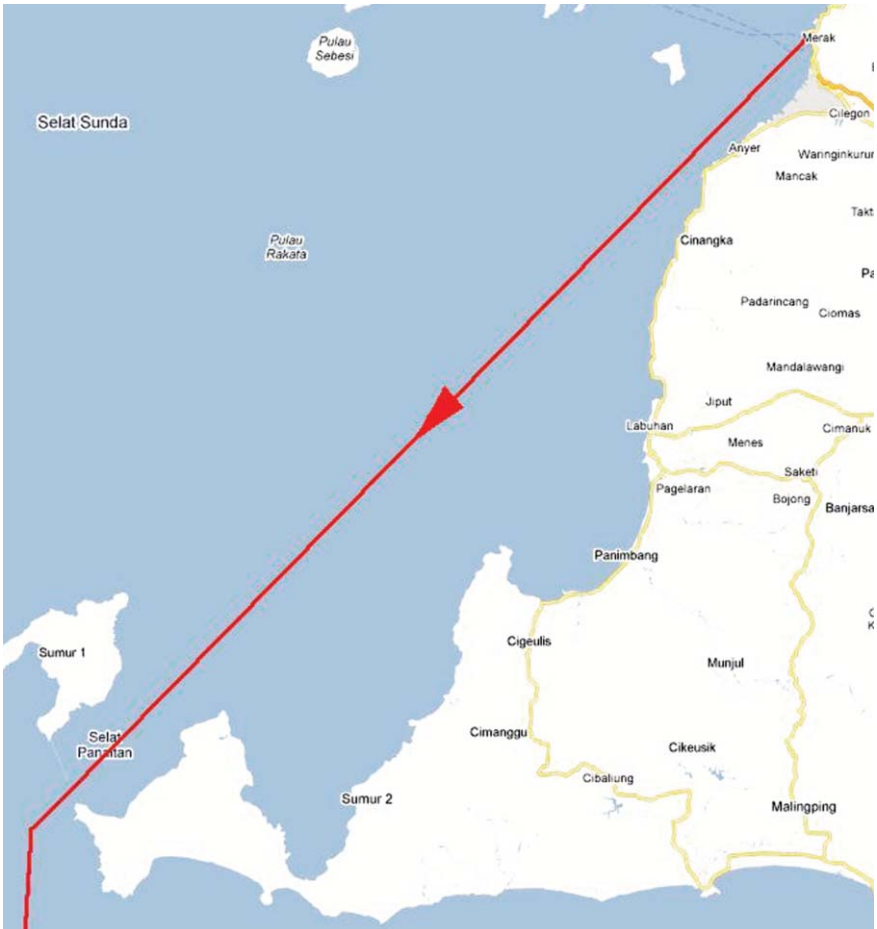
*А в кокосовом орехе вовсе даже и не молоко...*



*Вот так я встретил свой тридцать второй день рождения.*



*Главный инструмент на яхте – ложка. Держать надо крепко, чтоб за борт не уронить!*



*От порта Мерак до Зондского пролива*

27-го марта мы вышли в Индийский океан. Это почувствовалось сразу, по длинному океанскому накату. Погода продолжала оставаться умеренной. Ветра на всём пути были преимущественно встречные, до спинакера дело не дошло ни разу. Зато не было жарко – встречный ветер лучше охлаждает.

Следующей точкой захода наметили себе остров Рождества. Остров расположен в 170-ти милях к югу от выхода из Зондского пролива. Остров является территорией Австралии. Собственно заходить на остров нужды не было. Просто мы наметили его, как контрольную точку. Теперь-то все определения в океане нужно было делать по Солнцу и звёздам. У нас имелось всё необходимое для ведения астро-наблюдений, включая калькулятор с расширенным блоком памяти для решения навигационных задач. Этот блок нам помог приобрести Витя Скавронский – мой товарищ по Киевскому Крейсерскому яхт-клубу. Очень удобной штукой был этот калькулятор.

Через полтора дня мы подошли к острову Рождества. Это придало нам уверенности в наших астронавигационных навыках. На сам остров мы высадиться не сумели, хотя думали подзарядить аккумуляторы на всякий случай. Не было на острове подходящего для нас причала. Поэтому решили продолжать наш путь – как есть.



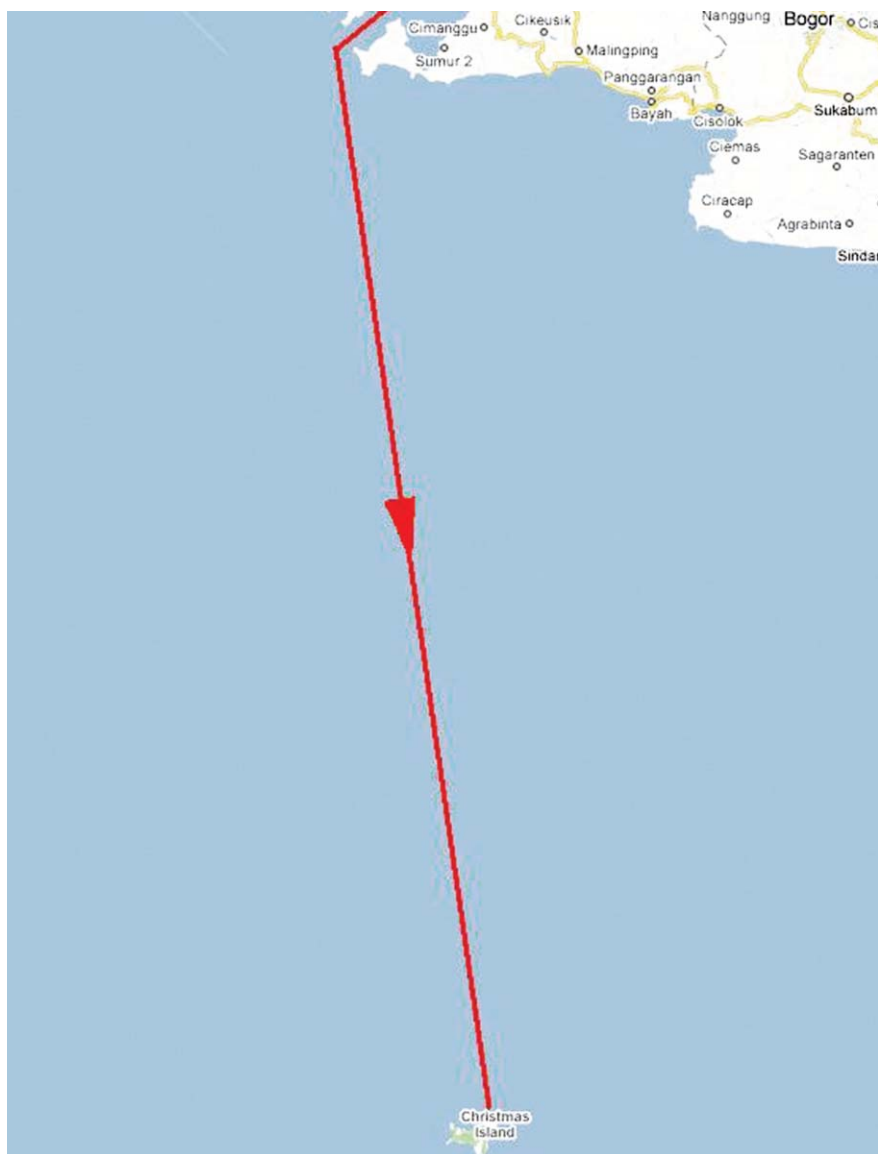
*Выходим в Индийский океан. Зондский пролив. По правому борту о.Суматра.*

Всё дальнейшее плавание на юг проходило исключительно при встречных ветрах, силой от 4-х до 7-ми баллов. И это при абсолютно солнечной погоде.

Причина такого направления ветра (юго-юго-западное) объясняется климатической обстановкой в южном полушарии. Но хоть умом то я и понимал происходящее с погодой, но душа хотела попутных ветров, где «Гонта» могла бы продемонстрировать себя во всей красе. Но мечты, мечты... Помню, первого апреля (день шуток) я записал в судовой журнал: «День начался с дурацких шуток погоды. Снова задуло, закачало, ветер – под шесть баллов, с юга». Очень часто мы несли только третью геную и всё. Но и с такой парусностью мы покрывали за сутки до девяноста миль, что было не так уж и плохо.



*Курс на Юг.*



*От Зондского пролива до о. Рождества.*

Наш курс лежал на мыс Онслоу, Западная Австралия. Мы хотели «зацепиться» за берег и потом уже идти вдоль побережья до Фримантла. Судовой быт у нас был отлажен хорошо. Днём каждый из нас стоял шести-часовую вахту, ночью – четыре часа. Это вносило разнообразие во встречах рассветов. Я определял положение яхты по Солнцу, а Сергей – вечером, по звёздам. Таким образом мы контролировали наши навигационные расчёты. Сигналы точного времени принимали на «Спидолу» – радиоприёмник, который мой папа собрал сам много лет назад, ну а я комиссовал этот приёмник для навигационных целей. А возле берегов можно было и музыку послушать.



*По мере продвижения на Юг, мысль о «пляжных» костюмах приходила всё реже.*

---

В целом всё шло нормально. Конечно, опоздание на старт не принесло радости, но что поделаешь. Всё равно мы делали хорошее и интересное дело.

С начала второй недели апреля мы стали внимательнее смотреть на горизонт к востоку от нас в надежде увидеть берег Австралии. Думали даже сделать заход в Карнарвон – один из самых западных портов Австралии. Но ветровая обстановка препятствовала такому заходу. Поэтому решили идти наиболее выгодным курсом к Фримантлу, а Карнарвон оставить без внимания. Через день увидели наконец землю. После этого план был такой: днём идём в направлении к берегу, ночью – поворот в море и уходим в море. И так до самого Фримантла. Ветер дул строго в лоб и ожидать изменения направления не приходилось.

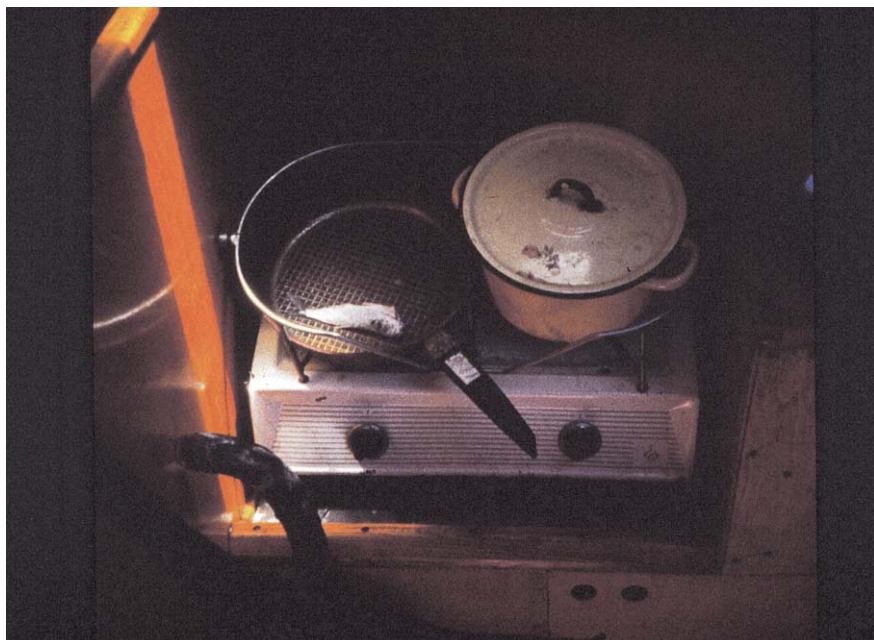
## Калбарри

9-е апреля 1991 года. День был – как обычно. Солнце, ветер – шесть-семь баллов, волна – метра полтора-два. Мы несли третью геную. Грот был убран и сложен на гике. Шли правым галсом вдоль берега. Правда до берега было достаточно далеко – всю ночь мы шли левым галсом, удаляясь от него. Надо сказать, что яхта шла просто изумительно. У нас не было авторулевого, но мы подвизывали румпель верёвкой и балансировали лодку таким образом, что она часами шла по курсу, не сбиваясь с него. И с хорошей скоростью. Это давало нам возможность заниматься внутрисудовыми делами во время вахты, а не только после неё. Ведь на приготовлении еды тоже надо время, а после вахты хочется «послушать шум подводной лодки», т.е. завалиться в койку, а не на камбузе прыгать при крене в двадцать пять-тридцать градусов. И наш верёвочный авторулевой выручал нас безотказно.



*Наверное в последний раз такой «авторулевой» был только у Джошуа Слокама.*

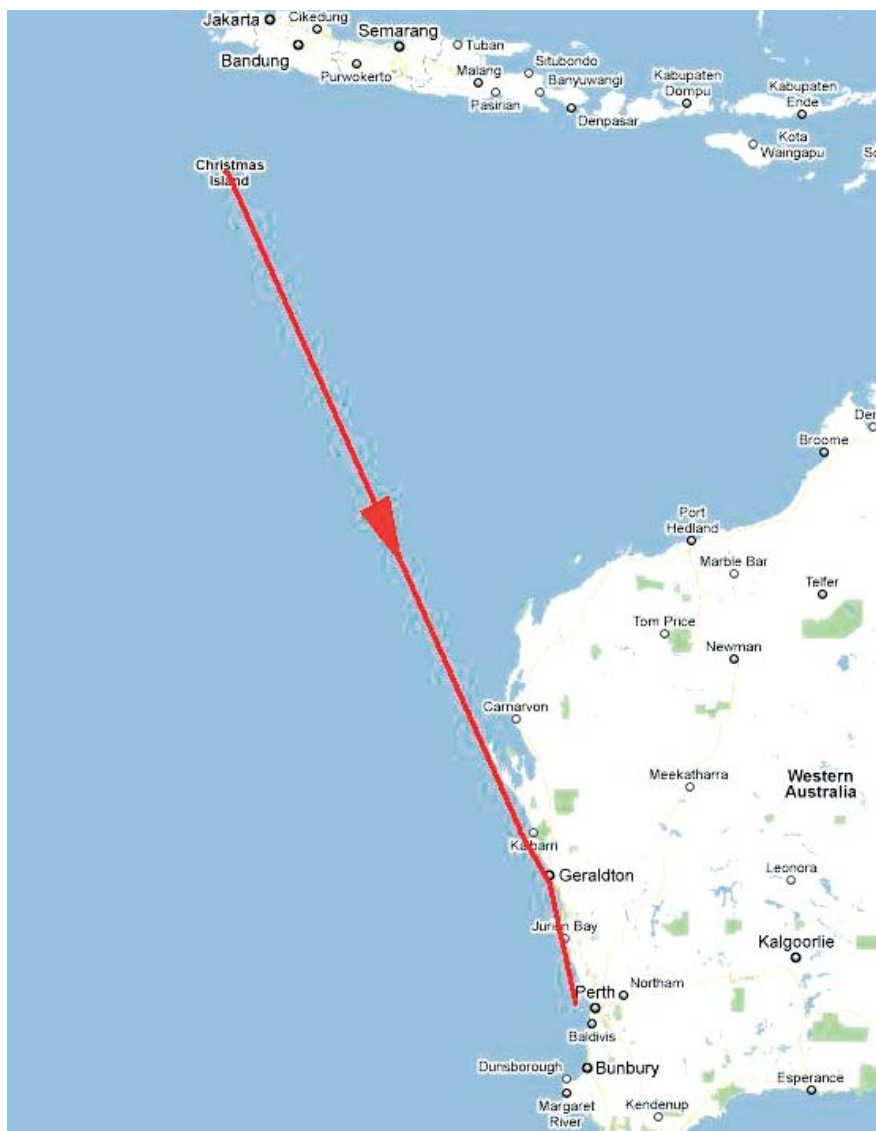
Надо сказать, что на всём пути от Зондского пролива мы не встретили ни единого судна, не видели ни единого самолёта в небе. И океан и небо были совершенно пустынные.



*Из этого снимка ясно видно, что рыбного изобилия в Индийском океане у нас не было. Случайная летучая рыба на палубе – вот и весь улов. Кривая палка перед плитой – ветка от бананов, купленных в Мераке. На ней ещё оставались бананы.*

До Фримантла оставалось около трёхсот пятидесяти миль. Мы уже делали предварительные прикидки, когда мы зайдём туда, сколько будем стоять и т.д. Долго во Фримантле мы стоять не собирались – ведь нам нужно было обогнуть Австралию и с юга, а потом и с востока. А это не мало.

Вечером того же дня (9-е апреля), около восьми вечера, Сергей собирался заступать на вахту. Мы планировали сделать поворот и уходить в море – как всегда. На море стемнело быстро и к восьми вечера темень была – только что барашки волн иногда видно и звёзды на небе. Больше ничего. Луны не было.



*От о. Рождества до Перта.*



*Вот пожалуйста и всё, что видно по курсу яхты ночью в океане.*

Мы оба были в каюте когда внезапный и резкий звук на палубе – как выстрел, заставил нас выскочить наверх. Я почти сразу догадался, что на палубе что-то лопнуло из оборудования, но что? Однажды с похожим звуком лопнул нержавеющий обух на палубе, применяемый для завал-талей. Было это на Чёрном море, днём и мы сразу увидели, что это было. А тут, в кромешной темноте, пойдя догадайся в чём дело. Без лишних слов стали делать поворот и в этот момент мачта свалилась за борт...

Это был жестокий удар для нас. Правда, в тот момент времени для переживаний у нас не было. Нужно было действовать без промедления. Первым делом отдали якорь. После этого стали оценивать повреждения. Мачта рухнула на левый борт, погнув несколько леерных стоек. Хотя видно и не было, но я понимал, что при ударе об воду мачта сломалась в районе краспиц. (Несколько лет назад, на старте Кубка Балтики, возле Кронштадских фортов мы тоже потеряли мачту. В тот раз сломался стандарс – вертикальная плита, поддерживающая мачту. Сломался стандарс от усталости металла и знакопеременных нагрузок, хотя и был рассчитан на 20 тонн (водоизмещение «Гонты» пять тонн). После той аварии мы переделали конструкцию стандарса и проблем с ним быть не могло). Вообще, я хорошо представлял себе объём повреждений.

Скоро разобрались, что лопнул талреп задней основной ванты правого борта. Причину обрыва сразу не выяснили – было не до этого. Ветер хоть и утих немного, но накат остался и лодку так кидало на волне, что того и гляди – сам за борт вылетишь. Тем не менее решили попытаться поднять обломки мачты на палубу. Обрезать такелаж, отдать мачту морю – и мысли не было. Боролись за каждую такелажную скобу.

Однако легко сказать – поднять мачту на борт. Она наполнилась водой и весила тонну. Для двоих – задача непосильная. Да ещё и ночью, да на волне – вообще картина, я думаю, ясна. Сражались мы с морем около часа, потом решили передохнуть и оценить ситуацию по новому. А пока думали, мачту пришлось притопить, чтобы на волне не билась о корпус яхты.

Посоветовавшись решили, что без внешней помощи нам не обойтись. Включили свою УКВ (Хлебников, наш приятель по «Фазиси», помог нам с этой рацией в Одессе) и стали слушать, кто рядом есть. Сергей послал запрос на шестнадцатом канале

---

(вот где знание английского языка пригодилось в полной мере) и нам ответила береговая спасательная служба. Сергей объяснил ситуацию и дал наши координаты. Радиооператор береговой службы сказал, что вышлет на подмогу рыболовный катер.

На этом мы связь закрыли. Надо сказать, что слышимость была вполне удовлетворительная. И мы подумали, что нам ещё повезло, что всё это безобразие произошло недалеко от берега.

Найти маленькую яхту ночью в океане – что иголку в стоге сена искать. Радар не берёт – радиолокационный отражатель то за бортом, на мачте. Последние два дня мы не определялись ни по Солнцу, ни по звёздам – мотало так, что горизонт было не взять. Шли по счислению от последней надёжной точки. Соответственно и координаты, которые мы продиктовали на берег, вызывали у нас некоторую неуверенность. Поэтому решили выходить на палубу каждые полчаса и осматривать горизонт, в надежде увидеть ходовые огни спасателя. Фара-искатель у нас лежала наготове в каюте.

Прошло наверное часа три или больше. Я выглянул на палубу и увидел огонь прожектора в полумиле от нас. Немедленно схватил свою фару и посигналил в сторону огня. Минут через десять подошёл катер. Первым делом мы поинтересовались, как долго они нас искали? Оказалось, что крутились они в море около трёх часов, а наша позиция отличалась от указанной на пять миль. Я подумал, что это не так уж и плохо, учитывая средства навигации, которые у нас были. Рыбаки тоже сказали, что если бы дело было днём, то они бы нас нашли почти сразу.

Я объяснил капитану катера, что мачта находится под водой и вытащить её на палубу можно только в гавани. Перебрасывать людей с катера к нам было нереально. Поэтому мы подали буксир и малым ходом нас потянули к устью реки Марчисон. Это на пять миль к югу от того места, где мы потеряли мачту.

Посёлок, расположенный в устье реки Марчисон, называется Калбарри. Название мы прочитали на карте. Потом полистали лоцию, но информации было не много. Мы стали на якорь в более-менее защищённом от волн месте. Буксировщик ушёл, пообещав вернуться чуть позже и помочь нам пройти во внутренний залив. Дело в том, что сама река довольно маленькая и устье постоянно замывается песком – результат работы океанского прибоя. Рыболовецкие катера стоят во внутренней гавани, которая защищена от океана береговой косой. Заход в гавань – мелкий и извилистый. Вообще, предложение о помощи было весьма кстати.

Пару местных ребят поднялись к нам на борт и помогли втащить мачту на палубу. После этого они сели в свою моторную лодку и уехали.

Установили также причину обрыва талрепа. Причина простая – микротрещина в основании резьбы – результат усталости металла. Увидеть трещину можно только просветив талреп рентгеном. Но это теория. А кто и когда делал это на практике?

Мы стали разбирать такелаж и ждать приезда таможни, чтобы открыть границу. Но раньше таможни подъехал катер с представителями Седьмого канала телевидения. Они снимали нас и справа, и слева, потом Сергей перешёл к ним на лодку и дал интервью. После этого я предложил им подняться на борт яхты, но они сказали, что будут дожидаться прихода таможенных инспекторов. Вскоре и таможенники прибыли.

Для начала они проверили наши документы. Всё было в порядке. Единственный вопрос, который возник, был по австралийской визе, срок которой заканчивался в мае. Мы объяснили причину задержки и сказали, что собираемся обратиться в иммиграционное управление с просьбой продлить наши визы. Таможенников наш ответ удовлетворил.

После просмотра документов начался досмотр яхты. Сергеем и мне неоднократно приходилось проходить пограничный осмотр на Чёрном море и на Балтийском. Кроме того, во всех портах захода во время кругосветной гонки. Но такого досмотра мы не видели никогда! Таможенники перевернули на яхте всё, что могли. Залезли во все рундуки, в которые догадались залезть. Все паруса пришлось вытряхнуть из мешков, развернуть, а потом снова сложить. Позже, когда я описывал этот «досмотр» местным ребятам, они говорили, что таможенники искали наркотики, скорее всего. Но тогда мы только недоумевали – что за пристрастность такая?

Из потерь – таможенники конфисковали у нас пятьдесят банок армейской тушёнки. Ввозить мясные продукты в Австралию нельзя. Мы это знали и говорили таможенникам, что закроем банки в коробку, опечатаем её и при отходе из Австралии предъявим коробку для осмотра. Но они не согласились. Таким образом весь наш мясной рацион был конфискован. Я и сейчас ругаюсь в душе, когда вспоминаю этот случай.

Был и курьёзный момент. У нас на борту была коробка хороших шоколадных конфет. Эту коробку нас попросила передать знакомая из Одессы для своей сестры в Сиднее. Мы согласились доставить и честно выполняли свои обязательства. Когда таможенники обнаружили конфеты, они заявили, что шоколад относится к разряду молочных продуктов и запрещён для ввоза в Австралию. Поэтому они должны эти конфеты конфисковать. Но тут я сказал им, что номер не пройдёт. Конфеты идут целевым назначением и если их ввозить нельзя, то мы их сейчас же съедем. К тому же с вечера прошлого дня мы ничего не ели. Таможенник говорит: «Хорошо, лопайте на здоровье, а мы полюбуемся». Мы с Сергеем тут же открыли эту коробку и давай

уминать содержимое. Предложили и таможенникам присоединиться – мы мол не жадные. Те посмеялись, но по одной конфете взяли. А в это время телеоператоры всё происходящее записывали на плёнку. Им тоже вручили по конфете. Вообще, сладко позавтракали. Позже я приобрёл копию этой записи – есть там и кадры с почти пустой коробкой из-под конфет, стоящей на камбузе.

Чтобы закончить «конфетную» историю скажу, что по прибытию в Перт (месяц спустя) я позвонил в Сидней и объяснил той женщине ситуацию с посылкой. Посмеялись, она поблагодарила за звонок – этим всё и завершилось.



*На рейде порта Калбарри. С помощью этого катера мы прошли во внутреннюю гавань порта.*



*Даже и сейчас на палубе трудно понять, где что. И это после того, как мы потратили несколько часов, разбирая такелаж. Можно только догадываться, как всё это выглядело в момент аварии.*

Как бы то ни было, границу нам открыли. Вскоре подошёл рыболовный катер и повёл нас во внутреннюю гавань. Глубина на перекате не превышала двух метров и мы несколько опасались за нашу осадку – 1,7 метра. Но всё обошлось благополучно и через сорок минут мы стояли у рыболовецкого причала. Хотя причал и не предназначен для долговременной стоянки – только для разгрузки-погрузки, но местные рыбаки любезно предоставили нам стоянку с «удобствами».

Мы стали выяснять, какие возможности имеются на берегу для ремонта мачты. Возможности оказались ниже нуля, т.е. – никаких. Калбарри – посёлок рыбаков и туристов. Никакой индустрии тогда там и близко не было. Близжайший индустриальный (относительно) центр – Джералдтон. До него было около сорока миль на юг от нашего места стоянки.

Мы стали готовить аварийное вооружение. Поставили половину мачты, раскрепили её основными вантами. Соорудили фор и ахтерштаги. Провели необходимые фалы. Трисель подошёл идеально – ничего не пришлось подгонять. А вот штормовой стаксель пришлось подвернуть и зашить крупными стежками. Иначе его нельзя было поставить на форштаг. Вот и все паруса, которые можно было нести.

Пока мы возились с подготовкой яхты к нам подходили местные ребята, интересовались, что произошло, предлагали помощь, кто чем мог. Один из местных рыбаков – Джон Милаускас (родители из Латвии), сказал, что в Джералдтоне живёт его брат Билл, который занимается ремонтом алюминиевых катеров. И он пообещал позвонить ему, с просьбой посодействовать нам с ремонтом мачты. Это была сильная поддержка, т.к. своими силами произвести ремонт было просто невыносимо.



*За день до выхода на Джералдтон. Возле этого причала мы провели три дня, готовясь к выходу в море.*

Через два дня всё было готово к отходу. Местные рыбаки рано утром вытащили нас за кромку береговой косы, пробуксировали нас с миллю в океан и отдали буксир. Мы проложили курс на Джералдтон и стали наблюдать, как ведёт себя яхта под аварийным вооружением. Первое впечатление было обнадеживающим. Лодка шла в лавировку, конечно не так эффективно, как с нормальным вооружением, но всё-таки. К тому же дистанция была не более сорока миль. По расчёту мы должны были достигнуть Джералдтон за двое суток.



*Под таким парусным вооружением мы дошли до Джералдтона.  
По крайней мере больших кренов мы не испытывали!*

Переход прошёл без приключений. Рыбаки в Калбарри перед отходом советовали нам ловить рыбу на дорожку, уверяя, что клёв будет такой, «что клиент позабудет обо всём на свете». Рыбу все любят и мы с вдохновением тянули лёску за собой. Однако кроме морской травы – никаких морских чудес не прицепилось. Пришлось нам довольствоваться килькой в томатном соусе. Хорошо хоть эти консервы можно было ввозить в Австралию. 16-го апреля, днём, мы зашли на рейд порта Джералдтон.



*Джералдтон уже рядом!*

## Джералдтон – Фримантл

Одним из первых кого мы встретили в Джералдтоне был Билл Милаускас. Его брат, как и обещал, созвонился с ним и Билл принял самое активное участие в наших делах. Для начала он помог нам отбуксировать яхту в местный яхт-клуб. Без двигателя зайти в клуб было бы не просто. Вход очень узкий, а сразу за волноломом – ряды причалов с яхтами. Так что возможностей для манёвра под парусами не много. Сам яхт-клуб организован очень даже хорошо. Каждая яхта стоит у причала, как на парковке. На причалы подведены вода и электроэнергия. В здании – есть душ, бар, вообще, всё необходимое после «трудного морского похода».

Мы представились местным властям и получили добро на стоянку. Позвонили в Киев и Одессу, сообщили где мы. Про поломку мачты ничего не говорили, чтобы понапрасну не тревожить народ. Помочь то никто всё равно ничем не смог бы, а лишние волнения никому не нужны. Позвонили также своим знакомым во Фримантл. Они, оказывается, уже знали о наших приключениях. Седьмой канал телевидения показал нас по вечерним новостям в тот же день, когда брал у нас интервью в Калбарри. Наши друзья ждали нас с нетерпением.

Через пару дней подъехал Билл, мы сняли мачту и повезли её к нему в мастерскую на ремонт. Провозились день, состыковали две половины, но к сожалению, не так качественно, как хотелось бы. Причина – мастерская Билла не имела никакого оборудования для выравнивания мачты. А она после удара об воду получила заметный прогиб, исправить который путём нагрева и охлаждения мачты было нельзя. Всё, что можно было сделать – состыковать две половины, используя промежуточную вставку. Этим и пришлось ограничиться. В результате мачта получилась с суще-

ственным прогибом в верхней части. Но это было всё же лучше, чем поломанная мачта.

Вскоре мы перегнали «Гонту» в порт (с помощью Билла, конечно) и стали готовиться к постановке отремонтированной мачты. Пришлось подождать, так как у Билла была работа, которую нужно было закончить. На следующий день Билл привёз мачту на трейлере и мы занялись её установкой. Ещё несколько часов работы и яхта снова была отбуксированна в гавань яхт-клуба. Отход мы наметили на следующий день.

21-го апреля утром, мы стали готовиться к выходу из Джералдтона. Пришлось побегать между Таможней и управлением яхт-клуба. Администрация яхт-клуба выставила нам счёт за стоянку в гавани, что-то около семидесяти долларов или чуть больше. Об этом мы узнали, когда пришли брать отход у таможенников. Ладно, пришлось заплатить. При этом я подумал, что случись австралийской яхте зайти на ремонт в любой из наших яхт-клубов, то наверное ни у кого из администрации и мысли бы не было выставять счета. Ну да не беда. Кстати, Билл за свои услуги не взял с нас ни копейки. Конечно, мы подарили ему и его семье несколько сувениров в благодарность за заботу о нас. Но стоимость работы, которую он сделал, конечно же превышала стоимость сувениров...

Выход из гавани яхт-клуба был весьма узкий. Хорошо, если метров тридцать тридцать пять шириной. Справа и слева камни. Ветер дул, естественно, прямо в гавань. Мы решили поставить полный грот, набрать под ним скорость и во время поворота поставить штормовой стаксель, чтобы получить большую скорость, а следовательно и лучшую управляемость. Так и сделали. Манёвр получился настолько удачно, что зрители на молу, включая Билла и его семью, нам громко зааплодировали и засвистели. Это было приятно, что и говорить!

До Фриматла оставалось 220 миль. Ерунда по сравнению с пройденным путём. К тому же на севере начинал работать циклон и ожидался отход ветра к северу – северо-востоку. А для нас это означало – попутный ветер. Настроение у нас было боевое. Первые сутки ветер по прежнему дул с юга и нам пришлось лавироваться, комбинируя разные схемы парусности. Мачта вела себя неплохо, хотя прогиб в верхней части не очень красиво смотрелся. Но, как бы то ни было, мы двигались вперёд, на юг.

На вторые сутки ветер стал менять направление и отходить к северу. Всё шло, как предсказывал прогноз. Мы уже думали, что наконец-то отдохнём от бесконечных кренов. Но не тут то было. Ветер не только отходил к северу и становился попутным, он ещё и усиливался с каждым часом! Сначала мы убрали грот. Потом заменили вторую геную на третью. Потом убрали третью геную и поставили штормовой стаксель. Часа в четыре утра мы уже ничего не несли. Зато ветер и волны несли нас так, что никаких парусов не надо! Чтобы хоть как-то удержаться на курсе мы вытравивали с кормы буксировочный конец – метров семьдесят. Ни о каком плавучем якоре не могло быть и речи – его бы просто оторвало без лишних разговоров. Весь океан, сколько глаза видели, был похож на большую стиральную машину. Рёв ветра был такой, что приходилось кричать при разговоре – иначе друг друга не услышишь. Ни я, ни Сергей ничего подобного раньше не видели. И это принимая во внимание, что мы только недавно вернулись из кругосветной гонки.

Нам оставалось только наблюдать за обстановкой. Позиция по отношению к берегу была безопасная, мелей и прочих неприятностей по курсу не было. Задрав все люки наглухо мы сидели на палубе в полном штормовом обмундировании, пристегнувшись страховочными поясами к палубным обухам. Сидеть внутри яхты с закрытыми люками – не очень приятное занятие.

Ветром нас сдуло мимо Фримантла. Изменить курс не было никакой возможности. Мы решили ждать изменения ветра, понимая, что такой силы ветер не может дуть бесконечно. И точно, ветер стал отходить дальше к востоку, а потом и на юг. Нам оставалось только следить за изменением направления ветра по компасу. Ещё через час ветер стал стихать и мы смогли поставить штормовой стаксель. Теперь нам надо было возвращаться обратно, потому что ветром нас сдуло миль на десять-двенадцать ниже Фримантла.

Утром 24-го апреля, мы зашли в гавань Фримантльского яхт-клуба. Ошвартовавшись у наружного причала мы пошли представиться коммодору яхт-клуба. В то время им был Брайан Уэлс. Брайан помнил Сергея и меня с прошедшего Витбрёда. Тогда мы проводили много времени во Фримантльском яхт-клубе, готовясь к третьему этапу кругосветной гонки.

Когда он нас увидел – его удивлению не было предела. Первым делом он угостил нас хорошим завтраком, прямо в здании яхт-клуба. Потом стал расспрашивать нас подробности. Вот тут-то мы и узнали, что мы попали не просто в сильный ветер, а в циклон FiFi. Это был тот циклон, о котором нам говорили в Джералдтоне. Но только направление циклона не совпало с прогнозом и вся мощь этого циклона обрушилась на побережье между Джуриен (городок на полпути от Джералдтона до Фримантла) и Манджура – 30 миль южнее Фримантла. За время циклона в районе погибло 27 человек, 100000 домов остались без электроэнергии. Про этот циклон можно прочитать на Интернетe.

Брайан предложил нам бесплатную стоянку со всеми удобствами (душ, вода, электроэнергия) на всё время нашего пребывания во Фримантле. Предложил нам также перешвартовать яхту поближе к зданию яхт-клуба. Мы поблагодарили, но сказали, что

стоять на внешнем молу нам удобнее, так как у нас нет двигателя. Брайан, сам бывший моряк военного флота, только глаза раскрыл от такого объяснения. Он долго не мог поверить, что мы прошли весь путь на совершенно «экологически чистой» яхте.

Фримантл стал нашим последним портом по пути на юг. Учитывая состояние лодки, приближение сезона зимних штормов, мы решили двигаться обратно на север, с конечной целью – Владивосток. От Фримантла для нас начинался путь домой.

### **Стоянка во Фримантле**

На следующий день мы позвонили домой, сообщить нашим родственникам и друзьям, что мы прибыли во Фримантл. Я поговорил также с Валерой Обуховым, обсудил с ним ситуацию и объяснил, что идти вокруг Австралии не представляется целесообразным в связи с наступлением зимы в Южном полушарии. Валера согласился с моими доводами и пообещал передать наш разговор директору Института Инноваций. Про поломку мачты я ничего не говорил. Считал, что раз мы справились своими силами, то всё в порядке.

После этого мы обзвонили своих знакомых. Несмотря на рабочий день – был вторник, если не ошибаюсь, многие побросали всё и приехали в яхт-клуб на встречу с нами. Интересно, что у нас с Сергеем были разные знакомые. С его стороны, так сказать, прибыли Билл Вейер с женой Су, о.Анатолий Сытник с женой, Ефросиньей Домбровской. Из моих знакомых – был Гилл Гудвин и Ричард Реид. О.Анатолий был священником Украинской церкви в Перте во время нашей первой стоянки на «Фазиси». Когда мы встретились во второй раз, он был уже на пенсии. Но, как человек активный и популярный в украинской среде, он тут же организовал нам массу всевозможных встреч и застолий. Понятно, украинским старожилам в Перте новости с Украины были вовсе не

безразличны. К тому же яхта из Киева – это как частица Украины. Всем было интересно побывать на борту, лично пообщаться с «отважными украинскими мореходами». Вопросам и рассказам не было конца.

До этой встречи я не знал близко о.Анатолия. Я его видел раз на «Фазиси», но был чем-то занят и пообщаться не успел. Теперь удалось познакомиться поближе. Забегая вперёд скажу, что мы так и остались хорошими друзьями по сей день.

С Гиллом Гудвином я познакомился во времена «Фазиси». Он был президентом местного отделения “Rotary International”. Тогда он организовывал экипажу «Фазиси» всевозможные встречи с представителями общественности. В этот раз он тоже проявил себя как всесторонний организатор, хотя уже и не был президентом “Rotary International”. Должность эта выборная и только на один год.

Билла Вейера и его жену Су я не знал до этой встречи. Это были знакомые Сергея, очень приятные и отзывчивые люди. Интересно, что во время одной из встреч с ними Су сказала, что когда Билл слышал по новостям о наших неприятностях с мачтой, он тут же собрался выслать нам чек на тысячу долларов. Но не выслал, так как не знал адреса. Я подумал, почему такая сумма? Потом узнал, что в телевизионном репортаже рыбаки из Калбарри давали свою оценку нашим шансам добраться самостоятельно в Джералдтон. По их мнению (однозначному), шансов у нас не было никаких. Единственная альтернатива – отбуксировать яхту за катером. Такая операция и стоила бы тысячу долларов. Мы с Сергеем не знали о такой оценке и нам поневоле пришлось «опровергнуть» предсказания рыбаков. А Билл сэкономил тысячу долларов.

Через пару дней первая волна энтузиазма от встречи спала.

Интерес к нам не пропал, но стал более организованный, что-ли. Нас стали приглашать на различные собрания, сообщая дату заранее. Мы побывали в Украинском клубе, в Немецком клубе,



*В гостях у Гилла Гудвина.*

несколько раз – на собраниях “Rotary International”. И везде нас просили рассказать подробно и об Украине и о нашем походе и много ещё о чём. В Украинском клубе мы организовали небольшую выставку Украинского прикладного искусства, которая имела успех. Раздавали брошюры Института Инноваций всем нашим гостям и знакомым. Ну и конечно значки, сувениры и т.д. В посетителях у нас недостатка не было. Все, кто приходил, восхищались «Гонтой», а узнав, что яхта самостоятельной постройки – восторгались вдвойне. Многие оставляли свои записи в судовом журнале яхты. Встречаясь со всеми людьми, бывая на многочисленных собраниях, мы с Сергеем могли только сожалеть, что не успели к старту гонки. Успей мы к старту, это была бы изумительная кампания по представлению Украины за рубежом.

Среди всей этой праздничной суеты мы не забывали и о делах насущных. Нам надо было продлить австралийские визы, полу-



*Сотрудницы администрации Фримантльского яхт-клуба засвидетельствовали нам своё почтение.*

чить американскую визу для захода на о.Гуам. Этот остров находится в Тихом океане на середине пути между Дарвином (Австралия) и Владивостоком. Потом нужно было получить японскую визу. Индонезийскую визу решили не брать, надеясь на наш успешный опыт с заходом в Мерак.

7-го мая 1991 года. С утра поехали в Австралийское Иммиграционное управление. Заполнили анкеты, ответили на вопросы. Ну и естественно, платить надо за услуги. По пятьдесят долларов с лица. Заплатили. Австралийцы давай воду мутить, мол им надо письменное обоснование чтобы продлить нам визы. Мы удивляемся, говорим, что домой идём, в Союз, а Австралия большая. Не заходить же нам нелегально в порт каждый раз для пополнения запасов и отдыха? Но все наши доводы имели ноль успеха. Единственную умную вещь работник управления посоветовал – поехать в яхт-клуб и попросить коммодора яхт-клуба написать нам пригласительное письмо на какую-нибудь регату. Тогда, на основании письма, нам можно будет выдать визы как спортсменам, а не как туристам.

Поехали в яхт-клуб, встретились с Брайаном. Объяснили ситуацию с визами. Брайан и говорит: «Слушайте, яхт-клуб собирается организовать гонку через три недели, Фримантл – Эксмус. Это шестьсот тридцать миль на север. Хотите присоединиться? Если да, то я вам сейчас же бумагу напишу.» Мы тут же согласились, нам это было по пути, а идти с гонкой – гораздо интереснее. И Брайан был доволен. Наше участие в гонке придавало ей оттенок «международной». Это хорошо в клубных отчётах смотрится.

Получили мы приглашение и поехали обратно в иммиграционное управление. Собственно, не сами поехали, а о.Анатолий нас повёз. Он всегда был готов помочь нам во всём.

Приехали, отдали бумагу. Через день пришли, забрали паспорта с визами. Виза была выдана до 9-го августа 1991 года.

После продления австралийских виз, посетили консульство Японии. Тоже заполнили анкеты, всё как обычно, показали свои приглашения, присланные организаторами соревнований, объяснили причину задержки и необходимость в визе. Но японский консул не проявил желания выдать нам визы. Ну не дал и не надо, решили мы с Сергеем. В конце концов от Японии до Владивостока – рукой подать, а если мы и зайдём на день в какой либо из портов Японии, то катастрофы со страной не произойдёт. И с нами тоже. Распрощались с консулом и ушли. Но хорошо думать про консула оснований не было.

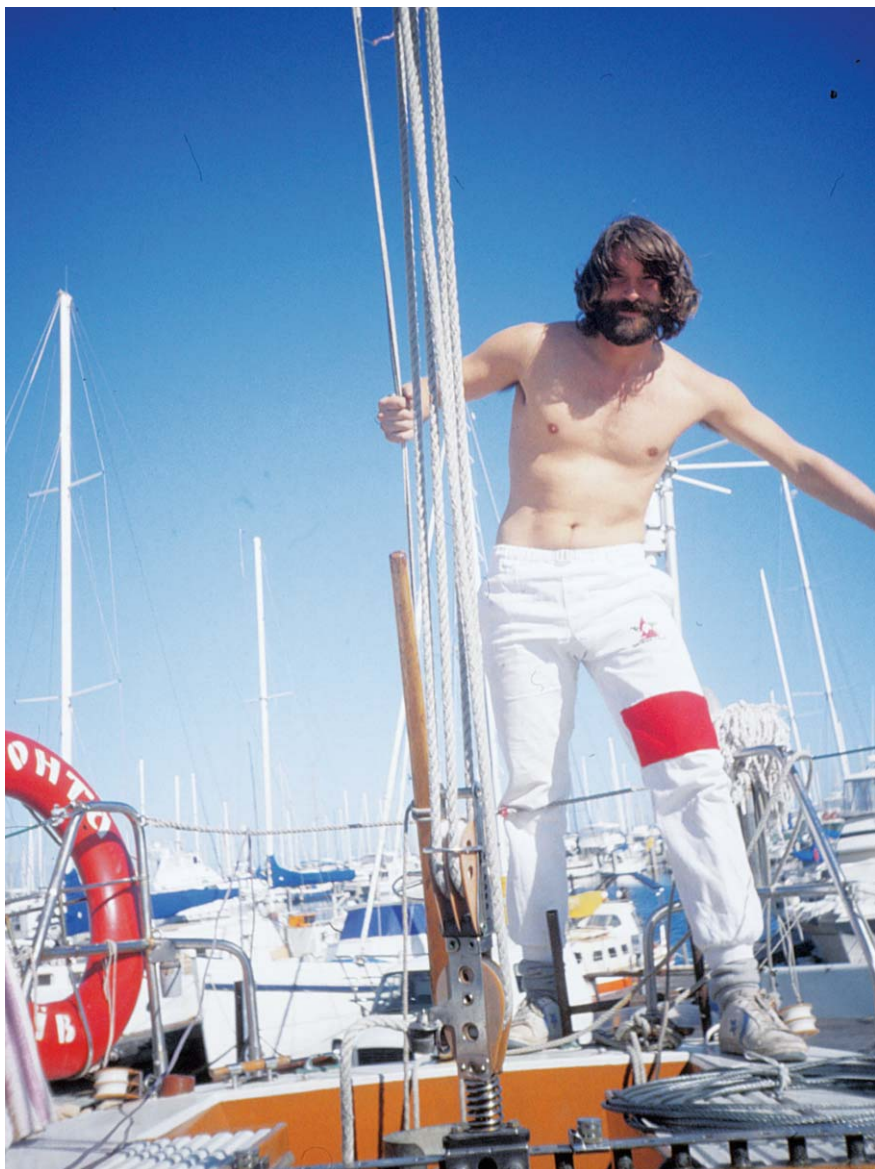
Последняя остановка – Американское консульство. Заполнили анкеты, ответили на обычные вопросы и на другой день визы были выданы, сроком на четыре месяца. Вот уж с кем у меня никогда проблем не было, так это с Американскими иммиграционными властями!

Помимо дел бумажных, так сказать, были и дела яхтенные. Нам нужно было лодку поднять из воды, проверить, есть ли повреждения корпуса (мачтой можно было повредить обшивку), покрасить днище необрастающей краской, ну и много ещё чего. “Rotary International”, при непосредственном участии Гилла и Ричарда, пришёл нам на помощь. Они организовали подъём яхты на берег и заплатили за время стоянки на берегу – три дня. Билл Вейер купил для нас десятилитровую банку необрастающей краски, что не дёшево, надо заметить.



*Готовимся к подъёму на берег.*

Сергей и я, в четыре руки, быстро справились с подводной частью. Мачтой корпус немного поцарапало, конечно, но у нас был ремонтный комплект и мы быстро устранили все повреждения. Когда дело дошло до покраски надводного борта – жена Ричарда, Аня и наш приятель Макс, знали его с Витбрета, вызвались взять эту работу на себя и великолепно справились. Аня по профессии художник. Она написала название яхты после общей покраски. Лодка стала смотреться – как новая игрушка.



*Макс всегда был готов предложить свою помощь.*

Вскоре мы снова стояли на своём месте у причала. “Rotary International” подарил нам солнечную панель, которую я собирался установить на крыше рубки. Билл Милаускас со своей семьёй приехал из Джералдтона, провести нас во Фримантле и привёз нам спутниковую систему навигации. Система была несколько устаревшей, но вполне функциональной. Местные рыбаки обновляли свои системы на более новые, а старые выбрасывали. Одну из них Билл и привёз с собой. Мы её поставили незамедлительно и штурманский уголок сразу приобрёл солидный вид.



*Билл Милаускас со своей семьёй был желанным гостем на борту яхты!*

Оставался ещё один вопрос – мачта. Я решил поехать в компанию, занимающуюся изготовлением мачт, выяснить, что можно сделать. Поехал сам, на «Вольво» которое Гилл Гудвин дал нам с Сергеем в пользование на всё время пребывания во Фримантле. Это был мой первый самостоятельный выезд и руки несколько дрожали от волнения. Не хватало только машину чужую повредить.

Но всё обошлось. Приехал я в Rolly Tasker Sails Pty.Ltd, встретился с руководителем, объяснил ситуацию. Тот пообещал прислать человека для оценки ситуации на месте. На другой день приезжает представитель компании. А в то же время Гилл Гудвин организовал небольшое телеинтервью с нами. Получилась накладка. Но мы разделились и пока Сергей рассказывал общую историю, я беседовал с представителем насчёт мачты. А после присоединился в общий разговор в кокпите яхты.

Результаты переговоров не сильно утешали. Rolly Tasker запросила 2000 долларов за мачту. Собственно, только за хлыст – стоячий и бегучий такелаж предполагалось использовать родной. Такую сумму мы могли собрать, но это был почти весь наш наличный капитал. Ходить же с протянутой рукой – в голову как-то не приходило.

На другой день я снова поехал в Rolly Tasker и предложил им вариант. Я работаю в компании временно, а в уплату – получу мачту. Конечно, может наивное было предложение, но лучшего у меня не было. Попытка не увенчалась успехом. Времена были не лучшие – на страну накатывалась экономическая депрессия. Компания хотела денег и заниматься филантропией не собиралась. Так что остались мы со старой мачтой. Мы, конечно, осознавали серьёзность обстановки, но были факторы уменьшающие наши тревоги. Например путь домой должен был проходить преимущественно при попутных ветрах. Во время циклона мачта не подвела – значит есть определённая уверенность, что и при



*Макс (слева), Розмари Блэйк и Ричард Рейд.*

нормальной обстановке ничего не произойдёт. Ну и так далее.

Как то раз, сидя в каюте со всеми этими мыслями в голове, я услышал, что кто-то окликает нас с причала. Высунулся из люка – смотрю – женщина средних лет стоит. Спрашивает меня, что это за флаг такой, жёлто-голубой, у нас на ахтерштаге? Я объяснил, слово за слово – завязалась беседа. Познакомились. Женщину звали Розмари Блэйк. Жена врача, яхтсменка, шла вдоль причалов – увидела незнакомую лодку. Решила подойти, поинтересоваться. Вообще, кончилось тем, что пригласила она нас с Сергеем к себе на обед. Вечером мы поехали к ней. Нас приняли очень гостеприимно, вечер прошёл отлично. Договорились встречаться регулярно.



*Во время одной из гонок в районе Фримантла.  
Розмари справлялась с обязанностями фотооператора и штурмана.  
На руле – наш новый знакомый Вальтер.*

Помимо всей деятельности описанной выше, мы ещё участвовали в клубных гонках каждую субботу. Желающих попасть в экипаж было предостаточно. Все, кто нам помогал, приглашались в гонки на правах почётных гостей. Таким образом прошёлся с нами под парусами Билл Милаускас со своей семьёй, Розмари Блэйк, о.Анатолий с Ефросиньей. Одну гонку мы выиграли бесспорно. Тогда у нас в экипаже был о.Анатолий и Ефросинья. А приз был – бутылка хорошего рома. Вывод – когда приз стимулирующий, то и экипаж работает с энтузиазмом.

Событий было много, дни были все насыщенные. Ещё одно из событий стоит упомянуть. Сергею и мне довелось участвовать в съёмках фильма «Ветер». Фильм американский, о том как американцы проиграли Кубок Америки австралийцам, а потом выиграли его обратно. Кинокомпаниям нужны были кадры со зрителями на катерах, на дистанции. У нашего приятеля, моряка торгового флота в отставке Дона Виттона, был катер и компания его наняла на пару съёмочных дней. Дон пригласил нас в экипаж, изображать восторженных болельщиков. Нам нужно было размахивать флагами перед камерами. А когда камер не было рядом – то мы просто пили пиво. И то и другое получалось у нас очень хорошо. Но в кадры мы не попали. По крайней мере, когда я смотрел это фильм, то никого из нас не заметил.



*Гилл Гудвин познакомил нас с писательницей – Надей.*

Во всех этих заботах дни летели быстро. И наступил день, когда нам надо было прощаться с гостеприимным Фримантлом и возвращаться домой. Старт гонки Фримантл – Эксмус был назначен на 28 мая, а это уже завтра.



## Часть вторая

## «Международная» регата Фримантл – Эксмус

День старта гонки. С утра в яхт-клуб проводить нас пришли все наши друзья. На причале возле нашей лодки не было свободного места. Розмари Блэйк пошила Сергею и мне футболки с названием яхты. Выглядели они очень нарядно. Дон Виттон принёс большую кастрюлю студня, который он сам приготовил. Велел нам съесть его в первые три дня.

Но наши украинские друзья удивили всех. Под руководством о.Анатолия они вкатили на причал огромную телегу с продуктами. Даже наскоро разложить их в яхте заняло более получаса. Вообще, продовольствия у нас было – в пору в кругосветное плавание идти!



*Наши украинские друзья. Справа от меня – о.Анатолий и Ефросинья Домбровская. Макс (стоит между Сергеем и мной), тоже попал в число «украинских» друзей. Сам он родом из Италии.*



*Наши друзья и знакомые. Когда все провожающие собрались на палубе – осадка у яхты заметно увеличилась! О.Анатолий Сытник – в первом ряду, второй слева.*

Расставаться всегда немного грустно. Нам пожелали победы в гонке и вообще – счастливого плавания, мы без конца благодарили всех за проявленную о нас заботу ну и т.д. Потом поставили паруса, отошли от причала, сделали круг по гавани для последних снимков и направились к стартовой линии. Старт был назначен на 10.00 утра.

Нас по-прежнему было двое. Мы хотели добрать пару человек в экипаж, написали объявление на доске в яхт-клубе, но не успешно. Несколько человек заинтересовалось всего, но потом и

они не смогли оторваться от своей работы. Ну что ж, вдвоём мы тоже себя не плохо чувствовали.

Флот собрался – яхт пятнадцать. Несколько разношерстный с точки зрения размеров яхт. Мы были самой маленькой яхтой из всех. Стартовали неплохо. В этот раз мы поставили новые паруса, купленные в Таганроге. Генуя (носовой парус) имела очень хорошую форму и тянула нас как добрый конь. Первые несколько часов мы держались в середине флота и сдавать позиции не собирались. Но вдруг парус просел на штаге. Оказалось, что огон (петля) на тросе разорвался и парус упал на палубу. Огон был не заплетен, а зажат втулкой. Зажим был сделан некачественно и трос выхлестнулся под нагрузкой. В результате парус пришлось менять на старый, лазить, доставать фал с мачты, укладывать повреждённый парус, снова настраиваться на гоночный лад... Пока мы всё это проделали, яхты с полными экипажами обогнали нас и мы оказались в роли догоняющих.

Вообщем, получилось, что зря мы новые паруса лелеяли. Воспользоваться ими так и не удалось в гонке.



*До встречи, Фримантл!*



На этой схеме показан маршрут яхты от Перта до Брума. Основные остановки на пути были в Эксмусе, Дампир, порт Волкот (на схеме не указан). Брум будет нашим последним портом захода на Австралийском континенте.

Вскоре мы поставили спинакер. Наконец-то осуществилось наше желание пройтись полными курсами! Но ветер был не очень сильный, а волна – существенная. Лодке не хватало скорости, чтобы стабильно держаться на курсе. При схождении с волны спинакер иногда заполаскивал, несмотря на то, что мы были очень внимательны. Подспинакерной сетки, предохраняющей спинакер от накручивания на штаг у нас, к сожалению, не было. И ближе к вечеру, часов через десять после старта, мы таки намотали спинакер на штаг. Пришлось мне в беседке подниматься на мачту и распутывать. Распутал, убрал под палубу, стали снова готовиться к постановке спинакера. Ветер немного усилился. Подняли спинакер – всё в порядке. Настроились и продолжаем гонку. Сергей сдал мне вахту, спустился вниз. Через четыре часа он вышел наверх сменить меня. А ветер усиливается, но снимать спинакер не хочется – хорошо идём. Ночь ясная, Луна должна вот-вот взойти. Решили – простоим под спинакером. В гонке мы или нет, в конце концов?

Спустился вниз. Вздремнул на пару часов. Проснулся – слышу, ветер ещё усилился и лодка несётся – полный вперед. Выхожу на палубу – Сергей рулит не отвлекаясь, волна пошла, ветер – баллов под семь уже. Хорошо – попутный курс. В лавировку мы бы уже под штормовыми парусами кувыркались. Серёга мне говорит: «... Не поверишь, пару раз так «прошелестели», что и на «Фазиси» было бы не стыдно.» И это учесть, что «Гонта» – десять метров длиной, а «Фазиси» – двадцать пять. Факт тот, что к этому моменту идти на бак, убирать спинакер было уже поздно. Смыть за борт могло элементарно. Конечно, мы были пристёгнуты к палубе и всё такое прочее, но выйти из кокпита было просто опасно. Будь у нас полный экипаж – то какой разговор, а для двоих – нет, не рискнули. Решили, будь что будет. Лодка кстати, управлялась очень хорошо. Ни единого раза

нас не кинуло в бродяжничество, хотя парусность у нас была во много раз больше, чем надо.

Ну это была и ночка, я вам доложу! Луница сияет, видимость – что днём. На небе ни облачка. Ветра – баллов под десять уже свистит. Мы несёмся – я в жизни не видел, чтобы «Гонта» так шла! Сзади за яхтой бурун – что тебе петушиный хвост. Волну режем – только пласты воды вправо-влево отваливаются. Лаг к тому времени у нас не работал, но за сутки мы точно больше 180-ти миль прошли.

Кончилось всё это – как и ожидалось. В лучших традициях клиперов, когда лишние паруса убирает ветер. Спинакер просто



*Подход к Эксмусу. Справа видны антенны радиосвязи военно-морской базы.*

выдуло из ликовочных лент и он развеялся, как флаг. Скорость упала, мы кинулись убирать то, что осталось. В принципе, спинакер не порвался. Сама ткань осталась целая. Но и поставить его больше уж было нельзя. Поставили геную. Плавание стало безопасным, но и описывать нечего.

К утру ветер стал понемногу стихать. Мы были недалеко от Джералдтона к тому времени. Соперников видно нигде не было. Вскоре ветер упал до умеренного и зашёл к западу настолько, что спинакер был и не нужен. И такое направление ветра продержалось до самого Эксмуса.

На третьи сутки, миль за двадцать до финиша, мы заметили две яхты. Одна из них была впереди нас, другая – позади. Понятно, задача появилась догнать переднюю лодку. Ну и задней не проиграть при этом. Решить задачу удалось наполовину. Передняя лодка всё-таки проскочила перед нами, с зазором меньше мили. Ну а задняя нас так и не догнала. Так что мы финишировали не самые последние.

### **Эксмус – Брум**

Эксмус в те времена был маленьким посёлком рыбаков и туристов. Всегда умеренный климат (посёлок находится в тропике Козерога), песчаные пляжи, коралловые рифы, рыбалка – всё это располагает к отдыху. Собственно фримантльский яхт-клуб организовал гонку с целью оживить интерес туристов к этой точке Западной Австралии. Из достопримечательностей помимо природных разнообразий – остатки радиолокационной станции, разбомбленной японцами во время Второй мировой войны и австралийско-американская военно-морская база связи. Опорные мачты антен этой базы возносятся ввысь метров на 180. На одной из мачт установлен проблесковый огонь, что является великолепным навигационным ориентиром.



*Риф на подходе к Эксмусу.*



*Австралийский простор. Даже спустя много лет, глядя на эту фотографию я говорю себе, что нигде в мире я не видел подобного пейзажа.*



*Любая гонка – это всегда серьёзно! Ставим спинакер.*

Сами соревнования были закрыты на другой день после финиша последней лодки. Призового места мы не заняли, но тем не менее организаторы гонки вручили нам вымпел и сувенир с памятной табличкой. Знак внимания к нам был очень приятен.



*Для местных гонок недостатка в экипаже у нас не было.  
Всем было интересно побывать на «Гонте».*



*Когда всё идёт по плану, то можно слегка и расслабиться. Но только слегка...*



*Награждение после гонки. Эти рубашки нам пошила Розмари (в центре) перед уходом из Фримантла.*

Из наших фримантльских друзей в Эксмус приехала Розмари Блэйк с детьми. Встреча была радостная. Очень часто Розмари приглашала меня с Сергеем покататься по окрестностям. Надо сказать, посмотреть было что. Природа, не тронутая никем за многие тысячелетия. Наскальные рисунки аборигенов, ущелья и скалы – всё это впечатляло.



*На гребне каменной «волны». Во время поездки по холмам Эксмуса.*



*Вид из ущелья.*

Поездка на верблюдах и экскурсия на базу по каким-то причинам была отменена гоночным комитетом. Но мы с Сергеем полушутя сказали: «...Гонку мы прошли? Прошли. Экскурсию участникам обещали? Обещали. Давай экскурсию! А на верблюдах – мы в следующий раз покатаемся.» И что бы вы думали? Для нас двоих и для Розмари с её семьёй были выписанны пропуск на базу.



*Контрольно-пропускной пункт базы.*

На другой день Сергей и я одели футболки с надписью “The Russians are coming” – из нашего «Фазисовского» гардероба и направились на экскурсию. Встретил нас австралийский командующий базой, командер Доукинс. Он был одет в парадную военно-морскую форму. Есть у меня пару фотографий с этой встречи. Принимая во внимание, что «Русские идут» – это американский лозунг времён Холодной войны – выглядели втроём мы просто замечательно!



*Во время посещения базы ВМС Австралии. Командер Доукинс окружён «русскими».*

Командер Доукинс оказался гостеприимным хозяином. Около часа нам показывали разные достопримечательности базы. Сама база, вообще-то уже не имела такого значения, как скажем в годы Вьетнамской войны. Но всё равно, сам факт нашего присутствия на базе был исключительным. Сергею, как морскому инженеру-электрику было более интересно. А мне, как механику – только постольку поскольку. Единственный вопрос, который я задал – почему на базе такое огромное количество пустых бочек

из под топлива, расположенных стройными рядами в разных направлениях? Командующий объяснил, что на эти бочки персонал базы выкладывает кабеля, чтобы они не отсыревали от росы.

Побывали мы и на причале базы. На самом конце причала сделана площадка для швартовки судов снабжения. По периметру площадки – стальные перила, залитые в изоляцию, чтобы не ржавели. Верхний поручень был весь изрезан, словно накаткой кто прошёл на токарном станке. Я спросил, в чём причина такого «оформления»? Оказалось, персонал базы в свободное время ловит тунцов с причала и наматывает лёску на перила. Когда тунец берёт – то тянет с такой силой, что лёска изоляцию режет, как ножом. И точно, в воде видны были тунцы, как поросята размером.

Пять дней стоянки пролетели незаметно. Участники гонки разошлись, в основном все направились обратно, во Фримантл. Мы же продолжили свой путь на север. Следующий порт захода наметили Дампир. К нам в экипаж присоединилось трое новичков. Сара и Крис – оба из Англии, путешествовали по стране на перекладных, так сказать. Они направлялись на север Австралии и предложили свои услуги в качестве палубной команды. Яхтенного опыта у них было маловато. Робин – житель Фримантла, участвовал в гонке, а потом решил пойти на яхте дальше, до Дарвина.

Робин был опытным яхтсменом, бывавшим в Дарвине и раньше. Его опыт был нам очень кстати. Сара и Крис – не старше двадцати трёх лет, Робину было за сорок.

Переход до Дампира был очень приятный. Почти полный экипаж на яхте давал нам с Сергеем возможность отдохнуть немного. Да и новые люди – новые беседы. Это разнообразило жизнь на борту.



*Стоянка в Дампире. Последняя точка, где можно было подойти к берегу – зарядить аккумуляторы.*

В Дампире мы провели два дня. Это было единственное место на побережье Западной Австралии, где нам удалось стать к причалу. И это было уже необходимо. Как мы ни экономили наши аккумуляторы, а подзарядить их стало насущной проблемой. В местном яхт-клубе заход украинской яхты вызвал здоровый ажиотаж. Сергеем и мне выписали удостоверения почётных членов Дампирского яхт-клуба сроком на один месяц. Такое удостоверение позволяло нам пользоваться причалом яхт-клуба, в то время как остальной флот стоял на бочках. Надо сказать, что приливные-отливные течения уже были заметны. В Дампире, например, перепады доходили до четырёх метров.

В Дампире я наконец-то закрепил солнечную панель на крыше рубки. Провёл провода, включил в щит. Как проверить – работает панель или нет? За тестером было лень в каюту спуститься. Не долго думая, лизнул два конца провода, выходящего из панели. Удар током такой силы, что искры из глаз посыпались, подтвердил, что всё работает. День был солнечный и на выходе было вольт шестнадцать, я думаю.

Надо сказать, что с установкой солнечной панели все наши энергетические проблемы отпали. Теперь мы могли пользоваться спутниковой системой навигации без ограничения. До этого стоило подумать, включать или нет. Прожорливая была система. Пару слов о городе. Назван город в честь английского мореплавателя, Вильяма Дампира. Он был первым англичанином, исследовавшим западное побережье Австралии. Район, где расположен город, называется Пилбара. В Пилбаре находится одно из крупнейших в мире месторождений железной руды. Город не большой, основной вид деятельности населения – работа на шахтах по добыче железной руды и работа в порту. Производство, конечно, колоссальных размеров. Причалы уходящие в море на несколько километров – нормальное явление. Тоже самое можно сказать и о железнодорожных составах. Длина составов доходит до восьми километров. Приводится в движение весь состав шестью тепловозами. Два в начале состава, два – в середине и два – в конце. Управляется вся эта сцепка одним человеком.

В Дампире мы познакомились с Ником Кармелитой и Виктором Беккером с его женой Дженифер. Они жили в посёлке под названием порт Волкот. Ник строил свою стальную яхту. Все они так приглашали нас, чтобы мы зашли к ним на яхте, что отказываться было просто неудобно. На другой день утром, мы попрощались с гостеприимным яхт-клубом Дампира и направились в порт Волкот.



*Робин (слева), Сергей и Крис. Порт Волкот.*

Если идти вдоль берега, расстояние будет не больше двадцати миль от Дампира. Но мели не позволяли. Пришлось огибать архипелаг Дампир с севера и потом возвращаться как-бы назад. Весь переход занял день и вечером мы отдали якорь на рейде порта Волкот.

С новыми друзьями время быстро летело. Ник строил большую стальную яхту, мечтая о времени, когда он сможет пойти в свободное плавание по океану. Строил он лодку качественно, на века. Это конечно была не гоночная яхта, но комфортабельный крейсер. Забегая вперёд скажу, что он осуществил свою мечту. На своей яхте он ходил до Африки и обратно, теперь он стоит во Фримантльском яхт-клубе. Я по прежнему поддерживаю с Ником и с семьёй Беккер хорошие отношения.

В Волкоте мне удалось зашить порванный спинакер. Дженифер предоставила мне швейную машинку и я как умел – так и

справился. Для первого раза получилось не очень изящно, зато прочно. Этот спинакер мы потом использовали не раз.

Через два дня мы снялись с якоря. Прощание было тёплым. Когда мы подняли паруса и легли на курс, Виктор включил на полную громкость песню “Local Hero” Марка Кнофлера, популярного австралийского исполнителя. Потом он отсалютовал нам из охотничьего ружья. Мы ответили зелёной ракетой.

Наш экипаж уменьшился на одного человека. Сара решила остаться в Волкоте. Но и четырёх человек было вполне достаточно для несения вахт. Следующий порт захода – Брум, потом – Дарвин и, прощай Австралия.

Была середина июня. До Брума – 330 миль. Мы бодро покрывали это расстояние. Ветер был баллов пять, шли мы в полный бейдевинд левого галса. Парусами не форсировали – к чему? Мы ведь не в гонке. Но тем не менее, за двое суток прошли 300 миль.



*На курсе к Бруму.*

Солнечное утро застало нас в 30 милях от Брума. По правому борту тянулись так называемые «Восьмидесятимильные пляжи» – восемьдесят миль чистейшего белого песка и голубого океана до самого Брума. Идя шестиузловым ходом мы рассчитывали зайти в порт не позже двух часов дня.

Обрыв талрепа задней основной ванты левого борта произошёл совершенно внезапно. В этот раз мачта переломилась ещё в воздухе, до удара об воду и упала на правый борт, снеся пару лерных стоек по пути. До берега было мили три. Мелей и рифов в зоне аварии не было.

Мы с Сергеем только выругались и всё. Дальше мы знали абсолютно чётко, что надо делать. Робин – опытный яхтсмен, тоже пришёл в себя быстро. Молодой представитель «владычицы морей» Крис сообщил дрожащим голосом, что мама предупреждала его не ходить в море. На это я ему посоветовал покрепче держаться за палубу и поменьше думать о маме в данный момент. Это его несколько взбодрило.

Первым делом отдали якорь. Стали на Данфорт – тип якоря. Грунт – песок. Якорь забрал сразу. Следующая задача – снять паруса с мачты. В этот раз мы несли грот и третью геную. С уборкой грота возникло пару проблем. Пришлось нырнуть в воду несколько раз.

Хорошо, что нас было четверо. Часа через полтора-два после аварии мы вытащили обе половины мачты на палубу. Затем стали готовить аварийное вооружение по отработанной схеме. Делали всё совершенно спокойно, словно мы были в тренировочном классе, а не в реальных условиях. Единственное, что мешало – это сильный накат. Без мачты яхту кренило до 45 градусов, а то и больше, на каждый борт. По палубе передвигаться можно было только на четвереньках.

Как бы то ни было, часов через десять аварийный рангоут был поставлен. Осталось подогнать паруса и можно двигать. Достали трисель, штормовой стаксель. Снова подшили стаксель, прямо по тем маркам, что я поставил в Калбарри. Ещё пару часов провозились.

Наконец, всё готово. Стали сниматься с якоря, а якорь не встаёт. Мёртво держится за грунт. Заложили мы якорный конец на лебёдку и при схождении с волны – добирали его, а при всхождении на волну – удерживали. Минут двадцать таким образом упирались – наконец выдернули якорь. Подняли на палубу – глядь, а половины лапы нет. Оборвалась. Остался у нас только адмиралтейский якорь, после этого.

Легли на курс, Крис тоже повеселел. Работал-то он хорошо, просто с непривычки боязно показалось. Ветер, естественно, скис. Шли мы эти тридцать миль всю ночь и утром отдали якорь на рейде Брума.

### **Брум – Перт**

Стоянка в Бруме имеет одну характерную особенность. Малоу судну невозможно стоять у причала. Приливы и отливы достигают одиннадцати метров. И когда идёт отлив, течение узла четыре гарантированно. А то и больше. Поэтому весь местный флот стоит на бочках и подходит к причалу только на очень короткое время. Конечно, судам покрупнее отливы менее страшны, но для яхты, например, быть прижатым к пилонам причала во время отлива может привести к неприятным последствиям. Собщение между судами на рейде и берегом/причалом – при помощи моторных лодок.

Сам город расположен километрах в пяти от порта. До него от порта ведёт асфальтированное шоссе.



*Вот такую картину мы увидели в порту Брум. И как в таких условиях отремонтировать мачту? Было над чем задуматься...*

Крис не стал терять времени даром. Он мгновенно собрал свою сумку, подозвал проходящую мимо лодку – и был таков. Больше я его не видел.

К середине дня и Робин покинул нас. Потом я встречал его в Бруме, в баре, пару раз. Мысль предложить свою помощь с ремонтом мачты его не посетила. Но, в конце концов, они были случайными людьми на яхте, так что и ожидать избытка «патриотизма» не приходилось.

С борта яхты было отлично видно здание с надписью на крыше “Broome Slipway”. Это то что надо, подумал я. Решили нанести им визит. Остановили проходящую мимо лодку, попросили подбросить нас до причала. Такого рода услуги здесь – в порядке вещей.



*Крайнее здание справа на снимке – Broome Slipway. Туда мы и направились для выяснения, что можно сделать с мачтой?*

Пришли на территорию слипа. Познакомились с владельцами. Это были два брата, Мартин и Гэрри Янема. Родители – датчане. Сергей и я объяснили ситуацию, поинтересовались, можно ли рассчитывать на помощь? Ребята сказали, ну что ж, поможем. Но только сегодня уже поздновато начинать, а завтра с утра нужно с приливом подвести яхту к причалу и снять мачту. Вся операция должна быть чётко спланирована, а то начнётся отлив и тогда задача усложнится немеряно.



*Мартин (справа) и Гэрри Янема. Оба – мастера высшего класса.  
Не было такой технической задачи, которую они бы не смогли решить.*

Задачу мы поняли. Сергей сказал, что хочет в город съездить, развлекаться. Ну, а почему нет? Поехал. Договорились, что рано утром он будет на борту – как штык. Я остался в порту, осмотреться.

Слип мне понравился. У них было всё необходимое для качественного ремонта мачты. Полный набор металлорежущих станков, сварка, пресса, мобильные краны, грузовые машины – вообще, шикарно оборудованны. Чтобы в Джералдтоне были такие возможности – то и рангоут второй раз не потеряли бы. Позвонил в Перт – сообщил нашим друзьям о происшедшем. Они тут же подключились в спасательную операцию. Гилл Гудвин связался с местным отделением “Rotary International”, объяснил им ситуацию. Через некоторое время смотрю – моторная лодка к нам направляется. Подъезжает, окликает меня. Владелец лодки, Кевин Грегг, оказался председателем местного отделения “Rotary International”. Он приехал узнать, не нуждаемся ли мы в чём-либо и оставил нам свою лодку, чтобы мы могли сообщаться с берегом независимо. Я ему был очень благодарен за такое внимание.

Семья Розмари Блэйк тоже не осталась безразличной к нашей одиссее. Через пару дней я получил от них телеграфный перевод на 500 долларов. По тем временам это была приличная сумма. К счастью, она не понадобилась и я смог вернуть эти деньги семье Блэйк через несколько недель.

На другой день я стал готовиться к снятию мачты. Всё подготовил, а Сергея нет. Жду-жду, прилив всё выше и выше, я нервничаю. Упустим прилив – всё отложится на завтра. Наконец Сергей приехал. Подошли к причалу, отдали предусмотрительно якорь, чтобы можно было оттянуться от пилонов. Пока переносили первую половину мачты на причал – прилив кончился и начался отлив. В спешке перекинули вторую часть мачты на причал и давай на якорь оттягиваться от причала. А течение такое – что еле справляемся. С одного катера заметили наши усилия и кинулись на подмогу. Подали нам буксир, мы у себя его заложили. Приготовились, вырвали якорь – катер даёт полный ход и уезжает без нас. Они, оказывается, у себя буксир не закрепили.

А течение несёт – будь здоров. Срочно отдали якорь, но теперь то мы уже между пилонами причала кувыркаемся. А они обросли ракушками – острые и колючие. Руками не удержать, футштоками толкаем – те скользят. Вообще – шум, гам!

Пока катер разворачивался, пока подходил, мы таки поцарапали корпус о причал. Со второго раза катер нас выдернул успешно и отвёл к нашему месту стоянки. Я Сергею, конечно, высказал, что я думаю о его дисциплине. Ясно, ведь договорились, что сбор – рано утром, а не в полдень. Теперь к работе с мачтой ещё и корпус яхты надо приводить в порядок.

Ладно, на другой день перевезли мачту на слип. Сергей снова в город собрался. Я ему говорю, что пора бы и делом заняться. Он отвечает, что быстро вернётся обратно и присоединится к работе. Поехал. Я начал готовить мачту к ремонту. Вдвоём, конечно, было бы сподручнее, но и в одиночку всё подготовил. Просто времени больше заняло.

Для соединения мачты нам нужен был где-то метр алюминиевой трубы, диаметром 150 мм. Такой трубы на слипе не нашлось. Её можно было заказать в Перте – столице Западной Австралии. А это почти три тысячи километров на юг. Снова нас выручил “Rotary International”. Они связались с поставщиками труб в Перте, оплатили все счета, связанные с покупкой и доставкой трубы в Брум.

Пока ждали трубу – выдалось два свободных дня. Пошли с Сергеем в город, посмотреть, что да как, пива выпить. Дело то происходит в тропиках, жарко и влажно на улице. Походили, посмотрели, развеялись немного. Встретили, кстати, Робина. Тот притворился, что нас не заметил.

На другой день нужно было начинать работу с такелажем. Причина обрыва талрепа было точно такая же, как и в первый

раз – усталость металла, образование микротрещин в основании резьбы. Однако Сергей снова нашёл какую-то причину и смылся в город. Пообещав, что не надолго. Такое поведение не обнадеживало вовсе. Где же помощник, когда он нужен? Нельзя же всё время только развлекаться.

Ну ладно, я тем временем снял все талрепы. Верхняя и нижняя части талрепов были выточены из одного куска, включая резьбовую часть. Резьбовые части я пообрезал, в вилках просверлил отверстия и нарезал резьбу мечиком. После этого прогнал плашкой резьбы на обрезанных хвостовиках – превратил их в шпильки и таким образом вкрутил их в вилки. Законтрил шпильки, чтобы не открутились самостоятельно. Получилось очень даже неплохо. Такая конструкция убирала концентратор напряжения в зоне выхода резьбы.

Провозился почти день. Хорошо, Гэрри и Мартин позволили мне самому работать на токарном станке и вообще, пользоваться всем оборудованием. Они ж ведь не знали, что у меня пятый разряд токаря-инструментальщика. А вдруг я себя пораню или ещё что-то? Тогда бы у них были большие неприятности. Но очень скоро они поняли – волноваться на мой счёт нет необходимости.

Вечером я вернулся на яхту. Сергей уже был там, даже ужин на двоих приготовил. Поели, я спрашиваю Сергея, что за дела такие – целый день тебя нет, я один упираюсь. Ты говорю, объясни, что происходит, чтобы ясность была. А то я получаюсь, как яхтсмен-одиночка, когда работу делать нужно. А как гулять-развлекаться, так у нас – экипаж. Непонятно это мне, надо что-то делать. Добавил также, что силой удерживать никого не собираюсь, но и терпеть балласт тоже желания нет. Конкретно Сергей ничего не объяснил, да мне и так было всё ясно. Ещё во Фримантле он начал отлынивать от работ по яхте. Постепенно он

утратил интерес ко всему делу. На утро Сергей собрал свою сумку, подозвал проходящую лодку и исчез.

Хоть мы и прошли не одну тысячу миль вместе, но отношение к этому походу у нас было разное, я думаю. Если в начале похода у Сергея был энтузиазм и желание быть активным членом экипажа, то постепенно этот энтузиазм угас. Зато принцип «если праздники мешают работе, то нужно бросать работу» – стал практиковаться всё чаще и чаще. Человек он общительного характера, с хорошо подвешенным языком и с чувством юмора. На любых праздниках – всегда оказывается в центре внимания. Известно, что «лучше выпить и попеть, чем работать и потеть». Вот он и искал себе праздник, где только мог. А следить за яхтой, разделять эти заботы со мной – отодвинулось на второй план. Могу привести ряд примеров, подтверждающих сказанное выше, но не вижу в этом необходимости.

Я не пропагандирую отшельнический образ жизни. И хорошо провести время с друзьями мне вовсе не чуждо. Однако я всегда ставил дело превыше развлечений. И ожидал такого же отношения к жизни у Сергея. Но ожидания не оправдались.

Был ещё один фактор, послуживший причиной ухода Сергея. В Америке его ждала невеста. Срок американской визы, полученной нами в Перте, истекал. Поход затягивался и ставить интересы товарищества выше личных интересов он не посчитал нужным. Полгода спустя я узнал, что Сергей женился на той девушке, получил вид на жительство в США и почти сразу развёлся с ней. Три года спустя, когда я случайно встретился с ним в Америке, он собирался жениться в очередной раз на другой женщине. Но это уже история...

Конечно, остаться одному, с поломанной мачтой, без экипажа и с обязательствами привести лодку обратно в Киев любой ценой – всё это представляло из себя объёмную задачу. Мне нужно было выработать новый план. Вскоре я утвердился на четырёх пунктах:

1. Перво-наперво отремонтировать мачту и сделать это максимально качественно. Такие возможности в Бруме у меня были.
2. Организовать команду из Киева в Австралию, минимум два человека. Мне нужны были абсолютно надёжные люди, а не случайные искатели приключений.
3. Вернуться в Перт, продлить свою визу на период ожидания прибытия команды.
4. Найти работу, чтобы была возможность оплатить расходы с переездом команды из Киева и все последующие расходы.

Когда план вырисовался у меня в голове – осталось только привести его в исполнение. С мачтой всё было более-менее ясно. Используя оборудование слипа и помощь Мартина и Гэрри мне удалось устранить прогиб, качественно соединить две половины мачты с плотной посадкой на промежуточную вставку (это очень важно), всё заварить профессионально. Даже покрасить мачту, чтобы не видно было следов ремонта. Через неделю мачта была поставленна на яхту. Немного промахнулся я при стыковке двух половин и ликпаз для передней шкаторины грота в зоне стыка получился со ступенькой, но это было не очень заметно. На форме паруса это не отразилось существенно.

Когда яхта была полностью готова к походу и у меня появилась уверенность, что больше поломки произойти не может, я позвонил в Киев, Валере Обухову. В этот раз я его полностью проинформировал о состоянии дел, о потере мачты в океане, о том, что нужен экипаж, и.т.д. В завершение я сказал, что самыми

подходящими кандидатурами, с моей точки зрения, являются Николай Митин (Колюня) и Юра Кропивко. Валера придерживался такого-же мнения.

Но для того, чтобы начать оформление виз в Австралию, нужны были приглашения от австралийских граждан. Чтобы организовать приглашения и продлить свою визу, мне нужно было вернуться в Перт. Я обратился к капитану порта с вопросом, на какой бочке мне можно оставить яхту в порту? Все якорные места на рейде – частные. Одно дело стать на чужую бочку на день-два и совсем другое – на несколько недель. Капитан порта уверил меня, что та бочка, на которой я стою – бесхозная и никаких проблем он не видит, если я ей воспользуюсь. Отлично.

Потом поехал, приобрёл билет до Перта. Позвонил Розмари, сказал, что возвращаюсь в Перт. Она сказала, что с радостью примет меня в своём доме. У неё был большой участок с отдельно стоящим флигелем. Вот она мне его и предложила для проживания.

В принципе, все дела в Бруме на данный момент были окончены. Я организовал небольшой праздник для Гэрри и Мартина (у меня оставалось пару бутылок русской водки, одну из них выставил на стол). До отъезда оставалось дня два и я сделал несколько пробных выходов на «Гонте» с ребятами, которые мне помогали. Им было интересно пройтись на яхте, ну а мне нужно было проверить такелаж и рангоут в действии. Всё работало безупречно.

В самом конце июля я покинул Брум и автобусом поехал в Перт. Перед расставанием я попросил Гэрри и Мартина приглядывать за яхтой по возможности. Хотя переживать особенно мне было не о чем. Я был уверен, что через две недели, максимум – через три, я вернусь в Брум.



*Проверка мачты и такелажа после ремонта. Вальтер явно наслаждается прогулкой на яхте!*

## События в Перте

До Перта я ехал почти двое суток. Поездка хоть и утомительная, но интересная. До самого Дампира пейзаж справа и слева представлял из себя абсолютно ровную степь. Глядя в окно я иногда думал – вот где аэродромы строить. Земляных работ практически не надо.

После Дампира пейзаж за окном стал более холмистый, за Джералдтоном уже стал появляться высокий кустарник. А вообще – природа не тронута человеком. И не удивительно – на территории Западной Австралии (почти три Европы) в то время проживало полтора миллиона человек. А сейчас – два с половиной.

В Перте, на автобусном терминале, меня ждала Розмари Блэйк. Встреча была тёплой, она посадила меня в свою машину и мы поехали к ней домой.

К моему приезду она всё организовала во флигеле, так что комнатка была очень уютной и удобной. Усадьба дома была похожа скорее на парк. Высокие деревья, трава, цветы, коты бегают.



*Дом Алана и Розмари Блэйк.*



*Флигель, в котором я жил долгие месяцы.*

У Розмари было пять кошек. Один из них – большой и пушистый. Забавно было смотреть, как она его расчёсывала. Расчесет, сделает кота пушистым красавцем, а он тут же в кучу листьев залезет и выйдет оттуда натуральным чертополохом!



*Розмари приводит одного из своих котов в «человеческий» вид!*

Как только организовался с жильём – сразу же поехал в Иммиграционное управление, решать вопрос о продлении визы. Встретился с представительницей управления, объяснил ситуацию, сказал, что ни о каком постоянном проживании речи не идёт. Просто цепь событий привела меня к тому, что мне приходится задержаться в Австралии. На сколько? Это зависит в значительной степени как быстро сможет приехать экипаж. Если бы они приехали через два дня, то мне и визу продлевать не нужно. Мне бы хватило той, что у меня была. Помимо всего

прочего я объяснил, что мне надо получить разрешение на право временно работать в Австралии. Изложил причины такой просьбы.

Разговор получился вполне плодотворным. Астрид Норгард – служащая управления, казалось поняла ситуацию, в которой я оказался и готова была пойти мне навстречу. Я заполнил формы, какие потребовались, заплатил требуемый взнос – пятьдесят долларов. Теперь оставалось ждать окончательного решения властей.

14 августа 1991 года я получил письмо из иммиграционного управления, подписанное Астрид Норгард. В нём она сообщала,



*Встреча с друзьями во Фримантле. Рик Рейд (второй слева от меня) пригласил нас всех к себе домой на обед. Первая слева – Аня Рейд, жена Рика. Вторая слева – Су Вейер. Слева от меня – Билл Вейер. Первый справа – Гилл Гудвин.*

что управление рассматривает мою просьбу о продлении визы. А пока дело рассматривается – мне разрешается работать в Австралии.

Не зная, куда обращаться, найти работу было сложно. К тому же у меня не было машины. То о.Анатолий меня подвозил, то Розмари. Иногда Розмари давала мне свою машину для поездок. Конечно, можно было уехать в Брум. Гэрри и Мартин мне так и говорили – получишь визу – езжай обратно к нам. Дело тебе найдётся всегда. Но с визой получалась задержка – пока решат, пока выдадут... А деньги кончаются. Значит, надо работу в Перте искать, пока с документами дела не утрясются.

Найти работу мне помог Билл Вейер. Его брат, Кен Вейер, был одним из руководителей инженерной компании “Cockburn Engineering WA”. Правда, сначала мы направились в соседнюю компанию – “Sabre Catamarans Pty. Ltd”. Билл поговорил с владельцем компании, но безуспешно. Времена, с точки зрения экономики, были не лучшие. После этого мы и направились к брату Билла.

Кен Вейер нашёл возможность взять меня на работу, по специальности токарь-слесарь. У них как раз был контракт на ремонт гидрографического судна ВМФ Австралии, так что место нашлось. И зарплату в тринадцать долларов в час назначили. Вообще – всё складывалось по плану. Теперь оставалось только терпеливо ждать и работать.

Поначалу машины у меня не было. Билл обещал помочь с машиной в самом скором времени. Ну а до тех пор мне приходилось вставать в 5.30 утра, чтобы успеть на самый первый автобус, идущий в центр города. Там я пересаживался на другой автобус и ехал на фабрику. Потом ещё полтора километра пешком – и я на месте. Работа начиналась в 7.30 утра и если я пропущу самый первый автобус – то опоздаю на работу.

К счастью, такой режим длился только неделю, или чуть больше. У сотрудника Билла оказалась старая машина на ходу, которой он не пользовался и собирался продать. Билл попросил приостановить продажу и отдать машину мне, во временное пользование. За это я платил владельцу машины 50 долларов в неделю. Для меня это был очень хороший вариант.



*Предприятие, на которое мне помог устроиться Кен Вейер. На первом плане видна машина (жёлтая), на которой я добирался на работу и домой.*

Розмари я тоже платил пятьдесят в неделю. Она отказывалась брать деньги, но я настоял на своём. Иди знай, сколько жить в доме придётся. Первую неделю – ещё гость, но потом – постоялец. Вообще, всё наладилось.

Я регулярно звонил в Брум, спрашивал, как там «Гонта»? Гэрри и Мартин говорили, что пока – всё нормально. Лодка была отлично видна с территории слипа.

Конечно, длительная задержка в Перте не входила в мои планы, но тут я сделать ничего не мог. Для себя решил, что по получению визы – поеду в Брум, буду там ждать Юру и Колю.

Параллельно с обустройством на месте я занимался оформлением приглашений для Юры и Коли. Встретился с Гиллом Гудвином. Рассказал ему о своих планах. Без лишних сомнений он заполнил бланки гостевого приглашения для Юры Кропивко. Не помню почему, но можно было пригласить только по одному человеку на семью.

Затем поехал к о.Анатолию. Он всегда оказывал мне гостеприимство и поддержку. Посидели, пообедали. Закончили тем, что он подписал приглашение на Колю Митина.

Когда эти документы были готовы, я кинулся отправить их факсом в Киев, Валере Обухову. Пытался, пытался отослать – не проходят. Вижу – зря только время теряю. Заклеил всё в конверт и отправил по почте. Шло письмо больше тридцати дней и попало к Валере только в самом конце сентября.



*Розмари иногда организовывала пикники на природе для меня. Собиралась корзинка с закусками и мы выезжали в один из многочисленных парков. Это были хорошие дни...*

Из Иммиграционного департамента, вот уже несколько недель после последнего письма, не было ни слуху, ни духу. Но я не торопил события, рассуждая, что «...нас не замечают – это минус, но и не гонят – это плюс». Каждая дополнительная неделя в Перте – это ещё пару сотен долларов к сбережениям, а лишних денег не будет – это мне было ясно. Когда вдруг звонок – вызывают в департамент. Жена Билла, Су, отвезла меня туда, пришла со мной в кабинет. Выходит миловидная девушка и просит Су подождать в приёмной. Объясняет, что хочет задать мне пару вопросов, которые касаются только меня. Ладно, Су выходит, а девушка представляется – сотрудник разведывательной службы Австралии. Я удивился, но слушаю внимательно.

С первых же вопросов мне стало понятно, что она знает обо мне всё и даже больше. Она просто сверяла свою информацию (откуда только взяла?) с моими ответами. К концу разговора она меня спросила, почему я задавал такие глубоко профессиональные вопросы, когда был на экскурсии на базе ВМС в Эксмусе? На это я рассмеялся и сказал: «Дорогая девушка, единственный «глубоко профессиональный» вопрос, который я мог задать, был по поводу огромного количества пустых топливных бочек на базе, расположенных правильными линиями. В то время две причины не позволяли мне «щебетать» на «секретные» темы – мой относительно ограниченный английский и полное незнание оборудования радиосвязи. Последнее – потому, что я инженер-механик, как вы знаете». Потом мы ещё поговорили о чём-то несущественном, она поблагодарила меня, я ответил, что было приятно познакомиться, на этом расстались.

Су ждала меня в приёмной. Когда я вышел, она с нетерпением бросилась ко мне – «Ну как, получил визу?» Нет, говорю я смеясь, до визы дело не дошло, тема разговора была «...Игорь Олегович, вы шпион?» Она – ах, ох и долго не могла поверить, что

такое возможно в «свободной и демократической» стране!

Наступил октябрь 1991 года. Я уже знал, что приглашения для Юры и Коли дошли благополучно и Валера Обухов занимался оформлением заграничных паспортов. Было ясно, что меньше чем четыре месяца получение виз в Австралию вряд ли займёт. К тому же в августе 1991 произошли известные события в Москве, которые привели к распаду СССР, в конечном итоге. Всё это надо было учитывать.

Второго октября я получил письмо из иммиграционного управления. Открываю и читаю. Поначалу не понял, вернее – не поверил прочитанному. Письмо было – полный отпад. В нём сообщалось, что никаких оснований продлить мне визу нет. Приводились чисто бюрократические объяснения на этот счёт. Кроме того, в связи с тем, что моя виза закончилась 9-го августа, мне предлагалось немедленно прекратить работать и покинуть страну в течении 28-ми дней, иначе я буду рассматриваться как незаконно въехавший в страну и буду подлежать немедленной депортации. Решение принято окончательное и обжалованию не подлежит. Помимо этого мне рекомендовалось созвониться с таможней и согласовать мои планы с ними насчёт «Гонты».

Письмо было подписанно Астрид Норгард. Она как могла, извинялась в письме за такое решение (это чувствовалось по стилю и некоторым оборотам речи), но легче от этого мне не было.

Чтобы «усилить впечатление», через день или два я получил письмо от таможни порта Брум. В нём меня информировали, что если я не выведу яхту за пределы страны в течении тридцати дней, начиная с тринадцатого октября сего года, то яхта будет рассматриваться, как импортированная в страну и может перейти в собственность Короны. Письмо было подписанно Крисом Кастером, сборщиком таможенной пошлины Северной Территории.

Позвонил, без всякой надежды, Валере Обухову. Спросил – можно ли ускорить отправку Колюни и Юры? Он говорит, «...Ты что, новостей по телевизору не смотришь? У нас тут такой шухер, что только держись. Хорошо если месяцев за пять всё сделаем». Новости я смотрел, на другой ответ и не рассчитывал особо.

Все мои друзья узнали о таком решении властей. Они были убеждены, что это просто бюрократическое недоразумение. Поэтому решили просить аудиенции с директором Иммиграционного управления Западной Австралии, господином Питером Джадом. Так как я продолжал работать, всю административную деятельность взяла на себя Розмари. Она позвонила в приёмную директора, организовала время встречи. Гилл Гудвин тоже присутствовал на встрече, чтобы помочь объяснить ситуацию, если я вдруг запнусь, да и просто для моральной поддержки. Я ему был благодарен за это.

Совещание было назначено на 16-е октября. Началась беседа с обычных «что» да «почему». Я отвечал, Гилл добавлял, где надо. Иногда Гилл отвечал вместо меня. Он хорошо знал все мои проблемы.

Питер какое-то время не мог понять, почему яхту нельзя продать? Он мне так и сказал – «...Продай яхту, у тебя появятся деньги и ты сможешь получить туристическую визу. И финансовые проблемы у тебя решатся на какое-то время, так что не надо будет искать работу». Наверное он подумал, что моя цель – болтаться в Австралии без дела. Понятно, все переговоры до этого я вёл с его подчинёнными и он был не совсем в курсе дела. Тут я собрал весь свой английский в кулак и говорю: «В Австралии сейчас не лучшие времена с точки зрения наличия свободных денег. Так почему бы не продать Сиднейский оперный театр и Сиднейский мост заодно, дела поправить?» Конечно, может не

так складно я тогда прозвучал, но смысл сказанного Питер понял. «Что ты, что ты, отвечает, – это ж ведь национальное достояние, как можно такое предлагать?» «Вот и яхта «Гонта», – говорю ему, тоже национальное достояние Украины, поэтому продаже не подлежит».

Видать, мой ответ произвёл на него впечатление. Интересно, что после этого разговора австралийские иммиграционные власти никогда больше не предлагали мне продать яхту. А встречаться с ними мне пришлось ещё не раз.

Питер углубился в папку с моими документами. Изучал их с полчаса, наверное. Потом говорит: «Хоть все решения Управления и обоснованны с точки зрения закона, но совершенно ясно, что мой случай – исключительный. Если бы я с самого начала был в курсе дела, то и решение было бы другое. Но на сегодняшний день – решение принято и изменить его никак нельзя. Я очень сильно сожалею, но это так. Для того, чтобы переоформить визу тебе надо покинуть страну и получить новую визу в любом из зарубежных австралийских консульств.» Он пообещал, что будет лично контролировать ситуацию и оказывать мне всяческую поддержку. Я спросил, что произойдёт, если я откажусь покинуть страну? Он сказал, что тогда я потеряю легальный статус в Австралии, и в Москве возникнут крупные препятствия для выдачи виз Юре и Коле. В случае же моего полного содействия властям, он тоже приложит усилия со своей стороны, для ускорения выдачи виз в Москве.

Я спросил, должен ли я возвращаться обратно в Киев для переоформления визы? Нет, ответил Питер, это не обязательно. Важно, чтобы заявление на визу было поданно из-за рубежа. Мол, таков закон. И обходить его уже поздно. Я сказал, что у меня мало времени осталось, чтобы визу в другую страну полу-

чить. Питер пообещал, что пришлёт мне письмо, разрешающее мне находиться в Австралии на неделю дольше окончательного срока. Это мол в пределах его юрисдикции, так сказать. Но на больший срок – никак нельзя.

Последний вопрос у меня был – что делать с таможенной? Показал ему письмо. Питер сказал, что этот вопрос он утрясёт, так что я могу не волноваться.

Когда все насущные вопросы были обсуждены, атмосфера несколько разрядилась. Питер спросил меня о некоторых деталях нашего похода – ему стало интересно, что за случай такой? В конце он говорит: «Многие проблемы у тебя – из-за нехватки времени. Тебе нужно получить постоянную визу и тогда тебе не нужно будет думать ни о каких сроках.» Я говорю, «Хорошенькое дело, тут временную визу не отбить, а вы мне про постоянную толкуете. Дайте мне визу на шесть месяцев и я клянусь, никогда вы меня больше не увидите в Австралии.» «Нет, смеётся Питер, дать визу я тебе не могу, но пока ты за пределами Австралии – можешь подавать на любую визу, включая на постоянное жительство.»

После этого мы перебросились обычными пожеланиями друг другу, Питер попросил меня держать его в курсе событий, дал свой прямой номер телефона. На этом мы и откланялись.

На улице Гилл сказал мне, что хотя мы и не добились изменения решения, но мы получили сильного союзника в лице директора департамента. Такое его было впечатление, по крайней мере. Мне тоже казалось, что встреча была не совсем бесплодной. Во всяком случае, появилась информация к размышлению.

Через день я получил письмо из иммиграционного управления, сообщающее, что срок моего пребывания в Австралии продлён на одну неделю. Позвонил я и в Брум, в таможенную,

поговорил с Крисом Кастером. Он сказал, что всё будет в порядке, я могу не беспокоиться за лодку. Остаётся яхта за мной.

Теперь надо было проработать варианты, в какую страну поехать, переоформить визу. В Киев возвращаться – это точно в Австралию больше не попадёшь и яхту потеряешь. В те времена шансы заработать на билет в Австралию из Киева были просто отрицательные. Так что этот вариант отпал сразу.

Хороший вариант – подъехать в какую-нибудь близлежащую страну. Это было бы дешевле и быстрее. Выбор был – Малайзия (в Сингапур), Индонезия, Новая Зеландия. Новая Зеландия была идеальным кандидатом. Я был в стране раньше, во время кругосветной гонки, у меня там были знакомые. К тому же страна англоговорящая – не будет проблем с языком, как в Индонезии, например.

Позвонил Дэйлу Тремайн, в Окленд. Дэйл прошёл на «Фазиси» три этапа с нами. Замечательным рулевым был. Рассказал ему о своих делах. Тот говорит – приезжай, какие проблемы!

Стал я искать новозеландское консульство в Перте. Скоро выяснил, что консульство есть в Сиднее, в Перте – нет. Позвонил в Сидней, поинтересовался насчёт получения визы. Меня спрашивают, какой паспорт у меня? Гражданин Советского Союза, говорю. «Ну, – отвечают, оформление визы для вас займёт не меньше месяца и неизвестно, выдадим ли мы её вам вообще.» А у меня времени – три недели на всё. Советский паспорт – «серпастый, молоткастый», только Владимира Маяковского в восторг приводил. А во всех остальных странах, будь ты хоть святой, на тебя косо смотрели.

Позвонил Дэйлу, рассказал о результатах переговоров, поблагодарил за желание помочь. Он обложил работников консульства на чистом английском языке. Посмеялись, попрощались...

Следующая попытка – Индонезия. Консульство этой страны в Перте было. Пришёл на приём к консулу. Разговор с ним не запомнился. Но конечный результат был точно такой-же, как и с Новой Зеландией.

Не помню, ходил ли я в Малазийское консульство. Если и ходил, то безрезультатно, естественно.

Решил, что надо подготовиться к любым неожиданностям. Написал объявление, что ищу экипаж для перехода на о. Гуам. Повесил объявление на доске объявлений во Фримантльском яхт-клубе. Несколько человек позвонило, но, в основном, из праздного любопытства. Серьёзных намерений никто не высказал.

Встретился с Сашей Факирой. Я его знал ещё с Витбрета, мы часто встречались у о.Анатолия. У Саши тоже были проблемы с получением визы, австралийцы без конца пытались выпихнуть его из страны. Говорю ему, «Давай, сядем на лодку и идём дальше отсюда. Продуктов – валом, продержимся. А то тут одни трудности с этими австралийцами». Он отвечает, что идея хороша, да вот он подал заявление в комиссию по пересмотру решений Иммиграционного управления, будет ждать решения этой комиссии. А когда это произойдёт – никто не знает.

Забегая вперёд скажу, что через три года Саша таки получил постоянную визу. Потом долгие годы работал в одном из местных институтов преподавателем по электротехнике. Помимо этого участвовал неоднократно в гуманитарных миссиях под флагом ЮНЕСКО. Работал в Восточном Тиморе, Ираке, Афганистане. За работу в Восточном Тиморе был награждён правительственными наградами. Спрашивается, какого чёрта бюрократы ему столько крови испортили с визой?

Остались у меня в запасе только дальние рубежи, так сказать. Это Англия и Америка. Решил начать с Америки. Позвонил в

Форт Лоудердэйл, Бобу Ретингеру. С Бобом я познакомился во время стоянки «Фазиси» во Флориде, после пятого этапа. Он работал репортёром в одной из местных газет. Боб тут же пригласил меня приехать к нему.

На другой день я пошёл в Американское консульство, где уже однажды получил визу. Только срок визы истёк раньше, чем я смог до территории Америки добраться. Отдаю свои документы консулу, говорю, «Вы уже дали мне раз визу, но не удалось ей воспользоваться. Так сделайте милость, выдайте ещё раз». Он вертел-крутил документы, спрашивает, а деньги на поездку у меня есть? «Есть, говорю, два с половиной месяца уже работаю, лишнего себе ничего не позволяю. Пару тысяч собрал.» Ладно, говорит, оставь паспорт, я подумаю.

Поехал я домой, к Розмари. Оттуда позвонил Питеру Джаду, проинформировал его о своих действиях. Сказал ему, что отдал паспорт в Американское консульство, завтра буду знать, дали визу в Америку или нет.

На другой день приезжаю в консульство – паспорт с визой на шесть месяцев готов!

Поблагодарил я консула, он пожелал мне удачной поездки. Помчался с радостной вестью домой. Наконец-то хоть какая-то определённости! Позвонил Питеру, сообщил об удаче с американцами. Он поздравил меня с успехом, напомнив при этом, что время отъезда уже вот-вот наступит. Сказал также, что уверен, в Америке задержки с получением визы в Австралию не будет. Спросил – куда в Америке я направляюсь? Говорю – во Флориду. Он пожелал мне счастливого пути.

Несколько позже, да и то – по непроверенным данным, я узнал, что Питер позвонил своему американскому коллеге и попросил

посодействовать мне с визой. Не знаю, правда это или нет, но хочется верить, что правда.

Позвонил в Киев, Валере и Ире – жене. Сказал, что через неделю вылетаю в Америку – нужно визу переоформить. Я их держал в курсе дела, писал письма, но по телефону текущие события быстрее передать. Я и звонил им часто. Валера сказал, что вопрос с визами для Юры и Коли находится в стадии решения. Все бумаги готовы и вот-вот будут отправлены в Москву. Ну и хорошо, подумал я, пока они с Москвой вопрос решают – я в Америке разберусь с делами и быстро назад, в Австралию.

Теперь мне оставалось купить билет и рассчитаться с работой – я по прежнему продолжал работать в той же компании, невзирая на запреты, так сказать. Гилл Гудвин организовал мне интервью с центральной газетой штата – “The West Australian”. Тридцатого октября 1991 года это интервью было опубликовано в газете, вместе с фотографией, где Гилл и я стоим рядом, на фоне какой-то яхты. На другой день, в четверг, меня на работе стали спрашивать, что да как? Стал я внезапно знаменитостью!

За день до отъезда в Штаты, Розмари организовала прощальную вечеринку у себя дома. Все наши старые друзья и много новых пришли пожелать мне счастливого пути и всяческих удач. Вечер прошёл очень хорошо.

На другой день – четвёртого ноября вечером, Розмари отвезла меня в аэропорт. Возле проходных ворот мы обнялись, попрощались и я пошёл на посадку в самолёт. С твёрдой уверенностью, что через две, максимум три недели я вернусь обратно в Перт.



WAITING: Igor shares a vodka with Rotary Club's Gill Goodwin.

## Ill-fated Igor left high and dry

**RUSSIAN** yachtsman Igor Mironenko is resigned to leaving his boat, Gonta, in Australia after a long run of bad luck.

Igor and a friend, Sergei, had planned to compete in the Melbourne to Osaka race in April, but left too late from Singapore.

Then the mast broke while sailing down the WA coast.

After repairs in Geraldton, they

sailed on to Fremantle for another race but found they were ineligible.

With time running out on their visas, Igor and Sergei set sail for Exmouth, Broome, then Darwin, but the mast broke again near Broome.

Finally, Sergei left for the US, leaving Igor stranded.

Igor is staying with Applecross Rotary Club members until his visa expires next month. He hopes to return for Gonta next year.

*Статья в газете, описывающая кратко мои приключения.*

*В рюмках, кстати, обыкновенная вода. Не помню уже, кому такая идея фотографии пришла в голову. То, что не мне – это точно!*

## Америка, Америка...

Если взглянуть на карту, то ясно видно, чтобы добраться до Майами из Перта – нужно облететь полмира. Причём, не имеет значения, в какую сторону лететь – на запад или на восток. Из Перта я вылетел на Сидней. Из Сиднея – в Осаку. Так что в Осаке я побывал. Правда, дальше аэропорта не выходил – я ведь летел транзитом, но всё-таки. Из Осаки маршрут был на Лос-Анджелес и уж после этого – Майами. Во время полёта пришлось пересекать экватор. В общей сложности на тот момент я пересёк экватор четыре раза. Три раза – на яхте, и один раз – на самолёте.

5-го ноября 1991 года я приземлился в аэропорту Майами. Надо сказать, что тут со мной произошёл дурацкий казус. В билете было указано время прилёта в Майами. Но я, будучи человеком «бывалым», решил, что время надо пересчитать с учётом движения с запада на восток. Пересчитал и сообщил «новое, исправленное» время прилёта Бобу Ретингеру. Естественно, он ждал меня в аэропорту четвёртого ноября. Я прилетел пятого, в соответствии с датой и временем, указанными в билете. Боб не мог знать моих «умозаключений», поэтому пятого ноября он ждал звонка от меня у себя дома, в Форт Лоудердэйле.

Это около сорока километров на север от Майами. Пришлось звонить, извиняться за причинённые неудобства. Он посмеялся, сказал, что выезжает. Минут через сорок он забрал меня из аэропорта.

Боб недавно женился и жил вдвоём со своей женой Хелен в небольшом доме. К моему приезду он приготовил мне комнатку, чтобы было где «кости» бросить. Так как было уже поздно – разговоры решили отложить на утро следующего дня.

Утром я рассказал Бобу о причине приезда более подробно – ведь по телефону всё не объяснишь. «Ну что-ж, говорит Боб, будем искать ближайшее австралийское консульство». Стали смотреть по телефонному справочнику – нет ничего в Майами, да и вообще, во Флориде. После более глубоких поисков выяснилось, что ближайшее австралийское консульство находится в Нью-Йорке. Мои «друзья» из Иммиграционного управления в Перте «призабыли» упомянуть такую деталь. Хотя точно знали, куда я лечу. И уж наверняка знали, что во Флориде консульства нет.

Долго ругаться по этому поводу не было ни времени, ни желания. Надо было ехать в Нью-Йорк. К счастью, мама Боба жила на Лонг Айленде, где-то в часе с лишним езды от Нью-Йорка. Боб



*Роберт Ретингер(Боб) и его жена, Хелен.*

позвонил ей, рассказал мою историю и попросил её оказать мне гостеприимство на пару недель или сколько там потребуется. Естественно, я был уверен, что более двух недель, чтобы получить визу, мне не понадобится. Мама сказала: «Ну что-ж, пусть приезжает, раз такое дело. На месте разберёмся, что к чему».

Купил я себе билет на автобус. До отъезда в Нью-Йорк оставалось пару дней и я, чтобы не слоняться без дела, отремонтировал Бобу его каноэ. Где-то он путешествовал по речке на каноэ и борт проломил.

Перед отъездом в Нью-Йорк Боб меня подробно проинструктировал, что и как делать, на какой поезд садиться, до какой станции ехать. Предупредил, конечно, чтобы я держал ухо востро – Нью-Йорк – это мол не Нью-Васюки. Я всё внимательно слушал и запоминал. На прощанье он мне вручил пару бутербродов – «В дороге пригодятся», сказал. Мы тепло попрощались и я поехал на север.

Ехать пришлось больше суток. Бутербродыгодились – вкусные были. В Нью-Йорке я всё сделал – как советовал Боб. С автобусной станции перешёл на железнодорожную, нашёл поезд идущий на Лонг Айленд и доехал до дома, где жила его мама, Дорли Ретингер.

Дорли встретила меня весьма радушно. Я, со своей стороны, подарил ей пару австралийских сувениров, привезенных из Перта. Начались расспросы, ответы... Вскоре Дорли уже знала мою историю в общих чертах. О себе она рассказала, что летала стюардессой в авиакомпании PAN-AM. Лет пять назад вышла на пенсию и теперь работает в одной из контор в Нью-Йорке. Муж – бывший лётчик-истребитель, во время войны воевал в составе Английских ВВС – умер года три назад. В доме она жила со

своим младшим сыном. Напоминала Дорли мне чем-то Розмари Блэйк. Такая же отзывчивая, готовая помочь незнакомому человеку по первому зову.

На другой день, утром, я проложил курс на Австралийское консульство в Нью-Йорке. Располагалось консульство на Пятой Авеню, в тридцати минутах ходьбы от Центральной железнодорожной станции Нью-Йорка. Вся поездка от порога до порога занимала у меня чуть меньше двух часов.

Приехал в консульство. Помня о разговоре с Питером Джадом, где он говорил, что вне пределов Австралии можно подавать на любую визу, включая на постоянное жительство, сразу



*Дом Дорли Ретингер на Лонг Айленде.*

решил взять быка за рога. Дождался своей очереди, подхожу к окошку и спрашиваю, что нужно делать, чтобы получить постоянную визу в Австралию? Администратор говорит: «Нет проблем, Вам нужно приобрести набор иммиграционных документов, внимательно с ними ознакомиться, заполнить все формы, собрать все подтверждающие документы, заплатить взнос за рассмотрение Вашего заявления». «Отлично, говорю, давайте коллекцию документов, посмотрю, что от меня требуется». Купил у них этот набор – четыре доллара стоил – стал изучать прямо в приёмной. К тому времени я в этих бумагах несколько поднаторел – любую анкету мог по памяти заполнить.

Читаю и вижу – дело не простое. Судя по всему, за две недели не уладить. «Хорошо, думаю, пусть этот пакет у меня пока полежит – потом разберёмся, а я пока должен получить хотя бы туристическую визу. А там видно будет, что с постоянной визой делать». Подхожу к администратору, спрашиваю, на всякий случай, сколько времени оформление постоянной визы занимает? «Шесть месяцев минимум», отвечает. Нет, так дело не пойдёт, говорю я себе и прошу его дать мне бланк на туристическую визу. Получил форму, быстро заполнил, заплатил взнос (как обычно), отдал всё вместе с паспортом. Спрашиваю, когда за ответом прийти? «Завтра можешь приехать, говорят, тогда будет решение готово». Распрощались.

Вышел я из здания, решил погулять по городу немного, проветриться. День хороший был, солнечный. Кругом места – сплошные достопримечательности. Вот тебе площадь Рокфеллера, вот тебе небоскрёбы о которых ещё Маяковский писал – «...возьми преогромный дом в Нью-Йорке...», тут и Брайтон Бич и Бруклинский мост, Манхэттэн мост и много ещё чего. Город, конечно, потрясающий! И может вызывать только два чувства –

его (город) можно либо любить, либо ненавидеть. Оставаться равнодушным – нельзя. Такое моё мнение, по крайней мере. Мне город понравился.

Поехал обратно, на Лонг Айленд. Пока добрался – вечер настал. Дорли была уже дома, приготовила обед. Я ей рассказал о своих похождениях. Она мне – о том, как её день прошёл. В общем, был спокойный, хороший вечер.

На другой день, 13-го ноября я снова был в консульстве. дождался своей очереди, подошёл к окну. И вручают мне ответ в письменной форме, сообщающий (в третьем лице, кстати), что в случае, если предполагается, что цель визита – не рассматривать австралийские достопримечательности, а обучаться, работать или получить постоянное жительство, то в визе отказывают. А вдобавок сообщают (в первом лице уже), что в связи с тем, что я не покинул страну в пределах 28-ми дней, как предписывалось Иммиграционным Управлением Западной Австралии, то в соответствии с пунктом 36 Иммиграционных Правил я не могу обращаться за туристической визой ранее, чем через 12 месяцев.

Я чуть не упал, когда прочитал эту бумагу. Хорошенькое дело – это что-ли означает «никаких задержек с обратной визой в Австралию»? Не скажу, что в этот момент я был холоден, как лёд. Я был жутко растроен.

Подошёл к окну, где мне выдали это «объяснение». У меня, верно, было такое выражение лица, что служащий не стал настаивать, чтобы я взял билет и ждал своей очереди. Начал объяснять ему, что ссылка на мой поздний отлёт из Австралии – неверна. Показал ему письмо, подписанное Астрид Норгард от имени директора Управления. Служащий повертел письмо в руках и пошёл куда-то вглубь, посоветоваться. Возвращается, говорит: «Да, с этой ремаркой мы погорячились, но всё равно мы

считаем, что Вы собираетесь поехать в Австралию как турист и остаться там навсегда». Я понял, что он имеет в виду мой вчерашний интерес к получению постоянной визы. Отвечаю ему, что мой интерес к постоянному проживанию – дело второстепенное и вообще – не обязательное. А на первом плане – яхту забрать из страны и доставить её обратно в Киев. В подтверждение своих слов показал ему кучу документов, которые к тому времени у меня накопились. Всё подшито было аккуратно.

Служащий полистал эту «коллекцию» бумаг, посмотрел на меня и говорит: «Давайте я сделаю копии этих документов, а Вы приходите завтра – у нас к тому времени будет более полное представление о ситуации».

Уехал я домой. Дома рассказал результаты Дорли. Она посочувствовала, сказала, что утро вечера мудренее. Я лёг спать, но покоя не было.

На другой день я снова в консульстве. В этот раз в очереди мне ждать не пришлось. Когда вчерашний мой знакомый меня увидел – он дал знать кому-то и меня сразу пропустили в комнату для собеседований.

Через пару минут выходит служащий управления. Представился – Хемиш Линдсэй. «Я, говорит, вчера беседовал с Пертом. Ситуация для меня несколько прояснилась. Но поймите и меня. Я ведь государственный служащий и должен действовать в соответствии с существующими правилами. Для того, чтобы выдать Вам туристическую визу – у Вас должны иметься средства для проживания в Австралии. А насколько я понял – в средствах Вы стеснены». Я говорю, что да, в какой-то мере это так, но на яхте – расходы меньше, чем, например, живя в гостиннице «Шератон». Сказал Хемишу, что на сегодняшний день у меня есть

около полутора тысяч долларов. «Чтобы я мог выдать Вам туристическую визу месяца на четыре, отвечает Хемиш, Вы должны продемонстрировать мне наличие хотя бы пяти тысяч долларов. Но я соглашусь и на четыре в Вашем случае. Где Вы возьмёте деньги – меня не интересует. Главное, чтобы они у Вас были». Он то прекрасно знал, что американская виза у меня – туристическая. Без права работы. Но по крайней мере – заработать деньги – это уже от меня зависит. Я сказал, что приложу все усилия, чтобы удовлетворить это условие. Хемиш уверил меня, что и он не подведёт с визой.

После этого разговор направился в более отвлечённое русло. Он спросил меня, где я работал в Австралии? Я ответил, показал рекомендательные письма, которые менеджер «Cockburn Engineering» написал мне по собственной инициативе. Было у меня и рекомендательное письмо из «Broome Slipway». Гэрри прислал мне его перед самым моим отъездом в Штаты.

Потом, конечно, были вопросы по яхте, о походе, об аварии. Хемишу тоже стала интересна эта история. В конце он говорит: «Слушай, я знаю, что ты приобрёл иммиграционный набор документов для получения постоянной визы». «Да, говорю, но в данный момент я не вижу возможности заниматься ещё и этой визой. Мне нужно обратно в Австралию, и как можно быстрее, а ждать полгода, пока постоянная виза придёт – нет, это не годится». «А ты, говорит Хемиш, не торопись с выводами. В получении постоянной визы есть три ступени – квалификация, характер и медицина. Квалификация – это основа пирамиды. Если твою квалификацию инженера-механика подтвердят в Институте Инженеров Австралии – то всё остальное произойдёт почти само собой. Всё, что тебе нужно сделать для начала – это заполнить соответствующие формы и заплатить взнос за рас-

смотрение заявления – 270 долларов. И пока ты будешь бороться за туристическую визу – бумаги на постоянное жительство тоже будут в обороте. Одно другому ведь не мешает. Мы тебя будем полностью информировать, какие документы нужны, куда их направлять и т.д. И ещё не известно, что раньше произойдёт. Так что думай, но не тяни особо с решением».

На этом напутствии мы и попрощались. Я поехал обратно на Лонг Айленд, подумать о происшедшем. Обсудил разговор с Дорли. Она говорит: «Ладно, попробуем найти что-нибудь в плане работы». Позвонила своим родственникам и знакомым – одному оказался нужен помощник – подвесной потолок в офисе, в Нью-Йорке делать. Правда работы – всего на один день. И всё пока. Ситуация с работой в Штатах в то время была очень даже неопределённая. Только что прошли президентские выборы – президентом страны стал Билл Клинтон. А когда выбирается новый президент – часто наблюдается спад в экономике. Вдобавок к этому авиакомпания PAN-AM объявила о своём банкротстве. В Нью-Йорке это привело к увеличению количества безработных на десять тысяч за один день! Не знаю уж, на сколько по всей стране.

Пока искал работу – съездил ещё раз в консульство, отдал им заявление на постоянную визу, заплатил взнос. Хемиш говорит: «Отлично, пока ты решаешь финансовые вопросы, мы начнём процесс по оформлению постоянной визы. А там видно будет, как дела обернутся». Я попросил его отправлять всю корреспонденцию на адрес Дорли Ретингер. Попрощались, он пожелал мне всех благ и я ушёл.

Прошло уже почти четыре недели, с тех пор как я приехал на Лонг Айленд. Я себя неудобно чувствую – свалился, как снег на

голову, но и убраться никуда не могу. Вот ситуация. Позвонил одному знакомому – Морин, встретились во Флориде, когда на «Фазиси» там были. «Привет – привет, рад тебя слышать, как дела?» Слово за слово, я сказал, что ищу работу, хоть какуюнибудь. «В Нью-Йорке мне похоже ничего не «светит», – прямо не знаю, что и делать.» Морин говорит: «Есть у меня хорошие друзья в Массачусетсе, в Марблхед, я позвоню, спрошу – может им нужен помощник». Ну, спасибо и на этом.

28 ноября, 1991 года. Все американцы отмечают День Благодарения. Собираются с семьями, друзьями. Вообще – общенациональный праздник «Вкусно Поесть и Пообщаться». Семья Ретингер собралась ехать в Пенсильванию, к своим хорошим знакомым. И меня пригласили.

Красивое это место. Горы, лес, река течёт. Были последние дни осени, но на деревьях жёлтые листья ещё держались. Глядя на окрестности поневоле думалось о героях Майн Рида и Фенимора Купера. Хозяин дома увлекался спортивной стрельбой и борьбой карате. В доме была целая выставка призов, полученных за участие в обоих видах спорта. Поспрашивал его о спортивных соревнованиях, он мне показал свою коллекцию стрелкового оружия. Хороший праздник – День Благодарения и день сам по себе чудесным был.

Вернулись на Лонг Айленд. Праздник кончился, а заботы – нет. Я по газетным объявлениям пытался найти что-то, да бесп толку. Когда через день – звонок по телефону. Просят меня подойти к трубке. Голос в трубке говорит: «Меня зовут Марк Лэйн, я звоню из Марблхед. Морин сказал мне, что Вы ищите работу. Мне нужен помощник – мебель изготавливать. Но платить я могу 150 долларов в неделю. Если это Вас устраивает, то мой адрес...». Марк продиктовал мне адрес и объяснил, как добраться к нему.

Я не долго сомневался. Мне нужно было хоть где-то «зацепиться», а там видно будет. Сто пятьдесят в неделю – это сколько же недель надо, чтобы собрать требуемую сумму? Правда это деньги на всём готовом. Но даже и так – арифметика была не в мою пользу.

Обо всём этом я думал, пока ехал в Марблхед. Ещё я думал, что на моём пути мне всё время встречались люди, готовые принять участие в моей одиссее совершенно бескорыстно. И не просто мимоходом, на минуту-две, а разделить со мной все эти перипетии на многие недели и месяцы. Розмари Блэйк и Гилл Гудвин регулярно писали мне на Лонг Айленд. Дорли Ретингер оказывала мне всяческую помощь и после моего отъезда пообещала пересылать всю корреспонденцию, адресованную мне, на мой новый адрес. И вот теперь я ехал к совершенно незнакомым людям, которые согласились принять меня у себя дома, абсолютно не зная меня!

Мои друзья в Киеве меня тоже не забывали. Я получал письма от Валеры Обухова и Валеры Деймонтовича. Валера Обухов принимал самое непосредственное участие в организации всех дел, связанных с приездом Коли и Юры в Австралию. Всё это требовало немалых усилий с его стороны, за что я ему безмерно благодарен.

Я регулярно писал домой – Ире, её и моим родителям. Все они перживали за меня. Я, правда, старался не сгущать краски в своих письмах, но как ни приукрашивай действительность – рано или поздно всем становится ясно – не всё так легко и красиво, как в письме изложено. Поддержка семьи была для меня бесценна.



*Валерий Брониславович Деймонтович. Наш скромный рыцарь парусного спорта. Его письма были замечательной поддержкой для меня. (Киев, 2008 год)*

Вот и Марблхед. Был уже вечер, когда я добрался до дома Марка Лэйна. Постучался – открыла Шелли – жена Марка. Марка дома не было – он, оказывается, ждал меня у себя на работе, в Линн – городок в двадцати минутах езды от Марблхед. Я просто не понял по телефону, что он будет меня там ждать и доехал самостоятельно. Шелли позвонила Марку и «сняла» его с поста. Вскоре и он подъехал.

Жили они втроём, с дочкой Викторией, которой исполнилось два с половиной года. Хорошенькая девчушка, уже бегала сама по комнатам и начинала говорить. Прийдёт и рассказывает что-то важное для неё. Все слушают. Днём её отдавали в детский садик, где она с удовольствием проводила время. Обычная американская трудовая семья.



*Виктория Лэйн. Эту лодку-качели мы с Марком сделали для Виктории к Новому Году. Вика была в восторге!*

Профессия Марка – столяр-краснодеревщик. Мастер он – высшего класса. В Линне у него была своя мастерская, куда мы и направились на следующее утро. Буквально через пару дней я был уже в курсе, что и как делать. Поначалу делал вещи попроще, но вскоре – посложней и поответственней. Работа, в целом была для меня не в новинку. Как-никак, а у меня за плечами было участие в постройке трёх яхт из дерева в Киевском Крейсеровском яхт-клубе. А это – не гусь начинал.

Основной заказ у Марка в то время был – изготовление мебели в один шикарный дом в Рокпорте. Рокпорот – вообще городок не для бедных, прямо скажем. Самый дешёвый дом был

порядка трёх-четырёх миллионов. Это я к тому, что требования к качеству изготавливаемой мебели были выше высокого. И Марк делал мебель именно на таком уровне.

Прошла неделя. Трудовая неделя была вовсе не 38 часов (стандартная рабочая неделя в Штатах), а хороших семьдесят с лишним часов. В конце недели Марк говорит: «Ты – супер-работник, я очень доволен, вот тебе твои деньги – 150 долларов, как договаривались». Я подумал немного и говорю, как это ты так ловко рассчитал? Что же это получается – на следующей неделе мы закроем 160 часов, а ты мне всё равно 150 долларов заплатишь? Он отвечает, да, ведь мы договорились на такую сумму. Но я вижу, что он прекрасно понимает, о чём я толкую.



*Марк любит свою работу. Это оформление стены и лестницы мы делали три месяца. Осталось отлаковать стыки баллюстрады и работа будет закончена.*

«Нет, говорю, так дело не пойдёт. Будем работать по часовой оплате. Делим 150 на 40 – это и будет моя зарплата в час. Два часа добавляю к стандартной неделе в благодарность за гостеприимство. А если такой договор не устраивает – то пойду я искать что-нибудь другое. За такие деньги – я везде себе работу найду». Ещё немного поперекались, но Марк знал, что правда на моей стороне. Поэтому согласился с моими доводами.

Такой договор позволял мне быстрее приблизиться к намеченной цели. Мне было всё равно, сколько часов в неделю работать. Очень скоро Марк поувольнял всех своих помощников (их было двое). Ещё бы – кто будет врубывать по сто часов в неделю? Только Марк – владелец компании и такой ненормальный, как я.



*Верхний поручень – 76 мм диаметром. Поручень непрерывный – начинается с первого этажа, поднимается на второй и снова возвращается на первый этаж. Материал всей конструкции – дуб.*



*Вид на первый этаж.*

Невзирая на первоначальную мелкую неувязку с оплатой – очень скоро мы с Марком подружились. Я всегда восхищался его отношением к качеству выполняемых работ. И не раз говорил ему, что знаю только одного человека с таким же отношением к качеству – Юру Бондаря, моего давнего товарища по Киевскому Крейсерскому яхт-клубу. Марк, правда, отвечал, что моё требование к качеству превосходит его собственное в несколько раз. Похоже немного на «Петух и Кукушка», Крылова, но тем не менее, в понятиях о качестве у нас разногласия никакого не было.



*Юрий Васильевич Бондарь. Он бы высоко оценил отношение Марка Лэйна к качеству выполняемых работ! (Киев, 2008 г.)*

По роду работы мы часто ездили в Рокпорт. Проезжали мы через ряд небольших городков, живописно расположенных между лесами, засыпанными снегом. Вообще – очень богатая природа. И вовсе не изгаженная «капиталистическими предпринимателями» – как нам всегда излагали на разных занятиях. Везде чисто и аккуратно. Интересно, однажды мы ехали с Марком в его машине – был день уборки мусора. В этот день жильцы выставляют на улицы баки с мусором, накопившимся за неделю. А специальные бригады ездят вдоль улиц, вытряхивают баки в кузов и увозят содержимое на свалку. И вот я вижу – один бак лежит перевёрнутый – мусор из него разлетелся. Говорю Марку, – «Что за народ небрежный, не могли надёжно бак поставить, чтобы не перевернулся?» «Нет, – отвечает Марк, это не люди перевернули, это еноты шустрят. Они в такие дни выходят из леса и «проверяют» – всё ли «правильно» в баках? Даже крышки с баков снимать умудряются. Да вот смотри – видишь, хвост из бака торчит!?» И точно, из бака торчал пушистый хвост – еноты к зиме «приодеваются» в шубы. Затем бак перевернулся с грохотом и из него, задним ходом, выгреб енот и помчался к ближним кустам, неся что-то в пасти. Вот вредители! Мусороуборочным бригадам приходится вручную мусор собирать после этого.

Дом, где мы устанавливали мебель, находился в окончательной стадии отделочных работ. Уже были готовы кухня, ванные комнаты, спальни. Выглядело всё роскошно. И не удивительно – уровень специалистов, работающих в доме, не оставлял желать лучшего. Однажды я подгонял какую-то деталь в обеденной комнате. Марк куда-то поехал ненадолго. А за моей спиной художник разрисовывал стенку вокруг камина в шахматную клетку. Одна клеточка – светло-бордовая, другая – чёрная. Клеточки размером пятьдесят на пятьдесят миллиметров.

Поначалу я не обратил внимания. Мало ли народа кругом толчётся. Но потом стал смотреть, что-же мастер делает? Стенка была размеченна карандашом на квадратики. Вот он берёт кисточку с чёрной краской – раз и закрасил квадратик. Потом берёт кисточку со светло-бордовой краской – раз и следующий квадратик в этом же ряду закрашен. И линия стыка между чёрным и бордовым квадратами – абсолютно чёткая и прямая. Ни подтёков, ни наплывов краски – ничего.

Я смотрел-смотрел и говорю: «Слушайте, я давно уже по свету путешествую, кое-что видел, но такого мастерства никогда не встречал. Как это вам удаётся так чётко держать линии?» И не одна-две линии, а целая стенка! «Это очень просто, отвечает улыбаясь, у меня «всего» двадцать восемь лет опыта работы в этой области». Посмеялись, я говорю, «Да, впечатляет, что и говорить». Ему наша мебель тоже понравилась, кстати.

За всеми этими заботами пришёл и прошёл Новый Год. Наступил 1992-й. В самом начале марта я получил письмо из Нью-Йоркского консульства, предлагающее мне послать мои дипломы для подтверждения в Институт Инженеров Австралии. Я быстро собрал всё, что требовалось и отправил документы в Австралию.

Через день или два пришло письмо от Валеры Обухова. В нем он писал, что визы в Австралию для Коли и Юры получены и в первых числах мая я должен встретить их в Перте. Добираться в Австралию они планировали на грузо-пассажирском теплоходе из Владивостока.

Я тут-же позвонил в консульство и сообщил об этом Хемишу. Он поинтересовался насчёт денег. Я сказал, что собрал две тысячи.

С тем, что у меня было – это составляло чуть меньше четырёх тысяч. Он был удивлён. Верно не думал, что мне это удастся. Но он не только удивлялся. «Послушай, – сказал Хемиш, если ты сможешь принести мне письмо от кого-нибудь из Австралии, кто предложит тебе какую-нибудь работу, то я попробую выдать тебе визу, которая позволит тебе работать в Австралии, пока ты свой экипаж будешь дожидаться». Хемиша устраивало любое письмо, лишь бы там была строчка о предложении работы.

Конечно, он немного рисковал, прикрываясь таким письмом. Ведь вовсе недостаточно получить приглашение на уборку улиц в Перте, к примеру, чтобы тебе выдали визу, как редкому специалисту. Но он решился на такой шаг из желания помочь мне. Я мог быть только благодарен ему за это.

Позвонил в Перт, Гиллу Гудвину. Рассказал ему про предложение Хемиша. Гилл говорит, что пришлёт мне такое письмо – ему как раз нужен квалифицированный мебельщик для реставрации старинного дома. Такая была официальная версия, вообще.

Пока я ждал письмо от Гилла – пришлось переоформить билеты для вылета из Нью-Йорка, а не из Майами. Хорошо хоть билеты были действительны на шесть месяцев. А то ещё и их по новой пришлось бы покупать. За переоформление содрали что-то, конечно.

Вскоре пришло письмо от Гилла. Я позвонил Хемишу и сообщил, что всё у меня готово. Он сказал, чтобы я приезжал немедленно.

Сборы были недолгие. Марк и Шелли организовали прощальный ужин. Был март и на улице заметно потеплело. Стол мы накрыли прямо во дворе дома. Пришли и наши друзья, с которыми

я познакомился за время пребывания в Марблхед. Были и взаимные тосты, и пожелания удачи друг другу. Расставались мы добрыми друзьями.

На другой день, утром, я уехал в Нью-Йорк. До этого позвонил Дорли Ретингер и попросил её разрешения заехать к ней на один день. Она сказала, что днём её не будет дома, встретимся вечером и объяснила, где положит ключ от дверей.

Вечером я снова, после четырёхмесячного перерыва, встретился с Дорли. Рассказал ей о своём житье-бытье, о ближайших планах. Снова на моём горизонте стало проглядывать солнце. Настроение у меня было куда веселее, чем до отъезда в Марблхед.

Утром мы попрощались и я отправился в консульство. Виза, сроком до 31 июля 1992 года, мне была выдана в пять минут, с пожеланием счастливого пути. Когда я предложил Хемишу взглянуть на мой наличный капитал, он ответил, что в этом нет необходимости. Он ни минуты не сомневается, что я своё слово сдержал. Потом он мне сказал, что как только я получу подтверждение моих квалификационных документов, чтобы немедленно выслал ему копии. После этого до получения постоянной визы останется совсем немного.

Восемнадцатого марта 1992 года я вылетел из аэропорта Кеннеди на Лос-Анджелес и дальше в Перт, с промежуточной посадкой в Сиднее. Мой «американский» этап подошёл к концу. В завершение скажу, что я по сей день посылаю и получаю Рождественские открытки от Марка и Шелли и от Дорли Ретингер.

## Воссоединение с экипажем

Двадцатого марта в Пертском аэропорту меня встретили Гилл Гудвин и Розмари Блэйк. Это была радостная встреча, бесспорно. Розмари забрала меня к себе домой, сказав, что флигель и коты ждут меня. Гилл поехал по своим делам, пообещав позвонить вечером.

За прошедшие месяцы в Перте мало что изменилось. Одной из новостей для меня был приезд Эдгара Терёхина с семьёй на постоянное жительство в Перт. Гилл сообщил мне об этом. Эдгар был членом экипажа «Фазиси» и Гилл знал его ещё с тех времён. Я тут же позвонил Эдгару и мы не замедлили встретиться. В то время он снимал дом во Фримантле. Вскоре наши встречи стали носить регулярный характер.

Естественно, что одним из первых звонков был мой звонок в Брум. Про «Гонту» я думал ежечасно. Гэрри Янема сказал мне, что с лодкой всё в порядке, насколько можно судить, глядя на неё с берега. Понятно, что выглядела она не так ухоженно, как в то время когда я расставался с ней на «две, максимум три недели», но, по крайней мере, она стояла там, где я её поставил. А ведь сезон тропических циклонов – это не шутка. Всё могло произойти. Но, к счастью, обошлось.

На 25 марта Розмари пригласила к себе в дом всех наших друзей, на общую встречу, так сказать. К тому же и повод был – не только мой приезд из Америки, но ещё и мой день рождения. Розмари постаралась на славу! Был даже именинный пирог с горящими свечами. Праздник прошёл великолепно!

После дней праздничных начались обычные будни. Сразу уехать в Брум я не мог – мне надо было ждать Колю и Юру. Они



*25 марта 1992 года. Вот такой именинный торт испекла Розмари.  
Загадываю желание и задуваю свечки на торте!*

должны были прибыть в начале мая. А мне пока что нужно было найти работу. Вскоре ведь предстояло платить за троих, а не только за самого себя.

В газете увидел объявление, что требуется слесарь-судосборщик в “Sabre Catamarans Pty. Ltd”. Сразу же позвонил туда – мне сказали, чтобы приезжал на собеседование. В эту компанию Кен Вейер пытался устроить меня почти год назад, но безуспешно. В этот раз я приехал сам, рассказал немного о себе Биллу Харри – владельцу компании. В конце разговора он попросил меня оставить мой телефон, сказав, что позвонит мне, когда примет решение.

Поехал я домой. Когда добрался – через час почти, Розмари говорит мне: «Тебе звонили из “Sabre Catamarans”, завтра можешь выходить на работу, на семь часов утра». Вообще, вопрос с работой решился быстро, к великой моей радости.

Работа в компании была интересная и знакомая мне. Строили мы алюминиевый катамаран для заказчика в Соединённых Штатах. Занимался я сборкой судовых систем вместе с Тони Косич – ведущим слесарем компании. Мы с ним очень быстро нашли общий язык. Спокойный и уравновешенный Тони был великолепным мастером своего дела. С такими людьми всегда приятно работать.



*Новый катамаран спущен на воду.*

Я уже давно не работаю в этой компании, но по прежнему захожу к ним время от времени – поговорить, поинтересоваться как дела? Иногда и воспользоваться оборудованием компании, если понадобится сделать что-то срочно. В начале парусного сезона 2006 года на шестидесятифутовой яхте в экипаже которой я гоняюсь – мачта сломалась. Причина – усталость металла и образование микротрещин в заделке троса топовой ванты. Результат – обрыв заделки под нагрузкой и перелом мачты чуть выше второго ряда краспиц. Знакомо звучит – правда? Мне довелось ремонтировать эту мачту и естественно – без Тони Косича дело не обошлось. Он помог мне подогнать внутреннюю вставку и заварить кое-какие детали. Но это я так, к слову.

Готовясь к предстоящему походу на «Гонте» я старался продумать все детали. Одна из них была – заправка газовых баллонов на яхте. Специфика конструкции советских газовых баллонов не позволяла перезаправлять их в иностранных портах. Для преодоления этой проблемы нужен был специальный переходник, который имелся на всех станциях заправки в Союзе. В письмах к Коле Митину я подчёркивал необходимость изготовления такого переходника по образцу и подобию существующих изделий. Колюня был слесарем-инструментальщиком высшего разряда и изготовить такое приспособление не представляло для него труда.

Другой важный вопрос, который необходимо было обсудить и принять точное решение – каким путём возвращаться в Киев? Реальных вариантов было три: идти во Владивосток, идти через Суэцкий канал или через Панамский канал. У каждого варианта были свои преимущества и недостатки, поэтому нужно было определиться заранее и соответственно вести подготовку к переходу. Важный момент в подготовке перехода – навигационное

обеспечение. До Владивостока карты и пособия у меня были, но на все остальные варианты – нет. Вот я и писал в письмах к Колюне, что вопрос с картами нужно решать как можно скорей. Принимать же решение в Австралии – каким маршрутом идти и покупать всё обеспечение здесь – слишком дорого стоит.

Помимо разных вопросов технического характера я также настаивал на необходимости изучения английского языка – на самом начальном уровне. Этого было бы достаточно, а с практикой – дело бы быстро пошло на лад. И всего-то делов – каждый день потратить двадцать минут изучая учебник английского языка. Этот путь мне пришлось проделать самому, когда мы ещё «Фазиси» в Поти строили. И результат оказался вполне приемлемый, для начала. Так как письма с необходимыми пожеланиями и рекомендациями я писал Коле ещё до моего отъезда в Америку, то времени у них было достаточно для подготовки.

Прошёл апрель. В начале мая стало ясно, что ни Коля, ни Юра приехать не могут к предполагаемому сроку. Возник ряд задержек с Владивостоком. То одного нет, то другого – обычная картина, вообще. Валера Обухов держал меня в курсе дел, но что мы могли сделать? Только терпеливо ждать. Но ничего, думал я, может к приезду Юры и Коли я получу постоянную визу в Австралию и тогда вообще всё будет прекрасно.

В середине мая я получил письмо из Института Инженеров Австралии. Мой диплом инженера не вызвал никаких сомнений и квалификация была подтверждена безоговорочно. Копия письма была также отправлена в Нью-Йорк. Таким образом, решился основной пункт, связанный с получением постоянной визы. Дальше оставалось пройти медицинский осмотр и получить свидетельство, что я не «вор в законе» от местного поли-

цейского управления. Запрос на прохождение всех этих мероприятий должен был выслать Нью-Йоркский консул на мой адрес в Перте. К тому же, как Хемиш объяснил мне во время нашей последней встречи, что для получения визы мне не нужно возвращаться в Нью-Йорк. Как только квалификация подтверждена и принято решение Нью-Йорком о выдаче постоянной визы, завершить процесс можно было и в Перте. Нью-Йоркское консульство просто передаёт все бумаги в Перт и дальше я контролирую ситуацию на месте. Всё очень логично.

Чтобы я не расслаблялся, в последних числах мая мне пришло письмо от таможни порта Брум, сообщающее, что мне пора и честь знать. А то мол, хуже будет. Я позвонил Крису Кастеру и мы поговорили – как старые знакомые. Я объяснил, что задержка происходит по причине отсутствия экипажа. Народ должен был прибыть в начале мая, а теперь я их жду к середине июня. Но дело движется, хотя и медленно. Крис сказал, что он должен был прислать мне эту бумагу, но тревожиться мне пока ещё не о чем. Они не собираются предпринимать никаких «необдуманных» шагов по моему вопросу в ближайшем будущем. Однако и тянуть бесконечно с отправкой яхты тоже не следует. Я пообещал, что буду информировать его обо всех деталях.

Тридцать первого мая 1992 года я ехал на работу. В машине работало радио и в новостях сообщили, что правительство Австралии пересмотрело положения о выдаче постоянных виз. Делается это время от времени для регулирования потока эмигрантов. Я всё это прослушал, но был уверен, что ко мне это не имеет отношения. Ведь я подавал заявление на постоянную визу до принятия нового закона. А я никогда не слышал, чтобы вновь принятый закон имел обратную силу...

В начале второй недели июня я позвонил к Валере Обухову – и наконец-то долгожданная новость! Колюня и Юра отплыли из Владивостока по направлению в Мельбурн и дальше, во Фримантл. Недели через две должны быть у меня. Осталось ждать уже совсем немного.

И вот этот день настал! Где-то в двадцатых числах июня контейнеровоз ошвартовался у контейнерного терминала Фримантл-ского порта. Встретились радостно, вопросы, ответы, улыбки...

Одной из первых новостей, с которой ребята поделились со мной, было известие о Вите Камкине. Витя со своим экипажем прошёл от Владивостока до Окленда, Новая Зеландия, а потом дошёл на «Днепре» (название яхты) до Австралии с последним портом захода – Аделаида, в Южной Австралии. Встреча в Аделаиде была приятным сюрпризом для Юры и Коли – ведь мы все знали друг друга многие годы. Поход днепропетровской яхты «Днепр» – это легендарная страница истории украинского парусного спорта, которая будет написана в скором будущем. Я, по крайней мере, очень на это надеюсь.

В машину (в этот раз у меня была Тойота, которую я арендовал у жены Гилла, – Хезы) мы еле впихнули всё имущество для яхты. Это экипаж контейнеровоза надарил Коле и Юре всяких нужных для яхты вещей. Одних сигнальных ракет было больше ящика. Необрастающей краски – тридцать литров. Продукты, концы, много всякой полезной всячины. Подвеска у машины просела заметно.

Попрощались с экипажем судна и после недолгих таможенных формальностей на выходе из порта, поехали к о. Анатолию.

За неделю до приезда Юры и Коли я договорился с о. Анатолием и Ефросиньей, что они примут моих друзей в доме своего

сына, Сергея. Дом располагался рядом, через забор. Сергей в это время жил со своей женой в её доме, в соседнем районе, а свой собственный дом сдавал в аренду. Для Юры и Коли это был идеальный вариант жилья.

Сразу же уезжать в Брум и готовить лодку было не логично. Многие мои друзья хотели встретиться с Юрой и Колей, о которых они столько слышали от меня. Понятное дело, что я не жалел красок, рассказывая о них. Поэтому на первую неделю в Перте был намечен широкий круг культурно-общественных мероприятий. Заодно мне нужно было выяснить, каким маршрутом мы будем идти в Киев. Я так и не сумел получить чёткого ответа на этот вопрос до прибытия ребят в Австралию.

Как скоро выяснилось, маршрут проработан не был. Уже по пути в Австралию, на судне, Юра в спешном порядке сделал копии кое-каких карт, но это было не очень серьёзно. Он объяснил такой «прокол» трудностями в стране. Мол полный хаос кругом и ничего нигде не добиться. Колюня вообще говорил, что надо идти в Сингапур, ловить ближайший советский пароход за хвост, грузить яхту на палубу и везти её в Одессу. И это после того, что в письмах я подробно объяснял, почему такой вариант неосуществим без серьёзнейшей подготовки из Киева! Мне кажется, что по тем временам усилия на организацию перевозки яхты из Сингапура в Одессу были бы такими, что проще кругосветное плавание из Австралии организовать. Но так как в Киеве всё равно ничего сделано не было, то мне остаётся только догадываться обо всём об этом.

Ещё один досадный момент – ни один из них ни слова не выучил по английски. Колюня сказал, что в школе учил немецкий, поэтому английский ему не под силу. Юра сказал, что он пы-

тался, но ничего у него не получилось. Не смог он запомнить ничего из своего самостоятельного обучения. Ну что-ж, будем переводить, раз такое дело...

Я продолжал работать и встречались мы вечерами. А днём о. Анатолий возил Колю и Юру по городу – показывал достопримечательности. Пару раз Розмари забирала их на полдня. Свозила их в частности в Кингс Парк – великолепное место в Перте, откуда весь город просматривается, как на ладони. Не говоря уже о самом парке, который представляет из себя живой ботанический музей, по сути дела.



*Вид на Перт из Кингс Парка. 2008 год.*

В целом ребята вписались в орбиту моих друзей и знакомых очень хорошо. Сидеть без дела они не любили, поэтому у о.Анатолия то траву покосят, то забор поправят. В домашнем хозяйстве всегда забот предостаточно. Когда Розмари возила их на экскурсию в парк – возникла проблема с тормозами. Юра, без лишних разговоров, снял колесо и исправил неисправность в тормозах. Розмари была приятно удивлена таким обстоятельством и рассказывала мне и своим знакомым об этом эпизоде с вдохновением.

Но были и проблемы – как же без них. На каждой дружественной встрече, которую для нас организовывали наши австралийские друзья, всегда было чего выпить и съесть. А как же без этого? Гостеприимство в Австралии тоже поставленно на широкую ногу. И вот я заметил, что два моих «гиганта парусного спорта» – как я их представлял всем, косеют от пары банок пива в пыль. И ухитряются сохранять это состояние длительное время. Юра то ещё так-сяк, а Колюня – сразу становится всем первый друг. Причём незнание языка вовсе его не смущало. С одной стороны общительность – это хорошее качество. Но с другой стороны, когда эта общительность переходила в стадию «ты меня уважаешь?» – это уже не общительность, а чёрти что. А все мои друзья и знакомые на меня смотрели в первую очередь, когда нужно было объяснить подобное «поведение». И пару раз мне пришлось находить дипломатические объяснения. А поди попробуй, объясни, чтобы никого не обидеть и сохранить лицо. Я проводил «разъяснительную работу» с экипажем по этому поводу, но с переменным успехом.

И вот однажды, после вечера, проведенного в ресторане, куда нас пригласил Гилл, мы ехали обратно домой к о.Анатолию. Было что-то около девяти вечера. В этот вечер опять было пару инцидентов и я злился на Юру и Колю за поведение в ресторане,

поэтому разговор особенно не клеился. Но пока ехали – приостыл немного. По дороге мне надо было взять деньги из банковского автомата, чтобы заплатить Ефросинье за дом и питание Юры и Коли. Подъехал к одному месту, вышел из машины. Пока деньги брал – решил, что надо смягчить немного атмосферу. Всё время народ «пилить» – тоже не дело. Подхожу к машине, говорю Юре: «Ты хотел проехаться за рулём автомобиля в Австралии – ну так садись, попробуй. Я тебе скажу где поворачивать». До дома оставалось меньше двух километров. Дорога была пустынная и уличные фонари освещали всё ярко. Так что условия – в самый раз для пробного выезда. К тому же от пары бокалов пива и вина у меня в голове не осталось и следа. Казалось, что и Юра пришёл в нормальную для вождения автомобиля форму.

Только сели, отъехали может метров пятьсот – бах – полицейский контроль на наличие алкоголя в крови. В Австралии можно выпить бокал пива и сесть за руль, но если больше нормы, то штраф приклеят – можешь не сомневаться. Мало не покажется.

Проверяют Юру, он же за рулём сидит. И прибор показывает уровень, гораздо выше допустимого. Полицейский Юре что-то говорит – тот не понимает, естественно. Я перевожу, а сам понять не могу, как такой результат может быть? Вместе ж ведь были весь вечер. Полицейский проверяет моё состояние – я трезвый, как стекло. Колюня закемарил на заднем сиденье – его не трогали.

Полицейский говорит, что для окончательного анализа нам надо ехать в Главное полицейское управление. Я пытался отбиться, говоря, что нам до дома – километр, я сам доведу, проблем не будет. Но не помогло. Сказали, что результат уже зарегистрирован и теперь не отвертеться. Пришлось ехать.

Приехали в полицейское управление. Снова Юру проверили на алкоголь. Результат был – всё по теме. Потом мы заполнили и подписали кучу полицейских протоколов и нас отпустили, сказав, что Юре придётся предстать перед судом для заслушивания дела об управлении автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. Повестку мне пришлют по почте через пару дней.

Через несколько дней пришла повестка в суд. Суд был днём, мне пришлось взять выходной за свой счёт – нужно же было переводить. Вина Юрия Николаевича была бесспорно доказана без всяких проволочек. И приговор – 550 долларов или два месяца тюремного заключения – на выбор. Пришлось заплатить штраф. Не хватало мне ещё «прославиться» в центральных газетах – газетчики на такие «новости» чутки. Представляю себе заголовки – «Украинский яхтсмен наводит чистоту на улицах Перта!» С таким-то сроком не в зоне содержат безвыездно, а гоняют на общественные работы. Вообще, вся эта комедия обошлась мне в 725 долларов, с учётом неоплаченного рабочего дня. Плюс нервотрёпка.

Ну ладно, пережили и это. Прошло две недели с приезда ребят в Перт. Надо было ехать в Брум, лодку готовить. Купил я два билета, посадил Колю и Юру в автобус. Сказал, что в Бруме их Гэрри встретит, отвезёт в «Broome Slipway», а там, на месте, им видно будет, что и как делать. Насчёт яхтенных дел – я ни минуты не сомневался, что Юра и Коля не растеряются ни при какой обстановке. И не ошибся, скажу сразу.

Были первые числа августа. Я должен был остаться в Перте, так как со дня на день ожидал ответа из Нью-Йорка. Ведь все документы я отправил в Нью-йоркское консульство ещё в мае. Конечно – я хотел получить постоянную визу (раз уж затеял это



*Перед отправкой в Брум. Слева направо: Николай Митин, Юра Кропивко, Игорь Мироненко.*

дело) и после этого идти с яхтой до Турции, по крайней мере. А из Турции я бы улетел обратно и занялся бы наконец своей личной жизнью. Ответственность перед семьёй с меня никто не снимал, кстати. И всё эти годы моя семья жила в Киеве, переживая за мои похождения по свету.

Однако всем этим ожиданиям не суждено было сбыться ни в этом, ни даже в следующем году. На эту тему я мог бы отдельную книгу написать, да не охота. А пока мне надо было закончить дела с «Гонтой».

Я объяснял ребятам ситуацию с моими австралийскими делами, когда мы ещё были в Перте. Если бы они приехали как планировалось, то мы бы ушли из Австралии на два месяца раньше и моей временной визы хватило бы для возвращения в Австралию, чтобы я мог закончить свои дела с постоянной визой. А теперь мне оставалось только ждать ответа из Нью-Йорка. А Нью-Йорк молчал. Юра и Коля мне говорили, что всё понимают и готовы вдвоём идти от Брума до Киева. Но я не мог позволить выйти им в океан вдвоём. Не имея опыта, не зная языка, без твёрдой уверенности за рангоут – всё вместе это представляло очень рискованное мероприятие для двоих. Как самый минимум, я должен был пройти с ними хотя бы один этап. Маршрут наметили – Брум – Кокосовые острова – Мальдивские острова – Аден – Суэцкий канал – Чёрное море. Под этот маршрут я докупил недостающие карты. Приобрёл также радиостанцию на диапазон 27 мегагерц и аврийный сигнальный буй, который посылает сигнал бедствия в автоматическом режиме, если придётся покинуть яхту.

Через три недели после отъезда ребят, не дождавшись никакого ответа из Нью-Йорка, я рассчитался на работе и купил себе билет на автобус до Брума. Попрощался со своими многочислен-

ными друзьями в Перте и уехал на встречу с яхтой, которую был вынужден оставить на рейде порта Брум ровно год назад.

## До встречи, Австралия!

Вот и Брум. «Я снова здесь...» – как в песне поётся. Был вечер и уже стемнело. Гэрри ждал меня с машиной на автобусной станции. «Ну наконец-то ты приехал, а то я уже заждался! Теперь мы хоть сможем с твоим экипажем общаться. А то пока мы знаками и жестами договоримся полдня проходит» – сообщил мне Гэрри со свойственным ему юмором.



*Яхта возле берега. Правильно и безопасно раскрепить яхту в таких условиях – не самая простая задача. Коля и Юра справились с ней отлично! На палубе яхты – Юра что-то укладывает.*

Доехали быстро. Ребята ужинали на яхте. Лодку они перегнули к берегу во время прилива и раскрепили за береговые пилыны, чтобы она не ложилась на бок во время отлива. Таким образом решился вопрос сообщения с берегом. Плюс существенно облегчилась задача по приведению яхты в боевое состояние. А работа ребятам досталась – будь здоров!

Когда я уезжал из Брума – я закрыл входной люк, но не на ключ. Просто задвинул крышку люка – и всё. Сделал это на случай, если вдруг понадобится перешвартовать лодку в моё отсутствие – то чтобы Гэрри и Мартин имели доступ к швартовным концам, кранцам ну и всему необходимому. Опять таки, я ведь уезжал на «короткий» срок! Помимо этого я подготовил якорь к немедленной отдаче (в случае, если швартов на бочке перетрётся) и вместе с якорным концом сложил всё это на палубе аккуратно. Обычно якорь хранится под палубой.

Но за год стоянки на рейде, ветер и болтанка на волне сдвинули входной люк (он ходит по направляющим рельсам). В результате в лодку стал заливаться дождь. А в тропиках – это не дожди – это водопады! Когда Юра с Колей поднялись на борт яхты – в трюме, по их рассказам, было миллиметров двести воды. И это ещё полбеда. Беда в том, что в рундуках хранилось продовольствие и вода растворила упаковки всяких круп, сухарей, печений и теперь всё это превратилось в жуткую массу с жуками и прочей дрянью. Многие банки с консервами тоже прожавели. Теперь добавьте ко всей этой «экзотике» среднегодовую температуру в +33°C – и закройте глаза. Можете заодно и нос зажать. Представили картину?

Якорь, который я оставил в готовности на палубе – покрылся мохнатой ржавчиной. Многие детали палубного оборудования нуждались в капитальной разборке и чистке. Днище яхты обросло «бородой» миллиметров в сто.

Конечно, когда Юра с Колей увидели яхту впервые – ужаснулись. И я их прекрасно понимаю. Ведь «Гонта» всегда отличалась изяществом и элегантностью, а тут такая картина. Но они не стали тратить много времени на переживания. Засучив рукава – взялись за дело и через две недели лодка имела такой-же вид, как и в тот день, когда я был вынужден оставить её. К счастью, повреждения были только «природного» характера. За время стоянки лодку не разграбили и ничего не поломали. А ведь могло и такое случиться.

Все, кто был на слипе, оценили таланты и самоотверженность Коли и Юры. Они быстро нашли со всеми общий язык – особенно Колюня. Тот всегда готов был общаться с кем угодно.



*До выхода в океан уже совсем немного времени осталось. Слева направо – Мартин, Вальтер, Юра.*

Когда я приехал в Брум – весь персонал слипа знал Колю очень хорошо. Если бы они ещё хоть немного могли по английски говорить – вообще всё было бы чудесно. Гэрри мне так и сказал: «Я вижу, что они оба – совершенные мастера своего дела. Они всё могут сделать – тут никаких сомнений нет. И я с радостью взял бы их на работу. Но проблема с языком препятствует этому очень сильно. Не могу же я в самом деле стоять и смотреть за ними целый день, чтобы убедиться, что меня поняли?» Когда была возможность, он привлекал Юру и Колю к каким-то своим делам, платил им за это немного, но всё это было на уровне помощников. А серьёзного ничего не было. Жаль, конечно.



*Вальтер и я. Форма одежды – рабочая. Хорошо видно как далеко уходит вода при отливе.*

Собственно, в Бруме долго стоять уже не было необходимости. Нам осталось поставить кое-какие мелочи на яхту – радиостанцию, аварийный буй, докупить продуктов, взять воды и можно отходить. Тут выясняется, что за два дня до моего приезда приходили таможенники и забрали паспорта у Юры и Коли. Звоню в таможню – Крис берёт трубку. «Привет Крис, что это за шутки с паспортами?» «Да тут, отвечает Крис, на тебя один клоун в суд подал за использование якорной стоянки без его разрешения, вот мы и были вынуждены проявить подобную «реакцию» в отношении твоих ребят. Мы сейчас подъедем, растолкуем тебе дело поподробней».

Через полчаса они подъехали. Объяснили, что владелец буя, узнав, что на нём стоит иностранная яхта, решил на этом деле «разбогатеть». Не долго думая он написал заявление в суд с требованием компенсации в размере 1560 долларов. Эта бумага в конечном итоге пришла в таможню. Меня в известность поставить владелец стоянки не посчитал нужным. Да он, кстати, и в Бруме-то бывал наездами. И популярностью в городе не пользовался. Городок-то не большой – все друг друга знают.

Говорю Крису, что всё это – чушь собачья. «Мне сам капитан порта сказал, на какой буй становиться. И от своих слов он не отказывается. И полторы тысячи я «отстёгивать» за здорово живёшь не собираюсь. Что я, из денег сделан, что-ли?» Крис отвечает, что со мной согласен, но бумага пришла – на неё надо дать удовлетворительный ответ. «Вот тебе копия судебного заявления – напиши, что ты считаешь по этому поводу и принеси нам. А там видно будет, что делать».

Пошёл я к Гэрри, рассказал ему историю. Он говорит, – «Давай сюда копию, сейчас посмотрим, чего требуется». Прочи-

тал – «Так, говорит, – сейчас мы им отпишем». В этих бумагах он хорошо ориентировался и язык у него подвешен – как надо. Отписал он ответ на эту кляузу, прочитал написанное и гововорит: «Хорошо, на пальцы мы вроде никому не наступили со своим ответом и денег платить тоже не будем. Так что все довольны, кроме истца. Ну и чёрт с ним. Его в городе всё равно никто не уважает. Вот пусть он теперь и доказывает в суде, что он – не козёл. А ты тем временем далеко будешь».

На другой день Гэрри дал мне свою машину и я поехал в таможню. Нашёл Криса, отдал ему бумагу. «Давай паспорта обратно», говорю. «Нет, отвечает Крис, – теперь это всё надо отдать в суд и ждать решения суда». «Ну, Крис, говорю, у вас – то остаться нельзя – то уйти нельзя. Мы обязаны уйти не позже первого сентября (через несколько дней всего), иначе прилив не достигнет нашего места стоянки и мы ещё на месяц, а то и больше застрянем. И вообще, ты паспорта арестовал, а это – нарушение международных правил. Ты не имеешь права отбирать паспорта у граждан суверенного государства. Но если ты настаиваешь, то я сейчас-же пойду в местную газету и сообщу, что нам ничего не остаётся делать, как объявить себя беженцами и просить убежища. Потому что мне уже осточертело за всё и везде платить. Пусть Австралийское правительство заплатит за меня и моих ребят для разнообразия». Клянусь, что так и сказал. К тому времени я уже поопытнее был и за словом в карман лез всё реже и реже. Крис на меня только руками замахал – «Что ты, что ты, не надо шума! Вот тебе твои паспорта – катись на все четыре стороны. Нам и без тебя есть чем заниматься. Будешь готов к отходу, дай нам знать по радио или телефону – мы подъедем – штампы отходные поставим. До встречи».

Вернулся я с победой обратно на слип, отдал паспорта Юре и Коле. Осталось нам докупить продукты, заправить баллоны газом и танки – водой. Пара пустяков. Начали с газовых баллонов. Говорю Колюне, «Доставай переходник, который ты в Киеве сделал – пришло для него время». Он достал его из сумки – я смотрю – мать честная, это совершенно не то! Он просто взял стандартный редуктор и выпотрошил из него начинку. И всё. Таким переходником в принципе воспользоваться нельзя! Из него газ во время заправки во все стороны летит, но только не в баллон. Ведь ясно-же писал, и не один раз притом, что нужно скопировать существующее устройство – один к одному. И ничего не изобретать и не менять. А новый переходник – проверить в работе ещё в Киеве, чтобы убедиться – все работает. Ни черта сделано не было. Как тут было не заматериться?!

Попытались мы воспользоваться этим «изделием», но только газ повсюду распространился. Гэрри и Мартин отошли в сторону и говорят – «Хотите взрываться – взрывайтесь сами. А мы со стороны посмотрим». Им то смешно, а мне – не очень. Путь ведь не близкий ждёт. Кончится газ в море – будешь сырую воду пить, а не чай.

Остался у нас один газовый баллон местного производства. Он был сравнительно большой и полный. Пришлось все надежды возложить на него.

Потом поехали, подкупили продуктов, вернулись – заполнили все имеющиеся ёмкости пресной водой. Вечером я позвонил в таможню и сказал, что утром мы уходим. Договорились, что таможенники подъедут к десяти утра, за час до полной воды.

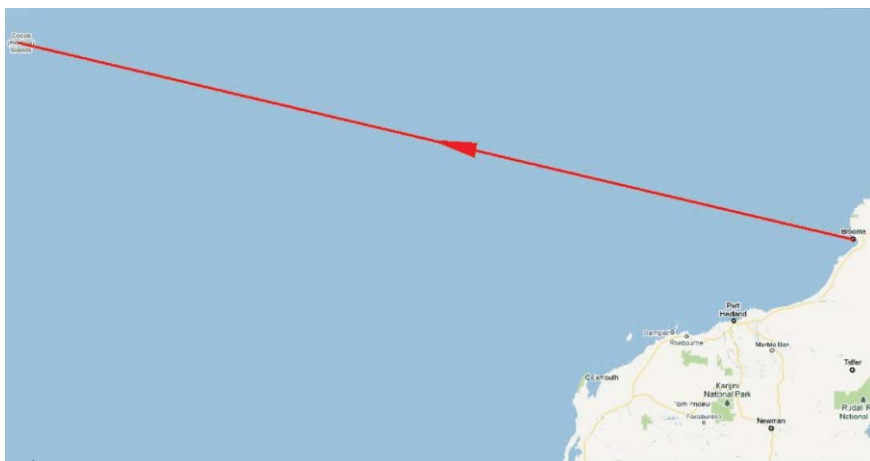
Первого сентября 1992 года мы поставили паруса, отдали швартовы и направились в открытое море. С берега было много провожающих, желающих нам счастливого плавания. При выходе из акватории порта мы отсалютовали нашим друзьям зву-

ковой ракетой. После этого, приветствия с берега стали раздаваться с ещё большим энтузиазмом!

Первый этап – это бросок до Кокосовых островов. Дистанция – 1600 миль. Наметили контрольную точку – 110 миль от Брума – одинокий буй над затопленным кораблём. Буй был нанесен на карте. Цель такой точки – проверить спутниковую систему навигации, освежить в памяти работу с ней. Ведь после этой точки – 1500 миль без всяких ориентиров, кроме астронавигационных.

Меньше чем через сутки увидели огонь буйа. Вышли на него абсолютно точно. Значит, с навигацией у нас всё в порядке. Лодка тоже вела себя великолепно. Но на всякий случай, мы завели добавочные бакштаги для поддержки мачты. Они, правда, так и не понадобились.

От буйа проложили курс на Кокосовые острова. Опять океан был совершенно пустынен, как и на нашем пути до Фримантла. Вскоре ветер отошёл и стал попутным настолько, что мы смогли поставить спинакер.



*От Брума до Кокосовых островов.*



*Такое впечатление, что яхта взбирается на гору.  
Но это всего лишь океанская волна.*

Это было изумительное плавание! Умеренные попутные ветра позволяли нам продвигаться по курсу с отличной скоростью. Ни единого дня мы не простояли без ветра. Три человека экипаж – это три вахты. Три часа на вахте – шесть часов свободен. Великолепные условия для отдыха и работы. В случае аврала (смена паруса или поворот надо сделать) все трое – на палубе. Потом снова только один рулит. Это лучшая система разбивки вахт в мире – скажу не стесняясь! Уж я то все системы вахт испробовал.



*Курс – на Кокосовые острова. Условия для перехода – просто великолепные. Ради таких моментов стоит заниматься парусом всю жизнь!*

Для Коли и Юры – это была первая встреча с океаном лицом к лицу, так сказать. И встреча была приятной, без сомнения. Океан не только преподнёс нам отличный ветер – он ещё и баловал нас иногда летучими рыбками, залетающими на палубу, которые мы собирали и жарили. Было вкусно! А вот поймать что-нибудь по-крупнее нам так и не удалось.



*Юра рассматривает летающую рыбку. «Разве это едят? И если Да, то что тут есть?»*

В море Юра и я занимались навигацией, Коля – следил за материальной частью. Достаточно часто Коля сидел в форпике и прошивал швы парусов вручную. Как ни береги паруса, а швы изнашиваются. Вот он и следил бдительно за малейшими неполадками в парусах. Поэтому и проблем с парусами у нас не было.

Через одиннадцать дней Юра первый заметил полоску земли на горизонте. Это были Кокосовые острова – конечная цель нашего первого этапа. Нам понадобилось ещё восемь часов, чтобы



*Коля за ремонтом парусов.*

дойти до входных створов канала, ведущего во внутрь лагуны. Было уже темно, а огни на буйках не горели. Пришлось нам очень внимательно высматривать эти буйки в канале.

Кокосовые острова состоят из группы четырёх, относительно больших, островов. Острова являются территорией Австралии. Население – полторы тысячи человек. На Основном острове расположен административный центр, курорт, аэродром, кое-какая мелкая индустрия. Для яхтсменов отведена стоянка на рейде



*Якорная стоянка у острова Дирекшен.*

острова Дирекшен. Сделано это с целью карантинного контроля. Известны острова ещё тем, что их в своё время посетил Джошуа Слокам – первый в мире моряк, прошедший в одиночку вокруг света на своей яхте «Спрей». Именно он сказал, что если и есть рай на Земле, то это – Кокосовые острова!

Сразу подойти к стоянке у острова Дирекшен мы не рискнули. Ночь, обстановка неясная, глубины переменные и в некоторых местах – меньше, чем наша осадка. Отошли немного в сторону

от канала и отдали якорь. Данфорт, кстати. Колюня изготовил в Бруме новую лапу взамен обломанной. Всё заварил, покрасил – чудо, а не якорь получился. И удобный в обращении очень.

Ночь простояли, неся вахты и следя за обстановкой. А утром снялись с якоря и направились к остальным яхтам, которые виднелись возле острова. Шли под одним гротом, держа футштоки наготове. В принципе, дно просматривалось очень хорошо. Было видно – где камни, где песок. Минут через сорок мы отдали якорь на фоне живописного берега.

Для начала нужно было представиться таможене и получить разрешение на выход на берег. Стал я вызывать таможенников по радио – никто не откликается. Думаю, может моя рация не работает? Да вроде нет, на приём – я всё нормально слышу. Недалеко стояла яхта под канадским флагом. Окликнул человека на палубе, спросил, что за дела с таможеней? Дерек (так звали яхтсмена), говорит: «Я тебя слышу по своей рации, может нет никого в таможене ещё. Если хочешь, я буду пробовать вызывать их через свою рацию». Я поблагодарил. Через час подошли таможенники, проверили документы. Всё у нас было в порядке и нам открыли границу. Даже лодку не досматривали, как первый раз возле Калбарри. Выдали нам инструкцию на одной странице – что можно делать на острове, что нельзя. Жирным шрифтом предупреждалось, чтобы ничего съестного за борт не бросали. Это акул привлекает. А рядом с акулами – и сам съестным стать можешь!

У нас была небольшая надувная шлюпка, которую я привёз из своей поездки в Штаты. Лодочка – ничего особенного, но без неё – на берег не доберёшься. Мы её быстро собрали и стали ездить с яхты на берег и обратно. Очень удобная лодочка оказалась.



*Коля и Юра подходят к «необитаемому» острову.*

Дерек Хайден-Лак – наш новый канадский знакомый, путешествовал в одиночку на своей яхте «Макулис» вокруг земного шара. Это был комфортабельный двухмачтовик со всеми удобствами внутри. И вообще на рейде стояли в основном крейсерские яхты размером от десяти с половиной до двенадцати метров длиной. Зачастую экипажи этих яхт состояли из двух человек – муж и жена. Иногда – из семей с детьми. Дерек дал мне небольшой обзор по яхтам, называя членов экипажей по именам, сообщая, откуда они родом и т.д. Я спросил, – «Как долго Вы тут стоите, если уже всех по именам знаете?» «Нет, не долго – ответил Дерек, – я сам сюда недавно пришёл. Просто мы все встреча-

лись в разных портах и договорились в сентябре собраться на Кокосовых островах. Океан – это наш дом. Путешествуя, мы просто меняем интерьер, так сказать». Потом он сказал, что наблюдал за нашими манёврами при подходе к острову и оценил мастерство. «Никто не рискует проходить столь узкий фарватер под парусами», добавил он. Я сказал ему, что у нас просто нет другой возможности. Яхта не укомплектована дизелем. Чистый парусник. Это его так впечатлило, что вскоре он поднялся к нам на борт и вручил литровую бутылку Смирновской. Нужно ли говорить, что ужин у нас был шикарный?!

Через пару дней мы собрались у себя на яхте, чтобы обсудить дальнейшие действия. Юра и Коля знали, что меня ждут дела в Перте, поэтому не возражали против моего убытия из экипажа. Они согласились, что за последние полтора года я сделал больше



*Что можете сказать о Кокосовых островах, Николай Анатольевич?*

чем достаточно для успешного возвращения яхты в Киев. Наступало время подумать мне и о своей личной жизни.

Расставаться мне не хотелось. Но я по прежнему надеялся, что вот-вот получу постоянную визу в Австралию и смогу прилететь, скажем, в Аден, если уж не на Мальдивы. Всё это я изложил на нашем маленьком собрании. Юра и Коля в один голос уверяли меня, что никаких проблем нет, они чувствуют себя совершенно уверенно перед предстоящим походом и мне волноваться больше не о чём. Ну что-ж, я мог быть только благодарен им за поддержку.



*Незадолго до расставания.*

Я стал готовиться к отлёту в Перт. Помимо покупки билетов на самолёт, мне нужно было пополнить запасы продовольствия на яхте. Втроём мы съездили на Основной остров и купили всё необходимое. Пополнили также запасы пресной воды. Напоследок я оставил ребятам небольшую сумму для экстренных расходов. Оставил также все телефоны и адреса по которым меня можно было найти в Перте. Сказал, чтобы в случае серьёзной нужды – немедленно связались со мной. Мало ли, вдруг мачту снова потеряют? Так я хоть бы деньгами смог бы помочь...

В двадцатых числах сентября Коля и Юра провожали меня в аэропорту на Основном острове. Ждать посадки пришлось недолго. Мы обнялись, я пожелал им счастливого плавания – они мне – успехов в моей новой жизни в Австралии. Пообещали писать друг другу. Моя «морская эпопея» подошла к концу. Впереди меня ждали другие заботы, на этот раз – сухопутные...



*До встречи...*

## Эпилог

После моего отлёта в Перт «Гонта» и её экипаж провели на Кокосовых островах ещё несколько дней. На память о своём визите Юра и Коля вырезали на доске имя яхты и год захода на остров. Эту памятную доску они установили рядом с такими-же табличками, оставленными другими яхтами. Дерек Хайден-Лак прислал мне пару фотографий в Перт месяца два спустя после всех этих событий.

Остальной маршрут был не из лёгких, насколько я знаю. На середине пути между Мальдивскими островами и Аденом на яхте кончился газ. Каким-то образом я упустил этот момент из



*На память о «Гонте».*

виду и на Кокосовых островах не перезарядил баллон. Может потому, что после успешного первого этапа мы все трое расслабились и думали, что все неприятности позади? А на Мальдивах ребята не сумели перезарядить баллоны по какой-то причине.

Слышал я также, что переход через Красное море был весьма тяжёлый. Потом была длительная стоянка на входе в Суэцкий канал – никто не хотел связываться с буксировкой яхты. Были и встречные шторма, и порванные паруса, и посадка на мель, и нехватка продуктов... В одном я твёрдо убеждён – преодолеть все эти трудности Коля и Юра смогли только благодаря своей беззаветной любви к парусу и к яхте, которую мы построили.

В Одессу «Гонта» пришла 22 февраля 1993 года – спустя два года с момента, когда мы вышли из Ильичёвска на Сингапур.

На этом я хочу завершить историю похода яхты «Гонта» в Австралию. Та часть похода, в которой я не смог принять участие, думаю, со временем, будет рассказана непосредственными участниками перехода. А Вам, дорогой читатель, я желаю всех благ и осуществления Ваших мечтаний!

*С наилучшими пожеланиями,  
Игорь МIRONENKO.*



Общий маршрут пройденный яхтой «Гонта».  
Зелёным цветом показан участок пути от Киева до Одессы.  
Красной линией отмечен путь от Сингапура до Киева.  
От Одессы до Сингапура яхта была доставлена  
на теплоходе «Славянск».



*Встреча с «Гонтой» в Киеве. Июнь, 2008 год.*



*Юрий Николаевич (слева) и Николай Анатольевич.  
Киевский Крейсерский яхт-клуб, июнь, 2008 год.*



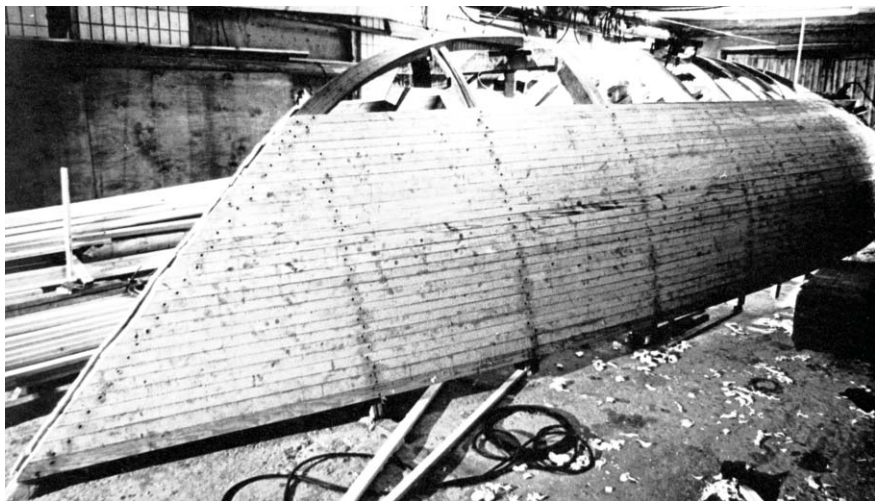
# История в фотографиях



*Ноябрь 1978 года. Юра Бондарь начал строительство «Гонты» в самом конце июля 1978 года. Хотя тогда названия яхты ещё не было. Пока стоят только лекала. Впереди – три года целеустремлённой работы!*



*Февраль 1979. Юра внутри лодки. Основные шпангоуты уже стоят на лекалах и ждут весны, чтобы их можно было склеить.*



*15 Октября 1979 года. В этом году мы участвовали в Кубке Большого Днепра-79 на «Горбоконике». После окончания гонки – все силы были брошены на сборку корпуса. Закончить обшивку нужно до наступления холодов!*



*22 Ноября 1979 года. Обшивка полностью положенна и корпус готов к выносу из мастерской для переворота в нормальное состояние. Слева направо: Юра Бондарь, Игорь МIRONENKO, Олег Третьяков, Лёша Грищенко, Коля Митин.*



*23 Ноября 1979 года. Корпус вынесен из мастерской и перевёрнут. Весь состав яхт-клуба принял участие в этом событии! Отсоединяем станпель, перед тем как занести корпус лодки обратно в мастерскую. Теперь на повестке дня – установка гнутого набора и подготовка к сборке палубы!*



*Октябрь 1980 года. Палуба закончена и даже оклеена стеклотканью. Теперь дело за внутренней отделкой. А ей можно и зимой заниматься...*



*Ольгинский залив, октябрь 1980 года. Успешное окончание сборки палубы и парусного сезона мы отметили походом по Каневскому водохранилищу с последующим пикником на острове. Экипажи участвующих яхт сфотографированы перед началом обеда. Юра Бондарь держит в руках кастрюлю с начиненной картошкой. Было вкусно и весело!*

*Слева направо, первый план: Игорь Беляков, Борис Шаповалов, Коля Митин, Алексей Грищенко, Юра Бондарь, Слава Лавриненко, Игорь Мироненко. На втором плане – Олег Лавриненко и жена Игоря Белякова. (а вот имя её призабыл...)*

*Яхты – участницы похода: на заднем плане – «Вера», «Кайра», «Горбоконик». На переднем плане – «Октябрь» и «Чадо».*



*Приводим корпус яхты в надлежащий вид для последующей оклейки стеклотканью. Работа монотонная, пыльная, но необходимая.  
Слева направо: Валера Деймонтович, Лёша Грищенко, Игорь Мироненко, Юра Бондарь.*



*Июль 1981 года. Яхта вынесена из мастерской. Колоня наслаждается видом и тёплой погодой сидя на палубе. Видно сразу, что такой напряжённой работы даже кеды не выдерживают! Теперь нам надо сделать киль, руль, мачту и телегу для сброса лодки на воду. Времени, как всегда – в обрез!*



*31 Октября 1981 года. Все члены яхт-клуба приняли участие в спуске «Гонты» на воду. Дружно тянем лодку поближе к воде.*



*31 Октября 1981 года. Вот он – долгожданный миг! Потребовалось три года и три месяца постоянного труда чтобы увидеть это мгновение! На палубе «Гонты» – Зинаида Андреевна Шаповалова – крёстная мать яхты, держит в руке бутылку шампанского. Рядом с ней – Юра Бондарь.*



*31 Октября 1981 года. Первые минуты на воде. Пока Лёша что-то там изучает на корпусе — я наслаждаюсь шампанским.*



31 Октября 1981 года.

Экипаж яхты. До этого момента – мы были только строителями яхты.

Слева направо, первый ряд: Валера Обухов, Алексей Грищенко,  
Валера Деймонтович, Юра Бондарь, Олег Третьяков, Коля Пиляк.

Второй ряд – Коля Митин, Игорь Мироненко.



*31 Октября 1981 года. Спуск яхты был отмечен грандиозно!  
Не буду называть количество выпитого, чтобы не шокировать  
читающую публику. Намекну только, что мало – не показалось!*



*2 Ноября 1981 года. Самый первый выход под парусами.  
Слева направо: Олег Третьяков, Юра Бондарь, Игорь Мироненко,  
Алексей Грищенко.*



*7 Ноября 1981 года. Заключительный выход под парусами перед подъёмом на берег. В тот год на воде мы провели ровно неделю.*

*На первом плане – Коля Митин. Затем виднеется голова Юры Бондаря (он на руле). Рядом с ним – Валера Деймонтович.*



*Прошло несколько лет после первого спуска на воду.  
«Гонга» на Кубке «Большого Днепра». Снимок сделан с яхты  
«Белый Клык» – тоже из Киевского Крейсерского яхт-клуба.*

---

## Содержание

### Часть первая

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| Пролог .....                           | 6  |
| Начало эпопеи .....                    | 6  |
| Подготовка к походу .....              | 11 |
| Одесса – Сингапур .....                | 21 |
| От Сингапура к берегам Австралии ..... | 31 |
| Калбарри .....                         | 46 |
| Джералдтон – Фримантл .....            | 61 |
| Стоянка во Фримантле .....             | 65 |

### Часть вторая

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| «Международная» регата Фримантл – Эксмус ..... | 80  |
| Эксмус – Брум .....                            | 86  |
| Брум – Перт .....                              | 101 |
| События в Перте .....                          | 111 |
| Америка, Америка .....                         | 129 |
| Воссоединение с экипажем .....                 | 150 |
| До встречи, Австралия .....                    | 164 |
| Эпилог .....                                   | 182 |
| История в фотографиях .....                    | 187 |

---

**История яхты «Гонта». Поход в Австралию в 1991-1992 годах.**

Издательство “РОСС”

03150, г. Киев, ул. Горького, 56. Тел. (044) 289 18 31

Подписано в печать 27.07.2015

Тираж - 100 экз. Заказ № 4870

