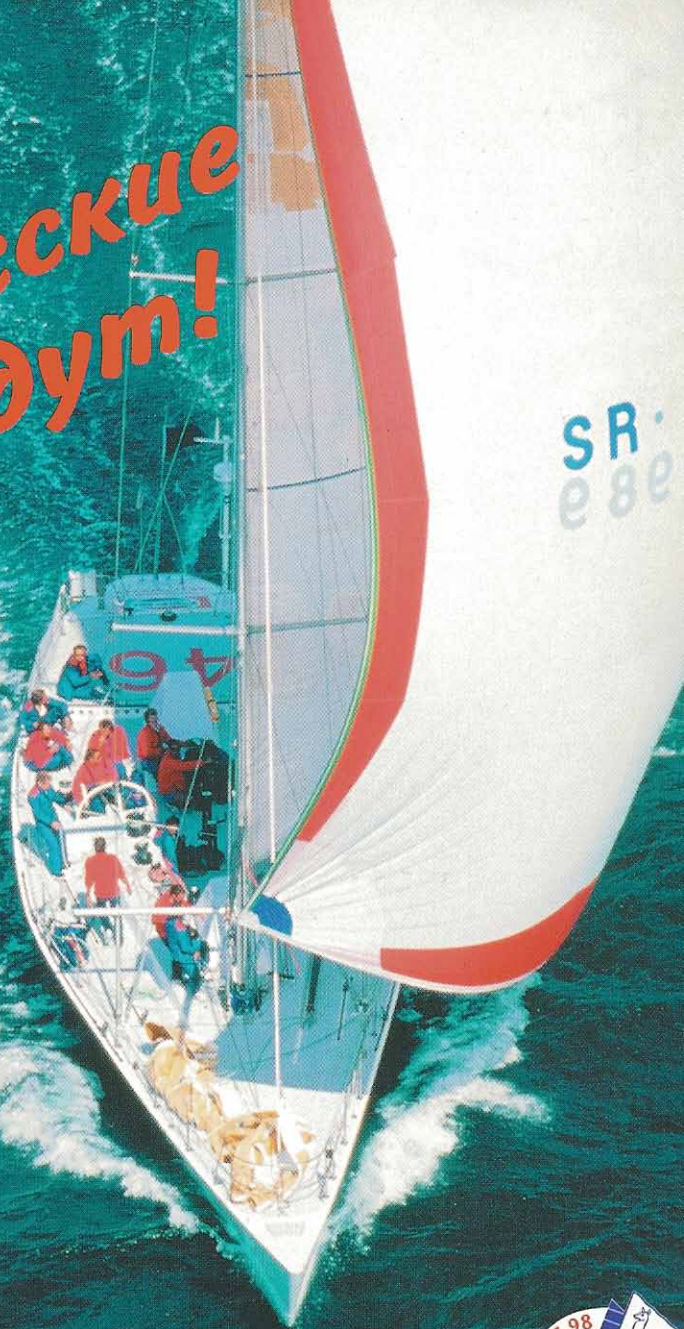


...Русские  
идут!



Евгений Платон

*...Русские идут!*

Москва – 1997

УДК 797.144  
ББК 75.717.8  
Р89

**“Русские идут!”** (сборник) — М.: Издательство Агентства “Яхтсмен”, 1997. — 256 стр. (с илл.)

*Серия “Выжиматели ветра” (книга первая)*

Первая книга серии повествует о самом захватывающем, жестком и длительном состязании на Земле — крутосветной гонке парусных яхт “Уитбрэд”. Современные “выжиматели ветра” за 9 месяцев преодолевают 33 тыс. морских миль. По степени риска эта профессиональная гонка не имеет себе равных. Главное в “Уитбрэде” — победить, сохранив при этом тело, корабль и твердость духа. Борьба ведется ежесекундно, не прерываясь ни днем ни ночью...

Вместе с автором книги шкипером Евгением Платоном, ветераном гонок “Уитбрэд”, вы пройдете через драматические испытания, выпавшие на долю гонщиков-яхтсменов, бросивших вызов судьбе.

Переиздания, репродукции, воспроизведения с помощью аудио-визуальной аппаратуры и любыми другими средствами, а также частные копии могут быть выполнены только с разрешения Издательства Агентства “Яхтсмен”.

- © Вронский Н. В., Ефимов М. Ю.,  
Платон Е. В., Федоров В. В., —  
авторы, 1997
- © Серия “Выжиматели ветра”, Изда-  
тельство Агентства “Яхтсмен”, 1997
- © Оформление Издательства Агент-  
ства “Яхтсмен”, 1997

ISBN 5-89560-001-8

# СОДЕРЖАНИЕ

Вронский Н. В., Платон Е. В. *КРУГОСВЕТ-  
НАЯ ПАРУСНАЯ ГОНКА "УИТБРЭД" —  
ФРАГМЕНТЫ 25-ЛЕТНЕЙ ИСТОРИИ* . . . . . 9

Платон Е. В. *"РУССКИЕ ИДУТ!"* . . . . . 23

## **Часть I. ЯХТА "ФАЗИСИ" В ГОНКЕ**

*"УИТБРЭД 1989/90"* . . . . . 25

*Глава 1. Рождение "монстра"* . . . . . 27

*Глава 2. Одесские "великомученики"* . . . . . 34

*Глава 3. Летим в свободную страну!* . . . . . 36

*Глава 4. Предстартовые заботы* . . . . . 39

*Глава 5. Злополучный киль* . . . . . 41

*Глава 6. Наш первый старт в "Уитбрэде"* . . . . . 45

*Глава 7. Финиш в Уругвае: девушки, ракеты и  
шампанское* . . . . . 50

*Глава 8. Ничто не предвещало трагедии* . . . . . 53

*Глава 9. Живым — жить* . . . . . 56

*Глава 10. Южный океан — первое знакомство* . . . . . 58

*Глава 11. Нервотрепка в Австралии* . . . . . 62

*Глава 12. Гостеприимная Новая Зеландия* . . . . . 64

*Глава 13. Вокруг мыса Горн* . . . . . 67

*Глава 14. Возвращение домой* . . . . . 69

## **Часть II. "ВСЕ БУДЕТ ПО-ДРУГОМУ!"** . . . . . 71

*Глава 1. Новая идея* . . . . . 73

*Глава 2. Рождение гоночной машины* . . . . . 75

*Глава 3. Первое касание воды* . . . . . 78

*Глава 4. Суэта перед стартом* . . . . . 82

*Глава 5. Исход из Англии* . . . . . 84

*Глава 6. Уругвай: проблем меньше не становится* . . . 90

*Глава 7. Неистовые пятидесятые* . . . . . 92

Глава 8. Невеселые воспоминания четырехлетней давности . . . . .	93
Глава 9. Пропавшие итальянцы. . . . .	96
Глава 10. Жизнь в “комфорте”. . . . .	98
Глава 11. Снова безденежье . . . . .	100
Глава 12. Курс на Окленд — город парусов . . . . .	104
Глава 13. И опять киль портит жизнь гонщикам . . . . .	111
Глава 14. Ужин с людоедами . . . . .	115
Глава 15. Пышногрудая спасительница . . . . .	117
Глава 16. Роковой мыс Горн . . . . .	120
Глава 17. Уругвай: еще один подарок судьбы . . . . .	127
Глава 18. Эх, “Одесса”! . . . . .	132
Глава 19. Так можно и затонуть! . . . . .	136
Глава 20. Майами, Флорида, Штаты . . . . .	138
Глава 21. Домой в Европу . . . . .	143
Глава 22. Еще один “Уитбрэд” позади . . . . .	145
Список команды “Гетман Сагайдачный” . . . . .	151

Федоров В. В. *ПРОФЕССИЯ — ГОНЩИК* . . 153

Бронский Н. В. *БЕСКОНЕЧНАЯ ГОНКА: СИНДИКАТЫ, СПОНСОРЫ, ПРОФЕССИОНАЛЫ* . . . . . 173

*ЗАКОНОДАТЕЛИ НОВОГО СТИЛЯ ЖИЗНИ*  
или Нью-Йоркский яхт-клуб — элитный клуб  
миллионеров . . . . . 193

Ефимов М. Ю. *ВЫЖИМАТЕЛЯМ ВЕТРА* . . . 201

Примечания . . . . . 243

## ВАЖНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

Яхтенные гонки в океане — опасное для жизни занятие. Всякий, кто намерен включиться в это дело — как непосредственный участник или как-либо еще — идет на риск по собственной воле и должен представлять себе возможные последствия: ранения, увечья и/или потерю жизни. Организаторы гонки не несут ответственности за эти последствия за исключением тех случаев, которые специально оговорены в Правилах...

(Из Правил  
кругосветной парусной  
гонки "Уитбрэд 1997/98")

ВРОНСКИЙ Н. В., ПЛАТОН Е. В.

# КРУГОСВЕТНАЯ ПАРУСНАЯ ГОНКА “УИТБРЭД”



фрагменты 25-летней истории



В ряду самых жестких и захватывающих спортивных состязаний нашего времени одно из первых мест занимает кругосветная гонка парусных яхт, название которой — “Уитбрэд” (Whitbread Round The World Race). Масштабы этого состязания поистине планетарны: гонка длится девять месяцев, дистанция — 33 тысячи морских миль\* по всем океанам, кроме Ледовитого, этапы — от материка к матерiku. С момента старта и до финиша борьба ведется ежесекундно, не прерываясь ни днем ни ночью, а оружием соперников становятся высшие качества профессионала: стойкость и находчивость, азарт и воля к победе, мастерство и опыт. И, конечно, удача.

Гонка “Уитбрэд” не имеет себе равных и по степени риска. Она привлекает самых отчаянных яхтсменов всего мира, и тот, кто хоть раз участвовал в ней, смотрит на мир по-особому.

Кругосветные гонки парусных судов имеют давнюю историю. В прошлом веке быстроходные клиперы, навсегда ставшие символом парусной романтики, обгоняя друг друга, стремились первыми прийти в порт назначения, чтобы как можно выгоднее продать свой груз. Подвиги их экипажей легендарны. Память о них вдохновила тех, кто в наши дни создал “Уитбрэд” — самую

---

\* 1 морская миля = 1,85 км. См. также Примечания в конце книги.



известную и престижную ныне кругосветную гонку под парусами.

Вспоминает один из "отцов" "Уитбрэда", известный британский яхтсмен Робин Нокс-Джонстон.

"В 1969 г. мы, группа яхтсменов, решили организовать безостановочное путешествие на яхтах вокруг земного шара. Но как только мы вышли в море, путешествие превратилось в азартную гонку. Придя домой, мы подумали, а почему, собственно, не организовать настоящую кругосветную гонку с полными экипажами, и обсудили эту идею в Ассоциации яхтсменов Королевских военно-морских сил. Ассоциация провела первую гонку "Уитбрэд" и оставалась ее главным организатором вплоть до 1993 г."

Рассказывает Ян Бейли-Уилмот — нынешний директор гонки "Уитбрэд":

"Когда мы организовывали первую гонку "Уитбрэд", то, в основном, использовали свои связи в Королевском военно-морском флоте, поэтому затраты на гонку были незначительны. Однако вскоре мы поняли, что для настоящей гонки нужен и настоящий спонсор, и тогда на сцене появилась компания "Уитбрэд". Эта пивоваренная компания существует в Англии более 200 лет и к тому времени уже была основным спонсором скачек. К счастью, любовь к лошадям не помешала им полюбить и яхты".

Сэм Уитбрэд, нынешний владелец компании "Уитбрэд":

"Мой дядя, который был тогда президентом компании, очень увлекался яхтингом и



помогал сэру Френсису Чичестеру в организации его кругосветного путешествия. Не удивительно, что в 1973 г. мы решили стать спонсорами гонки на яхтах вокруг земного шара”.

Участник пяти гонок “Уитбрэд” новозеландец Питер Блейк:

“Я очень увлекался гонками на короткие дистанции, но всегда мечтал о длительных и очень длительных состязаниях под парусом. К нам, организаторам кругосветной гонки, поначалу относились как к сумасшедшим. Надеюсь, сейчас люди так не думают”.

Робин Нокс-Джонстон:

“Я думаю, публика впервые восприняла именно “Уитбрэд” как настоящую кругосветную гонку, а не просто как путешествие вокруг земного шара. До “Уитбрэда” в такой маршрут выходили только смельчаки-путешественники”.

Маршрут первой гонки, стартовавшей 8 сентября 1973 года, пролегал из Портсмута в Кейптаун, затем через Индийский океан в Сидней, дальше вокруг мыса Горн в Рио-де-Жанейро и оттуда обратно в Портсмут. Протяженность дистанции — 27 тысяч миль.

Робин Нокс-Джонстон:

“В первых гонках для определения погоды мы использовали обычный барометр, а также простое наблюдение за облаками. А главным навигационным прибором оставался старый добрый секстант”.

Питер Блейк:

“Пионеры “Уитбрэда” не имели такой роскоши, как спутники и компьютеры. Им и по



сегодняшний день привычнее пользоваться барометром и секстантом”.

Яхта, на которой шел Блейк, была подготовлена не лучшим образом, и многое пришлось дodelывать уже во время самой гонки. В Индийском океане корпус стал пропускать воду, и ручейки воды, сочившиеся через щели, вскоре превратились в настоящие фонтаны.

Питер Блейк:

“Воды набралось очень много. Шпангоуты отделились от обшивки, и корпус потерял жесткость. В любой момент яхта могла затонуть, и мы решили прекратить гонку. Но мы приобрели хороший опыт и знали теперь, что и как надо делать”.

Тех, кто продолжал гонку, Южный океан встретил ураганскими ветрами и айсбергами. Тогда в ревуших сороковых широтах погибли три человека. Одним из них был Бени Хопкинс с яхты “Great Britain 2”.

Чей Блайт, шкипер яхты “Great Britain 2”:

“Хопкинс стоял на палубе, когда его накрыла волна и смыла за борт. Он был замечательным парнем, прекрасным яхтсменом, и эта трагедия до сих пор не дает мне покоя. Я думал и думал о ней. И в конце концов пришел к выводу, что спорт, которым мы занимаемся, просто объективно полон риска: или иди в океан, или бросай это занятие. А в той ситуации мы абсолютно ничего не могли сделать, чтобы спасти Бени”.

Истинным лидером и героем двух следующих гонок стал голландец Корнелис (Конни)



ван Ритсхотен, богатый бизнесмен и любитель приключений:

*“Выйдя на пенсию, я решил заняться чем-то необычным. До этого я всю жизнь работал, работал и работал”.*

Для участия в гонке Конни ван Ритсхотен привлек лучших кораблестроителей, выбрал лучшие материалы и попытался подобрать наилучшую команду. В тренировочных походах его яхта преодолела более 10 тысяч миль, а перед началом гонки прошла тщательные испытания.

Усилия, затраченные Конни на подготовку, себя оправдали: в Кейптаун он пришел первым. Но его мечтой и целью был главный приз компании “Уитбрэд”.

Конни шел к своей цели, продумывая каждую мелочь. Он первым в истории парусных гонок взял на борт обезвоженные продукты, чтобы уменьшить вес яхты. Дисциплина на борту была очень жесткой:

*“Я тщательно следил за дисциплиной во время гонки, строго запретил сквернословие и немедленно прерывал всякие попытки жаловаться на обезвоженные продукты”.*

Когда яхта Конни достигла ревущих сороковых широт, он очутился в своей стихии:

*“Гонка в Южном океане полна риска — повсюду айсберги, и их очень трудно увидеть. Некоторые ледяные глыбы возвышаются над водой всего на 1-2 метра, локатор их не берет, да в те времена правила гонки и не разрешали пользоваться локатором. А налететь на айсберг — это все равно что удариться о стену”.*

Яхта расчетливого голландца первой закончила гонку. На подходе к Портсмуту погода была почти такой же скверной, как в Южном океане. Скорость ветра достигала 55 узлов.

*“При подходе к Портсмуту у нас порвало спинакер, а члены экипажа забыли, что его нужно подобрать. Нас встречало очень много людей, и мне приходилось следить за тем, чтобы мои ребята не отвлекались на их приветствия и продолжали внимательно работать”.*

В третьей гонке “Уитбрэд” (1981/82 гг.) участвовало 29 яхт из 15 стран. Конни ван Ритсхотен шел на новой яхте “Flyer”, специально построенной для этой гонки.

Как и в прошлый раз, яхтсмены шли из Портсмута в Кейптаун, а оттуда в Окленд (Новая Зеландия). Третий этап заканчивался в Мар-дель-Плата (Аргентина). Завершалась гонка в Портсмуте.

Через шесть дней после выхода из Кейптауна на “Flyer” сломался гик. Однако шкипер и его команда к такой аварии были готовы.

Конни ван Ритсхотен:

*“У нас было все необходимое, чтобы починить гик прямо на палубе. Ремонт занял около 12 часов, и я не думаю, что мы проиграли хотя бы миллию из-за этой поломки”.*

Через несколько дней у Конни случился сердечный приступ. Команда настаивала на прекращении гонки, но он приказал идти дальше и не сообщать о случившемся. Среди членов экипажа был врач, который заставил Конни несколько дней не вставать с койки. К счастью,



погода была тихой, и вскоре “железный шкипер” продолжил работу.

Комментирует Питер Блейк:

*“Я могу представить, как это с ним случилось. В такой гонке стрессы накапливаются один за другим: работаешь много, спишь мало. Напряжение постоянное, отдыха нет, и, естественно, не всякое сердце выдержит этот адский ритм, качая кровь, пересыщенную ад-рениалином”.*

Умереть Конни ван Ритсхотен не имел права: он поставил перед собой цель — дважды подряд выиграть гонку “Уитбрэд”. После сердечного приступа неутомимый голландец прошел еще семь тысяч миль, и остальные участники гонки узнали о случившемся только в Окленде.

После Новой Зеландии дистанция “Уитбрэда” опять уходит в Южный океан. Два лидера, “Flyer” Конни ван Ритсхотена и “Seгамсо” Питера Блейка, шли практически бок о бок. Скорость высока, приборы редко показывали меньше 15 узлов.

Конни ван Ритсхотен:

*“У нас возникли проблемы с рацией, и я мог общаться только с “Seгамсо” — по УКВ. От них я узнавал о позиции других яхт. Но Блейк давал мне эту информацию не просто так: всякий раз он просил одну или две бутылки шампанского — и в общей сложности я задолжал ему 36 бутылок. На подходе к мысу Горн мы опережали их всего на 5-6 миль, и я предложил Блейку сделать приятное его спонсору: сообщить о том, что наши яхты идут рядом. Он немедленно согласился, а я добавил:*

*“За это я требую 36 бутылок шампанского”.  
Он согласился и на это”.*

Голландцы первыми закончили гонку. Конни ван Ритсшотен и его команда установили новый мировой рекорд, преодолев 27 тысяч миль за 120 дней. Прежнее достижение они улучшили на 14 дней.

Конни достиг того, что хотел, — он не только выиграл гонку, но и получил приз за абсолютную скорость. На этом “Летучий голландец” Конни закончил свой “Уитбрэд” и больше в этих гонках не участвовал.

В четвертой гонке “Уитбрэд” (1985/86 гг.) стартовало 15 яхт, и все они были специально построены для этого состязания.

У Питера Блейка яхта “Lyon New Zealand”:

*“Мы решили построить яхту так, чтобы избежать как можно больше неприятностей: укрепили днище, сделали очень прочную мачту, использовали специальный материал, препятствующий обледенению”.*

Но Блейку и на этот раз не удалось выиграть.

К этой гонке общественность отнеслась с особым вниманием: в экипаже английской яхты “Drim” шел известный рок-певец Саймон Ле Бон из группы “Дюран-Дюран”.

Шкипером “Drim” был Скип Новак. Он участвовал во многих состязаниях и ходил под парусом со многими людьми, но рок-звезду в гонке видел впервые:

*“Ле Бон сильно отличался от других членов экипажа, прежде всего по уровню интел-*



лекта. Но это не мешало ему с явным удовольствием выполнять работу, совсем не типичную для поп-звезды”.

Не меньшим вниманием, чем рок-звезда, пользовалась и первая женщина “Уитбрэда” — Трейси Эдвардс:

*“Мне предложили участвовать в гонке в качестве кока. Приятного в этом мало, но другой возможности попасть на яхту не было. Мне повезло. Я выполняла разную работу, и знания, полученные в этой гонке, позволили мне в следующей стать шкипером”.*

По результатам всех этапов яхта Скипа Новака заняла третье место. Вторым был Питер Блейк. А выиграл гонку швейцарский шкипер Пьер Фелман.

Трейси Эдвардс получила поддержку Королевского двора Великобритании и стала готовиться к следующему “Уитбрэду”:

*“Я решила, что в гонке должна быть яхта с женским экипажем. Мне сказали, что это глупость. Но чем глупее я выглядела в глазах скептиков, тем сильнее становилось желание добиться своего”.*

Трейси Эдвардс своего добилась: на старт пятой гонки (1989/90 гг.) вышла ее яхта “Maiden” (“Дева”), в экипаже которой не было ни одного мужчины:

*“Скептиков было много. Но, к счастью, по мере того как гонка развивалась, менялось и отношение к нам. Потенциальные спонсоры увидели, что мы можем держать в руках не только иголки”.*



Кругосветный маршрут гонки был изменен: дистанция состояла не из четырех, как прежде, а из шести этапов и имела теперь протяженность в 32 тысячи морских миль.

Питер Блейк построил новую яхту — кеч\* “Steinlager”. Но сенсацией гонки стало участие советской яхты “Фазиси”, которую из-за великолепных ходовых качеств называли “летающей”.

В гонке участвовали яхты разных классов, в основном так называемые “макси”\*\* и “60-футовики”\*\*\*.

Захватывающим получился финиш второго этапа, по накалу борьбы он превзошел все, что “Уитбрэд” видел прежде: на финише 8000-мильной дистанции британская яхта “Rothmans” опередила швейцарскую “Merit” всего на 28 секунд!

Женский экипаж закончил второй этап гонки, опередив в своем классе ближайшего соперника на 250 миль.

Трейси Эдвардс могла гордиться достигнутым:

*“Когда мы финишировали в Австралии, я улышалась, как кто-то сказал: “Смотрите-ка, девки все-таки добрались”. А другой возразил: “Они не добрались — они выиграли!”*

Питер Блейк на “Steinlager” уверенно выигрывал этап за этапом. Но незадолго до конца гонки из-за поломки в такелаже он мог лишиться всего, что выиграл до сих пор.

---

\* Кеч — двухмачтовое парусное судно.

\*\* “Макси” — гоночная яхта максимальной допустимой длины (80 футов).

\*\*\* “60-футовик” — гоночная яхта длиной 60 футов.



У Блейка не было уверенности в том, что “Steinlager” дотянет до финиша. Но его яхта оказалась непобедимой: дистанцию гонки она прошла быстрее всех — за 128 дней. Новозеландцы выиграли все шесть этапов. До них лишь один экипаж — голландцы Конни ван Ритсшотена в третьей гонке “Уитбрэд” — добивался подобного результата, но тогда было только четыре этапа.

Питер Блейк достиг главной цели своей жизни:

*“Я счастлив, что одержал наконец победу в “Уитбрэде”. Но напряжение было огромным. После такой гонки невозможно быстро перестроиться на нормальную жизнь: я плохо сплю ночью, вскакиваю каждые четыре часа, как будто я все еще на борту своей яхты”.*

Возвращение яхты “Maiden” на родину было триумфальным. “Девы” Трейси Эдвардс, как и она сама, завоевали многие сердца по всему миру.

Трейси Эдвардс:

*“Гонка была очень трудной и напряженной, и мы счастливы, что успешно ее завершили. Нам пришлось многое пережить. Мы боролись не с ветром, непогодой и штормом, мы боролись с самими собой, со своим характером. И то, что мы победили самих себя, — это наше величайшее достижение”.*

25 сентября 1993 года в Саутгемптоне (Англия) стартовала шестая гонка “Уитбрэд”. На этот раз состязались яхты только двух классов: “макси” (4 яхты) и “Уитбрэд-60”<sup>\*</sup> (10 яхт, при-

<sup>\*</sup> “Уитбрэд-60” — яхта, построенная по специальным правилам гонки “Уитбрэд”.

чем одна из них — “Одесса” — шла вне зачета). Дистанция, как и четыре года назад, состояла из шести этапов. Главный приз гонки был учрежден пивоваренной компанией “Хайнекен”.

Со времени первой гонки изменились не только яхты, но и сами яхтсмены. Вместо любителей теперь выступают профессионалы. Нынешние яхтсмены выкладываются в кругосветной гонке, как на олимпийской дистанции — выжимают и из яхт, и из самих себя все, на что они способны. Теперь “Уитбрэд” — это марафон, который бегут в темпе стометровки.

Побит один из прошлых рекордов — 370 миль за сутки: новые яхты проходят теперь за 24 часа более 400 морских миль.

Победителем гонки стала новозеландская “макси” “Endevour”, обошедшая вокруг света за 120 суток 5 часов 9 минут и 23 секунды. Она не только показала лучшее время среди яхт своего класса, но почти на 10 часов обошла и победителя в классе “Уитбрэд-60” — яхту “Yamaha”.

Грант Дэлтон, шкипер яхты “Endevour”:

*“Я прилагал все усилия к тому, чтобы обойти “60-футовики”: бессмысленно считать себя победителем, если кто-то другой, пусть даже на яхте иного класса, придет к финишу раньше тебя”.*

Новозеландец Рос Филд, шкипер яхты “Yamaha”:

*“Пусть мы немного и проиграли Дэлтону, но, конечно, довольны победой в своем классе. Я доволен, команда довольна, компания “Yamaha” довольна”.*



Эти заключительные слова новозеландского шкипера, одного из лучших в современном яхтинге, вполне подходят для общей краткой характеристики состояния дел в мире “Уитбрэда” перед стартом его седьмой гонки. В самом деле, если довольны и те, кто идет в гонку, и те, кто дает им эту возможность, если предприятие живет и развивается, значит, его организм здоров, а само оно органично вписывается в современность. Как крупнейшее спортивно-коммерческое событие нашего времени “Уитбрэд” продолжает расти и набирать обороты, притягивая к себе энергию, средства, удачу...

ПЛАТОН Е. В.

# “РУССКИЕ ИДУТ!”

*Памяти погибшего друга,  
первого капитана “Фазиси”  
Алексея Грищенко  
посвящается*



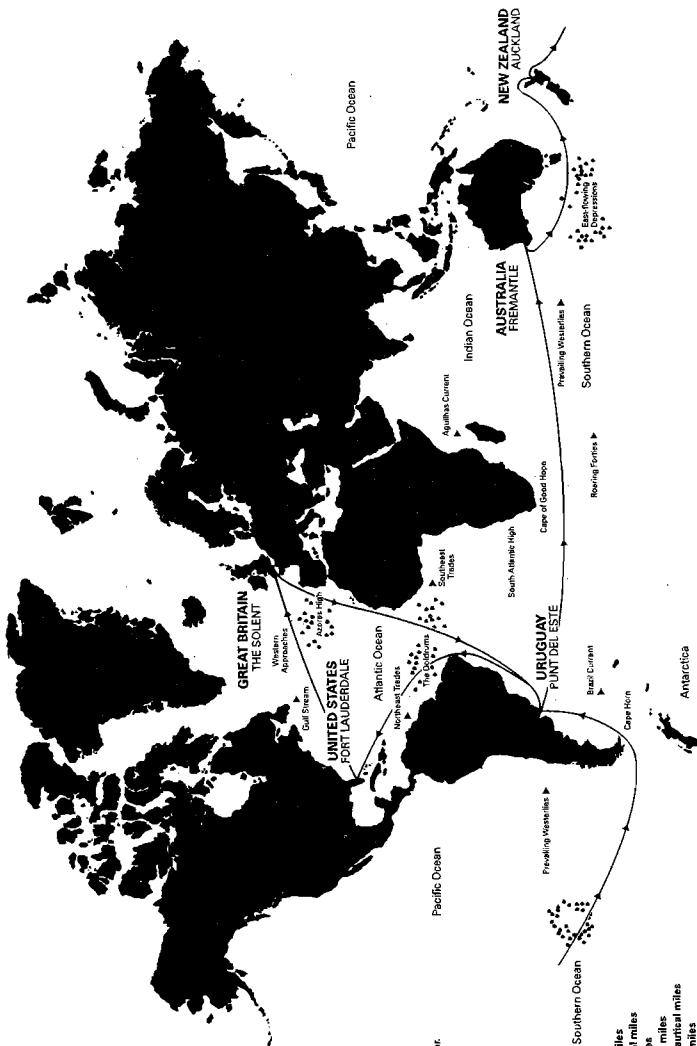
*К тебе на могилу принес  
Не лотоса листья святые —  
Пучок полевой травы.*

Басё

## ЧАСТЬ I

**ЯХТА “ФАЗИСИ” В ГОНКЕ  
“УИТБРЭД 1989/90”****Кругосветка глазами очевидца**

Последующий рассказ никоим образом не является хроникой, а тем более исчерпывающей, и по этой причине не претендует на полноту изложения всех фактов. Это всего лишь личный взгляд автора на события, свидетелем и участником которых ему довелось быть.



- Leg 1. — Start 2 Sept. '89  
Arrive Punta Del Este 9-18 Oct.
- Leg 2. — Start 28 Oct. Arrive Fremantle 29 Nov.-10 Dec.
- Leg 3. — Start 23 Dec. Arrive Auckland 12-16 Jan. '90.
- Leg 4. — Start 4 Feb. Arrive Punta Del Este 28 Feb.-6 Mar.
- Leg 5. — Start 17 Mar. Arrive Fort Lauderdale 13-21 Apr.
- Leg 6. — Start 5 May Arrive Southampton 21-29 May.

- Leg. 1 — Solent — Punta Del Este — 6,281 nautical miles
- Leg. 2 — Punta del Este — Fremantle — 7,650 nautical miles
- Leg. 3 — Fremantle — Auckland — 3,434 nautical miles
- Leg. 4 — Auckland — Punta del Este — 6,255 nautical miles
- Leg. 5 — Punta del Este — Fort Lauderdale — 5,475 nautical miles
- Leg. 6 — Fort Lauderdale — Solent — 3,637 nautical miles

TOTAL DISTANCE: 32,932 nautical miles.



## Глава 1. РОЖДЕНИЕ “МОНСТРА”

Эта история началась для меня с ночного телефонного звонка в начале ноября 1988 года. Звонил из Москвы Владислав Мурников — руководитель первого советского проекта в кругосветной гонке “Уитбрэд”:

— Алло, Платон? Тебе нужно срочно ехать в Потти на строительство яхты для кругосветной гонки. Там у них возникли проблемы, и нужны опытные строители. Алексей Грищенко рекомендовал тебя. Он тебя там ждет.

— Был когда-то разговор с Алексеем о моем возможном участии в вашем проекте, — ответил я, — но я не могу вот так сразу все бросить и уехать. Между прочим, у меня готова диссертация и на носу защита.

— Ну тогда решай сам, или диссертация — или гонка.

— Сколько даешь времени на размышление? И какие гарантии, что я попаду в гоночную команду?

— Времени нет и гарантий тоже никаких. Сейчас нужно строить яхту, а насчет участия в гонке мы еще поговорим, — сказал на прощание Мурников.



Мог ли я подумать, что ночной телефонный звонок перевернет всю мою жизнь, отлаженную и спланированную, как мне тогда казалось, на много лет вперед.

После такой, прямо скажем, не очень многообещающей беседы, я стал собираться в дорогу. Мой научный руководитель в Институте кибернетики Академии наук Украины, где я тогда работал, сказал мне, что у него есть сотни учеников кандидатов наук, но среди них нет ни одного, кто обошел бы под парусами вокруг света.

— Но если серьезно, вам, безусловно, необходимо ехать, ведь такое в жизни бывает только раз. В вашем возрасте я бы непременно поехал. Характеристику я вам подпишу. А диссертацию защитите, когда вернетесь, если, конечно, захотите.

Эти слова академика убедили меня окончательно, и я, свернув научные дела, через две недели после звонка Мурникова оказался в Потти. Там, на местном судостроительном заводе, строился алюминиевый корпус “Фазиси” — яхты, которая должна была впервые представлять Советский Союз в престижной гонке. Ответственным за строительство был тогда Алексей Грищенко.

С Алексеем мы познакомились в 1980 году, когда я переехал в Киев и сразу же вступил в местный крейсерский яхт-клуб. Грищенко был одним из организаторов и лидеров этого клуба. У нас с ним быстро наладились дружеские отношения. Он несколько раз приглашал меня в свою команду, и мы вместе “гонялись” на Днестре и на Черном море.

Но известность и уважение в парусных кругах принесли Алексею не результаты гонок, а его опыт строительства крейсерских гоночных яхт.



Он организовал в яхт-клубе настоящее производство деревянных яхт, которые строились по западным проектам и часто выигрывали гонки. Алексей и его любимое детище, яхта “Гонта”, попортили много нервов более именитым соперникам, которые выступали на фирменных яхтах польской постройки.

Помню, как во время одной из гонок на Кубок Черного моря с нами на “Гонте” шел хорошо известный в СССР профессиональный яхтенный конструктор Александр Стружилин — дядя Саша, как мы его называли. Все свободное от вахт время он набрасывал эскизы узлов “Гонты”. Мы в шутку называли это тогда промышленным шпионажем и оказались недалеко от истины, поскольку в новых яхтах, которые потом многие годы выпускались по проектам “дяди Саши”, легко угадывались идеи, технология и конкретные узлы яхты Алексея Грищенко.

Узнав о существовании самородного умельца, Мурников пригласил Алексея на должность главного строителя яхты “Фазиси”. Вместе с Алексеем в Поти поехало еще несколько киевлян, которые к тому времени имели за плечами хорошую школу строительства деревянных яхт.

Я прибыл в Поти вечером и сразу же попал в огромный заводской цех, где строились суда на подводных крыльях. В самом центре цеха стояла массивная конструкция из стали — стапель, а на нем были установлены алюминиевые шпангоуты и кильсон — ребра и хребет будущей яхты.

— Привет. Молодец, что приехал, хотя я и не сомневался, что ты примчишься, — сказал мне Алексей, подавая руку. — Принимай дела у



Мирона. Он завтра уезжает в Киев, в очередной недельный отпуск, и ты должен его заменить. Он занимается корпусом. По графику мы завтра должны начать сварку обшивки корпуса. Как там в Киеве, что о нас говорят?

— Говорят многое, и слухи ходят разные, информации ведь никакой — все у вас секретно, но общее мнение такое, что ничего у вас не получится, — рассеянно ответил я. Мое внимание было приковано к тому, что происходило на стапеле.

— Ну, во-первых, не у вас, а у нас. Если ты приехал серьезно работать, то теперь многое будет зависеть и от тебя самого, — возразил мне Алексей.

— Как же я заменю Мирона? Я ведь только что приехал и вообще понятия не имею об этой технологии.

— А тут никто понятия не имеет, в том числе и я: как придумаешь, так и сделаешь. — Игорь Мироненко, он же Мирон, соскочил со стапеля и подошел к нам.

— Ладно, завтра разберемся. А где вы обитаете?

— Пошли, покажу тебе наши хоромы, а заодно введу немного в курс дела, — сказал мне Игорь и повел в общежитие завода, которое находилось в двух шагах от цеха.

По киевскому яхт-клубу я знал Игоря давно, хотя мы и не были близкими друзьями. В тот вечер он вкратце обрисовал мне обстановку:

— Понимаешь, эти ребята, проектировщики из “Мобиле”\*, может, и неплохие хлопцы, но по тем

---

\* “Мобиле” — конструкторское бюро в С.-Петербурге.

чертежам, что они нарисовали, строить нельзя. Палуба у них определена толщиной аж в полтора миллиметра. Я покажу тебе завтра экспериментальный кусок этой палубы — она как бумажная. Та же история со всеми сечениями силового набора. Мы с Алексеем все пересчитали и кое-где удвоили сечения, а кое-где и учетверили. Толщину обшивки тоже пришлось увеличить. Чем они там в Ленинграде думали, когда чертили, я не знаю, но ясно, что не головой. Ребенку понятно, что яхта с такими расчетами прочности, как у них, может существовать только теоретически, а на воде она сразу же рассыплется. Но это еще не все. Технологии сварки корпуса вообще не существует. То, что разработали наши яйцеголовые теоретики из Института Патона, годится только для диссертации, а не для реальной сварки. Алюминий ведь нагревается, и из-за малой толщины листов их при этом очень сильно ведет. Обшивка корпуса получается как стиральная доска. Представь, сколько шпаклевки придется положить, чтобы выровнять корпус. И что останется после этого от теоретической формы корпуса? А дополнительный вес? Об этом юные гении из Ленинграда и не подумали. А ты полагаешь они тут у нас хоть раз были? Получили денежки и носа не показывают. Мурников тоже хорош. Приехал, посмотрел, сняли его интервью для телевидения, а на Лехины вопросы не ответил — отмахнулся, мол, ты главный строитель — ты и решай. Так что впутался ты, как, впрочем, и я, в изрядный переплет. Лехе нелегко, его все дергают: а тут как, а здесь что? Так что мой тебе совет — старайся поменьше его спрашивать, больше придумывай сам.



После такого монолога, я даже не стал ничего уточнять: как говорится, было ясно, что ничего не ясно.

В тот же вечер приехал еще один доброволец — Володя Мусатов из Запорожья. Точно так же, как и Мурников в телефонном разговоре со мной, Алексей объяснил Володе, что никаких гарантий ему никто и ни в чем не дает, но если он хочет участвовать в строительстве, то пожалуйста — руки и головы здесь в большой цене. Нас с Мусатовым поселили в одной комнате, и с того момента началась наша дружба.

На следующее утро в цеху я извлек из груды мусора кусок палубы, о которой говорил Мирон, взял алюминиевую трубу и уронил ее на этот кусок, имитируя случайное падение спинакер-гика\* — в гонке такое случается часто. Результат был плачевный: в “палубе” образовалось приличное отверстие...

Начались нелегкие будни — сварка обшивки. Прямо по ходу работ мы пробовали разные способы и придумывали новую технологию. Когда в конце концов мы завершили обшивку, корпус яхты имел вполне приличный вид.

После того как яхту вместе с массивным стапелем перевернули, началась сварка всего внутреннего силового набора корпуса — ребер жесткости яхты. Алексей опасался, что из-за колоссального нагрева корпус сильно деформируется. Заводские дипломированные технологи и именитые сварщики-теоретики из Киева предсказывали, что нос и корма яхты после сварки опустятся как минимум

---

\* Спинакер-гик — устройство для поддержания угла переднего паруса (спинакера).

на 300 миллиметров. Это означало, что параметры яхты выйдут за пределы класса и нас не допустят к гонке.

Мы разработали свою схему сварки и решили рискнуть. Каждое утро я делал контрольные замеры, а вечером корректировал схему сварки. По завершении работы оказалось, что, вопреки предсказаниям, нос и корма яхты сместились вниз всего на 50 миллиметров. Мы чувствовали себя победителями.

Но океанская гоночная яхта — это не только корпус. Это еще и мачта, паруса, лебедки, палубное оборудование, двигатель, руль, киль, гидравлика, генератор, опреснитель, электроника и многое-многое другое. В те годы в Советском Союзе никто не имел понятия о том, что значит оснастить и подготовить супер-яхту\* к гонке “Уитбрэд”. И тогда руководство “Фазиси” по рекомендации Мурникова пригласило в качестве эксперта и второго шкипера американца Скипа Новака, у которого за плечами было уже три гонки “Уитбрэд”.

Первого приезда Новака в Потти ждали все. У нас к тому времени накопилась масса вопросов, прежде всего по оборудованию. Но Скип, увы, не смог на них ответить. Он сам еще не знал, что будет установлено на этой яхте — все зависело от будущего финансирования. Вместо практической консультации он показал нам видеофильм о прошлой гонке и в подробностях расписал прелести “Уитбрэда”, как бы уговаривая нас принять уча-

---

\* Нормативно-орфографическое написание *суперяхта* заменено на принятое у профессиональных яхтсменов *супер-яхта*.



стие в этом состязании. Но наша команда в таких уговорах не нуждалась: мы всей душой рвались в этот новый для нас мир океанских гонок.

Днем я исполнял роль переводчика Скипа, а вечерами, уже в частной беседе и без лишней публики, выпытывал у него разные технические детали. После долгих обсуждений и уточнений мельчайших подробностей спать мы укладывались далеко за полночь.

— Юджин, ты мне надоел своими вопросами. Если ты все будешь знать, зачем тогда вам я? — то ли в шутку, то ли всерьез сорвался Слип во время одной из наших ночных бесед.

Мое назойливое любопытство дало результаты потом, когда мы попали в жесточайший цейтнот.

## Глава 2.

### ОДЕССКИЕ “ВЕЛИКОМУЧЕНИКИ”

На ранней стадии проекта предполагалось, что шкипером с советской стороны будет одессит Анатолий Верба. Он имел большой опыт гонок на Черном и Балтийском морях, и Алексей Грищенко рекомендовал его Мурникову в качестве капитана. Но авторитет Алексея, несомненно, был выше, и руководство “Фазиси”, прислушавшись на этот раз и к нашему мнению, утвердило капитаном Грищенко. Наша киевская группировка восприняла это сообщение с большим воодушевлением.

Анатолий Верба привез с собой из Одессы человек двадцать кандидатов в команду. Вероят-



но, яхтсмены они были неплохие, но строители — никудышные. Многие из них, столкнувшись с первыми же трудностями, вернулись домой. Оставшиеся старались как могли, но неизменно были объектом наших шуток и насмешек.

Однажды Игорь Мироненко, наблюдая за тремя горе-строителями из Одессы, которые, толкаясь и мешая друг другу, безуспешно пытались закрепить что-то струбциной, язвительно и нарочито громко спросил меня:

— Женя, как ты думаешь, сколько нужно одесситов, чтобы установить одну струбцину? Соображай. Подсказываю: трех мало.

Я про себя улыбнулся, но ничего не ответил. Обстановка в команде и без того была сильно накалена. Нам официально объявили, что тот, кто внесет больший вклад в строительство яхты, получит и больше шансов попасть в команду. Конкуренция была сильнейшей, и в этой борьбе все выкладывались как могли. Масло в огонь постоянно подливал наш официальный “тренер”, который был назначен “сверху” и приехал к нам из Москвы. Свои тренерские обязанности он понимал своеобразно и неустанно плел убийственную для нас паутину интриг.

А ведь в гонке нам предстояло стать единой командой. Мне кажется, что тогда об этом никто не думал. Никто из нас не заглядывал так далеко вперед, наши проблемы и заботы были насущными — как бы достроить яхту и успеть к старту, а там видно будет. Надежда, как всегда, была на исконно русское “авось”.

Единой командой, которая слаженно и сплоченно работает на победу в гонке, мы так никогда



и не стали. Еще в Поти мы заподозрили, что наш шустрый “тренер” принадлежал к “славному” племени чекистов. Был он приставлен к нам вовсе не для того, чтобы сделать из нас настоящую команду. Он всячески разделял нас и властвовал, утверждая всеми правдами и неправдами свое влияние и пробивая себе дорогу в лидеры береговой команды.

Нам постоянно не хватало времени, знаний и... определенности. Многие вещи приходилось переделывать по несколько раз. Чего стоят, например, время и усилия, затраченные на шпаклевку и вышкуривание корпуса. Целый месяц вся команда с утра до ночи занималась только этой адской работой, переводя в пыль тонны эпоксидного состава, чтобы хоть как-то сгладить неровности поверхности корпуса.

А по приезде в Англию выяснилось, что все это делается совершенно по-другому. Есть, оказывается, специальная технология выравнивания и сглаживания яйцеобразных поверхностей с точностью до микрона. Нанятая команда профессионалов блестяще справилась с этой работой и за неделю превратила корпус нашей яхты из гадкого серого утенка в гладкого и стройного красавца лебедя.

### *Глава 3.*

## **ЛЕТИМ В СВОБОДНУЮ СТРАНУ!**

К маю 1989 года стало ясно, что недостроенный корпус нашей яхты необходимо везти в Англию и там устанавливать руль, киль, мачту и прочее оборудование. Если бы мы попытались сделать это в Поти, то не успели бы на старт гонки.

Алексей съездил в Киев и договорился на заводе Антонова, что мощный грузовой АН-124 — “Руслан” — забросит нас и все наше хозяйство в Лондон. Но в Поти подходящего для “Руслана” аэропорта не было, поэтому предстояло переправить корпус “Фазиси” в Сухуми.

Руководство “Фазиси” приказало заварить в корпусе все отверстия, предназначенные для установки оборудования. На недостроенную яхту нанесли грузинскими буквами название и устроили в Поти трехдневные празднества по поводу спуска на воду первой советской яхты, которая будет участвовать в знаменитом “Уитбрэде”.

Из Москвы привезли целую стаю журналистов. Они славно погуляли и вернулись обратно, чтобы прославить в своих публикациях невиданное героическое событие.

Мы тоже участвовали в этом фарсе. Собравшаяся на пирсе городская публика искренне верила, что на воду спускается яхта, готовая для кругосветной гонки. Партийные отцы города произносили пламенные речи, были музыка, лезгинка и непременно банкет до утра.

По окончании празднеств мы установили яхту на палубе морского плавучего крана, и он за ночь доставил ее в Сухуми. Там ее перевезли в аэропорт, где нас уже ждал киевский “Руслан”. Экипаж “Руслана” быстро перегрузил в самолет 25-метровую яхту, пару наших контейнеров и массивные стальные подставки под корпус. Мы вылетели без задержки и взяли курс на Киев. Наша команда разместилась на верхней палубе самолета, предназначенной для 400 парашютистов-десантников.



В Киеве нам не дали “добро” на прямой перелет в Лондон. Не хватало каких-то бумаг — и теперь предстояло лететь вместо Лондона в Москву, чтобы там получить все разрешения. Ночь мы провели дома, еще раз простились с родными, а утром полетели в Москву.

В Москве в ожидании чьих-то подписей мы просидели в аэропорту трое суток. От нечего делать отсыпались в самолете, играли в карты и пили замечательное грузинское вино, которым “Руслан” был загружен в изобилии. “Тренер” продолжал шпионить за нами: он опасался, что мы прикончим весь винный запас и ничего не оставим руководству для очередного банкета. Бедняга не мог знать, что по прибытии в Лондон таможня арестует все оставшееся на борту алкогольное богатство и ни он, ни начальники из “Фазиси” никогда его больше не увидят.

Когда штурман “Руслана” вышел к нам из пилотской кабины и объявил, что мы пересекли Государственную границу СССР, по салону пробежал вздох облегчения. Скип заметил:

— Ну вот, Юджин, скоро мы будем в свободной стране и наконец-то займемся настоящим делом.

Прекрасно зная степень готовности яхты к ответственной и опасной гонке, Новак с нескрываемым презрением относился к бесконечным приглашениям на очередной банкет, на котором ему по протоколу непременно полагалось присутствовать.

Алексей составил для ключевых членов команды персональные планы и перечни работ. Я отвечал за киль, рулевую систему, лебедки и гид-

равлику. Предстояло в максимально сжатые сроки все это установить и проверить в работе.

#### Глава 4.

### ПРЕДСТАРТОВЫЕ ЗАБОТЫ

В Саутгемптоне нас поселили в общежитии местного университета, на окраине города. Кроме основной работы, я еще выполнял функции водителя мини-автобуса, на котором каждое утро команда добиралась на работу в марину, где стоял корпус “Фазиси”.

Как-то раз мы с Алексеем поехали за комплектующими в другой город и заблудились в паутине многоярусных развязок. Я не заметил запрещающего знака и остановился на обочине, чтобы взглянуть на карту. Тут же как из-под земли вырос полисмен и потребовал штраф. Я стал объяснять ему, что мы — русские, готовимся здесь к кругосветной гонке, а сейчас заблудились и денег при себе у меня нет.

И русские должны соблюдать правила, — резонно возразил полисмен, но великодушно отпустил нас с миром.

— О чем вы так долго разговаривали? Ты что, узнавал у него дорогу? — спросил меня Алексей.

— Да нет. Он узнал, что мы русские, готовимся к “Уитбрэду”, и не стал нас штрафовать.

— А я подумал совсем другое. Что-то я никак не могу освоить их язык, да и говорят они уж очень быстро, — посетовал Алексей.

Наша работа набирала темп. Корпус “Фазиси” был идеально отшпаклеван и покрашен, и вся яхта приобрела очень фотогеничный вид.



Мы занимались монтажом оборудования и готовили яхту к походу в Лондон. Этот тренировочный выход был необходим для проверки и обкатки оборудования и такелажа и интересовал нашего потенциального спонсора — компанию “Пепси-кола”.

Мы с Игорем установили на “Фазиси” киль. Когда его привезли, мы подумали, что произошла ошибка: нам прислали киль от гораздо меньшей яхты. Но Мурников заверил нас, что никакой ошибки нет и именно этот киль вместе с пятью тоннами внутреннего балласта вполне обеспечит нашей яхте необходимый восстанавливающий момент.

— С таким килем эту лодку будет валять на каждом порыве ветра, — недовольно и самоуверенно ответил ему Мирон.

Но начальству, как говорится, виднее. День ушел у нас на то, чтобы поставить киль на место.

Первый же выход под парусами в пролив Солент подтвердил наши опасения насчет киля и недостаточной остойчивости “Фазиси”. Был солнечный и ветреный день. Многие наши будущие соперники тоже вышли на тренировку, и Скип направил яхту к одному из них, чтобы сравнить наши скорости. Но внезапно налетевший порыв ветра чуть не уложил “Фазиси” парусами на воду, и мы вскоре ретировались обратно в свою марину, так и не померившись силами с соперниками.

На следующий день в прессе появились статьи с большими фотографиями “Фазиси” под парусами. Все яхтенные журналисты единогласно утверждали, что если советская яхта пройдет обмер и будет допущена к гонке, то у нее есть все

шансы оказаться в победителях. При условии, конечно, что в океане она не затонет из-за своего очень низкого надводного борта и недостаточной остойчивости.

Поход “Фазиси” в Лондон в целом получился удачным. Перед нами раскрылся даже знаменитый мост Тауэр, и мы гордо прошли под ним, неся огромный рекламный спинакер “Пепси”. Ведущие английские газеты опубликовали на первых полосах сообщения об этом событии под заголовками типа “Коммунисты в сердце Лондона” или “Тауэр раскрывается перед Советами”.

Во время обратного перехода в Саутгемптон наши штурманы что-то напутали и мы заблудились в многочисленных фарватерах устья Темзы. Но сесть на мель нам все же не пришлось, и мы благополучно вернулись в Саутгемптон.

## Глава 5. ЗЛОПОЛУЧНЫЙ КИЛЬ

Первый официальный обмер “Фазиси” показал в конкретных цифрах ошибочность первоначальных расчетов остойчивости. Для того чтобы быть допущенными к гонке, нам предстояло заменить киль. До старта оставалась неделя.

Всю прежнюю самоуверенность Мурникова как рукой сняло, и, казалось, он уже смирился с тем, что на старт мы не успеваем. Алексей занемог. Он жил в одной комнате с Игорем Мироненко и утром пожаловался на сильные боли в сердце.

— Спасение утопающих — дело рук самих утопающих, — решили мы с Мироном, и,



прихватив с собой Виктора Камкина, ранним утром поехали на яхту. Нужно было успеть поднять ее из воды до отлива, иначе мы теряли еще целые сутки. Мне удалось уговорить работников марины поднять “Фазиси” на берег.

Раз киль не годится, его все равно надо менять. Втроем мы принялись раскручивать многочисленные болты и гайки. К 11 часам дело было сделано.

Мы еще работали, когда подъехал расстроенный Скип.

— Мне вечно не везет с этими киями. В прошлый раз на “Drim” он вообще отвалился прямо в море, но тогда у нас был месяц на замену. А что сейчас? — произнес он в пространство.

Но наша активная возня с килем, сопровождавшаяся обильным и уже хорошо знакомым ему русским матом, быстро вернула присущий ему дух неутомимого бойца.

— Ребята, не вешать нос — прорвемся, — крикнул я Игорю и Вите, которые откручивали последнюю гайку. — Нас уже четверо!

Мы стали обсуждать варианты выхода из создавшегося положения. Прямо перед нашим офисом валялся киль от английской яхты “Rothmans”. После тщательного тестирования англичане решили заменить этот киль на новый, более обтекаемый. Скип тут же связался с их менеджером и договорился, что мы приобретем этот киль по цене металлолома.

Но замену кия должен был утвердить инспектор, который курировал наш проект. Визит к



нему в тот же день ничего не дал: инспектор потребовал новые документы. По соседству с нашей Мариной находился офис Тони Кастро — известного яхтенного конструктора. Он взялся сделать для нас необходимые расчеты и чертежи.

После обеда приехала наша деморализованная команда во главе с Мурниковым. Они долго не могли взять в толк, с чем связана наша бурная деятельность. Мы тем временем уже поставили новый киль в вертикальное положение и занимались разметкой: предстояло сверлить новые отверстия в днище “Фазиси”. Пара “ласковых” слов сидящего верхом на киле Мирона о том, насколько нам сейчас необходимы зрители, побудила всех быстро заняться делом — выгружать из яхты ставший уже ненужным внутренний пятитонный свинцовый балласт.

Конструкторы Кастро проработали всю ночь и утром принесли нам свой приговор: киль “Rothmans” подходит к нашей яхте впритык. Но, по их мнению, для того чтобы яхта не развалилась с новым килем, который был в два раза тяжелее прежнего, необходимо приварить к корпусу несколько дополнительных шпангоутов — ребер жесткости. Это означало, что нужно демонтировать многочисленные трубопроводы, кабели, днищевые топливные танки и что от покрашенной и полированной наружной поверхности корпуса после сварки останутся одни воспоминания — от нагрева шпаклевка отстанет от алюминия и отвалится. Так на смену одной беде приходит другая, и, конечно, легче от этого не становится...

Мы со Скипом немедленно отправились в офис Тони Кастро, чтобы на месте разобраться в



деталях. Просмотрев чертежи и расчеты, я увидел, что конструкторы Тони использовали старые — самые первые чертежи “Фазиси”, ничего общего не имевшие с реально построенной яхтой. Оказалось, что наш руководитель проекта Владислав Мурников предоставил конструкторам чертежи, даже не удосужившись их проверить. Я предложил Кастро направить на “Фазиси” своего инженера. Через час тот вернулся с новыми цифрами, а еще через 10 минут мы получили из компьютера новый расчет. В соответствии с ним достаточно было наварить поверх уже существующих ребер несколько полос алюминия. Это совершенно меняло дело, и впереди опять забрезжил лучик надежды: может быть, мы все-таки успеем к старту.

Скип помчался за инспектором, чтобы тот утвердил чертежи и дал “добро” на начало работ. К их приезду в офисе Тони Кастро собрались Грищенко, Мурников и генеральный директор “Фазиси”. После короткого совещания, на котором были изложены новые факты, инспектор все утвердил и разрешил.

Окрыленный промежуточным успехом, я вернулся на яхту, и мы с Мироном стали сверлить в корпусе отверстия под новый киль. 27 отверстий диаметром 40 миллиметров в 60-миллиметровой днищевой плите пришлось сверлить вручную из положения “снизу”. По ходу этой работы сгорели 4 мощные электродрели, но к вечеру следующего дня мы поднесли корпус к новому килю и под аплодисменты зрителей закрепили его. Оставалось ждать прилива, чтобы спустить яхту на воду и провести повторный обмер. По его результатам “Фазиси” тютелька в

тютельку вошла в параметры, требуемые строгой формулой класса.

За день до старта “Фазиси” присоединилась к остальным 22 участникам гонки, которые, давно закончив подготовку, радовали своим боевым видом глаза многочисленных посетителей Океанской деревни в Саутгемптоне.

В тот же день наше руководство объявило наконец окончательный состав гоночной команды. Алексей наотрез отказался пропустить первый этап и восстановиться после недавнего сердечного приступа.

— Я, как главный строитель, обязан быть на борту на первом этапе. Как же я смогу жить дальше, если останусь на берегу отдыхать, а яхта развалится где-нибудь посреди Атлантики? — возражал он всем, кто пытался его отговорить.

В последнюю ночь перед стартом мы все еще продолжали готовить “Фазиси”: ставили средства связи, загружали провизию и паруса.

## Глава 6.

### НАШ ПЕРВЫЙ СТАРТ В “УИТБРЭДЕ”

После суматохи последних предстартовых недель мы не сразу поняли, что береговые заботы позади и мы уже участвуем в знаменитом “Уитбрэде”. Все несли положенную вахту и выкладывались как могли, но первые несколько дней каждый больше приходил в себя от накопившихся стрессов.

Со свежим 25-узловым попутным ветром мы проскочили Бискайский залив и устремились к экватору. Скип неустанно фотографировал все и



вся с самых разных позиций. Когда однажды он в очередной раз забрался на оконечность спинакер-гика, чтобы снять яхту на ходу, как бы со стороны, я, стоя на руле, специально качнул немного штурвалом, и яхта немедленно отреагировала на это резким зигзагом.

— Юджин, моя жизнь сейчас в твоих руках, но, если ты меня уронишь и утопишь, кто же будет рассказывать тебе потом о всех секретах гонки “Уитбрэд”? — начал диалог Скип, продолжая висеть на гике и настраивая свой объектив.

— Скип, ты ведь должен знать, что с американскими империалистами у нас беспощадная борьба — так нас всю жизнь учила партия, — сказал я ему с суровым видом.

— Да, но сейчас перестройка, дядя Сэм дружит с русским медведем, и Горби не даст меня в обиду, — улыбнулся на мою шутку Скип.

В штилевых экваториальных зонах на борту до предела обострились взаимоотношения между двумя вахтами. У меня и лидера второй вахты Анатолия Вербы были диаметрально противоположные взгляды на то, как в этих условиях следует вести яхту. Он требовал от Скипа генеральный компасный курс и независимо от наличия или отсутствия ветра неукоснительно держал этот курс на протяжении всей своей вахты. Мы же на своей вахте предпочитали держать давление на паруса и рыскали в поисках ветра от одной тучки к другой, заботясь лишь о том, чтобы общее направление движения совпадало с курсом. Хотя Скип и называл нашу вахту “королями скорости”, но ни он, ни Алексей почему-то не вмешивались в наш с Вербой спор, и единая и

обязательная для обеих вахт оптимальная тактика так никогда и не была выработана.

Переход экватора был отмечен традиционно. Все члены команды, которые впервые его пересекали, были подвергнуты старинной жестокой процедуре и измазаны вонючим коктейлем из трюмных вод, машинного масла, остатков чая и кофе, и Бог знает чего еще.

Сразу же после пересечения экватора выяснилось, что у нас на исходе пресная вода. Наш кок и врач, который присоединился к команде незадолго до старта, не вел никакого учета потребляемой воды, и ее расходовали без всякого порядка. Имевшийся на борту опреснитель не был обкатан и потому работал плохо, а до ближайшего берега было 1500 миль. Спаслись мы только благодаря дождевой воде, которую собирали во время тропических ливней.

Из экваториальных штилевых зон мы выскочили вполне удачно и сразу же попали в сильный встречный юго-западный пассат. "Фазиси" шла на шестом месте, поблизости была шведская "The Card", и у нас появились шансы ее обойти. Началась изматывающая дуэль с лавировкой против усилившегося до штормового ветра. Трое суток бились мы со штормом и шведами.

Все это время Алексей сильно нервничал и переживал. После болезни, перенесенной в детстве, у него было не все в порядке с ногами, и в штормовых условиях он не мог стоять на руле и работать на палубе. Скипа был штурманом и метеорологом и все тактические решения принимал сам. Алексей оказался как бы не у дел, он проводил все время, ползая по трясущейся на



каждой волне яхте и осматривая многочисленные сварочные швы — нет ли трещин. При каждом ударе встречной волны в корпус яхты Алексей вздрагивал и что-то мычал. У него появилась навязчивая идея, что корпус может не выдержать постоянной вибрации и мощных ударов волн. Вдобавок он практически перестал спать, и было больно смотреть на его воспаленные глаза, постоянно выражающие предельное беспокойство.

— Леха, не переживай. Когда этот проклятый корпус развалится, тогда и будем соображать, что делать дальше. Но пока ведь все нормально, нет и близко никаких признаков трещин. Лучше ляг и поспи, ничего за это время с яхтой не случится, — не раз пытались успокоить Алексея и Мирон, и я.

Но наши доводы не доходили до его измученного сознания, и воспаленное воображение продолжало непрерывно рисовать страшные картины катастрофы, которую он из последних сил пытался предотвратить.

Шторм стих через три дня, шведы не ушли далеко от нас, но и мы их не догнали. “Фазиси” продолжала идти на шестом месте. Побережье Бразилии было уже недалеко. Лодка весело шла под спинакером, и ночами мы наслаждались необычным для нас звездным небом Южного полушария.

Во время одной из таких романтических вахт в чистом и безоблачном ночном небе вдруг резко возникли и стремительно прошли над нами две черные тучи необычной сигарообразной формы. Из-под них подул холодный ветер, который за считанные секунды поменял направление на

180 градусов и усилился до штормового. Мы успели убрать спинакер и стали брать рифы на гроте. Без хода яхта мгновенно потеряла управляемость, и нас понесло на морские нефтяные платформы, которые находились невдалеке. Команда быстро подняла штормовой передний парус, он прибавил яхте скорость, и нам удалось уйти от опасного соседства.

Внезапно налетевший ночной шквал оказался предвестником свежего ветра, с которым через двое суток мы подошли к побережью Уругвая. Рядом с нами шла финская "Martela", а в миле позади — итальянская "Gatorade". До финиша оставались считанные часы, и между нашими тремя яхтами разгорелась упорная борьба за шестое место. Итальянский шкипер внезапно изменил тактику и заложил длинный галс в море. В сгущающихся сумерках мы вскоре потеряли "Gatorade" из виду, но финны цепко и упорно за нас держались. Мы вели лодку на пределе внимания, то же самое делали и они, и обе яхты шли как бы связанные одной цепью.

Упорная многочасовая борьба закончилась в нашу пользу. Мы шли по опасному для мореплавания району: здесь подводные трубопроводы подходили к нефтяному терминалу, находящемуся в нескольких милях от берега. Судоходство в этом месте было запрещено, но мы решили рискнуть и сократить путь до финиша. На "Martela" или не обратили внимание на красный запрещающий контур на карте, или в азарте борьбы тоже решили рискнуть, но результат для финнов оказался плачевным. Они прошли слишком близко от терминала и зацепили килем один из трубопроводов. Мы в темноте заметили, как "Martela" резко остановилась и сильно



“клюнула” штевнем. Нам повезло больше: “Фазиси” успешно проскочила опасный участок и белокрылой чайкой устремилась к финишу.

## Глава 7.

# ФИНИШ В УРУГВАЕ: ДЕВУШКИ, РАКЕТЫ И ШАМΠΑНСКОЕ

Мы пересекли финишную линию около часа ночи. Несмотря на позднее время, пирс был запружен людьми. Публика хотела увидеть, кто же будет на финише первым: мы, итальянцы или финны. Увидев характерный — с красной полосой — корпус “Фазиси”, зрители стали громко скандировать на испанском и английском языках устрашающий клич времен “холодной войны”:

— Русские идут! Русские идут! Русские идут!...

На подходе к месту швартовки кто-то из наших на радостях запустил с палубы “Фазиси” мощную шумовую ракету. Она пошла по очень низкой траектории и взорвалась прямо над головами возбужденно приветствующих нас людей.

Взрыв получился оглушительный, уши заложило даже у нас — а мы находились в добрых 300 метрах от пирса. Растерявшаяся толпа мгновенно притихла и дружно присела на землю. Но через несколько минут зрители пришли в себя и стали кричать и прыгать пуще прежнего.

Наш результат на первом этапе гонки стал сенсацией. Никто не ожидал такой прыти от команды, которая чудом оказалась в гонке, спустила свою яхту на воду за сутки до старта и не имела времени для тренировок, не говоря уж о какой-либо оптимизации яхты.



После швартовки “Фазиси” Скип был так возбужден, что не стал откупоривать бутылку шампанского, а просто снес ей горлышко ручкой от лебедки и подставил рот под божественную струю пенистого напитка. Мы все были очень рады нашей маленькой победе и дружно набросились на запотевшие банки с пивом “Уитбрэд”, которые в изобилии предоставил нам Оргкомитет гонки.

Две очаровательные уругвайские девушки, одетые в мини-униформу “Бифитер”, вдруг оказались у нас на палубе и стали раздавать налево и направо свои улыбки и джин с тоником. Вид этих черноволосых красавиц волновал кровь. Темноту озаряли многочисленные вспышки фотоаппаратов, гонщики с других яхт хлынули на палубу “Фазиси”, а гул толпы на пирсе перекрывался музыкой. Вокруг была атмосфера всеобщей радости. Эта внезапная перемена обстановки — от длительной и изнурительной работы к яркому празднику — действовала ошеломляюще.

Протиснувшись сквозь плотные ряды зрителей, ко мне подошла Моника — миниатюрная молодая женщина, менеджер нашей береговой команды. Она вручила мне ключи от арендованного для нас микроавтобуса и, придав строгость своему тонкому голоску, предупредила, чтобы я не слишком увлекалсяджином и пивом, поскольку через пять минут мне вместе с Алексеем и Скипом предстоит явиться на пресс-конференцию. Я удивился, что это мероприятие проводится в столь поздний час, но заверил Моника, что буду в форме.

Пресс-конференция собрала весь цвет мировой яхтенной журналистики, аккредитованной в



Уругвае. Впервые в гонке участвовал Советский Союз, на борту советской яхты вторым шкипером был американец, а команда, состоящая из “темных лошадок” — никому не известных тогда парней, — показала отменный результат. Это ли не сенсация?!

Вопросы были самые разные. Один из наиболее провокационных касался нашей шумовой ракеты. Я заверил репортера, что в нашем арсенале есть штучки и посерьезней и что лучше ему поменьше приставать к нам с каверзными вопросами. Скип подхватил мой пас и добавил, что, по его опыту, с этими непредсказуемыми русскими лучше не связываться. Много вопросов было о том, как уживаются на борту два шкипера: русский и американский. Алексей ответил, а я перевел, что мы — из Страны Советов и коллективное принятие решений нам привычно. Скип отшутился и объяснил, что на самом деле все очень просто: первую половину поворота делает один шкипер, а вторую — другой: ведь на яхте два штурвала.

Закончился этот допрос под утро, и мы, шатаясь от всего пережитого, поплелись в гостиницу. Там нашему взору открылся “пейзаж после битвы”: вместе с другими яхтсменами наши парни устроили у гостиницы настоящий шабаш. Пьяная многоязычная разноголосица долго раздавалась из уютного дворика отеля и стихла только к восходу солнца.

## Глава 8.

# НИЧТО НЕ ПРЕДВЕЩАЛО ТРАГЕДИИ

К середине следующего дня выпавшаяся и свежесвыбритая команда собралась на палубе "Фазиси". На яхте оставалось еще много недоделок, и надо было как следует подготовиться к свирепому Южному океану, первая встреча с которым ожидала нас на следующем этапе. Алексей раздал всем списки работ и попросил приступить к их выполнению как можно раньше.

Системы, за которые отвечал я, были в относительном порядке и требовали лишь профилактического осмотра и смазки. За пару дней все это было закончено, и я стал помогать Миру по его части.

Моника поселила нас с Игорем в одной комнате. После работы мы обычно приглашали к себе Виктора Камкина и вместе решали, где провести вечер. Поскольку у меня в распоряжении был микроавтобус, мы старались не упускать случая и по вечерам обязательно куда-нибудь ездили развлечься и потанцевать. А замечательных мест для этого в окрестностях было предостаточно.

Алексею, как шкиперу, была предоставлена отдельная комната. Несмотря на все наши уговоры, Алексей отказывался принять участие в наших вечерних прогулках под предлогом того, что у него много работы.

Как-то раз после рабочего дня, когда мы втроем планировали очередной вечерний выезд, к нам постучался Алексей. Мы обрадовались, что проведем этот вечер вместе и он немного расслабит-



ся. Но Алексей, отказавшись от банки “Уитбрэда”, сел на стул прямо у двери и с какой-то печалью в голосе сказал, что не идет с нами на следующий этап.

— Доктор и “тренер” уговорили меня пропустить второй этап, и я согласился, — закончил он.

— Может, это и к лучшему, съездишь домой, проведешь своих, отдохнешь немного, а в Австралии опять присоединишься к команде, — сказал кто-то из нас.

— Кто знает? Но билет уже у меня в кармане, и через четыре дня я улетаю. У меня к вам одна просьба, ребята. Мы вместе начинали это большое дело, и я вас прошу, независимо от того, где буду я, завершите его достойно, — сказал Алексей, глаза его заблестели, и он поспешно ушел.

Знать бы тогда, что было у него на уме, мы, конечно, не оставили бы его одного... Но никто из нас не придавал значения последним словам Алексея. Мы знали его много лет как благоразумного, серьезного и очень ответственного человека, крепко стоящего на земле, и его эмоции никаких подозрений тогда у нас не вызвали. Конечно, ему жаль было оставлять, даже на время, свое детище, особенно после такого обнадеживающего результата на первом этапе. Но, согласившись мы, здоровье дороже, а поездка на месяц домой и встреча с двухмесячной дочкой отвлечет его от нелегких мыслей.

Весь следующий день мы занимались на яхте своими обычными делами. Вечером кто-то спросил меня, где Алексей, и я ответил, что сегодня не видел его. Шкипера не оказалось и в его комнате, но мало ли у человека дел перед отъездом домой: подарки, сувениры и прочие покупки для дома, для семьи.

Но на следующее утро он не появился и на нашей традиционной пятиминутке, на которой объявлялись все новости и уточнялись планы команды на день. Алексей эту планерку никогда не пропускал. Администратор гостиницы на наш вопрос ответил, что Алексей не ночевал у себя в номере. Это насторожило всех, но мы решили подождать до обеда, а потом начинать поиски. Предположения высказывались разные: попал под машину и лежит где-нибудь в больнице, задержан по недоразумению полицией, уехал в Монтевидео за покупками... Но почему никого не предупредил? Почему не поехал со мной на нашем автобусе?

Все эти предположения выглядели как-то нелепо. Когда Алексей не появился и к обеду, Моника заявила в полицию, а Скип сообщил директору Оргкомитета гонки, что у нас пропал шкипер. Следующие вечер и ночь не прояснили ничего.

Утром мы, по обыкновению, пошли на яхту работать. Какое-то нехорошее предчувствие висело в воздухе, и на всех давила тяжелая атмосфера неопределенности. Все как-то вдруг замкнулось, прятали друг от друга глаза и старались меньше разговаривать. Лишь редкие тихие реплики можно было услышать в то утро на "Фазиси". Это особенно бросалось в глаза, поскольку обычно утром за работой все наше мужичье, перебивая друг друга, откровенно и громко делилось впечатлениями о своих ночных похождениях и новых знакомствах.

Ближе к полудню на яхту пришла Моника и позвала меня на берег. У нее дрожал подбородок, и я понял, что случилось что-то очень нехорошее.

— Его нашли в лесу, Юджин. Он повесился. Это ужасно. Я прошу тебя, скажи об этом коман-



де. Я не могу, извини. — Моника заплакала навзрыд.

Первые секунды меня как будто чем-то ударили по голове. До меня не сразу дошел смысл ее слов. Как во сне, я поднялся на борт и сел на палубу. Ребята, увидев реакцию Моника, собрались полукругом вокруг меня, и кто-то тихо спросил, что же случилось. Не поднимая головы, я машинально повторил слова Моника.

Без единого слова вся команда потянулась гуськом в гостиницу. Мы все шли вдоль пирса с низко опущенными головами и с каким-то необъяснимым чувством вины на душе. Нам вслед смотрели яхтсмены со всех яхт, они все уже знали из телевизионных новостей, и нам казалось, что их взгляды обжигают нам спины. Такими же сочувственными взглядами нас встретили и все работники гостиницы, собравшиеся в ожидании нас в холле. Мы молча разбрелись по своим номерам.

## Глава 9.

### ЖИВЫМ — ЖИТЬ

К вечеру чувство вселенской тоски и опустошенности немного поутихло. Возникло страстное желание действовать. Какой-то внутренний физиологический инстинкт требовал от тела немедленных активных движений. Вся команда стихийно собралась в холле и стала обсуждать ситуацию. Событие произошло ужасное, но ведь наша жизнь должна была продолжаться.

Вечером я позвонил в Киев одному из близких друзей Алексея. Мой поздний звонок поднял его с постели, и он долго не мог понять, о чем я толкую, и даже спросил, не пьян ли я. Но

когда до него дошел ужасный смысл моих слов, он надолго замолчал, а потом тихо спросил, что он может сделать. Я попросил его рассказать о случившемся родным и близким Алексея до того, как они узнают об этом по радио или из газет.

К сожалению, сделать это ему не удалось. Накануне вечером программа "Время" показала на всю страну бездыханное тело капитана "Фазиси", висящее на дереве в уругвайском лесу. Почему-то до этого нашему родному телевидению не было никакого дела до того, что мы делали в своей кругосветной гонке, и вниманием нас оно не жаловало. А в погоне за дешевой сенсацией никто в "Останкино" не стал думать о том, что у этого человека были мать, сестра, жена и дочь.

Тогда же вечером команда приняла несколько важных коллективных решений и отправила их в виде петиции руководству "Фазиси". В частности, мы требовали немедленно упразднить двойное капитанство, назначить единственным шкипером Скипа Новака и убрать из береговой команды "тренера". Мы также единогласно подтвердили свое намерение во что бы то ни стало продолжать гонку.

На собственные средства мы организовали гражданскую панихиду. Пришли все яхтсмены из всех команд и весь Оргкомитет гонки. Была короткая речь директора Оргкомитета, в которой он выразил соболезнование и надежду, что команда "Фазиси" найдет в себе силы продолжить гонку.

Меня вызвали свидетелем в суд, где я подтвердил почерк Алексея в его предсмертном письме,



адресованном матери, жене и дочери. Тело Алексея было отправлено для похорон в СССР.

Только через четыре года, уже в следующей гонке, на другой яхте и с другой командой, мы установили перед зданием местного яхт-клуба в Пунта-дель-Эсте мемориальную доску в память о погибшем первом капитане “Фазиси” Алексее Грищенко.

Через несколько дней еще одна трагедия потрясла Уитбрэдовскую деревню. Ночью на мотоцикле разбился насмерть шведский яхтсмен Ян Густавсон.

## *Глава 10.* **ЮЖНЫЙ ОКЕАН — ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО**

Настроение, с которым мы стартовали на втором, самом продолжительном, холодном и опасном этапе, можно назвать одним словом — тревога. Позади были печальные события последних недель, а впереди — Южный океан, с которым большинство из нас еще не были знакомы, но помнили из книг и рассказов о многочисленных таящихся там опасностях.

После старта наш курс в Австралию был проложен на юго-восток по кратчайшему пути, проходящему в непосредственной близости от Антарктиды. С каждым днем становилось все холоднее, а ветер усиливался. Через несколько дней мы пересекли 50-ю параллель, вдоль которой нам и следовало идти в Австралию. Океан стал свинцовым. Тучи такого же мрачного цвета низко нависали над горизонтом, касаясь иногда, как нам казалось, верхушки мачты. Чувствовалось дыха-



ние ледового континента, и холод продира́л до мозга костей. Вестовые Антарктики, величественные голубые айсберги, стали попадаться на пути все чаще и чаще. Несмотря на штормовой ветер, мы нередко попадали в полосы густого тумана и тогда даже днем не могли видеть собственные передние паруса.

После первой недели в Южном океане вышел из строя редуктор на газовом баллоне. Оказалось, что запасного редуктора на борту нет, а без газа на яхте невозможно ничего приготовить, даже вскипятить чай. Мы уже готовы были идти в ближайший порт — Кейптаун, который находился в 1500 милях от нас. Каким-то образом Вите Камкину удалось починить сложный агрегат, проржавевший насквозь от соленых брызг, и мы могли продолжать гонку. Обидно, если бы такая мелочь, как ржавый редуктор, вывела яхту из гонки и тем самым перечеркнула усилия стольких людей.

На этом этапе со мной произошел неприятный эпизод: я чудом спасся, и описание этого случая здесь умышленно опускаю. Тогда же, в неистовых 50-х широтах, кроме меня, было смыто за борт с палуб разных яхт еще семь человек.

Всех, за исключением тридцатилетнего Тони Филиппа, удалось спасти. Тело Тони было подобрано через час уже бездыханным. Он скончался от переохлаждения в ледяной воде и по желанию родителей был похоронен в море.

“Фазиси” была спроектирована как настоящая гоночная машина, абсолютно не рассчитанная на комфорт, а нацеленная только на скорость. Неспроста наши соперники прозвали ее “советской субмариной” — высота надводного борта на



других яхтах была намного выше, чем у “Фазиси”. Из-за низкого борта наша красавица рыскала и ныряла буквально под каждую волну, а по палубе с завидным постоянством прокатывались горы воды. Дополнительный вес и сопротивление воды сводили на нет теоретически заложенные в проекте преимущества в скорости, создавая команде невыносимые для работы условия. Каждая волна могла сбить с ног и смыть за борт, в лучшем случае — протащить по палубе при условии, конечно, что яхтсмен привязан страховочным фалом...

В теплых широтах Атлантики мы не обращали особого внимания на такие мелочи — ведь именно за этим мы и ходим в море. В условиях отрицательных температур воды и воздуха, когда просоленная одежда не высыхает неделями и уже практически не греет, этот дискомфорт постоянно накапливается и требует выхода. Каждый по-своему воспринимает мир в экстремальных обстоятельствах, но тяжелые условия, постоянное ощущение опасности, совместно пережитая недавно трагедия, холодное и подстерегающее дыхание неотступно следующей по пятам смерти — все это как-то сплотило команду “Фазиси”.

В повседневной мирской суете мы забываем, что единственной ценностью, которой мы действительно обладаем, является наша жизнь — все остальное зыбко, преходяще и незначительно. Посреди ночного бушующего океана и ревущего в снастях ветра, стоя за штурвалом на хрупкой палубе, вдруг отчетливо осознаешь, что эта жизнь дарована нам матерью Землей и только она за-

ботится о нас, любит, кормит и оберегает. Мы ее несмышленные дети, и ей мы обязаны всем.

На подходе к острову Кергелен, когда мы уже собирались менять курс и уходить из Южного океана к теплой Австралии, на "Фазиси" сломался гик — мощная алюминиевая снасть, которая поддерживает снизу основной парус — грот. Прежде всего надо было убрать разорвавшийся грот. Даже в нормальных условиях эта операция занимает много часов, а при ураганном 60-узловом ветре, в котором мы тогда оказались, — и вовсе гиблое дело.

По авралу была поднята вся команда. Грот намертво прижало к мачте, да еще заклинило каретку, которая поддерживает тяжелую верхнюю часть паруса. На топ 35-метровой мачты был поднят Эдгар Терехин. Когда он оказался на самой верхушке раскачивающейся из стороны в сторону мачты, Скип, который только что встал за штурвал, не справился с яхтой и она легла парусами на воду.

Все, кто был на палубе, в попытке удержаться хватались за что попало и в спешке пристегивали карабины страховок. Но тяжелее всех было, конечно, Эдгару. Яхта упорно не хотела подниматься, ветром и волной ее продолжало заваливать на борт, и Эдгару ничего не оставалось, как запастись воздухом и надеяться на лучшее. Отстегнуться от мачты нельзя: останься Эдгар в воде в случае резкого подъема яхты, мы из-за поломки гика не смогли бы быстро вернуться за ним, а в воде с нулевой температурой смерть от переохлаждения наступает через 5—8 минут.



В конце концов “Фазиси” нехотя поднялась, попутный вал подхватил яхту, и она на бешеной скорости сорвалась с его гребня, продолжая и продолжая ускорение. Когда яхта оказалась меж двух волн и ее стремительный галоп чуть утих, мы спустили на палубу Эдгара. Его белое как мел лицо без слов говорило о том, что он только что пережил.

За десять часов непрерывной работы всей командой мы убрали грот и обломки тяжелого гика и поставили штормовые паруса. Через сутки, когда шторм стих, мы как могли починили грот и подняли его, но без гика он висел бесформенной тряпкой. С помощью многочисленных веревок мы пытались придать гроту хоть какой-то аэродинамический профиль, но проку от такого паруса было немного.

### Глава 11.

## НЕРВОТРЕПКА В АВСТРАЛИИ

Финишировали мы в Австралии десятиыми. Тут же опять начались интриги. “Тренер” так и не был смещен и остался в береговой команде. Опасаясь нашего бунта, он прямо на финише сообщил нам, что ходатайствовал перед руководством о приезде на стоянку в Уругвай наших близких. Такой заботы с его стороны мы никак не ожидали, и на время ему удалось усыпить нашу бдительность. Вскоре он этим воспользовался.

Нам было объявлено, что три члена экипажа будут сняты со следующего этапа и их заменят новые ребята. Мы ничего против них не имели, но такие ничем не оправданные замены

лишь вредили делу: мы только-только стали формироваться как команда.

Обиднее всего было то, что снимали с гонки Виктора Языкова, который участвовал в проекте с первого дня и был одним из самых сильных, опытных и доброжелательных членов команды. Но именно он был и самым активным на собрании команды в Уругвае; “тренер” этого не забыл и при первой возможности расправился с ним. Наша попытка вмешаться ничего не дала. Мы тогда не подозревали, что такая же участь уготована и другим.

После тяжелого этапа яхта требовала ремонта, и все ведущие члены команды сразу же занялись теми системами, за которые отвечали. Остальные помогали, чем могли, или сидели в тени контейнера и потягивали пиво.

При осмотре руля я обнаружил обширную трещину в верхней его части. Мощная углепластиковая обшивка пера руля не выдержала давления воды и лопнула. Я заделал трещину. Рентгеноскопия руля в специальной лаборатории не выявила никаких других изъянов.

Моника пыталась организовывать наш вечерний досуг и устраивала приглашения во всевозможные благотворительные организации. Мы без особого энтузиазма ходили на эти вечера — встречи со старушками, которым непременно хотелось услышать душераздирающие истории о “борьбе со стихией”. Большинство этих мероприятий были обязательны для нашей команды, поскольку приносили доходы руководству. Мы, правда, заработанных денег так и не увидели, зато “тренер” в изобилии закупал в Австралии дешевую видео- и



прочую технику. Так наше руководство понимало разделение труда.

Сразу же после финиша Скин улетел в Новую Зеландию искать средства на продолжение гонки. Московское руководство “Фазиси” к тому времени практически прекратило финансирование проекта, и необходимо было как-то выпутываться. Скин имел в Новой Зеландии влиятельных друзей, владевших местной радиостанцией “89-FM”. Они обещали помочь в поиске спонсоров. Вернулся он в Австралию перед самым стартом следующего этапа.

## Глава 12.

# ГОСТЕПРИИМНАЯ НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

Третий этап относительно короткий — всего 3500 миль — и теплый. “Фазиси” удачно стартовала и устремилась на юго-восток. Нам предстояло обойти с юга Австралию, пройти Тасманово море и, обогнув северную оконечность Новой Зеландии, финишировать в Окленде, который называют городом парусов.

В моей вахте появился Владислав Мурников. Он был руководителем проекта, но не имел никакого опыта хождения на океанских яхтах, и я не мог доверить ему штурвал. Вместо этого Мурникову поручалось крутить лебедки и держать шкоты.

Он воспринял свое назначение шкотовым матросом с энтузиазмом и первое время выполнял все, что от него требовалось. Но уже через несколько дней ему стало скучно, и он практически перестал участвовать в работе вах-



ты. Многочисленные маневры и бесконечные замены парусов вызывали у него недоуменные вопросы.

— Зачем сейчас менять этот спинакер, ведь яхта и так идет хорошо? — спросил меня однажды Владислав, когда я приказал заменить спинакер на аналогичный, но чуть более легкий.

— Скорость ветра упала на пять узлов, а этот спинакер слишком тяжелый, он слегка провисает и уже не дает максимальной скорости, — я пытался объяснить Мурникову то, что было для меня очевидным.

— По-моему, ты придумываешь нам лишнюю работу, ведь ветер скоро может опять усилиться. И тогда опять менять спинакер? А нельзя ли переждать, дожждаться усиления ветра, а пока ничего не менять? — настаивал Мурников.

— Нет, Владислав, мы ведь в гонке, и я уверен, что наши соперники не позволяют себе никакой “расслабухи”. Поэтому мы будем менять спинакера так часто, как это потребуется, — настоял я, и мы заменили парус.

Погода на всем этапе до Окленда стояла великолепная. Тасманово море встретило нас штилями, как на экваторе. На горизонте виднелись еще две яхты — наши соперники. И они, и мы почти сутки стояли без движения, и после ураганов Южного океана такая погода была настоящим подарком судьбы.

По мере приближения к финишу мы все чаще и чаще выходили на связь с радиостанцией 89-FM в Окленде, которая после визита Скипа занималась сбором средств для “Фазиси” в Новой Зеландии.



Нашими новыми позывными стала крылатая фраза **“Русские идут!”**. Радиостанция каждые полчаса передавала в эфир этот возглас, наводя ужас на тех новозеландцев, которые не слышали о **“Фазиси”** и думали, что советская военная интервенция уже угрожает их стране.

Мы финишировали в Окленде в первом часу ночи. Несмотря на позднее время, десятки тысяч людей ожидали нас на пирсах Уитбрэдовской деревни. После того как мы закрепили швартовы и получили традиционные поздравления от Оргкомитета, на борт **“Фазиси”** хлынул поток болельщиков с пивом, шампанским и едой. На палубе собралось не менее сотни человек, и мы стали опасаться, что яхта затонет у пирса. Такого душевного и теплого приема я не встречал ни до, ни после.

Стоянка в Окленде продолжалась три недели. За это время в результате многочисленных акций радиостанция 89-FM собрала для команды **“Фазиси”** несколько сотен тысяч долларов. Но до нас, к сожалению, не дошло ни цента. Ничего не было потрачено и на яхту, хотя наш парусный гардероб требовал срочной замены, а яхтенные системы — ремонта.

Мы заподозрили неладное и потребовали у хозяев радиостанции объяснений. Они пытались нас успокоить и утверждали, что с нашим руководством все согласовано. Тогда я заявил, что немедленно отправлюсь на телевидение и дам интервью, в котором расскажу искренним и гостеприимным новозеландцам, кто присваивает средства, собранные ими для того, чтобы команда **“Фазиси”** могла достойно продолжать гонку.



Мое заявление вызвало панику и у нашего руководства, и у владельцев радиостанции. Они наперебой уговаривали меня не поднимать шум и обещали позаботиться и о команде, и о яхте. Я поверил им, но, как оказалось, зря. Правды я так и не узнал и мог лишь догадываться о том, куда делись деньги, собранные нашими доброжелательными болельщиками.

Несомненно, в Новой Зеландии команда “Фазиси” была самой популярной из всех участников гонки. Нас узнавали на улице и непременно старались затащить к себе в гости. С колоссальным успехом прошла общенациональная лотерея, деньги от которой должны были поступить в наше распоряжение. Надо ли говорить, что мы не увидели и этих средств...

Вдобавок ко всему, “тренер” произвел очередные замены в команде, и к нам присоединилось трое новеньких. Правда, двое из них были нам хорошо знакомы. В свое время они сбежали со строительства яхты, заявив, что у нас ничего не получится, яхту мы никогда не построим и уж тем более не дойдем до старта в “Уитбрэде”.

Тем не менее в Новую Зеландию они прибыли с явным удовольствием и не скрывали, что тех, кто день и ночь работал на проект, они считают либо чудаками, либо дураками.

### Глава 13.

## ВОКРУГ МЫСА ГОРН

Весь Окленд собрался проводить гонщиков, уходящих к мысу Горн. Сразу же после старта вперед вырвался “Steinlager” Питера Блейка, который выиграл все три предыдущих этапа.



До мыса Горн не произошло ничего примечательного. Дули ветры средней силы, а порой случалось полное безветрие. В разгар лета в Южном океане обширные антициклоны иногда неделями стоят неподвижно, и плохо приходится тому гонцику, который оказывается в этих штилевых “мешках”.

К знаменитому мысу Горн мы подошли в один из солнечных безоблачных дней. Всей командой была распита бутылка “Столичной”: так по старой традиции мы почтили память погибших здесь моряков.

Но как только мы обогнули мыс, на нас с высоких Анд обрушился штормовой ветер. Кажется, весь архипелаг Огненная Земля ополчился против нас и не хочет выпускать из своего лабиринта сотен и сотен островов.

Мы взяли рифы на гроте и поставили штормовой стаксель. Трое суток продолжалась “коррида” на короткой, но очень крутой волне. Во время одной из вахт Анатолия Вербы рулевой не удержал яхту и поставил ее боком к гребню волны. Мгновенно грот, как на шпагу, наделся на одну из леерных стоек и порвался сразу в нескольких местах.

Когда шторм стих, вся команда занялась штопкой паруса. Через 18 часов мы снова подняли его, но эта задержка сказалась на нашем положении в гонке.

При подходе к Фолклендским островам на финской яхте “Martela” случилась беда. Еще на подходе к Горну они передали в эфир, что у них неполадки с килем — появились подозрительные шумы, вибрация и течь. У Фолклендов киль ото-



рвался, и яхта за считанные секунды перевернулась вверх днищем.

К счастью, шкипер заранее предпринял меры предосторожности, и вся команда благополучно забралась на днище перевернутой яхты в ожидании помощи. Аргентинские службы спасения на море не откликнулись на запрос Оргкомитета гонки и отказались проводить спасательные операции.

Две ближайшие к месту катастрофы яхты — “Merit” и “Charles Jourdan” — спасли команду “Martela”. Финнам повезло: погода стояла тихая. Случись это во время шторма, судьба финских яхтсменов могла оказаться совсем иной.

### Глава 14.

## ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ

После финиша в Уругвае “тренер” объявил Анатолию Вербе, Скипу Новаку и мне, что нас снимают с гонки. Этим решением руководство отсекало голову команды. “Тренер” не простил нам бунт в Новой Зеландии, который мог пролить свет на его денежные аферы.

Мы восприняли это известие спокойно: самая интересная и захватывающая часть гонки была позади.

В Уругвай прилетели наши близкие, и до отлета в Союз мы проводили время в бесконечных экскурсиях по живописным окрестностям или просто с утра до вечера валялись на пляже. Впервые за время гонки у нас появилась возможность хоть немного отдохнуть, и мы не преминули этим воспользоваться.



Самолетом “Аэрофлота”, нашего спонсора, мы прибыли в Симферополь. Родина встретила нас как злая мачеха. В тесном и душном зале ожидания нас “мариновали” несколько часов, изучая наши паспорта и проверяя багаж. Ни в одной другой стране мира не видел я столь унижительной и дурацкой процедуры.

Ни в одной другой стране власть не относится с таким презрением и ненавистью к своим собственным гражданам, на чьи налоги она живет. В Советском Союзе мы были сразу же причислены чуть ли не к врагам народа только за то, что побывали за границей.

Когда один из пограничников сообщил по рации другому, что говорит из “зоны”, я почти всерьез подумал, что скоро могу действительно оказаться в этой пресловутой “зоне”. Но вкус настоящей свободы был нам уже знаком. Я чувствовал, что прежний комплекс вины и страха перед всемогущими властями, столь характерный для “Номо soveticus”, исчез навсегда. После испытаний в “Уитбрэде” мы вернулись в СССР совсем другими людьми...

Долгожданный старт в гонке «Уитбрэд 1989/90»



«Фазиси» навсегда входит в мировую историю



Сентябрь 1989 г.  
У инспектора ABS: решается судьба участия  
в гонке советской «Фазиси».  
Слева направо: Тони Кастро, Евгений Платон, Алексей Грищенко,  
Владислав Мурников, инспектор ABS, генеральный директор  
СП «Фазиси» Виктор Тихов



«Фазиси» менее чем за 24 часа до старта.  
А соперники тренируются уже много месяцев...

Пластиковые «ЕгоCard» и углепластиковый «The Card» –  
порождение одной силы – пользовались повышенным  
вниманием болельщиков...



Триумф  
Питера  
Блейка



20 лет жизни и 5 попыток  
потребовались Питеру Блейку, чтобы  
выиграть «Уинтерд». За этот подвиг  
британская королева воззвала его в  
рыцари. Теперь, обращаясь к нему, не  
забудьте добавить слово «сер»

Неудержимый «Steinlager-2»





ЧАСТЬ II

**“ВСЕ БУДЕТ ПО ДРУГОМУ!”**,

**или**

**История проекта**

**“Гетман Сагайдачный” —**

**рассказ-предупреждение для желающих**

**попробовать на себе**

**“Уитбрэд”**



*Дон Хуан снова с нежностью погладил землю:*

*— Это прекрасное существо, живое до самой последней черточки своей, понимающее любое чувство, утешило меня, исцелило меня от боли, а в конечном счете, когда я окончательно понял свою любовь к нему, научило меня свободе.*

Карлос Кастанеда “Сказки о силе”

Кругосветная гонка “Уитбрэд” — “Формула-1” океанских гонок. 33 тысячи морских миль в непредсказуемом океане, и 9 месяцев полной отдачи всех сил и максимальной концентрации внимания каждую секунду.

От влажных и душных тропиков до холодных и ураганных 50-х широт Южного океана. Что заставляет людей делать это? Что влечет их в эти опасные для жизни условия? Деньги? Дух приключений? Или вечно неудовлетворенная страсть к свободе?

## Глава 1. НОВАЯ ИДЕЯ

После не очень удачного выступления советской команды на яхте “Фазиси” я решил организовать свой собственный проект в гонке “Уитбрэд” на настоящей профессиональной основе. Полный амбиций (“Я-то сделаю это как надо!”), я начал с того, что зарегистрировал свою фирму на родине великих мореходов — в Великобритании, и, базируясь там, приступил к работе над проектом.

Идею участия в гонке “Уитбрэд” поддержала Украина. Проекту было присвоено название “Гетман Сагайдачный” — по имени национального героя Украины XVII века. Позже это название получила и яхта.

После того как идея принята, дальнейшая работа представляется вполне определенной: найти деньги, спроектировать яхту, построить и спустить ее на воду, отобрать и натренировать команду,



проверить и обкатать все яхтенные системы, пройти в Англии все обмеры, получить от контрольной комиссии допуск к гонке — и, пожалуйста, вы готовы идти вокруг земного шара. Теоретически все это выглядит не слишком сложно.

Практически потребовалось более двух лет, чтобы убедить спонсоров в том, что игра стоит свеч. После такой задержки сделать хороший конкурентоспособный проект уже невозможно, но нельзя и отказаться от своего детища, в развитие которого уже столько вложено...

Деньги на проект получены, и теперь начинается гонка с одним-единственным, но неумолимым соперником — временем. Что значит иметь яхту, готовую стартовать в гонке “Уитбрэд”?

Во-первых, необходим конструкторский проект: мне делает его Брюс Фэрр. На профессиональном яхтенном небосклоне он звезда первой величины, равных ему нет.

Во-вторых, корпус яхты должен быть сделан из самого лучшего материала. Сейчас это кевлар\*. Пуленепробиваемые бронежилеты из кевлара — лучшее свидетельство его прочности.

В-третьих, оборудование и снаряжение — мачта, паруса, лебедки, электроника, компьютеры, средства связи, одежда, питание и т. д. — тоже должно быть самым лучшим.

Список всего необходимого — от теплых носков до антенн спутниковой связи — насчитывает более трех тысяч наименований, и каждый из этих предметов в нужное время должен оказаться на своем

---

\* Кевлар — материал, из которого изготавливаются корпуса и паруса гоночных яхт.

месте. Любопытно, думал я, что легче: снарядить яхту к гонке “Уитбрэд” или подготовить к войне какое-нибудь государство средних масштабов?

Когда времени и средств достаточно, можно позволить себе ошибки в планировании, а когда и того и другого в обрез, любая ошибка грозит перечеркнуть все усилия большого коллектива людей — вы просто не успеете на старт гонки. Как объяснить случившееся этим людям? А себе?

## Глава 2.

### РОЖДЕНИЕ ГОНОЧНОЙ МАШИНЫ

Поздно ночью грузовой военный Ил-76 тяжело приземлился на территории Харьковского авиазавода и подрулил к воротам ангара. Он доставил из Англии двенадцать огромных фанерных ящиков с оборудованием для нашей яхты да еще 32-метровую мачту, состоящую из двух секций.

До официального спуска яхты на воду оставалось пять недель. Много ли это, чтобы породить на свет не просто яхту, а гоночную машину супер-класса? Конечно, нет, за такое время сделать это почти невозможно. На западных верфях, где подобные яхты строят регулярно, этот процесс занимает обычно четыре месяца.

Строители и кандидаты в команду яхты работали круглосуточно с короткими промежутками на еду и сон. Семьи были забыты, большинство участников этой эпопеи ни разу не покинули территорию авиазавода до того момента, пока яхту не вывезли из ворот.

Процедура строительства гоночной супер-яхты начинается с того, что изготавливается точная копия



ее корпуса с допуском 0,02 мм. Очень важно с максимальной точностью воспроизвести оптимальную форму корпуса, которая долго вычисляется конструктором в недрах памяти мощных компьютеров, а затем многократно оптимизируется. От этой работы зависит главное качество будущей яхты — скорость.

Расчеты формы корпуса мы получили из США, из конструкторского бюро Брюса Фарра. В соответствии с этими расчетами на Харьковском авиазаводе на станках с числовым программным управлением были отфрезерованы алюминиевые шпангоут-рамки\* в количестве 41 штуки. Их затем установили на бетонном полу на расстоянии полуметра друг от друга и выровняли с помощью двух синхронных лазерных лучей. На рамки наложили тщательно откалиброванные продольные деревянные рейки, которые затем зашили крест-накрест тремя слоями тонкой фанеры. Полученную поверхность зашпаклевали и покрасили. Затем начинается долгий процесс полировки, в результате чего получается 125 квадратных метров блестящей, как новенький “мерседес”, поверхности.

С этой поверхности снимается матрица — массивная 40-тонная конструкция из стеклоткани, эпоксидной смолы и стальных швелеров. Ее длина 22, ширина 7 и высота 4 метра.

Именно в этой матрице и строится сам корпус яхты. Технология строительного процесса одновременно и проста, и сложна. Структура корпуса и палубы напоминает бутерброд: между дву-

---

\* Шпангоут-рамки — ребра жесткости конструкции.

мя тонкими корками из сверхпрочного кевлара помещается специальный пенопласт, после чего все компоненты пропитываются и склеиваются эпоксидным составом. Создать такой трехслойный “бутерброд” сравнительно просто.

Сложность заключается в том, что процесс изготовления “бутерброда” должен быть непрерывным. Все слои надо успеть уложить, промазать составом и выдавить его излишки, до того как он начнет застывать. Две бригады, сменяя друг друга каждые 12 часов, работали две недели подряд. Малейшее отклонение от заданных параметров грозит двумя главными неприятностями: либо яхта получит лишний вес, либо недополучит прочности. И то и другое недопустимо. Ради снижения веса яхта спроектирована с минимальным запасом прочности и, если эта теоретическая прочность не достигнута, корпус может не выдержать и рассыпаться в жестких условиях океана.

Когда этот каторжный труд закончился и яхту вытащили из матрицы, многие выдавшие виды мужики прослезились: эмоции переполняли их. Отметив завершение этапа, они опять взялись за работу, но уже более творческую — предстояло установить все яхтенные системы, которые перед тем были собраны и проверены на стендах.

В назначенный день массивный трейлер отошел от ангара, пересек взлетную полосу и выехал из ворот авиазавода. На его платформе, озаряемая лучами восходящего солнца, красовалась белая, как лебедь, 20-метровая яхта. После 300-километрового переезда в сопровождении машин ГАИ и специальной охраны мы прибыли в За-



порожье, где предстояло торжественно спустить ее на воду.

До официального крещения яхты оставалось еще несколько дней, и нам отвели место в пустынном и вечно захламленном речном порту. Странно было видеть на этом неприглядном фоне нашу красавицу, которая выглядела здесь как инопланетный корабль.

### Глава 3.

## ПЕРВОЕ КАСАНИЕ ВОДЫ

Несмотря на все проблемы, яхта впервые коснулась воды в намеченный срок — 13 августа 1993 г. — за 42 дня до старта гонки. Это событие превратилось во всенародное торжество: ликовал весь город, были устроены фейерверк, концерт. Как потом оказалось, власти города не отпустили на летние гастроли ни один из местных театров: актеры участвовали во всех представлениях. Конные казаки разъезжали по городу. Сам Гетман Сагайдачный благословил нас на великое дело и вручил мешочек украинского чернозема, который нам предстояло пронести вокруг всего земного шара.

Мысленно мы уже были в море. Усталость, бессонные ночи давали о себе знать, и все главные виновники торжества потихоньку сбежали с банкета, устроенного в самом фешенебельном ресторане Запорожья. Наш уход не помешал многочисленным гостям из Киева, Англии и Франции продолжать до утра бурное веселье.

К вечеру следующего дня все было готово к отплытию. Мы простились с родными и ночью покинули Запорожье. В Херсоне прошли все



погранично-таможенные формальности и наконец вышли в море.

Лишь немногие в моей команде имели опыт хождения на океанской гоночной машине, какой была наша яхта. Остальным требовалось всего за две недели освоить все премудрости и тонкости нового для них дела и начать работать как единый слаженный механизм. Море ошибок не прощает, и команде надо было отработать до автоматизма все маневры и поведение в так называемых нештатных ситуациях. Через две недели этим ребятам предстояло противостоять самым опытным и именитым яхтсменам планеты.

Вот записи того времени из моего судового журнала:

“30 августа. 4:00. На вахте Щербакова не смогли сделать поворот фордвинд\* под спинакером. Порвали спинакер\*\* № 60. Подняли геную\*\*\*, сделали поворот и подняли штормовой спинакер № 80, рассчитанный на 50-узловой ветер Южного океана. Ветер 26—27 узлов. Маневр, который обычно длится не более 10 минут, занял два часа.

7:10. Фаловый угол\*\*\*\* штормового спинакера не выдержал, и спинакер упал на воду впереди яхты. Мы уже десять дней в море, но тренированность команды оставляет желать лучшего. Многие, особенно матросы, работающие в кокпи-

\* Фордвинд — курс парусного судна, на котором ветер дует в корму.

\*\* Спинакер — выпуклый передний парус, используемый на попутных курсах.

\*\*\* Генуя — передний треугольный парус.

\*\*\*\* Фаловый угол — угол паруса, за который закрепляется фал.



те, не знают еще названий всех фалов\* и шкотов\*\*. На лодке разных концов\*\*\* немало, около 80, но и времени уже прошло достаточно.

31 августа. 14:00. Проходим Гибралтар. Ветер усилился до 37—38 узлов. Шли под отремонтированным спинакером № 60. На порыве не удержали лодку на руле, она пошла в привод\*\*\*\*, и шкотовый выпустил спинакер вперед флагом. Отдали афтегай\*\*\*\*\* и положили спинакер на воду. Наша Трафальгарская битва началась с обрезания афтегая. Юра Токовой материт английскую сталь: нож оказался тупым. Кое у кого в глазах был страх, но в общем отделались легким испугом. Вечером состоялось крещение салаг океаном.

19:00. Вышли в Атлантику. Одиннадцать членов команды из четырнадцати первый раз в океане. Влили в них по полной кружке соленой воды, а потом немного водки. Ветер усилился до 40—42 узлов. На ночь поставили трисель\*\*\*\*\* и штормовой стаксель\*\*\*\*\*.

1 сентября. 8:00. Ночь прошла спокойно. Обошли Трафальгарскую банку и идем наверх на Бискай”.

Схемы всех маневров я распечатал на своем бортовом принтере и раздал каждому матросу для

---

\* Фалы — снасти, используемые для подъема парусов.

\*\* Шкоты — снасти, используемые для управления парусами.

\*\*\* Концы — общее название снастей на парусном судне.

\*\*\*\* Привод (приводиться к ветру) — резкое изменение курса, когда судно становится носом против ветра.

\*\*\*\*\* Афтегай — снасть для управления спинакером.

\*\*\*\*\* Трисель — штормовой парус, закрепленный на мачте.

\*\*\*\*\* Стаксель — передний треугольный парус.



разучивания наизусть. Чтобы читатель мог хоть немного представить себе “высшую математику” наших непрерывных занятий в море, я привожу здесь краткое описание одного из маневров.

## ПОВОРОТ ФОРДВИНД С СИММЕТРИЧНЫМ СПИНАКЕРОМ С ДВУМЯ СПИНАКЕР-ГИКАМИ

Участвуют номера: 1 — баковый, 2 — мачтовый, 3 — фаловый левого борта, 4 — фаловый правого борта, 5 — шкотовый левого борта, 6 — шкотовый правого борта, 7 — рулевой.

ШАГ 1. Подготовка маневра. Номера 1, 2 и 5 вооружают второй спинакер-гик.

ШАГ 2. Начало маневра. Номер 5 травит подветренный афтегай и номер 1 заводит его в клюв. Номер 3 травит шкот, а номер 5 выбирает нагрузку на афтегай. Номер 2 в это время травит превентор\* спинакер гика синхронно с работой номера 5.

ШАГ 3. Спинакер обтягивается в ДП афтегаями, форегаи\*\* набиты, шкоты набиты, превенторы набиты.

НАЧАЛО ПОВОРОТА. Номера 5 и 6 выставляют каретку гика шкота в ДП. Номера 3 и 4 переходят на бакштаги\*\*\*. Номер 2 и 5 рабо-

\* Превентор — снасть, закрепляемая за спинакер-гик и предотвращающая его удар об штаг.

\*\* Форегай — снасть, используемая для притягивания спинакер-гика к палубе.

\*\*\* Бакштаг — часть стоящего такелажа, поддерживающая мачту со стороны кормы.



тают на “кофейной мельнице”\*, выбирая грот в ДП, а номер 6 на гика-шкоте\*\*.

**ПОВОРОТ.** Номер 6 травит гика-шкот. Все номера переходят на исходные позиции.

**ШАГ 4. Конец маневра.** Номера 1 и 2 разоружают подветренный гик.

Началось бесконечное и утомительное разучивание этих непростых приемов. В легкую погоду их, как правило, не применяют, но я знал, что в Южном океане при ураганном ветре мои ребята просто не успеют всему этому научиться. Как говорил великий полководец, “тяжело в учении — легко в бою”, и без муштры в яхтенном деле, как и в ратном, не обойтись. Много не получалось, и мат на палубе иногда стоял отборный. Но научить этих ребят всему, что умел и знал сам, за 4000-мильный переход до Англии мне удалось.

Вот цена позднего финансирования — времени на тренировку и отбор команды у меня не осталось. Наши соперники еще за год до старта начали тренировать и отбирать матросов; на некоторых яхтах через жесткий шкиперский отбор прошло до 300 человек и в итоге только 11 удалось попасть в гоночную команду.

## Глава 4.

### СУЕТА ПЕРЕД СТАРТОМ

Прибытие в Саутгемптон за две недели до старта стало началом панической спешки в наших

---

\* “Кофейная мельница” — дистанционный привод управления лебедками.

\*\* Гика-шкот — снасть для управления основным парусом (гротом).

финальных приготовлениях. Надо было проверить яхту после перехода из Херсона, пройти контрольные обмеры, получить из Германии дополнительные паруса и обмерить их, устранить течь в районе киля, выяснить, почему генеральный спонсор не высылает обещанные и абсолютно необходимые деньги, взять на борт продукты и различные запасные части, укомплектовать всем необходимым два контейнера и отправить их на стоянки по маршруту гонки, всей командой пройти медицинский контроль, застраховать яхту и команду и между всем этим давать многочисленные интервью.

Пригодился мой опыт работы в штабе Минэнерго по ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы в июне 86-го. Тогда от нашей оперативности зависела жизнь многих людей и права на ошибку или, не дай Бог, волокиту, не имел никто.

Моя основная роль как шкипера, штурмана и рулевого была отодвинута на второй план. Вооруженный автомобилем, факсом и мобильным телефоном, я как проклятый работал вместе с Найджелом, моим менеджером, и двумя местными добровольцами. Каким-то образом мы умудрились не только оказаться на старте, но и неплохо подготовиться к гонке.

На старт нас провожала казацкая "Чайка" — копия судна XVII века, на котором в свое время промышлял у турецких берегов сам гетман Сагайдачный.

Козаки на "Чайке" были при полном параде, с лихими чубами, при пистолях и саблях. Они постреливали холостыми зарядами из настоящих пушек времени запорожской вольницы, чем при-



водили в восторг многочисленных зрителей и телеоператоров.

## Глава 5. ИСХОД ИЗ АНГЛИИ

Пасмурным днем 25 сентября 1993 года в 14:00 по Гринвичу мы взяли старт в самой длинной и опасной из океанских гонок. Мы сознавали, что серьезных шансов на победу у нас нет.

Выстрел пушки с английского фрегата, произведенный лично принцем Эндрю, возвестил о начале 33000-мильного марафона вокруг Земли. Его первый этап длиной в шесть тысяч миль закончится в Уругвае. Часть жизни, называвшаяся “подготовкой к старту”, ушла в прошлое, началась настоящая жизнь в гонке.

Старт в проливе Солент был похож на исход из Англии. В небе висело не менее 30 вертолетов. Тысячи яхт, катеров, надувных лодок под мощными двигателями сновали во всех направлениях. От невообразимой толчеи кипела вода. Водная полиция не смогла оградить нас от флота болельщиков, и мы сами прокладывали путь через это клокочущее месиво.

Мы стартовали крайними с наветренной стороны и сразу после старта подняли огромный асимметричный спинакер — самый мощный парус в нашем арсенале. В какой-то момент рядом с нами оказалась маленькая яхточка, и мы накрыли ее своим могучим спинакером. К счастью, обошлось без столкновения: верхушка мачты этой малютки прошла в считанных миллиметрах от нижней кромки нашего паруса.

По мере удаления от берега флот болельщиков редел, и вскоре мы оказались один на один со своими соперниками и Океаном.

Перед стартом мы обнаружили, что, несмотря на неусыпный надзор и строгий контроль, строители умудрились положить в корпус 1200 кг лишнего веса. Чтобы пройти контрольное взвешивание, пришлось этот вес снять с массивной 8-тонной бульбы, которая для остойчивости яхты подвешена к стальному пилону кия. Естественно, это никак не улучшило скоростные качества яхты, а, скорее, наоборот. Коническая оконечность бульбы была заменена на легкую пластиковую конструкцию точно такой же формы.

И вот теперь этот пластиковый конус отошел и висел полураскрывшись, как тормозной парашют, снижая ход яхты. Я, стоя за штурвалом, сразу же почувствовал, что яхта ведет себя как-то странно, да и скорость упала процентов на пятнадцать.

Невеселая ситуация, что и говорить, но ничего сделать мы не могли. Оставалось уповать на то, что с увеличением скорости при усилении ветра этот конус оторвется окончательно.

Из-за проблемы с килем мы в первые двое суток заметно отставали от соперников. На третий день конус, тормозивший яхту, успешно оторвался, и мы стали наверстывать упущенное. При подходе к Финистеру (северо-запад Франции) мы настигли две яхты — уругвайскую "Uruguay Nature" и американскую "Women's Challenge" с женским экипажем.

Тщательный анализ погоды показал, что к западу от нас ветер имеет тенденцию к усилению.



Мы направились туда и за счет этого тактического маневра вскоре обошли обоих своих ближайших соперников. Теперь мы шли третьими, правда от конца, но все-таки не последними, и настроение на борту повысилось.

После суматохи предстартовых дней команда понемногу втягивалась в гоночный ритм жизни. Я без устали колдовал над погодной информацией, включавшей спутниковые фотографии, и шел на различные тактические ухищрения, благодаря чему мы стали постепенно приближаться к лидерам.

Наш доктор Сергей, он же кок, постепенно овладевал искусством приготовления человеческой еды из обезвоженных порошков, которые составляли наше меню. Искусство это, прямо скажем, нехитрое: надо высыпать содержимое пакета в кастрюлю, добавить воды в том количестве, какое указано на упаковке, поставить на огонь и ждать несколько минут. В результате можно получить жижу со вкусом яичницы или неплохой омлет.

Отсутствие хороших предстартовых тренировок все больше и больше сказывалось на наших результатах. Каждый маневр мы делали несколько дольше, чем наши соперники, и теряли на том драгоценные секунды и минуты. В коротких гонках такие потери, может быть, и не существенны, но когда гонка длится месяцы и маневров тысячи, секунды и минуты промедления выливаются на финише в часы и сутки.

Еще обиднее были постоянные разрывы парусов. Достаточно шкотовому на долю секунды зазеваться, и лодку кидает в брочинг (ложится парусами на воду), отчего спинакер разлетается вдребезги.



У нас на борту был всего один комплект из 16 парусов; каждый рассчитан на определенную силу и определенный угловой диапазон ветра. Замена разорвавшегося паруса другим из того же комплекта неминуемо означала потерю скорости.

В течение всей гонки швейная машинка наших парусных мастеров строчила практически непрерывно. На других яхтах машинок не возили, там команды работали безупречно. Эта парусная проблема была еще одной платой за позднее финансирование.

Избранный нами западный курс до поры до времени давал преимущество, мы догоняли лидирующих соперников, которые шли восточнее нас. Сводка погоды, регулярно получаемая на борт от "Метео Франс" по спутниковому каналу связи, показывала впереди зону высокого давления. Я решил продолжать идти курсом западнее конкурентов, но антициклон тоже стал смещаться на запад, и вскоре мы оказались в зоне слабого ветра.

Мы опять стали проигрывать своим соперникам. Я изменил систему вахт так, чтобы на палубе одновременно находилось больше людей, надеюсь, что более внимательная работа с парусами позволит нам наверстать потерянные мили.

В условиях слабых ветров, при малых скоростях яхты повреждение киля сказывалось ощутимее. Бортовой компьютер, мой верный помощник, показывал, что яхта шла на 7-8% ниже своих возможностей.

Лидеры гонки уже находились в экваториальных широтах, где постоянно дрейфуют зоны высокого атмосферного давления. Скоро и мы там окажемся, а при прочих равных условиях три (уже



три!) порванных спинакера да поврежденный киль сведут на нет преимущество, которого нам удалось добиться за счет тактических ухищрений.

Я старался прокладывать курс так, чтобы как можно дольше удерживать это преимущество, лавируя между штилевыми зонами и пытаясь выжать максимум скорости из слабейших дуновений ветра из-под каждой тучки.

12 октября мы отметили двойной праздник. Во-первых, Ване, нашему шкотовому и механику, исполнилось 40 лет, а во-вторых, мы пересекли экватор. В этот день девять наших салаг прошли обряд посвящения в настоящие матросы. На борту соблюдался строжайший сухой закон, но спирт у нас, конечно, имелся: доктор держал его в своих запасниках для экстренных нужд.

Доктор вошел в преступный сговор с механиком, они вскрыли неприкосновенный запас спирта и приготовили какой-то термоядерный напиток. Только из уважения к круглой дате нашего механика и, конечно, из почтения к экватору я смирился с этим незлостным нарушением святого закона парусной гонки: в море — ни капли спиртного.

Нас посетил сравнительно небольшой кит. Он сделал пару кругов вокруг яхты, вероятно из любопытства, и, показав нам могучий хвост, скрылся. Киты, как правило, долго не задерживаются в теплых широтах. Прохладный, богатый планктоном Южный океан — вот их настоящий дом. Там мы встретим не раз этих могучих хозяев океана.

По мере приближения к побережью Бразилии резко снижались возможности для тактичес-

ких игр — на финиш вела практически прямая линия и сильные отклонения от нее не давали никакого преимущества. В этой ситуации оставалось одно: выжимать из лодки и команды все, на что они были способны. Мы попеременно то немного выигрывали у соперников, то целиком лишались своего выигрыша.

На протяжении всего первого этапа меня не отпускала еще одна забота, и с приближением финиша она беспокоила все больше и больше. Я ожидал новостей от спонсора по поводу очередного платежа. На нашем счету в Англии не осталось ничего; перед стартом мне даже пришлось продать часть запасного такелажа, чтобы оплатить страховку яхты.

Четыре года назад во время гонки на “Фазиси” мы тоже страдали от постоянного безденежья. Это обстоятельство сыграло тогда далеко не последнюю роль в гибели капитана “Фазиси” Алексея Гриценко.

Помня о тех горестных днях, я сделал с борта яхты заявление для прессы, моментально разошедшееся по мировым информационным агентствам, в котором официально объявил о выходе нашей яхты из гонки. Я с самого начала делал свой проект профессионально, и у меня не было никакого желания побираться по всем стоянкам гоночного маршрута.

Согласитесь, что команда нищих, кланчащих на хлеб, далеко не лучший способ представлять миру свою страну, даже если эта команда и находится на борту супер-яхты.

В последние дни перед финишем у нашего доктора-кока что-то не заладилось на камбузе, и



он стал предлагать нам весьма странные блюда: то макароны с шоколадом, то что-то очень острое. Команда все меньше и меньше потребляла эту стряпню, что, естественно, не добавляло ей ни сил, ни оптимизма.

Мы финишировали через 23 суток 19 часов 2 минуты и 32 секунды — результат не лучший, но и не худший.

Как бы там ни было, но первый после гонки глоток “Хайнекена” был потрясающим.

## *Глава 6.* **УРУГВАЙ: ПРОБЛЕМ МЕНЬШЕ НЕ СТАНОВИТСЯ**

Сразу же после финиша на пресс-конференции я подтвердил, что выйду из гонки, если не получу средства от спонсоров. Моя команда морально была уже готова идти обратно в Англию. Досадно и обидно, но...

Следующее утро началось с того, что меня попросили явиться в офис Оргкомитета гонки: звонили из Киева и спрашивали меня. Звонил президент Градобанка. Он сказал, что в данный момент находится на заседании правления банка, что они решили финансировать наш проект и дальше и немедленно высылают мне 120 тысяч долларов на следующий этап.

Получив деньги, я первым делом заказал три новых усиленных паруса для штормовых ветров Южного океана и внушительный набор абсолютно необходимого оборудования и снаряжения. Нам предстоял самый сложный 8000-мильный этап гонки из Уругвая в Австралию: самый длинный,

самый холодный, самый ветреный и самый опасный. И готовиться к нему нужно было соответственно.

Мы перегнали яхту в Монтевидео, где отремонтировали поврежденный киль и получили наконец возможность поспать в нормальных человеческих условиях: в настоящих постелях в доме, который мы сняли по смешным ценам благодаря помощи хорошо знакомого мне берегового менеджера одной из команд-соперниц.

За неделю до старта второго этапа яхта и команда были полностью готовы к испытаниям Южным океаном.

В Пунта-дель-Эсте, у здания местного яхт-клуба, на памятной стеле мы в торжественной обстановке установили медную мемориальную доску в память об Алексее Грищенко, шкипере яхты “Фазиси”, погибшем здесь четыре года назад.

За неделю до старта в Уругвай прибыла вторая украинская яхта в гонке “Уитбрэд” — “Одесса”. Изможденные усталые лица ребят, полное отсутствие средств и никаких перспектив — ситуация, в которой мы были всего две недели назад. И теперь они пришли в Уругвай слишком поздно, чтобы пройти обмер и получить допуск к гонке.

На старт в Саутгемптоне “Одесса” не успела и пошла в гонку без контрольного обмера на неделю позже всего флота. Совет шкиперов обратился в Оргкомитет гонки с просьбой допустить “Одессу” ко второму этапу при условии, что она будет обмерена в Австралии.

Эту просьбу удовлетворили, и одесситы стали приходить в себя и готовиться ко второму этапу.



К нам перешел их опытный рулевой и парусный мастер Володя Кулиниченко, с которым мы вместе ходили на “Фазиси”.

## Глава 7.

### НЕИСТОВЫЕ ПЯТИДЕСЯТЫЕ

Старт второго этапа был дан в полдень 13 ноября. Как и в Саутгемптоне, мы начинали гонку с наветренного края стартовой линии. Моросил мелкий дождик, скорость ветра была около 20 узлов. Команда, заметно набравшаяся опыта, быстро поставила спинакер, и поворотный знак мы прошли третьими.

В течение первых суток мы вырвались вперед и лидировали в гонке. Отремонтированный киль и тщательный анализ погоды дали нам преимущество, и мы успешно его реализовали.

Начали спускаться на юг, к ревушим 50-м широтам. Заметно похолодало. Температура воды — около  $0^{\circ}$ , воздуха —  $5-8^{\circ}$  по Цельсию. Свинцовый океан пустынен, только огромные альбатросы сопровождают нас. Когда очередной циклонический фронт догнал яхту и ветер усилился до  $48-50$  узлов, начались поломки. За одни сутки порвали три новых спинакера и грот. Грот заменили запасным и на этом прилично проиграли соперникам. Опять застрочила швейная машинка и парусные мастера принялись латать разрывы.

17 ноября, в мой день рождения, команда подарила мне папку для документов, сделанную из кевлара — парусной ткани, из которой шьются гоночные паруса. На папке расписался весь эки-

паж, и, кроме того, запечатлели координаты места, где находилась в этот момент наша яхта.

Обстановка Южного океана — нестихающий рев ветра и волны высотой с девятиэтажный дом — совсем не располагала к празднествам, и мы ограничились горячим чаем и кофе. Правда, доктор и Ваня не преминули предложить свои услуги в качестве алхимиков, но все решили, что запас спирта не следует расходовать без надобности. А вдруг он пригодится по назначению — не дай Бог, конечно.

В прошлой гонке на этом этапе в этих же широтах за бортом побывали 8 человек. 32-летний английский яхтсмен погиб от переохлаждения и был похоронен в море. Одним из семерых счастливиц был я.

### *Глава 8.*

## **НЕВЕСЕЛЫЕ ВОСПОМИНАНИЯ ЧЕТЫРЕХЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ**

Тогда, четыре года назад, 11 ноября, отстояв у руля свой час на утренней вахте, я передал штурвал второму рулевому. Отстегнув страховочный фал, которым каждый член экипажа всегда обязан быть пристегнут к палубе, присел рядом с лебедкой.

Не успел я опять пристегнуть страховку, уже на новом месте, как огромная “неправильная” волна, шедшая поперек основной системы волн, ударила яхту под корму и положила ее парусами на воду. Гребень волны разрушился над яхтой, и я очутился в потоке воды и пены. Моей первой мыслью в этот момент было: “Господи, это все?”



Когда мне было 6 лет, мы с дедом пошли однажды пешком за 40 километров от дома в пещерный монастырь и седой старец прочитал мне по Книге Жизни, что в тридцать лет у меня будет испытание водой и если я его переживу, то буду жить долго. Старец в своих расчетах ошибся на 6 дней.

Под водой я натолкнулся на какие-то фалы и концы, смытые с палубы вместе со мной. Ухватившись за один из них, мне удалось вынырнуть. На поверхности картина открылась совсем не радостная. На крик рулевого “Человек за бортом!” на палубу так никто и не смог выбраться. Те же, кто уже был на палубе, беспомощно висели на своих страховках, не в силах чем-либо мне помочь. Как изрек бессмертный классик, “Спасение утопающих — дело рук самих утопающих!”.

Шкот, который я обхватил двумя руками, пропустив его под мышками, оказался гика-шкотом — мне повезло, он закреплен обоими концами. Яхта стала медленно подниматься и набирать ход, и грот, наполняясь ветром, рывком натягивал мой спасительный шкот, стараясь меня сбросить. А удары все новых и новых волн укладывали яхту обратно парусами на воду.

От переохлаждения начало сводить мышцы, и тело перестало слушаться. Кое-как я осилил 15 метров шкота и добрался до борта, протягиваясь одной рукой вдоль него. Вторую руку полностью свело, и я прочно зажал ею шкот под мышкой. Когда я оказался под бортом, рулевой наконец-то совладал с яхтой и она выпрямилась.



Эдгар Терехин помог мне перелезть через леер\*, и я оказался на палубе. Прошло не более пяти минут, но мне казалось, что вся моя предыдущая жизнь только что промелькнула перед моими глазами. Я отправился вниз, в каюту, чтобы снять насквозь промокшую одежду и попытаться просохнуть.

После брочинга\*\* каюта представляла собой дикую мешанину из переплетенных парусов, полусонных людей в спальнях мешках, посуды, провианта, инструментов. Никто не понял, что произошло наверху, и все, чертыхаясь и матеря рулевого, принялись приводить яхту в порядок.

Опыт на то и дается нам, чтобы не повторять ошибок прошлого, и на этот раз на втором этапе я принял самые строгие меры индивидуальной безопасности. Каждый матрос, кроме обычного для этих широт снаряжения, имел специальный трехслойный надувной костюм, который, оказавшись человек за бортом, мог работать как индивидуальный плот и позволял продержаться на поверхности без переохлаждения 10 часов. Кроме того, каждый член команды постоянно имел на себе индивидуальный радиобуй, а на борту яхты находился пеленгатор, с помощью которого можно было определить направление на выпавшего за борт человека и, следовательно, сократить время поиска.

---

\* Леер — ограждение по кромки палубы, препятствующее выпадению матросов за борт.

\*\* Брочинг — резкое приведение яхты к ветру, при котором крен яхты сильно увеличивается (иногда яхта практически ложится парусами на воду).



## Глава 9.

## ПРОПАВШИЕ ИТАЛЬЯНЦЫ

На подходе к Австралии, недалеко от острова Кергелен, во время очередного жестокого шторма при скорости ветра более 60 узлов перестала выходить на связь итальянская яхта “Brookfield”. Вскоре австралийская Береговая служба спасения на море получила через спутник сигнал бедствия от радиобуя “Brookfield”, который обычно автоматически отстреливается на глубине 5 метров, всплывает и передает сигнал о том, что судно затонуло.

О происшествии немедленно проинформировали директора гонок, который возглавил операцию по поиску и спасению возможно еще живого экипажа. Все участники гонки были предупреждены о случившемся, а две ближайšie к месту бедствия яхты — “Winston” и “La Poste” — направлены на поиски. Им пришлось преодолевать 60-узловой встречный ветер, и через 9 часов не без риска для себя они вышли в район поиска.

Все это время ни один из шкиперов не отходил от радиостанции в ожидании вестей от спасателей. Множество предположений высказывалось вслух, еще больше мелькало в мыслях. Не хотелось думать о самом худшем, но Южный океан есть Южный океан. Кроме ураганов, нашего брата морехода подстерегает там много других опасностей.

Одна из них — айсберги, огромные голубые ледяные горы, гонимые ветрами и течениями по бескрайним океанским просторам. Сами по себе они не слишком опасны — их, как правило, хоро-

шо видно в локатор. А вот их обломки и осколки представляют для яхтсменов смертельную угрозу.

Представьте себе яхту, несущуюся со скоростью 30 узлов и падающую с огромной океанской волны на полузатопленный кусок льда, который никакими современными способами локации нельзя обнаружить заранее. Пробоина в борту неизбежна, а с пробойной яхта полностью уходит под воду меньше чем за минуту. Это верная гибель всей команды.

Вторая, не менее грозная опасность — это спящие на поверхности океана киты. В гонке 1989/90 гг. французская яхта “Charle Jourdan” смертельно ранила у побережья Новой Зеландии небольшого кашалота, и он в агонии ударом хвоста проломил в борту отверстие размером в четыре квадратных метра. К счастью, пробоина оказалась выше ватерлинии, и французы дошли до финиша без посторонней помощи.

Через девять с половиной часов Джао Кабекадас, штурман яхты “La Poste”, сообщил из района поиска, что они наблюдают “Brooksfeld” на плаву. Все облегченно вздохнули.

Оказалось, что на “Brooksfeld” при скорости 28 узлов сломался руль: его вырвало вместе с подшипником, и через образовавшееся отверстие в корпус хлынула вода. Мгновенно затопило рулевой отсек, в котором находились аккумуляторные батареи. Те, естественно, вышли из строя. Дать о себе знать другим способом, кроме как активировав аварийный буй, итальянцы не могли.

Экипаж “Brooksfeld” заставил поволноваться и всех нас, и своих близких. Когда итальянц-



кое телевидение сообщило о том, что “Brookfield” затонула, с матерью одного из членов их команды случился инфаркт.

Я присутствовал на пресс-конференции итальянцев в Австралии и видел, как их вахтенный начальник не мог сдержать эмоций, когда он перед десятками телекамер рассказывал подробности этой драмы. Голос его дрожал, и он то и дело смахивал с глаз слезы. Из-за психологического надлома он не смог продолжать гонку и перешел в береговую команду.

### Глава 10.

## ЖИЗНЬ В “КОМФОРТЕ”

Мы тем временем продолжали гонку, и, слава Богу, у нас на борту пока все было в относительном порядке. Говоря о порядке, я имею в виду состояние яхты и работу гонщика — ее организацию и исполнение. Иное дело — порядок бытовой, и по этому поводу надо дать некоторые разъяснения.

Условия жизни на океанской гоночной яхте далеки от комфортных, они и не могут быть иньми, потому что все подчинено достижению главной цели — максимальной скорости при минимальном весе.

Когда 12 мужиков целый месяц живут на площади в 16 квадратных метров, о каком-либо комфорте говорить не приходится. Особенно если на этих же квадратных метрах хранятся вечно мокрые паруса, провиант, запасные части и инструмент. У каждого члена команды есть своя подвесная койка, но спать на ней удастся только тогда, когда позволяют условия оптимальной центровки яхты.

В Южном океане “прелести” яхтенного быта усугубляются еще и тем, что температура внутри яхты не поднимается выше  $+5^0$  и отовсюду капает конденсат. Мне приходилось тратить в день по два рулона туалетной бумаги, удаляя конденсат и спасая таким образом свои компьютеры и прочую хитрую электронику.

После вахты матрос, как правило, в мокрой одежде, ложится в не менее мокрый двойной спальня́й мешок и во время трехчасового сна старается высушить белье на себе.

О запахах я даже вспоминать не хочу. На яхте единственная стиральная машина — это море. А двенадцать здоровенных мужчин и их жилище после месяца в море пахнут так, что не каждый выдержит. Как-то после очередного финиша одна из посетительниц нашей яхты осмелилась спуститься в каюту. Переступив порог, она упала в обморок.

Вот такой у нас “комфорт”.

После острова Кергелен мы повернули к Австралии. С каждым днем становилось все теплее, и впереди нас ожидала зона высокого давления со слабыми ветрами, которую нужно было как-то проскочить. После трех недель снежных буранов и бешеных ветров окружавшая нас теперь благодать казалась нереальной. Не верилось, что, выходя на палубу, не надо облачаться в мокрый, с дурным запахом южноокеанский “костюм”.

Антициклон у побережья Австралии приостановил лидеров гонки, и мы приблизились к ним. На очередной спутниковой фотографии в моем “погодном” компьютере был замечен новый приближающийся атмосферный фронт, о



котором пока не сообщали другие источники погодной информации. Мы устремились к нему, первыми получили новый ветер и проскочили штилевую зону.

Австралия встретила нас сорокапятиградусной жарой.

## Глава 11.

### СНОВА БЕЗДЕНЕЖЬЕ

Второй этап мы завершили шестыми — неплохой результат, если учесть, что девять из двенадцати членов команды впервые “понюхали” Южный океан. По сумме двух этапов мы заметно улучшили свои показатели.

Серьезных повреждений нам удалось избежать, если не считать сломанного спинакер-гика и нескольких разорванных в клочья парусов. Весь наш парусный гардероб требовал ремонта и замены.

В целом этап мы прошли хорошо. Явных ошибок не было, кроме одной, которую я сам допустил у Островов Принца Эдуарда, когда в сложной метеообстановке проглядел новый атмосферный фронт, в результате чего мы проиграли соперникам несколько часов.

Предстояла рентгеноскопия руля, такелажа, дефектоскопия киля и других узлов, подверженных во время гонки колоссальным нагрузкам, а также обычная в таких случаях инспекция и профилактика всех яхтенных систем. Список работ состоял из 300 пунктов.

От спонсора пришли плохие новости. В нашем последнем телефонном разговоре президент банка обещал выслать 80 тысяч долларов для

оплаты расходов на стоянках в Австралии и Новой Зеландии. Только при этом условии я согласился тогда продолжать гонку. И вот теперь банк сообщал, что у него наступили тяжелые времена и он не заинтересован в дальнейшем финансировании нашего проекта.

С командой в шестнадцать человек и яхтой, требующей ремонта, я оказался на противоположном от дома конце Земли практически без средств к существованию.

По-разному отреагировали на это известие члены моей команды. Пятеро из гоночного экипажа и двое из береговой команды заявили, что, раз денег нет, они не намерены продолжать гонку и хотят вернуться домой. Мне ничего не оставалось, как купить им на оставшиеся у нас скудные средства билеты и отправить домой. Рано утром их отвезли в аэропорт, а мы затянули пояса и стали искать выход из создавшегося положения.

На общем сборе все оставшиеся высказались за продолжение гонки, поскольку с середины пути все равно в какую сторону идти — вперед, по маршруту гонки, или назад, в Европу.

Совершенно справедливо говорят, что беда не приходит одна. Не успели остыть страсти после отлета наших дезертиров, как Володя Мусатов, главный строитель яхты и мой верный товарищ, принес еще одну дурную весть. В верхней части стального пилона кия он обнаружил трещины. Чем грозит отрыв кия, нам было хорошо известно, и я решил привлечь к исследованию новой проблемы специалистов.

Специалисты — это мои друзья из фирмы, которая занимается контролем металлических



конструкций на морских нефтедобывающих платформах. Они провели ультразвуковую диагностику 130-миллиметровой стальной толщи пилонa, и их заключение, хотя и не было утешительным, все же немного нас приободрило. По их рекомендации мы отметили концы трещин и решили пилон пока не трогать, а если после следующего этапа трещины увеличатся, тогда уже взяться за ремонт. Специалисты за свою работу не взяли с нас ни цента и на прощание пожелали удачи в гонке.

Кроме кия, у нас была еще одна, не менее важная проблема. Наши паруса, натруженные после двух этапов, требовали замены. Под активным ультрафиолетовым излучением в озоновых дырах Южного полушария пуленепробиваемый кевлар разрушается и становится податливым, как гнилая шерсть. Я с ужасом думал о том, что будет, попади мы в мало-мальски приличный шторм.

Наши более обеспеченные соперники щеголяли под новенькими гротами и стаксеями, а мне оставалось стиснуть зубы и надеяться на лучшее.

Другие гонщики, оставив яхты на попечение своих береговых технических служб, разлетелись отдыхать перед следующим этапом — кто домой, а кто в Альпы — на лыжах покататься. У нас же, ввиду полного отсутствия каких-либо служб, были совсем другие заботы — проверка всех систем, установка и настройка мачты и многое другое, и все это делалось своими силами. Гоночная яхта, как капризная барышня, требует к себе постоянного внимания. И это внимание ей необходимо оказывать, иначе в море беды не миновать.

Мои старые друзья в Австралии помогали кто чем мог: договаривались об обеспечении нас



продуктами, оплачивали наши счета за ремонт и стоянку.

Мой новый береговой менеджер Эндрю Мартин без единого цента умудрился в течение четырех дней выпустить несколько тысяч футболок с нашей символикой и организовал активную кампанию по их продаже.

Понемногу тучи на нашем финансовом небосклоне стали рассеиваться. Мы взялись за серьезную подготовку к следующему этапу: выходили регулярно в море на тренировки, и в конце концов я отобрал пять новых человек для своей команды.

Новозеландец Дэйл Тримэйн, с которым мы ходили на "Фазиси", занял место вахтенного начальника. Рулевым в его вахте стал швейцарец, Филип Шиллер, профессиональный яхтсмен и фотограф, в прошлой гонке ходивший рулевым на яхте "Merit". Хорват Живко Матутинович, заядлый яхтсмен и владелец ресторана, оказался не только незаменимым палубным матросом, но и превосходным коком. Словен Джоко Бабелич, специально прилетевший вместе с Живко из Европы, чтобы попытаться попасть на гонку "Уитбрэд", был взят к нам шкотовым. Еще одним новым шкотовым в нашем экипаже стал силач Джон Мак-Мулан — совершенно дикого вида австралиец.

Да нас семеро, оставшихся и решивших во чтобы то ни стало продолжать гонку. В такой разноязычной и разнохарактерной компании нам предстояло пройти следующий этап протяженностью 3500 миль из Западной Австралии через Тасманово море в новозеландский город Окленд.



## Глава 12.

### КУРС НА ОКЛЕНД — ГОРОД ПАРУСОВ

Для того чтобы заранее войти в ритм гонки и дать вновь сформированной команде возможность немного притереться друг к другу, я решил последние 24 часа перед стартом провести в море.

На предстартовой пресс-конференции шкиперов я заявил, что к такому секретному приему прибегали советские подводники: они якобы считали, что для адаптации экипажа в море необходимо именно 24 часа. Падкая на сенсации пресса тут же заглотила этот голый крючок, и на следующий день на старте мы были в фокусе всех теле- и фотообъективов.

Перед самым стартом Дэйл, чтобы немного разрядить напряженную обстановку на палубе, с присущим ему юмором тихо напомнил мне, что в английском флоте в прежние времена действовал суровый закон, согласно которому матрос, сбжавший с корабля, подлежал повешению на рее в какой бы части света и кем бы он ни был обнаружен. Я, стоя на руле, громко перевел мудреный новозеландский сленг Дэйла, и мы стартовали при дружном хохоте всей команды: нашим беглецам повезло, что они родились не в старое время и не в Англии.

Мы лавировали против встречного 25-узлового ветра. Ослепительно сверкало жестокое австралийское солнце, но из-за ветра и соленых брызг жары не чувствовалось. Гиперактивный ультрафиолет буквально на глазах превращал открытые участки кожи в румяную корочку, как



на хорошо зажаренном гусе, и приходилось надевать брюки и куртки.

В первую ночь после старта у нас на борту произошел небольшой инцидент, который впоследствии получил громкий международный резонанс и чуть не превратился в межэтнический конфликт.

После полуночи я занимался своими обычными делами по связи и анализу погодной информации, когда ко мне в штурманскую явился только что заступивший на вахту Дэйл и сообщил, что в каюте, кажется, кто-то неудачно пошутил, и там стоит нестерпимый запах дерьма.

Я последовал за Дэйлом в каюту и тут же убедился в справедливости его донесения. Рядом в полумраке кто-то еще стал усиленно сопеть и принюхиваться. Это был Ваня — наш судовой механик и мастер на все руки. Втроем мы быстро переместили из-под ног паруса и подняли пайолы\*. Под ними и плавали в трюмных водах крупнокалиберные источники отвратительного запаха.

Браня неизвестного зас...ца последними словами, Ваня выбросил за борт фекалии и принялся искать виновника. Виновник обнаружился очень быстро, поэтому обошлось, к счастью, без инквизиторских пыток, которые Ваня грозился применить, если никто из предыдущей вахты не сознается в содеянном.

С трудом сдерживая улыбку, я наблюдал за Ваниным расследованием, не рискуя вмешиваться, чтобы не рассмеяться в голос.

---

\* Пайол — съемная панель, отделяющая трюм от каюты, т. е. "пол" в яхте.



Уместно отметить, что Ваня не владеет иными языками, кроме русского, и все свое расследование он провел, мастерски пользуясь весьма ограниченным, но многозначным набором русских слов. Тем не менее он был прекрасно понят всеми участниками инцидента. Воистину велик и могуч русский язык.

Оказалось, что великану Джону никто толком не объяснил, что в наш “гоночный” унитаз, спроектированный и построенный с учетом требований минимального веса, нельзя бросать ничего, что предварительно не было съедено. Джон же бросил туда туалетную бумагу и попытался прокачать воду. Хрупкая система трубок не выдержала дополнительной нагрузки и лопнула, а содержимое унитаза оказалось под пайолами.

Под руководством и непрекращающимся отборным матом Вани Джон тщательно вымыл тюрм. И с того момента, с легкой руки Вани, он получил совсем нелестную кличку, на которую, впрочем, будучи по природе человеком благодушным, он не очень обижался — ведь правда есть правда.

Но настоящими страданиями оплошность Джона аукнулась ему в Новой Зеландии. Он ревел, как раненый зверь, когда увидел по телевидению интервью с Дэйлом, в котором тот с присущим ему сарказмом смаковал эту историю перед многомиллионной аудиторией.

Австралийцы — постоянный объект для шуток и анекдотов в Новой Зеландии, где их считают людьми туповатыми. Дэйл в своем интервью многократно повторял, что он-то знал заранее и предупреждал, что Джона нельзя пускать на ци-

визированное судно, как и любого другого австралийца. А уж коли не послушались и взяли тупицу и дикаря, так вот теперь нюхайте и убивайте за ним.

На реакцию Джона было больно смотреть — я думал, что он разнесет телевизор вдребезги. Но поскольку он сам дал Дэйлу такой замечательный повод для шуток, ему в конце концов пришлось смириться и терпеть.

Мы двигались на юго-восток, огибая Австралию, и вскоре попали в зону высокого давления со слабыми ветрами. Тем временем американская яхта "Winston" оторвалась от нашей плотной группы и устремилась на юг в надежде найти там больше ветра. Награда за риск не заставила себя долго ждать — американцы поймали свежий атмосферный фронт и оторвались от основной группы на 165 миль. Мы вскоре тоже оказались в зоне атмосферного фронта и стали сокращать разрыв с "Winston".

Но усиление ветра до штормового, которое с радостью было воспринято нашими ближайшими соперниками, оказалось для нас роковым. Сбылись мои наихудшие опасения, и наши паруса стали рассыпаться один за другим. Парусные мастера латали их, как могли, мы постоянно меняли один парус на другой, теряя на этих заменах драгоценное время. А наши соперники уходили все дальше и дальше на восток.

Если на борту все в порядке, ходить в сильный ветер на сверхлегких гоночных машинах — одно удовольствие. Быстроходные и очень маневренные, они мгновенно реагируют на малейший поворот руля. Это свойство яхты требует



полной концентрации всех чувств рулевого, а, чтобы накапливающаяся усталость не приводила к роковым ошибкам, рулевые меняют друг друга каждый час. Час на руле — час на шкотах или лебедке. Как правило, в каждой вахте двое рулевых, и смена деятельности позволяет на время ослабить внимание, чтобы через час опять стать за штурвал.

Когда яхта, как дикий мустанг, несется с 30-узловой скоростью и, ускоряясь, резко срывается вниз с каждого гребня высокой океанской волны, малейшая ошибка рулевого, особенно ночью или в тумане, может стать роковой и для яхты, и для экипажа.

Когда же рулевому удастся особенно долго удержать яхту вдоль гребня волны в режиме скольжения и на максимальных скоростях, на палубе раздается оглушительный свист и гиканье: так шкотовые выражают свой восторг, что в свою очередь стимулирует рулевого повторить свое достижение.

Все эти переживания сопровождаются выбросом в кровь огромного количества адреналина, и иногда после часа особенно удачной рулежки возбуждение столь велико, что, когда сменишься с вахты, невозможно сразу заснуть.

Я заметил, что эти эмоциональные всплески больше всего характерны для новичков, которые впервые ходят на таких немислимых в обычных условиях скоростях. Даже работая на шкотах, они быстро перевозбуждаются от нервных вибраций и флюидов, исходящих от рулевого, а уж если им хоть на несколько секунд доверили штурвал, то дело доходит почти до экстаза.

За всем этим процессом неусыпно следит один бесстрастный наблюдатель, которому глубоко чужды такие понятия, как адреналин. Это — ходовой компьютер. Он методично, каждую минуту, фиксирует все показания многочисленных бортовых приборов и запоминает наивысшую скорость, показанную в определенных условиях.

Когда рулевой в тех же условиях ведет яхту медленнее, компьютер мгновенно это улавливает, и на специальном табло высвечивается разница в скоростях. Если эта разница больше одной десятой узла, значит, что-то не так: либо плохо работает шкотовый, либо — сам рулевой, и надо срочно принимать меры.

Электронный погоняла не дает никому расслабиться ни на секунду. Это и есть настоящая гонка в самом высшем смысле слова: чем лучшего результата кто-то когда-то добился, тем эффективнее и напряженнее приходится работать, чтобы от этого показателя не отставать. А уж если добился большего, то теперь запомнится именно эта скорость, и дальше надо не отставать уже от нее, и так до бесконечности...

В итоге роль команды сводится к тому, чтобы при любых погодных условиях не мешать яхте идти на ее предельных скоростях, а для этого необходимо выкладываться полностью, до изнеможения.

От датчиков по кабелям, как по нервам, данные сходятся в штурманскую — мозг корабля. Здесь и проводит почти все свое время шкипер, он же, как правило, и штурман.

Кроме текущей информации, в штурманскую по спутниковым каналам связи и через обычно-



венные радиоволны регулярно приходят различные сведения о погоде. Их принимают так называемые “погодные” компьютеры. Чем больше независимых источников погодной информации, тем больше вероятность того, что анализ погоды даст правдивый прогноз.

На основании этой информации и данных о точном местоположении соперников, автоматически получаемых через спутник каждые шесть часов, шкипер-штурман принимает тактические решения и выбирает курс.

Каков оптимальный курс? Произойдут ли ожидаемые изменения погоды? С какой стороны обходить эту зону высокого давления? Куда она будет перемещаться? Как поведут себя соперники? Вот вопросы, на которые шкиперу нужно находить правильный ответ каждые шесть часов, а затем анализировать эти ответы, принимать решение и сообщать рулевому новый курс. С точки зрения шкипера, гонка больше походит на шахматный сеанс одновременной игры — с соперниками, ветром и судьбой.

Постоянно латая рваные паруса, мы кое-как вместе со штормом продвигались на восток. Обогнули с юга остров Тасмания, и, когда очутились в Тасмановом море, ветер стал понемногу стихать. Северную оконечность Новой Зеландии — мыс Рейнга — мы обошли ночью в средний ветер. До Окленда оставалось около 180 миль, и, несмотря на то, что наш результат на этом этапе был ниже среднего, настроение на борту явно улучшилось.

На яхте во время гонки абсолютно все подчинено одной цели — выиграть. Выиграть любой ценой: за счет сверхнапряжения всех сил, хитроум-



ной тактики, эффективного подбора снаряжения и даже за счет веса необходимого “биологического топлива” — продуктов и пресной воды. Все продукты обезвожены и упакованы в вакууме. А пресную воду мы и вовсе с собой не берем. Мы получаем ее из забортной воды с помощью опреснителя: океанская вода пропускается под большим давлением через систему фильтров, задерживающих соли. Как у этой воды, так и у обезвоженных продуктов вкус весьма специфический, но разные минеральные добавки и витамины слегка украшают эту космическую диету. К тому же наш новый кок Живко творил чудеса на камбузе. Так что, как говорят, жить было можно.

Вечером, когда мы уже вошли в залив и были в пяти милях от финиша, ветер совсем стих, а начавшийся отлив стал уносить нас обратно в океан. Почти десять часов потратили мы на то, чтобы пройти эти последние мили.

Затянувшиеся часы перед финишем мы провели в сопровождении нескольких больших катеров и яхт, переполненных болельщиками. Они не переставая подбадривали нас и орали на весь залив песни. Только под утро их хор немного утих.

Рано утром вместе с приливом мы пересекли финишную линию.

### *Глава 13.*

## **И ОПЯТЬ КИЛЬ ПОРТИТ ЖИЗНЬ ГОНЩИКАМ**

Несмотря на раннее утро, Город Парусов, как по праву называют Окленд, встретил нас приветствиями многотысячной толпы. Новозеландцы с



особенной любовью и уважением относятся к кругосветным гонщикам.

Жизнь на двух небольших островах, окруженных огромным океаном, определяет необыкновенный “мореходный” настрой новозеландцев и их особое мировоззрение. Поэтому чувства и переживания горстки смельчаков, которые под парусами огибают нашу планету, близки им и интересны.

Я нигде не встречал более благодарного слушателя и собеседника, чем какой-нибудь случайный сосед по стойке в пустынном баре в Окленде, который, увидев майку с символикой гонки “Уитбрэд”, готов бесконечно угощать вас пивом и слушать ваши рассказы о гонке и об Океане.

Нашим вторым после яхты домом в Окленде стал ирландский пивной бар. Его владелец, Китти О’Брайен, в прошлой гонке был спонсором новозеландской команды “Steinlager”, которая первой финишировала в Окленде и в итоге выиграла всю гонку. На этот раз Китти выбрал нас в качестве своих постоянных гостей, правда, сделал он свой выбор не без помощи моего берегового менеджера.

Китти не только кормил и поил нас в неограниченном количестве, но и регулярно устраивал у себя встречи посетителей бара с нашей командой. Дружеская интригующая атмосфера да наши байки вместе с гоночными видеосюжетами на большом телеэкране неизменно привлекали в бар многочисленную публику, и Китти был совсем не в накладе. А за несколько дней до старта он вручил нам чек на совсем нелишнюю для нас сумму и пригласил снова погостить у него во время следующей гонки.

Тревожные мысли о трещинах в киле, помеченных нами в Австралии, не давали мне покоя. Необходимо было проверить киль, а сделать это невозможно, не вытащив яхту из воды. Но в любой марине подъем яхты и аренда береговой территории стоят приличных денег, а наше финансовое положение никак не позволяло мне пойти на такие траты.

К счастью, и тут нашелся выход. Один из моих приятелей по прошлой гонке, Кип Кемпторн, стал управляющим самой крупной в Окленде марины. Когда я рассказал ему о своих проблемах, он ответил, что не может без оплаты поднять мою яхту на берег, иначе завтра же у него будут стоять очередь полунищих яхтсменов с такой же просьбой.

Кип предложил оригинальное и простое решение проблемы: я оплачиваю все расходы, а он потом возвращает мне деньги со своего личного счета! Что бы мы делали без настоящих друзей, искренне готовых помочь в тяжелой ситуации?!

Первый же осмотр киля произвел удручающее впечатление. Отдельные трещинки, которые в Австралии были короткими и поверхностными, соединились друг с другом и превратились в длинные глубокие борозды. Из них сочилась ржавчина — верный признак того, что в стальной толще есть пустоты. Откровенный брак изготовителя, и где — в самой ответственной части киля, подвергающейся максимальным нагрузкам! А впереди — этап, на котором нас ждет пользующийся дурной славой мыс Горн...

Кип невесело покачал головой. Он напомнил мне о яхте "Martela", которая из-за аналогичных



изъянов затонула на этом этапе четыре года назад. Я, конечно, хорошо знал эту историю, и мне вовсе не улыбалось оказаться в положении “Martela”. С такими сумрачными мыслями я расстался с Кипом до утра.

Сказать, что я не спал в ту ночь, — значит ничего не сказать. Три года готовиться, пройти половину гонки и потерпеть фиаско из-за того, что кто-то схалтурил при отливке стальной болванки? Час за часом я продумывал разные варианты и под утро твердо решил не сдаваться и бороться до конца.

Утром в офисе Кипа я застал настоящий консилиум. Он пригласил четырех своих друзей, и, войдя, я понял, что они давно обсуждают мою проблему и кое-какие сдвиги у них уже есть.

Я присоединился к собранию и сразу отмел несколько простых, но нереальных при нашем безденежье вариантов. Мы еще три часа просидели в офисе и остановились наконец на единственно верном, как потом оказалось, решении: удалить негодную часть киля размером с кирпич и вварить на ее место цельный кусок стали. Поблагодарив всех за участие и совет, я направился к яхте, где меня ожидала команда.

По хмурым лицам ребят было видно, что они безрезультатно обсуждали наше положение и теперь ждут от меня решений. Я коротко изложил новости и распределил работы.

Потом я объявил своей команде, что не намерен выходить из гонки, но что каждый волен сам принимать решение. Срок на раздумье — три дня.

Вечером ко мне подошли Володя Мусатов, Слава Сысенко и Юра Семенюк и сказали, что

идут дальше. Ваня Костюченко заявил, что не намерен пешком возвращаться домой из-за какого-то кия. Через пару дней Живко Матутинович, Джоко Бабелич и Джон Мак-Мулан тоже подтвердили свою решимость идти со мной вокруг мыса Горн.

Дольше всех думал и колебался Юра Дорошенко, а вместе с ним и Володя Кулиниченко. Володя уже ходил вокруг Горна на "Фазиси" и, может быть, лучше остальных представлял, что нас ждет, если киль не выдержит. В конце концов оба заявили, что идут с нами дальше.

Мы отремонтировали киль, привели в порядок некоторые другие системы и через неделю спустили яхту на воду. Кип предложил походить и протестировать киль, а за сутки до старта поднять яхту и провести повторный осмотр. От результата этого осмотра будет зависеть пойдём мы дальше в гонку или нет.

Серьезные неприятности с килем были не только у нас. После жестокого шторма похожие проблемы возникли и на швейцарской яхте "Merit". Они, не долго думая, просто заменили пилон кия на новый, заказав его прямо в Новой Зеландии.

К сожалению, мы такую роскошь позволить себе не могли.

## Глава 14.

### УЖИН С ЛЮДОЕДАМИ

Чтобы хоть как-то снять накопившиеся усталость и стресс, Дэйл Тримэйн и его семья решили организовать для нас настоящий маорийский ужин.



Маори — это племена туземцев, которые населяли Новую Зеландию до прихода сюда белых. Кроме постоянного курения марихуаны, в изобилии произрастающей на вечно зеленых холмах их родины, маори получили известность еще из-за своего лютого каннибализма.

Современные маори клятвенно утверждают, что давно забыли свои многовековые людоедские традиции, однако наши друзья настоятельно рекомендовали нам воздерживаться от прогулок по пустынным окрестным холмам, особенно в одиночку.

Мясо по-маорийски готовится весьма специфическим образом. В течение нескольких часов на большом костре нагреваются крупные камни. Потом их помещают в углубление в земле, а сверху укладываются куски мяса, завернутые в пальмовые листья. Все это присыпается землей, и через несколько часов блюдо готово.

Пока мясо доходит до кондиции, вокруг костра исполняются ритуальные танцы, флюиды от которых должны отпугнуть злых духов. Ритм задает колдун. Трапезу следует начинать ровно в полночь.

Когда мы приехали на место ужина, был уже поздний вечер. Живописный берег реки, на котором стоял дом Клайва, одного из братьев Дэйла, выглядел в сгущающихся сумерках таинственно и мрачно. Легкое дуновение теплого ветра при свете огромного костра казалось прикосновением крыльев демонов, вышедших на вечернюю охоту.

Мясо было уже давно закопано, костер, в который изредка подбрасывали сухие стебли индийской конопли, давно горел, и нам ничего не

оставалось, как присоединиться к ритуальным танцам.

Ровно в полночь раскопали диковинное блюдо. Из-под запекшихся листьев растекался восхитительный сок. Ничего более вкусного я в своей жизни не ел.

Позже нас уверяли, что угощение было вполне безобидным: баранина, говядина и свинина. Однако смутные подозрения насчет принадлежности того мяса не покидают меня по сей день.

### Глава 15.

## ПЫШНОГРУДАЯ СПАСИТЕЛЬНИЦА

Нашей самой сильной головной болью по-прежнему оставались паруса. За время гонки они пришли в такое состояние, что идти с ними вокруг Горна нечего было и думать, хотя наши парусные мастера и подремонтировали их основательно.

О новых парусах мечтать не приходилось. Я обратился к Росу Филду, шкиперу японской "Yamaha", и по сходной цене приобрел их грот. Поддержанный, он был тем не менее прочнее и надежнее, чем оба наших латаных-перелатаных паруса.

Подобную сделку я заключил и с Крисом Диксоном — шкипером яхты "Tokio", фаворита гонки, — семья которого была в давних дружеских отношениях с нашими благодетелями Тримэйнами. Мы с Крисом договорились о приобретении восьми его тренировочных парусов первого поколения, которые были еще в очень приличном состоянии. Даром отдавать такие вещи не принято. И хотя Крис назвал скорее символическую сумму, но я уже не располагал и ею.



Однако невидимая рука, которая в самых безвыходных ситуациях в последний момент подбрасывала нам решение, помогла и на этот раз.

Как-то в мое отсутствие нашу яхту посетила некая барышня, которая оставила свою визитную карточку и попросила, чтобы я позвонил ей. Ничего необычного в этом не было, так поступали многие наши болельщицы и поклонницы, и я не придавал значения ни визиту, ни просьбе. Но барышня сама сумела дозвониться по моему вечно занятому мобильному телефону и сообщила, что у нее есть возможность нам помочь. Мы тут же договорились о встрече в ее отеле. Звали незнакомку Кэрол Сагайдак.

Кэрол оказалась стройной блондинкой с пышными формами и с хорошо подвешенным язычком. Она была канадкой, но зимой обычно покидала свою родину и спасалась от морозов в солнечной Новой Зеландии. Увидев нашу яхту, в названии которой она сразу заметила сходство со своей фамилией, Кэрол позвонила в Канаду своему отцу — состоятельному адвокату. Он объяснил ей, что их семья является прямыми потомками гетмана Сагайдачного.

Мы пять часов беседовали в ее номере, и она все расспрашивала о том, как мы дошли до такой жизни. Результатом нашей беседы был телефонный звонок в Канаду папе Сагайдаку, который заверил, что оплачивает все наши парусные счета. Я ушел от Кэрол переполненный чувствами и мысленно поблагодарил Господа за еще один подарок.

За два дня до старта ко мне подошел Юра Дорошенко и сказал, что он изменил свое реше-



ние и не намерен продолжать гонку. Он пожаловался, что уже несколько суток почти не спит и, лишь задремлет, ему видится, как в штормовом море отрывается наш киль, яхта переворачивается и тонет. Его измученный вид, черные круги под глазами не оставляли сомнений в том, что он психологически надломлен, и я согласился, что с таким настроением идти вокруг Горна нельзя.

Мне предстояло срочно найти ему замену. Кроме того, от нас ушли Филип Шиллер, у которого были срочные дела в Европе, и Дэйл Тримэйн, повредивший на предыдущем этапе локоть и ожидавший теперь операции. Дэйла заменил его барт Клайв, который, будучи, по его собственному признанию, любителем приключений, всю жизнь мечтал обойти мыс Горн.

Место Филипа занял типичный морской бродяга и сорвиголова, француз Ромуальд Фаврод, или просто Рома, которого я знал по прошлой гонке. Тогда он шел на французской яхте "Charles Jourdan". Сейчас нелегкая занесла его в Новую Зеландию, и он искал способа подешевле добраться до цивилизованных мест в северном полушарии. Его опыт был мне весьма кстати. Оставалось найти замену Юре Дорошенко.

Слухи о наших проблемах с килем были ментально подхвачены средствами массовой информации, а потому число желающих присоединиться к нам сильно поубавилось. Из тех немногих смельчаков, которые принесли мне рекомендации от известных шкиперов, я выбрал крепыша Дэвида Хупера, у которого на лице можно было угадать хоть какую-то печать интеллекта.



## Глава 16. РОКОВОЙ МЫС ГОРН

Старт гонки “Уитбрэд” в Окленде — дело далеко не безопасное. Флот многочисленных болельщиков столь плотен, а их любопытство так велико, что нужны стальные нервы и железная рука на штурвале — иначе столкновений не миновать.

Четыре года назад в результате такого столкновения была сломана мачта на шведской яхте “The Card”. Помня об этом инциденте, я намеревался очень осторожно вести лодку после старта до тех пор, пока не поредеет флот назойливых зрителей.

В день старта было серо и пасмурно, накрапывал мелкий дождик. Но чувства провожавших нас родных и друзей били через край. Хотя на предстартовой пресс-конференции я и заявил, что абсолютно уверен в нашем киле, но червячок сомнения точил сердце каждого. Магги, жена Клайва, не скрывала своих эмоций и плакала навзрыд.

Лена Дорошенко, которая еще со времен строительства яхты работала в нашей береговой команде, пробралась через горы парусов ко мне в штурманскую, со слезами на глазах простилась со мной и попросила прощения за Юрино малодушие. Самого Юру в тот день мы не видели.

Я не люблю эти “мокрые” проводы; мы быстро отдали швартовы и под приветственные возгласы и одобрительный свист зрителей покинули Океанскую деревню, направляясь на старт.

Семь из четырнадцати стартовавших яхт взяли фальшстарт — своеобразный рекорд гонки “Уитбрэд”. Что же касается безопасности, то на

этот раз организаторы гонки постарались на славу: полицейские катера с четырех сторон окружали каждую из “уитбрэдовских” яхт и не подпускали к ним суда со зрителями.

Через несколько часов мы остались наедине со своими соперниками и с Океаном.

Живописные холмы Новой Зеландии оставались позади. Мы держали курс на юго-восток — в Южный океан, к заветному и страшноватому мысу Горн.

До него было 4500 миль безбрежных просторов, где суда обычно не ходят и встретить можно лишь величавые голубые айсберги, а единственные, но зато постоянные компаньоны яхтсменов — могучие альбатросы и исполинские киты.

Чем дальше мы отходили от новозеландских берегов, тем холоднее становилось. Чувствовалось дыхание Антарктиды, и я видел, как растет напряжение на лицах ребят.

Мы шли севернее других яхт, стараясь не попасть в “мешки” со слабыми ветрами, которыми изобилуют приантарктические широты в это время года.

Погода очень неустойчива. То светит солнце, дует приятный бриз, лодка легко скользит по поверхности океана, то вдруг налетает шквал со снежными зарядами, небо мгновенно затягивается низкими серыми тучами и начинается шторм.

Эти вечные перемены погоды, холод, не покидающее чувство опасности и постоянный вой руля угнетающе действовали на команду.

Изготовители руля в лаборатории Харьковского авиазавода что-то намудрили или напутали.



ли, словом, сделали так, что перо руля на скорости вибрировало, издавая леденящие душу звуки.

Может быть, именно эти звуки, похожие на пение китов, и привлекали океанских исполинов, которые подплывали к нам, будто знакомясь, и ныряли прямо перед носом яхты, показывая нам могучие серые спины и хвосты.

Четыре года назад в этих же широтах мы шли на “Фазиси”, и я однажды проснулся с отчетливым ощущением, что к яхте подходят два каких-то больших живых существа. Выскочив на палубу, я увидел у самых бортов двух красавцев китов, эскортирующих слева и справа нашу яхту. Вся вахта молча стояла на палубе, замороженно созерцая это диво.

Пыщущий жизнью Океан открывает в людях каналы естественного восприятия мира во всей его красе и неповторимости. Искусственно порожденная всеми нами цивилизация, “наградившая” нас повседневными заботами, проблемами и комплексами, сильно захлामीла или вовсе закрыла божественный “третий глаз”, данный нам изначально Создателем для радости и счастья.

Вой руля не прекращался ни на мгновение в течение всей гонки. В один из ненастных дней при подходе к Горну ко мне подошел рулевой и признался, что он сходит с ума от этого воя и уже не первый день отчетливо слышит в “напевах” руля похоронный мотив. Я, как мог, постарался его успокоить, но у меня у самого на душе скребли кошки — ремонт ремонтом, но ведь кто его знает, этот киль...

Потом, в Уругвае, мы узнали, что у рулевого в это время в онкологической клинике умирала мама.

Зная, что сын не сможет быть с ней, она просила ничего ему не сообщать.

К Горну мы подошли, как и положено, при усиливающемся 50-узловом ветре. Мыс Горн — это Мекка яхтсменов, мечтающих хоть раз в жизни пройти его, испытать себя и ощутить влияние колдовских чар этих мест. Братское кладбище сотен кораблей и тысяч моряков не оставляет равнодушными самые твердые сердца.

По старой морской традиции мы отметили прохождение Горна бутылкой “Столичной”, предварительно задобрив бушующий вокруг нас океан несколькими каплями горячительного напитка.

Пройдя пролив Дрейка, мы вернулись в Атлантический океан, к которому питали уже родственные чувства. Было навязчивое ощущение близости дома, хотя до финиша в Уругвае оставалось еще 1400 миль.

Но Южная Атлантика встретила нас как пасынков. Мощное встречное течение и ураганной силы ветер создавали невообразимую толчею волн. В один далеко не прекрасный момент рулевой не смог удержать яхту, и она зарылась в воду по самую мачту, сильно задрал при этом корму и почти полностью обнажив руль.

Передний парус, стаксель, не выдержал резко возросшего давления и на глазах буквально взорвался, разлетевшись на куски. Замена не подлежащего ремонту стакселя заняла больше часа. В ледяной воде стынут руки и пальцы перестают слушаться. Операция, которая в теплых широтах занимает не более пяти минут, растягивается в Южном океане на часы.



Сложная навигационная обстановка со множеством подводных скал и небольших, но очень опасных острых каменных клыков, торчащих из воды, как зубы дракона, непредсказуемые подводные течения, ураганной силы ветер — вот что такое мыс Горн. Все это требовало от меня как от шкипера и штурмана полной сосредоточенности и самоотдачи, чтобы избежать участи своих менее удачливых предшественников, пытавшихся покорить Горн. Тысячи и тысячи мореходов погибли здесь, а разбитые остовы их кораблей ржавеют и гниют на безжизненных скалах.

Согласно старинной традиции, восходящей к временам сэра Фрэнсиса Дрейка, именем которого и назван пролив между Огненной Землей и Антарктидой, моряк, прошедший под парусами мыс Горн, получает право носить в левом ухе серебряную серьгу, за повторное прохождение Горна полагается золотая серьга, а дальнейшие “счеты” со знаменитым мысом уже никак не отмечаются.

В соответствии с традицией я вддел себе в левое ухо золото, а почерневшее за четыре года серебро подарил своему рулевому Славе Сысенко, который мечтал получить этот драгоценный знак отличия. Позже, в Уругвае, я проколол ему левое ухо и вддел столь вождеденную им серьгу.

Могучий с виду австралиец Джон переохладился и схватил воспаление легких. По-видимому, на Горне он сделал несколько лишних глотков “Столичной”.

Человеческий организм, как тонкий самонастраивающийся механизм, быстро адаптируется к постоянному холоду и противостоит переохлаждению. Алкоголь грубо сбивает равновесие обмен-

ных процессов, и защищенность организма резко снижается. Поэтому в Южном океане употребление спиртного категорически противопоказано.

Наш несмышленный “мальш” Джонни слишком увлекся русским напитком и теперь проводил время в спальном мешке. Он горстями глотал таблетки и подымался только тогда, когда Живко звал его отобедать.

Мы ушли из Южного океана, и общее настроение на борту поднималось по мере продвижения на север, к теплу. На лицах стали чаще появляться улыбки, и о злополучном киле вспоминали все реже и реже. Когда до финиша осталось меньше 800 миль, а температура воды за бортом повысилась до 16<sup>0</sup>, команда и вовсе повеселела.

Двое Владимиров — Кулиниченко и Мусатов — быстро залатали лопнувший в одном месте грот, который мы приобрели у “Yamaha”.

За 300 миль до финиша на вахте Кулиниченко произошел инцидент, о котором никто не любит вспоминать. Ночью налетел шквал с порывами ветра до 60 узлов, и вахта быстро взяла рифы на гроте и заменила стаксель.

Но туча, из-под которой ударил шквал, стала стремительно продвигаться на юг. Мы неслись вместе с этой тучей в противоположном от финиша направлении со скоростью двадцать узлов. Надо было срочно сделать поворот, чтобы выскользнуть из лап коварной тучи, которая с бешеной скоростью уносила нас от цели.

Володя решил, что силами одной вахты ему не справиться. На помощь была призвана вторая вахта. Ребята медленно и неохотно оделись,



вышли на палубу, сели, пристегнули свои страховочные фалы и стали ожидать команд.

Я тоже выбежал наверх, оглядел ребят и вдруг увидел в их глазах такой страх и тоску, что сразу каким-то седьмым чувством понял: их сейчас трогать нельзя, никакой поворот они сейчас не сделают, а только или мачту сломают, или, не дай Бог, что-нибудь похуже натворят.

Я решил не вмешиваться и дать возможность вахтенному начальнику выполнять свои прямые обязанности — командовать поворотом. Кулиниченко же молча стоял на руле, уставившись в ходовой компас, который показывал курс на юг, в то время как нам нужно было идти на север. Один Мусатов, забыв о страховке, метался по палубе, тщетно пытаясь поднять застывших в оцепенении людей.

Только часа через два, когда наступило время смены вахт, сидящие на палубе вышли из ступора и наконец-то сделали поворот. Яхта легла на нужный курс, но мы на этом странном маневре проиграли соперникам около 70 миль.

Я потом пытался проанализировать, что же тогда произошло, но однозначного ответа у меня нет по сей день. Что могло так сильно подействовать на ребят и сломить их волю? Был ли это просто страх или же нездоровое соперничество между вахтами — мол, вы два часа не могли сделать поворот, а мы его грамотно выполнили сразу же, как только заступили на вахту, — нежелание брать на себя ответственность в сложной обстановке или следствие чрезмерной усталости, а может быть, и то, и другое, и третье?..



*Глава 17.*  
**УРУГВАЙ:**  
**ЕЩЕ ОДИН ПОДАРОК СУДЬБЫ**

В Пунта-дель-Эсте нас встречали как хороших знакомых, и мы сразу же получили в аренду два коттеджа и три автомобиля.

Наша береговая команда, которая в начале гонки состояла из пяти, а потом даже из семи человек, теперь была почти полностью расформирована. Двое дезертировали еще в Австралии. Елена Дорошенко и Виктория Платон улетели по домам из Новой Зеландии, после того как нам пришлось ту же затянуть пояса и свести к минимуму все расходы.

Остался только Эндрю Мартин, который по рекомендации Кэрл Сагайдак взял себе в помощницы молоденькую новозеландку Элли и улетел из Новой Зеландии во Флориду, чтобы к нашему приходу попытаться найти там каких-нибудь спонсоров.

На этот раз на берегу мы были предоставлены самим себе. Только теперь, когда пришлось самим устраивать стирку всего своего гардероба, заботиться о постелях, ежедневно убирать в доме, ежедневно покупать продукты и самим готовить еду на дюжину исхудавших и истосковавшихся по человеческой пище мужиков, самим упаковывать провиант для следующего этапа — только теперь мы по-настоящему оценили самоотверженную работу на прошлых стоянках наших женщин — Вики и Лены.

Эндрю сказал мне как-то, что если ему вздумается жениться во второй раз, то его избранни-



цей станет только русская девушка. К такому решению он пришел после того, как в Австралии увидел в деле наших ко всему привычных барышень, которые в течение дня грамотно и споро оборудовали 17 спальных мест и без посторонней помощи переносили не только белье и матрасы, но даже кровати. Ежедневно наблюдая за тем, как они справляются с домашними делами, обслуживая многочисленное и великовозрастное, а порой и очень капризное семейство, Эндрю все больше и больше убеждался в правильности своего намерения.

Наша яхта, к счастью, не требовала существенного ремонта. Кроме порванных парусов и разбитого обтекателя штага\*, все остальное нуждалось лишь в обычной профилактике.

Слава Сысенко и я по несколько раз ныряли и осматривали киль и подводную часть руля. Сопоставив результаты нашей независимой экспертизы, мы пришли к выводу, что за киль и руль можно пока не беспокоиться.

Клайва на пятом этапе должен был заменить баварец Андреас Болте, представитель немецкой фирмы, где шились наши паруса. Он и еще двое наших с утра до позднего вечера занимались ремонтом парусов в большом школьном спортзале, куда нас пустили гостеприимные уругвайцы.

Володя Кулиниченко, еще один наш парусный мастер, улетел во Флориду за новым обтекателем штага, и нам сильно не хватало его опытных рук. Паруса — наше самое слабое место, и, опасаясь,

---

\* Обтекатель штага — пластмассовое или алюминиевое устройство для закрепления на штаге переднего паруса (стакселя).

что ребята не успеют завершить работу до старта, я часто сам наведывался к ним в спортзал.

Жизнь на стоянке входила в свою обычную колею. Ваня быстро завершил профилактику своего хозяйства на яхте и стал добровольно помогать Живко по дому. Он с каким-то особым удовольствием ходил в магазин за продуктами, неизменно принося по большой пятилитровой бутылки сухого вина и совсем пренебрегая надоевшим "Хайнекеном". Было видно, что он сильно скучает по обычной домашней обстановке.

Кругосветная навигация вокруг Антарктиды из Уругвая в Уругвай через Южный океан была позади, и атмосфера в Уитбрэдовской деревне была весьма расслабленной. Команды, имевшие нормальных спонсоров, устраивали бесконечные "парти", которые, как правило, завершались на рассвете.

Во время одной из таких бурных ночей совсем молоденький матрос из английской команды "Reebok" вывалился из окна второго этажа и получил серьезную черепно-мозговую травму.

После этого и нескольких других подобных происшествий директор гонки, опасаясь, что обстановка на берегу может выйти из-под контроля, издал секретный меморандум, с которым ознакомил всех шкиперов.

Он просил шкиперов умерить пыл своих команд, дабы не порочить пьяными выходками гордое имя гонщика "Уитбрэд". К нашей команде это не имело отношения, но на всякий случай я предупредил своих ребят.

После шести месяцев гонки, мы порядком надоели друг другу, и каждый стремился к уеди-



нению. Я старался регулярно совершать ранние утренние прогулки с разминкой на берегу океана.

Стояла характерная для ранней южноамериканской осени великолепная тихая погода, когда все краски природы теряют свою резкость и преобладают полутона. Солнце, умерившее свой жар, медленно подымалось в дымке из-за безбрежного голубого горизонта, где, казалось, небо сливается с океаном и составляет с ним единое целое. Не было ни дуновения ветерка, и идеальное зеркало воды лишь изредка колыхалось под небольшой зыбью — дальним отголоском шторма, пронесшегося в тысячах миль отсюда.

Как-то утром, наслаждаясь этой идиллической гармонией мира, я сначала услышал, а потом и увидел милях в полутора от берега двух могучих китов. Они кувыркались и высоко выбрасывали в воздух свои огромные тела, падая затем обратно в воду с оглушительным, несмотря на расстояние, всплеском и фонтаном брызг.

Я подошел к пирсу, на котором разделявали свой утренний улов рыбаки, и мы разговорились. Старый рыбак с коричневым от ветра лицом совсем не говорил по-английски, но его молоденький помощник, оказавшийся его внуком, вполне сносно переводил с испанского.

Старик сообщил, что на самом деле китов не двое, а трое: самец и две самки — и что уже несколько лет подряд они каждую осень приплывают в этот залив. Любовные игры занимают у них три дня, потом вторая самка помогает самцу в его непростом деле, подталкивая и подпирая его: ведь в воде ему не на что опереться. Выполнив свой приятный долг, они втроем уходят в беско-

нечные скитания по Океану, чтобы через год вернуться сюда же — на свое излюбленное место.

Старик так увлекся рассказом, что забыл о своей рыбе. С большим сожалением я прервал его — надо было возвращаться.

За несколько дней до старта мы получили от судьбы еще один подарок. Я тщетно ломал голову над тем, как расплатиться за аренду коттеджей и автомобилей: мы должны были хозяину кругленькую сумму.

Мои неоднократные попытки связаться с президентом Градобанка ни к чему не приводили — его секретари неизменно отвечали, что президент отсутствует. Я посылал ему умоляющие факсы, но они оставались без ответа. Когда меня все-таки с ним соединили, он заявил, что его банк не заинтересован более в финансировании нашего проекта.

У Эндрю во Флориде дела шли неважно, и рассчитывать на его помощь было нельзя. Я уже стал подумывать, а не продать ли наш контейнер со всем его содержимым, но вырученных денег все равно не хватило бы на то, чтобы рассчитаться с долгами.

Как-то днем, когда я был на яхте и готовил свою электронику к гонке, к нам на борт поднялся молодой человек и по-испански строгим голосом затребовал шкипера Платона. Я представился, но он попросил подтверждающие мою личность документы. После их предъявления он стал мягче, спустился вместе со мной в штурманскую, где взамен на расписку вручил мне... неплохую сумму наличными. Эта сумма была на четыре доллара больше той, которую я был обязан уплатить хозяину коттеджей.



Как потом выяснилось, наши запорожские болельщики постоянно и с особым вниманием следили за нашими приключениями. Благодаря усилиям администрации города, а также Валерия Пономаренко, главного организатора праздника, Запорожский автомобильный завод, который экспортировал свою продукцию в Аргентину, поручил своим аргентинским партнерам вручить нам деньги в счет их поставок и тем самым спас нас от позора долговой тюрьмы.

Помощь земляков пришла как нельзя более кстати. Невидимая рука Провидения в очередной раз по-отечески помогла нам и направила дальше — вперед, в гонку.

## Глава 18. ЭХ, “ОДЕССА”!

К старту пятого этапа, назначенного на 2 апреля, мы сумели подготовиться достойно. Не хватало только обтекателя — его должен был привести из Флориды Володя Кулиниченко, которого нам, конечно, тоже не хватало. Он должен был прилететь за сутки до старта, но их рейс отложили на 24 часа из-за какой-то истории с террористами.

Все наши соперники, за исключением “Одессы”, к полудню вышли на старт и вскоре скрылись из виду. Мы же вместе с одесситами осиротело стояли у опустевшего пирса. Одесская команда тоже ожидала злополучный рейс из Флориды, с которым ей должны были доставить новую радиостанцию. Через три часа после общего старта прибыл из аэропорта Володя, и мы бросились догонять своих соперников, на ходу устанавливая обтекатель.



Впервые за всю гонку “Одесса” пересекла стартовую линию на корпус впереди нас. По этому случаю у них на палубе царило всеобщее ликование и один из матросов на радостях даже показал нам голую задницу.

Я с уважением относился к одесской команде, но никогда не воспринимал их как серьезных соперников. Вскоре, всего через два поворота, мы оставили “Одессу” позади. В следующий раз мы увидели их только во Флориде, куда ребята прибыли на двое суток позже нас, еще раз подтвердив разницу в классе.

Сразу же после старта мы шли в лавировку при легком встречном бризе, который через трое суток усилился до 45-узлового штормового ветра, вызвавшего крутое волнение. Мощные удары волн сотрясали всю яхту, и иногда казалось, что мачта не выдержит. Шторм свирепствовал трое суток.

Мы обошлись без поломок, но некоторым нашим соперникам повезло меньше. На “Tokio” — безусловном лидере гонки — сломалась мачта, и вместе с ней рухнули и все надежды на победу ее новозеландского шкипера Криса Диксона.

На “Reebok” началось интенсивное расслаивание корпуса, и они вынуждены были зайти в Рио-де-Жанейро для ремонта. На всех других яхтах тоже были серьезные проблемы с обшивкой корпуса. Наш же, более тяжелый, но прочный корпус, выдержал испытание.

После первой недели этапа ко мне подошел Дэвид Хупер, один из двух наших вахтенных начальников, и попросил убрать из их вахты Юрия



Семенюка. Таково, объяснил он, желание всей его вахты, а с работой они прекрасно справятся и без Юры.

Перевести Семенюка в другую вахту я не мог, поскольку у него были давние очень напряженные отношения с нашим вторым вахтенным начальником Володей Кулиниченко и его рулевым Володей Мусатовым. Я решил поговорить с Юрой, которого знал давно и сам в свое время привел в парусный спорт.

Но спокойного и доброжелательного разговора у нас не получилось. Юра резко заявил мне, что в его вахте все маневры делаются неправильно, а в вахте Кулиниченко никто ничего в настройке парусов не соображает и что, вообще, кто-то на днях украл у него его любимую шапочку. Я попытался возразить, что сейчас жарко и его шапочка вряд ли кому нужна, но он не стал меня слушать. Мне ничего не оставалось, как освободить Юру от каких бы то ни было обязанностей.

Отбор команды, тренировка психологической совместимости и умения подавлять в себе неприязнь к окружающим составляют один из важнейших разделов программы подготовки к гонкам. Отсутствие времени и средств не позволили нам этим заняться, и теперь мы пожинали горькие плоды своих организационных проблем.

В экипаже, не прошедшем психологическую настройку, часто происходят “выяснения отношений”, но самое страшное — когда возникает война между вахтами. Постоянное соперничество двух борющихся за наилучший результат групп людей нередко приводит к уродливым последствиям —



ненависти друг к другу. Команде как единому коллективу приходит конец, и непременно жди беды.

Я знал об этом явлении и по личному опыту, и по рассказам других шкиперов и старался всячески избегать любых конфликтов на борту. Случай с Юрой заставил меня еще более внимательно относиться к межвахтенным и межличностным отношениям в команде. Любви друг к другу добиться невозможно, да и не нужно, но умерить собственные амбиции и относиться с уважением и терпимостью к проблемам своих товарищей жизненно необходимо.

Навести психологический порядок на борту помог экватор, вернее — торжество, неизменно сопровождающее встречу с ним. Я в очередной раз убедился, как важно устраивать иногда во время гонки небольшие праздники, которые дают столь необходимую всем эмоциональную разрядку.

Приход на борт самого царя морей Нептуна, в лице седобородого Вани, и шаловливой грудастой Русалки, его спутницы, в лице неунывающего Мусатова, воспринимался как желанный фрагмент детской сказки, ставшей вдруг на время реальностью. Пять очередных жертв были посвящены в настоящие матросы. Любвеобильная Русалка, заигрывая с ними, пометила каждого печатями в виде трезубца — символа Нептуна, и, по странному совпадению, герба Украины.

Вместо чернил лукавый Мусатов использовал высококачественный черный герметик, который прекрасно впитывался в кожу и еще долго продолжал украшать грудь, спины и другие, более интимные, части тела вновь посвященных, вызывая на берегу недоуменные вопросы любимых девушек.



Сразу же после пересечения экватора мы оказались в штилевых “мешках” так называемых “конских” широт. Такое название они получили еще во времена испанских конквистадоров, которые в трюмах своих галеонов перевозили в Америку лошадей.

Галеоны, бывало, неделями стояли здесь без движения. За это время у них, как правило, заканчивались пресная вода и корм для лошадей, и бедные животные умирали тысячами. Их туши выбрасывали за борт, где они становились добычей ненасытных волков океана — акул.

Нас акулы в этих широтах тоже иногда сопровождали, поэтому, устраивая купание за бортом, мы старались не рисковать. А как отказать себе в удовольствии освежиться, если, случалось, целыми сутками яхта стояла без движения?..

### *Глава 19.*

## **ТАК МОЖНО И ЗАТОНУТЬ!**

Однажды ночью во время буйного тропического ливня, когда сплошные потоки небесной воды сделали тьму абсолютно кромешной, мы налетели на какой-то плавающий предмет — скорее всего, это был полузатопленный контейнер.

Удар получился боковым, и сквозной пробоины в борту мы избежали. Утром Володя Мусатов, вооружившись ножом, нырнул под борт и вскоре появился с куском наружной обшивки корпуса в руках.

Оказалось, что контейнер срезал полосу кевлара длиной в метр и шириной в 20 сантиметров и обнажил пенопласт — легкий наполнитель между двух кевларовых обшивок корпуса. Получи мы

удар на метр левее — по килю, и я вряд ли писал бы эти строки.

Мы отсняли видеокамерой срезанный кусок обшивки и вместе с моими комментариями немедленно передали этот клип через спутник на телевизионную антенну информационного агентства Рейтер в Лондоне.

Такая практически мгновенная передача изображения с борта яхты во внешний мир стала возможной благодаря тому, что английская компания “Бритиш Телеком” специально для гонки “Уитбрэд” разработала новый компьютер, который мог оцифровать и запомнить видеосигнал длительностью в три минуты, причем качество этого сигнала вполне удовлетворяло телевидение. Компания выбрала десять яхт и установила свои компьютеры у них на борту. В число этих десяти попали и мы.

Через Рейтер новость мгновенно разошлась по мировым информационным агентствам и, в частности, вошла в очередной выпуск спортивных новостей Би-би-си.

Буквально через несколько минут после того, как клип об аварии ушел с борта нашей яхты, я получил телекс от директора гонок. Он был возмущен тем, что я не доложил о случившемся прежде всего ему и он узнал об этом из телевизионных новостей. Я стал оправдываться, что, мол, не успел отстучать телекс своими корявыми пальцами, что видеоизображение передается быстрее и т. п. На этот раз меня простили.

Я представил себе директора гонок, сидящего у себя в офисе перед телевизором с сигарой в зубах и пинтой “Хайнекена” в руках и с нетерпением



ожидającego сенсационное сообщение с гонки “Уитбрэд”, о котором в начале новостей объявил диктор. И вдруг, о Боже, одна из яхт, оказывается, чуть не затонула, а он об этом еще ничего не знает!

Видеоклипы с борта и мы, и другие участники гонки, оснащенные техникой “Бритиш Телеком”, передавали регулярно. Именно эти свежие новости прямо с места событий создавали магическую привлекательность гонки “Уитбрэд” для двух с половиной миллиардов зрителей в 177 странах, которые на протяжении девяти месяцев неустанно следили за нашими приключениями.

Многие популярные радиостанции разных стран регулярно проводили сеансы радиосвязи с экипажами яхт. Эти репортажи выходили, как правило, в прямой эфир, и слушатели имели возможность позвонить непосредственно на борт гоночной яхты и задать интересующие их вопросы.

По отношению к нам особенную активность проявляли английские и норвежские дети, которые иногда целыми классами болели за нас, ежедневно отмечая на карте мира местоположение нашей яхты. Мне приходилось отвечать им по телефону иногда на очень наивные, а иногда и весьма каверзные вопросы, например, не скучаем ли мы в море без своих подруг? Что ответить пятнадцатилетней девочке, которая в прямом эфире, несколько смущаясь, задает такой особенно волнующий ее вопрос?

## Глава 20.

### МАЙАМИ, ФЛОРИДА, ШТАТЫ

Обогнув остров Большая Багама, мы завершили этап во флоридском порту Форт Лодер-

дейл. На финише под торжественный гимн “Ще не вмерла Украина!” нас встречали хлебом и солью представители украинской диаспоры, среди которых была чета старших Сагайдаков: Нэнси и Тед.

Эндрю и Элли хорошо потрудились во Флориде, благодаря чему мы были теперь обеспечены практически всем необходимым. А вот надежды на помощь многочисленной и словоохотливой украинской диаспоры, к сожалению, не оправдались.

Наша яхта не требовала большого ремонта. Вдвоем с Володей Мусатовым мы быстро заделали пробоину в борту, а остальная команда в это время перекрасила и отполировала до зеркального блеска днище. Были также традиционно обслужены все системы яхты и отремонтированы паруса. Через неделю после финиша мы спустили яхту на воду и приступили к отработке спонсорских акций.

Спонсоров, которых Эндрю удалось найти в США, привлекла возможность разместить свою рекламу на парусах и борту нашей яхты. Как правило, у нас в день было по два выхода в море с представителями разных фирм и их гостями, которые считали за честь походить на такой уникальной гоночной машине, как яхта класса “Уитбрэд-60”. Директора и президенты этих фирм были готовы платить хорошие деньги за возможность сфотографироваться, стоя за штурвалом рядом со шкипером, чтобы потом повесить фотографию у себя в офисе и рассказывать посетителям о своем “уитбрэдовском опыте”.

Один из престижных яхтенных клубов Майами арендовал нашу яхту и “Одессу” для прове-



дения серии матчевых гонок. За штурвалом “Гетмана” стоял лично командор яхт-клуба — преуспевающий адвокат, у которого была собственная яхта. “Одессой” командовал президент того же клуба.

Команды обеих яхт состояли из членов клуба. Пригласили участвовать и меня, и я впервые на “Гетмане” выполнял работу не шкипера, а специалиста-тактика в коротких гонках.

Мы не оставили “Одессе” никаких шансов, выиграв три старта из трех. На финише была та же история. В итоге мы выиграли все три гонки, причем каждый раз финишировали с очень большим отрывом.

К нам в гости из Запорожья прилетел Валерий Пономаренко. Он сделал большой видеорепортаж о команде и показал его потом по Запорожскому телевидению. Прилету Валерия предшествовала любопытная история, связанная с получением американской визы.

В Посольстве США в Киеве Валерия “мариновали” почти неделю. Отчаявшись, он позвонил мне и сказал, что, судя по всему, не успевает к нашему старту. Я тут же узнал от своих влиятельных флоридских друзей вашингтонский телефон сенатора от Флориды, связался с ним и пожаловался на явную несправедливость: в то время как супруги Клинтон на всю Америку поздравили с приходом на родину американский женский экипаж “Heineken”, моих болельщиков не пускают в Штаты. Сенатор вежливо и участливо обещал разобраться и помочь.

Он действительно сделал и то и другое. В ту же ночь в квартире Валерия в Запорожье раз-

дался телефонный звонок из американского посольства в Киеве: они хотели видеть его у себя немедленно. Перепуганная жена Валерия объяснила, что ее муж уже неделю как в Киеве, где безуспешно пытается получить визу от этого самого посольства.

На следующее утро Валеру безошибочно вычислили в длиннющей очереди, провели в посольство, за пять минут оформили визу, и с фальшивым недоумением — где же он был раньше? — пожелали успешной поездки в США.

Я еще раз позвонил сенатору и поблагодарил его за оперативную помощь. Он ответил, что всего лишь выполнял свой долг.

Среди наших гостей из России был и Георгий Арбузов, несостоявшийся шкипер несостоявшейся российской яхты “Петр Великий”, которая должна была представлять Россию в гонке “Уитбрэд 1993/94”. Мы устроили ему бесплатное проживание в отеле и бесплатное питание в тех ресторанах, которые были нашими спонсорами.

Несколько раз он выходил с нами в море и в конце своего визита признался, что прежде и не представлял, насколько в действительности их проект был далек от настоящего “Уитбрэда”.

Нэнси и Тед Сагайдаки отдыхали на своей вилле во Флориде и каждый день вместе с друзьями приезжали к нам в Уитбрэдовскую деревню. Тед всякий раз с гордостью рассказывал своим друзьям душещипательную историю о том, как он спас нас от финансового краха в Новой Зеландии, а я неизменно подтверждал его рассказ.

Во время одной из таких дружеских бесед Тед сказал, что если Нэнси разрешит, он оплатит все



мои счета за паруса. Я тут же театрально упал перед Нэнси на колени, она по-матерински обняла меня за плечи и сказала, что просто не в силах отказать мне в такой просьбе.

На последнем этапе у нас опять произошли большие изменения в составе команды. Юрий Семенюк попросился домой и улетел сразу же после финиша. Дэвид и Рома нашли себе хорошо оплачиваемую работу во Флориде. Джонни вернулся к любимой девушке в Австралию. У Джоко в Словении серьезно заболела мама, и он улетел домой.

Но в Штатах не было недостатка в желающих пойти в гонку, и я мог позволить себе выбирать.

Слава Сысенко занял место вахтенного начальника, а новым рулевым в его вахте стал Ричард Хюит. Шкотовыми у них были Ваня Костюченко, баварец Андреас Болте и Олег Беломыльцев, с которым мы вместе строили “Фазиси”.

К вахте Володи Кулиниченко и Володи Мусатова присоединились Ангус Харлоу — типичный морской бродяга, скитающийся на яхтах по морям в поисках приключений, весельчак Боб Янг — тридцатидвухлетний отставной офицер морской пехоты США и, наконец, очень серьезный и солидный Грег Даулинг — яхтсмен, а в нормальной жизни профессиональный капитан теплохода.

Свободными от вахт оставались кок Живко Матутинович и я. Живко обладал многими яркими дарованиями. Неисправимый ловелас, он был и настоящим яхтенным профессионалом. На палубе он при необходимости мастерски справ-



лялся с любой работой, а на камбузе, своем основном рабочем месте, создавал истинные шедевры, украшавшие нашу жизнь в гонке.

Мы регулярно выходили в море со спонсорами и потому имели и время, и возможности для хороших тренировок. Любуясь слаженной работой команды, я не мог не сожалеть о том, что необходимого уровня подготовки мы достигли только к концу гонки.

## Глава 21. ДОМОЙ В ЕВРОПУ

Старт в полдень 21 мая происходил при огромном скоплении всевозможных судов с болельщиками. Нам предстояла лавировка против ветра вдоль берега до первого поворотного знака, установленного в пяти милях от старта. Мы выбрали выгодную стартовую позицию и третьими обогнули поворотный знак, оставив позади даже "Endevour", бесспорного фаворита гонки, а также и американскую яхту "Winston", чем изрядно огорчили местных болельщиков.

Теплое попутное течение Гольфстрим, в котором мы старались удержаться как можно дольше, добавляло нашей скорости почти четыре узла.

На четвертые сутки ветер усилился до 25—28 узлов, и у нас не выдержал один из парусов — тяжелая генюя. При очередном нырке яхты под встречную волну в нижний подол паруса набралось слишком много воды, и он разорвался надвое. Нам пришлось заменить генюю на меньший по площади саблевидный стаксель, который не давал подобной скорости, но был гораздо прочнее.



Во время одной из смен парусов Грег Даулинг сильно повредил руку. Боб призвал весь свой опыт, полученный во время службы в морской пехоте, и наложил на глубокую рану с десяток швов.

Два дня Грег не участвовал в палубных работах, а я консультировался по радио с врачом испанской яхты “Galicia”. Но, слава Богу, обошлось без осложнений, и вскоре Грег снова стал полноценным членом команды.

От американских погодных спутников мы регулярно получали на борт изображения поверхности океана в инфракрасном диапазоне. Я подолгу штудировал их, пытаюсь как можно точнее определить течения Гольфстрима с максимальной температурой и, соответственно, с максимальной скоростью. Чем дольше удавалось удерживаться в этих потоках, тем большую прибавку к скорости получала наша яхта.

Мы шли на север, приближаясь к туманам и айсбергам. В Северной Атлантике между Новым и Старым Светом очень интенсивное судоходство и повсюду плавают несметное количество полупогруженных контейнеров, смытых в шторм с палуб океанских контейнеровозов. Я меньше всего желал встречи с этими уже знакомыми нам по прошлому этапу опасными предметами.

Мы прошли над тем местом, где на четырехкилометровой глубине покоится “Титаник”. В память о жертвах одной из тяжелейших в истории человечества морских катастроф-предупреждений я написал послание и, запечатав его в бутылку, отправил древней как мир “морской” почтой.

Когда мы попадали в полосы особенно густого тумана, я, следя за судоходной обстановкой по экрану локатора, часто предавался размышлениям о том, как сильно человек загадил нашу маленькую планету.

Люди понастроили опасные для всего живого атомные станции; чтобы вырастить на убой бычков для закусочных Мак-Дональдса, безжалостно вырубают тропические леса — легкие нашей планеты; пытались повернуть вспять течения могучих рек; безвозвратно уничтожили тысячи видов животных и растений, оскотив тем самым великое разнообразие Божественных форм жизни на Земле; люто ненавидя друг друга, постоянно истребляют самих себя в бесчисленных войнах; из-за нас высыхают целые моря, — а мы продолжаем бездумно идти все дальше и дальше.

Для общения друг с другом мы изобрели дорогостоящие спутники, но, запуская их при помощи мощных ракетоносителей, пробиваем дыры в озоновом слое атмосферы, под которыми в ультрафиолетовых лучах страдает все живое. Правильный ли путь развития у нас? Совместимы ли мы и наша разрушительная деятельность с жизнью самой Земли?

## Глава 22.

### ЕЩЕ ОДИН “УИТБРЭД” ПОЗАДИ

К финишу в Саутгемптоне мы подходили в воскресенье 5 июня. В этот солнечный и теплый летний день вся Европа праздновала пятидесятилетие высадки союзников в Нормандии во второй мировой войне.



В узком проливе Солент, откуда наша гонка стартовала девять месяцев назад, мы разошлись с несколькими боевыми кораблями НАТО, прибывшими для участия в празднествах. На рейде в Ла-Манше угадывался силуэт какого-то авианосца. Военные моряки приветствовали нас серией длинных гудков. Несколько катеров с телеоператорами сопровождали до самого финиша.

Выстрел пушки отметил конец нашей кругосветной одиссеи. 135 суток 23 часа 17 минут и 52 секунды чистого гоночного времени потребовалось нам, чтобы обойти вокруг планеты. Мы на трое с половиной суток улучшили достижение “Фазиси”, хотя в этот раз прошли дистанцию на тысячу миль длиннее. По сумме всех шести этапов мы заняли седьмое место, что вполне соответствовало нашему уровню финансирования и подготовки.

После финиша директор гонки под звуки Государственного гимна Украины вручил каждому из экипажа памятные медали, поздравил с успешным окончанием гонки и выразил надежду увидеть нас на старте очередного “Уитбрэда” в сентябре 1997 года.

Участие национальной команды в гонке “Уитбрэд” дает стране немало. Так было и в нашем случае. Мировые информационные агентства в то время распространяли об Украине только негативную информацию: о глубочайшем экономическом и энергетическом кризисе, о новых потенциальных чернобылях, о катастрофически возросшей преступности и о многих других невеселых аспектах украинской жизни.

Но благодаря нашему участию в гонке “Уитбрэд” стали появляться сообщения совсем другого рода: о промышленном потенциале страны и особенно о ее развитой авиационной промышленности, о стремлении к сотрудничеству с мировыми экономическими структурами.

В Саутгемптон прибыли наши верные болельщики из Запорожья. Чета Сагайдаков с дочерью тоже были здесь. Запорожцы торжественно вручили “папе Сагайдаку” символическую гетманскую булаву.

Через несколько дней после финиша в Саутгемптоне состоялся прощальный вечер всех команд, который вылился в грандиозный праздник, продолжавшийся до рассвета.

В пылу веселья Володя Мусатов, Элли и Боб чуть не лишились зрения, после того как намазали себе глаза каким-то люминофором. К счастью, все обошлось благополучно, но в течение нескольких часов наши лихие шутники со светящимися глазами совсем ничего не видели.

Торжественное награждение победителей гонки состоялось в старинном здании пивоварни “Уитбрэд”, расположенной в историческом центре Лондона. В зале с высокими сводами из-под потолка свисали огромные полотнища флагов всех стран, команды которых участвовали в гонке. На награждении присутствовали особы из Королевской семьи Великобритании, а принц Эндрю лично вручал награды.

После официальной части состоялся шикарный банкет, на котором Кэрол Сагайдак, прибывшая, казалось, специально для этого из Новой



Зеландии, щеголяла в очень смелом платье, привлекая к себе взгляды подвыпивших гонщиков. Тед без конца подшучивал над ней, повторяя, что он оплатил ее билет не для того, чтобы эти жеребцы пялили на нее свои нахальные глазищи.

После нескончаемого фотографирования на память все разошлись по своим отелям. В эту ночь кругосветная парусная гонка “Уитбрэд 1993/94” была официально объявлена завершенной.

Спустя некоторое время мы перегнали яхту на восточное побережье Англии, в Ипсвич, где находился наш постоянный офис. Корреспондент восточного отделения Би-би-си Долфин Лесли, с которой мы делали во время гонки регулярные радиопередачи в прямом эфире, взяла у меня заключительное интервью, сопровождавшееся многочисленными звонками слушателей и длившееся почти два часа. В конце передачи она сообщила, что многие жители восточной Англии следили за нашими успехами и неудачами и считают теперь украинскую яхту своею.

После этого интервью и нескольких газетных публикаций началось паломничество к нашей яхте: жители Ипсвича хотели своими глазами увидеть настоящую участницу гонки “Уитбрэд”, только что завершившую кругосветную одиссею.

Несколько ребят из моей гоночной команды задержались в Англии в ожидании прибытия нашего контейнера и проводили время в про-

гулках по городу или за биллиардом в баре местного яхт-клуба. За их внешним расслабленным спокойствием чувствовалось какое-то внутреннее напряжение и неудовлетворенность.

Мне было очень хорошо знакомо это чувство не востребованности, когда после длительного периода напряженного ритма и совместных переживаний вдруг оказывается, что все уже закончилось и ты никому не нужен. Но каждый человек обречен на то, чтобы самому бороться со своими комплексами и находить свои собственные выходы из депрессивных состояний.

Я прекрасно помнил, как в течение полугода после прошлой гонки вскакивал по ночам каждые четыре часа и удивленно смотрел на окружающую обстановку, недоумевая, куда же делись паруса из-под ног и почему палуба так высоко поднята над головой. Многим из моей команды предстояло пережить что-то подобное.

Видит Бог, всем тем, кого судьба привела на орбиту моего проекта, я искренне хотел дать возможность постигнуть три вещи, которые считаю бесконечно ценными для себя:

- увидеть и полюбить Землю;
- постараться осознать реальность и вместе с тем непостижимость окружающего нас мира;
- понять свое место в этом мире.

Мы с Эндрю и Элли сразу же по прибытии в свой офис с головой ушли в подготовку проекта следующей гонки. Обсуждали сотни



идей и вариантов, которые, по нашему мнению, должны были привлечь спонсоров.

Я детально проанализировал только что завершенный проект и по результатам этого анализа написал для себя толстое, в 19 глав, руководство к действию.

Было очень интересно сравнить два прекрасно знакомых мне проекта и постараться определить возможную эволюцию следующей попытки участвовать в гонке “Уитбрэд 1997/98”.

Но это уже другая история, которой, как я надеюсь, будет суждено сбыться.



**Гоночная команда  
“Гетман Сагайдачный”**

*Этапы*

<b>ФИО</b>	<b>Позиция</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
Евгений	<i>шкипер/</i>						
Платон	<i>штурман</i>	*	*	*	*	*	*
Вячеслав	<i>вахтенный</i>						
Сысенко	<i>начальник</i>	*	*	*	*	*	*
Владимир							
Мусатов	<i>рулевой</i>	*	*	*	*	*	*
Иван							
Костюченко	<i>шкотовый</i>	*	*	*	*	*	*
Владимир	<i>вахтенный</i>						
Кулиниченко	<i>начальник</i>		*	*	*	*	*
Живко	<i>шкотовый,</i>						
Матутинович	<i>кок</i>			*	*	*	*
Андреас							
Болте	<i>шкотовый</i>					*	*
Олег							
Беломыльцев	<i>шкотовый</i>						*
Грегори							
Даулинг	<i>шкотовый</i>						*
Ангус							
Харлоу	<i>шкотовый</i>						*
Ричард							
Хьюит IV	<i>рулевой</i>						*
Боб Янг	<i>шкотовый</i>						*
Юрий							
Семенюк	<i>шкотовый</i>	*	*	*	*	*	
Джоко							
Бабелич	<i>шкотовый</i>			*	*	*	
Ромуальд							
Фаврод	<i>рулевой</i>				*	*	
Дэвид							
Хупер	<i>рулевой</i>				*	*	
Джон							
Мак-Мулан	<i>шкотовый</i>			*	*	*	

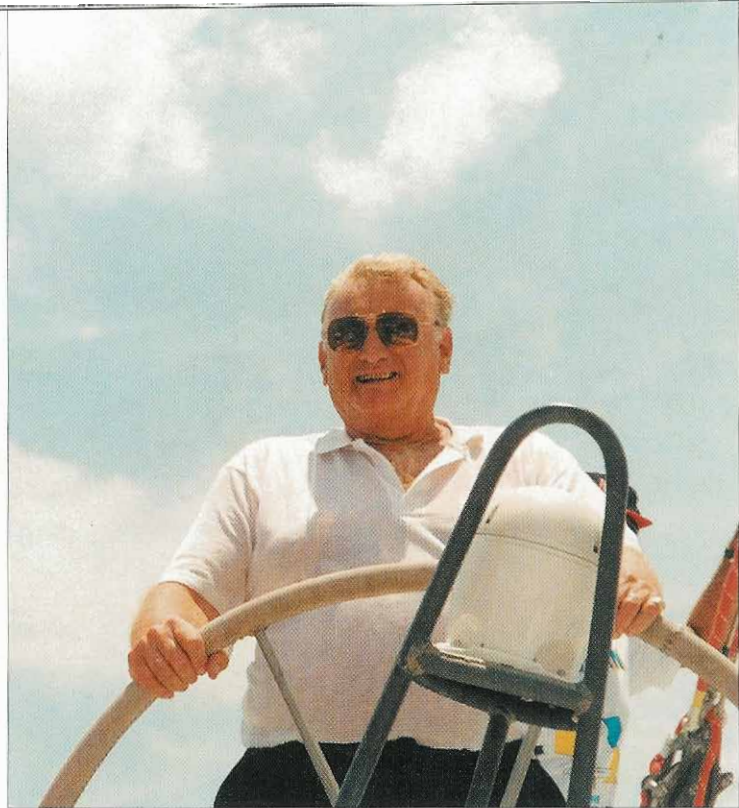
<b>ФИО</b>	<b>Позиция</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
Филипп Шиллер	<i>рулевой</i>			*			
Юрий Дорошенко	<i>шкотовый</i>	*	*	*			
Дэйл Тримэйн	<i>рулевой</i>			*			
Клайв Тримэйн	<i>шкотовый</i>				*		
Джулианг Клег	<i>шкотовый</i>	*					
Сергей Щербаков	<i>рулевой</i>	*	*				
Петр Нижегородцев	<i>шкотовый</i>	*	*				
Юрий Токовой	<i>рулевой</i>	*	*				
Сергей Майдан	<i>кок</i>	*	*				
Константин Гордейко	<i>рулевой</i>	*	*				

### Состав береговой команды

<b>ФИО</b>	<b>до старта</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
Эндрю Мартин	*	*	*	*	*	*	*
Элли Форд					*	*	*
Виктория Платон	*	*	*	*			
Елена Дорошенко	*	*	*	*			
Джулиан Клег	*	*	*				
Бари Уайт	*						
Николай Кузьменко	*		*				
Валентин Титаренко	*						
Найджел Теодом	*						



Майами (Флорида). Старт пятого этапа гонки «Уитбрэд 1993/94»



**Прямой потомок гетмана, Тед Сагайдак, прославился благодаря гонкам «Уитбрэд»**



**Семья Сагайдаков. Слева направо:  
Кэрол, Нэнси, Тед**

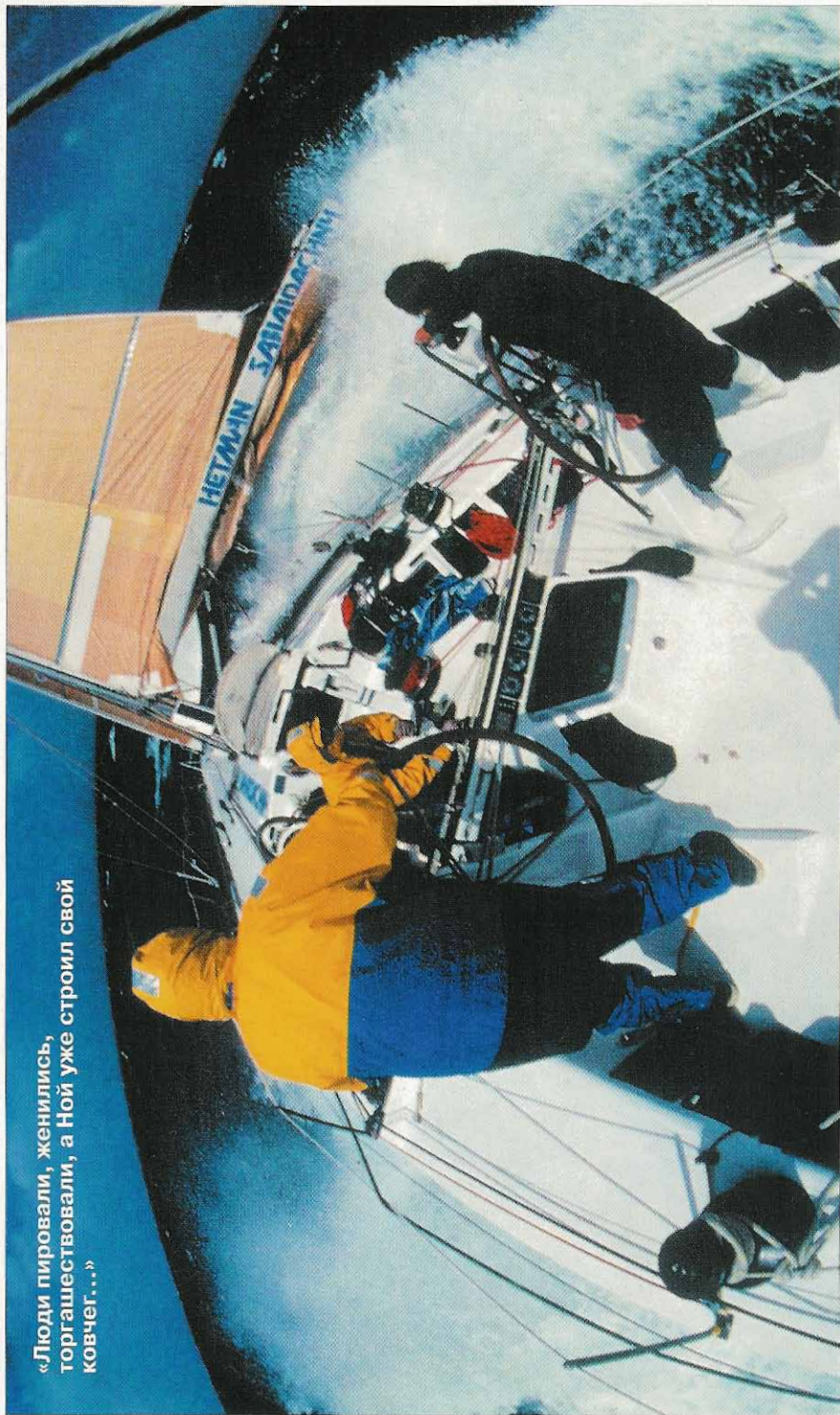


Гонка «Уитбрэд» в течение 9 месяцев привлекает внимание каждого второго жителя Земли!



«Вместе с вами я тоже сходил с кораблей в этих Токио, Гамбургах, Гаврах...»

«Люди пировали, женились,  
торгашествовали, а Ной уже строил свой  
ковчег...»



ФЕДОРОВ В. В.

## ПРОФЕССИЯ — ГОНЩИК

*Интервью Евгения Платона собственному корреспонденту Агентства "Яхтсмен" Владимиру Федорову*



## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ШКИПЕРА

Всю ответственность за безопасность яхты и ее экипажа несет один-единственный человек — шкипер; он обязан делать все возможное для того, чтобы гарантировать безусловную мореходность и полную готовность яхты к гонке, максимальную подготовленность ее экипажа, состоящего из физически здоровых людей, способных выдержать чрезвычайно суровые условия, в которых они неизбежно окажутся во время гонки. Шкипер обязан обеспечить прочность и надежность всех частей и систем своей яхты: корпуса, рангоута, такелажа, парусов и всего оборудования. Он также обязан гарантировать, что все находящиеся на борту средства безопасности и спасения содержатся в надлежащем порядке и каждый член экипажа знает, где они находятся и как ими пользоваться.

(Из Правил  
кругосветной парусной  
гонки “Уитбрэд 1997/98”)



— Итак, “Русские идут”. Это как бы лейтмотив вашей книги, Евгений. В ней четко можно проследить мысль, что Россия должна участвовать в гонках “Уитбрэд”, в том числе и в ближайшей — 1997/98 гг. Но возникает вопрос: а нужно ли вообще русским куда-то идти, за тридевять земель в буквальном смысле слова, гнать под парусами вокруг света, тратя к тому же на это значительные средства, тогда как и здесь, у себя дома, забот и проблем “выше крыши”, да и с деньгами дела неважные?

— Разумеется, Россия может не участвовать в этих гонках, да и без русских, конечно, могут обойтись. Но дело-то в том, что не гонкам “Уитбрэд” так уж нужны русские, а, скорее, наоборот.

— Почему же?

— Взять хотя бы тот факт, что Россию сейчас сильно теснят другие державы, и ей приходится уступать свои позиции одну за другой, причем во многих сферах — главным образом, в политике и экономике.

Что касается экономики, то Россия утрачивает не только свои внешние рынки, но и внутренние. Было бы глупо полагать, что Запад открыл дружеские объятия вхождению России в “свободный мир”. Дела обстоят совсем по-иному. Круп-



ные западные компании активно скупают контрольные пакеты акций российских предприятий, а потом замораживают или просто прекращают их деятельность, устраняя тем самым конкурентов. Так Россию теснят внутри ее самой — примеров тому предостаточно. Сравните объем рекламы по российскому телевидению западных фирм и отечественных производителей. Налицо явный перекос в пользу Запада. Разве России это выгодно? Да и “имидж” ее в мире, если говорить откровенно, вовсе не на высоте по целому ряду причин, и опять-таки во многом благодаря западным СМИ.

— И что же, гонки “Уитбрэд” — это именно то, что поможет России?

— Вы спрашиваете с долей иронии, а я отвечу “на полном серьезе”: да, поможет. Сейчас спорт, особенно технические, передовые его виды, такие как “Уитбрэд” и “Формула-1”, стали одним из эффективных инструментов геополитики ведущих держав. Об участии России в “Формуле-1” говорить пока рано. Годовой бюджет там составляет порядка 40—50 млн. долларов, а в “Уитбрэде” суммы раз в десять меньше.

Вот простой пример. В прошлых гонках “Уитбрэд” участвовали две яхты от Японии — “Токио” и “Yamaha”. Финансировались они японскими корпорациями и шли под японским флагом. Зачем, спрашивается, маленькой Японии, в которую гонка “Уитбрэд” даже не заходит, не имеет там остановок, выставлять сразу две яхты? Наверное, дальновидные японские бизнесмены и политики видели в этом смысл. Ведь гонки “Уитбрэд” стали глобальным мировым событием, за кото-

рым следят 2,5 млрд. человек, практически каждый второй на земном шаре, в течение девяти месяцев!

А теперь представьте, что российская яхта под флагом России участвует в этих гонках. Это же огромный положительный настрой мирового общественного мнения в пользу России, ее “имиджа”. И тогда, как бы ни поливали грязью Россию в западных средствах массовой информации “по поводу и без повода”, результат общественного мнения все равно будет в ее пользу. Это происходит на уровне подсознания, что, как известно, весьма прочно.

— Звучит убедительно. Тем не менее участие в гонках “Уитбрэд” — предприятие довольно дорогостоящее. Денег-то в российском бюджете нет, не хватает даже на самое настоящее. Как быть?

— Речь вовсе не идет о финансировании гонок из бюджета страны, за счет налогоплательщиков. Гонки “Уитбрэд” — это мощнейший инструмент рекламы, причем в глобальном международном аспекте. Те российские компании, которые действительно хотят добиться успеха, должны добиваться его и за пределами России, встать в один ряд с международными гигантами, о которых говорят во всех уголках земного шара. А почему о них все знают? Благодаря рекламе. Инвестиции же в рекламу на международных спортивных соревнованиях дают многократную отдачу. Говоря конкретно, каждый вложенный доллар в мероприятие типа гонок “Уитбрэд” по сравнению с обычной закупкой рекламы на телевидении приносит от 6 до 10 долларов.



— А гарантии какие? В России уже столько афер типа МММ было успешно прокручено, миллионы людей одурачены. Поэтому, естественно, будет возникать подозрение и к таким, скажем, экзотическим проектам, как “Уитбрэд”.

— Ну, во-первых, над клиентами пирамид, типа МММ, разве что куры на Западе не смеялись. Любому здравомыслящему человеку было ясно, к чему дело идет. Ведь игра с наперсточниками да с шулерами никогда до добра не доводит. Россияне, которые попались на эту удочку, поступали как Емеля-дурачок (пусть уж не обижаются, говорю откровенно), который полеживал на печи и мечтал получить все сразу, даже пятку не почесав. Это только в сказках подобные Емели в выигрыше... А жизнь реальная — штука жесткая.

Могу лишь выразить свое соболезнование по этому поводу.

Что же касается гонок “Уитбрэд”, то о них знают во всем мире, но, к сожалению, почти не знают в России. Так вот, о риске. А в чем, собственно, этот риск заключается? Уже на первом этапе гонок практически все расходы на проект окупаются. Так что с точки зрения получения отдачи от рекламы риска никакого нет.

Освещает гонку известная телекомпания “Транс Уорлд Интернэшнл”, благодаря которой весь мир смотрит Олимпийские игры, чемпионаты мира по футболу и другие крупнейшие спортивные мероприятия. Ведущие телекомпании мира уже подписали с этой компанией контракты по поводу гонок “Уитбрэд”. Более 90 получасовых про-

грамм будут распределены для трансляции такими компаниями, как Си-эн-эн, Би-би-си, Евроспорт, Глобальным спутниковым телевидением и т. д. Есть исчерпывающая статистика: когда, где и сколько людей будут смотреть эти передачи.

— *А если российская яхта эти гонки проиграет или просто не повезет ее экипажу, или, не дай Бог, что-нибудь еще случится? Тогда и спонсорам будет нанесен ущерб?*

— Не будет. Я хочу сразу же подчеркнуть: место, которое займет яхта в гонке, ни в коей мере не связано с коммерческим успехом или неудачей. Независимо от того, какой по счету яхта придет к финишу, само ее участие уже говорит о высоком уровне компаний, которые ее финансируют. Спонсоры “Уитбрэд” автоматически воспринимаются общественным мнением как компании мирового уровня.

Если яхта заняла одно из призовых мест, то спонсор ее будет упоминаться, скажем, не 20 раз в течение минуты, а все 40 раз.

Теперь о возможности занятия российской яхтой одного из призовых мест. Я буду идти вокруг света в третий раз, и у меня нет никакого желания просто еще раз пройти эту дистанцию. Буду бороться за победу. Моя цель — выиграть гонку, по крайней мере быть в пятерке призеров. Но для гарантии успеха нам необходим такой уровень финансирования, чтобы быть равными среди равных на старте. С этим, надеюсь, все ясно. А уж остальное зависит и от удачи, и от Божьей воли.

— *Вернемся к рекламе. Она ведь будет размещена не только на яхте, но и в павиль-*



онах на берегу, в местах стоянок. Вот об этом прошу рассказать.

— Параллельно с гонкой на берегу будет проходить выставка, которая откроется 1 сентября 1997 года в городе Саутгемптон (Англия) в Уитбрэдовской деревне. В ее составе будет и павильон “Москва-850”.

— Кто составляет композицию выставочного павильона, отвечает за все организационные вопросы?

— Вся работа, связанная с оформлением, — это забота фирмы “Netman International”. Содержимое выставки — работа Правительства Москвы и фонда российской столицы.

— Договоренность уже существует?

— Да, предварительная. В российском павильоне помимо рекламных материалов спонсоров будут представлены отобранные московскими властями инвестиционные проекты Москвы, регионов страны. А это выгодно всем россиянам.

1 сентября, как я уже сказал, откроется передвижная выставка, 6—7 сентября, как известно, в Москве пройдут торжества по празднованию 850-летия, а 21 сентября яхта “Москва-850” возьмет старт в гонке.

Уже 22—23 сентября павильон демонтируется, упаковывается в контейнер и отправляется в Австралию, на место второй стоянки гонки. Береговая команда садится в самолет и в течение суток оказывается в Кейптауне, где намечена первая стоянка. А там уже стоит второй контейнер с точно такой же экспозицией — копией первой. Ее смонтируют в течение суток, т. е. между демон-

тажом выставки в Англии и ее монтажом в Кейптауне пройдет ровно трое суток.

— Таким образом, экспозиция выставки тоже пройдет вокруг света?

— Да, но по суше. Целых девять месяцев, в течение всей гонки, она будет доступна для посетителей.

— А много посетителей бывает на этой выставке?

— Практика двух последних гонок “Уитбрэд” показывает, что в течение месяца через “гоночную деревню” проходит около миллиона человек, не считая специально приглашенных гостей.

— Имеются в виду и представители деловых кругов?

— Что касается приглашения деловых людей, то здесь ситуация особая. Скажу об этом подробнее. Помимо подготовки выставки, считаю целесообразным составить список тех лиц, в сотрудничестве с которыми заинтересованы спонсоры проекта “Москва-850”. Таких конкретных лиц, относящихся к элите мирового бизнеса, будет вполне уместно пригласить совершить прогулку в море под парусами яхты “Москва-850”. Поверьте, такой вояж на борту элитарной гоночной яхты класса “Уитбрэд-60” — заманчивое предложение. Просто же пригласить таких людей, скажем, на ланч очень сложно — все их время расписано по минутам, скорее всего, они откажутся. А вот предложить им пройти под парусами, постоять за штурвалом — на это они могут охотно согласиться.



Эти люди, как правило, сами владельцы яхт, и элитарный парусный спорт им хорошо знаком. Поэтому они с интересом следят за всем, что происходит в мире яхтенных гонок. Вполне естественным будет желание каждого из них пройтись на супер-яхте. Проверено практикой: на такие приглашения охотно и с удовольствием откликаются, даже на уровне премьер-министра. А уж что с ними во время такой прогулки будут обсуждать представители деловой российской элиты — это их дело.

— *Итак, российские деловые люди тоже примут непосредственное участие в гонке, вернее, в местах ее стоянок?*

— Разумеется. И это придает немалый дополнительный эффект проекту коммерческого использования гонки, помимо отдачи от рекламы. Гонка длится, повторю, девять месяцев. Этого времени вполне достаточно, чтобы составить гибкий график деловых встреч и контактов. Скажем, если у бизнесмена нет времени приехать в январе в Кейптаун, он может прибыть в феврале в Сидней или в апреле в Окленд. Можно спланировать так, чтобы в нужном месте встретиться с нужным человеком, завести новые полезные связи и контакты.

Такие встречи с мировой элитой бизнеса я бы даже не стал оценивать в денежном выражении. Это иное — шанс стать человеком, принадлежащим к кругам мировой элиты.

— *А эти круги очень консервативны, и в них сложно войти...*

— Именно так. Мало носить умопомрачительный галстук, купленный на Елисейских По-



лях, и прочее. Выскочек из числа “новых русских” не особенно жалуют. С наскака в элиту не попадешь.

Приведу один пример. Великий Онассис в молодости на последние деньги вступил в престижный яхт-клуб. Это уже потом, во многом благодаря своим клубным знакомствам, он смог стать одним из крупнейших судовладельцев в мире. “Его пример — другим наука”, как писал поэт. Так что дерзайте, господа. С помощью “Уитбрэда” есть шанс стать равными среди равных.

— *А теперь, Евгений, вопрос иного рода. Учредители “Уитбрэда” от гонок получают свое, спонсоры — свое, а вы? Что для вас эти гонки? Чувство свободы, о котором вы часто говорите? Деньги? А может быть, возможность “жить по мечте”?*

— Это просто мой образ жизни, уже 9 лет моя профессия и моя жизнь. Есть в ней пики и спады. Пики — когда я в гонке, а спады — три года подготовки к ней, поиски денег на проект, его раскрутка и т. д.

— *Гонки — это и ваша самореализация?*

— Могу уверенно сказать, что первая гонка для меня, безусловно, была способом самореализации. Но когда я обошел вокруг земного шара и понял, как на самом деле мала наша планета, то для меня понятия вроде самореализации оказались просто неуместными.

У каждого есть своя установка в жизни. Моя же в том, что гонки “Уитбрэд” — это как бы огромный рупор, и то, что будет сказано через него, услышит вся планета. Что скажут организаторы



гонок, спонсоры — это их дело. А мое вот в чем: пусть люди осознают, что планета наша маленькая, хрупкая и беззащитная. Она живая и разумная, и нам надо прекратить гадить на ней, потому что, если мы и дальше будем себя вести так же безобразно, она попросту стряхнет нас со своего тела, как несносных паразитов. Да простятся мне резкие слова.

— *Зато откровенные. А чему еще научило вас общение с мировым океаном?*

— Человек, обошедший под парусом вокруг Земли, становится иным. Трудно детально описать, какие метаморфозы произошли во мне, моем внутреннем мире. Могу сказать одно: я никогда не буду участвовать ни в каких проектах, связанных с ядерными испытаниями, ядерным оружием.

Я закончил физтех в Москве, а моя военная специальность — ракеты стратегического назначения. Не понаслышке знаю, что это такое, и поэтому никогда не стану заниматься тем, что способно принести боль живому организму нашей планеты.

— *Гонки под парусом как образ жизни... А ведь есть люди, которые постоянно, семьями живут в океане.*

— Да, их еще называют “морскими бродягами”, и их не так уж мало. Если нет достаточных средств, чтобы осуществить мечту, люди продают свою квартиру, дом, покупают яхту и путешествуют на ней там, где им нравится, кочуя с одного места на другое. Яхта становится их плавающим домом.

Конечно, гонка не дает таких возможностей, которые мне лично хотелось бы иметь, чтобы пол-

ностью ощутить океан, слиться с ним. Все-таки для этого необходимо чувство расслабленности, внутреннего покоя, тогда и поток ощущений воспринимается более открыто — человек уже к этому готов.

А гонка — это выжимание всего из всего — из яхты, из людей. Приходится массу времени тратить на анализ различных ситуаций — внутренних и внешних, связанных с технологией гонки, стратегией и тактикой, соперниками, погодой...

А для того, чтобы прочувствовать океан, нужно спокойно и без спешки просто путешествовать в нем. Это, по-моему, замечательно. Зато гонки дают возможность сказать как бы через огромный рупор: "Люди, остановитесь, одумайтесь, посмотрите, что вы делаете! Оглянитесь вокруг себя, осознайте и поймите, что происходит. Хотя бы на секунду остановитесь и задумайтесь". Поэтому лично для себя я и выбрал профессию гонщика.

— А ваши товарищи по команде тоже придерживаются подобных взглядов? Да и всегда ли вам удается иметь на борту именно товарищей, единомышленников? Вам приходится, судя по изложенному в книге, брать людей на борт чуть ли не с причала. Простите, но похоже на то, как во времена флибустьеров крутой капитан восполнял в портовых тавернах убыль своего личного состава. Тут уж трудно, наверное, говорить о спланированной психологической совместимости. И тем не менее вот что интересно. Эти случайные люди без проблем вписывались в вашу команду, с ними было мало хлопот. А между тем некоторые из тех, кто первоначально входил в экипаж,



не выдерживали ни физических, ни психологических нагрузок гонки: начинались конфликты, люди скисали, падали духом, дело доходило, как вы пишете, даже до дезертирства. Ситуация парадоксальная. Разъясните ее.

— Вопрос понятен. Разумеется, предлагая тому или иному яхтсмену занять место в моей команде, я их не по кабакам отыскиваю. Это не так. Гонку “Уитбрэд” постоянно сопровождают, как альбатросы яхту, профессионалы-яхтсмены, обладающие богатым опытом. За свои деньги они перелетают от стоянки к стоянке, надеясь найти вакантное место в любой из команд яхт-участниц. Для профессионала пройти хотя бы один этап гонки “Уитбрэд” престижно и почетно. Ну и возможность хорошо заработать, чтобы продлить тот образ жизни, который они для себя выбрали.

— То есть это не “бичи”?

— Нет, конечно. Это профессиональные гонщики. У меня, как у каждого шкипера, есть база данных: их адреса, телефоны и прочее. Но застать их дома — дело сложное, ведь они — народ бродячий, на одном месте подолгу не находятся. Но можно через домашних передать, что такой-то ждет такого-то там-то и тогда-то. И этот человек обязательно будет в нужном месте в нужное время.

И с такими людьми бывают проблемы, но совершенно иного порядка, иного уровня, нежели с нашими. Наши очень любят добиваться справедливости. Причем так, как эту “справедливость” по-своему понимает данный человек. Начинают искать ошибки, не свои — чужие, наводят критику и вообще делают то, что его — “поборника справедливости” — по роду обязанностей на борту

совершенно не касается. Или, хуже того, принимают спасать и переделывать мир к лучшему, сразу весь, целиком.

— А с себя начать забывают? Еще бы: это куда сложнее и труднее.

— Да, и притом его ежедневные обязанности уходят куда-то на задний план. Я в таких случаях обычно говорю: “Ребята, сейчас нужно парус поменять, а мир немного погодя переделывать начнем, но сначала все-таки парус меняем и не будем забывать, что мы в гонке”.

— Это от издержек советского воспитания и образа жизни?

— Думаю, что да, к тому же уверен, что причина тому в конечном итоге — от гипертрофированного “эго”, которое в экстремальных условиях может легко — и психически, и физически — разрушить человека и даже довести до гибели. Увы, такое случалось.

Длительные океанские гонки — колоссальное поле исследований для психологов, занимающихся поведением человека и коллектива людей в экстремальных условиях. Слышал, что в прошлой гонке проводились подобные исследования. Они были частично засекречены, поскольку программа велась по заказу шведских ВМС командой яхты “Intrum Jastitia”. Там проводилась большая серия экспериментов, разнообразных тестов и по их результатам составлялись различные рекомендации.

Мне лично пришлось преодолеть серьезный психологический барьер, когда я принял участие в первой кругосветке. До этого был в море мак-



симум неделю в гонке на Кубок Черного моря. А тут, ого, уже две недели в океане, а впереди месяцы и месяцы. И, что интересно, тогда мне стали сниться сны, светлые, расцвеченные замечательно яркими красками, причем такие, какие снились в детстве, когда мне было года три-четыре. Уже позже я вспоминал, осознавал, что это повторяются мои детские сны.

Подводя итог, скажу, что по мне идеальная команда та, где все 12 членов экипажа поставили себе целью избавиться от “чувства собственной важности”. Об этом подробно и хорошо рассказывает Карлос Кастанеда. Здесь так: или твое “эго” тебя задавит, и тогда плохо дело, или ты его преодолеешь и будешь свободным и бесстрашным.

И еще добавлю, пусть эти слова покажутся кому-то грубыми: надо научиться терпеть чужую вонь. Двенадцать усталых мужиков в постоянно мокрых, непросыхающих робах на 16-ти квадратных метрах кубрика в течение девяти месяцев. Вот такая романтика.

— Евгений, теперь такой вопрос: почему вы все-таки решили обратиться за финансовой помощью к российским спонсорам, а не к западным всемирно известным фирмам, где, наверное, было бы легче получить необходимые для проекта средства?

— Когда заканчивалась гонка “Уитбрэд 1993/94”, то уже на последней стоянке мы начали работать над новым проектом. Вначале мы намеревались осуществить этот проект под эгидой СНГ и заинтересовать им фирмы, действующие на территории бывшего СССР. Однако довольно скоро оказалось, что не существует такой об-

щей цели, как расширение рынка стран СНГ. Ни у одной из 350 с лишним крупных фирм, куда мы обращались с нашим проектом, не существовало стратегии развития общего рынка. Другими словами, был взят курс на обособленность, причем долгосрочную.

— *Печально...*

— Да. Так вот, обращаясь к России с предложением финансировать проект, мы еще имели в виду 300-летие Российского флота. Это ведь не разовое мероприятие — отметили и забыли. И еще один эпизод оказал влияние на наши планы. Ребята из Санкт-Петербурга занимались проектом “Петр Великий” — под таким названием их яхта под российским флагом должна была принять участие в гонках “Уитбрэд”. Не получилось — причин тому много, и ребята со слезами на глазах стояли и смотрели, как стартуют другие яхты. Я считаю, что это несправедливо. Россия должна быть представлена профессионально на этих гонках. Подчеркиваю, профессионально во всем. Это очень важно. Любители тоже делают попытки принять участие в таких гонках, например, в Англии. Дело дохлое.

— *Океан расставит все точки?*

— Гораздо раньше. Вся эта любительская затея закончится еще на этапе проектирования, этапе реализации даже самых простых первых шагов. В моих рассказах как раз четко очерчены те минимальные требования и опыт, которые необходимы человеку, претендующему на роль менеджера и лидера, а без этого тщетно надеяться реализовать подобные проекты.



— И последний вопрос. Вас могут упрекнуть в отсутствии “чувства флага”, под которым вы выступаете в гонках. Сначала это был флаг СССР, потом Украины, сейчас речь идет о флаге России... Сами вы живете в Англии. Имеет ли значение патриотизм для профессионала?

— Лукавить не буду. Для меня патриотизм — это ощущать себя гражданином планеты Земля, на которой я родился и живу. Называйте это как угодно: космополитизмом или чем другим. И не моя вина, что пространство этой планеты перегорожено границами и кордонами. Моего согласия на это никто не спрашивал. На всем памятном референдуме я ответил на этот вопрос. А потом опять стали городить новые границы.

А в России я учился, здесь у меня немало друзей. Много доброго и хорошего связано с Россией. И семья моя — жена Вика из Воронежа, сына Диму каждое лето к бабушке и деду возим. А ведь и флот российский в тех краях родился.

Сейчас весь мир объединяется, планета опоясана глобальными компьютерными сетями Интернет. Люди открывают ворота в будущее через общение друг с другом, с одного конца планеты на другой. Будущее человеческого общества при ограничении пространства — это нонсенс. Кто имеет право как-либо ограничивать человека от общения с ему подобными, от общения с миром? Кончилось это время, господа.

Попробуйте перегородить океанскую стихию границами, заборами, вышками и т. п. Все эти



условные разделения будут сметены. Мировой океан — это наше общее достояние, богатство всех землян. Как и наша планета — одна на всех.

# СХЕМА ПОЛУЧЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО РЕКЛАМНОГО ЭФФЕКТА В ГОНКЕ "УИТБРЕД 1997/98"



1997-98  
THE WHITBREAD

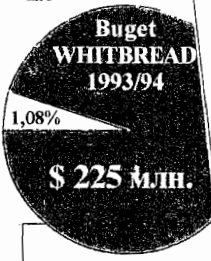
Patron HRH  
The Duke of York

АУДИТОРИЯ —  
2,65 МЛР. ЧЕЛ.  
В 177 СТРАНАХ  
МИРА

РЕКЛАМОДАТЕЛЬ  
на парусах и  
корпусе  
ЯХТЫ



Телекомпания	Страны вещания
ESPN	141 страна
Pan Asia	53 страны
Euro Sport	53 страны
Trans World Sport	120 стран
M-Net Super Sport Africa	Africa
BBC	UK
HTB	Россия
TSN	Canada
TVNZ	New Zealand
TV-2	Australia
TV-4	Norway
	Sweden
	Iceland



## СПИСОК VIP

ВСТРЕЧИ С КОТОРЫМИ МОГУТ БЫТЬ ОРГАНИЗОВАНЫ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ РОССИЙСКОГО ПРОЕКТА ГОНКИ "УИТБРЕД 1997/98"

- |                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| Принц Эндрю                   | патрон гонки           |
| Билл Клинтон                  | Президент США          |
| Нельсон Мандела               | Президент ЮАР          |
| Ричард Курт                   | Губернатор штата запад |
| Боб Карр                      | Губернатор штата       |
| Пеле                          | Министр спор           |
| Члены правительства Новой Зел |                        |
| Губернатор штата Флорида      |                        |
| Губернатор штата М            |                        |
| Мэры и почетн                 |                        |
| Послы                         |                        |

## КОММЕРЧЕСКАЯ ВЫГОДА ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В ПРОЕКТ

Инвестиции в проект "Гетман" — \$ 2,446 млн.

**КРУГОСВЕТНАЯ ГОНКА "УИТБРЕД" БОЛЬШОЙ БИЗНЕС И ПОЛИТИК**

В гонке 1993/94 гг. чета Клинтон была патроном женской американской команды "Хайвенек", Джон Мейлдор курировал английскую команду "Рибок", Жак Ширак — команду Франции "Ла Пост".

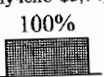
**ПАКЕТ ДЛЯ ПРЕССЫ**



Градобанк  
67,7%  
\$ 1,585 МЛН.



На каждый вложенный \$1 получено \$5,74



Суммарный рекламный эффект  
Инвестиции Градобанка — \$1,585 млн.

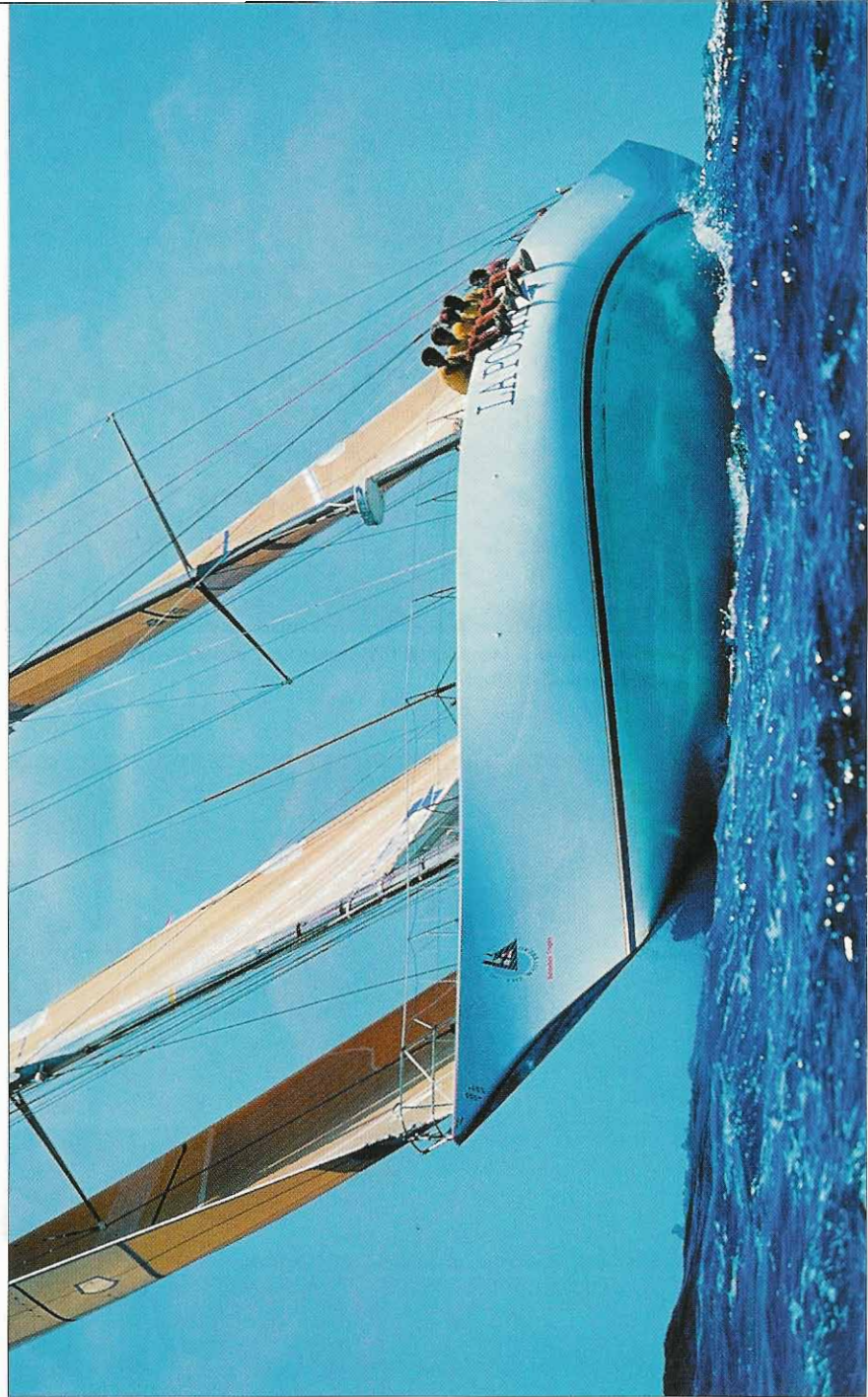
Hetman Int Ltd

## ВЫГОДА ПРОЕКТА

1. АЭРОФЛОТ будет представлен в выставочном павильоне вертикальной стендовой площадью 10 кв.м.
2. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на эксклюзивный спинакер.
3. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на общий спинакер вместе с названием яхты.
4. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на главный парус яхты (прот), видимый во всех видео и фото репортажах с борта яхты.
5. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на одежду команды, также видимую во всех видео и фото репортажах с борта яхты и на берегу.
6. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на борту яхты с двух сторон, видимые во всех видео и фото репортажах при наружной съемке.
7. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на флаге (размером 2х3 м), который вывешивается на яхте на всех стоянках.
8. Название и логотип АЭРОФЛОТ будут нанесены на воздушный шар, который будет поднят над выставочным павильоном на всех стоянках.
9. АЭРОФЛОТ на каждой стоянке выйдет на яхте в море вместе со своими гостями.
10. АЭРОФЛОТ будет участвовать во всех торжественных мероприятиях, определяемых официальным календарем гонки «Уитбрэд 1997/98», включая награждение в Лондоне в присутствии Королевских особ. Церемония награждения широко освещается мировыми СМИ.
11. В распоряжение АЭРОФЛОТ будут предоставлены профессиональные видео и фото материалы преимущественно с его символикой на яхте «АЭРОФЛОТ» (для дальнейшего использования в его рекламных кампаниях).
12. В распоряжение АЭРОФЛОТ будут предоставлены профессиональные видео и фото материалы с репортажами о нем и его гостях на яхте «АЭРОФЛОТ» (для дальнейшего использования в его рекламных кампаниях).

**Яхта NCB Ireland (Национальный Центральный Банк Ирландии)  
прошла вокруг Земли под девизом:  
«ПАТРИОТИЗМ, ПОДДЕРЖКА И ГОРДОСТЬ НАЦИИ»**





**Почта Франции для участия в кругосветной гонке снарядила собственную яхту «макси» – «La Post»**

Яхта UBF (Union Bank of Finland), представитель самой многочисленной – «банковской» – группы участников гонки «Уитбрэд».



«Yamaha» – с ней связана самая яркая, неожиданная и загадочная победа...



«Я запомню на всю оставшуюся жизнь свой вояж в Саутгемптон, чтобы встретиться с экипажем яхты «Yamaha» после финиша. Участие нашей яхты в гонке принесло не только коммерческий успех, но и огромное удовлетворение от факта, что именно мы познакомили публику Японии с совершенно новым для нее видом спорта и приключений – кругосветными гонками «Уитбрэд».

*Higeto Eguchi, Chairman, Yamaha Motor Co. Ltd*



Маленькую Японию представляли в гонке две яхты — «Tokio» и «Yamaha»

ВРОНСКИЙ Н. В.



Patron HRH The Duke of York

# **БЕСКОНЕЧНАЯ ГОНКА: синдикаты, спонсоры, профессионалы**



## ЗАКОНОДАТЕЛИ НОВОГО СТИЛЯ ЖИЗНИ

“Intrum Justitia” получила широкую известность своей крылатой фразой: “Спонсорство гонки “Уитбрэд” принесло 44 миллиона долларов, что в 9 раз превышает инвестиции”.

(“Intrum Justitia” Media Analysis, October 1994).

“Вложения в проект окупаются полностью уже в конце первого этапа гонки”.

“Объем печатной рекламы превысил 3 метра по высоте — после этого мы перестали считать”.

(“Rotmans”, Mike Pavitt, Project manager).

“Даже еще до начала гонки объем продаж у нас вырос до небывалого уровня”.

(Bo Goranson, Founder of “Intrum Justitia”, Europe’s largest debt collection agency).

Увеличение оборота Heineken явилось следствием вложений в гонку “Уитбрэд” и составило от 22 до 26% в Великобритании, Новой Зеландии и США.

“Спонсоры считают, что мы являемся законодателями стиля жизни. Действительно, вряд ли найдется какое-нибудь другое спортивное событие, соизмеримое с нашим по этому фактору. Это поднимает престиж наших гонок до планетарного масштаба”.

(Cathay Pacific, Events Manager)



Каждый раз в разгар гонки “Уитбрэд”, когда соперничающие яхты, вырываясь из жестокой хватки Южного океана, обходят недоброй славы мыс Горн, от гонщиков, по свидетельству очевидцев, можно услышать примерно такое: “Разрази меня гром, если я еще хоть раз окажусь в этой дыре!”

Но не всякой клятве моряка можно верить. Проходит четыре года, и угрюмый простор приантарктических широт — одно из самых пустынных мест нашей планеты — опять на короткое время оживает: гоночная флотилия снова стремится мимо мыса Горн в Атлантику. На борту яхт — выдавшие виды герои “Уитбрэда” и те, кто идет им на смену. Молодые прислушиваются к глухим проклятьям ветеранов и сами бормочут что-то подобное. Через четыре года кто-то из них вернется сюда. И так цикл за циклом...

Мир океанских парусных гонок готовится к седьмому “Уитбрэду”, последнему в нынешнем тысячелетии. Период между гонками никак не назовешь временем затишья: соперничество не замирает, только меняются формы и приемы борьбы.

Для “сухопутного” этапа “Уитбрэда” подбирается особая команда. Вместо тактиков гоночной дистанции, рулевых и шкотовых на вахту выходят менеджеры, специалисты по маркетингу и связям с общественностью. Их вахта бессменна, от их мастерства зависит теперь судьба тех, чье



дело — вести лодку в океанскую гонку. И лишь шкипер остается шкипером, он лидер всего предприятия на протяжении полного цикла. Для него финиш каждого этапа переходит в старт следующего, и вся его жизнь яхтсмена-профессионала — это безостановочная гонка: от порта к порту по океанам вокруг света и от проекта к проекту по офисам, тоже нередко по кругосветному маршруту.

Утвердившись в решимости сделать свой собственный проект в следующем “Уитбрэде”, шкипер и его команда начинают длительную кампанию за место на старте. Первый маневр на этой дистанции — зарегистрировать “синдикат”, то есть организационную структуру, которая должна вывести проект на стартовую линию и обеспечить ему конкурентоспособную жизнь до самого финиша. Этот маневр не требует особой сноровки: надо лишь заплатить регистрационный взнос и дать имя своему синдикату, после чего яхтенный мир будет оповещен о намерении очередного претендента.

“Уитбрэд” не случайно называют вершиной парусного спорта. Читатель этой книги, дважды обойдя с Евгением Платоном на гоночной супер-яхте вокруг света, уже, наверное, убедился, что более отчаянной и увлекательной, чем “Уитбрэд”, парусной гонки невозможно себе представить. Очевидно, так думают и лучшие профессионалы яхтинга. Во всяком случае, оргкомитет гонки “Уитбрэд” не жалуется на недостаток синдикатов. До старта седьмой гонки оставалось еще два с половиной года, а в ее штаб-квартире в английском городе Саутгемптоне уже зарегистрировался 21 синдикат из 12 стран. Через год с небольшим этот список удвоился: 41 синдикат из 17 стран. Таким он и остался к началу 1997 года.

Но зарегистрировать синдикат, как и родить ребенка, — лишь начало долгого и трудного пути. Появившегося на свет младенца предстоит поставить на ноги и вывести в большую жизнь. Создав “идейный движитель” предприятия, команда приступает к главному: поиску денег на проект. Важнейшее событие в жизни синдиката — объявление первого спонсора. С этого момента у проекта появляется настоящий хозяин, а значит, и средства на то, чтобы начать серьезную подготовку к гонке: приобрести тренировочную яхту, приступить к отбору и тренировке экипажа, строительству гоночной лодки и конструированию сложнейшего организационного механизма всего предприятия.

Не каждому синдикату суждено отметить это событие: ни сорока, ни даже тридцати яхт не будет на старте гонки 21 сентября 1997 года. Рекордное число стартующих яхт — 29 — “Уитбрэд” видел в 1981 году. На этот раз ожидают 14—16. Пока же в полную силу действуют 10 синдикатов.

По числу кредитоспособных синдикатов лидируют американцы: три из шести зарегистрированных синдикатов США уже нашли себе спонсоров. Вообще, США — не “уитбрэдовская” страна, ее национальный яхтинг нацелен на другое состязание — Кубок Америки. До сих пор американцы участвовали в “Уитбрэде” довольно вяло, но на этот раз они, как видно, расшевелились.

Самый известный американский парусный гонщик, Деннис Коннер, возглавляет команду синдиката “**Toshiba**”. Его “офицеры” — Крис Диксон и Эндрю Кейп — состязались в прошлой гонке “Уитбрэд” на яхте “*Tokio*”. Генеральным спонсором синдиката стала компания “**Toshiba**”.



“Между гонками “Уитбрэд” и компанией “Toshiba”, — говорит ее генеральный менеджер, — так много параллелей, что мы просто не можем стоять в стороне от этого великого события в мире паруса. У нас много общего, прежде всего — в понимании развития дела, в философии бизнеса. Следующая гонка представит новое поколение яхт — более быстроходных, совершенных и не столь дорогих, как прежде. Эта тенденция технологической эволюции “Уитбрэда” совпадает с генеральной стратегией нашей компании, обеспечивающей своих клиентов удобной, эффективной и доступной техникой”.

Синдикат строит гоночную яхту “Toshiba” по проекту знаменитого конструктора Брюса Фарра.

Два других американских синдиката представляют два побережья США — западное и восточное. Руководитель калифорнийского проекта “America’s Challenge” заявляет, что его яхта (конструктор — Алан Эндрюс) будет “сверх-супер” гоночной машиной, лучшей из новых супер-яхт класса “Уитбрэд-60”.

Аннаполис-Балтиморский синдикат “Chessie Racing” возглавляет президент балтиморской финансовой компании. Оба города впервые будут принимать у себя “Уитбрэд”: в Балтиморе закончится седьмой этап гонки, а в Аннаполисе начнется восьмой, предпоследний. Американцы, как известно, разбираются в бизнесе и обладают чутьем на выгоду. Если “отцы” обоих городов решили не только устроить у себя праздничный прием флотилии, но и отправить в знаменитую гонку свои лодки, значит, “Уитбрэд” того стоит.

На противоположном конце света — в Австралии — лидером проекта стала... женщина. Впро-



чем, женщина эта особая: известная топ-модель Элли Макферсон, которую журнал "People" назвал в числе 50 самых красивых представительниц и представителей рода человеческого, живущих ныне на Земле. Парус ей немного знаком: отец Элли катал ее на яхте в сиднейской гавани. Но, чтобы возглавлять синдикат "Уитбрэда", совсем не обязательно хорошо знать практический яхтинг. Нужно обладать предприимчивостью и независимым характером, а он у Элли Макферсон, по-видимому, именно таков. Одно из свидетельств тому — ее взаимоотношения с сильным полом: за последние девять месяцев 32-летняя красавица сменила с десятков партнеров по личной жизни, что говорит и о состязательной жилке в ее натуре.

Богатый жизненный опыт, очевидно, подсказал Элли выбор стратегии в ее уитбрэдовской кампании: она сделала ставку на женский коллектив. На должность шкипера Элли пригласила свою соотечественницу и ровесницу Адриенн Калахэн, участницу прошлого "Уитбрэда". Последовательно соблюдая "женскую линию", Элли приобрела для тренировок яхту "Heineken", которую в гонке 1993/94 гг. вел под американским флагом женский экипаж. Теперь эта яхта получила новое имя — "Elle Racing". Гоночная яхта Элли Макферсон строится в Сиднее по проекту Брюса Фарра. Бюджет проекта 9,6 млн. долларов США.

Редкое мероприятие крупного масштаба обходится без маленькой Голландии. "Уитбрэд" — не исключение. Правда, в первый и шестой, последней, гонках Нидерланды представлены не были, зато дважды — во второй и третьей гонках — побеждала яхта, шедшая под флагом этой стра-



ны. Взяв передышку в прошлой гонке, Нидерланды зарегистрировали синдикат к предстоящей.

Голландцы, как всегда, основательно и расчетливо подошли к своему проекту. Зарегистрировать синдикат и не пойти в гонку — не в их характере. Спонсорами проекта стали национальные компании. Ни конструкторов, ни строителей гоночной яхты не стали искать за морями: крепкие традиции позволяют иметь все необходимое на своей территории.

По одному синдикату зарегистрировали Норвегия и Швеция. Оба нашли спонсоров и получили финансирование.

Лидер норвежского проекта, 28-летний Кнут Фростад, был рулевым в экипаже *“Intrum Justitia”* в прошлой гонке. В мае 1996 г. он объявил спонсоров и бюджет своего проекта — 8 млн. долларов. Генеральный спонсор — судостроительная корпорация **“Kvaerner”**. Этим именем будет называться и гоночная яхта норвежцев, которая строится по проекту Брюса Фарра.

Норвежский проект, как и голландский, — хороший пример сплоченности и поддержки национального престижа. Такой гигант, как **“Kvaerner”**, мог, вероятно, без особого напряжения взять на себя все расходы синдиката. Но очевидно, что другие, не столь крупные норвежские компании, не захотели оставаться в стороне: оказать помощь своей команде не только выгодно, но и почетно. **“Telenor Mobil”** и **“Micro Software Group”** обеспечивают навигационную и метеорологическую подготовку проекта. Продовольственная компания **“Mills”** снабжает команду необходимым запасом продуктов,

“Wilhelmsen Lines” отвечает за транспортировку всех грузов. Фирма “Helly-Hansen” предоставляет команде одежду. Национальная норвежская телекомпания TV 2 — информационный спонсор проекта. Компания “Color Line”, владеющая океанскими паромами, предоставит их в качестве судов сопровождения на некоторых участках гоночной дистанции.

Шведский синдикат “Swedish Match Global Team” объявил о своих серьезных намерениях за год до старта гонки. Два главных действующих лица проекта — Гуннар Крантц (шкипер) и Роджер Нильсон (второй шкипер, штурман и врач в одном лице). Оба — ветераны “Уитбрэда”. Их генеральным спонсором стала крупная транснациональная компания “Swedish Match” (“Шведская спичка”), именем которой будет названа гоночная яхта. Бюджет проекта 10,5 млн. долларов.

Как единая организационная структура шведский синдикат оформился после того, как Крантц и Нильсон заключили с компанией “Swedish Match” долгосрочное соглашение о совместных действиях. Долгосрочное — значит не только для ближайшей гонки “Уитбрэд”, но и на последующие годы. Этот союз “звезд” парусного спорта с крупной производственной компанией — еще один пример развивающегося сейчас во всем мире взаимовыгодного сотрудничества профессионального спорта и большого бизнеса.

Сразу же после заключения контракта со “Swedish Match” Крантц и Нильсон отправились в Аннаполис, в Конструкторское бюро Брюса Фэрра. В отличие от своих соседей, норвежцев,



шведы не стали искать отечественного конструктора, а пошли, так сказать, по хорошо проторенной дороге. В результате гениальный новозеландец получил очередной заказ.

Раньше других — в ноябре 1995 г. — объявил спонсора синдикат “EF Team” (“Команда EF”), который действует под флагом объединенной Европы. Генеральным спонсором проекта стала “EF Learn a Language” (“Учи язык”) — крупнейшая в мире компания по обучению языкам.

Синдикат готовит к гонке две яхты и два экипажа — мужской и женский — беспрецедентный случай в истории гонок “Уитбрэд”. Необычное решение принято вовсе не потому, что спонсор пожелал сорить деньгами или заработать популярность абзацем в Книге рекордов Гиннеса: игроки “Уитбрэда” не позволяют себе легкомысленных трюков. Расчет сугубо деловой и столь же дальновидный: в компании “Learn a Language”, имеющей представительства в тридцати странах мира, работает много женщин. Посылая две яхты в кругосветный марафон, хозяева компании объединяют своих служащих, привлекают дополнительное внимание к своему бизнесу, а значит, и выводят его на новый уровень. И просто, и хитро!

Вообще говоря, активное участие компании “Learn a Language” в делах “Уитбрэда” — явление особое. К именам каких спонсоров привык тот, кто следит за историей этих гонок? Чья реклама на виду? Как правило, это или крупные финансовые структуры (например, банки), или торговые (нередко табачные или пивные) фирмы. Синдикат “EF Team” сумел привлечь спон-



сора из сферы культуры и образования, что, несомненно, украшает “Уитбрэд”, придает всей затее дополнительный штрих благородства.

С “Командой EF” связан еще один яркий эпизод новейшей истории “Уитбрэда”. Синдикат, чьи намерения серьезны, обязан иметь первоклассного шкипера, и “Команда EF” подписала контракт с англичанином Лаури Смитом, одним из самых опытных кругосветных гонщиков. Но их сотрудничество длилось недолго: в середине декабря 1996 года Смит объявил о своем переходе в другую команду. В течение всей пред Рождественской недели в парусном мире обсуждали случившееся. Было от чего прийти в волнение: впервые в истории профессиональных парусных гонок за шкипера торговались два синдиката.

Действительно, ситуация получилась острой, но скандала не возникло, соперничавшие синдикаты решили свои проблемы по-джентльменски.

А произошло вот что.

Сигаретная фирма “**Silk Cut**” приняла решение стать спонсором британского проекта в гонке “Уитбрэд”. Сообщение об этом было встречено в Британии с ликованием: бывшая “Владычица морей” останется, пожалуй, единственной страной, не пропустившей ни одной гонки “Уитбрэд”.

Синдикат “**Silk Cut**” желал, разумеется, иметь своего, британского, шкипера. И не просто шкипера, а лучшего океанского гонщика нации. Таковым мог быть только один человек — сорокалетний Лаури Смит, участник трех гонок “Уитбрэд”, олимпийский призер и прочая и прочая.

Трехсторонние переговоры длились три месяца. “Команда EF” отпустила Смита только



после того, как нашла ему достойную замену: шкипером мужского экипажа европейского синдиката стал американец Пол Кайярд, гонщик “Кубка Америки” с 13-летним стажем.

В конце 1996 года сильным проектом заявило о себе Монако. Крошечное княжество сумело привлечь “гигантов” “Уитбрэда” — знаменитых шкиперов и крупного спонсора — и создало синдикат, который строит две яхты по проекту... конечно же, Брюса Фарра.

Удачное рождение монакского синдиката обогатило хронику текущих уитбрэдовских приготовлений. Когда же синдикат объявил лидера своего проекта, сообщество “Уитбрэда” опять, как и в случае с Лаури Смитом, пришло в волнение. Новозеландец Грант Дэлтон, суперзвезда парусного спорта, участник четырех последних гонок “Уитбрэд” и победитель двух из них, возглавив монакский проект, не только оказал большую честь местному яхт-клубу (под его флагом синдикат выставит в гонке две свои яхты), но и поверг в шок организаторов зарождавшейся было кругосветной гонки “Гран Мистраль” (“Grand Mistral”), задуманной как конкурентный вызов “Уитбрэду”.

“Гран Мистраль” — не тема для нашей книги. Здесь уместно лишь заметить, что предприятие держалось на грандах яхтинга, известность которым дал “Уитбрэд”. Одним из них был Дэлтон. Его портреты в обрамлении символики “Гран Мистралья” нередко появлялись в яхтенных изданиях последнего времени. Теперь Дэлтон окружен привычной ему символикой “Уитбрэда”, а главный вдохновитель новой идеи, француз Пьер Фелман, оставил свое несостоявшееся детище и

переключился на “Кубок Америки”. Почитатели британских традиций довольно потирают руки: старый добрый “Уитбрэд” живет и побеждает!

Шкипер второй яхты монакского синдиката, 35-летний итальянец Гвидо Майсто, тоже ветеран “Уитбрэда”, но с более скромным, чем у Дэлтона, послужным списком. “Я все люблю в “Уитбрэде”, — говорит он, — кроме одного: когда кто-то пересекает финишную линию раньше меня. Я опять иду в “Уитбрэд” потому, что еще ни разу его не выигрывал”.

Нельзя не отдать должное спонсору, сумевшему взбудоражить “Уитбрэд” монакским событием. Его имя хорошо известно по прошлой гонке. Это “Merit Cup”, крупная итальянская компания по производству одежды, давний и непоколебимый приверженец “Уитбрэда”. “Merit Cup”, по словам Дэлтона, представляет собой образец умелого и дальновидного спонсора, который прекрасно понимает и использует неограниченные возможности этого удивительного мероприятия.

Спонсорский фактор — особая часть разговора о “Уитбрэде”. Ее не обойти, во-первых, потому что без спонсорства нет “Уитбрэда”, а во-вторых, потому что любая достоверная информация об этой стороне предмета сможет помочь России прийти в “Уитбрэд” всерьез, надолго и с толком.

За двадцать пять лет своей истории “Уитбрэд” изменился разительно: то, что начиналось едва ли не как развлекательное путешествие, превратилось в океанскую гонку высшего разряда. Выражения типа “мир “Уитбрэда” употреблены в нашей книге не ради красного словца. Сегод-



няшний “Уитбрэд” — это действительно сложный и развивающийся мир со своей организационной и финансовой структурой, периодикой, аудиторией; это мир, привлекающий все новых и новых партнеров из сферы большого бизнеса.

Один из ярких и показательных признаков прогрессивной эволюции “Уитбрэда” — это так называемая Уитбрэдовская, или Океанская, деревня. Устроенная подобно Олимпийской, она сопровождает гонку по всем стоянкам ее маршрута, начиная от Саутгемптона. На территории “деревни” многочисленные поклонники парусных приключений общаются и друг с другом, и с участниками гонки, здесь проходят официальные встречи, приемы и другие мероприятия. Но что особенно важно, в деревне, под сводами специальных красочных шатров делается большой бизнес, а иногда принимаются и политические решения. Список особо важных персон, которые посетят деревню, составляется и согласуется заранее. Известно, например, что во время следующей гонки в деревне побывают президент США Билл Клинтон, президент ЮАР Нельсон Мандела, “король футбола” (он же министр по делам спорта Бразилии) Пеле, члены правительств тех стран, в которых остановится гонка, дипломаты, руководители крупных компаний (“Kvaerner”, “Philip Morris”, “Toshiba”, “Sony”, “Inmarsat” и др.) и т.д.

Океанская деревня “Уитбрэда” говорит о многом, прежде всего о его высочайшем ранге в иерархии профессионального спорта. Ничего подобного не имеет ни одно другое спортивное состязание.



Статистика “Уитбрэда” свидетельствует, что интерес к нему стремительно растет. Участники современного “Уитбрэда” постоянно находятся в фокусе внимания и организаторов, и журналистов, и широкой публики. В первой гонке яхты сообщали о себе не чаще одного раза в неделю, что и понятно: не было спонсоров, а значит, и не было необходимости в быстром распространении информации.

Последнюю гонку телевидение показывало в общей сложности 2500 часов в 177 странах. Если к этому добавить неисчислимые объемы печатной продукции в странах пяти континентов, то коммерческая отдача от всего мероприятия станет очевидной.

Название “Intrum Justitia” до гонки ничего не говорило широкой публике, хотя это агентство по сбору неплатежей — одно из крупнейших в Европе. Чтобы широко заявить о себе, агентство выступило спонсором одного из проектов в гонке “Уитбрэд 1993/94” под лозунгом “Fair play, please” (“Платите честно, пожалуйста”), вложило в проект 5 млн. долларов и добилось результата, который стал классическим примером коммерческого достижения в профессиональном парусном спорте.

Благодаря регулярным репортажам шкипера яхты Лаури Смита (газета “Таймс” публиковала их два раза в неделю в течение всей гонки) и обошедшим мировую прессу фоторепортажам, название и лозунг агентства заняли прочное место в Сити и международных деловых кругах. К тому времени, как гонка дошла до Окленда, то есть завершила лишь половину дистанции, “Intrum Justitia” уже получила глобальную рекламу стоимостью в 21,3 млн. долларов.



Еще один пример выгодного спонсорства — новозеландский проект “New Zealand Endeavour” шкипера Гранта Дэлтона в гонке 1993/94 гг. Этот проект поддержали шесть спонсоров, вложив в него равные доли и получив отдачу в виде развития своего бизнеса. Один из спонсоров, “ANZ Bank”, под влиянием проекта изменил собственную стратегию и стиль управления. Этот банк создал четырнадцать новых яхт-клубов, общественных центров поддержки новозеландской яхты, и провел всю кампанию так, что яхтсмены и служащие банка чувствовали себя единой командой, использующей новейшие технологии и методы управления — как для победы в гонке, так и для развития совершенного банковского бизнеса.

Известнейшая швейцарская компания “Omega”, официальный хронометрист гонки 1993/94 гг., учредила два приза: “Человеку гонки” (выручался после каждого этапа) и той яхте, которая поставит рекорд суточного пробега. На первом этапе рекордсменом стала “Yamaha” — 343,7 миль. Ее рекорд был побит уже на втором этапе — сначала яхтой “Brookfield”, затем — “Galicia '93 Pescanova”. Но последнее слово в этом состязании сказал Лаури Смит на “Intrum Justitia”: сначала 425 миль на третьем этапе, а затем, на четвертом, 428,7 миль за сутки (при средней скорости 17,86 узлов) — абсолютный рекорд для однокорпусных яхт. На последнем, шестом, этапе яхта “Tokio” едва не дотянула до рекорда, пройдя за сутки 427 миль. Каждое из этих достижений прибавляло очки и “Omega”, и в общем принесло компании еще большую популярность. Директору “Omega” во время гонки звонили со всех угол-

ков планеты. По его словам, ни одно другое мероприятие в мире не позволило бы его компании получить столь быструю и явную выгоду.

Хорошую отдачу спонсорским вложениям принесли не только яхты-призеры, но и те, чьи достижения в гонке были более скромными. Яхта "Winston", например, считавшаяся на старте одним из фаворитов, не выиграла ни одного этапа. Тем не менее, благодаря изощренной и прекрасно организованной рекламной кампании, спонсор проекта, сигаретная фирма "Winston", остался чрезвычайно доволен результатом. Удачно оформленная яркая реклама спонсора привлекала не только телевидение, но и прессу и оказалась на обложках более чем двадцати журналов. Вкладывая средства в проект, фирма хотела добиться прежде всего расширения рынка сбыта своей продукции, и в этом она весьма и весьма преуспела.

Еще один пример — фирма "Rockport", официальный поставщик обуви для участников гонки. "Уитбрэд" был не только хорошим испытательным полигоном, но и прекрасной рекламой ее продукции: ярчайшие "звезды" парусного спорта на себе демонстрировали всему миру обувь фирмы "Rockport". В результате, эта фирма ожидает в ближайшие годы трехкратного увеличения своего оборота на мировом рынке.

Для остальных спонсоров, а их количество исчисляется не одним десятком, выгода от вложений в гонку была если и не столь впечатляющей, то все же неоспоримой. По словам менеджера одной из таких компаний-спонсоров, сама приро-



да гонок “Уитбрэд” предоставляет ее организаторам огромные возможности для профессионального роста, совершенствования и демонстрации своих способностей на мировом уровне.

Коммерческий интерес к “Уитбрэду” растет от гонки к гонке. Средства массовой информации, в первую очередь телевидение, находят для себя в этом мероприятии живительнейшую питательную среду. В свою очередь, глобальное освещение “Уитбрэда” привлекает к нему все новых и новых спонсоров, а участие в гонке дает новые импульсы развития их бизнесу. Так вместе с самым кругосветным марафоном безостановочно вертится этот самый сложный механизм, имя которому — профессиональная парусная гонка.

Прошлую гонку “Уитбрэд” телевидение показало аудитории в 2,65 млрд. человек. В следующий раз это достижение будет, судя по всему, перекрыто: общая продолжительность только специальных передач о кругосветном парусном шоу приближается к 300 часам. Вместе с такими телевизионными гигантами, как американская компания ESPN, британская BBC и европейская “Eurosport”, “Уитбрэд 1997/98” будут освещать телекомпании Азии, Африки, Канады, скандинавских стран и даже Исландии. Последний пример интересен: исландская национальная телекомпания закупила права на 12-часовую трансляцию всех этапов гонки, хотя Исландия пока еще ни разу не была представлена в “Уитбрэде”. Возможно, на острове готовятся приобщиться к элите мирового парусного сообщества.

Импульсы подобных желаний дают о себе знать и в России. Если бы об отношении той или иной страны к “Уитбрэду” судили по поведению



национального телевидения, то интерес к нему в России следовало бы признать огромным: одна из отечественных телекомпаний закупила права на показ материалов о “Уитбрэде” в объеме 48(!) часов. По этому показателю наша страна опять “впереди планеты всей”. Во всем остальном перспективы российского участия в гонке выглядят расплывчато.

То, с чего начинается любой уитбрэдовский проект, — лидер, команда, концепция — у России есть. Инициатором и лидером российского проекта стал тот самый Евгений Платон, о котором читатель уже многое узнал из предыдущих глав этой книги. На московской выставке “Бот шоу” в апреле 1996 года Платон официально представил свой проект. Постепенно сформировалась и команда; тон в ней задает Агентство “Яхтсмен”.

Участие нашей страны в таком масштабном событии, как “Уитбрэд”, и логично, и своевременно. Россия стремится возродить свои великие морские традиции, напомнить о них миру и вообще вернуть себе достойные позиции в структуре мирового сообщества. “Уитбрэд” — прекрасная арена, на которой можно демонстрировать свои возможности и решать насущные задачи, как в экономике, так и в политике. Надо лишь умело ею воспользоваться.

Но найти спонсоров всегда трудно, даже если выгода от вложений представляется инициаторам проекта очевидной. Российская команда, именующая себя “Русским синдикатом”, знает об “Уитбрэде” все и обладает всем необходимым для организации солидного проекта, готового составить конкуренцию соперникам. В России сейчас вряд ли найдутся другие люди, способные орга-



низовать проект на уровне современного “Уитбрэда”. Команда действует: знакомит с “Уитбрэдом” потенциальных инвесторов, ищет в российском обществе тех, кто на благо стране и собственному делу проявил бы умение, смелость, дальновидность и поддержал проект. О том, что такое “Уитбрэд”, лидеры синдиката рассказали в нескольких выступлениях на радиостанции “Маяк”. Материалы о гонке были опубликованы в ряде изданий: газетах “Коммерсантъ-DAILY”, “Финансовые известия”, “Общая газета”, журналах “Спорт-клуб”, “Море”.

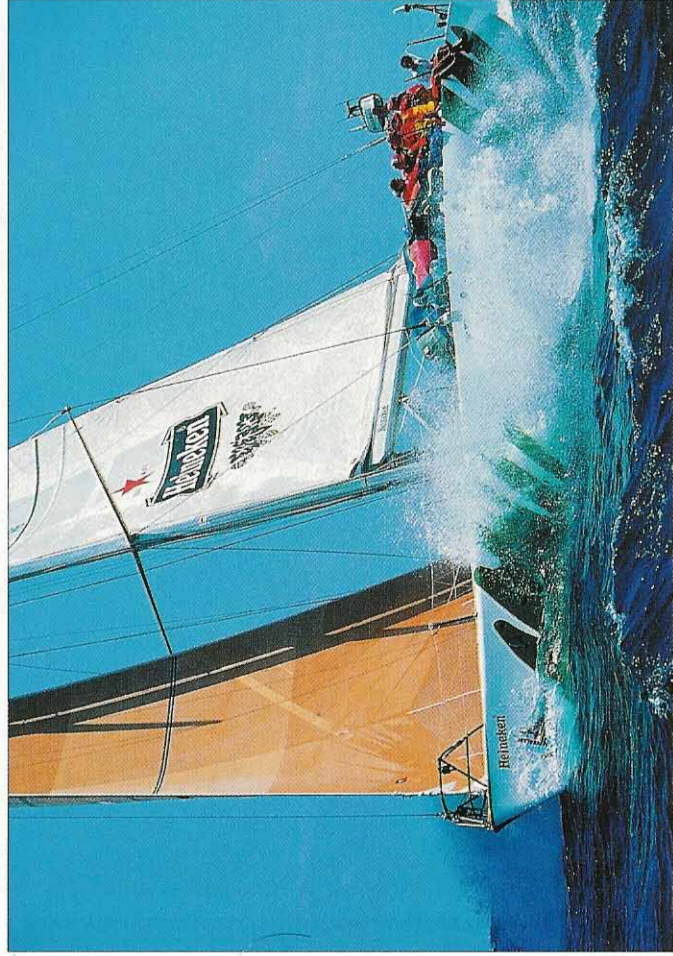
В октябре 1996 года с проектом ознакомились Московское правительство и включило его в государственную программу мероприятий, посвященных 850-летию основания Москвы.

В середине февраля 1997 года, когда пишутся эти строки, российская команда продолжает действовать.



Россия в гонке «Уитбрэд 1997/98»: мечта или реальность?  
Организаторы «Уитбрэда» уже заключили между собой пари,  
ставка – 200 фунтов

Глобальная реклама «Heineken»



Спонсорство гонки «Уитбрэд» помогло компании «Heineken» увеличить объемы продаж по всему миру на 21%

Команда помимо своей воли постоянно в фокусе теле- и фотообъективов



Фейерверк и  
празднество в  
Саутгемптоне





Победители!  
«Они возвращаются сквозь непогоды...»

**ЗАКОНОДАТЕЛИ НОВОГО  
СТИЛЯ ЖИЗНИ,**

**ИЛИ**

**НЬЮ-ЙОРКСКИЙ ЯХТ-КЛУБ —  
ЭЛИТНЫЙ КЛУБ МИЛЛИОНЕРОВ**



Яхт-клуб, имеющий 150-летнюю историю, не может не считаться престижным. Если же он называется “Нью-Йоркский яхт-клуб”, то это уже не просто яхт-клуб, а национальное достояние.

С 1901 г. старейший в США яхт-клуб находится в сердце Манхэттена, на 44-й Западной улице, в двух шагах от Центрального вокзала. Масивное здание в стиле барокко с окнами в форме кормы галеона было подарено клубу в 1898 г. его командором — Перпоном Морганом.

В конце прошлого века Перпон Морган был, без сомнения, самым известным и одним из самых богатых людей в США. Герой “Кубка Америки” послевоенных лет (после Гражданской войны) он заслужил еще и особую славу: именно Перпон Морган привил грубым представителям набиравшего силу американского капитализма утонченный стиль английских джентльменов с их страстью к яхтингу, лошадям, клубам и особо престижным колледжам для своих отпрысков.

И сегодня Нью-Йоркский яхт-клуб представляет собой в глазах общества клуб самых влиятельных людей Америки, унаследовавших от личностей, подобных Моргану, изысканный стиль жизни, любовь к традициям и неприкрытое высокомерие.

В одной из многочисленных книг об истории Клуба приведен известный эпизод, который дает весьма красноречивое представление о том, что за

человек был Морган. Однажды нефтяной магнат Генри Пирс спросил командора Моргана, сколько стоит содержание яхты. Ответ прозвучал убийственным приговором:

*“Это не для вас. Тот, кто задает подобный вопрос, не имеет право владеть яхтой”.*

Моргану принадлежит идея расположить Клуб в центре Нью-Йорка, и в этом ему помог талантливый архитектор Уитни Уоррен. Архитектурный проект здания был задуман самим Морганом: каждая деталь здания передает атмосферу парусного судна, и окна в форме кормы галеона — лишь одна из таких деталей. Нагляднее всего идеи Уоррена воплощены в Обеденном зале клуба, выполненном под изысканный стиль трюма старинного парусника. Поражает Комната трофеев. По сути, это — огромный зал с не имеющей себе равных в мире коллекцией моделей яхт. Самые замечательные из них — модели яхт, завоевавших “Кубок Америки”. Создание этой коллекции обязано правилу, согласно которому члены Клуба должны преподносить ему модели своих яхт. Наибольший почет оказан, разумеется, известнейшим.

В Комнату трофеев ведет мраморная лестница. Под потолком — фризы с барельефами яхт, а стены украшены картинами, представляющими значительную историческую ценность. В Комнате трофеев членов клуба ждут обитые темнокоричневой кожей кресла и диваны, расставленные среди витрин. Над просторным залом господствует оформленный в стиле барокко огромный камин, имеющий сходство с фасадом католического собора семнадцатого века. Рядом с камином — бар, к которому лишь совсем недавно стали подпускать женщин. Именно здесь прини-





маются порой очень важные решения, в том числе и такие, которые имеют прямое отношение к инвестиционной политике крупнейших транснациональных корпораций.

На четвертом этаже этого выдающегося здания на Манхэттене находится библиотека. Шкафы и полки красного дерева, письменные столы, диваны и кресла красной кожи, витрины с моделями знаменитых яхт. Собрание книг, журналов, газет и морских карт достойно настоящего морского музея. Немало здесь редких и уникальных изданий. Неподалеку от библиотеки находятся кабинеты секретарей командоров и управляющих Клуба. Еще выше — комфортабельные комнаты для гостей, намного превосходящие роскошью номера-люкс “Плаза-отеля”.

Нью-Йоркский яхт-клуб был создан 30 июля 1844 г. на борту шхуны “Джимкрэк” (“Бездушка”), принадлежавшей Джону Стивенсу, представителю старинного рода одаренных кораблестроителей. Шхуна в тот день стояла на якоре в дальнем конце Манхэттена, и на ее борту собрались девять владельцев наиболее роскошных нью-йоркских яхт. Помимо Джона Стивенса это были: Гамильтон Уайлс, Уильям Эдгар, Джон Джей, Джордж Шуйлер, Луи Депо, Джеймс Уотербери, Джордж Роллинс и Джеймс Роджерс. Командором был избран Стивенс, остававшийся на этом посту до 1854 г. Именно с его именем связаны постройка шхуны “Америка” и завоевание в 1851 году приза (кубка) Королевской яхтенной эскадры, который позже стал называться “Кубком Америки”. Но это уже другая история.

Первое здание Клуба было построено на Елисейских полях на берегу р. Гудзон, напротив Нью-

Йорка. Это был небольшой коттедж в стиле готической церкви. В наши дни здесь расположен местный национальный музей. Следующими резиденциями Клуба стали два двухэтажных здания на острове Стейтен. В 1872 году Клуб переехал в сам город, на Мэдисон Авеню, где, сменив два здания, находился до 1901 года.

С момента основания Нью-Йоркский яхт-клуб имел свою морскую базу, сначала близ Нью-Йорка, затем в Ньюпорте. Но с 1945 года, в течение следующих сорока лет, у Клуба, как это ни парадоксально, своей базы на побережье не было. И только в 1988 году появилась база в Ньюпорте — великолепный 20-комнатный особняк, выстроенный в стиле французского средневекового замка.

Церемония открытия приморского владения Клуба была вполне достойна его традиций. Перед особняком, на поляне, украшенной шатрами, играл оркестр Военно-морского колледжа США. У пушки XVIII в. стояли бомбардиры в форме колониальных войск: белые брюки, синие куртки, голубые галстуки с желтыми и красными полосами (цвета Клуба), белые сапоги и кепка яхтсмена с гербом. Дамы красовались в кружевах, шелках и широкополых соломенных шляпах.

В приветственном слове командор Клуба Фрэнк Шнайдер сказал под аплодисменты присутствующих:

*“Наконец-то 2685 членов Нью-Йоркского клуба получили окно с видом на море”.*

Церемония открытия обошлась в 4 млн. долларов, которые были собраны комитетом, состоявшим из первых лиц американского яхтинга: Брэдфорда Босса, Дорта Камерона, Чарльза Дана, Луида Экклестоуна, Чарльза Лайтона, Ли Лумиса-млад-



шего, Дональда Мак-Гроу, Элизабет Мейер, Дэвида Рэя, Чарльза Робертсона, Фрэнка Шнайдера, Роберта Стоун, Уильяма Вудварда Третьего.

Великие имена яхтинга — спорта, считающегося спортом королей, — проходят через всю историю Нью-Йоркского яхт-клуба. Посмотрите на список командоров, возглавлявших Клуб на протяжении 150 лет, и вы найдете имена Вандербилтов, Морганов, Асторсов, Ирвинсов и родственников одного из самых популярных президентов Соединенных Штатов — Теодора Рузвельта.

Роджер Воган писал:

*“Кто входит в элиту парусного спорта Америки? Это те же самые люди, которые возглавляют деловой и финансовый мир. Как яхтами, так и крупными корпорациями они управляют одинаково виртуозно”.*

Джефф Хэммонд выражает эту мысль еще четче:

*“Нью-Йоркский яхт-клуб — это место встреч американского истеблишмента. Вот уже более века промышленные магнаты и финансовые воротилы с Уолл-стрита ежедневно встречаются здесь за ленчем или в баре и беседуют о яхтах и бизнесе.*

*Банкиры, брокеры, финансисты, встречающиеся в уютном баре яхт-клуба, — это не просто президенты и директора корпораций: это президенты и директора самых могущественных структур Соединенных Штатов. Здесь богатейшие моголы встречаются, пьют, едят и обсуждают дела государственной важности, к которым, несомненно, относится и яхтинг”.*

Пьер Оттон вспоминает забавный эпизод. Тед Тернер, нынешний телевизионный магнат Си-эн-эн,

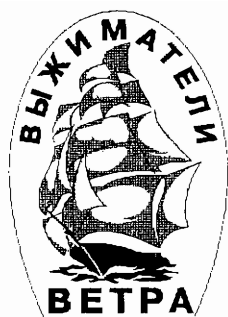
повсюду возил с собой своего биографа, журналиста по имени Воган. Тот был типичным представителем современной богемы — с “монгольскими” усами и длинными волосами. Имея на то все необходимые верительные грамоты, он во время регат проявлялся на борту катера, принадлежавшего Нью-Йоркскому яхт-клубу, где собиралась компания изысканных джентльменов в спортивных куртках и белых брюках. Один из наиболее высокопоставленных членов Клуба сказал как-то Тернеру:

*“Прошу вас, больше не приводите сюда этого джентльмена. У нас не принято общаться с теми, кто носит усы и длинные волосы”.*

Пришлось Вогану разориться на парикмахера, чтобы завершить свою книгу.

Вряд ли, однако, стоит критиковать подобный дух Клуба, который на первый взгляд может показаться излишне снобистским и высокомерным. Нью-Йоркский яхт-клуб, без сомнения, клуб исключительный — это святилище яхтинга и, являясь таковым, он должен иметь свои законы, благодаря которым сохраняются в неприкосновенности его собственный облик и престиж.

Агентство “Яхтсмен”,  
по материалам зарубежной прессы



*В один ненастный день, в тоске нечеловечьей,  
Не вынеся тягот, под скрежет якорей,  
Мы всходим на корабль и происходит встреча  
Безмерности мечты с предельностью морей.*

Шарль Бодлер

## ВЫЖИМАТЕЛЯМ ВЕТРА

(от издательства)

Герои, ходившие под парусом во времена Гомера, аргонавтов, викингов, великих географических открытий, славных битв непобедимых адмиралов, стремительных рейсов “чайных” клиперов, продолжают заряжать людей той энергией духа, которую принято называть Божьей искрой.

Парус не только сопровождал человека в его делах — героических и обыденных — он вел его. Вел на поиск, открытия, достижения. Парус был, есть и будет образом жизни и частью культуры.

Парус и яхтинг — это и отдых, и спорт, и профессия. Это прекрасное занятие, особенно для молодежи, которое во все времена не только закаляет тело и дух, но создает особое мироощущение: тот, кто познает мир “с воды”, колыбели всего живого, вряд ли причинит боль Земле.

Славные деяния россиян на морях и океанах — это наша история, наша традиция, наша гордость, и они не должны быть утрачены. Мы просто обязаны продолжать эту преемственность.

Начиная серию “Выжиматели ветра”, Издательство “Яхтсмен” стремится шире открыть



для России разнообразный и увлекательный мир парусов и океанских просторов.

В первой книге серии мы решили познакомить читателя с вершиной современного профессионального парусного спорта — кругосветной гонкой “Уитбрэд”. Надеемся, что рассказ об увлекательнейшем морском приключении современности привлечет наших соотечественников к развитию яхтинга в России. “Уитбрэд” — это огромный простор с неиссякаемыми возможностями для приложения профессионального масте-



терства, сил, творчества и энергии не только для спортсменов, но и для деловых людей...

По счастливому совпадению одновременно с выходом этой книги Агентство “Яхтсмен” отметило свою 7-ю годовщину с момента начала активной и успешной деятельности на яхтенном рынке России. Сегодня мы принимаем непосредственное участие в реализации российского проекта в очередной, VII гонке “Уитбрэд”, которая стартует в сентябре 1997 года.

Герои первой книги серии — океан, человек и парус. Океан и парус не нуждаются в особом представлении, читатель знакомился с ними, путешествуя вокруг света по страницам книги. Скажем вкратце о человеке. Евгений Платон — профессиональный яхтенный гонщик, единственный, пожалуй, из наших соотечественников, кто досконально знает “Уитбрэд” и имеет всесторонний опыт организации проекта в этой гонке.

На советской яхте “Фазиси” Евгений Платон участвовал в кругосветной гонке в 1989/90 гг.

С ним вместе все перипетии этого испытания пережил и американский яхтсмен Скип Новак, описавший затем свои приключения. Тогда наша страна и весь остальной мир были двумя разными полюсами, поэтому весьма любопытен взгляд человека из “другого мира” на нашу жизнь. Издательство в самое ближай-



шее время предложит российскому читателю полный перевод книги Скипа Новака под названием “Русская рулетка”, а пока, чтобы дать о ней представление, предлагаем фрагменты в этом сборнике.

Мы и впредь намерены поддерживать российский яхтинг, развивать его, не теряя связи с добрыми традициями отечественной истории. Одним из создателей парусных традиций мы считаем прославленного яхтсмена Валентина Григорьевича Манкина, воспитавшего из мальчишек не одно поколение яхтсменов. Еще в 1990 году он сказал нам:

*“Яхтсменам как воздух требуется информация. Причем оперативно и широко распространяемая. Нам всем просто необходим живой обмен мнениями. Нужны методические центры, книги по теории и практике, статистические бюллетени, журналы, знакомящие со всем лучшим, что есть в мировом яхтинге, причем таких изданий должно быть много.*

*Поэтому я двумя руками голосую за Ваш “ЯХТСМЕН” и желаю ему успеха”.*

Выпуская в свет первую отечественную книжную серию о яхтах и яхтсменах, мне остается





только выполнить свой приятный долг — поблагодарить небольшую, но преданную делу “команду”, стараниями которой вышла в свет первая книга. Евгений Платон, дважды обойдя под парусами вокруг света, уверен, что океаны и яхты объединяют людей, и стремится поделиться с читателем своими впечатлениями, знаниями и опытом. Владимир Федоров целеустремленно и настойчиво развивал концепцию издания, в результате чего оно обогатилось живым интервью. Никита Вронский не только мастерски отредактировал весь текст и перевел главы из книги Скипа Новака, но и раздвинул временные рамки повествования, рассказав о истории “Уитбрэда” и его сегодняшней жизни. Ирина Чуприкова и Елена Уляшкина, не считаясь со временем, неутомимо работали над компьютерным набором и версткой рукописи. И, наконец, корректор Анна Курочкина не оставила шансов тому, кто стал бы искать в тексте грамматические промахи. Мне, как организатору работы, доставляло истинное удовольствие дирижировать этим коллективом виртуозов.

Особую благодарность Издательство выражает Оргкомитету гонки “Уитбрэд” и британской фирме “Хетман Интернэшнл Лимитед”, любезно предоставившим свои информационные материалы.

*Директор Агентства “Яхтсмен”  
Ефимов М. Ю.*

## ПРИМЕЧАНИЯ

**“60-футовик”** — гоночная яхта длиной 60 футов.

**Афтегай** — снасть для управления спинакером.

**Бакштаг** — часть стоящего такелажа, поддерживающая мачту со стороны кормы.

**Брочинг** — резкое приведение яхты к ветру, при котором крен яхты сильно увеличивается (иногда яхта практически ложится парусами на воду).

**Генуя** — передний треугольный парус.

**Гика-шкот** — снасть для управления основным парусом (гротом).

**Грот** — основной парус.

**Грота-фал** — снасть для подъема на мачту основного паруса (грота).

**Кевлар** — материал, из которого изготавливаются корпуса и паруса гоночных яхт.

**Кеч** — двухмачтовое парусное судно.

**Кокпит** — углубление в палубе для экипажа.

**Концы** — общее название снастей на парусном судне.

**“Кофейная мельница”** — дистанционный привод управления лебедками.

**Леер** — ограждение по кромке палубы, препятствующее выпадению членов экипажа за борт.

**“Макси”** — гоночная яхта максимально допустимой длины (80 футов).

**Обтекатель штага** — пластмассовое или алюминиевое устройство для закрепления на штаге переднего паруса (стакселя).

**Пайол** — съемная панель, отделяющая трюм от каюты, т. е. пол в яхте.

**Превентор** — снасть, закрепляемая за спинакер-гик и предотвращающая его удар об штаг.

**Привод** (приводиться к ветру) — изменение курса, когда судно становится носом против ветра.

**Серфинг** — скольжение по поверхности воды.

**Спинакер** — выпуклый, “пузатый” передний парус, используемый на попутных курсах.

**Спинакер-гик** — устройство для поддержания угла переднего паруса (спинакера).

**Стаксель** — передний треугольный парус.

**Трисель** — штормовой парус, закрепленный на мачте.

**“Уитбрэд-60”** — яхта, построенная по специальным правилам гонки “Уитбрэд”.

**Фал** — снасть для подъема паруса.

**Фаловый угол** — угол паруса, за который закрепляется фал.

**Фордвинд** — курс парусного судна, на котором ветер дует в корму.

**Форегай** — снасть, используемая для притягивания спинакер-гика к палубе.

**Швертбот** — небольшая яхта с подъемным килем.

**Шкоты** — снасти, используемые для управления парусами.

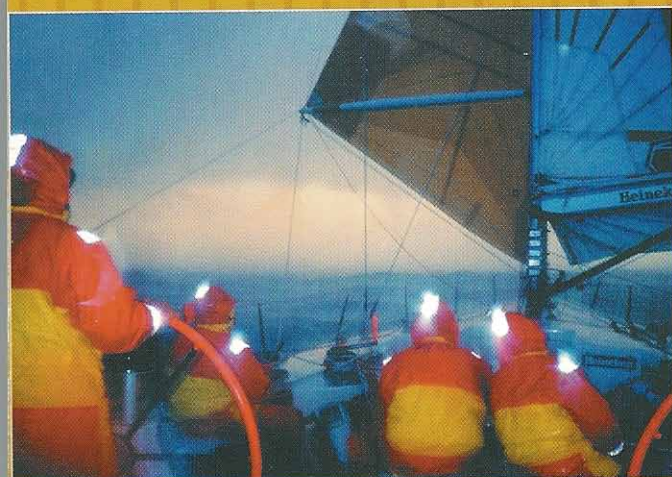
**Шпангоут-рамки** — ребра жесткости конструкции.

**Штаг** — часть стоящего такелажа, поддерживающая мачту со стороны носа.

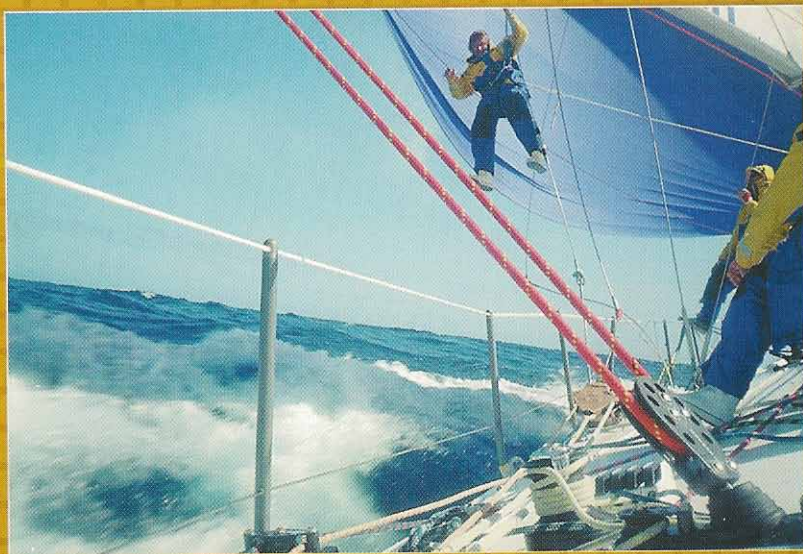
Самое захватывающее, жесткое и длительное состязание на Земле – кругосветная гонка парусных яхт «Уитбред».

Современные «выжиматели ветра» за 9 месяцев преодолевают 33 тысячи морских миль. По степени риска эта гонка не имеет себе равных.

Главное в «Уитбред» – победить, сохранив при этом тело, корабль и твердость духа. Борьба ведется каждую секунду, не прерываясь ни днем, ни ночью...



«Гонка «УИТБРЕД» фантастическое приключение. Это космический полет в океане». Что заставляет людей делать это? Что влечет к сверхнапряжениям и опасностям, порой смертельным? Деньги? Дух приключений? Или вечная страсть к неизвестному?



**Итак, собственная яхта...**



С чего начать?

Какую выбрать яхту?

Какого производителя?

Какую торговую марку?

Какие конкретные  
спецификации?

За сколько?

Профессионал поможет  
вам найти ответы и  
оптимальное решение  
всех вопросов, и  
сохранить ваше время и  
деньги.



# Мы всегда на связи и будем рады помочь вам выбрать наилучшее!



**Евгений Платон**

поможет вам найти оптимальное решение всех вопросов по приобретению моторных и парусных яхт.

**Контакты:**

**РОССИЯ**, Тел: +7-473-2416-387

E-mail: [postmaster@platon.vsi.ru](mailto:postmaster@platon.vsi.ru)

Internet: <http://www.alushta-marina.vsi.ru>

**КРЫМ** – 99042 Севастополь,

Балаклава, Ул. Калича, 15

Тел/факс: +38-0692-532-141

E-mail: [eplaton@msn.com](mailto:eplaton@msn.com)

Моб: +38-050-206-9872



Оформление заказа,  
надзор за строительством,  
доставка яхты,  
регистрация,  
страховка,  
стоянка на Южном берегу Крыма,  
гарантийное и послегарантийное обслуживание,  
брокерские услуги при последующей продаже яхты.

