

ОТЖИ И ЗНАКИ КАФЕДРЫ СУДОВОЖДЕНИЯ

Морская навигационная стенгазета *** декабрь 2019 года *** Адм. номер 1964

С НОВЫМ, 2020-м, ГОДОМ!!!

Сегодня в номере:

Впервые не первые.....	1
Четыре рейса Ивана Попкова.....	4
Крузенштерн-1994 (часть 3).....	9

Курсант года – 2019

ВПЕРВЫЕ НЕ ПЕРВЫЕ

Что есть такое Академия сегодня? Наши выпускники? Безусловно! Нынешние курсанты и студенты? Никаких сомнений. Преподаватели? Естественно. Фантастическое здание на Молодежной и елочки рядом? Куда же без них. Однако, БГАРФ сейчас не только это, но и множество событий-традиций. Одним из таких событий является конкурс «Курсант года», по итогам которого определяется самый-самый. Хотя надо заметить, что в отличие от традиционного пьедестала с первым, вторым и третьим местом, пьедестал университетского курсантского конкурса имеет одну ступеньку, но ступеньку двухместную. Конечно же, лучший все равно в итоге один, но путевку на городское соревнование получают два курсанта.

Так получилось, что в финалисты конкурса вышли два Максима, два Даниила и два участника с одинаковой фамилией. Двое участников защищали честь судомеханического факультета – первокурсник Владислав Вишневецкий и второкурсник Максим Волков. Пятеро остальных представляли первый курс нашего факультета, установив своеобразный рекорд участия. А

вот радиотехнический факультет в этом году «не прозвучал».

Таким образом, шестеро участников из семи еще не сдавали в Академии ни одного экзамена – курсантское первенство в этом году значительно помолодело.



Однако конкурс начался задолго до 11 декабря и не на сцене актового зала КГТУ, что на улице профессора Баранова. На предварительных отборочных этапах участники заложили себе фундамент, слав нормы ГТО и отстреляв по мишеням в тире. Поэтому к началу финала уже существовала некоторая турнирная таблица без нулей, причем в тройки лидеров было два судоводителя – возглавлял топ Максим Рыжов, а третьим был Ярослав Ковбаска.

Финальный спектакль же состоял из четырех актов, в первом из которых курсанты попытались как можно лучше представить себя судьям и зрителям. Ведь, по сути, по совокупности своих проявляющихся в жизни качеств ты можешь быть объективно лучшим, но не все из присутствующих в зале знают это. Поэтому прологом и следует создать такое яр-

кое впечатление о себе, чтобы оно протянулось до окончания конкурса и через подсознание влияло на все последующие решения и оценки жюри. Недаром первый акт курсантского «марлезонского балета» и называется «Визитка» – первое впечатление создает не имя, написанное на визитке, а ее внешний вид. И если кусочек картона будет «безвкусен» и потрепан, то очень трудно будет переубедить получателя визитки в том, что ее хозяин (если он, конечно, не всемирная знаменитость) достоин более счастливой участи, чем его карточка.



Ярослав Ковбаска



Даниил Квиташ



Даниил Петренко

Одинаковых визиток в нашем конкурсе не было, как и не было банальностей. Все

ребята оказались на высоте... Вряд ли можно говорить о том, что кто-кто кого-то явно переиграл. Изюминка была у каждого.

Самым интересным и, наверное, самым захватывающим этапом конкурса является разборка-сборка автомата. Здесь обязательно стоит напомнить как об истории самого конкурса, так и об этой «милитаристической» его составляющей.



Кирилл Волков



Максим Рыжов

Наше внутривузовское соревнование задумывалась изначально с одной целью – честным конкурентным образом отобрать двух участников для городского конкурса представителей четырех вузов (став, впрочем, с первого раза самостоятельным). Один из этапов городского турнира как раз и предполагал общение участников с легендарным автоматом Калашникова – поэтому этот лучший в мире образец оружейного искусства появился и в нашем конкурсе. Парадоксально, но только для представителей нашего учебного заведения мирный профиль дальнейшей деятельности выпускников ну никак не пересекается с оружием (если только при следовании в пиратопасных районах).

Но три года назад Иван Владимиров справился с автоматом лучше, чем шестеро силовиков, пропустив вперед только будущего полицейского – это второй парадокс. Есть и третий. Фееричный для Ивана конкурс оказался последним, где на сцене можно было услышать клацанье курка. На следующий год среди участников появилась девушка, и, наверное, поэтому исчез автомат, но исчез он только из городского конкурса – в нашем же остался. И не зря... Все эти ловкие движения, осуществляемые ребятами с быстротой молнии, просто завораживают (может быть им за подобные умения зачеты полгода службы в армии?).



На первый взгляд, умение обращаться с автоматом – это только ловкость рук, но «ОиЗ» остается при мнении, что без интеллекта здесь тоже не справиться. Вместе с тем, состязание умов проходит в конкурсе отдельной статьей. На третьем этапе участники показали свою эрудицию (а она всегда живет по соседству с интеллектом), ответив на комплекс вопросов по истории.



В финале финала, как и ожидалось, проявились все законы красоты – завершился

конкурс творческими номерами наших участников, доказавших в очередной раз, что талантливый человек талантлив во всем.

Конкуренция в конкурсе оказалась предельно высока и, несмотря на отношение 5:2 в нашу пользу по количеству участников, теория вероятностей здесь не сработала. Впервые курсантом года стал не судоводитель, а представитель судомеханического факультета Владислав Вишневецкий, который, надеемся, слышит наши громкие аплодисменты. Однако единственным, кто «отхватил» приз сразу в двух номинациях, оказался все-таки судоводитель. Жюри признало интеллектуальные способности Даниила лучшими, и одновременно он стал обладателем приза зрительских симпатий.



Вместе с Владиславом Вишневецким честь Академии на городском конкурсе будет защищать наш Ярослав Ковбаска, занявший второе место и получивший приз за победу в творческом конкурсе. Бронзовым же призером стал Кирилл Волков, победивший к тому же в номинации «Креативность». Не остались без призов Даниил Квиташ и Максим Рыжов. Первый

был признан самым артистичным участником конкурса, второй – самым спортивным.

Конкурс закончился, а запомнится и зрителям, и участникам он не только фамилиями победителей, но и различными мелкими и не очень деталями. Еще долго в стенах Академии будут вспоминаться «ковбаскин рэп» и его же исполнение стихотворения Эдуарда Асадова (на наш взгляд, одного из лучших поэтов прошлого

века – почитайте, не пожалеете), фонарики в зале, пощечины Дани Петренко самому себе, танцами не только на полу, но и на столе...

Удачи вам, ребята, на городском рыцарском турнире (курсанты ведь – те же рыцари, не правда ли, не по доспехам – по благородству своему). А достойная поддержка будет обеспечена.

С.Бирюков, фото сайт БГАРФ

Дороги выпускников

ЧЕТЫРЕ РЕЙСА ИВАНА ПОПКОВА

«Откуда? Куда? Зачем?» – этот трехголовый вопрос из фильма «Свадьба в Малиновке» всегда хочется задать нашим выпускникам в первые месяцы и годы после окончания Академии. Как сложились их судьбы? Не потерялись ли они на рынке труда? Причем причиной является не празднолюбивое любопытство, а настоящее, почти родительское беспокойство. К тому же как хороший, так и плохой опыт может послужить руководством к действию тем, кто еще только подходит к государственной аттестации и защите ВКР. Учиться, все-таки, лучше на чужих ошибках...

«После окончания Академии я потратил очень много времени на поиск нормального рейса, т.к. будучи еще на пятом курсе, понял – хочу работать на танкерах. Но оно как-то все не получалось – что на преддипломной практике, когда рейс на танкере предлагали, но на целых семь месяцев (а это – опоздание на государственные экзамены), что после выпуска, когда либо неготовые документы, либо еще что-то все время мешало танкерному старту. Просидев пять месяцев на берегу, я в итоге пошел не на танкер, а на рифер. 28 ноября 2017 года начался мой первый после Академии рейс, но пока не специалистом, а кадетом. Благодаря «Авиору» я пошел на одном из судов компании Seatrade – на рифере 90-го года Fuji Bay. На судно мы отпраились большой компанией. По маршруту Варшава – Париж – Касабланка – Агадир нас летело 6 человек, включая моего однокурсника Диму Спичака. Но если я был кадетом, то в его контракте значилась должность АВОТ – АВ officer trainee (еще не штурман, но уже и не матрос). Если коллеги добрались до судна без приключений, то у меня все проходило через жесткие тернии. Но об этом я уже рассказывал читателям нашей любимой газеты в номере 1846.

Итак, после посадки в марокканском Агадире на борту Fuji Bay я отправился к побережью Соединенных Штатов Америки – в порт Нью-Бедфорд (штат Массачусетс) с новогодним грузом. (Угадали? Правильно – везли мандарины). Поменяв в Аме-



У Ивана Владимировича Попкова выпуск состоялся в 2017 году, и летом пошел уже третий год его движения по карьерной лестнице, а сейчас Иван находится в своем четвертом после выпуска рейсе. О том, как сложилась и складывается профессиональная судьба нашего сегодняшнего героя, рассказывает он сам.

рике цитрусовые на бумажные рулоны весом более трех тонн каждый, мы отправились в эквадорский Гуаякиль. Из этой бумаги там, видимо, делают коробки для бананов, т.к. именно бананы в другом эквадорском порту – Пуэрто-Боливар – мы и забирали. Обратный пробег через Атлантику закончился в турецком Мерсине – сначала на рейде, а потом в самом порту. Дальше опять через Пуэрто-Боливар (сделав «туда-сюда» через океан) я оказался в Алжире, где и закончился мой первый после выпуска рейс.



Всем известно, что кадет работает на перспективу и много не зарабатывает, поэтому «финансовых запасов» для долгого нахождения на берегу у меня не было. Чего стоит только неподъемная из-за чемпионата мира по футболу аренда жилья (но на 18 суток снять все-таки пришлось – не вокзале же кантоваться). К то-

му же взамен умершего в море ноутбука мне пришлось купить новый – простенький, но не за бесплатно. Сложившиеся обстоятельства направили меня опять в «Авиор» за новым рабочим местом, которым оказался синий рифер Polarlight (до последнего времени на нем работали только представители Юго-Восточной Азии). Почему акцент на «синий»? Большинство судов Seatrade имеют цвет снега, поэтому синий корпус выбивался из общей ситрейдовской картины.

Подписав контракт на позицию АВОТ и съездив в Вильнюс за американской визой, я отправился в рейс номер два. Вторым помощником на моем судне был, кстати, выпускник БГАРФ Максим Козлов.



Этот рейс «показал» мне много новых портов. Сначала это были английский Портсмут, голландский Роттердам и французский Радикатель. А затем Южная Африка – два раза Порт-Элизабет и по разу Дурбан и Кейптаун. Взятый там груз (цитрусовые) мы аккуратно сдали в Роттердаме и отправились в Санкт-Петербург. Переход проходил «под флагом» чемпионата мира по футболу – ловили на мосту сигналы и наслаждались просмотром.

В Питере меня встречала сестра, приехавшая из Белоруссии специально на заход. Сердечный старпом-филиппинец отпустил своего АВОТа на целые сутки, что и не должно было быть проблемой – стоянка продолжалась целых четыре дня.

Следующим после Санкт-Петербурга портом захода был Антверпен. Забрав оттуда груз медикаментов, мы отправились через

океан – в Карибский бассейн. Здесь первым был пуэрториканский Сан-Хуан.

Из всех мест, где я побывал в течение своей пока еще короткой морской карьеры, два оставили самое превосходное впечатление. Одно из них – норвежский Берген, куда заходил на «Крузенштерне» еще во время первой практики, второе же – именно Сан-Хуан – американская территория, туристическая зона с соответствующим карибским климатом. После продолжительного трансатлантического перехода Сан-Хуан оказался словно какой-то отдушиной. Три часа прогулок по городу с визитами в магазины и ресторан (пища была вкусная). На судно вернулся с чувством, что контракт только начался. Так что, если возможность схода есть, то надо ее пользоваться – за длительные переходы одна и та же обстановка, одни и те же люди приедаются, и порт (пусть даже на не новый) здесь будто лекарство.



После Сан-Хуана мы пошли в колумбийский Турбо. Это неглубоководный порт, поэтому бананами загружались с барж, которые подходили к Polarlight с обоих бортов, «окружая» мое судно. У Турбо своя атмосфера – кругом охранники и «запах Колумбии».

Дальше догружались бананами и ананасами уже в Коста-Рике (Пуэрто-Лимон, терминал Моин), откуда пошли на Антверпен. Ожидался и еще круг на Карибы, но нам его отменили.

В Антверпене у нас поменялся капитан, а вместе с ним поменялся и судовой микроклимат. Корнелиус – немец, который живет с семьей в Швеции – настоящий (в хо-

рошем смысле) европеец с соответствующим менталитетом. До него был капитан с Украины – профессионал, знающий свое дело и умеющий руководить, но Корнелиус произвел настоящую революцию, в результате которой экипаж превратился из крепкого коллектива в семью. До него на судне было два крю-месса – для рядового состава (который составляли филиппинцы) и для офицеров. С подачи Корнелиуса крю-месс стал одним, объединенным, а в помещении другого сделали комнату отдыха. В этой части рейса старпомом был наш выпускник – Дима Федоров, который признался, что это для него пока лучший рейс за всю карьеру. Капитан создал такую атмосферу, что морально было очень легко, а у меня пополнился багаж опыта и коллекция материала для сравнения.

Следующий переход намекал на дежавю: Флорида и бумага в рулонах – Гуаякиль – Пуэрто-Боливар. В последнем порту я и списался вместе с двумя механиками, после чего провел 11 часов в самолете по пути в Амстердам, сидя в салоне между не говорящими по-английски (и по-русски тоже) гражданами Поднебесной. Посмотрел кинопанораму из четырех фильмов, поспал и вот она – Европа, почти дома.

Так закончился мой второй рейс, а судно, на котором я его провел, уже нашло себе другого судовладельца и стоит где-то у берегов Индонезии на якорю.

«Закончившаяся» должность АВОТа предполагала одну ходовую вахту (четыре часа до полуночи), оформление приходных документов («асист» капитану), швартовку на корме и заведование судовым ларьком. Первому секунду я помогал по сэфети, со вторым – больше занимался навигацией, тем более, что в ее основе лежали (во всех смыслах) бумажные карты. Мультинациональность экипажа помогла значительно подтянуть английский.

После второго рейса я долго приходил в себя, можно сказать даже – был некоторое время не в своей тарелке. Виной тому – формула «4+1+4» (месяц берега между

двумя «морями»). Уже и просыпаться последнее время стал с некоторой тревогой. Постоянная работа на палубе, погрузки, разгрузки – и все в интенсиве. В Антверпене мы, например, одновременно разгружались и бункеровались, встречали суперинтенданта из компании и покупателей судна (двух индусов и англичанина), проходили жесткий ПСК – и все эти события уложились в 13 часов. Устал не только я.

В первое время пострейсовый стресс я снимал «железом», боксом и плаванием (по три тренировки в неделю для каждого вида). Однако моральная усталость не проходила – надо было придумать что-то новое. Этим новым оказались танцы – я пошел в студию кизомбы. Творческий выход эмоций, симпатичные девушки сделали свое дело – разгрузка произошла. Попробовал даже вокал. Правда, ходил только на одно занятие – подходило время моря.

Когда я был на *Polarlight*, мой однокурсник и друг Саша Медведев успешно устроился на танкер в немецкую компанию и провел мне своеобразный дистанционный мастер-класс, объяснив порядок действий для такого же счастливого трудоустройства (менеджмент – *Columbia Shipmanagement*, крюинг в Риге). Сразу после второго рейса я написал в эту компанию и получил практически мгновенный ответ. Вскоре, хорошо подготовившись, прошел собеседование в гамбургском офисе (у компании есть еще один – на Кипре, но там проходит собеседование рядовой состав). Уже на судне капитан сказал мне, что мое интервью, по мнению офиса, оказалось одно из самых лучших, хотя, на мой взгляд, ничего экстраординарного в нем не было.

Пошел я сначала кадетом – так как специфика судна и грузов, им перевозимых, были абсолютно иными, то и начинать пришлось считать с нуля. Первый полугодовой танкерный контракт случился у меня на судне *Frank* (испанская постройка

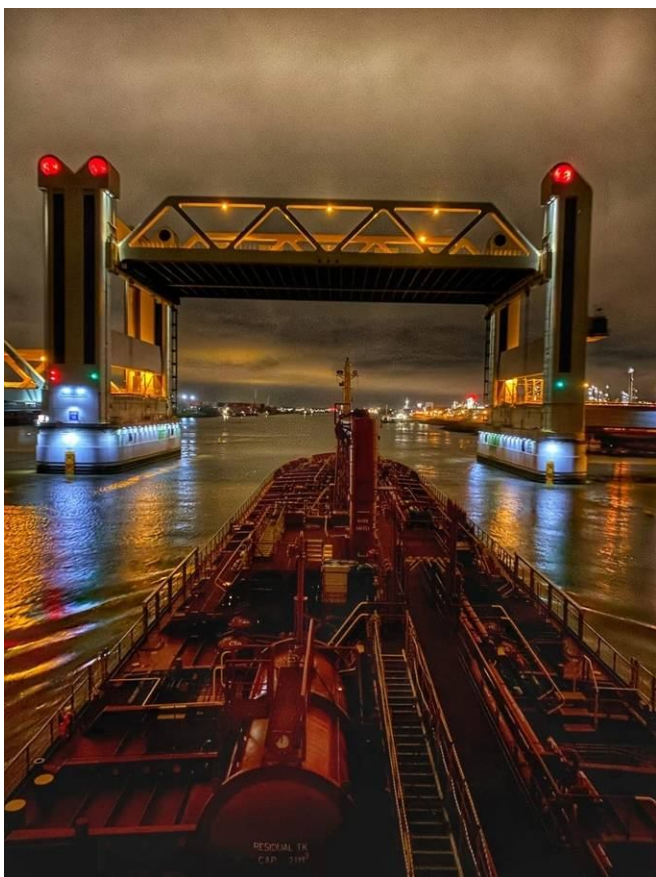
2000 г., дедвейт 16000 т). Район плавания – Северное море. График очень нагруженный. Самый продолжительный переход – два с половиной дня, самый короткий – 6 часов. Такими вот мы были *operational vessel* – носились туда-сюда, перевозя нефтепродукты. Ручного труда здесь немного. Работают насосы, а люди нужны только для контроля процессов.



Грузы мы возили не самой жесткой категории (ИМО type 1, 2). Погрузка-разгрузка здесь похожа на игру, но игру с огромной ответственностью. Поэтому надо очень хорошо знать, как работает система. Навигационное оборудование все современное. Национальный состав офицеров очень разнообразный – россияне, украинцы, румыны, болгары, поляки,

хорваты, литовцы, латыши. Рядовые – в основном филиппинцы.

Первый мой танкерный капитан был с Украины. Как только он узнал, что у меня есть рабочий диплом, то сразу прикрепил к третьему помощнику, чтобы изучать его обязанности. Так я проработал три месяца, потом капитан у нас поменялся, и я попал под опеку уже второго помощника. Здесь было два ЭКНИСа, но и бумажными картами не брезговали. Более того, пользовались в основном ими. Второй помощник (филиппинец) был постоянно занят корректурой, а я управлял, грузил и разгружал, получив огромный опыт. Интенсивный радиотрафик позволил поднять английский почти до уровня родного.



В рейсе я хорошо разобрался с документацией третьего, с некоторыми обязанностями второго. После шести месяцев работы получил промоушены от обоих капитанов, плюс оба позвонили координатору в компанию и выказали желание видеть меня третьим. Под конец рейса мы зашли в Гамбург, и на борт пришел крюккоординатор. Пообщавшись со мной, он

мне назначил рейс на судно Claus, на котором сейчас я и нахожусь.

Загруженность Claus'a больше, чем у Frank'a, но привык я и здесь очень быстро.

Контракт на Claus'e для меня первый третьим помощником, и до его окончания осталось меньше двух месяцев. Одно дело быть кадетом и ассистентом, другое – третьим со всей вытекающей ответственностью. Первая жесть контракта – веттинг, который проводил инспектор из Греции. Вторая – доскональный ПСК, но надлежащая подготовка позволила пройти проверки достаточно успешно. Сейчас начинаю изучать под запись обязанности второго. Нужно расти, но расти основательно и четко.



На Claus'e капитан – болгарин. Он также как и в свое время Корнелиус сумел создать на судне хорошую атмосферу. Здесь очень отзывчивые люди, которые никогда не отмахиваются на просьбу о помощи.

И в качестве эпилога своего рассказа я хотел бы перечислить порты, которые посетили Frank и Claus со мной на борту –

Слаген, Мордаик, Пемброук, Фредерисия, Антверпен, Роттердам, Амстердам, Геттеборг, Грэйс (на Темзе), Порт-Жером, Гамбург, Брансбюттель, Гент, Дордрехт и пр., или по странам – Дания, Швеция, Норвегия, Германия, Бельгия, Нидерланды, Англия, Шотландия, Франция».

Вот так, на экскурсионной ноте сделал паузу в своем рассказе наш герой – третий помощник Иван Попков. Почему сделал паузу? Потому что дальше будет пя-

тый, шестой, седьмой и многие другие рейсы, о которых мы еще услышим.

Кстати, в редакционных планах нашей газеты есть рассказ о дипломной работе Ивана (а была она довольно-таки интересная), и в ближайших номерах этот рассказ будет опубликован.

А пока что – спасибо, Иван Владимирович, и семь футов Вам под килем

И.Попков, С.Бирюков

Почти мемуары

КРУЗЕНШТЕРН-1994 (ЧАСТЬ 3)

Покинув 11 июля гостеприимный Вильгельмсхафен курс на следующий порт – Уэймут – мы взяли не сразу. Быть там нужно 17-го, а ходу-то всего два дня.

12 июля – учебная группа, причем занятия перемешивались с авралами, первый из которых пришелся на подъем. Самое интересное было в первой половине дня, когда занятия вел старпом – Седов Олег Константинович. Первым «попал» А., которого старпом усадил перед собой и завалил кучей вопросов из курса средней школы. Затем пришла моя очередь – точнее, я прошел без очереди. Седов спросил – есть ли среди нас отличники. Группа молчала. «А может кто школу с медалью закончил?». Теперь уже группа молчала «громко» – пару указательных пальцев уперлись в мою сторону. Заложили... Пришлось представиться... В процессе следующего диалога Олег Константинович поведал, что сам он подобных вершин не достиг, оставшись хорошистом.

Занятия закончились в шесть вечера, и оставалось достаточно времени для фотосессии на мачтах. Благо погода была хорошей. Обратились к боцману, и он дал добро, предупредив, однако, что работающие вовсю радары могут сделать проблемным наше потенциальное потомство.

Полезли мы на первый грот вместе с Н. и прямо на глазах у старпома. Но он мол-

чал, а включился только тогда, когда мы оказались у бом-брам-реи, т.е. на самом верху. Команда: «Вниз!» прозвучала как выстрел, причем выстрел из орудия самого большого калибра. Так что фотоаппарат благодаря второму человеку на судне в тот подъем отдышал.

В полночь заступил на руль, причем не на четыре часа, а на пять – во время нашей вахты судовые часы переводились на час назад. Свой «лишний» час я провел впередсмотрящим, который пришелся на конец вахты и оказался очень мокрым – ливень стоял стеной.

Поспать после вахты дали часов до одиннадцати. Хотя, дали – это громко сказано. Авралы следовали один за другим.

Вечером – полуфиналы чемпионата мира. Смотрели уже по Би-Би-Си. Даже не верится, что мы сейчас во многих сотнях милях от родного берега, где-то между Англией и Францией. Не верится, что побывали в Германии. Все это как-то не достигло в полной мере моего сознания.

Из двух полуфиналов меняхватило только на один. Желание поспать победило здесь любовь к спорту номер один.

Сегодня же (14 июля) я – дневальный. В десять утра был осмотр кубрика. И все бы ничего, но проверяющий нашел в одном из рундуков заначку хлеба. В другой раз это было равносильно четверем нарядам, но почему-то случилось чудо – вместо на-

рядов я получил только устное порицание.

Еще сегодня свершилось одно довольно-таки знаменательное событие – «Крузенштерн» и, естественно, мы вместе с ним пересекли гринвичский меридиан, оказавшись в западном полушарии. Это, конечно, не экватор, но все-таки...

15 июля был сумасшедший день. Кажется, все обыденно – большая приборка и капитанский обход. Но... До обеда было еще более-менее спокойно. Просто убрали шлюпочную палубу – драили с песком. А вот после... Для уборки я был распределен в кубрик, как и еще пять человек, а это – самое гиблое место. Те, кто убирался в кубрике в прошлый капитанский обход, получили по одному неувольнению. Если в Вильгельмсхафене, где мы находились долгое время, это было не так критично, то здесь, в Уэймуте при стоянке всего в три дня подобное наказание означало знакомство с Англией лишь с борта судна. Так что с часу дня началось шуршание. Пыль вытирали везде – даже на всякий случай там, где ее быть не могло. Драили все чуть ли не зубными щетками. А тут еще неудача – кто-то разлил жидкий, пахучий как «Момент», клей на палубу – еле оттерли. Все уже почти блестело, как за полчаса до обхода объявили парусный аврал. Закончился он в двадцать минут шестого, а в шесть был назначен смотр помещений. Мы еще раз все вылизали и, даже, побрызгали дезиком. Все было, на первый взгляд, прекрасно. А запах, запах какой! Однако ждали обхода мы, не надеясь даже на тройку. И вот – началось движение начальников с носа в корму: носовой МОП – четыре, первый и второй кубрики – пять, третий кубрик – четыре. Зашли в наш... Через пять минут вылетел взъерошенный Т.: «Почти пять баллов!». Ура!

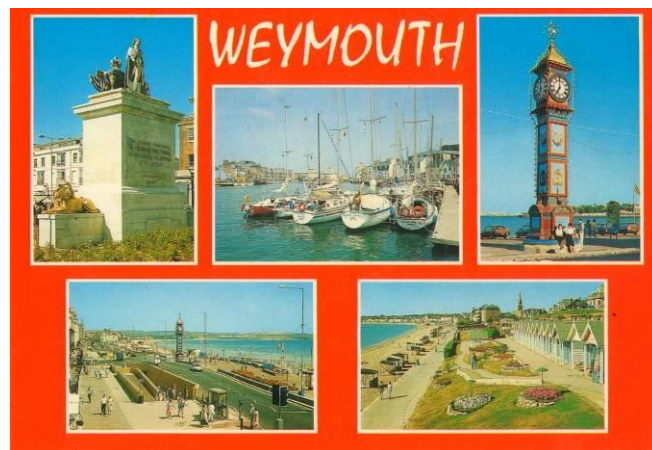
Ждем объявления по радио результатов обхода. Точно так во время войны ждали сообщения Информбюро – несколько человек собрались кружком вокруг динами-

ка. «Объявляем результаты капитанского обхода. Уборка сделана как никогда хорошо...». Чувство удовлетворения и радости от отлично выполненной работы переполняло всех присутствующих. Улыбки осветили наши усталые лица. Победили! Выжили! Мы это сделали!

Прошли Па-де-Кале и находимся теперь в Ла-Манше. И снова – как-то не верится... Видел на карте, слышал о нем разные истории, а сейчас – вот он, здесь... И ничего такого сверхнеобычного.

16 июля. С восьми утра заступил на руль. К одиннадцати стали подходить к Уэймуту, а я как раз заступил впередсмотрящим. Когда же были отбиты восемь склянок, барк бросил якорь в 3-4 кабельтовых от берега. Со стороны город не представлял собой ничего интересного. Как же будет изнутри: сойдем – увидим. Может быть и Лондон «поможет» впечатлениям. Столица хотя и не в «шаговой доступности», но 170 км преодолеть можно.

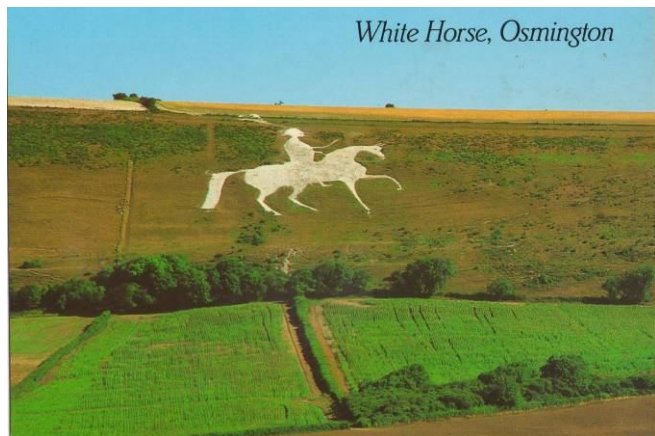
После трех часов с разрешения вахтенного помощника полезли с Л. на мачту, чтобы обозреть загоризонтные дали. Вид с клотика, конечно, обалденный.



20 июля. Уже тридцать четвертый день рейса. Остался какой-то месяц – и много, и мало... Сейчас мы уже не в Уэймуте, идем к месту старта регаты, а это около 60 миль от порта.

Общее впечатление от Уэймута такое же, как и от Вильгельмсхафена, хотя каждый из них хорош по-своему. Однако лучше рассказать все в календарном порядке.

17 июля началось у нас с собрания спортсменов, где меня как футболиста на текущий день перекинули из дежурной группы в учебную (а на 18-е – наоборот). Сначала я даже расстроился. Лучше иметь целый свободный день, чтобы съездить в Лондон, да и 17-го – финал ЧМ по футболу. Однако впоследствии обстоятельства оказались таковыми, что расстройство исчезло.



Первый катер за увольняемыми с красивым названием *Jeppu M* пришел в десять утра. И вот он – первый раз на английской земле. Наша компания сразу отправилась на вокзал. Оказалось, что Лондона нам не видать – билет туда-обратно стоил 28 фунтов, а у нас и на четверых-то столько не было.



Дорогу же на вокзал показала нам женщина, просто остановив на улице расспросами. Нас вообще целый день только и трогали, причем как в прямом смысле: здесь потрогать моряка – хорошая примета, так и в переносном – много фотографировали, снимали на видео. Так что в Уэймуте мы были живыми музейными

экспонатами. Случилось даже побывать в гостях, а произошло это так... Двигаемся мы по местному «прошпекту» (главная улица города – *Esplanade*) мимо маленького ресторанчика, на пороге которого стояла женщина. Она то и остановила наше движение уже привычными для того дня вопросами: «Кто такие? Откуда?» и почему-то обрадовалась, узнав, что мы из России. Предложила кофе. Оказалось, что это не совсем ресторан, а обычный жилой дом, столовая которой приспособлена под закусочную. Кофе оказался очень вкусным, а разговор интересным, в числе прочего и потому, что хозяин (а, точнее, муж хозяйки) как любой истинный англичанин любит футбол.

В час дня на пляже должны были начаться футбольные соревнования, но кроме песка на нем ничего и почти никого не оказалось – большинство круизерштерновцев поехали на судно обедать. Мы же, погуляв по городу, плюхнулись загорать. Через пару часов дождалась сытых однокурсников и немного поиграли в футбол, но просто так – соревнования, оказалось, должны были начаться только на следующий день. Правда, пляжный футбол – не мой вид спорта, совсем не то.



Вода же в Ла-Манше соленая-соленая. Выходишь на берег: впечатление – будто съел пуд соли, и прям, чувствуешь, как она со спины осыпается. За день, в итоге, это была единственная «еда» – время на прием пищи и на дорогу к ней очень не хотелось. Был, правда, один посыльный из наших, который собрал деньги, пошел за пайком, но его мы так и не дождалась.

Однако голодовка в семь часов вечера закончилась. После пляжа мы оказались в открытом питейном заведении, где за одним из столов увидели... нашего посылного. Наконец-то, удалось потрапезничать – революция в животе была подавлена силами армии картофельных чипсов.

После этого обеда-ужина двинули на экскурсию в павильон игровых автоматов. Посмотрели, как один из наших однокурсников проигрывал последние деньги. Действительно, не успеешь вовремя остановиться – окажешься самым нищим и самым несчастным человеком на свете.

Вечер был в разгаре, но планы моих попутчиков мне не нравились – в итоге я остался один ждать десятичасового катера. Однако одиночество на скамеечке оказалось недолгим, подошли двое англичан – муж с женой. Оказалось, что они из Лондона, а их четырнадцатилетний сын тоже участвует в регате на одной из яхт. Новые знакомые очень удивились моему расстройству из-за невозможности посетить Лондон. Ну, конечно, для них же это обычно – бывать там, живя там...

До катера оставался целый час, и я решил еще раз прогуляться по городу... Небольшие узкие улочки – обычный английский провинциальный городок. Много забегаловок с надписями типа *Bed@Breakfast*. Проходя мимо одной из них, я заметил над барной стойкой телевизор, а в нем футбол – финал чемпионата мира. Встал в дверях – смотрю. Бармену вскоре моя фигура в проеме надоела, и он гостеприимно предложил присесть... Заканчивалась первая половина дополнительного времени, и по всему мне нужно было бежать – до катера оставалось всего пятнадцать минут. Немного заблудившись, спросил дорогу у прохожих, но перепутал в суете и панике два английских слова – «буксир» и «вертолет». Мой первый новоявленный гид отчаянно помахал куда-то в небо. Слава Богу, что прислушавшись к себе, я исправился и получил четкое на-

правление движения. Однако случившаяся веселая заминка чуть не оставила меня на берегу – на буксир я запрыгивал, когда он отошел от стенки уже метра на два. Зато успел на серию пенальти, которую смотрел уже дома, на «Крузере».

На следующий день было дежурство по столовой. После завтрака быстренько все сделали и к половине девятого уже были свободны. Из-за соревнований по футболу пришлось отпроситься с обеда (на который в итоге я все равно вернулся).

В город мы с У. выбрались только с одной целью – сфотографироваться с полисменами. Искали их очень долго, но зато нашли сразу шестерых, двое из которых согласились на фотосессию.



С футболом же меня попутал однокурсник, сказав, что соревнований не будет и сегодня. Поэтому в столовой было на пару рук больше, а на пляжной футбольной площадке – на две ноги меньше (все-таки ребята играли).

Восьмичасовым вечернем катером (почти как лошадью) отправился на берег поучаствовать в параде экипажей. Парад начался в десятом часу. Команды с таблич-

ками шли с пляжа в город в сопровождении, наверное, всего населения Уэймута. Скандирующая и поющая толпа с факелами – это было здорово. В общем хоре мы были самыми громкими и живучими. Все уже замолчали – слышен был только «Крузенштерн». Чего мы только не пели – «Интернационал», гимн СССР, «Катюшу». Кричали – «Россия», «Балтика-чемпион» и, конечно, «Крузенштерн». В общем – были лучшими.

Парад и последовавший за ним фейерверк были только началом грандиозного праздника, но нам нужно было возвращаться обратно на борту одиннадцатичасового катера.

Третий «английский» день (19 июля) начался в четыре часа с вахты на трапе (хотя мы и стояли на якоре – но название вахты было именно таковым). По вахте нам передали... удочку, которая сразу же была использована по назначению. За первый час – ведро селедки (нарвались, наверное, на косяк). Дальше – тишина. Потом из рыбы были сделаны пресервы и спрятаны в тросовой, но, видать, кто-то нашел – даже попробовать не оставили.

В десять утра отправился в город, чтобы проявить пленку и напечатать фотографии. Фотостудию нашел достаточно быстро – пленку взялись отпечатать за семь фунтов стерляди. Требуемый для этого час времени решил «убить» очередной прогулкой по городу. Из любопытства зашел в несколько аналогичных фотостудий, а зря. Только расстроился – везде было дешевле и намного. К тому же фот-

ки получились посредственными (хотя для «Смены» вполне). На дубль у меня не было ни денег, ни времени – в четыре часа опять вахта, которая в пику всем остальным событиям дня не обошлась без неприятного происшествия. Я потерял значок участника регаты. Вообще, Уэймут оказался городам потерь – за два дня до этого на пляже уташили ремень (даже знаю кто – голландцы, которые перед этим попросили продать его или поменять), пришлось возвращаться, подпоясавшись туеском от фотоаппарата.

20-го мы уходили, и я это делал, вахтуя в столовой – аврал, посуда; посуда, аврал... Да еще напарник попался излишне ленивый и нервный. Ног вечером не было.



В этот день случился парад парусов – подняли их и в строю остальных участников регаты сделали пару кругов по уэймутской бухте. Кто-то в этот момент стоял на берегу и восхищался: «О-о-о! Паруса!». А кто-то (т.е. мы) все эти паруса поднимали, ворочали, таскали – тут не до красоты.

С.Ермаков



vk.com/ogniznaki