



Виктория Островская поселилась в Мельбурне больше двадцати лет назад, оказавшись в Австралии не совсем обычным образом, но об этом речь пойдёт позже — не в нынешнем номере альманаха. Последние годы она живёт довольно замкнуто. Немногие представители русскоязычной публики Австралии знают и помнят о славном прошлом знаменитой яхтсменки, беззаветно преданной морю и парусу. Вместе с Викторией мы будем вспоминать удивительную жизнь отважного яхтенного капитана и рассказывать о ней читателям «АМ». Публикуемые главы войдут в будущую книгу «Жил отважный капитан».

ТАТЬЯНА ТОРЛИНА

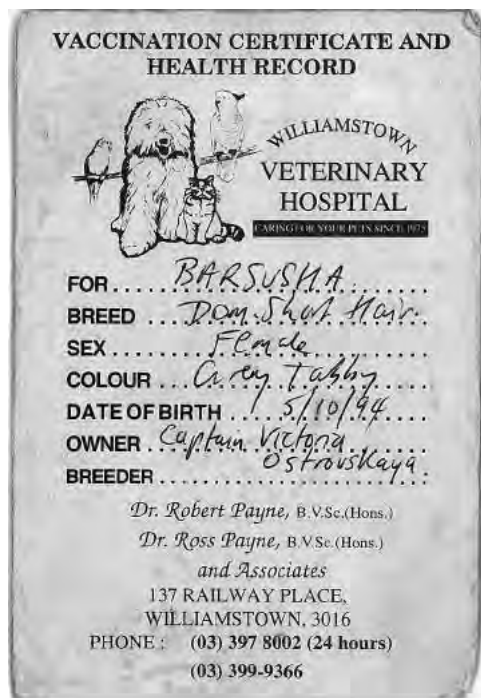
# ЖИЛ ОТВАЖНЫЙ КАПИТАН...

*Фотографии Эммануила Друкмана и из архива Виктории Островской*

**Л**ЮБЛЮ ОДЕРЖИМЫХ ЛЮДЕЙ — ПРИЗНАЮСЬ, У МЕНЯ К НИМ СЛАБОСТЬ. Даже гре- хи готова им прощать. Наверное, поэтому мне то и дело попадаются личности, охваченные какой-нибудь благородной страстью. Возможно, я сама из этой же компании, раз выпускаю на пенсионные деньги русский журнал в англоязычной Австралии — с горсткой бескорыстных помощников, без спонсоров и рекламы... Во всяком случае, сразу обнаруживаю и легко схожусь с такими «чокнутыми». Недавно

здесь, в Австралии, нашла себе подругу из их числа. Её имя — Виктория Островская — когда-то часто мелькало в России на журнальных и газетных страницах. Потому что уникальная женщина. Она — яхтенный капитан.

Виктория уже в летах, причём весьма почтенных, но упорно предпочитает городскому автобусу велосипед. И помидорки, огурчики и укропчик — с собственными четырёх грядок в палисаднике у дома, ведь в последние два года у капитана появилось новое хобби — огород, которым никогда в жизни прежде



Австралийский паспорт Барсюши-2



Виктория Островская с Кристаллинкой и Барсюшей-2

не занималась. Какой там огород, ежели жила в московском доме на одиннадцатом этаже, а дачи и в помине не было? Зато сейчас сама сажает, сама поливает, сама пропалывает. Рядом резвится собака-невеличка Кристаллинка. А ещё жмурится и мурлычет под хозяйкиной рукой кошка Барсюша. Усатую старушку — ей недавно сравнялся 21 год — не грех приласкать, да и поговорить тоже. Бедняга оглохла и понимает только жесты... Виктория купила её, чтобы взять с собою в кругосветное одиночное плавание на яхте. Купила тридцати дней отроду, в специальном «кошачьем» магазине в Мельбурне. Там оказалось три месячных котёнка. Один спал, другой зевал, а третья встала и пошла прямо на Викторию, замахнулась лапой, покачалась на трёх остальных и упала. Виктория засмеялась и сказала: «Вот эту хулиганку мне и дайте!» Назвала котёнка Барсюшей-2 в честь предшественницы — четвероногого «матроса» Барсюша-1, любимцы экипажа той яхты, что прошла вокруг Европы под командованием капитана Виктории Островской. В Греции пушистую красавицу Барсюшу-1 украли местные пенсионеры...

Почти четверть века позади. Но капитан Виктория, хоть ей порой напоминает о себе бедро с «неродным» металлическим суставом, который, кстати, звенит, когда проходишь через рамку металлоискателя в аэропорту, мечтает в очередной раз махнуть из Мельбурна на родину — на Волгу и на Камчатку. Станет за штурвал, как бывало, и заскользит под парусом по океанским просторам... Всего год назад она прошла с друзьями на яхте вдоль любимых камчатских берегов. Не терпится повторить ещё раз и ещё, вместе с бывшими студентами и курсантами...

... С чего вдруг пробудилась в ней, сибирячке, родившейся в далёком от океана Омске, морская душа? Да, там, на её малой родине, и не пахнет морем, — зато есть река Омка, которая в центре города впадает в Иртыш, и над её устьем, на косогоре, стоял притягательный для детворы дом речного училища. Оттуда выходили строем отряды юных красавцев в блузах с полосатым матросским воротником и в бескозырках. За отрядом, чётко чеканившим шаг, толпой устремлялись ребятишки. И среди них непременно маленькая Виктория, своенравная и по-мальчишечьи озорная, энергично топала в такт курсантам-речникам...

Ей так нравилась матроска и так хотелось стать капитаном, что в летнем пионерском лагере упрямо носила не просто белую блузку с красным галстуком, как все ребята вокруг, а надевала поверх галстука гюйс — большой синий матросский воротник с тремя белыми полосами.

Виктория, скорее всего, унаследовала мамин характер. Упорный и романтический. И мама, и папа были учителями. Правда, маме завершить учёбу в педагогическом институте не удалось. Софья Курбатова, мать Виктории, и Григорий Островский, отец, сыграли свадьбу ещё в студенчестве. А потом в семье появилось четверо мальчишек — маме не до диплома стало. Когда у супругов Островских родилась, наконец, долгожданная девочка, радости не было конца. Вот она — победа! Значит, быть ей Викторией... А ей самой до поры до времени это имя не нравилось — очень уж редкое. Да и «братья-разбойники» — из четырёх мальчиков, увы, выжили только двое, Аркадий и Юрий, — не были от него в восторге.

Отца-фронтовика дети не видели всю войну, пока не вернулся домой в конце 1945-го. У мамы часто слушались дежурства по ночам. Младшие Островские почти всегда оставались одни, без пригляда. И братья, которым велено было не спускать глаз с маленькой сестрёнки, всюду таскали её за собой и опекали по-своему, то есть не церемонились, а подгоняли тумаками. Зато стояли за неё насмерть — никто и никогда не смел обидеть маленькую Вику, которую мама звала Витюшкой. Наверное, поэтому она росла отчаянным сорванцом — ничего и никого не боялась.

Жили Островские, как почти все тогда, в «коммуналке», где в шести разных комнатах обитало шесть разных семей, а кухня с большой дровяной печью была общей. «Однажды в студёную зимнюю пору...», как сказано у Некрасова, в комнате у Островских прорвало радиатор водяного отопления. За стенами лютый мороз — Сибирь не любит шутить. Залитый водой паркет скоро покрылся гладким льдом. Братья и их младшая сестрица привязали верёвочками к валенкам коньки и принялись радостно гонять по комнате на коньках. А ночью «конькобежцы» спали на кухонной дровяной печи, ещё сохранившей тепло после сваренных на ней щей...

Свыклась Виктория с коротким, но изнурительно-жарким омским летом и длинной сорокоградусной зимней стужей, когда в комнате было так холодно, что круги мёрзлого молока приходилось оттаивать на плите, а кусочки твёрдого, как лёд, сливочного масла сперва хорошенько разжевывать, а потом уже намазывать на хлеб...

Вика старалась ни в чём не отставать от братьев, принимая как должное их суровое обращение. Она, точно заводная, бегала с ними по городу, а во дворе, прицелившись, снайперски закидывала мяч в дыру ржавого козырька над крыльцом, как в баскетбольную корзину. Но это летом. Кататься по бугристому заснеженному тротуару или по неровному речному льду на коньках «снегурках» скучно — не разогнаться, не скользить долго-долго, захлёбываясь ветром. Рисковые братья Островские придумали забаву — сварганили специальные длинные крючки, с их помощью прицеплялись сзади к проходящим машинам и лихо гоняли по улицам. И Вика с ними...

Наверное, если бы не братья, мамины упорство и мечтательность не переросли бы у Виктории в закалённый мальчишеский характер. Мечта о капитанстве не испарилась. Она маячила, как мираж, на горизонте. Очень хотелось почувствовать простор, силу и скорость. Она записалась в велосипедную спортивную секцию и буквально за месяцы стала вело-кентавром — срослась с «вёликом». В 13 лет выбилась в чемпионки РСФСР среди юниоров-велосипедисток в индивидуальной гонке по шоссе, а спустя три года — в чемпионки страны в командной гонке на треке. Про коньки не забыла — побеждала и в конькобежных состязаниях. 26 лет продержался её рекорд в Омске среди девушек-конькобежцев.

При этом лихая троица младших Островских не доставляла никаких хлопот школьным учителям — все трое прекрасно учились. Братья окончили школу с медалями, а Виктории обидная лишняя «четвёрка» помешала получить медаль. В 1964-м году она окончила Московское высшее техническое училище имени Баумана.

На пятом курсе вышла замуж за москвича-однокурсника Михаила Сосенко. Сошлись на почве увлечения велосипедом. Оба — мастера спорта СССР, исколесили вдвоём и Москву, и пригороды, мотались на соревнования то в Ленинград, то в Ригу, ездили по дорогам Крыма. Во время кавказских спортивных сборов даже поднялись на «вёликах» в горную Красную Поляну, недалеко от Сочи. После свадьбы жили в одной комнате с Мишиными родителями: его мамой, отчимом и младшей сестрёнкой Наташей — ютились за ширмой. Супруги по окончании «Бауманки» получили назначение на работу в столичную войсковую часть. Но молодой паре негде было жить в Москве, — и им пошли навстречу: перевели на службу в налагодную военную организацию, которая на три года отправила их в командировку на космодром Байконур, — Виктории предстояло там налаживать холодильные установки и кондиционеры, а Михаилу — всевозможную автоматику. Они прибыли туда в 1964-м году.

Только три года прошло, как побывал в космосе Гагарин, и всего год — после полёта Валентины Терешковой. О Байконуре уже знали все, но отроду ему было каких-то девять лет...

А до того железнодорожный разъезд Тюратам в Казахстане вёл скучную жизнь. Мало кто останавливался здесь больше, чем на три минуты. Будка стрелочника, несколько домов — вот и вся цивилизация.

Потом пришли смелые люди — из этой точки начали покорять космос. В пустыне разместили космодром — в нескольких сотнях километров от посёлка Байконур. Почему здесь? Во-первых, пустыня — ничего вокруг. Во-вторых, рядом полноводная Сыр-Дарья. В-третьих, есть железная дорога и автомобильная трасса. А главное — 300 солнечных дней в году и относительно близко к экватору, а значит, можно использовать для запусков ракет дополнительно скорость вращения Земли. Строили «объект» по принципу, который соблюдался всегда и всюду в СССР: «прежде думай о Родине, а потом о себе». В воспоминаниях лётчика-космонавта Алексея Леонова читаю: «На фоне всех этих циклопических стартовых комплексов, помещений для подготовки ракет, условия, в которых мы готовились к полёту, были совсем не космические. Для Королёва, например, построили сборно-щитовой домик за 1,5 тыс. рублей. Такие сегодня на дачах даже не строят. В 1960-х нам это объясняли тем, что только что война закончилась. Жить можно и в землянке. Вся страна так живёт...»

Когда молодожёны, выпускники «Бауманки», были в прославленный Байконур, здесь, в сухих степях,





Пионерка



Маленькая Вика с родителями  
и двумя братьями — Аркадием и Юрием

Папа Григорий Сергеевич Островский и мама  
Софья Владимировна Островская (Курбатова)



Москва, студенчество, увлечение велосипедом...



Когда посёлок начинали строить, он выглядел вот так





Молодой инженер Виктория

Внизу: Соня, мать Виктории, призывавшая детей всегда доводить дело до конца, в свои юные годы, наверное, тоже мечтала стать морячкой. Соня (слева) с подругой. 1930г.



«Деревянный городок» — деревянные бараки без условий и удобств...



Ларёк в  
«Деревянном»  
городке

Внизу: Она будет ходить по морям на яхте!



уже существовал так называемый Деревянный город — деревянные бараки без условий и удобств...

Им дали комнату в Деревянном городке. На рассвете, продрогнув под синими шерстяными солдатскими одеялами, просыпались и видели — стена напротив покрывалась инеем...

Журналист «Красной звезды» Алексей Пиманов, служивший некогда на космодроме, вспоминает: «Самое яркое впечатление — это тяжелейший климат: летом плюс 50, зимой минус 30 и страшный пронизывающий ветер с песком. Я тогда впервые понял, что такое промёрзнуть до костей. Трудно представить, но от казармы до пункта связи, где мы несли дежурство, было всего 400 метров, и за это расстояние я успевал так замёрзнуть, что буквально чувствовал кости изнутри. Летом, наоборот, жара и постоянная жажда. Воду пить не разрешалось. У каждого была фляга с зелёным чаем, и её надо было растягивать на весь день. Я только к концу службы сумел это сделать. А у нас были случаи, когда люди погибали от обезвоживания...»

К счастью для Виктории и Михаила, их через некоторое время переселили в квартиру жилого дома через дорогу от «нулевой» площадки («Нулёвки»). А в «Нулёвке» стояли дома для космонавтов и для гостей. Предоставленная квартира тоже принадлежала «Нулёвке». В ней останавливались командировочные офицеры из Министерства обороны. Правда, они приезжали редко.

Виктория и Михаил, конечно же, отправляясь из Москвы на Байконур, прихватили с собой велосипеды. Сперва гоняли по Ленинску (так тогда назывался город) и по степи. Потом, когда в городе открыли спортивную школу для детей, Миша тренировал мальчиков, а Виктория — девочек. Но как тренировать, если велосипедов всего ничего? Тогдашний начальник штаба генерал Александр Александрович Курушин, энтузиаст спорта, пришёл на помощь. Виктории Островской дали... самолёт. Она полетела в Москву, обратилась в спортивное общество ЦСКА. И посланнице знаменитого Байконура выделили 20 бесплатных велосипедов — с замечательными, сияющими на солнце золотыми рамами. На этих велосипедах тренеры носились вместе со своими питомцами повсюду, невзирая на всяческие пропускные пункты. И даже на легендарную первую площадку, где запускали в космос Юрия Гагарина. Ребятишки, оседлав двухколёсных «коней» и облачившись в спортивную униформу, чувствовали себя особенными...

Закончились три года байконурской командировки. Супруги вернулись в Москву. Теперь они были «при деньгах», поскольку в далёком Ленинске жили на командировочные, а нетронутая зарплата потихоньку копилась. Сперва снимали жильё в разных местах Москвы. А потом купили кооперативную малогабаритную двухкомнатную квартиру. И продолжали работать в системе

Министерства обороны СССР: Виктория — в проектной организации, а Михаил — в московском филиале Ленинградского оптико-механического объединения (ЛОМО). Пролетело несколько лет. Инженер Островская уже стала руководителем группы. Это соответствовало военному званию подполковника...

Но его величество случай взял и круто повернул судьбу Виктории Островской. В отпуск она поехала к брату Юрию, который жил тогда в Севастополе. У брата оказался друг — яхтенный капитан Виктор Подольский, и Виктория вместе с Юрой вышла в море под его водительством на яхте класса «дракон» — в качестве шкотовых матросов. Магия морского простора и свободы, покачивание на волнах, напрягшийся под ветром белоснежный парус — это опьяняло и завораживало. Она почувствовала вкус настоящей воли. Всплыла детская мечта — она буквально «заболела» парусом. И успешный инженер Островская приняла тогда окончательное, жизненно-важное решение: отныне она будет ходить по морям на яхте и даже станет яхтенным капитаном!

Но прежде надлежало навсегда сбросить с себя кандалы и цепи так называемых «допусков к стратегическим секретам», которыми опутало её военное ведомство. Не надо ей никакой карьеры, никаких воинских званий. Она твёрдо пошла на риск — сменила инженерную профессию на преподавательскую. Стала учить своему «холодильному» делу студентов Московского химико-технологического техникума. Была классным руководителем, таскала ребят по столичным музеям и концертам, ездила с ними в турпоходы на озеро Селигер. Работала азартно. Но больше всего радовалась долгому отпуску, который к тому же всегда летом — значит, можно по-настоящему заняться парусом и ходить в каникулы по морям-океанам. Нашла яхт-клуб на станции «Водники» на Клязьминском водохранилище — наверняка, здесь научат водить яхту. Окрылённая надеждой Виктория пришла в яхт-клуб. Шла сюда, как на праздник, — вся в белом. Но её послали мыть пол в гальюне (это туалет с выгребной ямой). Теперь она вспоминает это и смеётся. Шкурить, шпаклевать, красить, работать с эпоксидной смолой — сама научилась и многих мужчин научила. А ей, молодой, весёлой, симпатичной, в ту давнюю советскую пору глобального дефицита — в 1970-е — раздобыть бы красивое платье и модные сапоги на зиму... Нет, Викторию тогда мучил другой вопрос — как отмывать руки? Она ездила в яхт-клуб на станции «Водники» под Москвой по выходным. Возвращалась усталая и смущённо прятала руки. В электричке пассажиры вокруг с дачными цветами, с ягодами — пахнут приятно. А от неё несло ацетоном, эпоксидной смолой и бензином. Такова была цена, которую приходилось платить за надежду отправиться в море. На занятиях в техникуме, когда случалось писать что-то на глазах у студентов, она старалась прикрыть руки, чтобы не заметили «траура» под ногтями и вьёвшейся



в кожу краски. Пока мечта одуряюще пахла бензином, эпоксидной смолой и ацетоном...

Настало время собираться на регату, но в яхт-клубе она осталась «за бортом». Нет, не было ветра удачи в её парусах. Не повезло? Но Виктория не из тех, кто сдаётся. Она идёт по жизни, твердя самой себе вечное мамино напутствие своим детям: **идти к цели, не сворачивая с пути, всегда доводить дело до конца и всегда верить в себя!** И эта несокрушимая мамина вера в своих детей одарила и их верой в себя и в своё дело.

И вдруг подвернулся случай рвануть на Дальний Восток — где океан, острова, дальние морские круизы для туристов. У соседки Виктории по московскому дому оказалась родственница, живущая в Южно-Сахалинске. Соседка дала Виктории адрес, и та полетела. Остановилась у этой родственницы, погостила, но, услышав, что в порту Корсаков, — это в проливе Лаперуза, между Хоккайдо и Сахалином, в сорока километрах от Южно-Сахалинска, есть яхт-клуб, — села в автобус и покатила туда. Пришла в яхт-клуб и на всякий случай твёрдо объявила: «Я — яхтсменка из Москвы. Хочу у вас позаниматься!» А в ответ услышала: «Бери яхту, вычерпай из неё воду и иди!» Вот так просто. Виктория стала членом Корсаковского яхт-клуба. Частенько летала из Москвы на дальневосточный остров — и здесь наконец-то вышла в море с яхтсменами Корсаковского клуба. Чуть позже сахалинцы приобрели новенькую деревянную яхту, сошедшую с ленинградской судовой верфи, и в первый раз стали участниками регаты «Кубок Балтики». Викторию включили в команду яхтсменов Корсаковского яхт-клуба «Океан» с далёкого острова Сахалин...

Пришла-таки её первая регата! Для Виктории это было долгожданное наслаждение морем, парусами, небом, плеском волн, собственной ловкостью — всем тем, без чего не может быть никакого счастья настоящему яхтсмену. На балтийской регате Виктория познакомилась с яхтсменами из Московского яхт-клуба. Те, признав в ней товарища и землячку, пригласили к себе в яхт-клуб — так, годы спустя, она стала, наконец, признанной московской яхтсменкой.

... Виктория упорно продолжала испытывать себя в разных регатах и, конечно же, в походах по любимым дальневосточным морям. Изучала морское дело, лоции, основы судовождения, международный свод сигналов, вязала узлы... В составе команды крейсерских яхт прошла около трёх тысяч морских миль по Тихому океану, Берингову, Охотскому, Японскому морям и возвратилась в Москву, в свой яхт-клуб...

А потом, уже набравшись и преподавательского опыта в техникуме, и мореходных навыков на морях-океанах, она вернулась и в свою альма-матер — в родную «Бауманку», то бишь МВТУ им. Баумана. Стала руководить секцией парусного спорта на кафедре физического воспитания. Лепить из студентов людей, одержимых

парусом и морем, — это здорово! Правда, секцию пришлось поднимать из руин. А у этой секции было славное прошлое. Она возникла в МВТУ давным-давно — в 1954-м году, когда из Ленинграда в Москву прибыли четыре новеньких швертбота<sup>1</sup> типа «М» («Эмка»), и группа любителей паруса из «Бауманки» бережно выгрузила из вагонов эти бесценные, первые в Москве яхты. При парусной секции МВТУ открыли школу рулевого. Состав новоиспечённой секции был самый пёстрый: первокурсники и дипломники, преподаватели и лаборанты. Были даже девушки. Когда на курсе, скажем, из 250 человек — только пять девушек, а в парусной секции есть «шкиперы в юбках» — это уже что-то. «Бауманцам» завидовали. На берегу Пироговского водохранилища создали первый в Москве спортлагерь яхтсменов. У флотилии появилась своя гавань, а у любителей парусного спорта — фанатиков, вечно мокрых, голодных, но полных энтузиазма и всевозможных идей — появилась точка опоры, с помощью которой они рассчитывали перевернуть мир. И ведь почти перевернули!..

Посыпались победы. В начале 70-х годов парусный спорт МВТУ вышел на всесоюзную арену. Яхтсмены узнали акватории Балтийского и Чёрного морей, Онежского и Ладожского озёр, их не пугал и Тихий океан. МВТУ приобрёл новую «Эмку» — и её экипаж почти десять лет значился в призёрах. Но... Увы и ах! В 1977-м году базу «Бауманки» нежданно-негаданно стёрли с лица земли — уничтожили по чьему-то неразумному приказу. 300 студентов, преподавателей, сотрудников МВТУ остались без базы. Небольшой участок на берегу Пироговского водохранилища, который она занимала и на котором было подготовлено 520 рулевых, 318 спортсменов-многоборцев, 210 инструкторов-спасателей, более тысячи человек научились плавать, — так и остался пустовать...

В начале 80-х Виктория Островская взялась возродить секцию, в которой «на ходу» была только одна обыкновенная гоночная яхта-470<sup>2</sup> — на 2 человека. Впрочем, несмотря ни на что, остались здесь люди, отдавшие парусу по двадцать-тридцать лет жизни. Ожила школа яхтенного рулевого. Здесь новички постигали истину, что управление судном с двигателем — просто профессия, а управление парусным судном — это искусство, то есть нечто большее. Дескать, ещё Нахимов говорил: «Да-с, самовар (т.е. пароход) — полезное изобретение человеческого гения, но не приложу ума, как воспитывать на них находчивость и смелость моряков?»

<sup>1</sup> Швертбот (нем. *Schwertboot* «Лодка с мечом», *англ. dinghy*) — тип конструкции парусной яхты.

<sup>2</sup> Яхта-470 — олимпийский класс парусных яхт, швертбот, монотип, экипаж 2 человека, парусное вооружение шлюп, имеется спинакер. Название класса происходит от длины корпуса в сантиметрах. (*Википедия*)

Первым делом надлежало отремонтировать парусный флот МВТУ. По срокам жизни ему перевалило за десять лет и больше. Давно пора списывать. Но других яхт нет, а на старых недоставало важных вещей. Пришлось яхтсменам делать их самим или покупать за собственные деньги. Даже краску им в родном вузе не удалось получить, потому что на складе МВТУ... не горел свет! А выдавать краску при свете электрического фонарика почему-то отказались. А ещё не хватало трёх мачт — и без того небольшой флот уменьшился на три яхты. Даже два новых «Летучих Голландца»<sup>3</sup>, только что привезённых с ленинградской судовой верфи, пришлось около трёх месяцев доводить до рабочего состояния. Да и своей водной базы не было. Парусная секция МВТУ жила «на чужих хлебах» — на базе спортбассейна «Буревестник», чувствуя себя немножко неловко в положении зажившегося гостя. Но, как пелось в известной советской песне: «кто хочет — тот добьётся!» Раз нет своей базы на воде, устроили в Пирогово, на берегу водохранилища, палаточный лагерь. Жили на свежем воздухе. Держались на одном энтузиазме — лагерь функционировал четыре месяца в году — без единой штатной единицы! Яхтсмены организовали круглосуточное дежурство. Летом такие дежурства, пожалуй, имели свою прелесть. Но осенью холодало, начинались занятия — и те, кому приходилось дежурить в лагере зябкими или дождливыми ночами, — чаще всех, конечно же, Виктории Островской, — вновь и вновь с сожалением вспоминали о бывшем уютном яхт-клубе МВТУ, который чиновные дяди превратили в никчёмный пустырь...

Между тем, секция уже вовсю действовала. Засверкали на водной глади белые треугольники, заскользили по волнам лёгкие, проворные яхты «бауманцев». И не только под Москвой. При преподавательнице Островской для многих именно в «Парусе» — так звался яхт-клуб МВТУ, — как и в славные былые годы, впервые начиналось настоящее, большое плавание. Даже при том, что в «Парусе» крейсерских яхт, на которых ходят в дальние походы, не водилось. Зато они водились у днепропетровских яхтсменов, которые их построили сами, но не успели приобрести опыт вождения, — и днепропетровцы пригласили московских «парусников» с преподавателем В. Островской совершить дальний поход в эскадре крейсерских яхт из Днепропетровска в Севастополь. Путешествие посвящалось 200-летию Севастополя. А маршрут такой: Днепропетровск — Запорожье — Каховка — Херсон — Очаков — Одесса, а в Севастополь ехать своим ходом, то есть поездом.

В один из жарких июньских дней возле спорткомплекса МВТУ внимание проходящих студентов привлекла небольшая группа парней и девушек в морских

белоснежных «голландках»<sup>4</sup> с голубыми гюйсами — это была отъезжающая в плавание «бауманская» команда. Строгая Виктория Островская требовала от своих питомцев не только железных мускулов, воли, матросских навыков, холодной головы, но и ежедневных записей в дневнике. И они не ленились — писали. Познакомившись с этими дневниками, зафиксировавшими происходившее точно и с завидным юмором, я детально и «в лицах» представила себе поход, будто сама с ними ходила. Вот дневник выпускницы МВТУ, матроса Лены Рябкиной:

*«15 июля 1983 года. День перед стартом. Все пахали по мере сил на своих каравеллах: заделывали последние дыры, закупали последние продукты. Суeta предотъездная: носят тюки, паруса, матрасы. Настроение у всех чемоданное. Завтра в море!*

*16 июля. Все отчалили с хорошим ветром, баллов до пяти. „Садко“ вышел под мотором. На ходу пришлось закреплять паруса, ставить штормовой стаксель<sup>5</sup>, стоя на бушприте<sup>6</sup>. Волнами забрызгало. Зато и удовольствие!»*

Оказывается, в яхт-клубе было две Лены — Лена Рябкина и Лена Соколова. Обе — отчаянные. Целую зиму ждали момента, когда можно, наконец, спустить яхту на воду, поднять парус, поймать попутный ветер и... Они воспринимали это как счастье. Надеть трапецию — и за борт «на отклонку». Висеть над водой и мчаться... Виктория это понимала, как никто. Она мне рассказывала, что двух Ленок в клубе знали все. И если штормило, ветер грозил перевернуть лёгкую проворную яхту, яхтсмены шутили: «Куда, сумасшедшие? Ведь даже Ленки не идут». Потом у Лены Соколовой родилась дочка. По словам Виктории, дочка выросла под парусом. А сначала от Ленок отмахивались, как от назойливых мух. Потом разрешили подраить лодку. Когда узнали их ближе, увидели в работе, поняли — «свои парни», и стали девушки незаменимыми членами секции.

Из дневника Лены Рябкиной:

*«Карты, как всегда, врут. Мы шли неизведанными путями. Ни одного из встреченных нами буёв нет на карте. Наконец, подойдя ближе к берегу, увидели*

<sup>4</sup> Форменка (также голландка белая) — форменная рубашка рядового и старшинского состава ВМФ РФ из отбеленного хлопчатобумажного полотна. Широкий отложной воротник и манжеты — из бязи тёмно-синего цвета с тремя белыми полосами. Погончики белые нашивные, соответственно воинскому званию.

<sup>5</sup> Стаксель (нем. stagsegel, «штаговый парус») — треугольный косой парус, поднимаемый по штагу между мачтами или впереди фок-мачты.

<sup>6</sup> Бушприт, бугшприт (нидерл. boegspriet; от boeg — нос + spriet — пика, вертел) — горизонтальное либо наклонное рангоутное дерево, выступающее вперёд с носа парусного судна.



название пристани и поняли, что нам ещё плыть и плыть. Тогда запустили двигатель и стали догонять свою эскадру. Так мы мчались до самой Каховки, пришли затемно и пришвартовались к стенке шлюза. Уснуть по-человечески не пришлось, поблизости ходили здоровые барки, потом нас стало бить о стену, потому что кранец отвязался и упал в воду...»

От Виктории я узнала, что Лена Соколова привезла в яхт-клуб сундук. Настоящий, кованный. Хранилось в нём самое ценное для яхты: инструменты, растворители, краска, спасательные жилеты. Про его содержимое ребята, перемигиваясь, говорили: «Приданое невест!» Ещё из дневника Лены Рябкиной:

«Лавировали с час, надоело. Решили идти под мотором до Херсона, так как ветер слабый, а до Херсона хочется... На обед был замечательный борщ, а когда я высунулась из каюты на палубу, то увидела чудесный старинный корабль-каравеллу времён Петра Первого под названием „Мария“. Говорят, что там внутри койки подвешены на цепях. Сняла, успела.»

А теперь дам слово другому участнику похода — Серёже Охотникову, студенту пятого курса. Серёжа был душой парусной секции, певец и гитарист. Он едва ли не больше всех сделал для яхт-клуба «Парус». Из дневника Серёжи Охотникова:

«20 июля. Всю дорогу до Херсона вспоминали Островскую, а приходим в Херсон и смотрим: по причалу бежит она. Радостно встретить своего командира, хоть и строгого... Как всё-таки здорово, что есть такие люди, как она, и что она наш тренер.»

... Я сегодня дежурю, готовить ужасно неудобно: во-первых, большой крен, во-вторых, — волна. В общем, я весь день выделял акробатические трюки.

... На горизонте показался большой парусник. Видны только мачты и реи. Постепенно сближаемся с ним. Это барк „Товарищ“, — сколько дней мы мечтали попасть на него в Севастополе. А встретились здесь, в Днепро-Бугском лимане. Вот он идёт нам на встречу — красавец, как на картинке... Нет, в сто раз красивее — на фоне моря, неба и солнца. Он, как из сказки, появился и пропал за горизонтом. Как интересно хотя бы раз ступить на палубу этого корабля, а о том, чтобы стать членом его команды, и мечтать смешно, а как хочется... Вставать под свисток боцмана и бежать ставить паруса или отдавать швартовы, карабкаться на мачты и даже драить палубу. Есть ведь такие счастливицы, которые всё это испытали. Когда увижу ещё одну падающую звезду, я загадаю: попасть на этот парусник.

... Вечером после ужина я играл на гитаре и пел песни. И самому было так здорово на душе от всего: оттого, что дул небольшой тёплый ветерок, оттого, что надо мной было южное звёздное небо, оттого, что я сижу на яхте и уже прошёл на ней немало миль...»



Серёжа Охотников

А теперь, чтобы изображение получилось, так сказать, «стереоскопическим», я передам слово Виктории Островской — она ведь тоже вела дневник:

«Сразу после „Кубка Балтики“, в котором участвовала, лечу догонять эскадру крейсерских яхт днепропетровских яхтсменов, среди которых наши „бауманцы“. В Днепропетровск прилетела вечером. Пока добралась на речной вокзал, убежал последний „Метеор“. Пришлось ночевать на лавочке.

На первом „Метеоре“ лечу до Запорожья. Предупредила капитана, чтобы следили, не появятся ли яхты в поле зрения. Вылетаем в Каховское море, — простор, приходится всё время вести наблюдение вкруговую. „Метеор“ развивает бешеную скорость. Новая шапочка и тёмные очки исчезают в пучине. Перегорел электродвигатель на „Метеоре“ — пришлось ехать автобусом в Херсон. Приехала ночью. Бегу на причал — стоит одна яхта. Там двое маленьких ребятшек.

Бегу на дебаркадер. Там встречают сухо: «Ни о каких яхтах не знаем, приходите утром». На дебаркадере — старичок с удочкой. Узнаю в нём отца знаменитого капитана барка „Товарищ“ Олега Павловича Ванденко. Вспомнили с Павлом Ивановичем, как вместе ходили на „Товарище“ в 1982 году. Служители дебаркадера, послушав наш разговор, стали доброжелательнее, предложили переночевать у них, принесли рюкзак.



Яхтсменка Лена Рябкина

Утром — к диспетчеру порта: „Яхты не проходили?“ — „Нет“.

Вечером показались яхты. То с одной, то с другой машут весёлые, загорелые наши „бауманцы“. Яхты одна за другой швартуются к причалу. Двое высказывают взять мои вещи, остальные все заняты: кто стоит на вахте, кто готовит ужин — дисциплина на море прежде всего.

Приходится поспешно знакомиться со всеми экипажами сразу. На яхте „Тина“ идёт судовладелец Валера с женой, маленьким сыном и другом. Все до этого никогда не были на море. Яхту Валера построил сам — отличную, по типу картера, а вот опыта судовождения нет. Внутри яхта ещё не до конца оборудована, нет никаких навигационных приборов — впрочем, их не было ни у кого, даже у тех, кто ходил на яхтах в Тихий океан. Приходится срочно бежать искать кальки, карты, пособия. Усаживаю Лену Рябкину калькировать карту.

На следующий день стартуем из Херсона. Иду капитаном на яхте „Тина“. Фарватер знакомый — ходила тут на барке „Товарищ“, когда проходила штурманскую стажировку.

На ночь собрались в небольшом заливе. Утром выходим в Днепровский лиман, который встречает нас шквалом и сильным ветром. Яхты разбросало по лиману, — они разной постройки, с разной

парусностью, — а ветер усиливается. Загоняю в каюту всех, кроме судовладельца. Большая волна. Малыш наш держится молодцом, не жалуется.

В бинокль виден Очаков. Начался сильный дождь. С трудом держу румпель. Здесь-то мы встретили смерч, он прошёл в полутора метрах от носа — удерживала яхту, приложив все свои силы, чтобы её не перевернуло. На всю жизнь остался шрам от порванного сухожилия на правой ладони. Яхту развернуло на 180 градусов, порвало треугольный парус. Скомандовала аврал, — ребята убрали порванный парус. Дождь проливной — никакой видимости.

... Вся эскадра двинула на Одессу. И вот, наконец, выходим в море. Валера радуется, как ребёнок, пробует на вкус забортную воду: солёная! Вот и просолится, наконец, его „Тина“...

Швартуемся в яхт-клубе Черноморского флота. Порт яхт-клуба весь забит — оказывается, здесь стоят яхты „Кубка Чёрного моря“. Только хотела дать команду майнать грот, чтобы пришвартоваться к причалу, — у судовладельца взыграло мужское самолюбие: на глазах всего флота его яхтой правит женщина! Он отбирает румпель и берёт команду на себя. Спустя несколько минут мы релингом<sup>7</sup> врезаемся в бетонный причал. Бетону — ничего, а релинг — всмятку».

И «под занавес» о походе опять из дневника Лены Рябкиной:

«Севастополь стал реальностью: ребята закончили своё путешествие на праздновании 200-летия Севастополя. Мы решили посетить шхуну, в которой сделали кафе, и выяснить судьбу нашей Виктории Григорьевны Островской. И сразу налетели на неё — радостная встреча, музыка, лобызания. Весь день бродили по городу, вечером попали в гости на „Фею“, где нас чудесно приняли, напоили чаем, дали гитару. Спать нас отвели в чудный погребок-катакомбы, говорят, что это рундук яхты „Таврия“... Разлеглись на парусах и под парусами. Перед сном купалась среди фосфоресцирующих брызг...»

Вечером был великолепный салют: со всех сторон бухты и с кораблей палили цветными зарядами, всё это отражалось в воде: ракеты, освещённые огнями корабли — всякие „Меркурии“, „Потёмкины“...

После салюта потихоньку поползли к вокзалу, где взяли билеты на почтово-товарный поезд. В поезд влезали „с мылом“, Серёгу Леша засунул в форточку. Дорога из Севастополя нам обошлась в два раза дороже, но главное — мы можем сказать: „Мы там были!“».

И всё у них в секции, у «парусников», да и у их капитана тоже, на первый взгляд, было отлично. О трудностях, с которыми сталкивались, упоминали вскользь. Ну, да, — не хватало парусов, не было своей территории для базы. Проблем всяких, больших и малых,

<sup>7</sup> Релинг — ограждение на борту кораблей.



в общем-то, хватало. Но всё это преходящее. Для них парус в жизни — не просто увлечение. Это стержень, на котором держится всё остальное в жизни. У каждого человека — свой парус. Хорошо, когда он есть.

«Белеет парус одинокий в тумане моря голубом...» — красивые хрестоматийные строчки. У кого-то они вызывают грусть как напоминание о несбывшейся мечте. А для других — одержимых романтиков, вроде Виктории Островской, — полны радости и веры в себя. Потому что это — реальность. И это — лучшая часть жизни. Преподаватель Островская вознамерилась сделать всё возможное, чтобы далёкий белый парус на морском горизонте стал реальностью для её «бауманских» питомцев.

Одержимая «морячка», Виктория взялась пробивать упрямым лбом стены, возводимые то чиновниками от спорта, то всевозможными «фомами неверующими» с предубеждением против женщин-яхтсменок. Попробуй переубедить упёртых мужчин, когда знаешь: в парусном спорте отдельных для женщин соревнований нет. А значит, и скидок — тоже никаких нет. Когда тебе, соприкоснувшейся с космонавтикой, доподлинно известно: «испытание яхтой» включено в программу тренировок космонавтов. Одно это говорит, насколько тяжело бывает яхтсменкам... И всё-таки Виктория организовала в «Бауманке» мощную парусную секцию, в которую потянулись студенты, о которой заговорили в других вузах и писали в столичных газетах. Под влиянием Виктории Островской интерес студентов к парусу и морю настолько возрос, что в училище имени Баумана стали сдавать зачёт по парусному спорту...

Жаль, что своей крейсерской яхты для морских походов в «Бауманке» по-прежнему не было — приходилось фрагтовать. Виктория обратилась в Спорткомитет СССР с просьбой выделить МВТУ крейсерскую яхту. В СССР спортсмены не вправе были обзаводиться собственными яхтами за наличные деньги. Парусное судно — вещь дорогая, можно сказать, роскошь, ни в каких спортивных магазинах не продавалась. Владеть яхтами могли только некоторые общественные организации и государственные учреждения, причём, приобретать по безналичному расчёту, то есть, расплачиваясь не денежными купюрами, а с помощью записей в определённых документах. Какое-то количество яхт находилось в ведении Спорткомитета СССР, и он распределял их по спортивным обществам, НИИ, вузам и т.д. Яхты, разумеется, были в дефиците, и распределение осуществлялось не без жульничества. Виктории Островской, хлопотавшей насчёт парусного судна, не отказали в просьбе, нет! Но в «распределителях» окопались махинаторы и привычно предложили ей сделку — написать в ведомости, что за яхту заплачено на 10 тысяч рублей больше, чем она стоила на самом деле. Виктория оторопела от такой наглости. Приписанные деньги «чиновники от спорта» получить ассигнациями, конечно же, не могли. А вот

приобрести на них дорогие фирменные комбинезоны, сапоги, перчатки, всю экипировку, — запросто. А потом либо перепродать (уже за наличные, разумеется), либо оставить себе. Виктория хмуро смотрела на выписанный счёт. «Поставьте вместо 75 тысяч — 85 тысяч и подпишите!» — буднично сказал ей спортивный босс. «Почему? Тут же написано: стоимость яхты — 75000 рублей!» — возмутилась Островская. «Это как гонорар, — уверенно произнёс спортивный начальник и беззастенчиво добавил: — На 10 тысяч больше, на 10 тысяч меньше — какая вам разница? Деньги-то казённые — не из вашего кармана...» Виктория поняла, в чём дело. И не подписала.

Вуз заплатил за покупку честно — без «левых» рублей. Спорткомитетчики вынуждены были выдать эту яхту секции парусного спорта МВТУ. Но затаили зло на смутьянку Островскую и решили наказать. Для начала — силой и хитростью вернуть себе выделенное судно, придумав причины для его «изъятия». Виктория разгадала манёвр. Вместе со студентами и аспирантами хранила яхту, как зеницу ока, — её держали в институтском яхт-клубе: днём — под наблюдением яхтсменов, а по ночам Виктория спала в ней, закутавшись в шубу. Охраняли, как говорится, «всем миром», чтобы не увезли. И выиграли схватку. Яхта досталась «бауманцам» в результате большой победы. Оттого и дали ей имя «Виктория-1». Правда, позже члены яхт-клуба заявили, что и в честь капитана Островской. На «Виктории» «бауманским» яхтсменам — студентам, которые и по морям-то никогда не ходили, — предстояло грандиозное плавание по Тихому океану: из дальневосточной Находки отправиться в научно-спортивную экспедицию до Петропавловска-Камчатского. Однако перед морским походом девятиметровой «Виктории» пришлось выйти в «сухопутное плавание» от Москвы до бухты Находка. Яхта двигалась по железной дороге на товарном поезде — «Викторию» закрепили на специальной платформе. А в каюту драгоценного «плавсредства» посадили сопровождающего — аспиранта МВТУ Виктора Резанова, чтобы никто её не украл и не испортил — ведь путь шёл через сибирскую таёжную глухомань, где уголовные «работяги» могли на неё позариться. Двадцать весенних дней катила посуху плавучая «собственность» МВТУ. Но позарились на неё вовсе не лесные разбойники. Аспирант В. Резанов обратил внимание, что на некоторые железнодорожные станции иногда приходили странные телеграммы из Спорткомитета СССР: «Остановите продвижение груза с яхтой, не давайте ей ехать дальше!» Однако аспирант оказался не из пугливых, а из весёлых — он над такими прохиндейскими шуточками только смеялся.

... И вот, наконец, «Виктория» с капитаном Островской и со студенческим экипажем на борту вышла в море. Находка, Корсаков, Петропавловск-Камчатский, Усть-Камчатск, Командорские острова,

Петропавловск-Камчатский — по этому маршруту в 1986-м году прошла на крейсерской яхте «Виктория» научно-спортивная экспедиция МВТУ имени Н.Э. Баумана. На каждом этапе шёл новый экипаж из четырёх человек, за исключением последнего, где на яхте находились шестеро. Бессменными оставались только две Виктории — яхта и её капитан, преподаватель МВТУ Виктория Островская. Впервые женщина — яхтенный капитан — провела парусник в этих широтах. Подчеркиваю: экспедиция носила научный характер, а не только спортивный.

Учёные из НИИ медико-биологических проблем много лет следили за походами Виктории Островской. В 1985-м, впервые в истории парусного спорта страны, Виктория в одиночку пересекла Чёрное море. В следующих номерах «АМ» я расскажу об этом уникальном путешествии. А пока упомяну лишь, что тогда на её долю выпало тринадцать штормов за сорок дней пути. Отказал авторулевой, и она практически не спала десять суток подряд. Чтобы не заснуть, жевала кофе. Одной рукой держала румпель, другой делала пометки на медицинских схемах и тестах.

Однако здесь, на Дальнем Востоке, в океане, она тревожилась больше, чем тогда в Чёрном море. Сейчас с ней были люди. И она, как капитан, была ответственна за них.

Виктория детально проработала маршрут, а капитан порта разослал оповещения всем судам, что идёт яхта «Виктория». Чтобы не раздавили её ненароком. И чтобы оказывали содействие. И все встреченные в пути мореходы, даже те, кто никогда не слышал о походе яхты, первым делом интересовались у яхтсменов: «Нужна ли помощь?»

Сначала шли по Японскому морю одни девушки — до порта Корсаков, что на Сахалине. На втором этапе путь яхтсменов-бауманцев лежал через Охотское море, Четвёртый Курильский пролив, Тихий океан — в Петропавловск-Камчатский. Третий этап плавания начался отсюда, из «столицы» Камчатки, и завершился в Усть-Камчатске. Четвёртый — последний отрезок — шёл из Усть-Камчатска к Командорским островам и от острова Беринга к финишному пункту — в Петропавловск-Камчатский...

Женщина-капитан буквально заражала каждую из четырёх студенческих команд своей одержимостью морем и парусом. Попробуй устоять против доводов той, которая пишет в своём дневнике: *«Когда ты настроил паруса и идёшь на большой скорости без мотора, возникает ощущение безграничной свободы. Никто тебе не капает на нервы, никто не мешает. Для тебя не существует никаких запретов. Ты идёшь, значит, вырвался на волю. В своих плаваниях мы получили эту свободу. Наверное, это то, что испытывают при первом прыжке с парашютом, при первом полёте на аэроплане. Ты чувствуешь, что можешь совершить*

*нечто, неестественное для тебя. А когда вдалеке видишь землю, ощущаешь себя первооткрывателем — в какой бы век это ни случилось...»*

... На втором этапе экспедиции они шли в Анивском заливе<sup>8</sup> под новеньким белоснежным парусом. Его название для меня, журналистки — особы, абсолютно сухопутной, — звучит как длинный крик вороны: спинакер. Такой парус изготавливается из лёгкой ткани, имеет выпуклую форму и по принципу действия похож на парашют. Этакий «парашют», по словам Виктории, катился впереди яхты громадным круглым облаком, и мореходы испытывали при этом несказанную радость. Волнение и ветер не нарушали ритма жизни на судне. Члены команды регулярно заполняли бланки тестов, выданных им учёными, и соревновались, кто скорее их заполнит. А ещё записывали на магнитофон разговоры с проходящими судами. Разговоры велись интересные и полезные. Узнавали, например, что тайфун «Ли», который уже был на Сахалине, двинулся в сторону Магадана, но «передумал» и повернул — ринулся за «Викторией». Стали готовиться к встрече с ним. Волны подталкивали яхту, и она неслась вместе с водами и ветрами Охотского моря. А женщина-капитан, которая вела её, умела видеть необычное в обычном и ждать диковинных встреч. Она не сомневалась: только несведущим людям кажется, будто океан пуст. Он полон жизни и всяческой живности. При выходе в Тихий океан — когда миновали тайфуны «Ли» и тайфун «Кит», — это воочию увидели все, кто шёл на «Виктории». А шли выпускник МВТУ Дмитрий Кукушкин, студент второго курса Виктор Музалев и яхтсмен Андрей Симаков с Камчатки.

Капитан Островская записала в дневнике:

*«В Четвёртом Курильском проливе нас приветливо встречают нерпы. Окружили яхту и сопровождают её некоторое время. А прошли чуть дальше — видим: какая-то коряга плывёт. Оказалось, тоже нерпа. Свернулась и нижней ластой прикрылась. Спит. Мы чуть на неё не наскочили. Она нырнула, а потом вынырнула с сердитым урчанием.*

*У мыса Васильева пришлось испытать неприятные минуты. Сильное течение при безветрии потащило яхту на скалы. Туман. Маяка не видно, а мы от берега в 6,5 милях. Но, к счастью, поймали ветерок — и всё обошлось. К тому же порадовала новая встреча с морскими обитателями...»*

Ночью Викторию и её спутников поразило невероятное обилие птиц. Они буквально усеяли всё пространство яхты. Дело в том, что парус подсвечивался палубным огнём, и маленькие птички, чуть побольше воробышка, летели на свет, ударялись о парус

<sup>8</sup> Ани́ва — залив Охотского моря, у южного берега острова Сахалин, между полуостровами Крильонский и Тонино-Анивский. С юга широко открыт в пролив Лаперуза. (Из Википедии)



Женский  
экипаж

и сыпались на палубу. Вахтенный матрос-третьекурсник, дежуривший на корме, замер от неожиданности, но блаженно улыбался: птицы сидели у него на плечах, на спине, на голове. У Виктории — она как раз в этот момент пеленговалась — птичка-невеличка оказалась под ладонью. Капитан даже погладила её по вздрагивающим перьям...

Из дневника капитана:

*«Тихий океан. Честное слово, до последней минуты не верилось, что мы его увидим. А он действительно оказался тихим. И... чёрным от тысяч птиц, которые бежали по воде, хлопая крыльями, чтобы освободить место яхте...»*

Виктория рассказывала мне, что неумолчный треск птичьих крыльев напоминал шум водопада. Если закрыть глаза, казалось, будто со скалистой крутизны обрушивается вниз горный поток...

Попадались целые стаи редких птиц — топорков. Капитан Виктория не могла налюбоваться этой симпатичной птахой. Призывала матросов-бауманцев: «Смотрите, ребята, это же топорок! Я его зову дальневосточным попугаем. Видите? Он чёрный, размером с голубя, светло-коричневый гребешок с такой косичкой сзади, широкий очень клюв, изогнутый, как топорик. Красный клюв, красные

лапочки. Очень интересная птица...» В былые годы, по её словам, птица встречалась только у острова Беринга, а теперь и вблизи Курил.

В Тихом океане издали наблюдали за китами. Видели фонтаны, а ночью слышали дыхание, мерное и громкое. Старались держаться подальше от этих мирных великанов — лодка могла перевернуться даже от их лёгкого удара по воде хвостом. И, конечно же, были очень внимательны в океане ночью — не приведи, господь, в темноте столкнуться со спящим китом!

Встречались в Тихом океане и великаны совсем не мирные — косатки. Невольное соприкосновение с ними грозило гибелью. Стаи этих агрессивных тварей, всегда занятых своей жизнью, носились, как метеоры, преследуя жертв или собственных сородичей. «Бауманцам» — к счастью, издалека — довелось наблюдать битву косаток между собой.

Шкотовый матрос Виктор Музалёв описал в дневнике своё впечатление от ночного океана: *«Мы получили истинное наслаждение, идя по океанской волне. И когда вынырнувший в утренних сумерках дельфин неожиданно сильно выдохнул воздух, я испугался, а все дружно засмеялись...»*

Второкурсник Дима Кукушкин, увидев океан, занёс в дневник следующее:



**Нерпа нырнула, а потом вынырнула  
с сердитым урчанием...**

*«При первом знакомстве океан оправдал свои оба названия: Тихий и Великий. Тишина и спокойствие после тревожной ночи казались нереальными. Те величавые валы, которые плавно то поднимали, то опускали яхту, не нарушали общей безмятежности».*

Но Тихий океан решил всё-таки проэкзаменовать мореходов. И опять капитан отдаёт команды матросам. Одному: «Шкоты, шкоты растрави!», другому: «Фал грота закрепи, Витя!», третьему: «Ты набил топенант, Андрей?» Яхту подхватывают огромные океанские волны. Лаг<sup>9</sup> показывает до 10 узлов и потом зашкаливает. Когда «Виктория» с экипажем второго этапа путешествия уже подходила к Петропавловску-Камчатскому, в океане разразился шторм. Капитана Островскую это заставляло тревожиться за яхту и находиться в постоянном напряжении, хоть лодка и выдержала тайфун «Ли» и тайфун «Кит» в Охотском море. И вдруг к судну подплыла стайка дельфинов. Морские «артисты» тотчас принялись показывать свои номера — подныривали под яхту и выныривали прямо у носа, потом, будто дрессированные, соревновались, кто выше прыгнет, потом стали резвиться и фокусничать в такой близости, что парень, сидевший на корме, испуганно вскрикнул: «Они меня обрызгали!» Диковинное реву дельфинов продолжалось около четырёх часов. Виктория Островская призналась мне: «Мы даже забыли про шторм. И вообще — всё напряжение снялось. Дельфины — это прелесть. Дельфины помогают человеку раскрепоститься — моряк смотрит и отдыхает, получает удовольствие, а с ним и массу энергии...»

Из дневника капитана:

<sup>9</sup> Лаг — прибор, предназначенный для измерения скорости движения судна.

*«В Москве противники похода говорили мне: „Куда ты на круизном судёнышке идёшь? Потопишь! Потонешь!“ Но после тайфунов Охотского моря я была уверена: наша яхта — отличный мореход. Она устойчива на любом курсе. Ни одна волна не накрыла судно, за исключением какого-нибудь шального гребня, обрушивающегося душем на рулевого. На таком типе яхты, как наша, болгарский яхтсмен Григорьев прошёл в одиночку вокруг света. Сделана она добротно, но жаль, что нет двигателя: приходится держаться подальше от берегов».*

Яхта вошла в Авачинскую бухту<sup>10</sup> столицы Камчатки на рассвете. Команду второго этапа экспедиции удивило величие вулканов и сопков. Поразительная красота! Предстоял выход в город — экипаж нарядился в голубые куртки из «Военторга». Всё будничное убрали подальше. Яхта начала выписывать непонятные для стороннего наблюдателя галсы<sup>11</sup> — это яхтсмены фотографировались то с видом на Вилучинский, то на Авачинский вулканы, то на фоне целой гряды гор.

В Петропавловске-Камчатском экипаж «бауманцев» положил к монументу воинам — освободителям Курил в Петропавловске-Камчатском гильзу с горстью земли, взятой у подножия памятника павшим защитникам Москвы. Святая миссия экспедиции была выполнена. В столице Камчатки произошла смена экипажа. На этот раз он целиком (кроме капитана) стал студенческим: второкурсники Сергей Михальцов, Андрей Борунов

#### **Редкая морская птица — топорок**



<sup>10</sup> Авачинская бухта — крупная незамерзающая бухта Тихого океана у юго-восточного побережья полуострова Камчатка. Является главными транспортными «воротами» Камчатского края. Основной порт — город Петропавловск-Камчатский.

<sup>11</sup> Галс — движение судна относительно ветра.





**Хищные косатки. Невольное соприкосновение с ними грозило гибелью...**

и Эдуард Новаковский, старший помощник капитана; студент четвертого курса Роман Глаголев, достаточно опытный яхтсмен, ходивший с Островской в 1983-м году по Чёрному морю.

Андрей Борунов начал свой дневник так:

*«Мы вышли в море... И сразу пришлось принести в жертву Нептуну свой завтрак: начался шторм. Стрелка указателя скорости бодро поползла вверх и упёрлась в ограничитель... Сидя под холодным солёным душем и слушая гул ветра, с тоской думал о тёплом (из которого недавно вылез) меховом спальнике...»* (Виктория Островская с горьким вздохом поведала мне, что в 2012-м году на встрече «бауманцев» из «Паруса» она и все собравшиеся вспомнили и помянули Андрея Борунова, жизнь которого оборвала авиационная катастрофа в Карелии. — Прим. Т.Т.)

Ребята не сплеховали, когда «Викторию» захватило крылом циклона, идущего от Петропавловска. Сильное течение при отсутствии ветра несло яхту к берегам. Приходилось уходить в океан и опять подбираться к мысу.

В Усть-Камчатске «Викторию» ждали. И не просто ждали. Ведь здесь жили люди, которые помогали готовить экспедицию. Яхтсмены, уже находясь в безбрежье Тихого океана, невидимой нитью радиосвязи соединялись с этим гостеприимным берегом. И вот теперь в Усть-Камчатске, наконец, познакомились. За всю историю Усть-Камчатска «Виктория» оказалась третьей



**Диковинное ревю дельфинов**

яхтой, которая зашла в этот порт. Но... Пора было отправляться в обратный путь. Прогноз давал заморозки, а студентов ждали занятия в институте...

Четвёртый — последний отрезок плавания — оказался самым напряжённым и самым памятным. На борту — четвёртый экипаж. Старший помощник капитана Анатолий Сарвилов — выпускник МВТУ. Он, вечный «финнист» («финн» — класс яхт), уходя в океан, впервые «изменил» олимпийскому классу яхт. Помощник капитана Андриян Николаев — студент четвёртого курса. Трое членов экипажа — из Усть-Камчатска. Накануне выхода из Усть-Камчатска «Виктория» получила трёхсуточный прогноз погоды. Ветер норд и норд-вест был подарком...

Из дневника капитана:

*«Даю команду готовиться к отходу, но зыбь с моря в это время закрыла бары<sup>12</sup>. Течение реки Камчатки „захлёбывается“, не может сопротивляться океанским волнам...»*

В такую погоду суда не выпускают из порта. Пришлось пережить целые сутки. Из порта яхтсмены выходили на буксире. Прощаясь с буксировщиком, выпустили в небо несколько ракет. На рейде тяжёлая зыбь подбрасывала суда, стоящие на якорях...

Из дневника капитана:

*«21 сентября. Буксирное судно легко подхватывает нашу яхту, и она устремляется в море, оставив позади на причале гостеприимных усть-камчатцев. Жаль, помахать им рукой я не смогла, поскольку одна рука на румпеле, другая с микрофоном: держу связь с буксиром.*

<sup>12</sup> Бар — песчаная подводная отмель в устье реки, образовавшаяся в результате осаждения речных и морских наносов. Бар отгораживает устье реки от моря.



Яхта «Виктория» входит в бухту Петропавловска-Камчатского

23 сентября. Скоро Командоры. Вся команда за столом кают-компания дружно работает ложками, уничтожая домашние деликатесы. Из-за горизонта торчат сопки. В мыслях мы уже гуляем по острову, косою косим грибы и ловим рыбу, но... Рулевой кричит: „Ветер заходит! Волна увеличилась!“ Меняем геную (большой парус) на маленький штормовой стаксель. Остров Беринга поднимается из-за горизонта и растёт на глазах. К северо-западному мысу вышли с ювелирной точностью. На траверзе<sup>13</sup> села Никольского засветились створные огни и маячок острова Топорков — хороший ориентир для ночных манёвров. На рейде виднеется какое-то судно. Решаю остаться возле него, а утром идти в порт. Держим курс прямо на судно и вдруг замечаю, что оно срывается с места и, не зажигая ходовых огней, уходит в океан... Это послужило нам сигналом к опасности. Видимо, идёт волна цунами или неожиданный шторм.

С селом Никольским связаться по радиации не удалось. Ветер и зыбь усиливаются. Остров прикрывает нас от зыби. Кругом темень непроглядная.

Идём по компасу. Вода холодными струйками стекает в сапоги. меховые костюмы под „непромокайками“ набухли. Движения становятся неуклюжими. Но пока терпимо. До трёх часов ночи идём на юг вдоль острова. Всё время беру подальше от берегов. Мы с помощником поочередно на руле. Предупреждаем друг друга о большой „шальной“ волне, едва улавливая её по светящемуся белому пенистому гребню. Кругом — рёв и грохот волн, воеет ветер. Вход в каюту задраен. Ребята, свободные от вахт, спят. Что ещё ждёт нас впереди? Было около четырёх часов, когда за горизонтом высвечиваются огни Никольского. Но из-за ветра о швартовке в Никольском не может быть и речи. Советуюсь с экипажем, — и поворачиваем яхту в океан. Прощайте, Командоры! Жаль, что не пришлось сойти на берег, а он — так близко!..»

Утром поймали метеосводку по радиации: «Штормовое предупреждение. Идёт циклон с ураганным ветром. Радиус действия — 400 морских миль». Много позже стали известны подробности. Четыре циклона слились в один у острова Симушир (Курильские острова), и он пошёл в направлении Командорских островов. Капитан Островская догадалась, что яхта попала, пожалуй, в самый

<sup>13</sup> Тра́верз (фр. *traverse*, от *traverser*, перебежать поперек) — направление, перпендикулярное курсу судна.



опасный сектор циклона<sup>14</sup>. Хорошо ещё, что десять часов укрывались за островом. Виктория мгновенно и почти интуитивно нашла выход — самый короткий и, как позже выяснилось, единственно правильный путь: выбраться из штормовой зоны через центр циклона, пройдя через его «глаз».

Из дневника капитана:

*«24 сентября. Свист ветра перешёл в непрерывный вой. Ливень встаёт стеной. Указатель силы ветра прилип к ограничителю (как оказалось, по данным метеорологов, сила ветра достигала 198 километров в час, а высота волны — 14–15 метров). Еле удерживаюсь у штурманского стола — ноги сводит от напряжения. На шее подвешен приёмник. Ухом прилипла к нему, стараясь в треске звуков иностранной речи и джазовой музыки услышать точки-тире наших радиомаяков. Всё время слежу за стрелкой барографа. Кажется, что кончился завод барабана, и стрелка навечно прилипла к бумаге. С шести утра до восьми стрелка начертила горизонталь. От ветра трудно дышать, брызги бритвами врезаются в лицо. Надеваем на меховые костюмы по два „непромоканца“, но это не спасает от воды и холода».*

Три дня яхта боролась с океаном, но, казалось, непогоде не будет конца. Три дня крохотное судёнышко штормовало громадные волны. Вверх — вниз, вверх — вниз. Всех измучила морская болезнь, только две Виктории держались стойко — яхта и её капитан. Капитан, даже если он — женщина, должен быть именно таким. А «Виктория» оказалась очень надёжной и хорошо подготовленной к этому походу. Налетит шквал, накренил её, но яхта тут же выпрямится, с палубы скатится вода — и она мчится дальше. Шла с хорошей скоростью — 5–7 узлов — с одним косым трапециевидным четырёхугольным парусом.

Из дневника капитана:

*«Стрелка барографа упала. Ветер стих. Сквозь чёрное полотно туч пробился кусочек светлого неба. Шторм, словно с головой, зарылся в океан. Волны не вздыбливаются, а проваливаются огромными впадинами, гладкими, отполированными. Мы в „глазу“ циклона — по прихоти природы самой спокойной его части. Здесь самое низкое давление — 976 миллибар. Готовимся к выходу из „глаза“... Командую убрать штормовой стаксель, закрепить концы фалов. Посылаю Анатолия Сарвилова на бак. Делать всё надо быстро, потому что неизвестно, когда налетит шквал. Причём, такой яростный,*



**Три дня яхта боролась с океаном, но, казалось, непогоде не будет конца**

*что сорвёт паруса и ломает мачты, если вовремя к этому не подготовиться».*

И вот началось. Свист урагана перешёл в непрерывный вой. Указатель силы ветра прыгал за отметку 40 м/сек, а потом надолго прилипал к ограничителю. Волны грохотали, не умолкая ни на секунду. Уши закладывало от всего этого шумового ада. Хлестал дождь. Глаза слепли от воды и ветра.

Капитану Островской запомнился случай, который мог закончиться катастрофой. От удара «шалльной» волны яхта попала в бродинг (англ. broaching — резкий поворот судна с курса), когда перо руля находится в воздухе, и яхта неуправляема. «Виктория» сильно накренилась, и рулевой, не удержавшись, повис с борта вниз головой на страховочном тросе. Другой яхтсмен схватил его за ногу. В этот момент следующая волна накрыла яхту — и, когда судно выровнялось, рулевой катапультировал на место. Всё произошло в считанные секунды. Штурманский стол в это время оторвало вместе с закреплённым на нём пеленгатором. Вспыхнула проводка в группе аккумуляторов. Виктория вскочила, руками сбила горящую проводку. Пожар тут же погасили, но всё перевернулось вверх дном. Приёмник обнаружился за плитой; туда же улетел деревянный ящик из штурманского

<sup>14</sup> Циклон (от др.-греч. κυκλῶν — «вращающийся») — воздушная масса в виде атмосферного вихря огромного (от сотен до нескольких тысяч километров) диаметра с пониженным давлением воздуха.





Виктория  
пеленгуется.  
(Барк «Товарищ»,  
80-е годы)



Маршрут,  
пройденный яхтой  
«Виктория»

стола. Весь штурманский инструмент разлетелся по каюте. Ребята долго его потом находили на камбузе, в холодильнике, в постелях. До самого конца плавания капитану приходилось вести прокладку курса «ножницами». Но судно, несмотря ни на что, продолжало сопротивляться урагану.

Из дневника капитана:

«26 сентября. Ветер стих. Ураган снёс яхту далеко на юг. Определила местоположение по еле слышным радиомаякам и взяла курс на Петропавловск-Камчатский. Когда вытянули канаты, буксируемые за кормой, скорость яхты возросла более чем в два раза. Плавание до Петропавловска было спокойным, если не считать одного мощного, но короткого шквала. Удалось связаться с проходящим судном и передать радиограмму, чтобы за нас не волновались, с привычным в конце „... борту порядок, капитан Островская“.

29 сентября. В ночь с 29 на 30 сентября яхта „Виктория“ влетела в Авачинскую бухту вместе со шквалом снежного заряда. Это был последний день навигации для судов Камчатского пароходства. Ребята, промокшие, продрогшие, весело пели. Пошёл град. Он барабанил по яхте, а мне казалось, что он выстукивает победный марш».

Девятиметровая парусная яхта «Виктория» выдержала всё: неистовые шквалы и гигантские волны, которые жестоко трепали яхту, на борту которой было пятеро парней, впервые вышедших под парусом, и одна женщина. На «Виктории», столь трудно доставшейся, студенты- «бауманцы» прошли более двух тысяч морских миль! Их капитан Виктория Островская провела маленькое парусное судёнышко сквозь непроглядный пятидневный туман, сквозь тайфун «Кит» и тайфун «Ли», через смертоносный циклон. Недаром суровый начальник Петропавловск-Камчатского пароходства, взглянув на яхту, изумлённо воскликнул: «И на такой скорлупе одолели здешние морские шторма?! Дать ей, Виктории Островской, знак капитана дальнего плавания!» И преподаватель «Бауманки» Виктория Григорьевна Островская с тех пор носит нагрудный знак капитана дальнего плавания... ■

(Продолжение следует)

YouTube AUSTRALIAN MOSAIC CHANNEL

[goo.gl/xgc56w](https://goo.gl/xgc56w)

Мельбурнский  
телеканал «Спутник»  
представляет передачу  
о яхтенном капитане  
Виктории Островской

