

Вадим Волостных,
профессор. Фото из архива
автора и редакции журнала



Как создавалась «ХОРТИЦА»

К 50-летию знаменитой яхты

История постройки «Хортицы» все более отдаляется от нас, и все более фантастические картины рисуются сейчас на туманном фоне былого. Растет число людей, ее «строивших», и каждый из них излагает свою сказочную версию событий. Меня заставляет взяться за перо не столько естественное желание восстановить истинные факты, даты, имена, сколько стремление показать, как такой проект мог быть осуществлен в совсем иной стране, людьми, принадлежащими к иной цивилизации, которых современным студентам трудно даже вообразить себе. Можно ли сегодня подумать о том, что «козероги», студенты вторых–четвертых курсов, могут взять и построить 60-футовую яхту, крупнейшую тогда на Балтике. Ныне это редко кому из «новых русских» по плечу.



Инициатор

За свою долгую жизнь мне довелось поработать и с высокими начальниками, и с большими учеными, и даже с олигархами. Пришлось иметь дело с людьми образованными, умными, талантливыми. Но лишь одного из них я считаю великим человеком, который, уходя из жизни, оставил страну лучшей, нежели прийдя в нее. Это – Дмитрий Антонович Курбатов. Большую часть своей подвижнической жизни он провел на посту редактора журнала «Катера и яхты». Начав просвещать и организовывать сугубо сухопутный русский народ, он к концу своей жизни превратил нас во вполне морскую нацию. Это почище Герцена будет! При этом он был превосходным инженером, харизматическим лидером в коллективе, бывалым «морским волком». Все это – при абсолютном бескорыстии, отвращении к саморекламе и всегдашней готовности прийти на помощь, прикрывая высокие душевные порывы грубоватой шуткой. Удивительно, но эта незаурядная личность уже полностью сформировалась, когда зимой 1957 г. студент 4-го курса корфака Дима Курбатов прикрепил в вестибюле на Лоцманской объявление о собрании желающих принять участие в строительстве яхты.

Последователи

И вот в одной из аудиторий 4-го этажа собралась галдящая толпа студентов. Любопытно из нашего «сегодня» взглянуть на нас тогдашних. Мы были молодой порослью развивавшегося опережающими темпами судостроения. Преобладающее настроение – ничего невозможного нет! Никаких корыстных, меркантильных мотиваций – только стремление к полному творческому самовыражению. Полная свобода – никаких взрослых, никакого начальства, ощущение принадлежности к большому, доселе небывалому делу.

Ввиду полного невежества большинства студентов в парусном деле выбор типа вооружения или характера обводов никого не волновал. Единодушие все проявили в вопросе размерений – яхту строить как можно крупнее и коек в нее напихать побольше, иначе «лично мне не достанется места, и я не схожу в

Лиссабон». Зато внезапно взорвал коллектив, расколов его на группировки и фракции, такой, казалось бы, второстепенный вопрос, как выбор вспомогательного двигателя; уж здесь-то любой «козерог» мог высказывать свое мнение и даже предложить компромиссный, «примирительный», вариант – дизель-электрическая установка! (в конечном итоге, установили то, что смогли достать – карбюраторный двигатель М51Г в 62 л.с.).

В эту бурную пору через сформированное нами студенческое КБ ЛКИ прошло с большой для себя пользой множество народа – достаточно назвать хотя бы Б.А. Царева, И.В. Челпанова, Г.В. Демешко. Постепенно складывалась компактная группа, которая летом 1957 г. и принялась за собственное проектирование.

Проект

Почему «Хортица» получилась такой, а не иной, откуда ее неповторимая индивидуальность – понять можно, лишь поняв эпоху. И так, на дворе 1957 г., чуть больше десятилетия после Победы, когда из-за трудностей восстановительного периода средств на яхты остро не хватало... Когда же страна, наконец, смогла себе это позволить, возрождение парусного флота началось с массового строительства яхт олимпийских классов – «Дракон», «R 5.5», «Звездный» – и национальных швертботов-троек класса «М». Яхтсмены мрачно толковали об «олимпийской смерти», поразившей наш парусный спорт. Скажи тогда мне кто-либо, что через четверть века огромные флоты олимпийских классов исчезнут, словно дым, уступив место почти столь же многочисленным «крейсерам» – воспринял бы, как злую насмешку. А тогда... На весь Ленинград – подлюжины доверенных «Л-60», единственная «Л-100» «Ушкуйник» да трофейные «Звезда», «Нева», «Мальва». В других городах и того нет. Тяга к дальним плаваниям выливалась в отчаянные походы к Голланду на открытых «Драконах»; поход в Таллин – уже событие...

Практический опыт не то что постройки яхт, а даже плавания на них, у создателей будущей «Хортицы» был нулевым. Доступная литература отражала уровень 20-х гг.; реальные яхты,



Дмитрий Антонович Курбатов – один из основателей «Кия», главный конструктор яхты «Хортица»

которые можно посмотреть, обмерить, пощупать – в лучшем случае, первой половины 30-х... Но даже ректор Евгений Васильевич Товстых, поддерживавший наше КБ, видел в нем прежде всего способ активизировать техническое творчество молодежи, повысить качество обучения, независимо от того, будет ли яхта построена или останется на бумаге.

Сегодня никто не верит, когда в ответ на неизбежный вопрос: «А какой прототип вы выбрали при проектировании яхты», слышит: «Да не было никакого прототипа!». Самые упрямые, например, В.А. Цвиркунов, утверждают: «Неправда, прототипом была шведская шхуна «Gladden». Хотя главный конструктор о существовании этой шхуны узнал через много лет после вступления «Хортицы» в строй. Так вот – не было прототипа, и причин этому несколько.

В 50-е гг. не существовало яхтенной индустрии в современном понимании (стеклопластика-то еще не было!), верфи были полукустарными, яхты деревянными, а их проектирование – джентльменским искусством, не особо отягощенным ученостью. Никто не считал энергетических параметров яхт, обмерные формулы были еще примитивными (до IOR – целая эпоха). Конструкторы засекречивали обводы, и это было сильнейшим оружием маркетинга. «Никто и никогда не видел

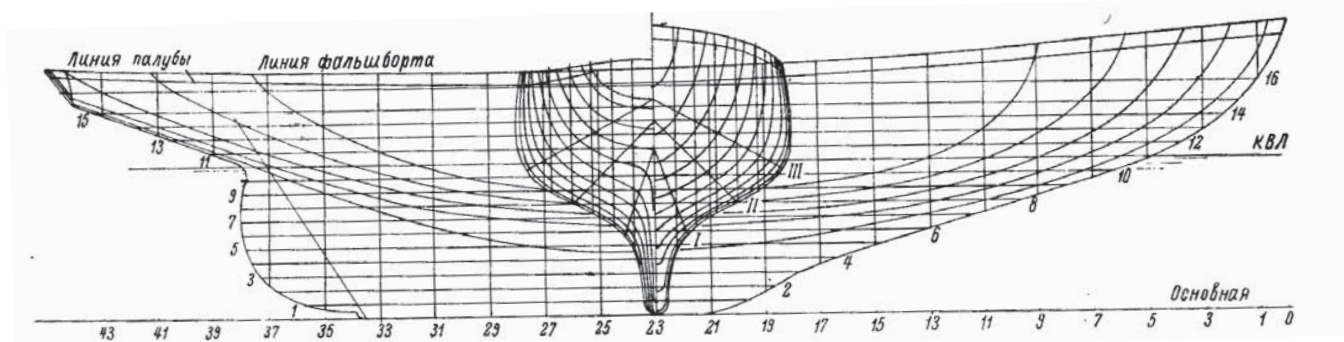
теоретических чертежей от фирмы «Sparkman & Stephens», яхты которой завоевывают больше всех призов». Согласитесь, это производило впечатление. Поэтому срисовать теоретический чертеж сколько-нибудь стоящего конструктора было попросту неоткуда. Как раз тогда в наших библиотеках начали появляться зарубежные яхтенные журналы за 1956-1957 гг., в которые мы жадно всматривались и вчитывались, пытались уловить нужную информацию. А именно в эти годы начались «подвижки» в технике яхтостроения, предвестники скорой революции 60-х гг. Классические яхты становились шире и высокобортнее, курьезом казались возникшие тогда же яхты «легкого водоизмещения» с короткими свесами и обратной седловатостью.

Курбатов колебался. С одной стороны, молодой задор тянул сделать все по суперсовременным, модным образцам, с другой – рано созревшее в нем чувство ответственности главного конструктора вопрошало: если мне не все понятно в этих новейших тенденциях, не есть ли они случайные, конъюнктурные флуктуации? Не лучше ли придерживаться рекомендаций классиков? Следы этих колебаний и последующих компромиссов видны во всем облике яхты.

Дима начал проектировать яхту «снаружи», а не «изнутри», задавшись магическим значением «60 футов» (это для большой яхты было таким же «знаковым» числом, как для «Мерседеса» – число 600), он жестко зафиксировал длину – 18.3 м. Это уже впоследствии, причерчивая на стапеле транец, мы «по месту» несколько укоротили корпус, решительно вытянули ватерлинию, уменьшив носовой свес. А вот ширину не решились увеличить с 3.2–3.5 м, как на классических яхтах, до 4.3–4.6, как на американских картинках, задали кругло: 4.00, пониже сделали высоту борта. Это сейчас «Хортица» выглядит узкой и низкобортной, а тогдашним яхтсменам она казалась широченной и высоченной уродлиной...

Осадку – первоначально 2.20 м и неизбежную при этом длинную килевую линию – определила гарантированная глубина Петровского фарватера. На позицию «легкого водоизмещения» Дима встал сразу и бескомпромиссно – отсюда «поджатость» днище-

Теоретический чертеж яхты «Хортица», разработанный В. Сберегаевым



вых обводов, а вот характерный завал шпангоутов в сочетании с малым радиусом скулы – это уже от старины Миддендорфа, учившего в 1908 г., что это увеличивает боковое сопротивление дрейфу и допустимый угол крена при входе ватервейса в воду... Да-да, и такие нелепые суждения древних тоже влияли на нас.

Все это было выдано в качестве исходных данных Володе Сберегаеву, который ничего не знал о яхтах, зато, поработав чертежником в КБ, превосходно чертил и согласовывал теоретические чертежи. Он и начертил как раз к тому моменту, когда пришло время плазовой разбивки, и менять что-либо было поздно. Отсюда и нечто вроде цилиндрической вставки, и приполненные ватерлинии (коэффициент полноты ватерлинии – 0.68), и V-образные носовые шпангоуты, и толстый, круглый форштевень, что делает яхту хорошим «ходоком» на пол-

ных курсах по спокойной воде, но заметно снижает ее лавировочные качества. Я так подробно остановился на процессе выбора размерений и обводов, чтобы показать: какие уж тут прототипы!

Но и с остальными было не проще. Выбрав при всеобщем одобрении модное в 50-х гг. вооружение иола (тогда еще обязательно добавляли «бермудского»), Дима снова сделал уступки старине: уменьшил передний треугольник и, хотя и предусмотрел топ-штаг, на котором сейчас «Хортица» носит нормальную геную, но все же начертил два передних паруса – стаксель и летучий кливер с высоким шкотовым углом. Всех удивляет грот-мачта яхты – ее хлыст сужается у топа до невозможности. А дело в том, что пропорции – у топа 0.4 от максимального диаметра – взяли у старины Брикса, не задумавшись, что он рекомендовал их для дробного вооружения – причем не

для каких-либо 7/8, а для 2/3 или даже 1/2! Вот и приходится при топовом-то вооружении работать с бакштагами.

А уж общее расположение поначалу было совсем архаичным. Штурманская рубка не сообщалась с жилыми помещениями. Вход в них был через отдельный палубный люк в районе нынешнего кормового кубрика. Так же прорисовали камбуз (еще одна дань моде) и галюн. Поскольку о «непромоканцах» тогда и не слыхивали, предусматривалась и сушилка. Впрочем, поскольку, к счастью, никто из нас не владел навыками (и вкусом) скрупулезной проработки расположения, мы попросту разделили корпус переборками через 2.4 м, что позволило впоследствии многое перепланировать в ходе достройки.

Судя по нашим исканиям и ошибкам, у читателя может сложиться впечатление: ну и «наколбасили» же эти мальчишки, оставленные без присмо-



тра! Как раз наоборот: исканий и метаний было много, но ошибок – невероятно мало. Во всяком случае на построенной через 35 лет после «Хортицы» на той же «Северной верфи» стальной яхте «Урания-2» я увидел повторение многих наших ошибок, хотя проектировали ее солидные конструкторы при хорошем финансировании. Просто они впервые столкнулись с проектированием яхт. Кстати, эта яхта потеряла грот-мачту в первый же шторм.

Кто же эти «мы», под руководством Курбатова разработавшие проект яхты и осуществившие техническую подготовку производства? Это дружная компания студентов 135-й группы корфака, пришедшая в СКБ в 1958 г. и прошедшая все стадии создания яхты. Все-таки в любых молодежных проектах важно, чтобы их участники приходили уже сложившейся командой, а не знакомились по ходу дела. Кроме автора в эту команду вошли А.Д. Гармашев, Ю.Г. Жемойдо, В.П. Ланг, В.П. Морозов, Н.А. Серков, Н.Ш. Циперуха, Б.В. Чуриков – ныне здравствующие известные судостроители. Работа на яхте приучила нас не бояться неизвестного и ответственности, тогда не будет невозможного.

Авторитет Главного – и инженерный, и человеческий – был для нас непререкаемым. До сих пор вспоминаем, как он входил в рабочее помещение с вопросом: «Чего нет?», а прощался с лозунгом: «Вперед, в нашем деле без брака нельзя!». И все ладилось, все получалось, и брака почти не случалось.

По мере того, как росла кипа чертежей, все острее вставали вопросы: «Как и где строить яхту? Откуда взять деньги, материалы, оборудование?». Все-таки нужно быть очень молодым и беспредельно оптимистичным, чтобы эти проблемы не вызвали в душе страхов и сомнений. Обивали пороги заводоуправлений и комитетов ВЛКСМ, Балтийского, Адмиралтейского, Канонерского заводов. На этом этапе серьезного и сдержанного Курбатова явно заслонял яркий и темпераментный Жора Келин. Он произносил зажигательные речи, яростно жестикулировал, и глаза у слушателей загорались, они согласно кивали, но через несколько дней их энтузиазм вяз в организационных проблемах и сходил

на нет. В эти суматошные недели у нас появился незнакомый парень и сказал: «Мы на заводе им. А.А. Жданова тоже хотим построить большую яхту. Давайте вместе!», и здесь будущей «Хортице» во второй раз крупно повезло.

Строитель

Это был Евгений Петрович Фисак, сыгравший в судьбе яхты столь же решающую роль, как и Д.А. Курбатов. Единственный из нас, имевший реальный опыт дальних плаваний, выпускник Херсонского судостроительного техникума, оторванный от родной черноморской среды, он с группой друзей-однокашников тоже мечтал о большой современной яхте. Обладая природными задатками лидера, Женя очень убедительно умел повести за собой «своих» и добиться желаемого от «чужих». Ситуация получилась зеркальная – именно его друзья-земляки – П.И. Красильник, А.К. Крупица, Г.Г. Пономаренко, Г.С. Пухальский – стали ядром заводской части строителей яхты. Энергия и напористость шумного южанина Фисака прекрасно сочетались с настойчивостью и деловитостью выдержанного ленинградца Курбатова. Вскоре нас принял главный инженер завода В.Н. Андрианов. Умный и опытный руководитель, к тому же сам яхтсмен, Владимир Николаевич сразу же верно оценил реальную ситуацию и дал «добро» на строительство яхты. Его вердикт был основан на оценке способностей Фисака самостоятельно изыскать и мобилизовать необходимые финансовые и материальные ресурсы, не втравливая ни завод, ни институт в сложные официальные отношения.

Женя тогда занимал должность строителя плавучих причалов. При бережном расходовании средств резерва строителя с сотни этих огромных железных ящиков вполне возможно было наскрести денег, по меньшей мере, на корпус яхты. Ну, а когда корпус уже гордо высился в эллинге, легче было ходить «с шапкой» по строителям боевых кораблей и пассажирских судов. Ресурсы на постройку яхты собирали с миру по нитке, руководители среднего звена – строители кораблей, начальники цехов и участков, снабженцы – отрывали от себя деньги, материалы, рабочих, чтобы поддержать нас. Со-

временному молодому человеку, тяжело придавленному «гражданским обществом», «правовым государством» и «общечеловеческими ценностями», сложно представить, насколько свободны были тогда люди и как чело-вечны их взаимоотношения.

Не все дали заводчане; помог и институт, оплатив фанеру для палубы и двигатель; брашпиль подарила Стрельнинская верфь, а ВСНХ СССР от своих щедрот отвалил даже галюн! Забегая вперед, скажу, что эти экономические проблемы породили в дальнейшем некоторые трения между заводом и институтом, но все они были урегулированы по справедливости и с должным тактом.

Работа

Весной 1958 г., когда началась разбивка корпуса на натурном плазе, мы, десяток студентов ЛКИ, из полуигрушечного творчества были вброшены в жестокий производственный аврал, длившийся непрерывно свыше двух лет. Летняя практика – плазовые работы, бесчисленные каркасы, шаблоны, рейки. Одновременно – рабочие корпусные чертежи, маршрутно-технологические карты. Осенью мы, как заправские судостроители, собирали лекала стапелькондуктора, комплектовали детали. Холодным и ветреным ноябрьским днем состоялось скромное торжество закладки яхты. Этот день стал переломным в организации работ. Сборку корпуса повела хорошая профессиональная бригада Е.А. Удина; работа, правда, шла медленно, поскольку они же собирали фермы для центра дальней космической связи, известные по многим фильмам: страна готовилась послать ракеты к Марсу и Венере. Одновременно к нам потянулась и заводская молодежь. Одни ребята своими руками точили, строгаги, варили, красили, другие доставали, выпрашивали, случалось – и тащили необходимое. Словом, процесс пошел!

Эта зима и весна 1959 г. запомнились как пик загрузки конструкторской работой. Дима Курбатов, закончив институт, был распределен в ЦНИИ им. акад. Н.Н.Крылова, где корпел над перспективными типами ледоколов. Исполнять обязанности главного конструктора пришлось

мне. Это уже не был свободный полет творческой мысли, как на стадии эскизного проекта, а крошечная организационная работа периода выпуска РКД. Вооружение, устройства, системы, механизмы, электрика. Чертежи, эскизы, указания на листах бумаги. Вечная нехватка времени и рабочих рук. Характерный штрих: чертежи оборудования помещений (при полной его нестандартности и яхтенных требованиях к качеству) были за месяц выпущены группой девиц, освобожденных (не помню уже по какой причине) от практики. Ничего, справились. Дивное зрелище: дипломный зал заполнен ничего не понимающими в мебельном искусстве девицами, каждая из которых чертит свой шкаф или диван, а между ними мечутся наши ребята – «хозяева отсеков», обучая, советуя и понукая. Одна даже сконструировала фанерную рубку, прослужившую до конца 80-х гг. А в помещениях яхты внимательный глаз и по сей день обнаруживает различия в творческих почерках тогдашних хозяев отсеков.

Так или иначе, собранный, сваренный, испытанный наливом воды, загрунтованный ярким свинцовым суриком корпус яхты осенью 1959 г. занял свое место в пролете эллинга, привлекая всеобщее внимание. И началось настоящее судостроение, которое, как известно, суть достройка! Это была самая радостная работа. Мы давно сроднились, перестали за-

мечать, кто заводской, кто институтский – это уже была единая команда. Каждый божий день на яхте что-то меряли, гнули, подгоняли по месту. Спорили уже мало. Много было удачных технических решений, некоторые явно опережали свое время. Даже первую в стране сварную мачту из легкого сплава (это же эпоха в технике яхтинга! Сколько хвастовства было в зарубежных журналах по аналогичным поводам!) сделали как-то буднично, когда не получилась клееная деревянная такких размеров (21 м). Да и ошибок было немного – главным образом в области ремонтпригодности конструкций и их коррозионной стойкости.

К концу лета 1960 г. были завершены изоляционные работы, смонтированы механизмы, устройства и системы, установлена внутренняя зашивка помещений, правда, пока еще пустых, лишенных мебели. Экипаж с нетерпением ждал близкого спуска на воду.

Работали чуть ли не круглосуточно, уставали зверски. К этому времени Дима Курбатов уже прервал «научную» карьеру, перейдя работать на завод, поближе к своему детищу. В отделе механизации он создавал станки для резки бумаги и упаковки электродов, а каждую свободную минуту посвящал яхте. Запомнился почему-то один поздний вечер, скорее, уже ночь. Мы с ним на термическом участке заливаем цинком концевые втулки на вантах и штагах – тоже, кстати, впервые в отечественной яхтенной практике.

В жаркой тишине и полумраке гудит печь, бегают отблески пламени, льется расплавленный металл – и вдруг – вспышка радости на чумазых физиономиях – ведь вооружаемся уже, значит – победа, значит – сделали, достигли! Еще несколько недель приятных для яхтсмена хлопот: паруса – пусть из дрянной льняной парусины – но какие огромные!; такелаж – пусть из пеньковых веревок, но штатный и т.д.

Наконец, в самом начале октября 1960 г. порталый кран подхватывает яхту с железнодорожной платформы и опускает ее в грязную воду заводского ковша. Брызги шампанского – и яхта застывает с несколько избыточным дифферентом на корму. На выкра-

шенном в какой-то фантастический розовый цвет борту сияет надраенной латуню имя – «Хортица».

Кстати, в те годы вопрос: «А что значит имя вашей яхты?» по количеству вопрошающих уступал лишь вопросу: «А какой на ней двигатель?». Мы долго не задумывались над названием, да ничего в голову и не приходило, кроме тривиальных «Мечты» да «Корабела». Имя придумал Фисак. Женя был большим украинофилом – не злым бандеровцем или карикатурным петлюровцем, не было в нем национализма и самостийности. Он любил реальную Украину, ее быт и фольклор. Романтика запорожской сечи была очень близка ему, с ней он сравнивал нашу работу и борьбу, вот и предложил название. Наши соотечественники давно произносят его бездумно, как названия «Фонтанка» или «Автово», иностранцев оно восхищает: «О, остров свободных людей в море!». А впрочем, судно само создает свое имя.

Яхта начинает жизнь

Вскоре после спуска спешно вооружаемся – зима поджимает, – натаскиваем кучу нужного и ненужного снабжения и, наконец, 15 октября 1960 г. «Хортица» покидает заводской ковш и, огибая Кривую дамбу, идет вдоль Лесного мола к Морскому каналу. Мощный стальной корпус легко подминает плавающие бревна, встречные рыбаки приветствуют и угощают селедками; и, наконец, выйдя за дамбы, ставим паруса.

Первое ощущение мощи кренящегося под шквалом судна; привыкание к штурвалу, суетливая возня со снастями на поворотах... Первый заход в другой порт – пустынную осеннюю гавань Петергофа. Первое «дальнее плавание» – двухдневный поход в Зеленогорск, ледяной припай у берега, ночевка на пайолах в пустых помещениях с наскоро сваренной «буржуйкой» в кают-компании.

Наконец, восторги улеглись, экипаж утомился, яхта встала на свою первую зимовку у стенки завода. Впереди – продолжение достройки, главная задача – внутренняя отделка и оборудование помещений. И... новые, совершенно непредвиденные проблемы.



Princess 67 (ref. 017), 2005 г.

Длина: 20.75 м
Двигатель: 2 x MAN D2840 LE403

Цена: по запросу
Находится: Москва
Тел.: +7 (985) 643-08-93
Цвет корпуса: белый
Внутренняя отделка: светлая вишня.
Спутниковое TV KVH TracVision G6. Опре-
нительная установка. Спасательное обо-
рудование. Отмашки. Отличное состояние
яхты. Нароботка двигателей: 1200
моторочасов.

Новые заботы

В какой-то мере семена этих проблем мы посеяли сами. Первоначально замахнулись на постройку двух яхт: одной – для завода, другой – для института. Сгоряча обработали даже два комплекта корпусных деталей. Но ведь это – не более 5–6% всех затрат на постройку. Уже весной 1959 г. стало ясно, что две яхты нам не потянуть. Не только в постройке, но и в эксплуатации. Для кого же строить единственную яхту? Ответ был прост: для себя. А вопрос: «Как мы сможем удержаться на построенной нами яхте» оказался куда сложнее.

Советский образ жизни не был столь ласковым и бесконфликтным, как это представляется сегодня. Уже «прорастали» будущие Березовские и Чубайсы, уже развивалась страсть к «халяве», к дележке не заработанного. И наиболее «продвинутыми» в этом отношении тогда были как раз спортсмены и околоспортивные деятели.

Даже таким неопытным и романтичным юнцам, как мы, сразу стало ясно, что сохранить яхту и экипаж возможно, лишь лавируя между Сциллой и Харибдой – заводом и институтом. Везде нас ждал вопрос: «А вы кто такие?». Среди нас был всего-то один рулевой 2-го класса (Фисак) и один дисквалифицированный за аварию (Курбатов), остальные и моря-то никогда не видывали. Можно ли доверить такой «сомнительной компании» новейшую и крупнейшую в городе яхту?

Наиболее мрачная ситуация ожидала нас в ЛКИ. Студенты-строители к 1961 г. защитили дипломы и рассеялись по отрасли; в институте уже был довольно сильный яхт-клуб, в котором мы, а особенно заводские ребята, оказались чужаками. Имелось множество желающих покомандовать «Хортицей», а любой «козерог», полгода походивший на швертботе, чувствовал себя «принцем крови». Эти настроения поддерживали и некоторые из тогдашних институтских руководителей, говоривших: «Ну, что же, одним нравится строить яхты, а другим – ходить на них». На заводе – проще: завистники слабее и в спортивном, и, особенно, в административном отношении. Но на директора могут надавить – если не министерство, то обком партии, и – прощай, «Хортица». Безо-

паснее всего казалось поставить яхту на баланс относительно независимой организации – завкома профсоюза, обкатать экипаж, приобретя квалификацию и авторитет в парусном мире – а затем, более сильными и столь же независимыми, можно подумать и о базирувании в яхт-клубе ЛКИ.

А команда наша к этому моменту за-

ты (начальство) благословляли, разрешали, попустительствовали. Четвертые реально помогали – кто деньгами, кто материалами, а кто и личным трудом на отдельных этапах. Мы с благодарностью вспоминаем помощь А.А. Оскольского, В.А. Щепкина, В.К. Козовицкого, Б.И. Шкарбана и других.

Но настоящими строителями яхты



В Лиссабон реальная «Хортица» так ни разу и не пришла, но зато попала в его яхт-клуб в виртуальном, так сказать, виде

метно выдохлась. Два года напряженной работы в экстремальных условиях сделали свое дело. Нам, естественно, никто ничего не платил за труд. Студенты хотя бы имели льготу в виде индивидуальных планов и могли не посещать занятий. А заводчанам постоянно доставалось от начальства, они теряли в заработке и отставали в карьере. Не так прост был и переход от штурма на пути к близкой цели к яхтингу как образу жизни.

В тот момент на нас и набросились первые из желающих отнять «Хортицу». Долгие годы экипаж одновременно и плавал, и отбивался от «хищников». И длилась эта битва без малого тридцать лет, но это уже совсем другая история...

Участники, сочувствующие и мемуаристы

Я подошел, пожалуй, к самому деликатному моменту своего рассказа. К постройке яхты, как и любого судна, было причастно множество людей. Одни (только рабочие) делали свою профессиональную работу и получали зарплату. Другие (их больше всего) сочувствовали, подбадривали, регулярно интересовались: «Ну, как дела»? Тре-

справедливо считать лишь тех, кто прошел сквозь все этапы постройки, подчинив свою жизнь этой цели, слился с коллективом в единое целое. Отбор таких, строгий и справедливый, мы сделали все вместе, открыто и нелицеприятно. В кают-компании «Хортицы» висит мемориальная доска. На ней 24 фамилии: М.И. Брохин, В.П. Вдовиченко, В.В. Волостных, В.М. Воронец, А.Д. Гармашев, Ю.Г. Жемойдо, Е.М. Зернов, Г.Е. Келин, В.К. Королев, П.И. Красильник, А.К. Крупица, Д.А. Курбатов, В.П. Ланг, В.П. Морозов, В.А. Образцов, Г.Г. Пономаренко, Г.С. Пухальский, А.И. Самсонов, Н.А. Серков, Е.Г. Тарасонов, Е.П. Фисак, Н.Ш. Циперуха, Ю.А. Чикалов, А.В. Чиркунов.

За сорок лет не прозвучало ни одного упрека: ни в том, что на доску занесли недостойного, ни в том, что забыли достойного. Выбор выдержал испытание временем. Сегодня семейных из них уже нет в живых, в том числе Д.А. Курбатова и Е.П. Фисака. А остальные достойны почета и уважения за славные дела своей молодости. Как сказал Петр Великий: «Небываемое бывает».