

Василий Галенко. Фото с сайта Общества океанских гребцов и из коллекции Университета Кливленда (США)

Puffin TransAtlantic Row 1966-2006



Уолтер Грэхэм

Очередной рекорд в многолетней эпопее трансатлантических переходов на гребных лодках в мае прошлого года установил 60-летний англичанин Уолтер Грэхэм. Он греб на самой маленькой в истории океанских весельных марафонов лодке – длина по ватерлинии – всего 4.08 м и, к тому же, на самой старой, построенной 40 лет назад! Это был его четвертый рейс через Атлантику на веслах. Но главное, пожалуй, в другом. Именно на этой лодке с тем же именем «Паффин» в далеком 1966 г. британцы Дэвид Джонстон и Джон Хор пытались возродить марафоны на веслах, спустя 70 лет после забытого к тому времени подвига норвежцев, которые пересекли Атлантику за 55 дней, установив не побитый до сих пор рекорд.

НА ТОЙ ЖЕ ЛОДКЕ 40 ЛЕТ СПУСТЯ...

Даже кажется странным, что в течение 70 лет никто не попытался повторить рискованный вояж норвежцев. Судьба распорядилась так, что автором идеи сделать это стал 34-летний журналист Дэвид Джонстон. Этот бородатый увальень ростом 190 с лишним сантиметров и в очках со множеством диоптрий был типичным газетным репортером и «своим парнем» в шумном лондонском мире, но имелась и особенность. Он чувствовал себя в обычной жизни, не имел своей квартиры и предпочитал общение с друзьями семейным радостям. Общение с женщинами было для него эпизодами, а не романами. Его имущество состояло из коллекции раковин с Сейшельских островов, двух ящиков с диковинками Занзибара, комплекта фотопринадлежностей и корзины с книжками в мягкой обложке. Дэвид – объездивший полмира опытный яхтсмен – боялся грядущей старости и торопился испытать нестандартные приключения, чувствовал потребность доказать себе и всем-всем свои экстраординарные качества...

Летом 1965 г. яхтсмены всего мира обсуждали необычную новость. Американец Роберт Мэнри на яхточке «Tinkerbelle» («Медная красавица») длиной всего 4.1 м стартовал в одиночку из Фалмута американского (штат Массачусетс), пересек Атлантику и достиг Фалмута английского на 78-й день плавания. 17 августа он успешно финишировал, его встречала жена Вирджиния с сыновьями Дугласом и Робинсом, а еще раньше – многочисленные болельщики на катерах и яхтах. От репортеров не было отбоя. «Не больше троих на борту – перевернемся!» – непрерывно восклицал Роберт, отпугивая их. Эпоха отчаянных рейсов на мини-яхтах началась.

Когда Дэвид в кругу друзей, собравшихся в их любимом баре «Буш», обсуждал этот поразивший всех одиночный рейс, он вспомнил гребной марафон норвежцев. Дальше больше. Сравнив в уме две цифры – 55 и 78, он легкомысленно заметил, что ничего невероятного в результате Мэнри нет и можно перекрыть его рекорд даже без парусов – на веслах. Друзья в шутку предложили сделать это ему самому. Неожиданно даже для себя он согласился. Было заключено пари на пачку

сигарет (отчаянный был курильщик), что он завтра же объявит о своей затее в газете. И правда: в «Times» появилось объявление: «Ищу пятерых крепких парней для второго в истории мореплавания рейса на веслах через Атлантику».

Первоначально Дэвид мечтал о лодке с шестью гребцами. Но постепенно, общаясь с претендентами, пришел к идее простого повторения подвига норвежцев. Да и строительство огромной лодки для шестерых смущало дороговизной. Перебрав нескольких претендентов, он остановился на таком же рослом журналисте, явном добряке и покладистом романтике. Это был 29-летний Джон Хор.

Правда, к нему еще раньше обратился капитан Джон Риджуэй из парашютного полка. Однако бродяге-журналисту Риджуэй подходящим напарником не оказался. Риджуэй, которого захватила идея прервать рутину казарменной жизни, оказался напористым и одно лишь это тщеславие сделало его соперником Джонстона. Риджуэй купил лодку за 200 фунтов и пригласил в напарники сослуживца – сержанта Чэя Блайта. (Парашютисты стартовали всего лишь на 12 дней позднее от мыса Код близ Бостона и успешно достигли Ирландии, не зная о печальной судьбе их соперников-первопроходцев)...

Джонстон и Хор энергично принялись за дело. Известный кораблестроитель, автор проектов многих оригинальных судов (включая бриг «Роялист») Колин Мьюди по просьбе



Джонстон и Хор – счастливые первые часы плавания

Джонстона разработал чертежи подходящей для двух гребцов лодки длиной — 4,68 м (по КВЛ — 4,08 м), шириной — 1,66 м и высотой надводного борта — 40 см. Похоже, Джонстон, назначая размерения, стремился к повторению не 5,5-метрового вельбота норвежцев, что было бы вполне естественным, а крошки «Тинкербелл», только что сотворившей сенсацию. Великолепная лодка с обводами китобойного вельбота все же оказалась тесной для двух рослых гребцов. Лодку назвали «Паффин» — «Буревестник».

Строго говоря, точный перевод Puffin — это тупик, небольшая птица из семейства чистиковых. Однако в латинских названиях некото-



Дэвид Джонстон (слева) и Джон Хор

рых из 94 видов буревестников, слово Паффин присутствует. Буревестник — это звучит, это романтика. Потому в Британии лодку Джонстона и Хора так и величают — Буревестник.

Итак, два неженатых романтика переправляют готовую лодку в США. Вот краткая хроника их трагического плавания. Вернемся в 1966 год.

22 мая 1966 г. Без особого шума они стартуют от побережья в штате Вирджиния с запасом пищи на 65 суток. Эти запасы и стали основой предстоящих проблем. Странно, что Джонстон не позаботился о достаточном запасе продуктов. Ведь Мэнри, даже используя паруса, затратил на такой же маршрут 78 дней! Вероятно, Дэвида вдохновил успех каторжного режима гребли норвежцев (не будем забывать, рыбаков, т. е. гребцов-профессионалов), и он решил, что уж они-то — спортсмены-великаны Дэвид и Джон — наверняка смогут уложиться в 60 дней. Да ведь возможны и дозаправки в пути со встречных судов (опять-таки опыт норвежцев). Сам-то я думаю, что просто лодка была слишком мала для больших запасов еды и воды.

4 июля. Пошел 51-й день плавания — продукты кончались, а впереди еще оста-

вались 2000 миль в круговороте штормовых попутных циклонов.

25 июля. Дэвид и Джон, уже находясь на голодном пайке, встречают посреди океана пароход «The Benghazi». Затишье позволяет им подняться на борт судна. Дэвид благодарит капитана: «Это не по правилам нашего рейса, но от продуктов мы не откажемся». Сетка с едой опускается на лодку. В ней — два батона, фрукты, сгущенка и прочее, а также керосин, пресная вода и 1200 сигарет. Насытившись, мореходы становятся заложниками новой идеи: идти до финиша, используя пополнение запасов со встреченных в пути судов.

10 августа. 82-й день. В шторм от ССВ они остаются с 4 л воды. Мимо, всего в 20 метрах, проносится огромное судно. Такая скорлупка среди 6-метровых волн была не видна на локаторе, а визуально... Да кто смотрит в пустынном океане за борт, когда приличная качка укладывает всех свободных от вахты.

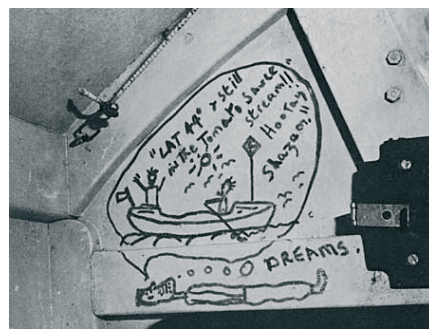
11 августа. Неожиданно встретили судно береговой охраны США «WPG 33». Гребцам предложили доставку вместе с лодкой на землю. Но Дэвид просил только продукты, настроившись на финиш хотя бы в ноябре.

3 сентября. 106-й день плавания. Предполагают, что к этому времени они пережили 14 штормов. Но в этот день «Паффин» оказался в центре «именного» урагана с неподходящим для трагедии названием «Faith» — доверие! При 8–12-балльном ветре, среди волн высотой 10 м гребцов — скорее всего, поодиночке — поглотило море. Був с автоматической подачей сигнала бедствия и с координатами места, как и спутниковых телефонов тогда не было...

14 октября. Корабль ВМС Канады — HMCS «Chaudiere» обнаружил лодку «Паф-



Замечательная лодка была найдена в целостности и сохранности



Рисунки на конструкциях уцелевшей лодки дополняют сухие строки дневника

фин» и поднял ее на борт. Сохранились многие вещи и в их числе — подробный дневник Джонстона, ставший основой для Мартина Найдлера, который спустя некоторое время издал книгу «Путем покаяния: Тайна Атлантического рейса на «Паффине».

Вот несколько строк из этой книги: «Сдаться с позором, не дойдя до цели, такое никогда не приходило в голову Дэвиду и Джону. Их храбрость и стойкость составляет эпоху в истории бесконечной борьбы людей с морем и иллюстрирует вечный дух поиска приключений»...

Лодку привели в порядок и демонстрировали по всей Британии, а потом она стала экспонатом Морского музея Эксетера, — столицы графства Девон.

Помню свой визит в эти места (сентябрь 2001 г.) с Федором Конюховым с целью построить для него в соседнем Эксмуте гребную лодку. Прямо с поезда пошли в музей. Пузатая «Паффин» казалась затерянной среди музейного благолепия. Я не мог и предположить, что три года спустя у этой лодки будут стоять два человека, решившие возродить музейный экспонат, чтобы завершить на нем задуманное 40 лет назад пересечение океана в память погибших на этой лодке Дэвида и Джона.

Возрождение музейного экспоната

Теперь собственно об Уолтере Грэхэме.

Тогда — в 2004 г. — буднично и просто директор Общества океанских гребцов Кеннет Крачлоу предложил Уолтеру взять на себя возрождение «Паффина». Кеннет знал, что эта задача ему по плечу. И в самом деле, Уолтер — плотник от бога, заметная фигура в британском сообществе знаменитостей по части гребных марафонов. Житель Лейсестера, он с детства работал — сначала электриком, а потом в течение пяти лет учился на плотника и стал великолепным мастером, таким, что основал собственную компанию по обучению плотницкому мастерству «Living Lofts». Строил дома в израильских кибуцах, нефтеп-

роводы в Красном море, работал в Алжире. Пересек на машине Сахару, получил диплом шкипера яхты и неожиданно увлекся... экстремальными прыжками в воду. Уолтер объехал все «злачные», с точки зрения экстремалов, места для прыжков: Красное море, Антильские о-ва, Северную Африку. Уолтер не мог не заинтересоваться и греблей в открытом море, стал участником I гонки через океан, организатором которой стал сэр Чэй Блайт, тот самый, что одолел на веслах Атлантику вместе с Джоном Риджуэем. В гонке 1997 г. Уолтер вместе с напарником в лодке «Джордж Гири», названной в честь деда, перегреб океан за 62 дня.



Уолтер впервые поднялся на борт «Паффина» после ремонта

Мне довелось встретить Уолтера на старте II гребной гонки (октябрь 2001 г.) в городке Сан-Хуан на о. Тенерифе. Кстати, он был единственным участником первой гонки, решившим повторить океанский марафон. Я снимал всех гребцов перед стартом. Сухощавый, но жилистый Уолтер в свои 54 года выглядел озабоченным: ему предстояло за пару дней подготовить к старту, только что доставленную из Лондона все ту же «Джордж Гири». Уолтер особенно не суетился, но к моменту старта был на высоте. В этот раз его рейс до о. Барбадос (вместе с Майклом Райаном) длился 77 дней...

Теперь, размышляя над предложением Кеннета, Уолтер сначала посетовал, что завершать мечту Джонстона и Хора о трансокеанском вояже ему придется в одиночестве. Но по зрелом размышлении он отказался от мысли о напарнике. Опыт показывал, что вдвоем на «Паффине» тесно, да и размещение нормального количества запасов на двоих намного сложнее, чем на одного. Конечно, вдвоем легче поддерживать расчетную скорость движения, но, с другой стороны, как доказывали записи в дневнике Дэвида, возрастает и становится угрожающей психологическая нагрузка. То и дело в дневнике попадаются многозначительные фразы типа «произошла идиотская ссора, после которой

я чувствую себя разбитым и обессиленным», «мы становимся молчаливыми и раздражительными: нам давно уже нечего сказать друг другу». Дэвид и Джон ссорятся, даже дерутся...

Совсем иначе Уолтер вспоминал свое третье пересечение океана от о. Гомера до Барбадоса в минувшем январе 2004 г. Та же лодка с именем деда, приспособленная для двух гребцов-участников гонки, была не лучшим вариантом для эксклюзивного одиночного плавания. Если это не гонка – нет организатора, нет штаба гонки, нет яхты сопровождения. Один в лодке, один на весь океан. Тогда Уолтер выдержал испытание и успешно финишировал на Барбадосе через 89 дней после старта. Неспешное пересечение океана многому научило Уолтера, так что к рейсу на «Паффине» он был подготовлен.

Как выяснилось, семья владельцев музейного экспоната – Джонстонов – не возражала против подготовки «Паффина» для мемориального рейса. Уолтер сразу же погрузился в организационные хлопоты. Вскоре нашелся генеральный спонсор – Британский Красный Крест. Было решено, что «The Puffin Transatlantic Row 1966–2006» – таково формальное название экспедиции, объявит о сборе средств в сумме 45 000 фунтов с тем, чтобы на эти деньги купить амбулаторию для Красного Креста и назвать ее именем лодки – «Паффин».

Желание совершить рейс в год 40-летия плавания Джонстона и Хора, к сожалению, не осуществилось. Первая попытка старта в январе 2006 г. завершилась неудачей. Сказалась спешность ремонта, недостатки подготовки вынудили перенести старт на декабрь. Теперь появилось время как следует завершить модернизацию.



«Паффин» на старте

В целом, замечательная лодка осталась в первозданном виде, но заметны были и новации. Так, Уолтер подвесил в оконечностях лодки пристяжные баллоны плавучести, а попросту – что-то вроде надувных яхтенных кранцев, которые должны были обеспечить возвращение лодки на ровный киль



в случае переворота. Разумеется, для безопасности «Паффин» оснастили современной навигационной аппаратурой, солнечными батареями, опреснителем воды и спутниковым телефоном.

Одно не предусмотрели: упорное и непостижимое противодействие испанских властей на Канарских о-вах. Эта история на долгое время стала притчей во языцех...

2007 год: 100 дней одиночества

Намеченный на 20 декабря 2006 г. старт «Паффина» в порту Сан-Себастьян на о. Гомера проходил в компании еще трех лодок. Через Атлантику шли гребцы-одиночки индиец Бхавик Ганди и русский гребец из Киргизии Виктор Гавришев. Третьей была лодка с двумя британцами Стюартом Тернбаллом и Эдом Бэйлисом.

Старт состоялся в 8 утра. Никаких признаков противодействия испанских властей не наблюдалось, хотя стартовавшего еще четырьмя днями раньше Гавришева власти вернули, «прилепив» ему штраф в 30 тысяч евро «за несанкционированный выход в океан».

Теперь коварные испанцы по приказу капитана порта г-на Падрона настигли гребцов-одиночек спустя 8 часов после выхода из гавани и насильно отбуксировали назад – вернули в марину Сан-Себастьяна. Пара британцев успела резво уйти вперед, и корабль Береговой охраны не стал их догонять.

Мотивация властей была такова: на лодках нет должного комплекта снаряжения и документов, обеспечивающих безопасность гребцов по маршруту перехода к Антильским о-вам. Русского гребца Гавришева оштрафовали снова – еще на 30 тысяч. Индиец и Уолтер Грэхэм «отделались» всего лишь 12 тысячами евро каждый. Не будем в подробностях излагать эту постыдную историю. Скажу лишь, что Гавришев вынужден был отказаться от старта, перенес его на следующий год и на другой остров (в группе Канар) да еще и пригрозил обратиться в Европейский суд по правам человека.

При содействии Крачлоу конфликт удалось уладить в том смысле, что Бхавик Ганди

и Уолтер Грэхэм привели свою документацию и перечень снаряжения в соответствие с требованиями г-на Падрона.

Уолтер не торопился стартовать повторно еще и потому, что испанцы при буксировке «Паффина» на большой скорости повредили лодку, в частности, поломали руль. Вероятно, по этой причине власти вдвое скостили штраф, но настояли на уплате наличными. Лишь 31 января 2007 г. с деньгами в кармане Уолтер отправился на о. Тенерифе, в контору капитана порта, где расстался с 6000 евро и получил, наконец, разрешение на старт.

3 февраля. Не дожидаясь улучшения погоды (дул хотя и несильный, но встречный ветер), Уолтер стартует, помянув добрым словом Джонсона и Хора, стартовавших на этой же лодке более сорока лет назад.

Далее следуют отрывки из дневника исторического рейса в вольном изложении.

6 февраля. Встречный шторм накрыл лодку. Волна завалила меня. При падении сломал рукоять трюмной помпы. Меня еще провожают друзья на яхте «Кора». Я показываю им ОК.

8 февраля. Только сегодня с улучшением погоды починил помпу. Сяхты усиленно снимают меня на фото и видео – пришло время прощаться. И вот, спустя несколько часов, я остаюсь в полном одиночестве.

12 февраля. Последние два дня штормовал и при отдаче плавучего якоря потерял его. Благо у меня на борту еще три запасных «парашюта». Сегодня впервые после старта небо очистилось, и сразу жизнь в океане закипела. Вижу черепаху. Она подныривает под днище и трется об него. Не иначе паразиты досаждают бедняге.

20 февраля. Впервые – попутный ве-

терок. Появилась возможность найти причину невыносимого скрипа в моей каютке. Дня четыре назад пережил в ней шторм, при ветре 25-30 узлов, отдав плавучий якорь. Сначала донимал топот буревестников, пытавшихся пристроиться на ночлег на крыше каюты, а потом этот невыносимый скрип...

28 февраля. Шестиметровая волна накрыла меня в самый неподходящий момент. Все пакеты, миска и кастрюлька теперь плавают под ногами. Печка погасла. Берусь за весла, а с ужином придется повременить.

6 марта. Накрыла восьмиметровая волна. Меня зажало между бортом и парой закрепленных запасных весел. Хорошо хоть успел закрыть верхний люк, но электрике все равно досталось. Залило аккумулятор. Не могу звонить по спутниковому телефону. Вся надежда на солнечные батареи, а солнышка-то нет: за все это время лишь выглядывало, но не светило. Нашел-таки причину скрипа. Оказалось, стучала и скрипела плохо закрепленная панель солнечной батареи на крыше каютки. Пришлось повозиться. Буревестник на носу за моей спиной назойливо кричит: ему тоже досталось, он отряхивается, а вот, поди ж ты, не улетает! Может это он садился на этот же «Паффин» 40 лет тому назад. Впрочем, едва ли они так долго живут. Пройдена одна треть пути – тысяча миль.

21 марта. Равноденствие. Черные ночи, жаркие дни. Прошел половину пути и «кажется» солнечная погода налаживается. Болит ушибленная при падении нога – бинты постоянно мокрые. Вспоминаю, в каком же отсеке аптечка?

31 марта. Сильный ветер с юга тянет лодку на север. Бросаю за борт самый боль-

шой плавучий якорь. Что ж, по курсу меня несет к цели только течение.

8 апреля. Попутный ветер 10 узлов плюс течение. В эйфории налегаю на весла и с удовольствием подсчитываю: если так пойдет и дальше, к Антигуа подойду 5 мая!

28 апреля. Все-таки меня снесло на 40 миль к северу от генерального курса. Ветер стих, по GPS вижу, что течение несет лодку на северо-запад. Едва ли попаду на Антигуа.

12 мая. Антигуа остался к юго-западу в 20 милях. Нацеливаюсь на Барбуду, но мой штаб в Английской гавани на Антигуа предупреждает меня, предупреждая о множестве рифов, окружающих о. Барбуда, просят держаться от него подальше, особенно ночью. Намечаю для финиша небольшой о. Бартс. Буду огибать его с востока и выбрасываться на пляж в бухточке St. Jean Bay. Кажется, там я никогда не был.

13 мая. Еще темно, хотя уже 9 утра по Гринвичу, начался мой СОТЫЙ день плавания. На острове полно огней. Жду восхода солнца, чтобы видеть рифы и не налететь на них. Впрочем, здесь, на северной стороне, вроде бы чисто. Отыскиваю свою бухточку. Полный штиль, так что теперь меня мимо не пронесет! В 17.30 становится мелко – вижу песчаное дно с мелкими ракушками. Спрыгиваю в воду, беру на буксир «Паффина» и иду в одних плавках навстречу толпе встречающих.

В 18.33 ступаю на берег. GPS показывает: широта 17° 90' сев., долгота 62° 85,3' зап. 2700 морских миль позади, а СОТЫЙ день еще не кончился.

Я оглядываюсь и мысленно обращаюсь к Дэвиду и Джону – в далекий 1966-й год: «Мы все трое на «Паффине», все же мы перегребли океан, мы победили»...



ООО «ВЕРФЬ»
г. Сургут
Производство
и продажа катеров
и лодок
тел. 8 (3462) 72-32-86
www.verfsurgut.ru
verf@verfsurgut.ru



www.aeroboat.ru
классические азроботы «Тайфун»
каютные азроботы «Тайфун-К»
прочные алюминиевые корпуса
каютные утепленные модификации



Владивосток 8 9025 577272
Владивосток (4232) 63 90 11
Москва (495) 395 69 11
www.alumboat.narod.ru



MERCURY
№1 на воде
МОТОСЕРВИС
Официальный дилер



mdiesel@df.ru
www.mercury-ms.ru
www.mdiesel.ru
тел. (495) 482-77-01,
482-43-11, 485-11-00
факс (495) 481-69-00

- 2х и 4х тактные моторы мощностью 2,5-275 л.с.
- Стационарные двигатели

MERCURY
MerCruiser
-запасные части и аксессуары
-сертифицированный гарантийный сервис-центр