

Плавание на грани ВОЗМОЖНОГО



Пасмурным холодным днем 14 ноября 2010 г. питерские яхтсмены встречали яхту «Петр I» – первое в истории парусное судно, прошедшее весь Северный Ледовитый океан (то есть, российский Северный морской путь и канадский Северо-Западный проход) за одну навигацию, установив тем самым национальный и международный рекорд. Буквально «по пятам» за нашими спортсменами следовал норвежский

тримаран «Northern Passage», превратив это и без того беспрецедентное плавание едва ли не в очную гонку. Мы встретились с капитаном яхты Даниилом Гавриловым и его старпомом Еленой Соловьевой и попросили рассказать об этом уникальном походе.

– Даниил, расскажите нашим читателям немного о себе, о вашем яхтенном опыте.

– В парусном спорте я – с самого детства, которое прошло у меня на Камчатке. Считайте, с четырех лет под парусами. Ходил на яхтах, сначала это был «Фолькбот», позднее «четвертаки», «Картеры», потом, с переездом в Петербург, пересел на «Дракон», на котором стал капитаном. Далее перешел на «шестерку» – это была «Кареджи».

– Как и когда пришла в голову идея этой экспедиции?

– Примерно три года назад наш экипаж остался без своей

яхты «Кареджи» – после ее серьезного ремонта (включавшего замену килевой балки), проведенного собственными силами, судовладелец (ЦРЯК) предложил мне выкупить судно, что я считал в той ситуации невозможным. Тогда мы с ребятами начали думать, что делать дальше, какую искать лодку. Так и появилась идея подобного плавания. Мой отец, тоже яхтенный капитан, ходил в высоких широтах с Николаем Литау на яхте «Апостол Андрей», так что, в общем, мы знали и представляли, куда и как пойдём. Можно сказать, некоторое приобщение к «полярному яхтингу» у нас уже



имелось. Под это плавание целенаправленно и искали будущую яхту, стальную, нужных размеров.

– Ставилась ли заранее цель быть первыми на этом маршруте?

– Да, разумеется! Изначально стояла именно такая задача.

– Была ли в этом уверенность до начала плавания?

– В общем-то была, но были и сомнения. Во-первых, это все же море, на котором неизбежны случайности. Во-вторых, это Арктика – совершенно иной мир, очень суровый, к тому же практически нехоженный яхтсменами. К тому же уже в плавании у нас буквально на транце повис очень серьезный соперник – норвежский тримаран. На «финишной прямой» разрыв между нами не превышал 200 миль. Порой мы пропускали его вперед, но все равно в порт приходили с опережением на сутки. Конечно, это придавало остроты и азарта, но и напряженность повысило тоже. Ставка – не просто выиграть, но стать первыми уж очень высока.

Тем более что случались и серьезные аварии, например, поломка баллера руля во льдах. Практически 400 миль после этого мы прошли под аварийным рулем. Во льдах мы погнули руль и баллер (причем сильно – на 30°), сначала попытались поставить руль в ДП, упираясь спинакер-гиком в льдину, чтобы вывернуть перо в ДП, но из этого ничего не вышло. Попытались сделать внешний аварийный руль – спинакер-гик с прикрепленным к нему пайолом, но потом в голову пришли другая идея: отдали гайки, опустили перо руля на таях и таким образом удерживали его при помощи лебедок все 400 миль пути до порта, где смогли отремонтировать руль. Надо сказать, что лебедки с 70-кратным выигрышем в усилие едва справлялись с управлением (все-таки, 30-тонная яхта – не пушинка), так что идея с аварийным рулем в виде спинакер-гика вряд ли бы себя оправдала. Правильнее было управляться своим рулем – даже под аварийным румпелем это сделать в спло-

ченных льдах было тяжело, а уж со спинакер-гиком – тем более.

– А можно определить момент, когда к вам пришла уверенность в победе?

– Думаю, когда проходили за Кембридж Бэй пролив Куин Мод в Канаде, который стал для нас последним ледовым участком, там лед был сплоченностью до 5 баллов. Вот когда мы первыми прошли этот «лед» и остался лишь пролив Белло (пусть и довольно сложный в навигационном отношении) – поняли, что сможем достичь цели. Вопрос заключался лишь в том, как быстро это сделаем.

– Как велась подготовка к экспедиции, кто был руководителем проекта?

– Отец, наш «аксакал». Он и пытался направить нашу «необузданную энергию» в нужное русло. Подсказывал, что и как делать, на что именно следует обращать внимание.

Сначала мы пытались понять, в каком направлении идти (на запад или на восток), откуда и когда выходить. Потом встал вопрос, кто нас будет обеспечивать информацией – ледовой и гидрометеорологической. В этом нам помог Арктический и Антарктический НИИ. Хотя переговоры с ним были очень непростыми, но он поддержал нас в сложный момент. В итоге мы были обеспечены консультациями специалистов и бесплатной информацией. Подняв архивы ледовой обстановки за 30 лет, решили идти в восточном направлении, выбрали время старта. Тщательно рассчитали все возможные варианты, а в ходе плавания, можно сказать, совались в каждую свободную ото льда дырочку. Все время шли на грани если и не фола, то возможного. Хотя я категорически не согласен с «Комсомольской правдой», назвавшей нашу экспедицию «плаванием самоубийц». Да, плавание было на грани возможного – но все-таки возможного!

– Даниил, как проходил поиск спонсоров и партнеров по экспедиции, как складывались отношения с ними?

– Должен сказать, что 90% финансирования похода –





это собственные средства. Никто из серьезных спонсоров не верил в молодого капитана и его команду, в наш успех, в саму возможность такого путешествия. Немногочисленные спонсоры помогли оборудованием и материалами: «Jotun» целиком покрасил яхту (немалое подспорье), «Транзас» предоставил карты и поставил систему AIS, «Pentar» обеспечил фототехникой «Pentax», ряд других спонсоров тоже оказал техническую поддержку. Практически все остальное – своими силами.

Сегодня уже все обстоит несколько по-другому – мы доказали, что можем проводить такие экспедиции.

– Как и почему была выбрана ваша яхта?

– Яхта, бывшая «Магнитка», построена в 1992 г. в Магнитогорске для пересечения Атлантики в регате «Columbus Cup». Конструктор – А. Стружилин. Проект «Алмаз-53» серийный, но наша яхта – единственная лодка этого проекта, построенная из стали, а не из алюминия. В целом она оправдала наши ожидания, хотя от нее мы оставили фактически только корпус и мачту. Да и корпус удлинили в корме для большей длины по КВЛ и большей скорости – это ведь было рекордное плавание. Сделали новую рубку, новый салон, новую теплоизоляцию (в ее роли выступил слой специального «морского» вспенивающегося теплоизолирующего материала толщиной 5–8 см), провели новую электрику, поменяли геометрию кокпита. В общем, от прежней гладкопалубной яхты мало что осталось.

– Как проводился подбор членов будущего экипажа?

– У меня был прошлый экипаж, который, однако, не смог целиком пойти в это рискованное и очень долгое плавание. Прошлым летом мы участвовали в регате TSR-2009 (заняли там, кстати, второе место!), набирая экипаж. В итоге, месяц

проплавав на Балтике и посмотрев, кто что может, сформировали окончательный состав.

– А проблемы психологической совместимости и психической устойчивости членов экипажа учитывали?

Самый главный тест – это море. В море сразу видишь, кто на что готов. Главное требование к экипажу – психологическая совместимость со мной. Если я этих людей взял в море, отобрал для участия в свои дальнейших проектах, значит, готов с ними ужиться, значит, все хорошо. А научить их нужным вещам – уже второе дело. Лишь бы люди понимали, что нужно работать в нужное время.

Любопытно, что наш кок Алексей Васильев к морю никакого отношения ранее не имел. Впервые взошел на яхту в день отправления в кругосветку. Но не подвел ни разу – трехразовое питание из трех блюд было обильным, вкусным и в любую погоду.

– Длительное пребывание в высоких широтах, тем более в условиях стресса, сильно утомляет людей, способствует развитию депрессии. Принимались ли на этот счет какие-то профилактические меры или вы вообще не занимались этим вопросом?

– Да просто времени на депрессию не было – постоянная работа в режиме гонки. Постоянно полная парусина, постоянно лед вокруг. Даже в портах времени на полноценный отдых не могли выкроить из-за ремонта. На борту, конечно, старались создать максимально приближенную к домашней обстановку. И никаких антидепрессантов. Витамины, свежий воздух, много работы. Спиртное на борту было, но его даже не хотелось. Даже чарочку после вахты не поднимали.

– Вашим старпомом была девушка – случай в тяжелых дальних морских плаваниях несчастий. Опять же вопрос со-



вместимости и оправданности такого смешанного экипажа стоял?

– Я принципиально против женщин на борту, но Елена Андреевна даст фору многим питерским мужчинам-яхтсменам. Поэтому она была приглашена в экипаж одной из первых.

В разговор вступает сама **Елена Соловьева**: Я старожил экипажа, была приглашена в плавание летом 2009 г., когда экипажа еще по большому счету не существовало. Мы с Даниилом понимаем друг друга с полуслова, у нас с ним хорошая команда. Если возникает какое-то непонимание, решаем его быстро – максимум в течение часа. Я очень четко знаю свое место на лодке, Даниил – капитан, я – его офицер, проблем субординации нет.

Даниил: Жесткая субординация – залог успеха в подобном плавании. Приходилось встречать экипажи, у которых каждая вахта самостоятельно принимает решения, куда рулить, образно говоря. У нас такого не было, что сняло многие вопросы и проблемы. Стратегические решения – куда плыть? – принимал я, всей навигацией и картографией заведовала Лена как старпом.

– К концу похода устали?

Елена: Последние три дня плавания для меня лично были стрессовыми, все уже чувствуют себя героями, никто не пристегивает страховочные пояса, «мы уже дошли». Было жуткое напряжение, особенно на ночных вахтах. Это был один из самых тяжелых моментов.

– Как были организованы вахты и питание на борту?

Даниил: Две вахты – шесть часов через шесть. Картографией и навигацией, как я уже сказал, занималась старпом. Кок был освобожден от вахт, рацион старался максимально

приблизить к домашнему. Поэтому старались готовить какие-то супчики, котлетки. Самый большой переход был длиной в 35 дней – на таком переходе люди должны нормально питаться и отдыхать.

Елена: Был случай, когда мы пытались кока поставить на вахту – из-за болезни пришлось списать с борта одного человека, его и решили заменить. Но наутро получили какую-то жареную булочку с сахаром и быстро поняли, что так жить нельзя. Поэтому до конца плавания одну из вахт (Даниила) стояли двое вместо трех человек.

– Как вас встретила Арктика? Ощутили ли вы разницу между отечественным и зарубежным участком плавания?

Даниил: Самое острое впечатление от российской части Арктики – это жуткая помойка. В какую гавань не зайдешь, стоит забытая полярная станция или брошенная военная часть, свалки запчастей, бочек, металлолома. На сопку поднимаешься – везде, куда достает глаз, ровным слоем лежит мусор. Хочется Арктику очистить – займемся этим в следующем году. Так не должно быть.

Елена: Зарубежная часть более освоена и более цивилизована. Например, на Аляске в поселке Барроу с населением 4.5 тыс. человек есть даже свой мусороперерабатывающий завод. У нас же везде – пустые поселки, ржавеющая брошенная техника. Очень грустное и унылое впечатление...

– Какие моменты плавания запомнились как самые трудные, а какие как самые приятные?

Даниил: Бюрократические препоны оказались страшнее, чем даже поломка руля. Оформление документов пришлось начинать за полгода до отплытия. Мы, например, так и не получили разрешения «закрывать границу» в Певеке – сказали, что это невозможно.



Через сутки после нас в Певек зашел наш преследователь – норвежский тримаран, и туда специально вылетел самолет с пограничниками оформить его аварийный заход (который в самом деле не был аварийным – у него просто кончилось топливо). Но нам при этом «закрывать границу» не хотели – пришлось этот важный вопрос решать через Москву, что заняло сутки реально напряженной работы на телефоне и по рации. Если бы не это, пришлось делать крюк: идти за пограничным оформлением в Бухту Провидения, и рекорд просто не состоялся.

Но хочу отметить, что сами пограничники, как и вообще все наши северные жители, везде, где могли, нам помогли – продуктами, информацией. Из приятных моментов отмечу интересные знакомства, например, с экипажем тоже «полярной» яхты «RX 2» в Норвегии.

– В каком режиме и соотношении «паруса-мотор» шло движение во льдах? Некоторые известные яхтсмены считают, что примерно 70–80 % ходового времени вы шли в режиме моторного судна?

Даниил: Нет, ну это просто невозможно. На это никакого топлива бы не хватило – оно ведь еще и на работу

отопителя, и генератора, и камбузной плиты расходуется. А заправляться там практически негде. Так что большую часть времени часть шли под парусами – по-другому никак не получится, в тех широтах требуется очень большая автономность.

– Был ли у вас «план Б» на случай тяжелой поломки яхты, ее зажатия во льдах и необходимости эвакуации?

Даниил: Да, мы рассчитывали на радиосвязь и снятие экипажа с аварийной яхты вертолетом. Лодка у нас крепкая была, при сжатии в тех условиях ее просто выдавило бы. Ну, а если бы пришлось долго жить вне яхты в ожидании спасателей, то у нас были и запас еды, и хорошие костюмы. Продержались бы, сколько надо.

– Но страховок у вас не было?

Даниил: Нет.

– Расскажите о радионавигационном оборудовании яхты.

Даниил: Севернее широты 70° система Инмарсат не работает, а нам нужен был на борту Интернет для получения карт ледовой обстановки, да и не только для этого. Поэтому пришлось ставить самую дорогую станцию «Iridium OpenPort», которая обеспечила скорость соединения



128 кБ/с и позволила принимать ледовые карты. Вся связь УКВ/КВ была дублирована. В плавании нас еще очень поддерживали радиолюбители России.

Удивляюсь, как норвежцы пошли в плавание без «Iridium» – что они, не знали, что севернее 70° Инмарсат не работает?

– *Какие доработки вы бы внесли в конструкцию яхты по итогам плавания?*

Даниил: Необходимо усилить отопление яхты – кубрик и кормовая каюта холодные. Причина – не в плохой теплоизоляции, а в неудачной проводке труб подачи теплого воздуха. Дизельная плита сломалась в первые же сутки. До Риги готовили на примусе, потом купили новую плиту той же фирмы, и она тоже постоянно ломалась. Плита эта очень капризная, плохо подходит для высоких широт, кроме того, система выхлопа организована так, что готовить еду можно было только на одном галсе. Но другой плиты на дизельном топливе мы не нашли. Так что плита стала одной из наших главных проблем.

Елена: Эта плита очень нежная, наверное, она неплоха для семейных плаваний от марины до марины, но для дальних серьезных плаваний не годится. У нее предусмотрен выхлоп в борт, но если выхлопное отверстие оказывается под водой, то плита уже не в силах «продуть» воду и не работает. Надо менять галс.

– *Ваши рекомендации тем яхтсменам, кто пойдет по этому маршруту?*

Даниил: Самая большая проблема – информация. Сразу нужно решить вопрос, кто будет ею снабжать. Надо четко понять, что это – просто другое измерение: на тысячи миль вокруг – никого. За весь Севморпуть мы встретили лишь одно судно, и всего два ледокола дежурят на всю российскую Арктику: один – в восточной части, другой – в западной. И между ними – 2000 миль белого безмолвия. Надежная лодка, высокая автономность, дублирование всех систем, психологическая устойчивость и сплоченность экипажа – вот ключевые аспекты плавания в этих широтах. Это не прогулка до фортов, не поход до Киля и даже не плавание до Азор или Канар. Это фактически космос.

– *Ваши планы на будущее?*

Даниил: В наступившем году организуем экспедиционную гонку от Санкт-Петербурга по внутренним водным путям России до Соловецких островов и далее до Новой Земли (промежуточная стоянка будет в бухте Русская Гавань, где находится заброшенная полярная станция, на который мы и хотим прибраться). Оттуда яхты пойдут до Земли Франца-Иосифа и повернут на Шпицберген. В ходе этой гонки мы рассчитываем поставить рекорд высокоширотного плавания под парусами – в этом году мы достигли 78° 11' с.ш. (в районе о. Большевик), но хочется подняться еще севернее. Думаем пройти севернее м. Флора (это южная оконечность Земли Франца-Иосифа) и достичь широты выше 81°. В качестве судна обеспечения этой уникальной регаты фрахтуется гидрографическое судно. «Мегафон», «Росатом» и еще несколько больших компаний выступят спонсорами этой гонки-экспедиции, ее поддерживает и правительство Петербурга. Шесть яхт уже высказали намерение принять

участие – четыре из России и две зарубежные (из Финляндии и Германии). Но на деле мы рассчитываем, что в Питер придут и пойдут до Соловков примерно три десятка яхт, а в заполярное плавание отправится не менее десяти, кто-то вернется обратно по ВВП, кто-то пойдет в обход Норвегии.

Ко 2 июля все мы собираемся в Питере и 3-го с поставленными мачтами уходим под разводку мостов. Рассчитываем, что старт этой регаты станет большим и красивым событием наподобие «TSR 2009», а базой флота станет гостеприимный яхт-клуб «Крестовский», любезно предоставивший для нашей яхты место на льготных условиях. 8 августа думаем финишировать на Шпицбергене.

А потом сразу оттуда уходим к Антарктиде, чтобы окатиться там антарктическим летом. Думаю, что лодка так и будет жить – полгода в Арктике, полгода в Антарктике. У нас в Антарктике будет и научная программа, разработанная для нас Арктическим и Антарктическим НИИ.

– *Спасибо, Даниил и Елена, за интервью, заодно позвольте принести официальные извинения за поведение некоторых посетителей нашего форума и их не вполне корректные высказывания в ваш адрес – увы, мы не смогли их вовремя отследить и удалить.* ■

Беседу вел Артур Гроховский.

Фото Сергея Мурзаева, Екатерины Гавриш и Артура Гроховского

Продается моторная яхта «Beneteau-Antares 8.8»



2007 г.в., два мотора «VOLVO-PENTA» по 160 л.с., валы 100 мото/час. Состояние идеальное, все опции, теплое хранение.
Цена 170 000 евро. Тел.: 8 (495) 797-16-87, Алексей

НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>



Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»
185005, г.Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
тел./факс (8142) 73-35-80
e-mail: varyag@onego.ru

