

# «Флагманский» поход

(Окончание, начало в «Кия» №236, №237)



Этой публикацией мы заканчиваем рассказ президента Федерации парусного спорта Амурской области **Василия Курникова** о походе дальневосточных яхтсменов по непростому и протяженному маршруту из Благовещенска во Владивосток на яхте класса «микро». За кормой остались амурские порты, пройдены Хинган и Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Татарский пролив, уютные города на побережье Японского моря. Позади месяц, прожитый на 5.5-меровой яхте, позади суровые шторма и периоды унылого безветрия. И – яркие встречи в моменты непродолжительных стоянок. Впереди ждут Находка и Владивосток, впереди – окончание увлекательного «флагманского» похода.

## Рудная Пристань

Потихоньку добрались до порта Рудная Пристань. Здесь мы решили отстояться – место спокойное. На море штиль, а понапрасну расходовать топливо не было никакого желания. Лучше подождать немного и дальше двигаться под парусом.

Рудная Пристань представляет собой довольно крупный залив со множе-

ством небольших бухточек-укрытий. В западной его части расположен порт с причалами и волноломом. Мы встали на якорь в юго-восточной стороне залива в районе маленького поселка Смычка. Здесь оборудована замечательная база отдыха – кемпинги, летние кафе, чистая огороженная территория, тротуарная плитка, сосны, белый песок, в общем, все необходи-

мые для таких мест атрибуты. Отдыхающих много. Ближе к выходу из залива, за скалой, на которой установлен маяк, небольшая бухточка, маленький порт для приема 4–5 судов типа река-море. Как раз между базой отдыха и этим портом мы и бросили якорь. К утру небо опять затянуло тучами. Потянул ветерок. В 06:00 снялись с якоря и с полными парусами направились на выход.

Выходим в лавировку. На траверзе маяка открывается интересное зрелище: две примечательных отдельно стоящих скалы, похожих на шахматные фигуры короля и ферзя.

Ветер – бакштаг, ход около 6 узлов. Красота! До Владивостока чуть больше 200 миль, на календаре 29 августа. 2 сентября стартуют гонки на Кубок залива Петра Великого, и есть все предпосылки к тому, что мы успеем к открытию. Около 11 часов ветер за 10 минут изменил свое направление на противоположное и начался «мордотык». Мы ждали ветра, мы его дождались. К 16:00 дуло уже до 17 м/с, опять встречная волна, опять «долбежка» и хода, едва достигающие 4 узлов. Да, лодка все-таки маленькая.

## Мелкими перебежками

В районе порта Ольга мы в очередной раз провели переговоры с пограничниками. Они наблюдали нас визуально. Мы шли в 3–4 милях от берега. На входе в бухту Ольга есть большая скала, на которой как раз и расположен пост наблюдения. Шли полностью зарифленными: стаксель как носовой платок, грот с двумя полками. У границы возник вполне резонный вопрос – будем ли мы заходить в порт? Решили не заходить, невзирая на погодные условия и не вполне благоприятный прогноз. Порт находится в глубине залива протяженностью около 8 миль. Восемь миль туда, потом обратно – все это потерянное время.

Силы тают, а ветер стихать не собирается. Попытались осознать, сколько же мы уже прошли, и сколько еще осталось. Оказалось, что пройдено почти 1800 миль. Осталось чуть меньше двухсот. И чем дальше мы продвигались, тем чаще занимались такими подсчетами. Но тяжелые штормовые мили прибавлялись как-то медленно.

К 23:00 решили укрыться в маленькой бухточке-убежище. Там более или менее спокойно, только накат, а ветерок весьма условный. Нужно подвести промежуточные итоги и как-то изменить тактику нашего дальнейшего движения.

Конечно, все уже изрядно устали. Лодка каждую волну берет «на абордаж» и жесткими ударами получает сдачи. Отстаиваться и ждать приемлемых для яхты условий времени нет. И вообще, когда они наступят эти усло-

продолжается около 2–3 часов. Потом опять приходит уже привычный для нас юго-запад. Шквалы как раз и хотелось бы где-нибудь переждать, чтобы не мучить ни себя, ни лодку.

Рано утром снялись с якоря. На море густой как молоко туман: видимость не больше пятидесяти метров. Пару раз прибегли к нашей новой тактике движения от бухты к бухте, но потом отказались от этой затеи, потому что заходить в неизвестную бухту и выходить оттуда при практически нулевой видимости далеко не безопасно. Через двое суток, утром 31 августа ветер стих, волна улеглась, остались лишь легкая только толчея да туман.



как пройти до магазина, чтобы купить хлеба и каких-нибудь консервов. Пополнив запасы продовольствия, в 14:30 мы покинули бухту.

Ветра практически нет, сохраняется толчея и густой туман. Пришлось задействовать двигатель. К 9 вечера добрались до селения Глазовка. Особо примечательного ничего, но после двух суток хода можно немного вздремнуть, благо обстановка позволяет, тем более что придется огибать остров Опасный, расположенный у южного мыса залива. Короче говоря, нашли повод переночевать стоя в защищенном месте на якорю.

Полтру, уже ближе к семи часам, туман чуть поднялся. Появилась возможность визуально оценить обстановку. Остров Опасный находится на расстоянии приблизительно мили от берега, но пройти между ними нельзя – там тянется сплошная гряда рифов. Ближе к острову тоже приближаться не стоит – как клыки торчат частокором из воды остроконечные камни. И еще дальше за ним гряда опасных камней тянется вдоль коренного берега больше семи миль.

Слабый с утра встречный ветерок еле потягивал, хода скромные, и нас настойчиво течением сносило на эти камни. Опять в ход пошел двигатель. Ушли мористее, миль на шесть от берега. А здесь уже и ветер стал прорываться сквозь завесу тумана. Конечно, дует не стабильно, скорость под парусами то 5, то 0.5 узлов. И снова густой туман.

Мы медленно, но верно приближа-



вия, кто его знает. Так что нужно идти. Если раньше мы уходили мористее, то сейчас, наверное, лучше держаться не очень далеко от берега, чтобы в случае чего быстро укрыться от непогоды.

На море, меж тем, отметили некоторые характерные особенности. Например, юго-западный ветер дует хоть и сильно, но ровно. Затем в какой-то момент он меняет свое направление на чистый юг и становится невероятно горячим, как из калорифера, даже щеки обжигает, и минут через 30 меняет направление на юго-восток. Тут уже держись. Один за другим лупят холодные шквалы 19–22 м/с. Так

К 13:00 вошли в бухту Валентин. Большая красивая акватория когда-то процветающего рыболовецкого совхоза сейчас выглядела печально. Останки полусгнивших рыбацких судов на берегу и полуразрушенный изъеденный морской солью пирс, к которому мы отшвартовались, произвели на нас не самое радужное впечатление. Рядом с пирсом небольшая огороженная территория лодочной станции. Лодок немного – десятка два, не больше, и те какие-то изрядно уставшие, большей частью еще советской постройки.

У подошедшей к нам пары местных сторожей-пенсионеров узнали,





емся к Преображению. Это полнокровно функционирующий порт, поэтому судоходство в этом районе очень активное. Главное, чтоб нас в тумане кто-нибудь не переехал. Стараемся держаться чуть в стороне от основных судовых курсов.

Приходится вслушиваться и всматриваться в густую пелену тумана. Радиолокационный отражатель у нас, конечно, установлен. Но кто может гарантировать, что вахтенный на каком-нибудь танкере или сухогрузе смотрит на радар, а не рулит, включив автопилот. Вот он, кстати, возник левее по корме в кабельтове от нас, как призрак: огромный форштевень танкера. Даже напугал. Валимся вправо, как учили, меняя свой курс не менее чем на тридцать градусов. Обогнавший нас танкер, также внезапно исчез в тумане, как и появился. К 6 часам вечера заходим в акваторию порта Преображение. Нужно получить прогноз погоды и запасти топлива.

### Преображение

Швартоваться решили прямо у центрального пляжа. Не получилось: ветра в бухте практически нет, но накат в полтора метра подойти к берегу нам не позволил. Пока мы маневрировали, отдавали якорь с кормы, чтобы носом подойти к берегу, пытались завести второй якорный конец на берег, на пляж выехал джип. Из него вышел водитель и пригласил нас воспользоваться его гостеприимством, пройди в глубину порта и встать к пирсу, рядом с его катером. Конечно же, мы согласились. Дружная компания близких дру-

зей нашего нового знакомого во главе с ним самим встречала нас у обозначенного места. Как выяснилось в дальнейшей беседе, они заметили нас еще на входе в бухту: незнакомая маленькая яхта идет не в глубину порта, а к пляжу – может быть, требуется какая-то помощь, надо встретить. Очень доброжелательные, равнодушные к парусу люди. Помогли нам с топливом и с прогнозом погоды.

Прогноз не радовал. Дают штормовое предупреждение, со стороны Японии приближается очень мощный тайфун с ветром до 30 м/с.

Нам предложили остаться и переждать. Но... до Владивостока 90 миль, завтра открытие регаты. К церемонии открытия мы не успеем уже точно, но к старту можно успеть. Если проскочим.

### Финишный рывок

Перед выходом позвонили друзьям во Владивосток. Нам подтвердили приближение тайфуна и дали почасовой прогноз по ветру в различных точках приморского побережья по маршруту нашего движения.

В 19:30 мы покинули акваторию порта Преображение. Нужно успеть до тайфуна прийти во Владивосток. Шансы 50 на 50.

Как обычно бывает в таких ситуациях, события начинают развиваться совсем не так, как хотелось бы. К 20:00 ветер скис окончательно. Это не по прогнозу. Рубим паруса, запускаем двигатель – 4.5 узла. Теоретически, даже двигаясь под мотором и сохраняя эту скорость, за сутки успеваем. Через два часа начало раздувать. Уже

веселее. Ставим паруса, двигателю «стоп», пошли хода – 5.5–5.7 узлов. Что ж, вполне прилично. Ветер с небольшим усилением плавно меняет свое направление с юго-запада на юго-восток. А это уже по прогнозу, и это обнадеживает. Идем в галфвинд. Около полуночи «граница» по радио стала настойчиво рекомендовать нам в связи с усилением ветра зайти в ближайшую бухту. Все наши уверения, что ситуация под контролем не возымели успеха. Подчинились требованиям властей и приютились до утра в бухте Мелководная под бдительным присмотром пограничников. Конечно, эта ночная стоянка совершенно не вписывалась в наши планы, но люди желали нам добра и беспокоились о нашей безопасности. В половину шестого утра мы снялись с якоря и покинули бухту-убежище.

С полным стакселем и полкой рифов на гроте мы делали порой до 6.5 узлов. К 12:00 подходим к Находке. Ветер усиливается, волна растет с каждым новым валом. Радует то, что накатывает она «в бакштаг», практически попутно. По радио через каждые пятнадцать минут диспетчер порта дает штормовое предупреждение и рекомендации всем судам, находящимся в заливе Восток, укрыться в безопасных бухтах или местах якорных стоянок. Причем каждому конкретному судну называются свои географические координаты безопасного места стоянки.

Залив Восток достаточно протяженный. С учетом очень большой интенсивности судоходства, особенно в сложившейся ситуации, и постоянными маневрами расхождения, шли мы долго. С каждым часом радиосообщения становятся все тревожней, а требования укрыться все настойчивей. В 15:20 мы наконец-то прошли Находку. Волна больше 3 метров, ветер на порывах до 20 м/с, все так и есть, как кричат по радио, и полностью соответствует полученному нами накануне прогнозу.

Грот срубили полностью, оставили маленький треугольник стакселя. Подгоняемые волной и ветром, зарегистрировали по GPS максимальную за весь поход скорость 8.4 узла.

В 20:08 прошли траверз мыса Сы-

соева, выбрались из залива Восток и вошли в Уссурийский залив.

### Владивосток

Уссурийский залив – как другой мир. Небольшой ветерок, длинная пологая волна, на горизонте светится огнями Владивосток – очень романтические условия для морской прогулки. Неужели мы успели? После сумасшедшего напряжения резкая смена обстановки даже настораживала. Позвонили друзьям: вот маяк Скрыплева, Босфор-Восточный, встречайте, скоро будем.

В пролив Босфор-Восточный мы вошли уже в 22:50. Убрали паруса, запустили двигатель, акватория порта все-таки. Все в огнях, во всех направлениях непрерывно двигаются разные суда – большие, маленькие, буксиры, транспортирующие какие-то конструкции, так и гляди во все стороны одновременно, чтобы разойтись. На берегу сверкает сварка, строительство моста на остров Русский идет круглосуточно.

Чуть больше часа нам потребовалось, чтобы пройти проливом и выйти в Амурский залив – как раз наступило 3 сентября. Ставим паруса, оставляем по левому борту стоящий на рейде парусник «Надежда», входим в гавань яхт-клуба «Семь футов». Незабываемое зрелище – лес мачт, сияющие в свете ночных фонарей отполированные борта яхт, слегка трепещущие флаги расцветивания, на берегу в летнем кафе приглушенно играет музыка. Кубок залива Петра Великого – это грандиозный праздник паруса. Днем было открытие чемпионата, но, несмотря на столь поздний час, праздничное настроение и небольшое предстартовое волнение участников физически ощущается в свежем ночном воздухе. Многие экипажи не спят, сидят в кокпитах своих яхт, тихонько, чуть слышно переговариваются между собой – настраиваются на гонку.

Свободных мест у пирсов нет. Многие яхты пришвартованы бортами друг к другу. Медленно продвигаемся по акватории. Нам машут руками, показывают, куда можно подойти. Нас встречают наши владивостокские друзья и наша амурская сборная. Нас переполняют радостные чувства, готовые фейерверком озарить всех, кто нас ждал,

переживал, как и чем мог поддерживал. Сохраняя внешнее спокойствие, мы готовим кранцы, подаем швартовы. Нам помогают раскрепиться. Вот теперь мы пришли, можно делать запись в вахтенном журнале – судовое время 00:40.

Поднимаем глаза на встречающих нас друзей и какое-то время молча смотрим друг на друга. Мы, уставшие и гордые, смотрим на них, а они, восхищенные и слегка растерянные, смотрят на нас. Создалось впечатление, что никто не знает, что же делать дальше. «Может быть, вы чаю горячего хотите? Или покушать? Добро пожаловать на борт!». И – пошли разговоры!

Утром нас сфотографировали на ту же камеру, что и перед выходом: «Чтобы можно было сравнить до и после».

Началось движение в гавани: яхты одна за другой выходят в море, готовятся к старту регаты. Проходя мимо нас, притормаживают, фотографируют на камеры мобильных телефонов: «Вы откуда? А что за яхта? Так это швертбот?! Мы после гонки к вам подойдем».

И приходили. Целыми экипажами. Заглядывали внутрь, искренне удивлялись, как вообще было возможно в наших дальневосточных морях на этой лодке проделать такой путь. Много было слов восхищения и признаний, что вряд ли бы они решились на по-

добный поход. И об этом нам говорили титулованные капитаны, очень хорошо знающие, что такое море. Огромное спасибо друзьям и коллегам за такое признание!

Доложились о благополучном прибытии вице-президенту всероссийской федерации парусного спорта Михаилу Ильичу Ермакову, главному из судорегистра по Дальнему Востоку Евгению Борисовичу Хромченко. Кстати сказать, Хромченко был приятно удивлен и в то же время, как мне показалось, горд тем, что мы исправно вели вахтенный журнал, невзирая на размеры лодки, и отметил: «Молодцы! Только больше так не делайте, во всяком случае, не на такой яхте».

Яхта действительно выглядела миниатюрной в сравнении с окружающими нас 40-футовиками.

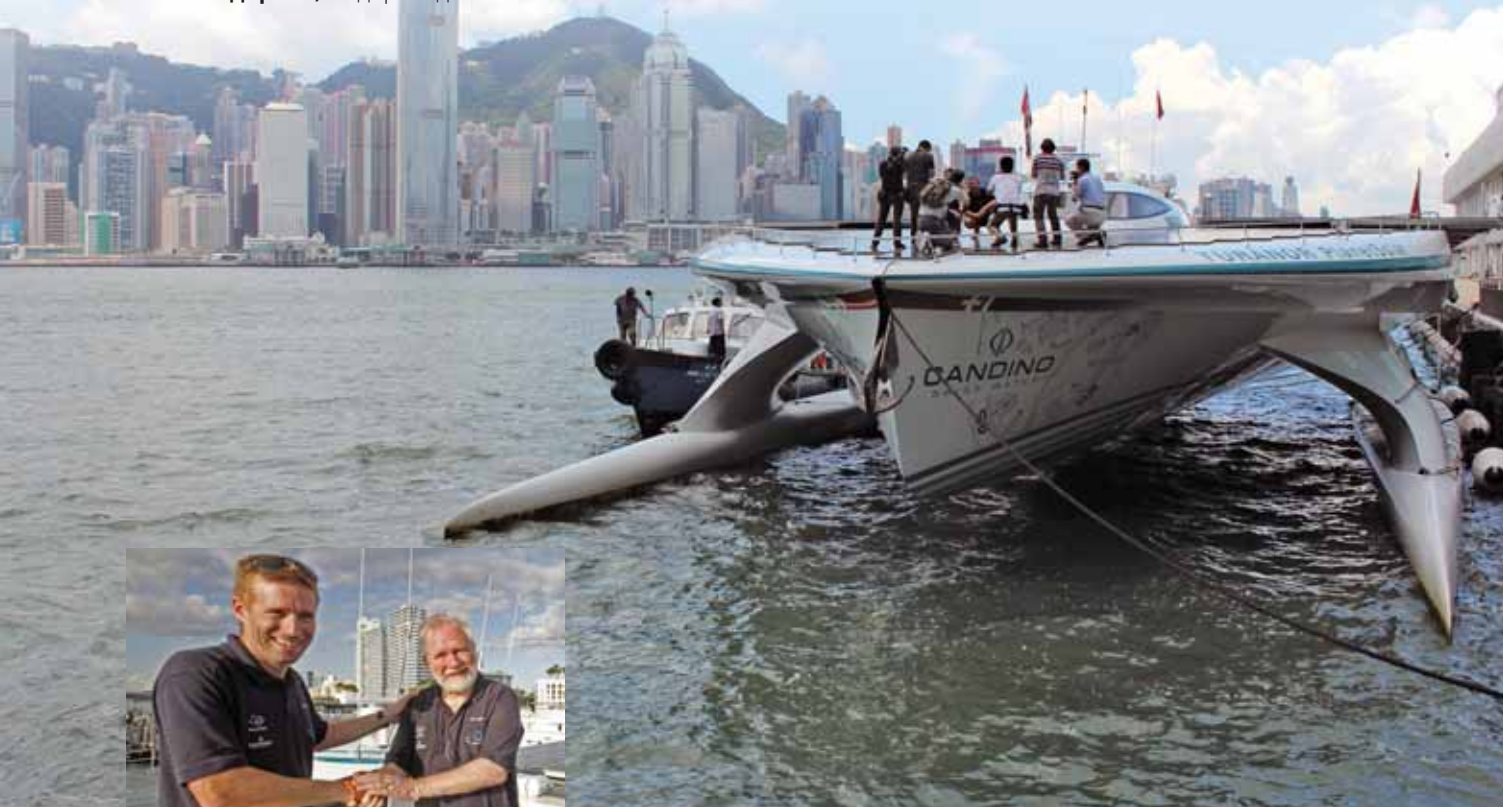
Наш поход продлился 34 дня, за это время мы прошли 1977 морских миль по Амуру, Охотскому и Японскому морям, если брать по генеральному курсу. Посмотрели многие порты и яхт-клубы, себя показали, приобрели большое количество новых друзей. И что немаловажно – опыт. Пока таких походов по Дальнему Востоку не совершал никто. Были другие – может быть, более сложные, может быть, менее – но таких точно не было. Очень бы хотелось верить, что пока – не было. Удачи вам! Семь футов под килем! ■





# Кругосветный рекорд Turanor PlanetSolar

Кэйт Хендерсон, Нидерланды



**4** мая 2012 года в 14:12 в Монако триумфально завершилось первое в мире кругосветное плавание судна, использовавшего лишь энергию солнца. Средняя скорость движения швейцарского PlanetSolar составила 5 узлов, и через 585 дней пути за кормой осталось 60 006 км.

Забегая несколько вперед, скажу, что эта кругосветка вписала в книгу Гиннеса 5 рекордов:

1. Самое длительное плавание с помощью энергии солнца – 31 484 морских миль.

2. Первая кругосветка подобного рода (без парусов и моторов) – 1 год, 7 месяцев и 7 дней.

3. Рекорд скорости по пересечению на солнечной энергии Южно-Китайского моря – за 4 дня, 23 часа и 45 минут (580 морских миль).

4. Рекорд скорости по пересечению Атлантики на солнечной энергии – 26 дней, 19 часов, 10 мин (2690 морских миль).

5. Самое большое судно, движимое солнечной энергией – 31×15 метров с водоизмещением 85 тонн. Общая площадь солнечных батарей – 537 м<sup>2</sup>.

Вместе с такими амбициозными достижениями проект PlanetSolar должен был продемонстрировать новаторские тенденции в части энергосберегающих технологий, а также стимулировать

новые научные исследования в этой области.

Все началось 8 лет назад, когда в научных кругах появилось первое теоретическое исследование о возможности создания судна, способного успешно пересекать океаны, используя только энергию солнца. В 2006 году этой идеей заинтересовался немецкий бизнесмен Иммо Строрер, и двумя годами позже теоретические разработки дизайнера будущего судна были сделаны в Австралийском морском колледже, а лабораторные испытания проводились в Новой Зеландии.

Имя Turanor было позаимствовано из «Властелина колец» Толкиена, ведь оно переводится как «Солнечная сила».

Окончательный проект судна раз-



работан в КБ Крейга Лумеса (Crail Loomes) из Новой Зеландии, известного своими дизайнерскими достижениями в области морских катамаранов. PlanetSolar имел два спонсона, но в случае штормовой погоды раздвигающийся центр корпуса превращал судно в тримаран.

За год и два месяца корабль был создан исключительно из углетканых материалов на немецкой верфи (Knierim Yachtbau), расположенной в Киле.

Пропульсивные движители были разработаны также немцами из AIR Fertigungs-Technologie и находились в каждом спонсоне. Лопасти высокоэффективных винтов, вращающихся в противоположных направлениях, были почти в два раза длиннее обыч-

ного, ведь их рабочий режим составлял 100 об/мин (возможный максимум – 160 – позволял развить скорость 12 узлов).

Два магнитно синхронизированных двигателя могли выдавать на максимуме 176 кВт, однако для круизной скорости 7.5 узлов в идеальных условиях требовалось всего 20 кВт! Это давало возможность обезопасить себя как минимум на трое суток, на случай ненастья. При максимальной скорости (12 уз) потреблялось 120 кВт, и в таком режиме судно могло идти «без солнца» только восемь часов.

На борту PlanetSolar было 648 солнечных батарей (общий вес – 11.7 тонн, площадь – 537 м<sup>2</sup>, 35 м в длину и 23 в ширину) и сложнейшая система электронного управления, разработан-

ная швейцарской компанией Driveteck AG.

Неоценимую помощь экспедиции оказала метеорологическая служба Франции, ежедневно корректировавшая маршрут в соответствии с розой ветров и солнцем.

На борту постоянно находилось всего 4 члена экипажа – капитан Патрик Моршесо (после Новой Каледонии его сменил Эрван ле Руис) из Франции, начальник экспедиции Рафаэль Домиан (Швейцария), «электрик» Христиан Ошенбейн (Швейцария), матрос Йенс Лангвассер (Германия).

На самом деле судно рассчитано на транспортировку 40 пассажиров и, скорее всего, будет в дальнейшем использоваться в чартере или в научных целях. ■