

Под парусом в Антарктиду

Разговор с человеком, который достиг ледового континента в честь его открытия 200 лет назад



Если кто-то думает, что фейки – изобретение эпохи гаджетов, то это не так. Фальсификациями занимались всегда. Например, первооткрывателей Антарктиды русских моряков Беллинсгаузена и Лазарева (они достигли её 28 января 1820 года, что зафиксировано в вахтенном журнале) на Западе по сей день не считают таковыми. Открыл континент (двумя днями позже), конечно же, англичанин. Подданный его величества короля Георга III! И не беда, что его судовой журнал найти не могут до сих пор. Легенда на Западе – явь. Наплевать джентльменам на формальности! У них, кстати, можно поучиться, как отстаивать своё и своих и как пиариться, говоря современным языком. Вот многие ли у нас знают, что путь русских первопроходцев повторили на парусной лодке наши моряки двести лет спустя? И это было захватывающее путешествие! Наш собеседник – инициатор и командор антарктического похода на паруснике «Елизавета» из центра Сибири через океаны на Южный полюс Алексей Логинов.

– Алексей Львович, если делаешь то, что по душе, – больше ничего не надо. Видимо, так было и с походом в Антарктиду. Как возникла идея? Откуда взялся парусник «Елизавета»?

– С морем, с флотом связана, по сути, вся моя жизнь. После окончания в 1984 году «Макаровки», Ленинградского высшего инженерно-морского училища (ныне – Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – Ред.) я 10 лет работал в Институте Арктики и Антарктики, дрейфовал на комсомольско-молодёжной станции «Северный полюс – 28» в 1985–86 годах, работал в Антарктиде в составе 35-й советской экспедиции. Но потом – бац, перестройка. И судьба на долгие годы развела с морем. Оказался даже в «Сбербанке», где, к своему удивлению, дошёл до поста вице-президента.

– И всё же вернулись на морские просторы...

– Можно и так сказать. Года полтора назад уволился из банка по ряду причин. Главное, что меня вело и что для многих выпускников «Макаровки» заветная мечта, – это совершить парусную, именно парусную кругосветку. А тут и мощный повод – 200 лет открытия нашими моряками Антарктиды.

Отдельное спасибо Общероссийскому Движению Поддержки Флота во главе с капитаном 1-го ранга Михаилом Ненашевым. Его команда подвижников творчески настраивает общество, власти на тему русской Антарктиды. Проект свой мы назвали «Маршрутами великих российских экспедиций». Долго продумывали. Решили, что не пойдём через каналы (Панамский и Суэцкий), как все сейчас делают, а двинемся Севморпутём и – через Петербург – к Антарктиде. Многие убеждали: вы с ума сошли, это самоубийство. И лодку под переход не найти! (Лодкой моряки часто называют любое судно – хоть парусник, хоть корабль. – Авт.)

Нашли. Совершенно неожиданно. В советское время один питерский НИИ спроектировал узкий стальной крейсер, шестидесятифутовый. Его потом изготовили на Красноярском комбайновом заводе в экспериментальном цехе. Шла перестройка. Каким-то образом он оказался у ребят-энтузиастов из Красноярской парусной федерации. Они его переделали-переварили и спустили на воду. Назвали в честь маленькой дочери первого капитана и владельца лодки – «Елизаветой» (портрет четырёхлетней девочки до сих пор висит в кают-компании). И вот он – узкий, длиной около 20 метров, шириной три с

половиной метра и с посадкой в два с половиной. Плюс 20-метровая мачта. Странный, если учесть, что маломерное судостроение идёт в сторону плоских широких корпусов: меньшие крена, выше скорость. Но наше судно из очень хорошей стали, ледового класса парусная лодка.

Выкупили за небольшие деньги, ещё вложились – поставили навигационное оборудование, такелаж, парусное оснащение. Готово!

Спустили лодку через плотину в Енисей и сплавились до Дудинки. Шло лето 2017-го. Тогда путешествие всё ещё виделось не всерьёз, просто лодка нравилась.

– Но вы ведь шли к Антарктиде?

– Ну да, туда, хотя как бы играючи. Но дальше в лес – больше дров. Мои товарищи из Института Арктики и Антарктики помогли с ледовой проводкой, от Дудинки дошли до Таймыра, повернули налево и через Карское море мимо Вайгача и через Белое море и Беломорканал добрались до Питера. Это был первый этап похода. По итогам сделали в музее Института Арктики и Антарктики выставку с роскошными фотографиями (см. на сайте marinehr.ru. – Авт.).

После этого застряли в Питере года на два.

– Почему вдруг?



– Увы, многое пришлось переделывать. Например, такелаж, поскольку оказалось, что сильные ветра он не держит, у нас порвало в Карском море бакштаги – чуть не рухнула мачта. К тому же лодка была рассчитана на водохранилище, там воды пресной хоть залейся, дополнительных баков не было – мы поставили. Танк для топлива стоял на 70 литров. В Питере поставили на 600 литров, что потребовало переделать внутреннюю конструкцию лодки. Установили много поддерживающих устройств, чтобы увереннее

перемещаться при шторме. Нужны были крепежи для спящих, чтобы никто не выпадал из коек. Их стало 10 – по числу членов экипажа.

В итоге судно зарегистрировали в морском порту Санкт-Петербурга, получили разрешение на неограниченную территорию плавания, ограничения по ветру и волне для выхода из портов. Управлять лодкой можно вдвоём, экипаж для хода – шестеро: три вахты по двое.

– Ну, не такой уж «игрушечный» первый этап...

– Вообще-то – да. Прошли три тысячи сто шестьдесят морских миль, или 5800 км, от Дудинки до Питера. А до этого более тысячи миль от Красноярска до Дудинки – 2 недели плавания.

– Севморпуть, видимо, не подарок.

– В целом производит тяжёлое, вернее, сложное впечатление. Во-первых, потепление климата ощутимо – граница тяжёлых льдов, а я видел её тридцать лет назад, ушла далеко на север, есть все условия для судоплавания по меньшей мере летом. Второе – ощущение запустения. Старые порты полу- или целиком разрушены. Например, Харасавей – десятки километров ржавого железа, скрученных кранов, металлических бочек. Фарватер размыло, дважды садились на мель. А закрытый порт Дудинки хорош. Как и Сабетта. Сейчас действуют новые морские технологии, новые мощные суда, которым не нужна ни дозаправка, ни навигация. Но на фоне разговоров о возрождении перевозок по Севморпути реальность иная.



Объём перевозок рос, пока строили Сабетту – таскали туда грузы. А так за неделю ходу мы могли встретить какой-нибудь потрёпанный гидрографический катерок или баржу, на которой тащат ржавый трактор. Масштабных перевозок не видно. Это печалит, если учесть растущий в мире интерес к Арктике. Велик разрыв между тем, что впаривают по телевизору, и тем, что видишь, сам проехав.

– Но наверняка не всё удручало?!

– Народ всюду – удивительный. Всегда готовы помочь, деньги никого не интересуют (при этом они у людей есть по всему Севморпути).

Как-то сели на мель. Местные ребята в дикую штормягу перетаскивали наш якорь подальше от мели, мы за него вытягивались... Максимум, на что согласились спасители, – распить с нами бутылку и перекусить.

Так не раз случалось, до слёз трогало. О таких отношениях между людьми забываешь в столицах, а тут понимаешь, что русский, поморский дух никуда не девается. Он не показной, они все простые ребята, ощущение, что должен помочь кому требуется, в них глубоко живёт. Потом подобное встречали в Латинской Америке. В Европе – нет.

Думаю, в Европе всё подыспорчено. Протестантская этика – всё материально. Может, и правильная этика для бренного существования, но нам мало понятна. Переизбыток цивилизации. Люди погрузились в товарно-денежные отношения, любой чих должен оплачиваться. Так в Европе, в Штатах, в развитых, как их называют, государствах. А люди, привыкшие жить на природе, понимают, что есть многого, чего не купишь (например, сварочный аппарат в лесу). В таких районах, как наши севера, Сибирь, Дальний Восток или побережье Аргентины и Чили, у людей очень силен дух первопроходцев, что ли. Это не работает по типу «ты мне – я тебе», это как в Нагорной проповеди: «Отпускай хлеб твой по водам... по прошествии многих дней опять найдёшь его». То есть ты должен отпустить свой хлеб – вернётся благодарностью. Библейская мысль выстрадана жизнью.

– А как всё складывалось после Питера?

– Когда в августе 2019-го доделали лодку, двинулись вдоль Европы через Балтику, вышли в Атлантику через Кильский канал и Па-де-Кале. В Бискайском заливе попали в сильнейший шторм – нас забило внутрь Бискайских километров на двести. Застряли на неделю. Потом дошли до Лиссабона, оттуда на Мадейру и Tenerife. Там за месяц установили солнечные батареи (поставили панели на корму), движок поменяли и ещё кое-что. В ноябре по Атлантике дошли до островов Зелёного мыса (Кабо Верде) и оттуда – на Фернандо де Наронью в Бразилии. Это экваториальная зона, плавание шло гладко, ветра были не сильные. При хорошем ветре лодка даёт до 13 узлов, а так обычно 5–6 (1 морской узел – 1,852 км/ч). То есть когда идёшь 7–8 – это хорошо.

Парусник – штука интересная. Это путешествие с медитативным ощущением: ползёшь медленно, глобус под тобой проворачивается, ты постепенно во всё это погружаешься, начинаешь понимать: Земля – планета океанов. Лишь вкраплены кусочки материков. Первый месяц все дёргаются – к телефонам, другим гаджетам, потом успокаиваются. Входишь в гармонию с окружающим миром. Полный дзен!

В таком состоянии дошли до Рио-де-Жанейро, и наступал уже юбилейный год открытия Антарктиды. Наши великие Беллинсгаузен и Лазарев наткнулись на неё. Кстати, одной из задач в пути было информирование об их экспедиции. И это мы делали везде, где могли.

Наконец прибыли в Ушуайю, знаковое место в Аргентине, самый южный город земли. Особо осматриваться было некогда: занимались делами, чинили паруса, которые сильно порвало в проливе Бигля – были страшные встречные ветра узлов по сорок.

Как бы там ни было, ремонт завершили и отправились из Ушуайи до станции Беллинсгаузен, понимая, что надо ещё и обратно вернуться.

– Звучит тревожно...

– Ну, сама станция расположена на острове Кингдждордж, это зона «антарктических субтропиков» – зона тяжёлых льдов южнее. На Беллинсгаузен летом заходят суда даже не

ледокольного класса. Всё чаще привозят туристов на чилийских и аргентинских лайнерах. Но надо беречься от айсбергов, они никуда не делись. И туманы сильные, идти сложно.

Главное испытание – пролив Дрейка. Его не зря называют кладбищем кораблей. Там свистит всё время. 40 узлов – обычное дело. Раньше-то и при 30 узлах старались не выходить в море. А тут 40! Но местные мореходы работают. Ставят не полные паруса, как мы делали при переходе из Европы, а триселя – маленькие штормовые паруса, и под таким носовым платочком двадцатитонную лодку ветер тащит как спичку. Страшная сила!

Пролив – это полторы тысячи миль (почти три тысячи км) штормового моря. Иногда скорость, когда шли против ветра, была меньше узла с полностью работающим движком. Возникла мысль: «Ну куда и сам залез, и молодых мальчишек курсантов затащил! У них ведь отцы-матери!..»

Надо сказать, кто-то из ребят оказался очень устойчив, но кто-то сильно страдал от морской болезни. Обклеенные пластырями, накачанные таблетками, курсанты, проявляя силу духа, всё равно стояли вахты. Не скажу, что я себя чувствовал на все сто, но мне надо было сохранять спокойствие, хорошее настроение, улыбаться людям. Всё же они смотрят на меня, нельзя подвести...

– И вот станция Беллинсгаузен...

– Да, после сумасшедшего Дрейка... На календаре было начало февраля, немножко не успели к дате из-за штормов.

Вообще русские там не одни, вблизи нашей ещё десятка полтора других станций.

Наши возвели удивительную часовню из сибирского кедра. Выглядит необыкновенно. Сруб заякорили, пробури в скалу, на четырёх якорях-цепях, которые тянутся к макушке. А вокруг деревянные стены. Нигде не видел таких! Батюшка службы служит и работает сменным механиком на станции.

Сама станция подустаревшая. Китайцы же свою построили из стекла и стали – фантастическое четырёхэтажное сооружение. Когда подходили, увидели сначала именно его – решили, что гигантский прогулочный лайнер. У чилийцев тоже большая, хорошая станция. В перестроечные времена мы им передали свою взлётно-посадочную полосу (которую вручную мостиливырубали). Её они превратили в полноценный аэродром с ангарами, садится любой самолёт. И прилетают. Там же кругом лежбища морских слонов (поражают воображение!), морских котиков, пингвины колонии – остров под ледяным куполом лишь наполовину, остальное – скалы и камни. К острову подходит более тёплое течение из Тихого океана, примерно +6 градусов. Жизнь кипит. Разные водоросли, морские звёзды и прочее – океан как суп насыщенный. Такого нет нигде, даже в тропических зонах. Плюс киты, касатки, дельфины, тюлени...

– Но хочу вернуть вас от этого благолепия в шторм... Что помогает держаться?

– Иногда выберешься проверить вахту и видишь, что пацанам страшно. Волны не стихают, вода ледяная. Все в непромокаемой одежде, но она отсыревает, холод постепенно пронизывает тебя. Реально страшно. Океан и ты, такой маленький. Непонятно, где кончается вода и начинается небо. Невольно вспоминаешь о Боге. Я брал с собой старую британскую лоцию – «Мировые парусные маршруты». Там написано, без всякой иронии, что в условиях сильного шторма на малом парусном судне лучший способ спасения – совместная молитва экипажа. Но понятно, что слабаку никакая молитва не поможет.

– Как я понял, «Елизавета» сейчас не в России, верно?

– Да. Во второй половине февраля мы вернулись в Ушуайю. Кстати, по пути сила ветра доходила порывами до 60 узлов. Ощущение: по судну лупят кувалдой. В Ушуайе экипаж поменялся, направились к Чили, в Тихий океан. Двигались вдоль уникальных мест чилийской Патагонии – тысячи островов, изрезанных фиордами. Много китов, пингвинов, тюленей, самых разных птиц. Особо впечатляли огромные ярко-синие глетчеры (ледники) на белых заснеженных скалах – будто оставшиеся куски земли с начала творения. Водопады,

падающие с подтаивающих глетчеров. Сотни водопадов! Я бы очень хотел ещё раз пройти именно те места. Даже не думал, что такие есть на планете.

В марте дошли до Пуэрто-Монт, где нас накрыл карантин. Дальше нельзя. «Елизавету» вытащили на берег, она там стоит. Вот включаю связь, видите – АИС (автоматизированная идентификационная система) даёт сигнал: лодка на месте. А тогда, в начале апреля, вернулись домой. Думал, ненадолго, на полгода. Дёрг-дёрг... Никак. Пока вынужденный перерыв.

Когда откроют границы, хотим через Тихий океан уйти на север, на остров Пасхи, потом через Полинезию (роскошный переход: тысячи островов, десятки государств островных) дойдём до Северной Австралии или Новой Каледонии. Дальше по плану – на север и через Берингов пролив на восточный участок Севморпути. С нетерпением ждём, когда можно будет снова выйти в море. Беседу вёл

ДОСЛОВНО

Храм Святителя Николая в Тушине – духовный центр моряков и речников России. Его настоятель, иерей Олег Яньшин, говорит: «Такая экспедиция – действие прекрасное. Мир, Богом созданный, разнообразен, ярок, и великолепно, когда его изучают. Прекрасно, когда взрослый мужчина удивляется красоте Божьего творения. И дай Бог каждому до конца жизни (а кто-то, может, и до ста лет доживёт) восхищаться миром, теми же водопадами в Чили. Двадцать первый век на дворе, а не везде нога человеческая ступала. И ещё. Церковь учит: людям надо давать надежду, учить их до конца бороться за жизнь, за себя и за близких своих».

КТО ОТКРЫЛ АНТАРКТИДУ?

О том, что на Южном полюсе есть материк, учёные предполагали в античные времена, но проверить тогда было невозможно.

В эпоху Великих географических открытий в 1502-м догадку о южном материке высказал Америго Веспуччи. Португальских моряков за много миль до него остановил холод. Дальше других зашёл англичанин Джеймс Кук в 1775-м – до рекордной тогда южной широты (71° 10').

Быть первым – честь. Называться первооткрывателями Антарктиды поныне хотят англичане, французы, норвежцы. Но при первом же рассмотрении их аргументов отпадают все сомнения, что новый континент открыли русские моряки Фаддей Беллинсгаузен и Михаил Лазарев на шлюпах «Восток» и «Мирный» 28 января 1820 года. Континент они назвали «льдинным материком». С тех времён он осваивается многими странами (первым человеком, родившимся там, стал Эмилио Маркос Пальма – 7 января 1978 года на аргентинской станции Эсперанса).

Почти одновременно с русскими судами в 1819-м к Антарктиде ушло британское во главе с капитаном Эдвардом Брансфилдом. Как утверждают британские историки, 30 января 1820 года им был открыт полуостров Тринити на северной оконечности Антарктического полуострова. Британцы зовут его первооткрывателем. Одна незадача: судовой журнал его плавания таинственно исчез – проверить правдивость достижения невозможно. Кстати, правивший Англией очень долго – 59 лет! – Георг III скончался за день до «того», 29 января.

Если кто-то захочет поклониться памяти Фаддея Беллинсгаузена, это можно сделать в Кронштадте, где он похоронен. Прах Михаила Лазарева покоится в Севастополе, в склепе Владимирского собора.

автор: **Владимир Сухомлинов**

Литературная газета

09 декабря 2020 г.