

Идея этого путешествия зародилась очень давно, в то время, когда я, еще мальчишка, заслушивался рассказами тренера Нарцисса Александровича Комарова в Ленинградском яхт-клубе Кировского завода. Наш тренер, светлая ему память, был человек необыкновенный, он сам обошел вокруг света на шхуне «Надежда» и умел зажигать сердца романтической мечтой. Мы грезили парусами, штормами, дальними странами и, конечно,

построить лодку и обойти на ней вокруг света.*

После постройки яхты мы с друзьями несколько лет перед кругосветкой ходили в экспедиции на Ладогу, по Беломорско-Балтийскому каналу и в Европу, после которых конструкция судна и парусное вооружение совершенствовались, приспособляясь к кругосветному плаванию. В конце концов, на катамаране была установлена система вращающихся мачт по типу «азэриг», ко-

достижения. Экипаж подобрался из гуманитариев и романтиков, по преимуществу психологов, которые хотели узнать мир, страны, людей, а не только видеть за бортом одно лишь море и к тому же, решить свою задачу: понять, как человек, совершающий путешествие по чужим странам, перестраивает сознание при попадании в новую культурную среду. Вдобавок, судя по опыту нашего плавания в Европу, представление людей о России, например, в том же Амстердаме ограничивалось словами «водка, махорка, калашников». Тогда нас это сильно озадачило, и мы решили, что нашей добровольной миссией будет представлять Россию и наш родной Питер такими, какие они есть. Мы стали искать единомышленников в этом, и за несколько месяцев до старта нашли их в Москве. Это были ребята из молодежного движения «Новая цивилизация». Нам обещали помочь с финансами, а мы, в свою очередь, дали слово выкладывать на сайт организации рассказы о наших приключениях, об интересных людях, событиях, встречах. На выделенные средства мы купили паруса, необходимое навигационное оборудование, а также сделали фотовыставку о России и Питере. Кроме того, был приобретен мультимедийный проектор, собрана коллекция отечественных фильмов и куплен усилитель с колонками для проведения концертов русской музыки.

Нам обещали 600 долларов в месяц на восьмерых, и мы были счастливы, что можем, хоть и при минимуме средств, начать путешествие. От начала проекта до старта прошло почти десять лет.

И вот четыре молодые пары, полные решимости, бросили вызов судьбе. Маршрут был задуман фантастически длинным и прочерчен вдоль побережий всех континентов. При этом мы консультировались с соотечественниками – Федором Конюховым, Николаем Литая, Евгением Гвоздевым, но по большому счету не смогли у них ничего перенять, поскольку их задачей, в отличие от нашей, были рекорды или морские плавания. В августе 2002 г. при большом скоплении друзей и репортеров мы отчалили от берегов родного города.

Как это обычно бывает, опыт появляется в результате разрушения иллюзий. Уже в Амстердаме друзья из голландского яхтенного журнала «Zeilen» открыли нам глаза на многие парусные реалии, приобщив нас к опыту мирового круизинга. В частности, оказалось, что запланированный нами маршрут абсолютно не выдерживает никакой критики и что существуют прове-



Андрей Фоминцев, капитан яхты «Благовест»

Пять лет вокруг света

...Я вышел духовный, а вернулся мирской,
И мог бы пропасть, а нет, не пропал.

Из песни Б.Г.

белокрылой яхтой, несущейся над лазурными волнами в далеком океане. Нашими кумирами в то время были Френсис Чичестер, Эрик Табарли, Кшиштоф Барановский и другие знаменитые кругосветчики, герои своего века. Нас восхищали их отвага, выдержка, смелость замыслов и главное – умение добиваться своей цели.

Потом жизнь, полная мирских забот, вытеснила мечту на задворки сознания. Но, видимо, она была столь сильна, что в один момент снова стала главной жизненной доминантой. Это случилось тогда, когда я, уже зрелый человек, работал руководителем туристического клуба в Санкт-Петербурге. Тогда мы с друзьями из клуба решили сами

торая впоследствии показала себя с самой лучшей стороны, работала безотказно, была проста в управлении и вызывала восхищение и неподдельный интерес у зарубежной парусной публики.

Однако еще за полгода до задуманного старта у нас не было никаких денег на путешествие, но мы были полны решимости во что бы то ни стало стартовать в намеченные сроки. Решение о глобальной экспедиции на большой яхте было, как я уже говорил в своем интервью журналу в 2000 г. сразу после завершения второго этапа путешествия (см. № 171), вполне осозанным. Мы с самого начала не были настроены на спортивные рекорды или какие-либо

*О постройке катамарана по собственному проекту при минимуме вложений я подробно писал в «Кия» еще в 1999 г. (см. № 167). Тогда нам, группе энтузиастов, помогло то, что я, по профессии психолог, имел также образование кораблестроителя и к тому времени уже накопил большой опыт ремонта и постройки небольших яхт.

ренные опытом кругосветные маршруты и сроки прохождения их отдельных участков, нарушение которых смертельно опасно.

Обогащенные этим знанием, мы продолжали движение, организуя, где было возможно, наши мини-фестивали о России и Петербурге. В Северном море попали в сильный шторм, где под одними мачтами двигались со скоростью 12 уз. Катамаран показывал себя с самой лучшей стороны, однако одной из главных технических забот в это время была наша силовая установка. Она состояла из дизеля от машины и коробки передач от катера. Между ними была установлена самодельная муфта, которая часто выходила из строя. Вспоминается один случай в середине Лондона около моста Тауэр. Мы с трудом продвигались против 5-узловой течения реки Темзы и почти достигли причала у марины «Сан-Катарин док», как вдруг, за 2 м до берега муфта снова выходит из строя, и нас медленно начинает сносить. Я оглядываюсь назад и с ужасом вижу высоченное здание водной полиции, все, от воды до самого неба, стеклянное. А это было время, когда мир еще не оправился от трагедии с башнями-близнецами. В моем воображении мгновенно нарисовались картина, как «Благовест» таранит небоскреб, куски стекла падают вниз, и башня с грохотом рушится. Отгоняю от себя это навязчивое, с чудовищным усилием бросаю канат зевакам на берегу, они его крепят, и «Благовест» останавливается.

После этого случая мы решили приобрести новую силовую установку. Для этого на полгода пришлось остаться в Англии, чтобы заработать деньги на новый двигатель с коробкой передач. Помогли русские бизнесмены, новые английские друзья и наши концерты. В конце концов, двигатель был куплен, установлен, и мы уже без проблем смогли продолжить свое плавание. Из Англии вернулись домой двое членов нашего экипажа, которые поняли, что жизнь парусного путешественника – не их удел. Нас осталось шестеро.

К этому времени нас ждал еще один сюрприз. У молодежной организации, которая нас поддерживала, начались финансовые трудности, и мы остались совершенно без средств. Основным видом заработка стала тогда организация платных концертов по пути вдоль Испании и Португалии, не забывая про основную миссию, которая, естественно, не приносила нам никаких доходов, кроме морального удовлетворения. Потом туристский сезон в этих странах закончился, и мы искали уже любую работу,

лишь бы иметь возможность продолжать наше движение. В один момент пришлось даже изготавливать ловушки для крабов, а это оказалось очень тяжелое и низкооплачиваемое занятие. После Португалии мы ненадолго остановились в Марокко, затем уже надолго встали на Канарских островах. Там мы снова попытались заработать на дальнейший путь, но сколько зарабатывали, столько и тратили на жизнь. У еще одной пары из нашего экипажа планировалось пополнение семьи, и молодые люди вынуждены были вернуться домой.

Подходил благоприятный сезон пересечения Атлантики, а денег все не было. Наконец, в самые последние дни мы нашли фирму, которая согласилась регулярно платить нам минимальные деньги за то, что будем распространять информацию об их продукции по нашему маршруту. Так, мы снова получили возможность двигаться дальше.

Пересечение Атлантики мы начали от Островов Зеленого мыса (Кабо-Верде), оно оказалось простым и естественным – 21 день спокойного движения с пассатными ветрами. Пройдя вдоль Малых Антильских островов до Колумбии, нам пришлось расстаться с нашими последними соплавателями. На судне давно зрел конфликт, который вылился в разделение экипажа. У ребят был личный доход, и вскоре они смогли купить свою яхту. Мы же, оставив себе только самое необходимое для безопасного плавания, продолжили путешествие вдвоем с женой.

К этому времени мы снова остались без денег. Фирма, на которую работали, закрылась. Заработать в «третьих странах» было практически невозможно. Выручили друзья, и мы снова смогли продолжить путь уже через Тихий океан. Через два месяца плавания на одном из Маркизских островов узнали, что те крохи, которые перевели нам друзья, украдены с карточки «Visa» хакером. Мы набрали фруктов и овощей в местных тропических лесах и направились дальше. По пути нас сопровождали многочисленные дорады, так что недостатка в пище не ощущали. Атолл Суворова, Фиджи, Вануату и пролив Торреса – вот вехи нашего тихоокеанского пути. Около Новой Гвинеи попали в сильный шторм, пять суток огромные волны с грохотом обрушивались на «Благовест», вышел из строя бортовой компьютер,

мы остались без связи и навигации. Родные и друзья потеряли связь с нами и думали, что мы погибли. Лишь в Индонезии мы восстановили всю электронику.

Надо было подумать и о пополнении экспедиционного бюджета. После того как мы дали объявление на сайте о возможности чартера на нашем катамаране, от Таиланда к нам стали присоединяться искатели приключений и романтики, что позволило решить эту проблему.

Около известного пиратского района вокруг Сомали ночью шли с потушенными навигационными огнями и зашторенными окнами. В Красном и Средиземном морях почти все время пришлось идти под двигателем, преодолевая встречные ветра и течения. В Испании три недели ждали благоприятной погоды для пересечения коварного Бискайского залива, имеющего дурную славу у яхтсменов. Северное море и Балтика встретили нас непрерывными штормами и напряженной навигацией. Мы старались успеть до того момента, пока льды не скуют Финский залив. Бессменные ночные вахты и волнения за месяц пути привели нас на грань физического и нервного истощения, но помогли держаться мечты о спокойной гавани, о доме и о встрече с близкими. Уже перед самым Кронштадтом попали в ловушку из плавающих льдов и чуть было не потеряли яхту. Каким-то чудом льды ненадолго разнесло ветром, и нам удалось проскочить внутрь за дамбу в яхт-клуб. Сразу после этого ледовая шуга снова заполнила собой все пространство, ударил мороз, и наступила настоящая зима. Но нас, измученных и уставших, уже согревали объятия и улыбки многочисленных друзей и родных. Позади – пять лет странствований, в ходе которых накоплен огромный опыт круизинга. Надеемся, он сможет послужить тем, кто готов к трудностям и неожиданностям при покорении океанов.

*Материалы предоставлены
Национальной ассоциацией шкиперов*

