

› Тарас Гончаров. Фото Ронана Кемери

Через Атлантику на лодке с воздушным змеем



40-летнюю Энн Кемери – яхтсменку из бретонского городка Кемпер теперь знают в спортивном мире как трехкратную покорительницу Атлантики. На гребной лодке «Сардина» зимой 2002/2003 г. она пересекла океан от о. Гомера (Канарские о-ва) до о. Гваделупа (Антильские о-ва).



Родоначальники идеи

У этой идеи – солидный возраст. На бумажных змеях еще в XVIII столетии поднимали термометры для измерения температуры на больших высотах, а знаменитый изобретатель громоотвода Бенджамин Франклин на змеях «ловил» молнии. Но первым додумался до использования «бумажной этажерки» в роли двигателя американец из Айовы

Франклин Коудери (1867–1913). Этот сорви-голова – ковбой и цирковой артист – более известен под псевдонимом Уильям Фредерик Коди. Он выступал в США как виртуоз лассо и револьвера, но вскоре перебрался в британский мюзик-холл. Там-то ему и пришла в голову идея показывать трюк на свежем воздухе. К 4-метровой

лодке «Лела» он приспособил в качестве тягловой силы многоярусный бумажный змей «The Old Faithful» («Старый преданный») и объявил о намерении пересечь Ла-Манш. Поговаривали, что этот свой проект «La vie an grand air» («Жизнь на свежем воздухе») он предложил британской армии и тут же получил чин капитана. Уже капитаном Коди стартовал из порта Кале в 7.30 утра 10 ноября 1903 г. и через 25 часов финишировал в Дувре под аплодисменты свидетелей

сенсации. Впрочем, этим дело не ограничилось. Коди выступил с «лекцией» в лондонском мюзик-холле с показом лодки, змея, водозащитного костюма и других приспособлений для «фокуса». Как часто Коди повторял свои «фокусы» в Ла-Манше, неизвестно, но в конце своей карьеры он именовал себя уже полковником британской армии...

В XX в. использование змеев или змейковых аэростатов (kite balloon) в качестве привода для движения по воде (чаще всего

Она установила «женский» рекорд трассы (56 дней 13 часов). В 2004 г. на этой же лодке она снова пересекла океан – на этот раз Северную Атлантику от мыса Код, близ Бостона, до Бретани за 87.5 дней. Так она стала единственной женщиной, покорившей на веслах Атлантику в обоих направлениях. После этого, в отличие от своего знаменитого земляка – гребца Эммануэля Куандра, четырежды пересекшего Атлантику, а затем и Тихий океан, она перестала «наращивать» весельную карьеру и задумала пересечь океан на лодке, буксируемой... воздушным змеем.

Уникальное плавание состоялось. И теперь можно утверждать: Энн Кемери открыла новую страницу в летописи океанских приключений.

Карьера Энн Кемери в качестве кайтера началась полтора года назад в городке Дуарнене (вблизи родного Кемпера). Несомненно, французы учли печальный опыт британца Дома Ми и его «Маленькой Мурки». Автором проекта комплекта из лодки и нескольких двигателей-змеев был дизайнер Марк Жинисти. Под его контролем из композитных материалов была построена лодка длиной 5.5 м и шириной 2.15 м и изготовлен набор из восьми океанских змеев из легкой воздухопроницаемой ткани с площадью парусности от 8 до 25 м². После множества испытаний у французских берегов с участием дизайнера и супруга Энн – Ронана Кемери – было принято решение пересечь Северную Атлантику, стартовав в Америке. Лодку и все снаряжение, включая продукты, погрузили в контейнер и отправили в Нью-Йорк.

Там в устье Гудзона состоялось несколько пробных выходов. В штабе Энн появился новый и очень важный сотрудник – консультант по прогнозам погоды и выбору маршрута Жанна-Франсуаза Бонин. После пронесшегося 13 июня над

северо-востоком США тропического урагана «Альберто» Жанна-Франсуаза сочла, что можно стартовать.

Выходить под змеем из марины Liberty Landing, приютившейся под Статуей Свободы, оказалось нереально из-за множества мелких судов, сплывающих на подходе к устью Гудзона. Поэтому лодку отбуксировали к маяку Амброз. Это ажурное сооружение стоит на месте бывшего плавучего маяка с тем же названием, и его меридиан (73° 49.4' з. д.) в наше время очень часто служит стартовой или финишной линией для разного рода океанских марафонов. На другом конце Атлантики такой стартовой или финишной линией считается меридиан маяка Бишоп-Рок на о-вах Силли (06° 26.74' з. д.) или маяка Creach на о. Уэссан (5° 00' з. д.) либо линия, соединяющая этот остров и мыс Лизард на юге Англии.

Итак, при ветре силой 10–15 уз Энн благополучно подняла самый меньший по площади змей, очень похожий на большой пляжный матрац, и 18 июня 2006 г. в 19.17 по Гринвичу пересекла меридиан маяка Амброз. Начался одиночный марафон на лодке с традиционным названием «Сардина».

Расстояние между маяком Амброз и меридианом маяка Бишоп-Рок считается равным 2863 мор. милям (5302 км), а для простоты цифру эту часто округляют до 3000 мор. миль. Естественно, на этой трассе, известной циклонами вкуче с течением Гольфстрим, лодку вполне может понести на север, на юг и даже в обратную сторону (последнее случается редко и главным образом – в зонах старта и финиша). Так что фактически пройденная дистанция, несомненно, увеличится.

Все участники необычной затеи были полны оптимизма и надеялись через пять–семь недель встретить Энн у вождельного о. Уэссан – самой западной точки Франции...

«Лучше одна птица в руке, чем две в кустарнике» – эта французская поговорка знакома русским в несколько иной форме: «Лучше синица в руках, чем журавль в небе». Этой эпической мудростью и руководствовалась Энн почти весь путь: лучше поработать и продвинуться на десяток миль при любом ветре, чем сидеть, сложа руки, и дожидаться хорошего свежего ветра для мажорного рывка. Без дела она не сидела.

О том, как все было, некоторое представление дают строки из дневника героического капитана «Сардины» Энн Кемери.

«Бог ветров Эол выручает меня, и я старательно уклоняюсь от потока стальных монстров на линии Ла-Манш – Бостон или Нью-Йорк.

26 июня. *Сегодня ветер скис, каких-то 5–6 уз с юго-запада. Лодка раскачивается, как на мертвой зыби. Ставлю самый большой змей площадью 25 «квадратов». Заливает, и я знаю почему – здесь чувствуется граница мощного Гольфстрима, и он – причина сулоев и всплесков, которые крутят лодку. И это при том, что подвеска змея выбрана втугую, и скорость вплотную приближается к 5 уз. В каше за бортом мелькают толтекские перчатки, то скопища медуз среди ползатоппленных водорослей, пластиковых канистр и бутылок. Мне хочется обзвать Гольфстрим подвижной свалкой мусора.*

К вечеру все стихает, иду в сплошном тумане и нехотя спускаю большого змея – хлопот с ним не оберешься, при слабых ветрах лучше нести самый маленький и легкий...

10 июля. *Жалею, что мало взяла книг. Между сменами змеев одеваю навязанный мне «Код да Винчи», слушаю музыку. На 12-м УКВ канале настырно маячит чей-то голос – вижу огромный контейнеровоз, который тащится ко мне. Разбираю название: «Silverie». Отбилась от*

на доске) или по снегу стало модным, но лишь в 2001 г. Хьюго Верломме – французский писатель, серфист, поклонник и защитник океана – в своем романе «Sables» ввел в оборот термин «океанский змей» (oceankite). Слово же kite «породило» несколько новых, трудно переводимых на русский язык, но вполне понятных: kiter, kiting, boat under kite power. Вскоре термин «kite powered buggy» попал в «Книгу рекордов Гиннеса»: используя трехколесную тележку, букси-

руемую змейковым аэростатом, английский профессор Брайен Каннингхэм в сентябре 2004 г. проехал по пустыне Гоби 1000 км, временами развивая скорость до 80 км/ч.

Надо отдать должное британцам. Стать первым покорителем океана на лодке со змеем в 2005 г. попытался английский моряк 34-летний Доминик Ми на лодке «Little Murka» длиной всего 4.3 м. Однако ему не повезло с погодой. Стартовав в порту Сент-Джонс (о. Ньюфаунд-

ленд) 18 августа, он за месяц пережил пять «именных» ураганов: «Ирэн», «Катарина», «Мария», «Офелия» и «Рита». И его «Мурка» не вынесла восьми певоротов. Доминик целые сутки ожидал спасения, барахтаясь в ледяной воде на затопленной лодке. 26 сентября отважного моряка снял в бушующем океане вертолет Канадской Береговой охраны. Самое удивительное, что спустя 11 месяцев – 7 августа 2006 г. лодку обнаружили рыбаки в заливе Донегол на севере

Ирландии. Доминик не преминул явиться на свидание с обросшей ракушками «Муркой», и теперь хочет ее восстановить.

Это вторая неудача в жизни британца: в мае–сентябре 2001 г. Дом Ми в паре с Тимом Уэлфордом пытался впервые в двухместной гребной лодке «Pacific Odyssey» пересечь Тихий океан от Токио до Сан-Франциско, но шторм разбил их лодку, а отважных гребцов удалось спасти на 135-й день плавания.

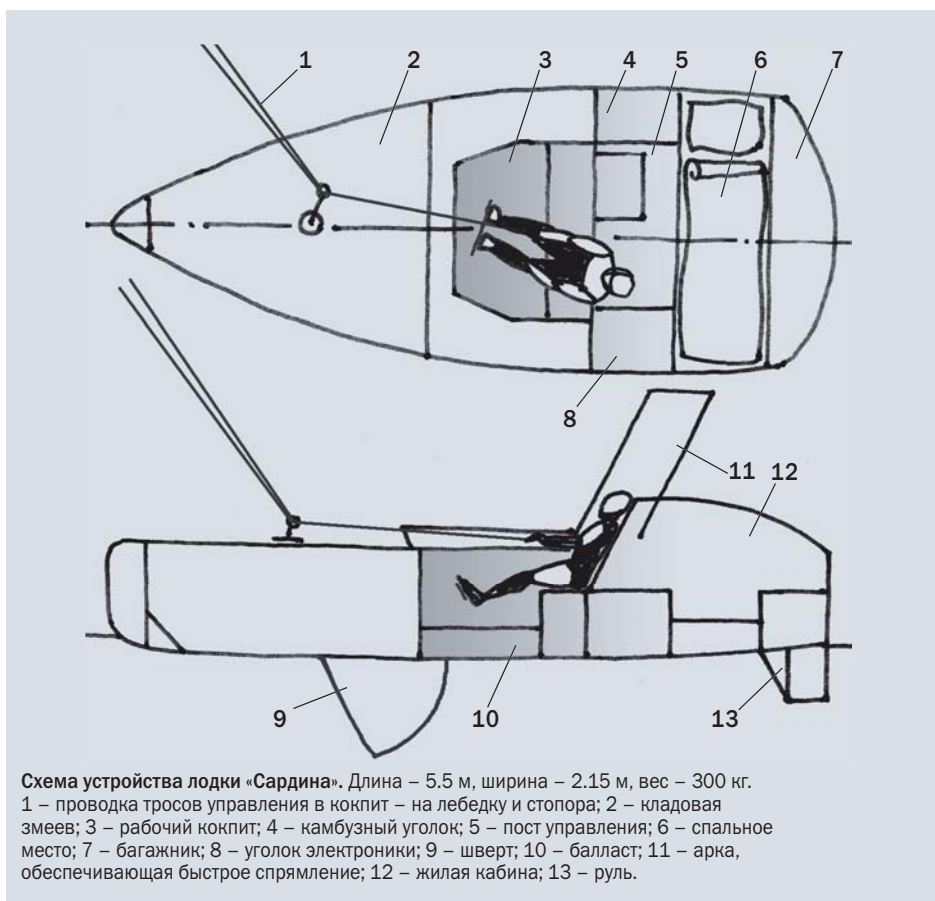
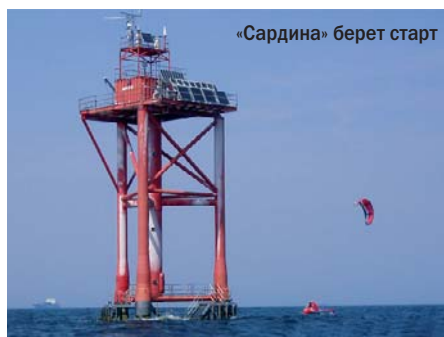


Схема устройства лодки «Сардина». Длина – 5,5 м, ширина – 2,15 м, вес – 300 кг. 1 – проводка тросов управления в кокпит – на лебедку и стопора; 2 – кладовая змеев; 3 – рабочий кокпит; 4 – камбузный уголок; 5 – пост управления; 6 – спальное место; 7 – багажник; 8 – уголок электроники; 9 – шверт; 10 – балласт; 11 – арка, обеспечивающая быстрое спрямление; 12 – жилая кабина; 13 – руль.

«спасения». Душно. Такая скорость не позволяет даже проветрить каютку.

16 июля. Давление резко падает – значит шквал? Внезапный взлет и – оверкиль. Но объемистая арка над лодкой через пару секунд спокойно возвращает лодку в нормальное положение, так что переворот даже не заметен, если, конечно, крепко держаться на месте водителя. Продолжаю мчаться сквозь каскады брызг с жутким креном на левый борт. Зато, наконец, проветрила каюту – эти смолы, примененные при постройке лодки, при жаре благоухают, да и мусор за бортом вместе с водорослями – тоже не луг с цветами.

20 июля. Сегодня позади половина пути. Вот бы так и дальше, уложилась бы в семь недель. Но задул ветер под 25 уз с жестоким ливнем. Радуюсь внезапной прохладе, ноги хлюпают в пресной воде. Похоже на скачки на «американских» горках. В каюте не спрячешься – духота. И тут вываливает солнце. Спасает тюрбан из футболки, смоченный в пресной воде.

7 августа. Ветер с севера и востока. Обратно в США, куда он толкает «Сардину», меня совсем не тянет. Бросаю плавучий якорь и плаваю в грезах. Когда же я увижу родной Уэссан? Но вдруг от иллюзий склоняюсь к дикой идее: «Эх, зарулить бы в Кок и посидеть в настоящем ирландском пабе, прежде чем

это удастся сделать после финиша в Дуарнене!».

10 августа. 53-й день в пути. Два дня назад меня встречал катер «Noelie» с тремя «мушкетерами»: моим мужем Ронаном и друзьями Эдуардом и Марком. Бросили мне корзину со «свежатиной» – так надоели засахаренные зерновые бруски (последнее, что оставалось из еды). Все же было рассчитано на семь недель максимум! Теперь катер маячит где-то впереди по курсу, предвеляя мой финиш. Маяк Крич на Уэссане вот-вот должен открыться. Бегу с попутным 10–12-узловым ветром. А только вчера еще был встречный – восточный ветер, и обидное сидение на плавучем якорю со спущенным змеем в полусотне миль от финиша.

13 августа. С встречающих меня катеров слышу свое новое прозвище: «Nordatlantic-Kite». В 6.45 прохожу траверз маяка на Уэссане и, не видя ничего, кроме маленькой гавани на острове, тороплюсь финишировать у берега!

Полдень. Ступаю на камни Франции и попадаю в объятия друзей. Для полного счастья жду встречи с моей дочерью...»

Официальная встреча Энн Кемери состоялась в среду 16 августа в катерной гавани Требул в порту Дуарнене. Значение этого плавания прославленной

Энн Кемери трудно переоценить. Всего от старта до финиша она находилась в океане 55 суток 9 часов и 28 минут, преодолев расстояние в 3450 морских миль. Думаю, что своим подвигом она положила начало новому движению искателей приключений в океанах. Несомненно, с развитием технологии изготовления лодок и «тянущих» змеев появится возможность устраивать и гонки. Они будут, наверное, красочнее океанских гребных марафонов. Во всяком случае мы будем свидетелями скоростных рекордов на океанских трассах с использованием змеев.

Показанная Энн Кемери средняя скорость – около 60 миль в сутки – оказалась выше средних показателей гребных лодок, а ведь это лишь «первый блин»! Конструкция лодки с защитной верхней аркой – запасом плавучести, практически делающим безопасными перевороты, – удивительная новация! Возможно, кому-то придет в голову организовать кругосветные гонки в южном полушарии, где устойчивые западные ветры сулят обновление скоростных рекордов. Правда, новая «забава» для океанских искателей приключений обойдется как минимум вдвое дороже нынешних океанских гонок на веслах. Но едва ли это станет преградой. Остается лишь гадать, кто следующий. ☞