



# МЕЧТА О НЕВОЗМОЖНОМ

Эту яхту я впервые увидел летом 2008 г., когда интернациональная группа журналистов по приглашению British Marine Federation посетила Англию, чтобы ознакомиться с новинками местной яхтостроительной промышленности. Впрочем, осмотр катамарана «Impossible dream» не входил в нашу программу, поэтому об этой яхте ее создатели упомянули лишь вскользь – основное внимание они уделили своему главному детищу: моторному волнопронзающему судну «MarySlim» («Кия» № 218). Но теперь о ней нельзя не рассказать подробно:

в начале нынешнего года ее капитан – 43-летний Джефф Хольт, парализованный ниже пояса (в 18-летнем возрасте он сломал позвоночник во время неудачного погружения с аквалангом) – смог в одиночку пересечь на ней Атлантический океан

Парусный катамаран «Impossible dream» в определенном смысле является этапным для мирового парусного судостроения судном, концептуально ничуть не менее важным, нежели та же «MarySlim», пусть и в другом смысле. Все дело в том, что «Impossible dream» – крупнейшая в истории (60 футов

## Артур Гроховский.

Фото автора и фирмы «Multimarine composites Ltd.»

Жизнь в подобном ограниченном пространстве яхты высветила и обострила каждый аспект моего недуга: есть, пить, умыться, одеваться – все это оказалось делать в 10 раз труднее, чем на твердой земле не только мне, но и Сюзанне. Где вы видели сиделку, которая вынуждена ждать паузы между волнами, чтобы перенести своего подопечного из кресла в кровать, вдобавок постоянно испытывая морскую болезнь?

**Джефф Хольт**

длины) парусная яхта, предназначенная для одиночного плавания\* парализованного человека и первая специально построенная для этой цели. В начале нынешнего тысячелетия она была заказана британским фондом «Sporting Activities for the Disabled», созданным для того, чтобы возвращать инвалидов к активной жизни.

У фирмы «Multimarine composites» уже был опыт постройки яхты «Paradox» для частично парализован-

\*Строго говоря, плавание не было совсем одиночным – на борту вместе с Джеффом находилась его сиделка Сюзанна. Однако учитывая ее удаленность от всего, что связано с яхтами и парусами, с навигационной точки зрения это было, несомненно, именно одиночное плавание, что, впрочем, абсолютно несущественно.



ного яхтсмена-инвалида, но тогда за основу был взят серийный 10-метровый катамаран «Dazcat» собственной конструкции, лишь дооборудованный для удобного пребывания на борту гонщика (яхта строилась для участия в гонке вокруг Британии) с ограниченными возможностями. Была и моторная яхта «Desiderata», тоже предназначенная для моряка-инвалида, но согласитесь: управлять парусной и моторной яхтой – вещи, существенно разные.

На этот раз парусник проектировали и строили с нуля. Design brief был лаконичным, но непростым: создать парусное судно, пригодное для управления без посторонней помощи одним человеком, находящимся в инвалидном кресле. При этом оно должно быть быстрым, комфортабельным, красивым и способным к дальним океанским плаваниям. Ник Бэйли – известный британский яхтенный конструктор, архитектор и стилист – с эн-

тузиазмом взялся за работу, выбрав в качестве основы двухкорпусную платформу. Один из основных резонансов был прост: двухкорпусная яхта идет с меньшим креном, что уменьшает соскальзывание инвалидного кресла к борту. Кроме того, значительная ширина такого судна облегчает нахождение и перемещение по нему человека в инвалидном кресле, поскольку большую часть рабочего пространства яхты можно расположить на одном уровне.

Конструктивно судно выполнено из углеткани с пенопластовым наполнителем разной плотности в разных участках корпусов – технология, хорошо отработанная на «Multimarine composites». Яхта получилась весьма легкой, с довольно высокой энерговооруженностью. Необычное судно выделяется рядом уникальных конструктивных и планировочных решений. Начать, пожалуй, стоит с системы дистанционно управляемых гидролиф-

тов, предназначенных для подъема человека на борт. Джефф нажимает кнопку на пульте ДУ, и в борту яхты откидывается люк-рампа, на которую заезжает кресло Джеффа. Потом подъемная часть лифта поднимает кресло на палубу. Яхтсмену остается лишь вручную захлопнуть верхнюю крышку люка-рампы.

Салон в плане спроектирован симметричным, при этом мачта проходит сквозь рубку внутрь него. Вблизи мачты смонтирован пьедестал с единственной фаловой лебедкой (грот сворачивается в гик при помощи гидравлического привода), а вокруг нее идет радиальный рельсовый путь, по которому ходит специальное вращающееся кресло. Пересев в него, яхтсмен может перемещаться от мачты к главному рулевому посту, размещенному возле лобового стекла рубки.

По обеим оконечностям большой приборной панели расположены главные шкотовые лебедки. (Естественно, все лебедки имеют гидропривод с возможностью ручной работы.) В кормовой части салона по правому борту находится камбуз, по левому – диван для отдыха. В целом яхта спроектирована так, что все работы с основными парусами (грот и два стакселя) в ходе плавания мореплавателю может выполнять, не покидая салона. Отличный обзор из рубки с этого высокого кресла вкупе с целой системой телекамер, контролирующей пространство вокруг яхты, помогают яхтсмену оставаться в салоне и при подходе к причалу.

Верхняя палуба судна подчинена той же идее: яхтсмен должен иметь возможность надежно и безопасно перемещаться по всему ее периметру, для чего вдоль бортов судна идут мощные фальшборты, а по периметру рубки – своеобразные поручни-релинги, позволяющие моряку, перехватывая их, передвигаться в кресле. По бортам установлены еще два поста управления, с которых тоже можно осуществлять тонкую настройку парусов: для этого использована довольно хитрая проводка шкотов.

Надо отметить, что парусное вооружение отнюдь не выглядит упрощенным в угоду облегчения работы с ним: и оба стакселя, и грота-гик имеют, например, довольно длинные погоны, позволяющие тонко настраивать паруса.







Слева: центральная часть салона; видна рельсовая система и перемещающиеся по ней специальные инвалидные кресла. Справа: Джефф Хольт за рулем катамарана.

Никакой скидки на ограниченные возможности мореплавателя\*! Хотя надо заметить, они более чем невелики: даже трицепсы у Джефа полностью парализованы, и лишь бицепсы частично (не более чем на треть) работоспособны. Как результат, отважный моряк практически неспособен делать точные движения кистями рук или пальцами. Но при этом он ухитрился не просто довести яхту от Канарских до Карибских островов, но еще ежедневно писать в блоге и выкладывать в сеть свои видеозаписи! Правда, при этом он заметил следующее: «Контролировать свои руки так, чтобы совершать ими осмысленные и правильные действия – например, нажимать на кнопки радара и карт-плоттера или писать заметки в своем блоге – это оказалось самым трудным на борту «Impossible dream». Для того чтобы написать без ошибок хотя бы строчку, мне приходится удалять вдвое больше ошибочно нажатых символов, а подушечки и суставы моих пальцев превратились в кровавые мозоли от постоянного нажатия неверных клавиш на приборной панели».

Разумеется, вся гидравлика, приводящая в действие рампы, лифты и лебедки, базируется на мощной, хорошо развитой электронной системе судна

со множеством PLC (programmed logic controllers), находящихся в герметичных отсеках. «Умная» яхта способна самостоятельно обнаруживать неполадки в своих системах и рапортовать о местонахождении через заданные интервалы. Друзья и родные Джефа также могли дистанционно диагностировать судно, а при необходимости и полностью взять удаленный контроль над ним (что, согласитесь, в данном случае немаловажно).

Однако надо сказать, что хлопот с техникой все же возникало немало. Для начала полностью вышли из строя все ветроизмерительные приборы. Не имея данных об истинном и вымпельном ветрах, по ночам Джеффу пришлось настраивать паруса в буквальном смысле слова «на слух». К сожалению, способностей Сюзанны не хватило на то, чтобы разобраться в хитросплетениях электроники, несмотря на все указания специалистов «Raumarine». Затем сюрприз преподнесли двигатели, вернее, их топливная система. В заправленном топливе оказалась примесь воды, и за время стоянки катамарана на о. Лансаротте в жарком климате завелись бактерии, полностью забившие топливную систему, невзирая на фильтры. Пришлось

зайти в порт на Островах Зеленого Мыса для срочного ремонта.

Вдобавок ко всем бедам сразу после Нового года за 500 миль до финиша плавания вышел из строя электрогенератор, что вынудило отключить основные потребители энергии на борту, включая автопилот. Джеффу пришлось перейти на ручное управление судном, поскольку запасной вариант – альтернатор на одном из двигателей – расходовал слишком уж много топлива для зарядки батарей.

Существенной для яхтсмена стала и стоимость Интернет-связи на борту яхты: огромное количество входящих электронных писем (по цене 20 долл. США за каждый мегабайт) и исходящего трафика (50 долл. за тот же объем), в результате чего уже на десятый день плавания счет моряка облегчился без малого на 2 тысячи полновесных британских фунтов.

Но, несмотря на все эти сложности, 7 января, через месяц после начала плавания, Джефф Хольт благополучно ошвартовал «Impossible Dream» в марине о.Тортола – того самого, в водах которого 25 лет назад он и приобрел свой недуг. Мужественный яхтсмен стал первым в истории инвалидом, пересекшим Атлантику под парусом, доказав всему миру, что по-настоящему целеустремленному человеку нет препятствий для реализации своей мечты...

\*Единственное, что требует наличия на борту физически полноценного человека – это геннакеры: самостоятельно поставить «код zero» парализованный яхтсмен, разумеется, не сможет. Но в ходе описываемого плавания они не использовались.