

## ПУТЕШЕСТВИЯ

# Экспедиция на Командорские острова

### Случайностей не бывает

Два года назад совершенно случайно попалась мне на глаза книга Леонида Пасенюка «Командоры мои и твои». Приехала к маме в гости – и вот она, лежит книга. Знакома мне она еще с детства, по обложке, а внутрь заглянуть не решалась. Мелкий шрифт, не самая лучшая полиграфия... Зато альманах по страницам журнала «Вокруг света» читала с удовольствием. И там тоже была статья про Командорские острова, про Витуса Беринга и подъем пушек с его пакетбота, разбившегося осенью 1741 года в бухте Командор во время Второй Камчатской экспедиции.

Тем временем отправилась вести семинары в Томск – и, о чудо, среди участниц оказалась девушка, которая детство провела на острове Беринга. Потом у родственников нашлась еще одна книга про Командоры. И я решила – надо ехать.

Выбирая транспортное средство, а на Командорские острова доставка туристов не развита, я остановилась на парусной яхте. По деньгам получалось дешевле, чем лететь самолетом из Елизово (Петропавловск-Камчатский) до Никольского. Да и имея в распоряжении судно, можно спокойно обойти острова, заглянуть в понравившиеся бухты, почувствовать себя первооткрывателем.

Яхта нашлась быстро – помог друг, который как раз ле-

том 2010 года путешествовал по Камчатке. Романтичное имя Seawind Bavaria 36 она оправдывала. Ходила на Курильские острова, вокруг Камчатки, участвовала в небольших познавательных экспедициях. С парусом я тогда была знакома только по многочисленным книгам, проглоченным с интересом еще в детстве. Но решила, что парусной экспедиции быть и начала подготовку.

Две недели обычного летнего отпуска были распланированы. Трое суток до островов, трое обратно – все остальное наше, островное время. Режим свободный. Посещение Командорского заповедника, знакомство с топорками и тупиками, общение с морскими котиками и каланами, беседы с местными жителям единственного села Никольское. Свободное время было брошено на изучение материалов о Командорах. Их оказалось не так и много. Настоящий край если не Земли, то России уж точно. Восточнее Командор уже проходит граница с США.

Провела экспресс-опрос знакомых, и выяснилось, что 90% из них понятия не имеют, где эти Командорские острова находятся. Острова Комодо с их драконами на слуху, а Командоры – нет. И сразу же возникло желание сделать экспедицию полезной для других. Побывать на островах, осмотреть, изучить и рассказать о них как можно более широкому кругу людей.



**Оксана Юркова**

Фото автора и Леонида Загородникова



Случайно получилось, что осенью 2010 года я отправилась на курсы яхтенных рулевых. Но случайностей не бывает. Пусть все будет по-настоящему. Экспедиция – так экспедиция.

Собралась команда, а в марте 2011 года случилась авария на японской атомной станции Фукусима. Куда в океане пойдет радиоактивное пятно, не знал никто. И экспедицию ради безопасности всех нас пришлось перенести на 2012 год.

И вот в январе этого года команда была уже собрана. Шесть человек отправятся на парусной яхте с Камчатки на Командоры. Мы будем вести наблюдения, делать маленькие открытия, исследовать и рассказывать. Рассказывать всем и каждому о том, что есть в России такой уголок, где водятся интересные звери, где мало людей, куда редко кто приезжает и уж тем более приходит под парусами.

### Авантюра

В команду я вела строгий отбор, рассказывала про все сложности трехсуточного яхтенного перехода по Камчатскому проливу и дальше по Тихому океану. Две недели на яхте, пусть и современной – все же испытание для любого неподготовленного человека.

В итоге я оказалась единственной девушкой в экипаже. К тому же успела на Балтике получить неплохой парусный опыт, отучилась два курса в «Мореходных классах» у Сергея Валентиновича Тимошкова, получила знания рулевого, шкипера и первые яхтенные «корочки». А все лето 2011 года ходила на «Былине» под руководством Андрея Алексевиича Березкина. Честь и хвала моим учителям!

Остальные участники экспедиции – опытные путешественники, фотографы, покорители вершин. И лишь один из них, Виктор, имел небольшой опыт хождения на яхте в Средиземном море. Как и подобает настоящей экспедиции, мы озаботились целями-задачами, приобрели партнера в лице Русского географического общества и информационного партнера в виде журнала «Катера и Яхты». Каждый из шестерых участников выполнял полезные функции, часть ребят помогали в организационных вопросах и общении с партнерами в Санкт-Петербурге и Москве, другие собирали

информацию об открытии Командорских островов, наполняли страничку в социальной сети, а на мне лежало решение всех задач по морской, сухопутной и коммуникационной частям нашего проекта.

На этот раз все шло спокойно и гладко. На удивление. Я несколько лет уже организую экспедиции, руковожу различными проектами – всегда приходилось продирааться через дебри препон и решать множество проблем. На этот раз экспедицию спокойно экипировала Didriksons 1913. Шведскую одежду для путешествий предстояло испытать в море и на Командорах, славящихся своей непогодой. Всего 1.5 дня в июле, судя по прошлым годам, на островах были солнечными. Все остальное время дождь, хмурое небо и хороший ветер. Температура не поднималась выше 20 градусов.

Все заявленные на начало года участники остались, договоренность с яхтой сохранилась, бюджет не вырос, Камчатку не трясло, пограничники и заповедник не закрыли Командоры для посещения, форсмажоров не было. Такое бывает редко.

Пока готовилась к экспедиции, знающие люди предупреждали, что море там будет «ого-го какое», океан и все дела. Шторма, качка. Без опытного экипажа никак не обойтись. Спрашивали, сколько в экипаже рулевых и шкиперов, а узнав, что кроме капитана и меня больше никто управлять с яхтой особо хорошо не умеет, говорили, что в таком составе там делать нечего. Пугали, что местные яхтсмены особо злостные, настоящие просоленные морские волки, отвязные и несколько сумасшедшие. Им не страшны суровые шторма, и ходить с ними могут только хорошо подготовленные люди. Но как всякий авантюрист я от задуманного не отступала. Кроме меня в команде еще один человек был немного знаком с яхтингом.

Каждый участник экспедиции помимо общих целей – сбора информации о природе, обитателях и жителях Командор, широко ее распространении и популяризации яхтинга – имел и свою собственную. Кто-то выполнял свою программу путешествий по российским островам, кто-то ехал за уникальными кадрами, кто-то хотел подняться на гору Стеллера и побывать в бухте Командор. Лично меня тянет к



северу и холоду и хотелось прочувствовать, как живет там, на далеких островах, о которых мало кто знает. Ну и, что душой кривить, хотелось получить несколько сотен морских миль для ценза и новый парусный океанский опыт.

На удивление ни один из наших авиарейсов не опоздал, все прибыли в Петропавловск-Камчатский вовремя. Остановились в съемной квартире в хорошем месте. Центра у Петропавловска-Камчатского нет, но будем считать, что в центре. Рынок и торговый центр с кафе и рестораничками в паре минут. Отход запланирован на утро 30 июня, но днем 29 июня позвонил владелец и сказал, что яхта попала в шторм в Охотском море и придут они только утром 30. Выход откладывался. Мы закупили продукты и стали ждать сообщений с яхты.

Планировалось, что капитаном пойдет Сергей Пасенюк, сын Леонида Пасенюка, с чьей книги все и началось. Житель острова Беринга, опытный яхтсмен, в одиночку прошедший в начале 90-х на четвертьтоннике под парусами без двигателя Берингово море. Но он смог присоединиться к экспедиции только на островах и выступить в роли капитана и лоцмана. А к Командорским островам нашу яхту повел Александр. Так получилось, что в свое время он ходил на «Былине», в экипаж которой вхожу сейчас я. И у нас было много общих тем для общения.

### Камчатский яхтинг

В итоге на борт яхты мы взошли только во второй половине дня. Отдельно стоит рассказать о камчатском яхтинге. Яхтенная стоянка «Богородское озеро» больше напоминает

промзону. На одном берегу стоят военные корабли. Пара кранов. У другого ютятся малочисленные маломерные суда. Преимущественно моторные. Искать Seawind нам долго не пришлось. Это было единственное парусное судно. Мы уже поняли, что в Петропавловске-Камчатском стоит сойти с главной улицы – попадаешь на бездорожье. Но на «яхтенной» стоянке вся сопутствующая инфраструктура отсутствовала полностью. Вместо бонов – старые деревянные баркасы, вместо битенгов – какие-то трубы. В общем, заводишь швартов за что придется. Всякое бывает, но на стоянке нет даже туалета. Поговорив с владельцем сей зоны, мы узнали, что власти не разрешают ставить даже биотуалет рядом с природоохранной зоной. А вот выливать солянку прямо в воду здесь никто не запрещает. Охранник стоянки ходит в туалет в общежитие, расположенное неподалеку. Я ожидала увидеть все, что угодно, но не это. Полная разруха.

Еще в Санкт-Петербурге я пыталась через Интернет найти местные камчатские яхт-клубы – не удалось. Посчитала, что здесь не очень дружат с виртуальным пространством и не завели себе сайты. Оказалось же, что там нет яхт-клубов. Это никому не нужно, а парусных яхт – раз-два и все... Хотя казалось бы... Тихий океан, Берингово, Охотское моря – ходи не хочу... Как сказали местные – нет яхт, нет людей. Детская парусная школа в 2012 году прекратила свое существование. До этого держалась на голом энтузиазме, а на нем нынче долго не проживешь.

Несколько побаивалась, что увидев полное отсутствие яхтенной инфраструктуры, мои ребята начнут возмущаться



«куда ты нас привела», но они с пониманием отнеслись к реалиям российского региона.

### Плавание началось

После загрузки нашего многочисленного снаряжения и провианта, подробного инструктажа по пользованию и безопасности владельца яхты, 30 июня в 19:45 мы отдали швартовы и вышли в Авачинскую бухту.

Четверо ребят жили в кормовых каютах, один в носовой. Мы с капитаном разместились в кают-компани. Светило солнце, прогноз обещал попутный ветер и отсутствие шторма. Скоро океан. Спокойная вода, легкая волна, хорошо управляемая яхта.

Александр решил поискать краболовку, оставленную где-то здесь несколько дней назад. Через несколько минут нашли пустую канистру-бук и общими усилиями подняли краболовку на палубу. К сожалению крабов уже кто-то до нас достал. А нам остались морские звезды, водоросли и ежи. Звезд с травой отправили за борт, а ежей решили вскрыть и полакомиться содержимым. Не скажу, что было вкусно. Распробовать особо не удалось.

Тем временем на камбузе Саня сражался с камбалой, которую подарили соседи по стоянке. Они прониклись к нам уважением, узнав, что идем на Командоры. К слову говоря, владелец яхты на Командорах был только один раз и то прилетал туда самолетом. Наш капитан там никогда не был. Зато у нас были карты, навигатор, компас и исправная яхта – все, что нужно для успешного путешествия.

Говорят, что Авачинская бухта одна из красивейших в

мире. Теперь я могу уверенно сказать, что примерно в 360 миль к северо-востоку находится действительно красивейшая бухта Преображенская. Но о ней позднее. Мы прошли скалы «Три брата», мыс Маячный. Помахали на прощание домашним вулканам Авачинской и Корякской сопкам, сказали «До свидания» Вилючинскому вулкану и вышли в Авачинский залив. И сразу же встретили противную зыбь – отголоски шторма.

Все были на палубе, кроме Сани, который героически разделал всю камбалу и, укачавшись, уполз в каюту спать. Ребята вниз спускаться не рисковали. И мне пришлось готовить ужин.

В первый же вечер укачались все, кроме капитана и меня. Ребята дружно «звали ихтиандра» и кормили рыб. Ужин был приготовлен зря. Правда, мы с капитаном все же поели. Лично я не люблю качаться на голодный желудок, а капитану все нипочем.

Первая ночная вахта была сложная. В первый раз стою в одиночку. Все лежат в койках. Капитану нужно отдохнуть. Рядом ходят в ночи рыболовные суда. Отслеживаю их на радаре. Рубит в сон. Полтора месяца недосыпа и еще сколько не спать непонятно. Ветер несильный, хоть и попутный. Хода 5 узлов, помогает движок. Засыпаю. И поговорить не с кем. Звоню маме на Большую Землю, благо мобильная связь еще работает. Говорим с ней полчаса. Ветерок бодрит, и я почти свежачок.

Яхта рулится хорошо. Включаю автопилот и наслаждаюсь камчатской ночью. На вахте уже бодренько. Если бы не новый непром от Gill, который любезно мне предоставила Fordewind Regatta, дала бы дуба. Очень здорово, что он желтенький. Выгодно отличаюсь от своих ребят. Они все в черных костюмах от Didriksons1913. Тестируют шведскую марку в морских условиях. А на мне хороший полартек от Gill в качестве термухи, сверху еще один слой. И главное – шапочка. Обычно я не ношу головные уборы на яхте. Балтика. Тепло. Разве что бандану надеваю, чтобы волосы не попадали в глаза. Но вот рядом с Тихим океаном вспомнила и даже ощутила слова своего преподавателя Сергея Валентиновича Тимошкова, что натаскивал меня, абсолютную «блондинку», на паруса. «Мощные теплотери идут через голову, поэтому падая за борт, обязательно наденьте шапочку». Надеда шапочку, стало совсем тепло.

Острова с каждым часом приближаются. Какие они? Как дойдем? Что там увидим? Как встретят нас Командоры? Как будет работать наша экспедиция? Столько вопросов и ни одного ответа. Море научило меня спокойствию. К тому же в неизвестности иногда так приятно пребывать.

Качку пережили все. Уже на следующее утро кое-кто смог позавтракать. Идем курсом 50. Ветра почти нет. До цели уже меньше 300 миль по генкурсу. Началась морская рутина – спать-есть, спать-есть. Ни шторма. Ни авралов.

Чтобы не терять тонус, провели тренировку – спасательные мероприятия по спасению утопающего. Первого спасли за 1.5 минуты. Второго несколько дольше. Ветер скис, и под парусами управлялись с трудом.

Учения были очень полезны. Экипаж на простом при-



мере понял, что лучше оставаться на яхте и крепко держаться за все, что можно. Только бы не выпасть за борт.

После ловли утопа стало клинить штурвал. Не проворачивается. В дополнение к этому слетел автопилот. Пришлось рулить вручную, пока Александр чинил рулевое устройство.

После ужина подняли паруса. Ветер поменялся, и мы пошли в лавировку. Но вскоре опять начал скисать, а авторулевой снова устроил забастовку, развернул лодку на 180 градусов. Я вернула лодку на курс, и пошли на ручном управлении.

Но совсем заштилело и пришлось включить движок. Он хоть и нещадно рушил сон экипажа, но зато придавал нам ускорение в верном направлении. Впереди, все ближе миля за милей приближались манящие Командоры.

Тиха летняя океанская ночь. Только звезды мерцают где-то высоко. В пору проводить занятия по астрономии. Спокойная вахта – лучшее, что может быть для моряка. Никогда не знаешь, что устроит тебе океан завтра. В такие минуты одиночества наконец-то можно отдохнуть. Как здорово, что здесь не ловит телефон, нет интернета, нет работы. Только ты, лодка и океан.

### Земля!

Утром 3 июля проснулись рано. Опять были поломки в рулевом устройстве, и ребят из кормовой каюты подняли с рассветом. За что океан приготовил для них бонус – китов. Они первые из всей нашей команды смогли полюбоваться настоящими левиафанами.

До цели осталось около 20 миль. Скорость ветра у нас 2.3 узла. Курс 55 градусов. Скорость яхты 4.3 узла, идем под

движком. Глубина 15 метров – косячит прибор. По карте значительно глубже.

На горизонте уже видны снежники острова Беринга. На хребтах лежит вечный снег.

Земля! Земля! Даже после трехсуточного океанского перехода прекрасно понимаешь радость мореходов, увидевших полоску суши на горизонте.

Вокруг летали топорки, несмотря на дальнейшее расстояние от острова. Глупыши в большом количестве и чайки рыбачили. В обед увидели на горизонте стаю касаток. Все выскочили на палубу с фотокамерами.

Но вот уже видны не только склоны гор, но и дома единственного населенного пункта, Никольского. Разноцветные стены выделяются в туманной дымке. Не ожидали увидеть такого цветового разнообразия: голубые, оранжевые, зеленые, розовые стены и крыши. Как встретят нас местные жители? Как пройдет наша яхтенная экспедиция по островам? Кто попадет в наши объективы?

Появилась мобильная связь, а значит есть и интернет. Надо выкладывать первые фотоснимки.

*Продолжение следует*

Реклама

**YANMAR** marine

двигатели      дизель-генераторы      МОТОПОМПЫ

9-900л.с.      9-75л.с.      4-600Вт      125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216  
www.yanmarmotors.ru



- Главная
- О компании
- Контакты
- Новости
- Как оформить заказ
- Работа по индивидуальным заказам
- Вопросы и ответы
- Дилерский интернет-магазин

## 5000 наименований товара в наличии, доставка по России!

### КАТАЛОГ ПРОДУКЦИИ

- ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ SOLAS
- СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ
- ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ
- ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ
- СИСТЕМЫ ПРЭСНОЙ ВОДЫ
- ФАНОВЫЕ СИСТЕМЫ
- ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ
- ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ
- ЯКОРНО-ШВАРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ
- ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ
- МЕБЕЛЬ И ПРЕДМЕТЫ ИНТЕРЬЕРА
- СРЕДСТВА СПАСЕНИЯ
- ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НАДУВНЫХ ЛОДОК
- ПРИНАДЛЕЖНОСТИ для плавания
- МАСТЕР-КЛАЗКИ
- ОДЕЖДА И АКССОРИИ MARINEPOOL
- КРАСКИ INTERNATIONAL
- ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ И ATV



**Магазин-склад ТЕХНОМАРИН теперь и в Москве!**  
 2-й Лихачевский пер. дом 7, территория «МЗТО», М. Водный стадион, м/такси №639  
 Тел. (495) 632-28-68, (495) 380-34-68, 8-963-6438766, <http://shop.technomarin.ru>

Розничный отдел: 8 (812) 706-10-50, 8 (812) 706-10-59  
 Оптовый отдел: 8 (812) 718-82-61, 8 (812) 708-89-63, 8 (812) 449-40-77