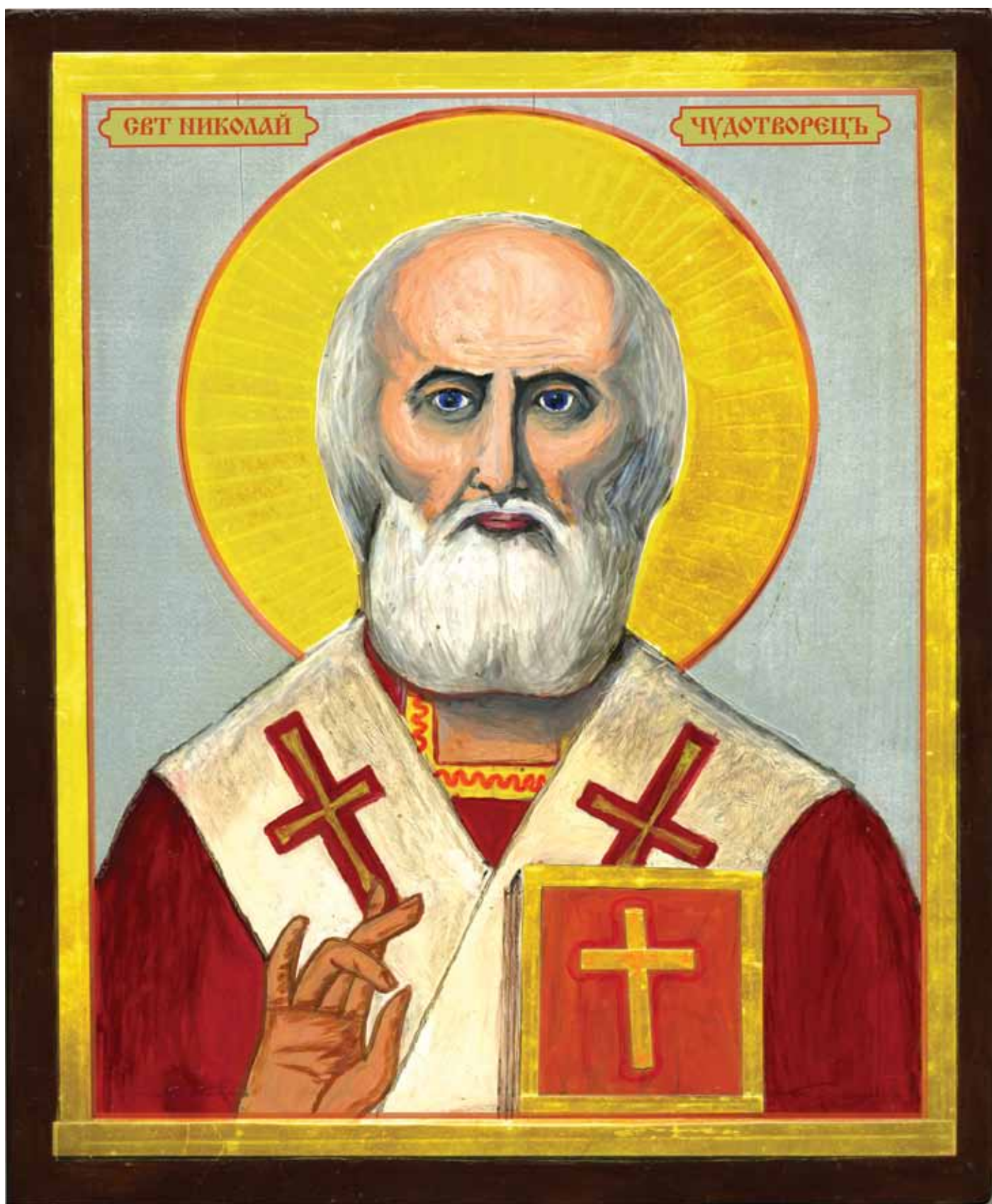




**Ледовая
эпопея
яхты
«ЯКУЦК»**

Владислав Бочковский



*Отправляясь в поход, дальние путешествия или плавания, обратись к
нашему покровителю.*

«Святителю отче Николае, моли Бога о нас»

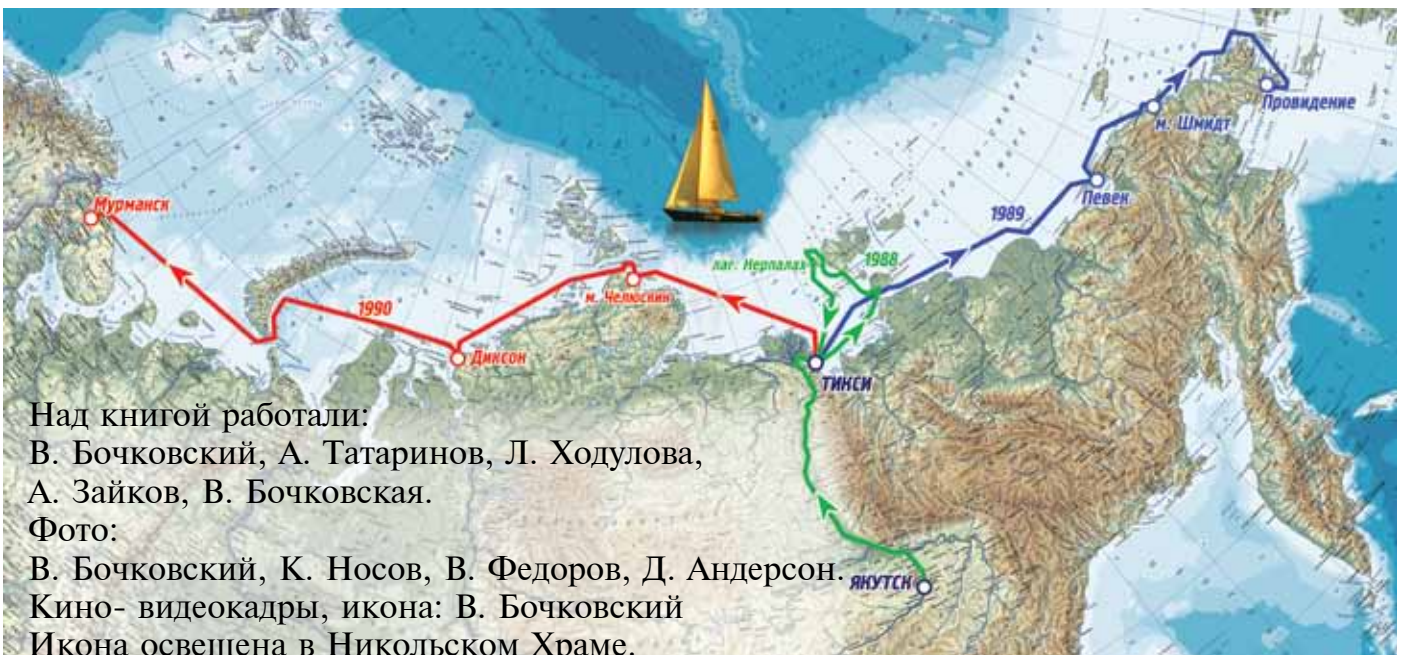
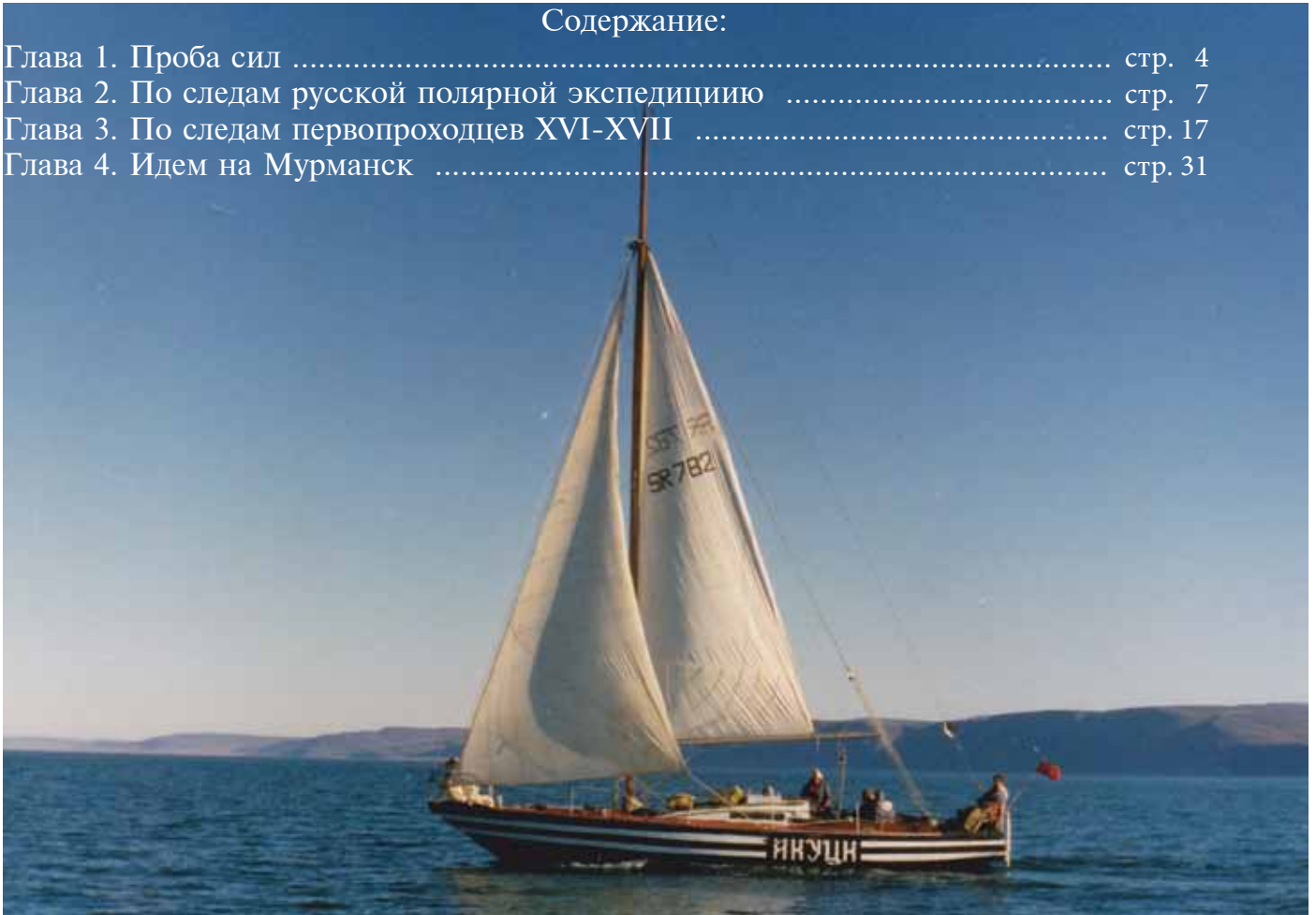
ЛЕДОВАЯ ЭПОПЕЯ ЯХТЫ «ЯКУЦК»

В. Бочковский

Прошло 20 лет как спортивная парусная крейсерская яхта «Якуцк» впервые за две навигации прошла весь Великий Северный морской путь. И сейчас хотелось бы вспомнить и осмыслить это событие. Я благодарен Богу и судьбе за то, что принял в этом непосредственное участие.

Содержание:

Глава 1. Проба сил	стр. 4
Глава 2. По следам русской полярной экспедиции	стр. 7
Глава 3. По следам первопроходцев XVI-XVII	стр. 17
Глава 4. Идем на Мурманск	стр. 31





**Подголов Александр Григорьевич
министр по молодёжной политике и спорту
Республики Саха (Якутия).**

Это произведение, которое лежит перед Вами, написано в очень доступной форме, овеяно романтикой дальних походов в настоящей мужской компании. Владислав по-своему, эмоционально передает события своих странствий и приключений яхты «Якуцк».

Весь текст сопровождается фотографиями, которые очень точно совпадают с эмоциональным фоном читателя. За время своих путешествий команда «Якуцка» пережила многие невзгоды, которые с гордостью можно назвать приключениями. Это мели, шторма, дрейфующий лед, киты, белые медведи, КГБ, пограничники и непоседливые гринписовцы. Очень красиво и памятно написано о фосфоресцирующих водах, о самой яркой звезде – космической станции «Мир», удивительным героем повести стал косолапый кот Матроскин.

Со своей стороны хочу выразить глубокое уважение за установку памятного знака морякам, погибшим в Великой отечественной войне, на острове Крайкого и за восстановление креста, в память Де Лонгу и его товарищам, а в целом за почтение к людям, жившим каждый своей мечтой. К концу эпопеи становится немного грустно, и за разграбленный «Якуцк» и храбрый экипаж, который на мой взгляд родился на пару веков позже своего времени.

**Андрей Гамянин
Председатель Федерации Парусного спорта Республики Саха(Якутия)
Член Общественной Палаты Республики Саха(Якутия)**

Директор Якутского отделения Дальневосточного филиала ОАО «МегаФон»

Впервые открыв макет этой книги, а скорее документального фотоальбома или даже фильма на бумаге, я вспомнил то время, когда с энтузиазмом красил борта «Якуцка» черной эмалью.

Мне не пришлось участвовать в этом походе, на мой взгляд героическом, ведь только смелые и отважные люди ходят на судах такого класса в этих широтах, правда у меня осталось чувство некоей сопричастности к этому событию. Наверное символично для нашего времени то, что «Якуцк» повторил судьбу Толлевской «Зари» – герои уходят тихо.

В 2012 году Якутску исполняется 380 лет и это целая эпоха для города, который старше Санкт-Петербурга. И я уверен что эта книга о походе яхты с честью пронесшей на борту имя нашего города по Северному морскому пути – хороший подарок к Дню Рождения.



**Козырь Александр Дмитриевич
Атаман Якутского казачьего полка.**



Уважаемый читатель! Ты держишь в своих руках уникальную книгу, написанную на достоверных фактах, по следам знаменитой полярной экспедиции Почетным полярником, яхтсменом, журналистом – кинооператором Владиславом Бочковским, нашим земляком. Владислав был старпомом на яхте «Якуцк» возглавлял которую геодезист мастер спорта СССР Лозарайтис Эгидиус – Иозас Норбертович. Он снял фильм об этом первом в мире походе на яхте, прошедшей Великий Северный морской путь за две навигации 1989 – 1990 г. г. Эта была экспедиция, в результате которой мужественные моряки – полярники совершили неповторимый героический поход, достойный книги рекордов Гиннеса, в условиях тяжелых льдов, низких температур, снежных зарядов и сильных штормов.

Эта экспедиция подняла на флаг Советский парусный спорт, позволив последователям этого маршрута использовать в своих походах, накопленный богатый опыт.

Владислав Бочковский является потомственным казаком Якутских и Иркутских казаков. Ведь именно казаки на кочах в 17 веке освоили побережье Ледовитого океана, весь Дальний Восток и Северную Америку. И то, что Владислав принял участие в этом походе, как потомок казаков, есть промысел Божий.

Алексей Татарин

Начальник отдела развития компьютерного дизайна НВК «Саха».

В свое время мне посчастливилось соприкоснуться с людьми паруса, моря, путешествий и один из них - это великий и ужасный Слава Бочковский.

Среда моряков, яхтсменов — это отдельный мир, отдельные люди, они такие же как мы, но все-таки иные. Для меня, к примеру, Федор Конюхов — человек подвига, величина в мире яхтинга. А для Владислава Бочковского это просто коллега, просто Конюхов - одиночка, а Слава - нет.

Кстати насчет купели на рождество Христово именно в Якутии это была идея Владислава и атамана Козыря пришедшая после совета атаманов в Екатеринбурге, где снимался фильм и где они впервые окунулись в освященные воды. Идея поддержана и воплощена в жизнь благодаря министру МЧС Валерию Сухоборову и Владыке Зосима.

Мне было очень приятно верстать эту книгу для своего друга.

Эта книга является бесспорным документом ледового подвига команды яхты «Якуцк».



ГЛАВА 1. ПРОБА СИЛ

Для меня путешествия начались с самого детства. Отец мой один из первых туристов Якутии. Он со студентами техникума связи спускался по речкам на деревянных плотках, надувных тогда не было. Отец был директором и преподавателем техникума.

В 50-х годах прошлого столетия в Якутии начал развиваться туризм, в том числе и экстремальный. Когда я подросток, отец стал на лодке меня и моих друзей знакомить с островами Лены. Бывало и такое, что оставлял нас одних на неделю и больше. Привезет нам хлеб да масло, порыбачит с нами в выходные дни и обратно в город на моторной лодке.

Через пару лет мы и сами стали самостоятельно путешествовать. По Неверской трассе автостопом добирались до речек, впадающих в Лену, и пешком выходили на реку. Тогда я в первый раз увидел медведя, повезло, что издалека. А было нам тогда лет по 12. Поразительно, сейчас такое кажется



Святитель Иннокентий

невозможным – кто же отпустит своё чадо «на произвол судьбы».

Позже, через много лет, участия в водно-моторных соревнованиях, призы и дальние маршруты по реке. Затем в голове стали появляться бредовые идеи. Кто бы знал, что за чаркой крепкого напитка у меня и у моего тестя Эгидиуса, читая журналы «Катера и яхты», они могут осуществиться. Наши герои, такие как Кук, который не потерял ни одного матроса в кругосветном плавании на парусном судне, Чечестер в почтенном возрасте обогнувший «шарик» в одиночку на яхте или наш российский святой - Святитель Иннокентий, принёсший Православие на Аляску, совершивший кругосветное путешествие, и многие другие, чьи имена прославили государства и народы.

Я, как кинооператор уже порядочно проехал, проплыл, пролетел и исходил.

Путешествия стали неотъемлемой частью моей жизни и жизни сотоварищей. Мы избрали, на наш взгляд, вроде самый простой и экзотичный способ путешествий - яхту. Аргумент? Не надо корячиться с много килограммовыми рюкзаками, карабкаться в горы, ночевать у костра, вдыхая ароматы тайги. Для начала достаточно было отремонтировать брошенную шлюпку, поставить на неё парус, написать на борту название «Эрэл» и вперед, в неизведанные дали. Так поступил Эгидиус Лозорайтис, со своими друзьями отправился вниз по Лене, и было это в 1974 году. Доплыла эта шлюпка



Яхта «Стерх»

аж до Нижнеянска. Можно считать с этого времени в Якутске появился крейсерский яхтенный спорт.

И вот на стапелях энтузиастов строятся уже две яхты. Это знакомая речникам Лены «Синильга» и не менее известная «Стерх». «Синильгу» строили единомышленники – Лозорайтис, Емельянов, Петухов. «Стерх» - один человек - Анатолий Оглы.

В 1978 году на покорение моря Лаптевых вышли обе яхты. Цель была почти одна – обогнуть дельту реки Лена: «Синильга» - с востока, «Стерх» - с запада. Экипаж первой яхты успешно справился с поставленной задачей, экипаж второй вынужден был вернуться по Оленёкской протоке и попасть в Тикси, пройдя обычным путем по Быковской протоке. В состав команды «Стерха» я был приглашен в качестве матроса-кинооператора. Оба плавания положили начало освоению Северного Ледовитого океана спортивными крейсерскими яхтами.

Через год в Якутске появилась фирменная яхта Таллиннской постройки. Приобрел её клуб «Искатель» ПГО Якутскгеология. Первый поход на «Темпе» (яхта четвертьтонного класса, деревянная, длина 7 метров, осадка 1м 20см, число спальных мест – 4) был совершен двумя экипажами. Один перегнал яхту в Тикси, другой решил предпринять попытку – дойти до острова Песчаный, что находится севернее устья реки Анабар. На острове находится лежбище моржей, нам было интересно познакомиться с этими животными – любителями холодной воды, но знакомство это состоялось намного позже, лишь в 1988 году, т.е.



В. Бочковский, А. Оглы, Б. Симокайтис



Яхта «Темп»



ровно десять лет спустя. Позади осталась труднейшая навигация 1979 года, когда «Темп» едва сумел выбраться из ледового плена, а выбравшись из него, попал в жесточайший шторм. Было это началом и, возможно, тогда стали приходить в голову смелые мысли о проходе Севморпути. Началась долгая изнурительная подготовка, Тикси стал для нас родным поселком, но все попытки выйти в море пресекались доблестными пограничниками (не в обиду будь им сказано – сам служил на заставе). Не помог даже авторитет Юрия Сенкевича, принимавшего Лозорайтиса и меня в гостях в «Клубе кинопутешествий».

Тогда, в восьмидесятых годах, в Якутске был пик яхтенного спорта. Четыре яхт-клуба: «Лена» - речного училища, «Строитель» - Главякутстроля, «Искатель» - ПГО Якутскгеология, «Авиатор» - Якутского управления ГА-насчитывали только фирменных гоночных крейсерских яхт 17, плюс открытых гоночных - штук 70, плюс самоделки. Этим спортом занимались сотни детей и взрослых. Проводились регаты, соревнования. Яхтсмены выезжали на сборы, гонки в другие регионы СССР. В летнем лагере дети обучались парусному мастерству. Была даже федерация парусного спорта, возглавлял её Герой Социалистического Труда капитан танкера «50 лет ЯАССР» Михаил Спиридонов. Всё это, к великому сожалению, позади. Военно-патриотическое



В. Бочковский, Э. Лозорайтис, Ю. Сенкевич

Капитан Э. Лозорайтис

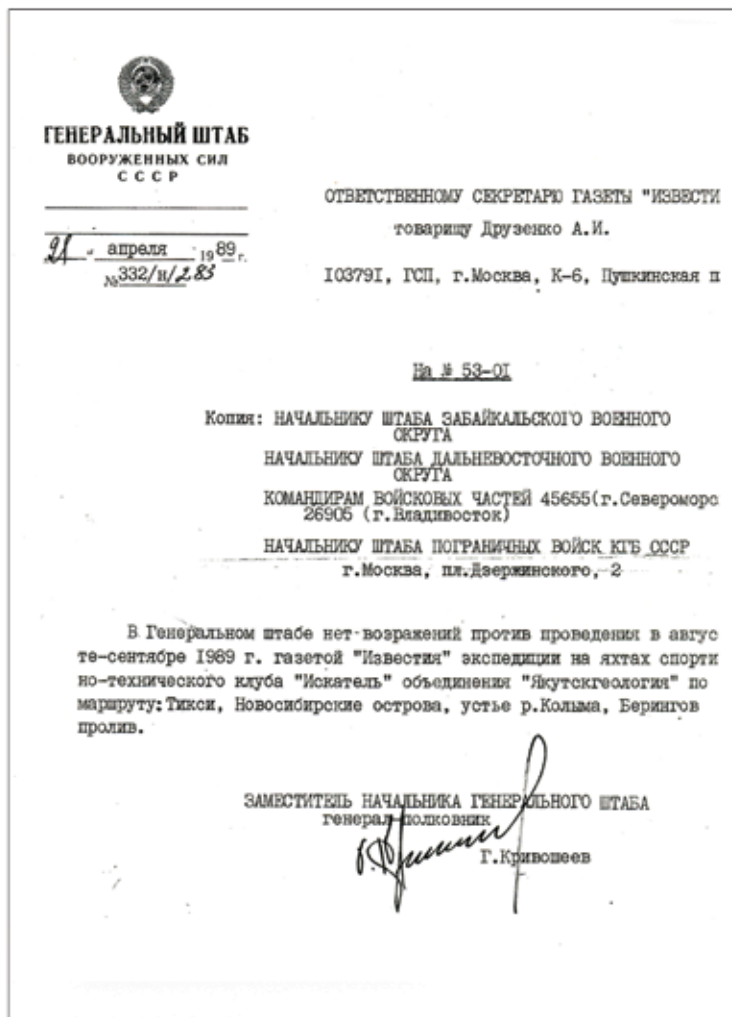
воспитание молодёжи похерено. Водномоторный и парусный спорт являлись одной из основ ДОСААФ. Напомню — Добровольное Общество Содействия Армии, Авиации и Флоту. Мы оттуда.

ГЛАВА 2.

ПО СЛЕДАМ РУССКОЙ ПОЛЯРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Шли годы. Восстановлен памятник Де Лонгу, что находится в дельте Лены, освоены не только река, но и её притоки. В 1988 году клуб «Искатель» приобрел по случаю ещё одну яхту, ставшую для энтузиастов родным домом. Двенадцатиметровая крейсерско — гоночная яхта, построенная в Ленинграде и имевшая в послужном списке лишь один поход до Тикси,

уже несколько лет не могла найти себе команду. «Поуродовался» с ней новый экипаж изрядно, но в благодарность за все «Якуцк» продемонстрировал отличные мореходные качества и ни разу не подвел сумасшедших мореходов. А перенес он такое — не дай Бог. Капитаном яхты стал самый опытный яхтсмен, путешественник Эгидиус Лозарйтис, геодезист, мастер спорта СССР. На него легла огромная работа не только по подготовке яхты но и все возможные согласования начиная от Генерального штаба вооружённых сил СССР и КГБ заканчивая местными властями. Тогда Интернета не было, требовалось очень много времени. Если бы не газета «Известия» взявшая нас под своё крыло, вряд ли мы получили разрешения на проведение как этого плавания



так и последующих.

Мачту «Якуцка», склеенную из двух половинок (поломалась при транспортировке из Питера), трясло как в лихорадке. Глядя на неё, становилось жутко, как она выдерживает такие нагрузки, в ключья изорваны несколько парусов. Шторм в устье реки Вилюй заставил нас сделать остановку. Олег Бородин не только яхтсмен, он ещё и собкор газеты «Известия» по Якутии, сидит на «беседке» на десятиметровой высоте, точнее висит и заклеивает лейкопласт, чересчур широкая его прорезь не держит грот (главный парус) в мачте, парус вырывает, невозможным становится подъем и спуск его. Овчинников и Голубцов с резиновой лодки конопатят борта, Тирский закрепляет антенну радиостанции, я же вожусь с двигателем и снимаю кино. Так начался наш

путь на Новосибирские острова, но сначала нужно дойти до Тикси. Осень, река обмелела и, хотя идем по течению, нужно совершать маневры, делать короткие галсы, потому что ветер дует прямо в лоб, то бишь снизу реки. В общем, плавание проходит благополучно, не считая взорвавшейся канистры с бражкой (ведь тогда был «сухой закон»). Как мы ни пытались избавиться от её запаха, ничего не получалось. Этот дефицит растёкся по всему днищу яхты, и промыть его было тщетно. Просто невозможно было добраться до всех скрытых мест между шпангоутами и стрингерами. Вот этот бередящий



Пересечение Полярного Круга

душу запах сопровождал нас всё плавание. Пересекли полярный круг и окатили новичков водой, такова традиция. Вот уже и Быковская протока. Утром, когда сон особенно сладок, чувствую удар килем, хруст камней, так и есть - лежим на борту — мель. Существует масса способов снятия яхты, но ни один из них не увенчался успехом. Наполняем спинакер (парус, используемый на попутных ветрах, он как огромный парашют размером около 100 квадратных метров) водой, чтобы он прижал яхту к воде, тем самым подняв двухметровый киль, нас ещё дальше затаскивает на косу.

Недалеко в бухточке стоит плот (тогда лес сплавливали, а не возили в трюмах судов), а рядом буксир «Юпитер». Спасибо речникам, они как всегда пришли на помощь. Буксир потихоньку, отдавая якорь, насколько можно близко подошел к нам кормой. Заведен конец, и «Якуцк», сползая с грунта, на глубине становится вертикально. Впереди Тикси. Кстати, про мели — это настоящий бич для яхт. В 1978 году, когда на яхте «Стерх» с Анатолием Оглы первый раз вышли в море, попали в отлив в Оленекском заливе. Сели на мель, стали сниматься, а вода на глазах ушла. Кругом вода, но по колени. Что делать? Начали заносить якорь, пытаться лебедкой стянуть яхту в сторону глубины, но всё тщетно. Решили попить чай, поставили чайник на примус, вскипятили, а вода, оказывается, соленая.

Вылили. Сварили мясо оленя (угощение охотников), бульон и мясо оказались съедобными — солить не надо. В тоске провели пять часов. Вдруг чувствуем, яхта начала переваливаться с одного бока на другой, вскоре мы запустили



двигатель и вышли на фарватер. После этого случая мы очень осторожно относимся к мелководью, и без пресной воды в море не высовываемся.

Переход от Якутска до Тикси продолжался со 2 по 13 августа, за 170 ходовых часов преодолели 1700 километров. Это неплохой результат, плавание проходило при встречных ветрах, скорость которых составляла 8- 15 метров в секунду. «Якуцк» неплохой ходок.

В Тикси лето в разгаре. Август самая благодатная пора, правда, почти все время моросит дождь. «Юнмор» - пассажирский катер Школы юных моряков увозит жителей за грибами. На Сога, есть такое местечко, грибов полным - полно и вообще, в тундре все грибы съедобны. Рядом с этим катером удобная стоянка для нас, к тому же капитан катера, он же директор



Дубль-шлюпка «Якуцк»

Школы юных моряков, Семен Калика — наш давний друг. Вообще, если говорить о Тикси, прежде всего здесь наши друзья, готовые помочь нам перед выходом в море. До сих пор нам бесплатно предоставлялись карты ледовой разведки с подробной консультацией и многое-многое другое. Следует сказать, что подготовка к плаванию силами экипажа занимает колоссальное время, ведь все мы работаем на предприятиях, а на месячное плавание уходит 3-4 месяца серьезной подготовки, и тем не менее в процессе похода всегда устраняются всевозможные недоделки. 15-го августа покидаем гостеприимный Тикси, понимаем - впереди тяжелые испытания. Цель экспедиции - поиски депо (долговременный склад продовольствия), заложенного для Русской полярной

экспедиции, возглавляемой Эдуардом Толем почти 100 лет назад.

Почему же «Якуцк»? - спросите вы. Когда мы думали о названии яхты, хотелось назвать её как-то символично — может, Якутия или Якутск, ведь мы должны были представлять и республику, и город. В то же время как походы, которые намечали пройти по следам бесстрашных казаков и русских первопроходцев. Так вспомнилось название дубль- шлюпки «Якуцк» Марии и Василия Прончищевых, погибших и похороненных в устье реки Оленек. Их имена навеки вписаны в историю Арктики. В те времена наш город раньше писался как «Якуцк». Наша столица служила форпостом всего Дальнего Востока и Северной Америки. Именно из Якутска отправлялись экспедиции, расширившие границы Российского государства, в нашем городе были построены дубль — шлюпка «Якуцк» и бот «Иркуцк». Имена



Дежнёва, Пояркова, Беринга, Врангеля, Сарычева, Ласиниуса, Прончищевых, Лаптевых, Челюскина, Реброва, Стадухина, Хабарова, Перфильева, Бузы, Головина, Галкина, Гончарова, но, говоря о самых великих, нам, жителям Якутска, нужно прежде всего преклонить головы перед основателем нашего города в 1632 году казаком Петром Бекетовым и первым Владыкой святым Русской и Американской Православных Церквей святителем Иннокентием (Вениаминовым), переведшим Евангелие на якутский, тунгусский и алеутский языки, отслужившего в 1859 году Божественную Литургию на якутском языке. Этот список далеко не полный. Здесь строились корабли, отливались пушки, якоря и т. п., готовилось снаряжение для многочисленных экспедиций, закупалось продовольствие. Экспедицию Беринга, как известно, провожал весь город, под залпы пушек. Жизнь кипела, несмотря на большое удаление от Санкт - Петербурга и Москвы. Первым кто добрался до места столь отдалённого, был казак Пантелей Демидович Пянда в 1623году. Это надо знать и главное помнить.

И вот мы в море. Немного штормит, яхта направляется в сторону Новосибирских островов. Ледовая обстановка не очень благоприятна для нас. Дойдя до мыса Святой Нос, мы направляемся к острову Большой Ляховский, где находится полярная станция Кигелях. Шторм, разыгравшийся перед подходом к мысу, стих и мы бросили якорь вблизи полярной станции. Первое, что видно — это неработающий ветряк, подобные памятники украшают все старые «полярки», вокруг них валяются щелочные аккумуляторы, отслужившие

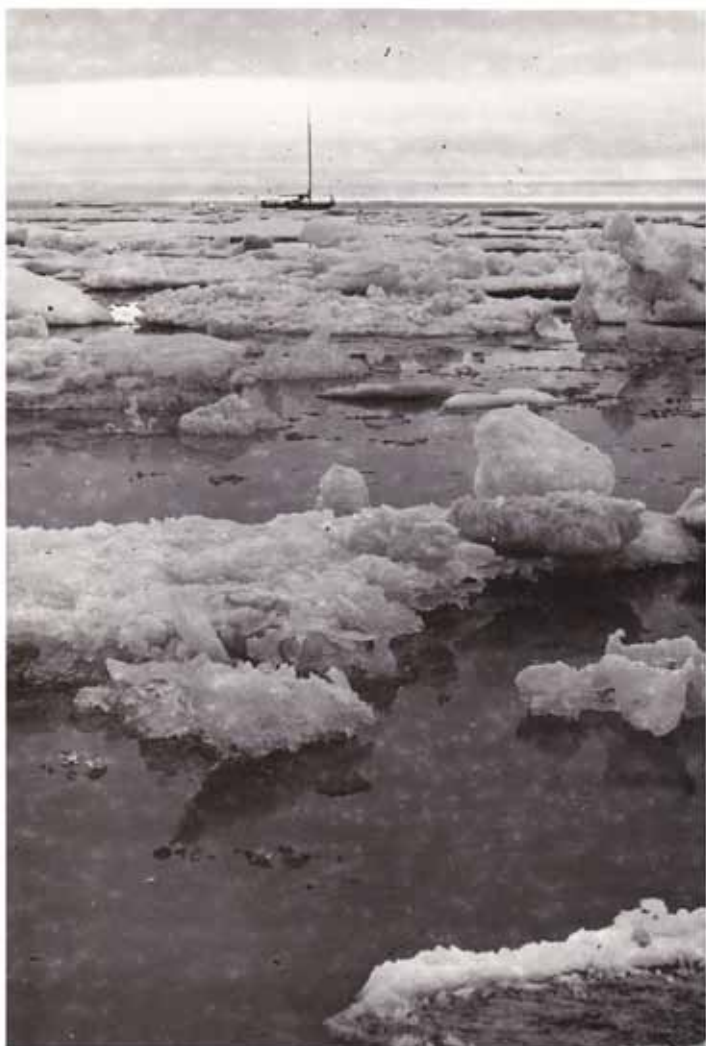


свой срок, вместо них теперь солярка, приводящая в действие дизельгенераторы, очень сомнительно, что это дешевле. Из-под этой солярки горы пустых бочек, также брошенная изношенная техника – вездеходы, трактора. Нас радушно встретила семья начальника станции. Пятилетняя дочка Марина готовится к первой зимовке. Всего на станции пять человек, не доставало отпускников. Ребята закинули сеть – в результате чего несколько свежих омулей перекочевало к нам на камбуз.

Впереди остров Котельный. Курс 10 градусов. В Тикси двое ребят просились на яхту до полярной станции «Пролив Санникова», но такую ответственность мы не могли взять на себя, мы не взяли и почту, которая в последний раз была

доставлена туда полгода назад. Вот и первые льды, некоторые внушительных размеров – до 4 метров высотой. К острову подойти близко невозможно, кругом дрейфующий лед и припай. Но смотрим – там уже спускают резиновую лодку, а затем дюралевый «Прогресс».

И к нам подплывают полярники. Не каждый день к полярной станции подплывают парусные яхты. Если считать шхуну «Заря» яхтой, то она была в этих местах сто лет назад. Часть команды побывала на станции. Нас поразило допотопное оборудование и равнодушие берегового начальства. Те двое парней, что просились на станцию, кроме почты запаслись материковой землей для маленькой теплицы, за которой ухаживала повариха. На площади всего несколько метров, к нашему удивлению, росло несколько красных помидор. Оказывается, тундровая земля непригодна для выращивания овощей, земля в теплице привозная. На станции четверо полярников, командует ими молодой специалист Иван Марков. Сегодня 19 августа. Радостная встреча с полярниками вскоре закончилась грустным





Александр Петухов

расставанием. Стоянка была далеко небезопасна, льда стало гораздо больше, вахтенные не успевали отталкивать его. Приливные и отливные течения настолько сильные, что не успеваешь и глазом моргнуть, как обстановка кардинально меняется. Когда яхта движется, то практически незаметно, как лед дрейфует, замечаешь это только тогда, когда видишь дырку, через которую можно пройти, и вдруг обнаруживаешь, что проход сужается. Часто были случаи, когда льдины сходились сразу за кормой, но постепенно приходит опыт, из таких ситуаций выходим с честью, несмотря на то, что сплоченность льда достигала 7 - 8 баллов. Спортивная яхта - не ледокол и нельзя забывать тот факт, что 3-тонный фальшкиль обеспечивает прежде всего устойчивость, но никак не плавучесть, да и деревянный корпус имеет толщину 2 см. Тайная мысль дойти до островов Де Лонга отброшена напрочь.

Вспоминаю случай, произошедший с Александром Петуховым, когда мы на «четвертьтоннике» «Темп» решили переночевать у льдины. Воткнули якорь в лед и залезли в мокрые спальники, выпили по стопарю рома. Кстати, тогда в 1979 году нашим снабженцем в Тикси и главным помощником стал 1-й секретарь райкома комсомола Владимир Членов. На команду из четырех человек дневная норма питания, не считая хлеба, тушёнки и макарон, была страшно дефицитная сырокопчёная колбаса — одна палка, бутылка рома или спирта. « Все, что вредно для спортсмена — то полезно для яхтсмена». Это вовсе не означает, что норма спиртного расходовалась ежедневно. Мы

сохраняем этот ценнейший груз для встреч с полярниками и для других неожиданных случаев. В яхте холодно, сыро, на потолке каюты замёрзший конденсат. Но что-то не спится. Интуитивно выглядываю из яхты, на нас ползёт ледовое поле. Аврал! Кто в чём был выскакивает на палубу. Сашка прыгает на льдину, берёт якорь, в это время



Александр Колчак



Эдуард Толь

льдина обваливается! Он каким-то чудом залазит на неё, яхту то ли ветром, то ли течением относит в ночь. Пытаюсь запустить «Ветерок» (подвесной лодочный мотор), холодно, не заводится, ставим грот. Темень хоть глаз коли, благо у Сашки зажигалка — чиркает, вспышки хорошо видны, с грехом пополам снимаем его с льдины. В дальнейшем наши яхты никогда надолго не приставали к плавающему льду. Вообще сколько ходим на яхтах, льды как магнитом тянет к нам. Раз стоим на якоре, вдалеке отдельная льдина маячит, через час она уже возле яхты.

Идем вдоль Котельного, приближается заветная цель — лагуна Нерпалах, место зимовки яхты «Заря» Эдуарда Толля, где друзья-единомышленники видели его, астронома Зеенберга, каюров Горохова и Дьяконова последний раз. Именно отсюда 5 июня 1902 года они на собачьих упряжках отправились искать легендарную Землю Санникова. Им удалось достичь острова Беннета, но на обратном пути погибли. Как выяснил Александр Колчак, гидролог и магнитолог «Зари», возглавивший спасательную экспедицию. Он на шлюпке с матросами-поморами достиг острова Беннета, сам чуть не погиб, провалившись под лёд. Я горжусь тем, что присвоил имя своего кумира моей второй яхте «Адмирал Колчак» - это единственное судно, носящее имя прославленного русского офицера, автора слов песни «Гори, гори, моя звезда». Александр Васильевич был награждён Большой Золотой





Яхта «Якуцк», лагуна Нерпалах, 1988 г.



Константиновской медалью, ранее её получали лишь знаменитые полярники Н. Норденшельд и Ф.Нансен. Кстати, в Якутске он был три раза. И дети родителей, принимавших его, ещё живы. На «Заре» Колчак был гидрографом. Здесь, не пережив зимовку, скончался доктор Вальтер. Крест на его могиле, изготовленный из снастей «Зари», напоминает о той далекой трагедии. Интересно, что крест не заржавел, несмотря на окружающую агрессивную морскую среду. Рядом стоит навигационный знак, мы закрепили на нем металлический барельеф Толля и пластину с надписью: «Яхта «Якуцк», 1988 год». Чувство гордости, причастности к святому месту переполняло нас. В пятом часу после полудня лагуна стала заполняться льдами. С приливом на





приличной скорости они влетали через узкий проход в лагуну и устроили неприятный для нас хоровод. Пришлось «сматывать удочки». И все же мы были вознаграждены за упорство, с которым шли к заветной цели целых семь лет, и чего греха таить, разочаровывала будничность этого часа. В полночь встали на якорь в 12-ти милях севернее возле мыса Дурнова, где предполагалось место нахождения продовольственных депо. Поиски депо не дали результатов. Нам явно не хватало времени. Найденные остатки бревен, напоминающие остатки срубов, ничего не дали. Таким серьёзным делом можно заняться, имея хотя бы 4-5 дней. По полярной традиции оставили на «Котельном» памятный гурий с ломом посередине и надписью. Для фильма необходим кадр, заснятый со стороны, и мы принимаем решение сделать это. Но прежде набираем в канистры воду из совершенно прозрачного пресного озера, оно рядом с берегом всё переправляем на яхту. Корабли имеют боты, на них можно добраться до берега, у нас резиновая лодка грузоподъемностью 500 кг - «пятисотка». Яхта, из-за приличной осадки, в целях безопасности становится на якорь обычно метрах в трехстах от берега. Часть команды отправляется на берег, оставшиеся несут вахту, потом меняемся. Вроде всё просто. На самом деле занятие это далеко небезопасное, ведь в нашем случае кругом плавающий лёд, да и ветер может подняться в любую минуту.

На острове мы со Стасом Овчинниковым забираемся на самый высокий холм. Друзья подняли паруса и стали ходить на яхте, позируя перед кинокамерой и фотоаппаратами. Всё, как говорится, о-кей. Ветер всё же налетел. Очередное испытание! Мы с большим трудом стаскиваем лодку с припая - это многолетний лёд, примёрзший к берегу, и через линию припоя гребём к яхте. Волна хоть и небольшая, всего-то 1,5-2 метра, не очень благоприятствует попаданию на наше судно, оно хоть и в дрейфе, но не на якоре! На этот раз всё обошлось. Слава Богу!

Довольно близко подошли к восточному берегу острова Бельковский. В бинокль видно - на берегу лежат моржи, но из-за сильной навалы волны мы не можем подойти, чтобы заснять это лежбище. Северо-восточный ветер 15-18 метров в секунду в проливе Заря развел крупную волну. Впереди показалась скала Бастынг-Тас - это северная оконечность гряды острова Бельковский. Подошли ближе - дальше скалы сплошной лед. Мы обогнули скалу и двинулись в обратном направлении. Проведенные съёмки являются доказательством того, что наша яхта стала рекордсменом в покорении



этих высоких широт. Наши координаты 75 градусов 53 минуты Северной широты и 135 град усов 44 минуты Восточной долготы. С западной стороны острова – штиль. Мы подошли к обрывистому берегу и бросили якорь на глубину 10 метров возле птичьего базара. Это мыс «Полундра». Скалистый берег весь усыпан гнездами и птицами. Вода настолько прозрачная, что хорошо виден якорь. Рыбы нет, только плавают небольшие медузы и какие-то рачки. Сильный туман, который сопровождал нас до самой лагуны, и лед остались позади. Подыскали благоприятную стоянку и на резиновой лодке отправились на экскурсию. На берегу много следов белого медведя, кругом валяются оленьи рога. В ручьях нашли несколько бивней мамонта. Правда, от времени бивни расслоились, забегаая вперед, их «зажал» себе Олег Бородин. На лодке исследовали сказочные гроты – это довольно необычное и опасное занятие. Короче, очередной адреналин. Под прикрытием острова переждали шторм и через два дня, 25 августа, взяли курс на юг. Кругом любопытные тюлени, совсем рядом проплыл огромный морж, держа курс на север.

**В. Бочковский, А. Голубев,
С. Овчинников, Л. Тирский,
Э. Лозорайтис, О. Бородин**

Идем в Тикси, но по дороге решили посетить полярников на острове Столбовом. Подошли к острову поздно вечером, берег галечный довольно обрывистый, и мы без труда подошли к нему. Видны строения, в окнах горит свет, залаяли собаки, но никто не встречает. Спрыгиваем на берег, идем к станции. Заходим в открытые двери и видим сногшибательную картину – полярники вскочили, у всех «квадратные» глаза. У нас одинаковая форма, что они интересно подумали? Да, не диверсанты мы, яхтсмены! 27 числа снимаемся с якоря и отваливаем на «юга».

В Тикси идём попутным ветром – всё прекрасно, снят фильм, который впоследствии я назвал «Крещение», он положил начало целой серии документальных лент. В час ночи 29 августа пришвартовались у причала Тиксинской гидробазы. Позади остались волнения, тревоги и радости. Немного тоскливо, что все это позади.



ГЛАВА 3. ПО СЛЕДАМ ПЕРВОПРОХОДЦЕВ 16-17 ВЕКА

В 1989 году решили пойти на восток. Наш поход посвящён русским первопроходцам - казакам и пройдёт по их следам. На теплоходе «Жатай» «Якуцк» прибыл в Тикси. Цель ставили вроде бы небольшую — дойти хотя бы до Певека, хотя на всякий случай в судовой роли обозначили конечный пункт — Берингов пролив. Ледовая обстановка благоприятствовала этому, хотя пролив Лонга был ещё забит льдом.

Вышли из Тикси на 2-х яхтах: на «Якуцке» (Алькор) и «Айвенго» (Картер-30 польской постройки) он дошёл до Тикси самостоятельно. 18-го



августа попали сразу в шторм, на меня опрокинулся кипящий суп — была моя очередь готовить обед. Заклинило кардан, на котором болтается газовая плита. Ошпаренная нога доставала все дальнейшее плавание, этому способствовала соленая, влажная среда. Просыпаешься на вахту, вроде ожог покрылся корочкой, но после вахты рана опять гноится и кровоточит. Пролив Дмитрия Лаптева встретил нас не очень приветливо. К полярной станции Кигелях, к которой в прошлом году мы подходили по чистой воде, окружена сплошным льдом шириной 2-3 мили. Шалоурово — следующая полярка, оказалась необитаемой. Штормуем аж до острова Четырехстолбовой. За громадными гребнями волны скрывается даже мачта «Айвенго». Как выражался Саша Петухов, «волна выше сельсовета».

Для парусных яхт типа «Алькор» или «Картер», не имеющих ограничений, шторм не страшен, если ими управляют опытные яхтсмены. Правда,





порой страшно идти на нос яхты для замены паруса. Волна перекатывает через яхту, нос ныряет в воду. Но приходит опыт, и уже предвидя эту процедуру (я имею в виду — замену парусов), продукты в аем раньше, чем налетит очередной шквал. Быть

на яхте во время шторма тоже становится экстремальным. Прием пищи

становится похожим на цирковое представление. На столе миска с супом, например, не устоит, её надо держать в руках и балансировать. Во время шторма у многих проявляется настоящий «жор». А у меня, наоборот, аппетит почти пропадает. Сухарики, которые всегда присутствуют на камбузе, очень удобный продукт. Их можно



Команда «Айвенго»: О. Яковлев, М. Злотников, А. Куклев, В. Шуман, О. Бородин.

сосать или грызть даже на вахте, при условии непромокаемых карманов. Чтобы не вывалиться с койки, существуют разные «приспособухи», на «Якуцке» это закладные доски, на «Айвенго» - специальные сетки. Единственное место на яхте, откуда точно не вывалишься, это так называемые «гробики» - своеобразные ящики, расположенные в кормовой части, в которые влазишь



ногами вперед, точнее, в сторону кормы. Все равно нормальный сон - это большая проблема. У большинства ещё и морская болезнь, проявления которой бывают просто ужасными. Слава Богу, я этим не страдаю. Большая проблема с мокрой одеждой и спальными

принадлежностями. Хоть мы имеем «непромоканцы», вода всегда находит щели, как говорят яхтсмены, не существует

«непромокаемых непромоканцев». Сушиться приходится в редкие солнечные дни, когда не сильно штормит. Экономия пресной воды приводит к тому, что неделями не умываемся и не чистим зубы. Соленая вода для этой цели практически непригодна. Умывание заменяют водные процедуры во время вахты.



Кожа на руках и лице становится не только соленой, но и натянутой, как на барабане. В те времена влажные салфетки были в большом дефиците.

Меня часто спрашивают про бытовые проблемы, про туалет к примеру. На этом редко кто заостряет внимание, а зря. На наших яхтах туалеты, а точнее гальюны, имеются, а вот унитазов нет, их заменяют выносные ведра. Биотуалеты крайне непрактичны, пользоваться гальюном во время шторма невозможно. Представьте себе шторм, где крен яхты может достигать более 45 градусов. Нам, мужикам, конечно проще, просто пристёгиваемся страховочным поясом и вывешиваемся за корму. Приятного мало, особенно если догоняет очередной гребень. Люди несведущие в морском плавании думают, что можно подойти к берегу, но мы идем в открытом море, и до ближайшей земли может быть и сто, и двести миль. Современные большие яхты имеют всевозможные удобства. У нас же не было ни времени, ни средств, чтобы оснастить яхту, на наш взгляд, второстепенным. К тому же на таких яхтах специальные унитазы расположены ниже ватерлинии, то есть под водой и представляют серьезную опасность. Это удобство довольно сложное техническое устройство, в корне отличающееся от привычного - домашнего. Известно немало случаев, когда из-за неисправности, халатности или неумением обращения с этим агрегатом, яхты просто уходили на дно.

На острове Четырехстолбовом побывали у полярников, пополнили запас пресной воды. Ветер ослаб, идет снег. Иногда бывает и штиль, тогда напоздает туман, и яхты идут рядом. На «Айвенго» Володя Шуман печет лепешки. Яхты сближаются и нас угощают. Ещё мы поем малоизвестную казачью песню:

*Зачем казаку добрый конь,
Чтобы степь под копытами пела,
Первым делом точёный клинок и гармонь,
Ну а бабы – последнее дело...*

Громадные стамухи (маленькие айсберги) на время заслоняют яхты друг от друга, конечно, фотографируем и снимаем кино. Вообще, плавание проходит нормально, льда не так много 1-2 балла. Только раз тишину нарушил рев моржа, внезапно возникший в относительно чистом океане. В бинокль увидели мачты какого-то судна, затем его трубу. Самого же судна не видно, оно за горизонтом. Понимаешь, земля действительно круглая. Скоро Певек. В сильном тумане, где видимость не более 10 метров, яхты потеряли визуальный контакт, но УКВ станции работают, встретились лишь перед входом в Чаускую губу. Вообще изумительная картина – обе яхты вышли прямо как из стены тумана, яркое солнце ослепляло, и перед нами открылся свободный вход в губу.

Вот вам и Певек. Сегодня 29 августа. 257 часов и 842 мили (1560 км) остались за кормой. У причальной стенки стоят морские суда, свободные от вахты моряки ловят бычков, они похожи на ершей, только страшнее и не такие сопливые. Мы тоже поупражнялись – поймалось полное ведро и обратно в море, так сказать, спортивная рыбалка. Когда сошли на берег, всех разобрал смех, нас шатало как пьяных, хоть держись за воздух зубами. За многодневный переход вестибулярный аппарат адаптировался к постоянной болтанке, к земле же надо привыкать заново. У команд настроение боевое – решили идти дальше на восток.

Тогда в Певеке был прекрасный прогнозист морской обстановки Купецкий, мы идем к нему за советом. На Севере его знали все моряки не только как предсказателя, но и как человека, дающего «обалденные» советы, в достоверности которых мы убедились. В 1992 году мне довелось вторично встретиться с ним, когда мы шли на автомобилях до Берингова пролива, он был рад нашей встрече, но сухопутной раскладки у него не было —



он все же моряк. Уникальный человек, ему посвящен фильм Владивостокского телевидения. Отношение к нам и яхтам исключительное, мы счастливы, просто грудь распирает от «кайфа». Прогнозы вроде благоприятные, правда, есть впереди ледовая перемычка, но Купецкий успокаивает, пока мы дойдем до этого места, лед должен отойти в сторону. И ещё мне дают китовый жир, который должен помочь заживлению ожога. В Певеке прекрасная набережная. Погода хорошая, и обе яхты позируют перед местными жителями и, конечно,



перед моей кинокамерой, такого здесь ещё никто не видел. Следом за нами в Певек пришёл теплоход «Сибирский» Ленского пароходства. Вперед — на восток.

И снова шторм. Из-за сильного встречного ветра топчемся на месте. В «Якуцк» поступает вода, приходится постоянно откачивать её ручной помпой. Для полного «счастья» ещё и снежные заряды, и лёд балла 3-4. Экстрим





по полной программе! Так проходит ночь. Единственная радость то, что нас сопровождает нерпа, жаль рыбы нет прикормить нечем. На встречу прошёл теплоход «Братск» и «Игарка» (морковки), по связи сказали, что по радару увидели обе яхты за 8 миль. Не на долго зашли в посёлок Биленгс. В основном здесь занимаются промыслом морского зверя – моржа и нерпы. Дела видимо идут не плохо. Мотор «Сузуки» я

видел до этого только на картинках.

Входим в пролив Лонга, по традиции окропляем море прекрасным коньяком. Видать много налили. Встали на якорь недалеко от посёлка Ленинградский. Пополнили запас пресной воды. В 4 утра должны двинуться дальше. Заканчивается моя вахта.

Свинцовая туча не предвещала вроде ничего серьёзного - обычный



снежный заряд. Начали выбирать якорь, как вдруг сильнейший шквал обрушил всю свою ярость на путешественников! Как говорится – не успели и глазом моргнуть, яхты вместе с нами выкинуло на берег. 40 метров в секунду (150 километров в час) это жёсткий ураган! Мне приходилось испытывать





нечто подобное, но такое! Якорь «Якуцка» за что-то зацепился, и якорная цепь вытянулась так, что стала как толстая арматурина, которую невозможно согнуть. (Сейчас я жалею, что не отпилил кусок для демонстрации некоторым господам.) «Айвенго» довольно удачно устроился на берегу между льдинами, а «Якутск» лёг на бок, благо крупная льдина заслонила

судно от разрушающей силы — страшной, разъярённой волны. Дабы уберечь корабли от повреждений, невероятными усилиями выковыриваем из-под них глыбы льда, все насквозь промокшие и злые. Наперекор стихии снимаю на киноплёнку, хотя слышу в свой адрес «упрёки» на чистейшем русском. Сильнейший ветер валит с ног, яхты заливаает. Части аппаратуры лишаясь безвозвратно. Особенно жалко широкоформатный фотоаппарат «Искра», подаренный мне отцом, служивший верой и правдой все предыдущие путешествия. Всё вокруг кипит, нагромождение льда, в общем дело «труба». Но всему приходит конец.



Через три дня уже штиль.

В те времена на Чукотке был пик золотодобычи. И если бы не эта благодатная пора, так и остались бы яхты на том далёком берегу. Старательская артель, что базировалась в посёлке Ленинградском, пригнала всю необходимую технику на выручку и спасение. Многотонные яхты руками в воду не спихнёшь! Небольшой



ремонт и вперед, но уже на одной яхте «Якуцк» сборным экипажем. Кое-кто решил прервать плавание — это их право. «Айвенго» и отказников отправляем обратно в Тикси на попутной «морковке» (прекрасное арктическое судно оранжевого цвета длиной 177 метров, водоизмещением 34 тысячи тонн, имеющем краны). Нет, я не упрекаю ребят, просто произошёл естественный отбор. Теперь можно и в космонавты — изрек радист Леонид Тирский. Место это на самом деле очень коварное. Здесь в своё время



погиб легендарный пароход «Челюскин», а в 1986 году тут же затонуло транспортное судно «Нина Сагайдак». Мы тоже оказались очень близки к такому финалу. Погода прекрасная, на траверзе стоит ледокол «Адмирал Макаров», он на якоре.

Вот тут космонавтов вспомнили. Сравнение яхтсменов с космонавтами в какой-то степени логично. Во-первых, огромный риск, я думаю, в процентном отношении: имея в виду гибель людей, мы очень близки. Космонавтов и яхтсменов-высокоширотников вряд ли кто спасет. Вот, МЧС например. Забегая вперед, в 2006 году я вышел в море Лаптевых на яхтах «Полярный круг» и «Адмирал Колчак» с яхтсменами, которые ни разу не были в море.



Случилось так, что двое из нас на резиновой лодке отправились обследовать брошенную полярную станцию (из-за мелководья яхты к берегу подойти не могли). Неожиданно налетел шторм. Связи с разведчиками нет. Мы нашли в шести милях песчаную косу, которая немного сглаживает 3- метровую волну, и ждали, когда стихнет ветер. В полном отсутствии информации прошло четверо суток. Спутниковый телефон, который нам и не снился в 1989 году, предоставленный нашим давним другом, а теперь уже министром Владимиром Членовым, связывал нас с Якутском. Самое интересное – связь начинала работать только после окончания молитвы, прочитанной всей командой. Перед этим походом все приняли православную веру. До МЧС мы ни разу не дозвонились, связующим звеном стала моя жена Вера, в девичестве Грекова.



Команды яхт «Полярный Круг» и «Адмирал Колчак»
С. Твердохлебов, А. Софронов, Д. Андерсон,
В. Бочковский, В. Ярлов, Р. Яковлев

В казачьей энциклопедии десять таких фамилий, притом девять генералов и один знаменитый военный художник, она из донских. МЧС было наготове, но сомнительно, что в такую погоду – это туман, снег и сильный ветер – вертолет не смог бы прийти к нам на выручку. Наконец наметилось окошко – смена ветров, и мы смогли подойти на выручку. В бинокль смотрим – наши бегут из домиков к бочкам из-под дизельного топлива, стучат по ним. Крупными буквами на рубероиде вырезано «ФАЛ» и «МЕДВЕДЬ». На берегу двое – капитан «Колчака» Владимир Ярлов и юнга Рома Яковлев. Мы надуваем вторую «резинку», связываем все концы (веревки), и Дима Андерсон идет на выручку. В бинокль видно, что Ярлов берет какую-то палку и имитирует стрельбу, ещё стучит по бочкам. Я знаю, что белый медведь на стрельбу не реагирует, но все равно стреляем в воздух. У берега линия прибоя, через которую нужно перескочить. Слава Богу, со второй попытки Дима подходит близко, в это время разведчики перескакивают через гребень прибоя – стыковка! За конец подтягиваем их к яхте. Как потом выяснилось, Рома пошел на берег посмотреть лодку и море и вдруг увидел медведя, который доедал брошенные останки оленя, всего в двадцати метрах от этих самых бочек, а их там сотни. Ярлов, обеспокоенный долгим отсутствием Ромы, пошел искать его, чем и спугнул хозяина Ледовитого. В этих местах наверняка бывают «крутые охотники», припасов питания и курева было в изобилии, а добраться сюда можно только на вертолёте. За четверо суток ожидания обе яхты находились в настоящем экстриме. Был оборван якорь. Благодаря системе спутниковой навигации, которая сообщила нам об этом, мы остались живы. Раньше мы несли вахту (на стоянках), находясь вне каюты, система GPS позволила команде расходовать меньше сил и энергии. После спасения наступило облегчение, и мы даже написали стишок:

*Рома с тоскою на море смотрел,
Сзади за бочками мишка сидел,
Хрустнули челюсти, Ромку он съел,
Только потом МЧС прилетел.*



После ещё была очередная встреча с ископаемым льдом, основа которого видимо являлась легендарной «Земли Санникова», страшный шторм, обледенение и пурга.





Ночью показались огни мыса Шмидт. Вахта у меня с 00 до 4 часов. Вдруг слышу странный, непривычный звук. Как будто кто-то дует в водосточную трубу. По спине течёт холодный пот. Мы ходим взад и вперёд, ожидая рассвета. Кромешная тьма и туман окружают нас, плюс ещё и льдины. Выжидаем безопасного подхода к поселку. Странные звуки сопровождают нас. Они возникают неожиданно, может, это промоины во льдах. С трудом успеваю отрулить от громадной льдины, буквально нависшей над яхтой. Ещё бы немного и был бы конец, а точнее синоним этого слова. А ведь на носу яхты стоял подвахтенный и не увидел.

Рассветает, небольшой ледокол идет к мысу Шмидт. Вокруг фонтаны и хвосты китов, одновременно видно с десятков. Всё ясно, и как мы только на них не наехали, весовые категории у нас разные. У нас 5 тонн, у китов 20. Хвостиком вильнет и привет. Отправляем телеграммы домой и сразу покидаем знаменитый мыс. Кругом киты, на рейде стоят ледоколы и сухогрузы. Слабый ветер позволяет поставить полные паруса. Вокруг киты и лед — 8 баллов. Идем через узкие проходы, что впереди - не видно — яхта низкая и обзор ограничен. Вдруг, видим, как навстречу плывет кит, вся морда в рачках, а проход между льдами всего метров десять. Перед самым носом кит ныряет и выныривает уже за кормой, видать, добрый китяра. Погода обалденная - солнечный день, температура градусов семь тепла, ветер около семи метров в секунду.





Ночь. Навстречу во льдах идет судно, на вид очень крупное. Радиосвязь только с берегом, наш радист связывается со всем миром, но не с судами. УКВ у нас нет. Курсы у нас явно пересекаются. Светим фонарем на парус и в сторону судна. Оно замедляет ход, и мы расходимся во льдах, всего в трехстах метрах с громадным лихтеровозом, по моим предположениям «Алексеем Косыгиным» (это судно длиной 262 метра, шириной 32 метра, осадкой почти 12 метров, мощностью 33.500 лошадиных сил и грузоподъемностью 62.000 тонн), «Сибирский», который ходит по Лене, не более 5.000 тонн. Сейчас этот корабль продан и называется «Атлантик Форест» - он дизельный аналог атомохода «Севморпуть», которые практически не нуждаются в сопровождении ледокола). Разошлись очень опасно близко, после чего корабль прибавил хода и моментально скрылся за горизонтом, оставляя нас мёрзнуть с мокрыми спинами.

Погода классная, ветер 5-7 метров в секунду, яркое солнце. Вдруг замечаю на льдине медведя, хватаю камеру, снимаю, рядом появляется второй - все ясно - медведь и медведица. Бужу команду, чтобы посмотрели. Все выползают в кокпит, я стараюсь подойти поближе, медведи прыгают с льдины и плывут от нас. Тут просыпается капитан, и все эксперименты по преследованию белых косолапых прекращаются. Жаль, что мало заснял на киноплёнку, но я был первым, кто сделал такие кадры со спортивной яхты. Белых медведей снимали с ледоколов, кораблей и вертолетов, но с яхты до этого времени никто.

О белых медведях. Мне приходилось видеть их не раз, но всё это происходило на больших расстояниях, если не считать медвежонка, который сам пришел на полярную станцию. В 1979 году на яхте «Темп» мы зашли к полярникам на о. Дунай. Самое смешное, домашние были в недоумении, при чём тут Дунай, когда получили от меня телеграмму. Жене пришлось покупать атлас и искать, где же находится этот остров. Когда была возможность, я всегда посылал телеграммы, сейчас они хранятся и являются документом. Некоторые господа жаждут обвинить меня во лжи, но против фактов не попрёшь. Так вот на эту полярную станцию часто навещают медведи. Один мишка так прижился, что стал почти ручным. Самая крутая фотография - это «пирожок пополам», где начальник станции и «хозяин Ледовитого» кусают один на двоих пирожок. Когда на станции слякоть и



грязь, медведь весь вывозится, ему делают замечание, и он идет купаться в море. Больше всех он полюбил повара «Пьеху» - так звали его полярники. Но всему приходит конец, припасы полярников тают на глазах, несмотря на отменную рыбалку. Сам же косолапый обленился рыбачить и охотиться, пришлось вызывать вертолет, и когда он завис над косолапым, испугавшись, медведь навсегда покинул лакомое место, теперь так обожаемую сгущенку ему вряд ли придется отведать. Белые медведи в Красной книге, убивать нельзя.

После каждого путешествия вспоминаешь самое красивое и хорошее, но киноплёнка беспристрастно фиксирует то, что есть на самом деле. Помимо обязанностей старпома экспедиции, приходилось исполнять не только роль члена экспедиции, но и заниматься кино- и фотосъёмками. В данное время — это документальные кадры, которые никто не может опровергнуть. Иной раз, бывает с большим трудом, заставляешь себя взять в руки камеру, в экстремальных ситуациях это просто невозможно - идет борьба за жизнь. Жизнь в экспедициях очень контрастна. Нет сомнения, что существуют своеобразные весы, где дебет должен быть равен кредиту, и нарушать этот баланс ни в коем случае нельзя — на весах жизнь человека.

Киты сопровождали нас до самой крайней восточной точки Азии — мыса Семена Дежнева. Бывало, что возле яхты проплывало 3-4 кита. Ночью запускаем двигатель на холостых оборотах, чтобы он их отпугивал, чего доброго наскочишь, а он хвостиком махнет — и привет. Олег Бородин, сидя за румпелем, так и норовит подойти поближе к китам, несмотря на наши протесты. Кто их знает, что у них на уме. Позже, уже в Providении, купили в киоске журнал «Катера и яхты». И вот, пожалуйста! В Тихом океане киты



поиграли с яхтой, она быстренько затонула, команда успела подать «SOS» и спаслась благодаря надувшемуся спасательному плоту.

Изумительную картину мы наблюдаем ночью. Вода фосфоризирует, волна уходящая от форштевня светится. Берем ведро, набираем воду из-за борта и выливаем обратно – миллион светящихся брызг, то же самое – когда по-маленькому за борт. Тогда у нас не было видеокамеры, а киноплёнка, хоть и «Кодак», не обладает высокой чувствительностью, чтоб передать всю эту красоту. Невозможно зафиксировать и северное сияние. Я не вел дневника,



но помню всё. Не доходя до Берингова пролива, зашли на забытую Богом полярную станцию Нэттэн – попросили на всякий случай бензин. В то время полярники жили ещё хорошо и нам налили пару канистр. На траверзе поселка Уэлен мы увидели большой пограничный корабль. Смотрю в бинокль – запустили дизель, однако преследовать будет. Проблематично. Всё гораздо проще – спускают на воду небольшой катер, он пытается догнать нас. Ветер попутный, скорость у яхты больше, травим паруса. Катерок, похожий на мильницу, весь закрытый, кидает на волне, подходит на расстояние крика. Волна не позволяет пришвартоваться нам. Какого чёрта, нужно было догонять нас, ведь пограничники оповещены. Можно подумать, что здесь каждый день ходят яхты.

Проходим мыс Семена Дежнева – это крайняя восточная точка азиатского материка. Вот тебе и пожалуйста, слева от нас Америка, справа Азия. Какие-





то сто километров, примерно такова ширина Берингова пролива! Что это по сравнению с тем, что осталось за кормой! На яхте имеются сигнальные ракеты и фальшфейеры. Под громкое «УРА» салютуем великому казаку. До сих пор не понимаю, почему пролив носит имя Беринга. Он, конечно, был крутым полярником, но Семен Дежнев чуть ли не на сто лет раньше прошёл этой дорогой, потеряв при этом большую часть казаков. Из семи кочей, вышедших из Нижнеколымска в 1648 году, пролив прошли лишь два коча, а до реки Анадырь один. Слава Всевышнему! Он помог Дежнёву, помог и нам. На мысу отчётливо виден памятник и какие-то строения, из-за волны подойти близко нет возможности. Совсем близко нас обгоняет гидрографическое судно «Дмитрий Лаптев». В 1741 году В. Берингом и А.И. Чириковым была открыта Северо-западная Америка (Аляска). «Русско-американская конвенция о судоходстве в Тихом океане и о поселениях на северо-западном берегу Америки» от 5 апреля 1824 года подтвердила права России на Аляску. Но в 1867 году была продана США. А жаль, так бы зарулили и отдохнули. Мы все очень устали.

По Берингову проливу проходит нулевой меридиан, здесь проходит незримая линия смены суток, то есть можно практически одновременно побывать в сегодняшнем и завтрашнем дне.

С нашим двигателем происходит что-то непонятное, он с трудом заводится, страшно дымит и глохнет. В конечном итоге приходится снять его с фундамента, вытащить наверх. Я уже начал его разбирать. Вдруг, «как моча» в голову ударила — топливо! А я чуть было не разобрал движок. Ставим его на место, достаю последнюю канистру с бензином. Двигатель заработал! Полярники по ошибке налили нам солярку. Два дня на горизонте маячит военный корабль, может, наш, а может, американский.

Хорошо видно сопредельную территорию. Острова Диамида так манят к себе. Может, сделать вид, что заблудились. Не расстреляют же нас за это американцы. А так хочется, тогда уж точно попадём в Книгу рекордов Гиннеса. Но у нас на борту депутат Верховного Совета СССР — Олег Бородин. Для него политическая карьера важнее всего на свете, может, его за борт..? Шутка. Включаем «Спидолу» и как назло оттуда звучит песня: «Гуд-бай, Америка, о, где я не буду никогда...»

16-го сентября входим в залив Провидения. В 16 часов 20 минут



встали у причала морпорта в бухте Комсомольская. Погода благоприятная. И так – за 30 дн. пройдено 1500 морских миль.

Никто нас не встречает, только маячит фигура одинокого человека, одетого явно не по-нашему. Позже выяснится, что это знаменитый путешественник – яхтсмен Дэвис Лью. В свое время он на своей шхуне провел зимовку в Антарктиде.

Он побывал у нас на яхте и высказал своё восхищение над тем, как мы подошли к причалу на парусах. А когда он узнал о походе, завязалась длинная дружеская беседа. Вместе с ним на яхте его спутница – красивая, молодая леди с татуировкой на лице, как пиратка. Ей лет 30-35, ему около 70. Тогда они разрабатывали проект «Свободный Берингов пролив».

В бухту зашел громадный корабль «Севморпуть», упомянутый ранее. Я всё гадал, как он здесь сделает оборот. Вскоре рядом встал наш «Сибирский», пришедший с реки Лена, его рубка едва доставала до борта гиганта, а длина «Сибиряка» оказалась в три раза меньше. К слову, яхта «Якуцк» опередила речников Лены на два дня. Мы первые вышли в Тихий океан. На атомном лихтеровозе «Севморпуть» яхта «Якуцк» была доставлена обратно в Тикси и на другом «Сибирском» пришла в порт приписки - Якутск. Мы на самолетах благополучно добрались до дома. Восточный сектор Арктики в 1989 году прошли:

Капитан Эгидиус Лозарайтис (геодезист)

Пом.капитана Владислав Бочковский (журналист-оператор)

Радиост Леонид Тирский (чемпион СССР по радиоспорту)

Рулевой Владимир Шуман (мастер на все руки)

Рулевой Владимир Саввинов (геолог)

Рулевой Олег Бородин (собкор газеты «Известия»)

ГЛАВА 4. ИДЁМ НА МУРМАНСК

Наступил 1990 год. Амбиции взяли своё. Всю зиму мы вынашивали проект прохода Западного сектора Арктики. Логично. Я снял фильм для Госкомприроды ЯАССР, они пообещали спонсорскую помощь и своё слово сдержали. Пока снимал фильм Вячеслав Семендяев и Валентин Ефремов обклеивали яхту стеклотканью, надоело конопатить её и бороться с поступлением воды. Даже смешно вспоминать, что в бортах были щели, через которые можно было вести скрытое наблюдение. Но главное, при сильных кренах, вода ручьём текла в яхту. Работа в полном разгаре, сроки как всегда поджимают. Всё. Грузимся на теплоход и уходим в Тикси, своим ходом идти времени нет, теплоходом быстрее.

Бухта Тикси – это прекрасный уголок Арктики, имена почти всех полярных исследователей связаны с этим Божьим уголком. Отсюда отправлялись экспедиции, прославившие Российское государство. Бухта была открыта в 1633 году казаком Ильёй Перфильевым, моя бабушка-казачка тоже носила эту фамилию.

Первым делом запасаемся пресной водой, есть там озеро, вода в нём отвечает самым высоким требованиям и долго хранится. Ещё идём в пекарню, где для нас специально сушат сухари. Три бумажных мешка, наполненных обалденными сухариками, берём с собой. Ещё мы берём тепло людей, бескорыстно помогавшим нам. На счастье дарят котёнка по имени Матроскин. Обожаю кошек, поэтому он быстро прижился в моём спальнике.



Исходя из опыта предыдущих плаваний, с Костей Носовым переделали печурку, которая, бывало, дунет дымом, что открываешь все люки — опять колотун. Вставили внутрь трубку с дырками, подсоединили к ней газовый баллон — теперь всегда мокрые дровишки принудительно горели. Можно было хоть иногда подсушить одежду и немного обогреться. Забегая вперёд, у полуострова Таймыр температура воздуха опустилась, минус 15 градусов! В яхте обычная температура: плюс 4 градуса — температура воды.

Вышли из Тикси поздно — 29 августа. Погода яхтенная, ветер попутный, идём на всех парусах. На следующий день встретили длинный караван судов, идущих на Лену, сопровождает ледокол «Капитан Бородкин», по УКВ сообщает нам, что видит яхту в радар — расстояние 8 миль. Льда нет. А может, льда вообще не будет? У нас есть карта ледовой разведки, впереди - тоска. Стою на вахте и чувствую приближение льда, вернее, улавливаю его запах. Помню с детства, когда мать заносила постиранное бельё зимой с улицы, так раньше сушили, выносили на мороз, и оно как бы выветривалось и дезинфицировалось — «быгало», когда заносили домой, бельё пахло озоном. Говорю мужикам, что скоро лёд, все отнеслись к этому с усмешкой. Через пару часов вижу в бинокль айсберг. Смотрим на карту ледовой разведки — точно ОПЛ (отдельно плавающая льдина). Получается, отклонились от курса на север довольно далеко, миль на 70. Из навигационного оборудования у нас только компас, сильные магнитные склонения не позволяют нам точно придерживаться маршрута. Радиоприёмник, та же незаменимая «Спидола», используемая как пеленгатор приёма радиомаяков, лишь отчасти помогает в прокладке нужного курса. Для определения места нахождения нам нужно знать и скорость яхты. Лага нет, его заменяет деревянная щепка, брошенная с носа яхты, а на корме секундомер отсчитывает время, с которой проплывает деревяшка по длине яхты. Так узнаём скорость. Таким методом пользовались, но хрен знает когда. Это сейчас у нас есть «GPS», который с точностью до пяти метров указывает место положения судна. А тогда мы об этом и не мечтали. Проходим рядом с айсбергом, размером примерно с 4-этажный дом. Лёд голубоватого цвета с ярко-синими жилами. Близко Лозорайтис подходить не разрешает, лучше бы опять не будил.



Когда нет сильного ветра и небо чистое, в ночную вахту люблю смотреть на звёзды и считать спутники, их полно, одновременно можно увидеть с десяток. Самая яркая звезда - наша космическая станция «Мир». Падают метеориты, происходит такое неожиданно, желание загадать не успеваешь. Только один раз упал совсем близко, даже шипение было слышно. Рот разинул и загадать не успел. Жаль, что такая погода редкость, в основном небо закрыто тучами и туманом.

Тут я позволю себе некоторое отступление. Находясь на реке, в ночном небе гораздо больше возможности увидеть нечто, например НЛО. Мне довелось увидеть такое, только при свидетелях, раз пять. Но расскажу лишь о самом, на мой взгляд, примечательном случае.

Яхта «Полярный круг» стояла на якоре вблизи Якутска. Тёплая августовская погода, прозрачное небо, звёзды сияют. На судне со мной жена, её подруга и внучка. Я лежу на диване в каюте и как обычно пялюсь в открытый люк. Внучка готовится ко сну, женщины наверху в кокпите болтают и курят.

Смотрю, прямо над яхтой как будто зависла осветительная ракета, правда, очень яркая, цвет как у сварки. Висит себе, не опускается и не тухнет. Вдруг она разделяется на две части, притом полетели искры, и эти два ярких шара начали выписывать кренделя. Подруги разговаривают и ничего не видят. Я им кричу: «Девки, смотрите, НЛО!» Они засмеялись, но всё же взглянули наверх. А там! Космические гости начали пытаться соединиться обратно, но никак у них не получается. Они как однополюсные магниты лавируют друг возле друга и ни хрена не выходит. Эта свистопляска продолжалась около двух часов. У женщин чуть шеи не отвалились. Моя, смелая такая, закричала: «Ребята, летите к нам!» И что вы думаете? Полетели! «Ты что, дура!», - закричала подруга, они с воплями ввалились в каюту. Но, отдышавшись, любопытство взяло своё. Выглянув наружу, увидели лишь чистое звёздное



небо. Я был в подавленном настроении — видеокамера в ремонте. Оценивая расстояние, предполагаю, что до объектов оно составляло 100-200 метров. Даже записал дату и время: с 9 на 10 августа, с 00 до 2 часов, 2001 года.

Однако вернёмся в 1990 год. Пока всё в кайф. Через сутки всё кардинально меняется, кругом скрежет льда. Ночная вахта - дело серьёзное. У нас, как отмечал, кроме двух компасов и УКВ радиостанции, которая работает на расстоянии видимости, ничего нет, в этот раз у нас нет и радиста.



Постоянно идем в сплошном тумане, кругом хлюпает и скрежет льда, ни фига не видно, для полного счастья ещё и снежные заряды. Проходят часы, глаза пытаются зацепиться хоть за что-нибудь. Когда уже совсем не вмоготу, призываешь на помощь Господа. И он, в чём я сейчас совершенно уверен, помогает. Сначала впереди появляется светлое пятно, что это? Потом оно увеличивается, туман разрывается, и ты успеваешь «сфотографировать» обстановку. Такое было не один раз. Подвахтенный у меня Костя Носов «щелкает» курс, глядя на компас, сидя на корточках, иначе невозможно увидеть картушку, так проходит ночь. Когда немного штормит - тумана нет, нас сопровождает северное сияние. Оно не такое яркое и красивое, как зимой, но все же подсвечивает. Постоянно ищем проход. Лёд вытянулся в огромные языки, яхта лавирует в лабиринтах. Попадаем в тупики или так называемые карманы, возвращаемся, входим в следующий, и так далее. На корабле сыро и холодно. Наконец, вроде обошли, идем южнее вдоль кромки пакового льда. Смотрю, какая-то черная точка во льдах. Подходим ближе — ледокол, до него мили три. Дрейфует во льдах. Ему что, ему так удобнее. Связываемся по УКВ, оказывается ледокол «Россия», недавно вернувшийся с первого коммерческого рейса на Северный полюс. Сейчас он на дежурстве по проводке судов. От них получили прогноз о ледовой обстановке. Нам вроде как повезло. Встретившийся караван простоял на Диксоне два года в ожидании прохода. На льдинах греются лахтаки (тюлени). мы их снимаем на



кино и фото, они почти не боятся. По курсу плывёт белуха, она ныряет под льдины и скоро исчезает из поля зрения. Впереди острова «Комсомольской правды». Идём между островами, на припае лежат моржи, издали они похожи на копны соломы. Подходим ближе, они даже головы не поднимают – холодно. Температура минус 15. Для привлечения внимания стреляем в воздух, ну хоть клыки показали. Мы тоже не потеем. Температура в каюте редко поднимается выше плюс 4 градусов. Немного теплее становится, когда на камбузе идёт приготовление еды. Готовим все по очереди. После плавания на тушёнку и макароны просто смотреть не можешь. Теоретически согреться можно и в спальном мешке, но он тоже сырой. Что делать, «ся-виль»! Совсем немного осталось до мыса Челюскин.

Заходим на полярную станцию «Правда». Встаём у припая. Очень радушный приём, угощают грибами, мы снимаем пробу. Грибки очень мелкие, диаметр шляпки около сантиметра, похожи на опят. Сколько же их надо собрать, чтобы заполнить банку. Сами себя полярники называют «охранниками островов», по их словам, информация о погоде никому не нужна. Не хотелось бы в это верить. Мытье в бане было прервано очередным авралом. Прямо на яхту идет ледовое поле. Успеваю запустить двигатель, слава Богу, завелся! Отходим, ледовая громадина со скрежетом упирается в берег. За всё время



плавания у нас не было ни одной спокойной стоянки. Видим силуэт судна – «Капитан Свиридов». В густом тумане, благодаря УКВ станции, расходимся с другими судами в том числе с ледоколом «Таймыр», который в целях безопасности гуднул нам. «Таймыр» проводит судно «Горбачевский». Кругом лёд.

Обойти на судне, а тем более на яхте этот самый северный в мире мыс, без всякого сомнения, престижно. По своей географической точке он на много круче, чем мыс Горн. Мыс Горн находится примерно в четырех тысячах километров от Южного полюса, а мыс Челюскин всего в тысяче от Северного полюса. К тому же, мыс Горн обошли сотни яхт, а вот мыс Челюскин мы первые. Мыс Горн - раскрученный брэнд, а вот Челюскин - наше российское достояние, остался как бы в тени. Справедливо? Не обошлось, правда, и без смешного. При ясной погоде показались дома полярной станции и пограничной заставы. Подходим ближе, высматривая место для стоянки. У берега, нагромождение льда, ищем подход. Вдруг на берег выбегает человек в военной форме, бежит взад и вперед, что-то кричит. Разобрать невозможно, далековато. Достал пистолет и стал стрелять, слава Богу, не в нас. «Пушки с

пристани палят, кораблю пристать велят». Наконец мы находим подходящее место, швартуемся у льдины, сидящей на дне. Пограничники на резиновой лодке подплывают к нам. После первой обо всем забываем, осматриваем мыс, проводим съёмки, ставим печати в судовую роль и паспорта. Судовая роль является официальным документом, где указаны принадлежность судна, данные на всех членов команды, она предъявляется пограничникам и капитанам портов. В ней делаются отметки о прибытии и убытии.



Со времен Великой Отечественной войны на мысу стоит зенитное орудие, направленное в сторону моря, сложены памятные гурии, пограничный столб, столб со старинным якорем и другие исторические знаки. Наши координаты: 77 градусов 43 минуты северной широты и

109 градусов 15 минут восточной долготы!

Передо мной лежит судовая роль, где четко написано, теперь это уже не секрет, 07.09.90 г. прибыли и 07.09.90 г. убыли, печать, командир в/ч 2532 «П» капитан Лобайт (если я правильно разобрал фамилию). Льды опять начали шевелиться, пора, как говорится, «рвать когти». У нас и погранцов грустные лица. На берегу салют. По старой морской традиции каждый из нас теперь может носить в ухе серьгу, я до сих пор не знаю, правда, в каком. Да и не очень надо, подумают ещё, что не той ориентации. Очень жаль, что при обмене паспортов прежний пришлось сдать. Дурак, надо было «потерять». Но страницу, где стоит печать «Мыс Челюскин», я всё-таки вырвал и бережно храню. До сих пор неизвестно, кто первый обогнул этот мыс. Но документы свидетельствуют, что

Безвестный поход вокруг Таймыра русской экспедицией датируется 17 веком. Останки и вещи этой экспедиции обнаружены в наше время. В 1878-79 году швейцарец А.Э. Норденшельд на





Впереди показался далекий огонек, наверное, маяк. Принимая ночную вахту, через пару часов отчетливо вижу силуэт ледокола, связываюсь по рации, спрашиваю — судно, стоящее в таких-то координатах, ответьте яхте «Якуцк», отвечают — на связи ледокол «Советский Союз». Аж ком к горлу подступил. Спрашиваю разрешения встать под борт, чтобы устранить неисправность на мачте. К атомоходу подходить нельзя, но в виде исключения получаем «добро». На море штиль. Громадина ледокола, казалось, заслонила все. Мачта «Якуцка» (18 метров) едва ли достает до середины рубки. По веревочной лестнице поднимаемся на борт ледокола, страшно, у меня ещё за спиной болтается кинокамера. Подтягиваем мачту и ломиком вставляем трос на место. Моряки и научные работники, несмотря на глубокую ночь, вышли посмотреть на придурков. Всего на корабле около трехсот человек. Короткая экскурсия по ледоколу, экипаж бастует, судно лежит в дрейфе, но вахту несут, как положено. Забастовка вызвана наплевательским отношением руководства Мурманского пароходства к «ледокольщикам». Прежде всего, это бытовые проблемы. Многие месяцы команда находится в плавании и, в отличие от своих коллег моряков, бороздящих Мировой океан, вдыхая все блага «загранки», проводят караваны судов почти круглый год в районе Советской Арктики.

Слово капитана - закон. Отказываемся от сауны и прочих удовольствий. Отходим от «Советского Союза» и болтаемся возле него полдня — штиль. До слёз обидно.

Самое трудное в экспедициях психологически совмещаться, двадцать дней ещё переносишь друг друга, дальше наступают проблемы. Этот вывод я сделал, исходя из всех своих путешествий. Подобрать команду дело сложное.





Определить, кто есть кто, задача капитана. Как правило, всё выясняется в трудные минуты. Вдруг появляется «морская болезнь» или ещё какая хандра, такой человек в путешествии становится просто балластом. Риск велик, не все с этим справляются, хотя человек привыкает ко всему. Главное, чтобы он не впал в транс и не терял самообладания, и ещё терпел. Капитан сказал «люминь»,

значит, «люминь».

На море туман, слышен рокот двигателей, совсем рядом встречным курсом проходит «морковка» - «Тикси». Очень красивое судно, с ещё более красивым капитаном – женщиной. Впереди Диксон. («Морковка» - это сухогруз ледового класса длиной 177м, шириной 24,5, осадкой 10,5 м, мощностью 20900 л.с., высотой борта 15 м, грузоподъёмностью 34000 тонн. Теперь оно продано Мальте и называется «Фоел банк». Кроме него встретили «Пионер Архангельска», «Капитан Готов». Из-за сильного тумана не увидели, а лишь слышали гул ледокола «Арктика». Со всеми имели



связь. Заходим в пролив Матисена архипелага Норденшельда. Пролив забит льдом, но другой дороги нет. Идём по разводьям покрытым снежицей тормозящей ход, а крупным белухам по фиг.



На острове Крайкого поставили памятный знак морякам, погибшим во время Великой Отечественной войны, который также сообщает, что мы здесь были.

На громадной льдине ставим флаг Эстонии в честь Русской полярной экспедиции, возглавляемой Эдуардом Толлем.

Памятных мест в Заполярье много. В 1980 году на яхтах «Темп» и «Заря» нас опять пограничники Тикси не выпустили в море. Пришлось возвращаться обратно. Тогда пришла идея восстановить крест, поставленный ещё американцами сто лет назад знаменитому путешественнику Де Лонгу и его товарищам, потерпевшим катастрофу в океане. Они дрейфовали во льдах на шхуне «Жаннетта» и открыли острова Жаннетты, Беннета и Генриетты. Только двое из экспедиции добрались до Быкова мыса. После этого староста поселка был награжден американским



и российскими правительствами большими наградами. Нам уже приходилось бывать на острове Америка-Хая. Крест, поставленный американцами, сгнил и упал. Перекладина сейчас находится в Тиксинском музее. Прах членов экспедиции уже позже был переправлен в США. На острове много плавника, мы сделали новый крест, разобрали и по бревнышкам, обливаясь



потом, затащили на прежнее место. Поставили, а в комиле оставили капсулу с записью. Почему-то все думают, будто это сделали американцы. Ничего подобного – это наших рук дело.

Кстати в 2006 году на яхтах «Полярный круг» и «Адмирал Колчак» наша экспедиция привела в порядок могилы Якову Санникову, потомственному почётному гражданину, и могилу Фёдора Носова, матросу с яхты «Заря» - участнику Русской полярной экспедиции 1900-1902 года. На гранитных памятниках надпись - «Павловъ Москва». Трудно представить, как в начале 20 века их приволокли на самый край Земли.



Позади пролив Велькицкого. 14-го сентября швартуемся у причала на Диксоне. Прямо возле стоянки толпа ребятишек и взрослых ловят сайку, это небольшая рыбёшка с вкусным и нежным мясом. Ловят на голые крючки, её полно, просто кишмя кишит. Опускаешь ведро, потом потихоньку поднимаешь, и с десятков есть. За стайей сайки приплыла белуха. Эта громадина кувыркается тут же. Местные говорят - небывалый случай, может, знамение?



Такое увидеть просто нереально.

Несмотря на штормовое предупреждение 17-го сентября в пургу покидаем гостеприимный порт. Провожают нас диксонские яхтсмены на самодельном швертботе. Уходим в бурлящее море, «подогреваемым» мокрым снегом.

Шторм крепчает, недалеко видим рыболовецкий сейнер, который барахтается на волне, видимо, хотел посмотреть на нас

поближе, но ничего из этого не вышло. Мы им не завидуем. Устойчивость у него намного меньше нашей яхты, существует угол заката «оверкиль», он у него примерно 45 градусов, у нашей «посудины» более 120! Ночью несколько раз чувствуем удары бревен, которые плавают в изобилии. Опасно, их в темноте, в отличии ото льда, совсем не видно. Далеко впереди, южнее нас, почти на горизонте, показалось судно, спрашиваем о ледовой обстановке, отвечают – кругом чисто. Мы же идем вдоль кромки льда – опять уперлись на север, хотя пословица гласит «дальше в море – меньше горя». В чрезвычайной сложной обстановке, именно в Карском море, я обратил внимание на то, что за всем происходящим я как бы слежу со стороны. Сидит за рулем моё тело и управляет яхтой, а я где-то чуть выше, немного правее – странно как-то. И только намного позднее, обмозговав все передраги, в которые попадал, вспомнил, что такое было и раньше. Впервые случилось подобное на границе, когда по нашему катеру китайцы открыли шквальный огонь. А был я тогда старшим тревожной группы, и было мне всего 19 лет.

Будь проклята та самая сайка, которую мы наловили на Диксоне. И зачем я только взялся жарить её. Рыба настолько нежная, что, несмотря на правильность приготовления блюда, облажался. Вместо рыбы в сковороде получилась каша. Вот здесь я испытал гнев команды, не всей, конечно. Капитан дошел до того, что решил меня дисквалифицировать, а кое-кто еще, который лежал и сдыхал от морской болезни, чем удлинял вахты другим, тоже начал «вякать». 20-й день плавания – вот так-то. На Диксоне в магазине купили местный солёный омуль. Таких заморышей в якутских лавках не найдёшь, по вкусу эта рыбёшка так же далека от эталона. Как я убедился, вся самая крутая рыба находится у нас в Якутии, начиная от Анабара и заканчивая Колымой. На Чукотке белой рыбы нет, там красная.



Вокруг всё кипит, волна достигает восьми метров высоты

(выше сельсовета), яхта временами начинает глиссировать, идя вниз по склону прямо в раковину. Сзади начинает догонять очередной гребень, так и норовит утопить нас. Но «Якуцк» прекрасный мореход, принимает удары волн и отлично управляется. Румпель удерживаешь двумя руками, нагрузка на перо руля громадная. Вахтенные насквозь мокрые — ничего не поделаешь. Вести съёмку в таких условиях невозможно, кинокамера не имеет защиты даже от брызг. Солёная вода — агрессивная среда. Сейчас у меня есть водонепроницаемый бокс для видеокамеры, что существенно помогает при съёмках во время шторма, дождя, под водой.

Вахты на яхте круглосуточные, с 0-4 часов, с 4-8, с 8-12, 12-16, с 12-20, с 20-24. Так проходят сутки. Некоторое неудобство создает смена часовых поясов, а их десять. У меня например собачья вахта — это с 0-4 часов утра, потом с 12-16. Если обстановка благоприятная, то вахту несешь один, хотя подвахтенный всегда наготове, если кимарит, то только в одежде. Он всегда готов по тревоге выскочить наверх, чтобы заменить парус или идти на нос, дабы в тумане корректировать курс, избегая столкновения с плавучим льдом. В сложной обстановке он также, глядя на картушку, помогает рулевому держать правильный курс. После каждой вахты наступает подвахта, получается, что каждый работает по 16 часов. Это очень тяжело, нормального сна, конечно, не бывает, поэтому на яхте поддерживаем тишину. Разговариваем почти шепотом, по палубе ходим на цыпочках. Топот ног допускается только при авралах. Мотор запускаем очень редко, его работа вызывает у всех раздражение. Тот факт, что за весь маршрут, а это немного немало шесть морей, было израсходовано примерно 150 литров бензина, говорит сам за себя. Двигатель работал, как правило, при заходах в порты или в штиль, когда начиналось ледообразование - сало. В это время яхта идет, а за кормой шлейф в тонком еще льду. Так было у полуострова Таймыр и в Карском море. Нарушают тишину лишь плеск волн да удары мелких льдинок, но к этому все привыкли, и внимания не обращаем. Только шторм кардинально меняет все.

Один случай надолго останется в моей памяти. Сменяясь с очередной вахты в четыре часа ночи, залезаю в спальник, а Матроскина нет. Облазил всю яхту — нет нигде. Котыра при каждом удобном случае выскакивает на



палубу, и не всегда это можно заметить, особенно ночью. Перед глазами у меня страшная картина — наш кот барахтается в громадных морских волнах. Искать, естественно, бесполезно. Лежу в спальнике, какой тут сон. Нет моего любимца, досталось всем, наговорил, как говорится, с три короба. Сменяется следующая вахта, Костя Носов залезает в свой спальник, теперь я получаю порцию мата. Матроскин забрался в его спальник и спокойно спит. Надо сказать, что коты отличные пловцы. Сейчас у меня третий полосатый, по имени Шкот. Он побывал уже в море и вскоре будет героем в одном из моих фильмов. Он как бы является внуком Матроскина. Шкот спокойно спускается с яхты по трапу, который зачастую не достаёт до берега и стоит в воде, он переплывает на берег и так же спокойно возвращается обратно. В 2006 году на Полярном круге он, перепрыгивая с одной яхты на другую, упал в воду. Пришлось его спасать, было ему всего три месяца. Но, я кажется, отвлекся.

Шторм утихает, только крупная зыбь напоминает о стихии. Она достает не меньше, чем сам шторм. Громадные валы болтают яхту, ветра почти нет, паруса болтаются как тряпки. Впереди показались горы со снежными вершинами — Новая Земля.

Как обычно, опять ушли далеко на север, хорошо, что не в Маточкин



Шар. Маточкин Шар — пролив посередине острова Новая Земля, где находился ядерный полигон. Новая Земля длинная и является продолжением Уральского хребта. Она, слава Богу, перегородила нам дорогу. Идем на юг вдоль острова к Карским воротам, они являются проливом между Новой Землей и материком. По берегу бегают олени, их много. Наверное, на них не охотятся из-за радиации, ведь основной корм — ягель, за многие годы впитавший в себя эту отраву.

Входим в Карские ворота. Справа на мысу острова показались сооружения, каменные дома и целый лес всевозможных антенн. Кружит вертолет. Непонятный, сильный черный дым, возможно, пожар или сжигают мусор. Радиосвязь с теплоходом «Калдин» из Архангельска, он, как и другие корабли даёт наши точные координаты и прогноз погоды, на благодарность за это слышим в ответ: «Спасибо вам, мужественные люди, что вы есть». Они идут из Тикси в Архангельск. Ох как приятно слышать такие слова!

При свежем ветре входим в воды Баренцева моря. На леерах висят мокрые



одеяла. Несколько раз, едва не задев мачту, пролетает АН-24. На самолете написано «Аэрофлот», что весьма сомнительно. Смелые ребята. На траверзе Белого моря, нарушая правила судоходства (судно, идущее под парусами, имеет преимущество), курс пересекает итальянский лесовоз «Сения». По радио хвастаются, что команда из пятнадцати человек везёт 15 тысяч тонн древесины. О Якутии и Тикси понятия не имеют. Днем над нами кружат два военных вертолета, пристраиваются в кильватер, опускают на тросу в воду какие-то конусообразные «хреновины», наверное, гидролокаторы, прослушивают, а вдруг мы ведем под собой вражескую субмарину. Хорошо видны пилоты, мы им машем, ноль эмоций. Я не снимаю, они ведь нас видят как на ладони. Чего доброго в Мурманске засветят кинолентку. В траверзе острова Кильдин шквалами изорваны два стакселя. На встречу прошли суда: «Камлес». «Самбург» (второй раз). «Пётр Великий», «Капитан Владежко»,



«Иван Ботун», «Пётр Стрелков». В сумерках входим в Кольский залив.

Ночью 25-го сентября проходим Североморск, едва не столкнувшись с громадным военным кораблем, он без огней, а мы без радара. К сожалению, не все буи светятся. Без навигационного

оборудования идти здесь большой риск. Фарватер узкий. Впереди море огней. Мурманск. Вызываем диспетчера порта, никто не отвечает. Куда деваться, один Бог знает. Идём вдоль какой-то причальной стенки, у которой стоят суда. Вот первый атомный ледокол — «Ленин», такой маленький по сравнению с современными ледоколами. А вот наш знакомый ледокол «Таймыр», общались по радио, стоит у причала, тоже молчит. Рядом небольшая баржа. Решаем пришвартоваться к ней, можно хоть на борт забраться, в рубке никого нет. Падаю, как убитый, засыпаю. Утром на борт яхты спускается сотрудник КГБ, проверил документы, меня будить не стали, ведь отстоял две вахты. Оказывается, пришвартовались мы у баржи, собирающей ядерные отходы,



с известным названием «Имандра». И вообще, останавливаться у атомного причала, и тем более, швартоваться, категорически запрещено. Но что же с нас возьмёшь!

Отчаливаем. Идем на место, указанное проснувшимся диспетчером, где нас уже ждут мурманские яхтсмены. Пройдено 2000 миль, затрачено 25 календарных дней, крейсерская скорость 3,5 узла. Потом была встреча с телевизионщиками. Коллеги взяли у нас интервью и кое-какие кадры. Наш Матроскин не остался в стороне, он хоть и не говорил, но его мордашка торчала у меня из куртки на всем протяжении съёмок. Мой комментарий - ест шоколад и пьёт солёную воду - покорила весь Мурманск, но не затмил приход судна «Гринпис», с неприятными для советского руководства задачами. Они, наивники, намеревались посетить Новую Землю. Маленький вертолет, который был у них на борту, заставили убрать. После этого они пошли к Новой Земле, где доблестные пограничники в последний момент преградили им дорогу и даже обстреляли. Но все же на скоростном надувном катере они умудрились взять пробы земли. Я с Костей Носовым были гостями аж два дня на этом судне. Очень любопытные ребята. Одни похожи на бандитов, другие - на шпионов. А может это мой слишком, советский правильный взгляд. Они показывают снимки, сделанные со спутника, в отличие от нас, для них такое не секрет. Прекрасно виден ядерный полигон и подходящий



к нему ледакол. На столе свежие овощи, фрукты, отличное вино и вода в бутылках, тогда это было для нас в диковинку. Все яства привезли с собой.

Яхту оставили в морском порту на зимовку. Несмотря на охрану, ничего от неё не осталось, кроме корпуса, даже мачту спёрли. Вскрыли контейнер – всё пропало. Шёл 90-й год, в стране начался бардак.

В гостинице, в которой мы остановились, Матроскин стал всеобщим любимцем, когда он прохаживался по коридорам – все балдели. Походка у него, как у настоящего матроса. Он похоже стал косолапым – видно, постоянная качка сделала свое дело. После долгих уговоров и рекламы Матроскина приютила горничная. У меня не было возможности забрать его с собой. Громадное количество аппаратуры и других вещей плюс отсутствие ветеринарной справки. По большому счету, это самоуспокоение.

В 2006 году, когда на яхтах «Полярный круг» и «Адмирал Колчак» пришли из морского плавания в Тикси для погрузки на судно до Якутска, я не стал искушать судьбу и котенка Шкота не оставил, хотя улетал самолетом. Девчонки на регистрации дали добро – ведь в Тикси все на виду, к нам отношение особое. Мент на досмотре поставил условие – или я отдаю ему знак, привинченный к куртке, – «Почетному полярнику» или выбрасываю котяру. Пассажиры, находившиеся в накопителе, возмущенно встали на защиту моего любимца. В самолете, как и на яхте, он сидел у меня за пазухой, согревая. В доме он самый главный. По своему прикольному поведению он получил второе имя Бу-Тугуй, что в переводе с якутского языка – что такое. Сейчас для него большой праздник, когда его берешь с собой на яхту. Это удивительно – неужели, как и мы, он помнит о всех наших передрыгах.

В Мурманске я принял решение – принять Православие. И уже дома в прекрасный праздник «Благовещение» в Никольском храме покрестился. Все следующие путешествия совершались только с благословления моей родной православной церкви. Владыки Герман, Зосима и наш отец Алексий-священник Якутского казачьего полка не только благословляли, они ещё и молились за нас. Благодаря Господу написаны эти строки.

Стоит наш разграбленный «Якуцк» в Тикси. А ведь ему место на пьедестале. За две навигации эта спортивная яхта впервые в мире прошла Великий Северный морской путь и даже более, путь, который пытались





пройти до нас, но безуспешно. Без посторонней помощи это не удалось никому. Все проплывали львиную долю пути на борту кораблей. Север не такой уж большой – все на виду. После плавания мы отправили документы в Книгу рекордов Гиннеса. Получили ответ, где было сказано, что об этом надо было заявить заранее. Но теперь этот рекорд не будет зарегистрирован у других, мы как бы застолбили – ни нам, ни вам. До Мурманска дошли:

Капитан Эгидиус Лозорайтис (геодезист)

Пом.кап. Владислав Бочковский (журналист-оператор)

Рулевой Вячеслав Семендяев (радиоинженер)

Рулевой Валентин Ефремов (путешественник)

Рулевой Константин Носов (фотограф)



P. S.

Часто сам себе задаю вопрос – какое из путешествий самое сложное, и не нахожу ответа, самое опасное – это, конечно, плавание на яхтах по Ледовитому океану. А участие в лыжном переходе Якутск – Охотск, или путешествие на оленях до Полюса Холода, когда температура воздуха достигала 55-ти градусов ниже нуля, да и к тому же наледи, в которые мы проваливались, как правило, полярной ночью! Вода и мороз – вещи несовместимые, так же как и несовместимы парус и лёд – это дело для ненормальных. Кстати, мне не приходилось встретить настоящего путешественника, который был бы нормальным, в принятом обществе понятии. Нас часто не понимают, недооценивают, вставляют палки в колеса. И ведёт всё это к тому, что

мало кто нам вообще помогает. Может, это и правильно. Ведь никто нас не гонит из теплых обжитых квартир. Но, согласитесь, если бы не такие как мы – не были бы открыты материки и острова, не были бы отсняты интереснейшие фильмы и уникальные фотографии, не были бы, наконец, написаны прекрасные книги.

Весь Великий Северный морской путь за 1989-90 годы прошли капитан яхты «Якуцк» Эгидиус Лозорайтис и автор этих строк помощник капитана Владислав Бочковский.

Ушёл в мир иной мой наставник и друг Эгидиус Лозорайтис, нет с нами Володи Саввинова и Славы Семендяева. Царства им небесного.



Самое обидное то, что в республике на это достижение не обратили никакого внимания. Хотя в мировом парусном спорте этот факт оценён по достоинству. Рекорды можно ставить хоть каждый день, а быть первым – это уже очень серьёзно, такое бывает только однажды. Кстати, «Якуцк» из Тикси исчез.

Только через 9 лет, оснащённая по последнему слову техники, московская яхта из металла «Апостол Андрей» тоже за две навигации с капитаном и моим другом Николаем Литаву прошла этот путь, правда, в одном направлении – с востока на запад. Благополучно перезимовав в Тикси, яхту прилетели провожать президент Якутии Михаил Николаев, Владыка Герман и другие чиновники. Москва есть Москва. Вот так. Эта яхта стала второй преодолевшей Великий Северный морской путь. Наверное, стоит напомнить о том, что этот путь является самым коротким из Европы в Америку и Азию. На сегодняшний день это актуально. Весь мир экономит энергоресурсы. СМП в десятки раз короче других морских путей. Я горд тем, что яхта «Якуцк» в какой-то степени всколыхнула мир и напомнила о том, что наша родина Россия является великим государством.





Сегодня по СМП ходят не только российские, но и зарубежные яхтсмены. Кажется, незаметно, но идёт борьба, борьба за приоритет, за Россию, за её шельф.

Я с большим уважением отношусь к традиционным видам спорта якутского народа, но смею напомнить, по Якутии протекает великая сибирская река Лена и республику омывают два моря. Это вам не Суэцкий канал, это намного круче, какая республика может похвастать этим?! А какие моря, пусть читатели заглянут в географический атлас. Мы доказали, что даже на Севере, яхтенный спорт может не только существовать, но и с успехом развиваться.

Владислав Бочковский 2010 год



БОЧКОВСКИЙ ВЛАДИСЛАВ ВСЕВОЛОДОВИЧ

Родился в г. Якутске 3 января 1950 года. Профессия – кинооператор документального кино (высшая категория). На Якутском телевидении проработал с 1967 по 2007 год. С 1968–1970 года служил в пограничных войсках, старшина заставы, участник военных событий на советско-китайской границе, имеет медаль «За воинскую доблесть». В 1979 г. с отличием закончил курсы во Всесоюзном институте повышения квалификации работников телевидения и радио.

Член Союза журналистов России, член Союза кинематографистов Якутии. На ТВ был автором и ведущим программ «По родной Якутии», «Клуб путешественников Якутии», «Служат наши земляки». Будучи корреспондентом Центрального телевидения снял и подготовил около 500 материалов показанных в программах «Время», «Вести», «Клуб путешественников» и др. Дважды лауреат премий журналистов Якутии «Золотое перо», лауреат телефестивалей в г. Владивостоке, Магадане, Новосибирске, Петропавловске-Камчатском, Якутске за документальные фильмы. Гран-при за вклад в кинолетопись Якутии. Провел семь персональных фотовыставок. Начальник пресс службы Якутского казачьего полка, яхтенный капитан, «Почетный полярник». Женат, имеет троих взрослых детей. Путешественник-экстремал, яхтсмен, журналист-оператор. Успешно занимался водно-моторным спортом, лыжами, стрельбой. Под парусами пройдено 8 морей.



Основные экспедиции:

- 1978г.- поход на яхте «Стерх» Якутск-Тикси.
- 1979г.- поход на яхте «Темп» по морю Лаптевых (Тикси - устье р.Анабар-Кессюр).
- 1980г.- участник лыжного перехода Якутск-Охотск со спортсменами КГБ.
- 1980г.- поход на яхтах «Темп» и «Заря» - дельта р.Лена, реставрация памятника Де Лонгу..
- 1982г.- сплав на плоту по р.Олекма.
- 1985г.- сплав на плоту по р.Синяя.
- 1988г.- море Лаптевых, поиск останков экспедиции Э.Толля (Якутск-Тикси-Новосибирские острова-Тикси) яхта «Якуцк»
- 1989г.- участник и один из организаторов экспедиции итальянского путешественника Я.Палкевича на оленях до Полюса холода (Якутск-Оймякон).
- 1989г.- суперпереход на яхте «Якуцк» Тикси-бухта Проведения (пом.капитана).
- 1990г.- суперпереход на яхте «Якуцк» Тикси-Мурманск (пом.капитана).
- 1992г.- супермарафон на легковых автомобилях Якутск-Беренгов пролив.
- 1995-2000гг.- походы на яхте «Полярный круг» р.Лена, море Лаптевых.(капитан).
- 2002г.- автотур Якутск-Полюс холода.
- 2002г.- научное плавание на яхте «Искра» по двум морям Владивосток-Северо-Восток Сахалина (пом.капитана).
- 2003г.- яхта «Полярный круг» на Полярном круге (капитан).
- 2006г.- экспедиция на яхтах «Полярный круг» и «Адмирал Колчак» острова моря Лаптевых (руководитель-капитан).
- 2007г.- повторение плавания казаков-первопроходцев Якутск-Жигинск-Якутск посвященное 375-летию вхождения Якутии в состав России.Яхты «Полярный круг» и «Адмирал Колчак» (руководитель-капитан).

Впервые в мире на парусной яхте прошел Великий Северный морской путь. За рулем автомобиля проехал всю Россию, в том числе впервые до Беренгова пролива. Капитан и капитан-наставник яхт «Полярный круг» и «Адмирал Колчак», президент яхт-клуба. На основе путешествий созданы фильмы: «К полюсу», «Крещение», «Олекминский заповедник», «Северное братство», «Мир суровый-мир прекрасный», «Есть только миг...» и другие получившие признания и призы. Автор, режиссер, оператор более 50 фильмов.



(с) 2011 Владислав Бочковский



*Автор выражает благодарность
А. Подголову, А. Гамянину, И. Лозарйтис, А. Тирскому, А. Голубеву,
Якутскому Казачьему Полку*

vladislav.bochkovsky@yandex.ru

2013

(с) 1983 г. Владислав Божидаров

Январь

П 7 14 21 28
В 1 8 15 22 29
С 2 9 16 23 30
Ч 3 10 17 24 31
П 4 11 18 25
С 5 12 19 26
В 6 13 20 27

Февраль

П 4 11 18 25
В 5 12 19 26
С 6 13 20 27
Ч 7 14 21 28
П 1 8 15 22
С 2 9 16 23
В 3 10 17 24

Март

П 4 11 18 25
В 5 12 19 26
С 6 13 20 27
Ч 7 14 21 28
П 1 8 15 22 29
С 2 9 16 23 30
В 3 10 17 24 31

Апрель

П 1 8 15 22 29
В 2 9 16 23 30
С 3 10 17 24
Ч 4 11 18 25
П 5 12 19 26
С 6 13 20 27
В 7 14 21 28

Май

П 6 13 20 27
В 7 14 21 28
С 1 8 15 22 29
Ч 2 9 16 23 30
П 3 10 17 24 31
С 4 11 18 25
В 5 12 19 26

Июнь

П 3 10 17 24
В 4 11 18 25
С 5 12 19 26
Ч 6 13 20 27
П 7 14 21 28
С 1 8 15 22 29
В 2 9 16 23 30

Июль

П 1 8 15 22 29
В 2 9 16 23 30
С 3 10 17 24 31
Ч 4 11 18 25
П 5 12 19 26
С 6 13 20 27
В 7 14 21 28

Август

П 5 12 19 26
В 6 13 20 27
С 7 14 21 28
Ч 1 8 15 22 29
П 2 9 16 23 30
С 3 10 17 24 31
В 4 11 18 25

Сентябрь

П 2 9 16 23 30
В 3 10 17 24
С 4 11 18 25
Ч 5 12 19 26
П 6 13 20 27
С 7 14 21 28
В 1 8 15 22 29

Октябрь

П 7 14 21 28
В 1 8 15 22 29
С 2 9 16 23 30
Ч 3 10 17 24 31
П 4 11 18 25
С 5 12 19 26
В 6 13 20 27

Ноябрь

П 4 11 18 25
В 5 12 19 26
С 6 13 20 27
Ч 7 14 21 28
П 1 8 15 22 29
С 2 9 16 23 30
В 3 10 17 24

Декабрь

П 2 9 16 23 30
В 3 10 17 24 31
С 4 11 18 25
Ч 5 12 19 26
П 6 13 20 27
С 7 14 21 28
В 1 8 15 22 29

2012

Январь

Пн 2 9 16 23 30
Вт 3 10 17 24 31
Ср 4 11 18 25
Чт 5 12 19 26
Пт 6 13 20 27
Сб 7 14 21 28
Вс 1 8 15 22 29

Февраль

Пн 6 13 20 27
Вт 7 14 21 28
Ср 1 8 15 22 29
Чт 2 9 16 23
Пт 3 10 17 24
Сб 4 11 18 25
Вс 5 12 19 26

Март

Пн 5 12 19 26
Вт 6 13 20 27
Ср 7 14 21 28
Чт 1 8 15 22 29
Пт 2 9 16 23 30
Сб 3 10 17 24 31
Вс 4 11 18 25

Апрель

Пн 2 9 16 23 30
Вт 3 10 17 24
Ср 4 11 18 25
Чт 5 12 19 26
Пт 6 13 20 27
Сб 7 14 21 28
Вс 1 8 15 22 29

Май

Пн 7 14 21 28
Вт 1 8 15 22 29
Ср 2 9 16 23 30
Чт 3 10 17 24 31
Пт 4 11 18 25
Сб 5 12 19 26
Вс 6 13 20 27

Июнь

Пн 4 11 18 25
Вт 5 12 19 26
Ср 6 13 20 27
Чт 7 14 21 28
Пт 1 8 15 22 29
Сб 2 9 16 23 30
Вс 3 10 17 24

Июль

Пн 2 9 16 23 30
Вт 3 10 17 24 31
Ср 4 11 18 25
Чт 5 12 19 26
Пт 6 13 20 27
Сб 7 14 21 28
Вс 1 8 15 22 29

Август

Пн 6 13 20 27
Вт 7 14 21 28
Ср 1 8 15 22 29
Чт 2 9 16 23 30
Пт 3 10 17 24 31
Сб 4 11 18 25
Вс 5 12 19 26

Сентябрь

Пн 3 10 17 24
Вт 4 11 18 25
Ср 5 12 19 26
Чт 6 13 20 27
Пт 7 14 21 28
Сб 1 8 15 22 29
Вс 2 9 16 23 30

Октябрь

Пн 1 8 15 22 29
Вт 2 9 16 23 30
Ср 3 10 17 24 31
Чт 4 11 18 25
Пт 5 12 19 26
Сб 6 13 20 27
Вс 7 14 21 28

Ноябрь

Пн 5 12 19 26
Вт 6 13 20 27
Ср 7 14 21 28
Чт 1 8 15 22 29
Пт 2 9 16 23 30
Сб 3 10 17 24
Вс 4 11 18 25

Декабрь

Пн 3 10 17 24 31
Вт 4 11 18 25
Ср 5 12 19 26
Чт 6 13 20 27
Пт 7 14 21 28
Сб 1 8 15 22 29
Вс 2 9 16 23 30

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!