



АРКТИЧЕСКАЯ РЕГАТА

МИХАИЛ ТИГУШКИН
ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕННЫ АВТОРОМ

Бывает, что осуществленная мечта словно бы оставляет тебя обманутым. Часто перегораешь на пути к цели, и не остается ничего, кроме усталости и легкого разочарования. Но наша долгожданная встреча с Землей Франца-Иосифа была не такой. Радость и щенячий восторг переполняли нас по возвращении с этого таинственного архипелага.

Мы с Вели, капитаном финской яхты «Лена», стремились попасть туда четыре года, но разрешения на плавание к архипелагу получить никак не удалось. Эту непростую задачу решил Даниил Гаврилов, капитан российской яхты «Петр I», организовав после своей «полярной кругосветки» арктическую регату и ралли по российским ВВП. Регата с дистанцией в 1000 миль до 80° северной широты с заходом на Новую Землю и финишем на ЗФИ стала самой северной регатой в мире. Но найти для этого шикарного проекта достойные яхты, готовые надолго пойти в высокие широты, оказалось

непросто. Из пяти заявившихся участников на старт в Архангельск прибыло три: «Петр I», «Персей» и «Лена». Стартовали только две – «Персей», с генератором на палубе, отсутствием отопления, двумя членами экипажа и морем энтузиазма благоразумно решил отложить поход в высокие широты.

На борту «Лены» подобрался чудесный экипаж: капитан Вели, его младший сын Ристо, оператор Анти и я. Все мы уже не раз ходили вместе, и нам сама гонка была не так уж важна — хотелось увидеть новые земли северных морей. Тем не менее первые двое суток мы несли спинакер и успешно держались за питерской яхтой, а с учетом 25-процентного гандикапа даже выигрывали.



На траверзе мыса Канин Нос ветер скис, и на «Лене», недолго раздумывая, завели двигатель, что обусловило наше поражение в этой гонке, так как в результате мы превысили »



разрешенные условиями соревнований 20% ходового времени движения под мотором.

К сожалению, добро для захода на Новую Землю не было получено, и мы проложили курс на легендарный мыс Флора острова Нортбрук.

При подходе к 80° с.ш. яхта встретила разреженный лед, в который мы залезли поглубже и устроили показательное расталкивание его к неописуемой радости Анти. Он еще не попадал в ледовую ловушку и без усталости снимал на видео. Вся восточная часть архипелага, согласно ледовым картам, была забита льдом.

Через семь суток плавания «Лена», не дойдя 20 миль до финиша, бросила якорь в бухте Фока — ближайшей к мысу Флора, пройти мимо которого было бы преступлением. Красота захватывала дух, а воображение рисовало картины спасения Нансена Джексонем, случившегося 17 июня 1896 г.

Другая удивительная встреча произошла здесь же в 1913 г. «Св. Анна», на которой шла полярная экспедиция Георгия Брусилова по поиску Северо-Восточного прохода, была затерта льдами у полуострова Ямал и дрейфовала с середины октября 1912 г. В 160 км к северу от ЗФИ с разрешения Брусилова судно покинула группа матросов во главе со штурманом Альбановым (всего 11 человек), но до базы

Ф.Джексона на м.Флора добрался только сам Альбанов и матрос Конрад. Здесь они были подобраны возвращавшейся экспедицией Седова на судне «Св. Фока»...

Сейчас от лагеря на мысе ничего не осталось, кроме фундаментов и памятных крестов, так как постройки были разобраны и сожжены в топках «Св. Фоки» — без этого топлива ему было бы не добраться до материка.

«Петр I», дрейфуя, ждет нас в бухте Тихой. Якорные стоянки в архипелаге довольно проблематичны: приливно-отливные течения таскают лед и большие айсберги. Приходится то швартоваться прямо ко льду, то лежать в дрейфе, встать на якорь большая роскошь. Наша радостная встреча и поздравления соперников с победой омрачились тем, что лед отрезал нас от станции и товарищей.

Заброшенная в 1959 году полярная станция — это тоже легенда. Здесь в 1912–14 гг. зимовала экспедиция Георгия Яковлевича Седова на судне «Св. Фока». Отсюда во время второй зимовки в бухте Тихой Седов с двумя матросами вышел в феврале на Северный полюс и умер, не дойдя острова Рудольф. Его могила до сих пор не найдена. На советской полярной станции, созданной в 1929 году, за тридцать лет существования зарегистрировали 12 бракосочетаний и 11 рождений. Здесь

зимовали и готовились дрейфовать папанинцы, а полярный радист Кренкель установил рекорд дальности, связавшись с южно-полярной экспедицией.

По нынешним меркам станция в хорошем состоянии, почти нет углеводородных загрязнений. На станции много интересных объектов: ангар с самолетами, радиорубка, жилые дома, склады и механические мастерские. Большинство строений из-за выбитых окон под потолок забиты льдом, и что под ним скрывается, неизвестно. В восстановленном доме нас встретили геологи и биологи — пять человек занимаются инвентаризацией для обоснования включения архипелага в НП «Русская Арктика». Функционировала на станции и банька, ценность которой на Севере возрастает многократно.

После помывки и неожиданного для нас знакомства с медведями, мы приняли на борт нашего гида Юрия Викторовича Карякина и пошли в сторону действующей с 1959 г. полярной станции «столицы» архипелага — на о.Хейса. Мне туда заходить не очень хотелось: я знал, что это зона экологического бедствия. К моей тайной радости, ледовая обстановка не позволила нашим яхтам туда добраться. Вместо этого заглянули на остров Чамп с уникальными каменными шарами. Диаметр



от сантиметра до 3–4 м, эти геологические образования поражали воображение. Берег был словно усыпан ядрами. Некоторые шары были погружены в осадочные породы так, что на поверхности виднелись только верхушки, другие лежали, будто их только что аккуратно положили на поверхность земли.

Потом мы перешли на моржовый пляж, вмещавший стадо в пару сотен голов, фотографировали животных, решили устроить в сторонке пикник. Не тут-то было: группа из пяти веселых самок затеяла игру с томбуем «Петра I». Сначала они утопили его, а потом начали терзать якорь, явно пытаясь утащить яхту в открытое море. Мы весело наблюдали за этим с берега, пока не поняли, что мяса для пикника не будет, так как плыть в надувной лодке среди этого веселья страшновато. Попытка отпугнуть моржей дымовой шашкой с

треском провалилась: для начала она утонула, а потом какая-то особенно одаренная моржиха лапами подняла ее со дна!

Скоро к ним присоединилось еще несколько товаров, и веселье продолжилось.

«Лена» все это время стояла в покое (может, из-за того, что томбуй мы не поставили), и я спокойно перемещался с припасами между берегом и лодкой.

К счастью экипажа «Петра I» моржам надоело резвиться, и у него появилась возможность присоединиться к нам на берегу.

Время, даты и дни недели были разбиты на вахты, а солнце ходило по кругу, не скрываясь за горизонт. Это были счастливые дни, подарившие нам нечастую радость походить двумя бортами в компании единомышленников. Редкая возможность фотографировать друг друга, меняться экипажами, приглашать



UNISAIL

VOLVO PENTA



Почти 20 лет компания Юнисейл представляет двигатели VOLVO PENTA, электрооборудование VICTRON ENERGY и отопители WEBASTO. Полный сервис, компетентность, быстрота и качество.

Webasto
Feel the drive

victron energy
BLUE POWER



141703, Московская обл., г.Долгопрудный, ул.Якова Гунина, д.1, ХМСЗ
Телефон: +7 495 647 04 45
www.unisail.ru
info@unisail.ru



в гости, делиться впечатлениями и планами.

Вокруг все покрыто ледяными щитами, ледники спускаются в море и дробятся на голубые айсберги, кругом шныряют птицы, которым, как и нам, не живется в тропиках...

Придя на мыс Норвегия (о.Джексона), мы не смогли дождаться нашего проводника и без ружья пошли посидеть на камнях. Трудно было представить, как удалось перезимовать здесь Нансену с Йохансеном. Они жили вдвоем в каменной землянке при средней температуре в -20°C , а потом еще прошли 90 миль до м.Флора. Сохранились следы этого зимовья. На яхте, экономя солярку, мы иногда вынуждены были идти без отопления, и скажу честно — для меня это серьезное испытание. Да, действительно, корабли были деревянными, а люди стальными...

Юрий попенял на нашу неразумность и показал кадры нападения медведя на его коллегу. Да, здесь надо ходить с оружием, вот если бы еще на это давали разрешение иностранцам!

Пытаясь подняться к острову Рудольфа, встретили льды, и ледовый прогноз был неблагоприятным. Капитан «Петра I» решил не рисковать, а Вели хотел забраться дальше на север. Вопрос решил приказавший долго жить радиолокатор. Без него в тумане и льдах продвижение на север было бы неразумным,

и, достигнув $81^{\circ}35'$ с.ш., мы повернули на юг к Земле Александры. Там мы планировали отдохнуть на военной базе — станции Нагурская, попутно заправив топлива на обратную дорогу.

Увы, все оказалось не так, как мы планировали: разрешение на заход яхты «Петр I» куда-то потерялось, и экипажу категорически отказали в сходе на берег. Сутки ожидания и повторный запрос ничего не дали. Экипаж «Лены» на берег пустили и даже, явно что-то перепутав, разрешили фотографировать. С ног до головы извозившись в солярке, мы перевезли на яхту с помощью тузика 400 л топлива в канистрах.

Я был поражен размахом загрязнения окрестностей. Печально, что на Нагурской безобразия, творящиеся на берегу, венчал пограничный столб и табличка об особо охраняемой природной территории.

Отсюда хотелось как можно скорей уйти, и мы отправились к острову Белл.

В 1881 году паровую шхуну «Эйра», на которой предпринял экспедицию шотландский яхтсмен Бенджамин Ли Смит, раздавило льдами у м.Флора. 25 человек не смогли перебраться к заранее подготовленному зимовью на о.Белл (дом «Эйры»), и им пришлось зимовать в хижине, построенной из обломков шхуны. А дом «Эйры» на удивление хорошо

сохранился, хоть и стоял без дверей. Здесь экипаж «Лены» ждала неожиданная встреча. Мы встали на якорь у приглубого берега и, высадившись на землю, пошли гулять к домику. Окрестности хорошо просматривались, мы были вооружены ракетницей и тремя фальшфейерами. Посетив домик, решили навестить могилу, что была неподалеку. В руках у меня был бинокль, и я издал замечательный объект. На камнях, в неестественной позе, весь вывернувшись, лежал медведь. Мы решили, что он мертвый, и стали подходить. И тут оказалась, что это вполне здоровая медведица с медвежатами. На наше счастье мы были достаточно далеко от нее и находились с подветренной стороны. Пришлось быстро ретироваться. Когда мы были уже на яхте и проходили неподалеку, она вышла на берег со всем своим семейством, словно бы прощаясь с нами...

На обратном пути «Лена» обогнала яхту «Петр I» и сровняла счет. Исход второго этапа гонки определил свежий попутный ветер, при котором мы 400 миль шли под спинакером, трижды меняя истертые шкоты, но сохраняя парус. Вспоминая это плавание, мы меньше всего думаем о спортивных достижениях. Завороживший нас Север снова манит к себе... ❖

Gill® Коллекция
одежды 2012

RESPECT THE ELEMENTS™



«Фордевинд-Регата», официальный дистрибьютор GILL в России
197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7,
тел: (812) 320 1853, факс: (812) 323 9563
www.fordewind-regatta.ru



Земля Франца-Иосифа — архипелаг в Северном Ледовитом океане, на севере Европы. Часть полярных владений России, входит в состав Приморского района Архангельской области. Состоит из 191 острова, общая площадь 16134 км². Существование группы островов к востоку от Шпицбергена предсказывал еще Ломоносов, позднее — Шиллинг и Кропоткин. Последний даже представил в Русском Географическом обществе в 1871 году свой проект экспедиции для их исследования, однако правительство отказало ему в средствах. Открыт совершенно случайно: австро-венгерская экспедиция под руководством Карла Вейпрехта и Юлиуса Пайера, на парусно-паровой шхуне «Адмирал Тегетгофф» отправившаяся в 1872 г. для открытия Северо-Восточного прохода, была затерта льдами и 30 августа 1873 г. прибита к берегам неизвестной земли. Обследовав ее, австрийские путешественники дали ей имя австро-венгерского императора Франца-Иосифа I.

