

275 лет исполнилось со дня открытия русской Америки и 25 лет со дня официального похода камчатских парусников к берегам Аляски.

Немного предыстории.□

В сентябре 1990 года камчатский крейсерский яхтклуб получил официальное приглашение от губернатора Аляски Брюсса Батэлло посетить с амый северный штат Америки

и принять участие в праздновании 250-летия со дня открытия русскими мореплавателями самой далекой земли Российской Империи. Приглашение было принято, и в июне 1991 года три камчатских яхты отправились в дальнейшее плавание. Ниже мы приводим воспоминания участника похода Евгения Панченко. Впервые его воспоминания были опубликованы в Соболевской районной газете «Рассвет» в 1992 году.

Вообще, с открытием Русской Америки у историков возникло много вопросов. Официально считается, что первые русские, которым открылись берега Аляски, были моряки со «Святого Павла» под командованием Алексея Чирикова в 1741 году. Однако значительно раньше берега далекой северной земли (1648 году) увидели члены экспедиции Семена Дежнева. В 1732 году на боте «Святой Гавриил» Михаил Гвоздев достиг побережья Аляски в районе мыса Принца Уэльского. Он определил координаты и нанес на карту несколько сот километров побережья полуострова Сьюарт, затем вернулся в Нижне-Камчатский острог.

В 1772 году на Алеутских островах было основано первое торговое русское поселение. С точки зрения истории из этих дат трудно выбрать ту, которая является точкой отсчета со дня открытия русскими первопроходцами Аляски. А последнюю дату, пожалуй, можно взять для исчисления срока для такого понятия, как Русская Америка.

Все в нашей истории непросто. Русская Америка была продана США в октябре 1867 года за 7 миллионов 200 тысяч долларов. Об этой торговой акции

рассказывалось

много. С одной стороны существует версия о чисто коммерческом характере сделки. По

другой версии царское правительство Александра II
(царя Освободителя)

было вынуждено продать Аляску, иначе ее рано или поздно забрали бы силой Соединенные Штаты Америки, а у России не было сил и возможностей ее защищать. После поражения в Крымской (Восточной) войне международное положение Российской Империи было едва ли не самым худшим, начиная с 1725 года. Кстати, последним губернатором Аляски был князь Дмитрий Максудов, герой обороны Петропавловского порта 1854 года.

Вячеслав СКАЛАЦКИИ

Поднять паруса!□

Последний представитель властей покинул борт яхты. Граница закрыта. Неужто свершилось? В последние дни думалось, что различным обстоятельствам те будет конца и грандиозным планам не суждено сбыться. Выход, первоначально назначенный на 11 июня, откладывался со дня на день. Уже и областное радио сообщило о том, что три камчатские яхты отправились к берегам Америки, а командор похода, председатель Камчатской федерации парусного спорта Зигмас Жилайтис продолжал осаждать пороги различных инстанций.

Но вот все позади. Паспорта моряков на руках, на судовых ролях необходимые отметки всех служб. 27 июня в 12 часов ждем пограничников и таможню. Время 15:30, нет ни властей, ни Жилайтиса, который еще с утра уехал за ними. Приподнятое настроение постепенно улетучивается. Этому способствует и погода: с утра нудный мелкий дождь, кажется, что кроме серой в природе не существует других красок.

У причала Камчатского крейсерского яхт-клуба покачиваются три яхты, снаряженные в дальний вояж – два алькора (тип яхты – прим. ред.): «Авача» и «Тарпон», принадлежащие клубу, и ЛЭС-35 «Сталкер» Камчатского морского пароходства. На берегу немногочисленные провожающие. Представители телевидения, взяв интервью у членов экипажей, потеряв надежду заснять самый торжественный момент – отход, подались восвояси. Журналисты областных газет, несмотря на промозглую сырость, терпеливо ждут.

Наконец, в 16 часов появляется машина с пограничниками. Формальности не занимают много времени. Первым на выход из Богородского озера направляется «Сталкер», минут

через 30 следом уходит «Авача». Очередь за нами. Отданы швартовы, подтягиваемся на якорном конце и... не можем оторвать якорь от грунта. Несколько минут безуспешно пытаемся выбрать якорь, наконец, решаем оставить его на дне, благо на борту есть еще один. Члены экипажа несколько удручены – нехорошая примета, но делать нечего. Поход начался.

На выходе из Авачинской бухты разминулись с «Байкалом», входящим в порт. Металлическая яхта проекта «Гидра» из Иркутска. Ребята идут из Владивостока и тоже на Америку. С «Байкалом» в дальнейшем судьба сведет нас еще не раз.

Океан встречает умеренной зыбью и свежим ветром. Впереди маячит «Авача», «Сталкера» уже не видно вовсе. На «Аваче» начинают менять «геную» на лавировочный стаксель, это дает возможность «Тарпону» уйти вперед.

Стихия, не мудрствуя лукаво, сразу же решила испытать экипажи на прочность. Ночью начался 6-балльный шторм. Из 8 членов нашего экипажа – 6 укачались. Несмотря на это, каждый делает свою работу, вахты сменяются без задержки. Шторм, благо попутный, продолжался трое суток, но уже через двое весь экипаж адаптировался и, хотя неприятные ощущения некоторое время еще присутствовали, по крайней мере, прекратилась дань Нептуну.

Самое время представить моих товарищей по плаванию. Для «Алькора» в таком походе нас несколько многовато – восемь. Но как говорится: «В тесноте, да не в обиде».

Флагман похода Зигмас Жилайтис, в прошлом военный моряк, капитан 3 ранга, ныне штатный работник яхт-клуба (умер у берегов Коста-Рики на борту яхты «Камчатка» в 2002 году). Олег Ветров – капитан, яхтсмен с более чем 25-летним стажем, многократный участник гонок на кубок Черного моря, капитан севастопольского «Фиолента», военный музыкант, он уже несколько лет как перевелся с Черноморского флота на Тихоокеанский, но и здесь остался верен своему увлечению (давно уже снова в Севастополе и капитанит на том же «Фиоленте»). Валерий Федоренко, наш механик и вообще мастер на все руки. Основная тяжесть по ремонту и подготовке яхты к походу легла именно на него и Володю Тарасова. Тарасов – старпом. В обычной жизни – старшина водолазов. Некоторое время назад ходил в моря на рыбацких судах начальником радиостанции (схоронили Володю в 2006 году).

Геннадий Струначев – корреспондент «Камчатской правды», единственный из экипажа, кому ранее не доводилось ходить под парусом. Тем не менее, один из самых бывалых. Выпускник Ростовской мореходки, за 14 лет в рыбацком море прошел на РСе путь от матроса до капитана. В экипаже выполняет обязанности штурмана.

Боцман Юра Соколов. Офицер – подводник. Наличие в экипаже его и Ветрова – явная примета перемен происходящих в стране. То, что разрешат участие в походе механику-атомщику – не верилось до последнего момента. Еще учась в Севастопольском училище, Юра ходил в экипаже у Ветрова. И вот совершенно случайно военная судьба вновь свела их на Камчатке (Юра дослужился до командира сменного экипажа атомохода, демобилизовался). Виктор Титов – на берегу наладчик систем контроля и автоматики во вневедомственной охране. Также изрядную часть жизни провел на рыбацких судах. И автор этих строк – уже неработающий пенсионер.

Экипаж не молод. Самому «юному» – Юрию – двадцать семь, трое других подбираются к сорокалетию, остальные значительно переступили этот рубеж. (Мне тогда едва 35 исполнилось, а писал – экипаж не молод, эх...)

Недолгая передышка после первого шторма и вот яхту уже нещадно швыряет

следующий.

Ветер зашел до противного и, набрав силу, задул до 30 м/сек. Отныне и до самого Датч-Харбора нам суждено было пробираться в лавировку. За весь переход солнце ни разу не порадовало своим присутствием, что свело на нет все попытки определить местоположение с помощью секстанта. Не в пример «Аваче» и «Сталкеру», идем только по счислению. «Авача», посетившая американские берета в прошлом году, обзавелась «Лораном С». «Сталкер» же пароходство экипировало так, как можно только мечтать: радиолокатор фирмы «Фуруно», аппаратура для приема факсимильных карт погоды, «Лоран».

На «Тарпоне» и «Сталкере» есть любительские радиостанции, посредством которых можно поддерживать связь практически с любой точкой земного шара, чем с успехом и занимался весь поход наш флагман Жилайтис. Благодаря ему, родственники постоянно знали о местонахождении «Тарпона», а мы были в курсе «домашних» дел.

Вскоре после выхода на «Сталкере» серьезно заболел старпом и, получив разрешение от американских властей, экипаж вынужден был зайти в бухту Убиенная на острове Атту, самом близком в Алеутской гряде к нашей территории. Здесь через несколько суток ожидания старпома передали на советское судно «Художник Коненков», следующее из Ванкувера и доставившее больного в Петропавловск, где он срочно был прооперирован. Все закончилось благополучно, не считая того, что поход для Алексея, к которому он столь долго готовился, закончился, лишь только начавшись.

А мы тем временем продолжаем плавание, втягиваясь в чередование вахт и часов отдыха. Флагман и кок вахт не несут, а из оставшихся шести человек сформированы три вахты, которые и поделили время по стандартному судовому расписанию. Мне с Юрой Соколовым досталось с 4:00 до 8:00 и с 16:00 до 20:00. Два часа на руле, два – на шкотах. Первые дни в свободное от вахт время, в основном, отсыпаемся: благо, материальная часть позволяет это. Да и на вахте работы с парусами не слишком много, так что есть возможность предаться созерцанию океана. И хотя все без исключения в экипаже не один год могли это делать ранее, тем не менее зрелище могучей стихии не перестает радовать взор, особенно в начале похода.

На пятнадцатые сутки плавания, когда до Датч-Харбора осталось менее 100 миль, на горизонте появился парус. Предположили, что это «Авача», однако вскоре выяснилось, что нас догнал «Байкал». Так, на пару, мы и вошли в Капитанский залив о. Уналашка.

Здравствуй Америка!

В советских лоциях га-вань Датч-Харбор числит-ся военно-морской базой. И хотя яхтсмены, посетившие этот порт ранее, говорили о том, что не встретили ни одного военного корабля, опасения возможных осложнений с военным ведомством не покидали нас.

Задолго до подхода к приемному бую мы стали вызывать лоцманскую станцию, но все безрезультатно. Привязались к «Байкалу», который встал на якорь ранее и решили подождать до утра.

С рассветом рассматриваем сурово-сдержанный пейзаж залива. Тут и «Авача» подоспела, отстав от нас ровно на пол-суток. Лоцманский катер, указав место стоянки, отбыл восвояси.

На берегу все в дико-винку. Перевариваем первые впечатления. Портовые власти встречают радушно, но между тем нас ожидают неприятности. Оказывается, советский паспорт моряка в США не признается и нам необходимо оформлять въездные визы, за что приходится расплачиваться валютой, которой у экипажа не слишком много.

Есть и еще один нюанс – у нас, в отличие от «Авачи» и «Байкала», нет наличных денег. Не успев получить валюту в Союзе, за ней нужно было лететь в Находку, (представляете, какое время было!) мы попросили наших спонсоров перевести ее на счет агентирующей фирмы в Датч-Харборе, о чем в дальнейшем не раз пожалели. Если для экипажей «Авачи» и «Байкала», плативших за портовые формальности наличными, заход обошелся в 200 долларов, то с нас фирма «Аламар» сняла 3500 и даже, несмотря на все наши просьбы, так и не представила счет с указанием, на что же эти деньги были потрачены. Такая же участь в дальнейшем ожидала и экипаж «Сталкера».

Забегая вперед, справедливости ради, отмечу, что, когда мы оказались в безвыходном положении в Канаде, ища деньги для оплаты проведенного ремонта, «Аламар» покрыл часть наших расходов, заплатив судоверфи 700 долларов. Но даже и после этого нас не покинула уверенность в том, что «Аламар» попросту «нагрел» на нас руки.

Попривыкнув к Америке, мы скоро поняли, что Датч-Харбор – это довольно-таки глухая провинция с постоянным населением чуть больше 2,5 тысяч человек. Но в летний период за счет сезонных рабочих рыбообработывающих предприятий количество жителей возрастает до 15 тысяч. Несмотря на неприятности с визами и «Аламаром», прием, устроенный местными жителями, был очень радушным и скрасил горечь финансовых потерь.

И все же наиболее яркое впечатление от первого посещения Датч-Харбора связано с заходом туда вслед за нами камчатского супертраулера «XXVII съезд КПСС» и наша помывка на нем в сауне. Вот уж где душу отвели! Как потом окажется, траулер сыграет не последнюю роль в судьбе «Тарпона».

Дни стоянки пролетели быстро. И вот уже отвесные скалы острова Уналашка проплывают справа по борту. Входим в пролив Акутан. Сильнейший сулой (беспорядочные волны) и встречное течение не позволяют продвигаться вперед даже под двигателем. До наступления темноты успеваем стать на якорь в бухте Инглиш-Бей и заваливаемся спать.

С первыми лучами солнца поднимаем паруса. Течение к этому времени сменило направление на попутное, и мы благополучно выходим в воды Тихого Океана. Курс на остров Кадьяк. Наконец-то погода балует нас ярким солнцем и безоблачным небом. Палуба уподобляется сочинскому пляжу в разгар сезона. Нельзя буквально сделать и шагу, не наступив при этом на кого-нибудь из членов экипажа. Везде, где только можно, развешены вещи для просушки. Настоящий Ноев Ковчег. На подходе к Кадьяку попадаем в огромное стадо китов. Из воды то тут, то там показываются огромные туши, вслед за фонтанами слышны глубокие вздохи. Зрелище изумительное, беспрестанно щелкают фотоаппараты. Однако рядом с этими исполинами чувствуешь себя не вполне уютно. Включаем двигатель, чтобы поскорее избавиться от опасного соседства. Переход до Кадьяка занял восемь суток, из них двое почти полного штиля.

Остров и одноименный городок очаровали всех. После скупого на зелень Датч-Харбора изумруд лесов и ультрамарин вод Кадьяка, аккуратные дома и ухоженные улицы буквально завораживают. С этим островом, бывшим некогда одним из центров Русской Америки, у членов экипажа связаны наиболее теплые воспоминания. Радушию хозяев не было границ. Нам показывали все: начиная от рыбоперерабатывающих заводов и научно-исследовательских лабораторий по крабу и морской биотехнологии и кончая базой береговой охраны США. Троице счастливицам даже удалось полетать за штурвалом учебного самолета. Старпом Володя Тарасов говорил: «Всю жизнь мечтал полетать на самолете самостоятельно. Уже и не чаял, что в мои годы эта мечта сбудется. Оказывается, для этого надо было просто попасть в Америку».

Запомнился Кадьяк и еще одним событием. Мы стали первыми русскими зрителями, кому довелось посмотреть спектакль об основателе Русско-Американской Компании Александре Баранове. Спектакль этот ежегодно, на протяжении вот уже более 20 лет, ставится на сцене Зеленого театра. Мы были до глубины души тронуты той

бережностью, с которой кадьякцы относятся к русской истории острова и всей Русской Америки. Не смотря на то, что Кадьяк расположен на 4 градуса севернее Датч-Харбора, климат здесь, благодаря теплomu течению, несравненно мягче. Это в большей степени способствует развитию парусного спорта. Если в Датч-Харборе всего две местных яхты, то на Кадьяке мы встретили целый флот мачт. Правда, своего яхт-клуба тоже нет. Здесь многие из нас впервые воочию увидели плоды современного яхтостроения. Про нас же одна чета американских яхт-сменов, кажется каким-то образом имеющая отношение к семейству Рок-феллеров, сказала: «Русские вторично открывают Америку и снова на таких же судах, как и в 18-м веке». Да, нашему старенькому алькору было очень далеко до суперяхты миллионеров. Особенно американцев удивляло то обстоятельство, что нас на такой яхте восемь. Узнав о количестве членов экипажа, спрашивающий, как правило, делал квадратные глаза и на некоторое время терял дар речи, а первым словом после этого очень часто было слово «крези» (сумасшедшие). Причем, это неизменно повторялось во всех пунктах наших заходов.

Идем на юг

В один из сеансов радиосвязи, которые Жилайтис регулярно проводил даже на стоянках, мы получили радиogramму, где Камчатское отделение Советского фонда мира уведомяло нас о том, что программа, связанная с плаванием С. Чеботарева, прекращается и значит, нам необходимо было выработать новый план нашего похода.

Чтобы была ясность, необходимо на несколько месяцев вернуться назад. Многие читатели наверняка слышали о юном павлодарце Сергее Чеботареве, который летом 1991 года предпринял попытку на спасательном плоту пересечь Тихий океан. Отправившись от берегов Камчатки, он предполагал попасть в струю Северо-Тихоокеанского течения и за 4 - 5 месяцев достигнуть Калифорнии. По первоначальному плану в этом плавании его должна была сопровождать яхта. В дальнейшем из-за организационных неувязок от этого отказались и посчитали, что будет достаточно, если яхта встретит плот у берегов Америки. Выполнить эту миссию Камчатское отделение фонда мира – один из организаторов плавания С. Чеботарева – попросило экипаж «Тарпона», который готовился к походу на празднества по случаю юбилея Русской Америки. Предложение было принято. После завершения программы на Аляске предполагалось идти на юг и там ждать Чеботарева. В этом случае дальнейшее финансирование похода брал на себя Фонд мира. Сергей отправился в плавание 18 мая, с тех пор его больше никто не видел. Находясь в море, мы не знали всех перипетий его эпопеи, и получение радиogramмы означало только, что мы лишаемся дополнительного источника финансирования. Однако экипаж уже настроился идти на юг, большим было желание посмотреть настоящую Америку. С таким расчетом у каждого были спланированы и отпуска. Посоветовавшись, решили все-таки

спуститься до Сиэтла, а уже оттуда направляться домой. К этому времени мы уже расстались с другими яхтами. «Стал-кер» направился в Сит-ку, а «Байкал» и «Авача» держали курс на Сьюард.

Проводить нас из Кадьяка пришли все на-ши новые друзья. Народу на причале собралось из-рядно. Не обошлось без слез. И вот уже прекрас-ный остров тает за кор-мой.

Плавание до пролива Хуан де Фука, отделяю-щего с юга Ванкувер от материка, запомнилось довольно сильным попут-ным ветром. На этом участке пройдены рекордные расстояния за вахту и за сутки, скорость по-рой достигала 10 узлов, даже дух захватывало. В один из дней, на полном «фордаке» (фордевинд – попутный курс) стаксельшкотом сбило у меня с голо-вы вязаную шапочку. От-личная шапочка – теп-лая, а главное, совсем не растягивается. Я как представил, что нам да-мой осенью возвращать-ся и, наверное, такая тос-ка у меня на лице нари-совалась, что Ветров дал команду отработать ма-невр «человек за бор-том». Шапочка была спасена. Я радовался так, будто это меня са-мого выловили из-за бор-та.

На сеансе связи из до-ма сообщили, что мне пришло из Москвы удос-товерение Общества Сво-бодных Путешественников. Мелочь, а приятно.

Так и проходят дни: в небольших радостях и мелких неприятностях. Большинство неприятнос-тей со временем забываются, а приятные момен-ты остаются в памяти.

На одиннадцатые сут-ки прибыли в Порт-Анжелес. В Кадьяке мы обзавелись навигационной станцией «Лоран С», так что трудностей с навига-цией не возникло. Про-стояв в гавани двое суток, поздней ночью сни-маемся на Сиэтл. Рассто-яние в 60 миль прошли за 14 часов, большей частью под двигателем, в густом тумане.

Сиэтл – яхтенная сто-лица западного побере-жья США. Огромное ко-личество отличных благо-устроенных марин в раз-личных частях

города.

У нас сложилось впечатление, что яхт в Сиэтле больше, чем во всем Советском Союзе. Так оно, наверное, и есть. Мы остановились в одной из самых больших – Шил-Шол-бей марине. Она рассчитана на стоянку 1500 судов. Прием, устроенный нам местными яхтсменами, превзошел все ожидания. А различные парусные фирмы, которых в Сиэтле немало, как будто бы соревновались друг с другом по поводу того, кто больше окажет нам услуг. Экипажу подарили отличные новые

грот

и

лавировочный стаксель, большое количество дельных вещей, много метров веревок. Делалось это, как правило, после знакомства с нашим оборудованием и оснащением. От подарков мы не отказывались.

К всеобщей радости, судьба еще раз подарила нам встречу с «Байка-лом», который зашел в Сиэтл по пути в Сан-Франциско.

Августовские события в Москве застали нас в Сиэтле. На яхты один за другим приходили представители радио, телевидения, различных газет. В роли телезвезды выступал Юра Соколов, как более-менее объясняющийся по-английски. Но и его знаний хватало лишь на то, чтобы говорить, что это плохие для нас новости. В эти дни каждому из нас была предоставлена возможность получить политическое убежище, однако желающих не нашлось.

Как ни хорошо на берегу, но уже пора собираться в обратную дорогу. Кончается август, а путь домой лежит через северные широты. Дуга большого круга неминуемо ведет нас снова в особенно бурное в осеннюю пору Берингово море. Американские яхтсмены советуют возвращаться через Гавайские острова, мотивируя это благоприятными ветрами. Гавайи – голубая мечта, но вариант для экипажа неприемлемый. Наша автономность ограничена запасами пресной воды. Емкости позволяют взять на борт

270 литров. Еще на первом переходе до Датч-Харбора нам пришлось ввести режим крайней экономии воды. А в случае южного маршрута длина переходов увеличивается почти в два раза.

24 августа во второй половине дня покидаем гостеприимный Сиэтл. В предвкушении не более чем приятной прогулки по проливу, сменившись с вечерней вахты, оставляю кое-что из личной одежды на верхней палубе. Ночью внезапно налетает сильнейший шквал. Короткая и крутая волна вырастает до 2-х метров. Бак (носовая часть судна – прим ред.) заливают водой. К утру – тишь и благодать, как будто ничего и не было. И кроссоков, служивших верой и правдой, как не бывало. Впредь – урок.

Заходим в Порт-Анжелес для пополнения запасов топлива, но встретившись со старыми друзьями, задерживаемся на двое суток. Здесь помощник шерифа – Данута, с которой мы подружились еще в предыдущий заход, сводила нас на экскурсию в местную тюрьму. Об их подобных заведениях в нашей прессе писалось немало, да и по ЦТ показывали, поэтому распространяться не буду. Скажу только, что в подобных тюрьмах сидят за не слишком серьезные преступления, как правило, сроком до года.

28 августа яхту уже мерно качает крупная океанская зыбь. Перед выходом на базе береговой охраны взяли карту погоды. Неприятностей она не сулит.

В первую ночь в океане снится мне сон: я уже дома, в кругу друзей, рассказываю, какое замечательное плавание было и сожалю, что его не довелось довести до конца. В этот момент просыпаюсь. Неприятный осадок не покидает до конца дня.

Продолжение следует