Вокруг света Северным морским путём.

Беспрецедентное в мировой истории мореплавания путешествие совершили наши соотечественники в 2010 году. Команда молодых яхтсменов на парусной яхте "Петр Первый" прошли за один навигационный сезон вокруг света по Северному Ледовитому океану. Ранее пройти без ледокола вдоль северного побережья России и Канады (Северо-Восточным и Северо-Западным проходом) без зимовки не удавалось никому! Великий норвежец Рауль Амундсен сто лет назад проходил этот маршрут за две экспедиции и с зимовками. Николай Литау на яхте "Апостол Андрей" проходил в этих местах в 1997-99 и в 2001-03 годах тоже двумя экспедициями с зимовками.

Возраст команды "Пётра Первого" по меркам парусного спорта очень молодой - 23- 26 лет. Состав команды: капитан - Даниил Гаврилов, старпом - Елена Соловьева, боцман Сергей Смирнов, матросы Сергей Мурзаев, Николай Борисова, Алексей Васильев. На отдельных этапах путешествия участвовали также другие яхтсмены, в том числе и руководитель экспедиции Юрий Гаврилов. Может быть, именно юность позволила им так рисковать, зачастую пренебрегая предостережениями Института Арктики и Антарктики? Однако параллельно нашим яхтсменам тем же маршрутом шёл норвежский тримаран "Nothern Passage" под руководством опытного Борге Оусланда с интернациональным экипажем на борту. По сравнению с "Пётром Первым" лодка у иностранных партнёров была более быстроходная и современная. Яхты не соревновались, норвежцы просто хотели повторить переход знаменитого соотечественника Амундсена. Тем не менее, после дружеской встречи в Певеке все-таки было нечто похожее на гонку - лодки стремились опередить друг друга. "Петр Первый" обогнал "Nothern Passage", пройдя Северо-Восточным и Северо-Западным проходом на сутки раньше.

Выйдя из Санкт Петербурга 4 июня 2010 года, бесстрашные мореплаватели обогнули Скандинавию и двинулись по направлению к Мурманску, прибыв в пункт назначения 6 июля. За месяц плавания команда приобрела необходимые навыки мореплавания в северных широтах и привыкла к вахтенному графику дежурств. В Мурманске были пополнены запасы горючего и продовольствия, команда подготовилась к практически полной автономности, ведь в арктических широтах помощи ждать неоткуда.

Основное полярное плавание по сути и началось из Мурманска, откуда путешественники взяли курс на Новую Землю. Было два варианта маршрута - обогнуть остров с севера, минуя мыс Желания, или с юга, через Карский пролив.

Северный путь был на 200 миль короче, и ребята рискнули, попав в 7-бальный шторм в Баренцевом море, порядком измотавший мореплавателей и порвавший часть парусов. Было решено сделать стоянку на Новой Земле. Вставали на якорь в знаменитой Русской гавани при ветре 30 м/с, хотя по всем описаниям бухта была полностью защищённой от ветра. Видимо, в описании забыли про бора - сильный ветер, дующий с материка. Однако "Пётру Первому" удалось зацепиться якорем за подводный кабель и так простоять сутки, пережидая ветер. На следующий день перешвартовались и посетили заброшенную полярную станцию, оставив послание для следующей экспедиции. Послание получили члены команды Николая Литау годом позже.

Покидая "Новую Землю", путешественники взяли курс на мыс Челюскин полуострова Таймыр - самую северную точку материка Евразия. На материке "Петр Первый" ожидали пограничники, обещавшие помощь в ремонте и в пополнении запасов. Однако, когда яхта подошла ближе, оказалось, что обе бухты мыса Челюскин полностью забиты льдом. Пришлось отойти восточнее в бухту Зимовочная, откуда яхта отправилась к острову Андрея.

 С этого момента началось совсем другое - ледовое - плавание "Пётра Первого". Институт Арктики и Антарктики категорически рекомендовал вернуться на мыс Челюскина и переждать скопление больших льдов. Но это означало бы срыв кругосветки в один сезон, и команда "Пётра Первого" решила прорываться через льды на восток.

Штурм Таймырского ледяного массива занял две недели, ледовые массивы достигали 9 баллов, ребятам приходилось в буквальном смысле проталкиваться среди льдин, отталкивая их бамбуковыми шестами. Яхтсмены научились дрейфовать, швартуясь к самой крупной льдине, следуя за ней какое то время, ходить в ледовые разведки, оценивать на глаз мощность льда. Прорвались, иногда выжидая, иногда лавируя между льдами, иногда дрейфуя вместе с ними. Зачастую приходилось в течение 10 -12 часов без отдыха бороться за свободное от льда пространство. Потом заступала следующая смена, чтобы люди могли немного согреться, поесть и поспать. Капитан Даниил Гаврилов вспоминает:"Когда мы увидели первый лёд, мы показывали на него:"смотрите, лёд", но это была одна льдинка, плавающая в океане. А потом у нас было 3-4 недели, когда вокруг нас до горизонта вообще не было чистой воды - мы шли в 9-10 бальном льду". Уже практически преодолев Таймырский массив, яхта налетела таки на льдину, в результате чего на 10 часов лишилась рулевого управления. Поломку удалось временно поправить, но румпель после этого вручную не поворачивался- только мощными лебедками.

Тем не менее, льды были позади, а путь лежал к Тикси, где возможна была дозаправка необходимым и исправление поломок. Ремонт в Тикси прошёл в рекордно быстрые сроки - за три дня удалось выправить перо руля. На помощь пришли береговые службы и экипаж буксира МЧС "Неотразимый". После месяца автономного плавания было особенно приятно побыть на материке и насладиться прелестями цивилизации, однако время поджимало, нужно было спешить- летний сезон на Севере короткий.

Следующий пункт маршрута - Певек - порадовал не только тёплым приемом и живописным пейзажем, но и прибывшим туда норвежским тримараном "Nothern Passage", идущим почти параллельно с "Пётром Первым". Встреча была сердечной - путешественники всего мира говорят на одном языке. Еще одна приятная неожиданность порадовала команду "Пётра Первого". По случаю иностранных гостей в Певек прибыли пограничники, что позволило "закрыть" российскую границу здесь, не заходя в Бухту Провидения в Берингов проливе, ведь это потребовало бы несколько дополнительных дней. Так что Певек стал последней остановкой на российской земле.

Чукотское море порядком потрепало "Петр Первый" штормовой погодой, так что пришлось сделать незапланированную остановку в Барроу, на Аляске вместо плановой в Туктоятуке. Наступил сентябрь, а впереди была еще одна из самых трудных частей маршрута - Канадские проливы. Опасность в том, что иногда в это время проливы могут быть забиты льдом, и тогда корабли просто блокируются до изменения погоды, которого в это время года может уже и не быть. Помимо этого, можно встретиться и с отдельными многолетними льдинами, довольно опасными из-за глубокой подводной части. Шторма и ветра тоже не отменяются.

Штурм Канадских проливов потребовал много времени и усилий. Путешественники сделали остановки в Сачс-Харбор и Кембридж-Бэй. Один из последних проливов - Белло - особенно опасен из-за своей узости, подводной скалы и водоворотов. На выходе из этого пролива температура воды стала близка к нулю, начал образовываться молодой лёд. Начиналась арктическая Зима, но это уже не страшило мореплавателей - Северо-Западный проход (как и Северо-Восточный) был пройден.

Основная миссия - прохождение Северо-Восточным и Северо-Западным морским путём за один сезон была достигнута. 22 сентября 2010 года яхта вошла в пролив Ланкастера и двинулась в воды Северной Атлантики. Норвежская "Nothern passage" достигла этой точки на сутки позже. Решено было остановиться в еще одном канадском порту Понд-Инлетт, не доходя 40 миль до моря Баффина, чтобы переждать непогоду и отпраздновать победу.

В море Баффина начались проблемы с двигателем, которые продолжались потом до самой Норвегии. Ну а с парусами "Пётру Первому" вообще не везло, т к перед выходом в кругосветку удалось заменить только часть парусов, остальные остались 18-летней давности. Вот и спинакер, поставленный в море Баффина, разлетелся на куски.

 1 октября 2010 в 16:35 по Москве года яхта пересекла 60 параллель, а это означало, что Северный Ледовитый океан был пройден полностью, что заняло 3 месяца 5 дней и 5 часов, или 2333 часа. Впереди лежала Северная Атлантика - уже октябрьская, совсем неласковая, но это не пугало команду "Пётра Первого". Дорога домой всегда легче! Сделав остановку в Гренландии - в местечке Нанорталик и в исландском Рейкьявике, путешественники починили гик и паруса и немного привели в чувство двигатель, чтобы можно было двигаться дальше - к берегам Норвегии.

23 октября 2010 г "Петр 1" замкнул кругосветное плавание в норвежском городе Гримстад. Оставалось только добраться до родного Санкт-Петербурга. Однако перед этим пришлось сделать продолжительную остановку в Осло для кардинального ремонта двигателя. Осталось пересечь Финский залив, чтобы наконец вернуться к родным и близким.

14 ноября "Петр Первый" с триумфом вошёл в родной город на Неве, ознаменовав успешное завершение 162-дневной полярной кругосветки.

Маршрут протяжённостью 13 500 миль содержал в себе 3500 миль в сложнейших арктических условиях. На протяжении арктического плавания команда "Пётра Первого" сталкивалась с множеством трудностей, некоторые из которых было невозможно предвидеть. Но игра стоила свеч. Помимо установления мирового рекорда, путешественники посетили заброшенные полярные станции советских времён, похожие на города-призраки, на зданиях которых ещё не выцвели лозунги "Слава труду" , видели айсберги, моржей и белых медведей, наблюдали полярные восходы и закаты.

Уникальность маршрута яхты "Петр Первый" еще и в том, что мореплаватели посетили три крайних точки России - крайнюю западню в Калининграде, крайнюю северную - мыс Челюскина на полуострове Таймыр и крайнюю восточную - мыс Дежнёва на полуострове Чукотка.

Мировой рекорд молодых яхтсменов вошёл в историю парусного мореплавания. Кроме того, ребята собрали много полезных метеорологических сведений об изменяющемся климате Арктики, которые были преданы в научные организации. Ведь само по себе такое плавание стало возможным благодаря глобальному потеплению, не несущему положительного эффекта для планеты. К тому же, капитан "Пётра Первого" Даниил Гаврилов- сын Юрия Гаврилова, яхтсмена и метеоролога, участника полярной экспедиции Николая Литау. Юрий Гаврилов был одним из разработчиков и руководителем арктической кругосветки сына, он прошёл часть маршрута на яхте, но основное время находился в Санкт Петербурге и организовывал метеорологическую и техническую поддержку путешественников.

По итогам арктического путешествия экипажу была вручена премия "Яхтсмен года" в номинации "Лучший дальний спортивный поход". Яхтсменов наградили императорскими орденами Св. Анны, аннинскими медалями Российского императорского дома, грамотами Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга. Флаг "Арктической Кругосветки" и капитанская шапка, обошедшие вокруг Северного Полюса, переданы в Центральный Военно-Морской

 Музей.

Немного о судне, на котором была пройдена кругосветка: Крейсерская 18.5 - метровая яхта "Магнитка", названная уже позже "Петр Первый", построена в 1992 году в Магнитогорске. В этом же году она участвовала в трансатлантической гонке от Бостона до Ливерпуля в честь 500-летия открытия Колумбом Америки. Свое нынешнее название яхта получила по возвращению из путешествия к берегам Америки.

В 2010 году яхта отправилась в полярную экспедицию. Выбор лодки для арктического плавания – задача непростая, т к судно должно соответствовать многим параметрам. Яхта "Петр первый" оказалась лучшим вариантом, хотя и требовала большого ремонта и модернизации. Летом 2009 года яхта приняла участие в регате Tall Ship Race, тогда и начал формироваться экипаж "Пётра Первого" для арктического плавания.

Во время реконструкции от старой яхты остались только родная мачта и корпус. Вокруг яхты возвели 20 метровый ангар, стены которого достигали высоты 7 метров. Началась работа сварщиков: было наварено полтора метра кормы, сделана новая рубка, изменена геометрия кокпита, а на корме появилась шлюпбалка. Учитывая сжатые сроки, реконструкция шла круглосуточно.

Были проведены пескоструйные и малярные работы, лодку запенили, провели электрику, установлено оборудование. Мало кто верил в возможность закончить ремонт в срок. Но так или иначе в мае яхта была спущена на воду. Работы были остановлены в ночь на 4 июня - перед выходом в море.