

ОСКАР КОНЮХОВ

# С ОТЦОМ ПО ВСЕМ ОКЕАНАМ



УДК 910.4

ББК 26.8д

К64

**Конюхов, Оскар.**

К64 С отцом по всем океанам / Оскар Конюхов – Москва : Паулсен,  
2023. – 512 с. : илл.

ISBN 978-5-98797-348-6

В 2023 году всемирно известный путешественник Фёдор Конюхов и его сын Оскар отмечают 25-летие совместной работы по организации и проведению уникальных экспедиций. За четверть века Конюхов-старший установил под флагом России два десятка рекордов в области экстремального мореплавания и воздухоплавания, альпинизма и одиночных походов в условиях Арктики и Антарктики. Бессменным руководителем его экспедиционных штабов был Конюхов-младший.

В своей дебютной книге Оскар Конюхов откровенно рассказывает о секретах экспедиционной работы. В частности, о подготовке к участию в легендарных кругосветных парусных гонках Around Alone и Vendee Globe, первом российском переходе через Атлантический океан на весельной лодке, кругосветном полете на воздушном шаре. При этом автор обращает внимание читателя на многочисленные риски, сопутствующие подобным проектам.

Издание содержит ранее не опубликованные выдержки из походных дневников Фёдора Конюхова, фотографии из семейных альбомов, рисунки и копии документов из архивов экспедиционных штабов.

УДК 910.4

ББК 26.8д

*На обложке. Огибание легендарного мыса Горн (Южная Америка) во время тихоокеанского похода от Новой Зеландии до Фолклендских островов. Макси-яхта «Алые паруса»*

*В книге использованы рисунки Фёдора Конюхова*

ISBN 978-5-98797-348-6

© Конюхов О. Ф., текст, 2023

© ООО «Паулсен», 2023

# СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1

Наши первые походы ..... 6

ГЛАВА 2

Гонка на собачьих упряжках Iditarod ..... 96

ГЛАВА 3

Кругосветная гонка Vendee Globe 2000 ..... 150

ГЛАВА 4

Океанский гребец ..... 176

ГЛАВА 5

Проект «Семь вершин мира» ..... 206

ГЛАВА 6

На буере через Гренландию ..... 222

ГЛАВА 7

Экспедиция «Северный полюс — Канада —  
Гренландия» ..... 258

ГЛАВА 8

Заоблачная кругосветка ..... 308

ГЛАВА 9

Покорение пятого океана ..... 404

*Посвящаю эту книгу моей семье:  
моей жене и надежному партнеру Анне Конюховой,  
моим детям Филиппу, Полине и Аркадию,  
которые всегда и во всем меня поддерживают.*



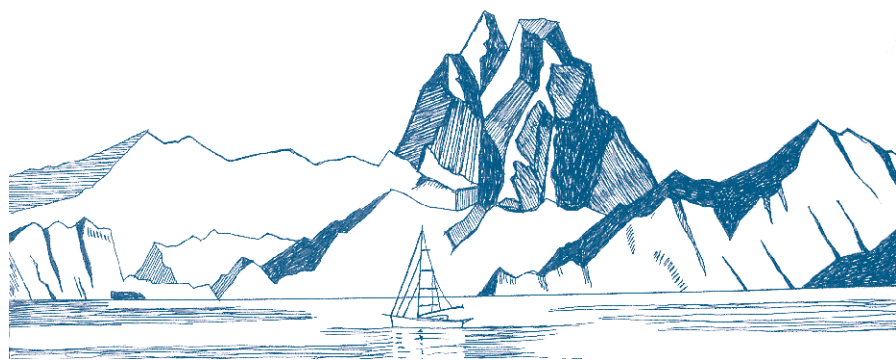
Фёдор Конюхов-2016г.



ГЛАВА 1

# НАШИ ПЕРВЫЕ ПОХОДЫ





### НЕ СОСТОЯВШИЙСЯ БАНКИР

**М**осква. Осень 1996 года. Я студент 3-го курса экономического факультета Российского государственного гуманитарного университета (РГГУ). Студенческая пора, как известно, самое интересное время в жизни каждого молодого человека. У меня к тому времени начали вырисовываться перспективы выйти на красный диплом, и преподаватели в РГГУ намекали, что 3-й курс — не время валять дурака. С отцом встречались редко: у меня учеба, а у него насыщенный график международных проектов. В 1996 году он совершил исторический поход в одиночку к Южному полюсу на лыжах, после сходил на массив Винсон (высочайшая вершина в Антарктиде). Имея в активе такую дорогостоящую и сложную по логистике гору, как Винсон, Фёдор бросил все силы на завершение программы «Семь вершин». После Антарктиды последовали вершины Аконкагуа (Южная Америка), Килиманджаро (Африка), Костюшко (Австралия), Мак-Кинли (Северная Америка), и к лету 1997 года он стал первым в России, кто смог выполнить программу «Семь вершин мира». Я следил за его успехами, в перерывах между поездками по континентам мы пересекались в штабе в Староваганьковском переулке рядом с Российской государственной библиотекой. Как-то в один из дней Фёдор попросил составить компанию в его поездке в офис российской парусной команды Russian Team. По дороге на встречу Фёдор рассказал, что проект Russian Team создан известным футбольным вратарем, телевизионным комментатором

и большим авторитетом в мире спорта и СМИ Владимиром Маслаченко, а также бизнесменом Сергеем Марчуком при участии Александра Скурского. Цели у команды были амбициозные — участие в первой в истории экипажной кругосветной безостановочной парусной гонке на однокорпусных яхтах Grand Mistral Round the World Yacht Race.

Этот грандиозный морской проект задумал швейцарский яхтсмен Пьер Фельманн (Pierre Fehlmann), который позже признавался, что в своей идее ориентировался на единственную в ту пору кругосветку The Whitbread (сегодня она известна как Volvo Ocean Race), состоящую из 4—5 этапов. Сам Пьер — пятикратный участник этой знаменитой регаты (1977—78 *яхта Disque d'Or*, 1981—82 *яхта Disque d'Or 3*, 1985—86 *яхта UBS Switzerland*, 1989—90 *яхта Merit*, 1993—94 *яхта Merit Cup*), неоднократно входил в совет капитанов, разрабатывал маршрут, определял порты стоянок и правила гонки. Иными словами, Фельманн знал всю кухню экипажной кругосветной гонки и имел энциклопедический опыт.

В 1995 году у него родилась идея провести собственную кругосветную гонку килевых яхт без заходов в порты. Суровое испытание для яхтсменов. Отсюда, собственно, и европейская этимология Grand Mistral — сильный и холодный северо-западный ветер, дующий с горной цепи Севенны на Средиземноморское побережье Франции.

Для проектирования однотипных композитных яхт длиной 80 футов (25 метров) пригласили известного дизайнера Брюса Фарра (Bruce Farr). Местом постройки выбрали верфь во французском порту Ла-Сиота (La Ciotat). Дела у нее на тот момент шли не очень хорошо. Но Фельманн как-то смог привлечь средства Евросоюза на модернизацию верфи и перепрофилирование под строительство и обслуживание композитных яхт. В итоге здесь было построено семь превосходных корпусов, оснащенных одинаковыми мачтами и комплектами парусов. Так появился новый парусный флот макси-яхт, а в адрес яхтсменов всего мира был брошен клич: «Вызываем на состязания синдикаты стран, которые считают себя океанскими державами!» Старт и финиш на тот момент рассматривались в Марселе (Франция).

Это был грандиозный вызов! Впервые в истории организовывалась кругосветная гонка нон-стоп для полных экипажей на килевых яхтах без захода в порты. До этих пор вокруг света без остановки ходили только команды катамаранов и тримаранов на Кубок Жюль Верна и кругосветных регат яхт-одиночек Vendee Globe.

По замыслу Пьера Фельманна, сезон 1996—1997 рассматривался как этап публичной раскрутки гонки и плановых тренировок экипажей. Первыми сформировались следующие команды:

- Team Group 4* (Голландия) — капитан Рой Хайнер.
- Bank International Luxemburg* (Новая Зеландия) — капитан Росс Филд.
- Niccorete* (Швеция) — капитан Людде Ингвалл.
- Американский синдикат* (США) — капитан Пол Кайярд.
- Silk Cut* (Великобритания) — капитан Лори Смит.
- Merit Cup* (Новая Зеландия) — капитан Грант Далтон.
- Russian Team Grand Mistral* (Россия) — капитан Сергей Бородинов.

Сергей Бородинов — опытный яхтсмен, обладатель Кубка мира, серебряный призер чемпионата мира, многократный чемпион СССР в олимпийском классе «Летучий Голландец», участник кругосветной гонки The Whitbread — 1989 на легендарной советской макси-яхте «ФАЗИСИ» (FAZISI). В составе экипажа «ФАЗИСИ» он прошел от новозеландского Окленда через мыс Горн до Форт-Лодердейл (Флорида, США).

Вот такой многообещающий и масштабный проект затевали европейские яхтсмены. Где и когда Владимир Маслаченко пересекся со швейцарцем Пьером Фельманном, мне не известно, но их договоренность подарила россиянам уникальную возможность выйти на старт с самыми именитыми яхтсменами того времени. Для лучшего понимания отмечу, что имена шкиперов, перечисленные выше, по уровню и авторитету соответствуют рейтингу имен автогонщиков «Формулы-1» из первой мировой десятки.

О том, что в России формируется команда для участия в кругосветной гонке Grand Mistral Round the World Yacht Race, отец узнал



ВВЕРХУ. СПУСК НА ВОДУ  
РОССИЙСКОЙ ЯХТЫ RUSSIAN  
TEAM НА ВЕРФИ В ЛА-СИОТА

ВНИЗУ. СЕРГЕЙ БОРОДИНОВ —  
ШКИПЕР РОССИЙСКОЙ  
МАКСИ-ЯХТЫ RUSSIAN TEAM



от своего друга Анатолия Большакова. Анатолий Александрович в молодые годы занимался футболом, играл за «Спартак». После завершения футбольной карьеры он уехал во Владивосток и занялся развитием местного парусного спорта. Впоследствии создал качественную школу подготовки яхтсменов и неоднократно организовывал в Приморье парусные фестивали и регаты. Вокруг Большакова быстро сформировалось крепкое сообщество единомышленников. Фраза «нас познакомил Толя Большаков» стала паролем для огромного количества людей, пришедших в 80-е и 90-е годы в отечественный парус.

Именно с Анатолием Александровичем отец отправился в Санкт-Петербург, когда туда зашла российская яхта в рамках промотора. Фёдор легко познакомился с командой, с менеджментом и попросился в состав экипажа. Владимир Маслаченко тут же решил устроить своеобразную проверку и скомандовал поднять Фёдора на топ-мачты. Включились три привода «кофемолок» (установки для вращения барабанов лебедок), и отец за минуту взлетел на высоту 35 метров! Тут главное — успевать перебирать руками вдоль мачты и смотреть, чтобы руки или ноги не зацепились за ванты или краспицы, ведь парни внизу крутят, как роботы. Если палец зацепился, считай — его уже нет.

Близкое знакомство состоялось, и Фёдор получил приглашение принять участие в летней серии сезона 1996 года, которая включала в себя регаты на Балтике и в Средиземном море. По логике организаторов Grand Mistral, насыщенный календарь этапных регат должен был способствовать раскрутке гонки. А главный старт планировался на октябрь 1996 года из Марселя.

Но лето прошло, а оргкомитет так и не смог привлечь титульного спонсора. Общим решением кругосветку перенесли на 1997 год. Чтобы не терять темпов, оргкомитет планировал достроить в образовавшуюся паузу еще семь яхт и тем самым увеличить парусный флот Grand Mistral Round the World Yacht Race до 14 лодок. «Такая армада уж точно не сможет остаться незамеченной», — так, по-видимому, мыслили Пьер Фельманн и его окружение.

Впоследствии в парусном мире было много дискуссий и спекуляций на эту тему. Почему не стартовали в ноябре 1996-го? Ведь был же флот из 7 яхт? Был! Ну и что, что не нашли титульного спонсора? Какие расходы у экипажей в кругосветной гонке без заходов в порты? Зарплаты экипажу да предстартовая подготовка. Это подъемные деньги для каждого экипажа. Тем более что у каждой яхты на тот момент был собственный спонсор.

Позже организатор участия яхты Team Russia в Volvo Ocean Race (VOR) 2008—2009 годов Олег Жеребцов объяснял мне, что построить яхту — полдела. Огромную часть бюджета морских регат съедают расходы на организацию заходов в порты. По его словам, в рамках VOR заход в порт и все последующие сервисные процедуры обходятся в сумму до 500 тысяч евро. Неслучайно французы отдают предпочтение кругосветкам non-stop: взял старт — и вперед вокруг света с автономным запасом продуктов.

В общем, все лето 1996 года Фёдор провел на борту российской яхты, а осенью, вернувшись в Москву, направился в офис Russian Team. Собственно, на эту судьбоносную встречу отец и захватил меня с собой. Там, в офисе Russian Team, на командном собрании прозвучало предложение найти менеджера команды для сезона 1997 года с хорошим знанием английского языка и интересом к парусному спорту. Английским языком я владел хорошо, а парусом интересовался с самого детства. Занимался в яхт-клубе «Антарес» в городе Находка, несколько летних сезонов провел в классе «Оптимист» и на шкотах швертбота класса «Кадет». Ходил на «цетусах» и «конрадах» по Японскому морю. Безусловно, все это любительский уровень. Но я все же рискнул предложить свои услуги. Учебе в вузе это никак не мешало, так как регаты проходят в летний сезон. А практика в рамках международного спортивного события, в том числе менеджерская и языковая, могла получиться очень хорошая.

К моей большой радости, моя кандидатура была сразу одобрена. Более того, Александр Скурский предложил не ждать лета 1997 года, а приступить к работе сразу. Надо было включаться в подготовку к сезону: помогать заказывать новые паруса, обновлять такелаж,

заниматься визами для всей команды, вести переговоры со спонсорами. Кроме того, я должен был помогать Александру в формировании пресс-пула журналистов и спонсорских пакетов.

Вот так случайная поездка с отцом в офис Russian Team определила мой жизненный путь на многие годы. Хотя, честно признаться, в ту пору я рассматривал карьеру банкира, как и многие выпускники экономических факультетов. Например, мой земляк Альберт Алиев успешно работал в Московском кредитном банке, а затем в Альфа-Банке. Много раз он звал меня к себе. Все собирался к нему заехать, но так и не собрался...

Я выбрал другой путь. Хотя тогда, в конце 1996 года, конечно же, никак не мог представить, что работа в проекте Russian Team приведет нас к марафону совместных семейных проектов длиной в четверть века.

## ПЕРВАЯ ГОНКА ВОКРУГ ЕВРОПЫ

**З**има и весна 1996—1997 годов прошла в организационных хлопотах. В конце мая, досрочно сдав сессию в РГГУ, я вылетел во Францию и далее с командой отправился в порт Шербур, где 1 июня 1997 года начиналась европейская гонка Round Europe Race 1997 под лозунгом «Евро — единая европейская валюта».

Стартовала эта масштабная регата в Северной Европе. Порты захода — Шербур (Франция), Роттердам (Голландия), Арендаль (Норвегия), Киль (Германия) и Хельсинки (Финляндия). Финиш — в Стокгольме (Швеция). До сегодняшнего дня такой протяженной и масштабной гонки по просторам Северного и Балтийского морей не было.

Девиз регаты агитировал европейское сообщество к переходу на единую валюту. С учетом этого Евросоюз выделил оргкомитету Round Europe Race солидный грант. Приемы на берегу были и по уровню, и по факту королевскими! Чего только стоит личное участие самого короля Швеции Карла XVI Густава в закрытии гонки и вручении наград победителям в Стокгольме.

У российской команды к весне 1997 года появился спонсор, и наш проект уверенно входил в летний сезон. Стали мелькать первые публикации о нас в федеральной прессе.

Приведу выдержку из интервью корреспондента Дмитрия Воскресенского с вице-президентом Russian Team Сергеем Марчуком, опубликованного в газете «Коммерсантъ» 21 марта 1997 года.

— *Объясните, пожалуйста, что скрывается за словосочетанием «летняя программа Russian Team Grand Mistral»?*

— Во-первых, не лишне будет напомнить, что такое Grand Mistral. Это совершенно новый тип океанских гоночных яхт и новая концепция парусных соревнований. Главным правилом является то, что участники соревнуются на яхтах-монотипах макси-класса, построенных по одному проекту на одной верфи. На сегодняшний день это самые быстрые в мире спорта однокорпусные яхты. Во-вторых, летняя программа 1997 года является логичным продолжением нашей подготовки к главным стартам. Еще в прошлом году российская яхта приняла участие в ряде серьезных парусных соревнований и победила в нескольких гонках. Учтите, что это первый реальный опыт участия российских яхтсменов в соревнованиях на больших гоночных яхтах. И теперь наша задача — развить свой успех, участвуя летом этого года в крупнейших европейских парусных регатах в рамках Grand Mistral Series — 1997.

— *Что дала прошлогодняя программа команде? Задачи на этот год? Как решается главный вопрос — спонсорство, ведь не секрет, что один парус для яхты может стоить десятки тысяч долларов, а для одной гонки нужен не один комплект?*

— Самое главное, на мой взгляд, — впрочем, так считает и наш президент Владимир Маслаченко — мы убедились, что экипаж во главе со шкипером Сергеем Бородиновым может не только на равных бороться с именитыми соперниками, но и побеждать. Если сравнить наши достижения с футболом, то представьте себе на миг, что московский «Спартак» побеждает «Ювентус» в Турине. Но есть и другой, не менее важный вывод: предстоит очень много работать, над техническим оснащением команды в том числе. Третий



же момент заключается в том, что соперники, поняв наш истинный потенциал, уже будут сопротивляться в полную силу.

— *Насчет «Спартака» — это сильный пример. А каковы конкретные цели этого сезона?*

— Если говорить конкретно, то необходимо сформировать окончательный состав экипажа, дав возможность ребятам соревноваться с сильными соперниками в очень напряженном графике. И, естественно, побеждать. Россия, по моему глубочайшему убеждению, уже заждалась ярких спортивных достижений. И если не футбол, то пусть это будет победа в таком экзотическом для нас виде спорта, как парус.

— *В каких регатах будет участвовать Russian Team?*

— С июня по август мы примем участие в восьми соревнованиях. 1 июня стартует гонка вокруг Европы — Round Europe Race 1997. В этом году эта традиционная гонка проводится под девизом «Euro — единая валюта для Европы». Европейский парламент и Европейская комиссия выбрали эту гонку в качестве информационного и пропагандистского проводника для новой денежной валюты. На каждом этапе в этом празднике спорта примут участие местные, региональные и национальные властные структуры. Участие яхты под российским флагом встречено организаторами гонки с огромным воодушевлением. Со спортивной точки зрения эта гонка будет не менее значительным событием — в качестве шкиперов выступят все звезды европейского парусного спорта. Финиш гонки — 23 июня в столице Швеции. В июле яхты Grand Mistral придут в Санкт-Петербург: гонка Baltic Sea Race становится традиционной — это наше, может быть, самое большое достижение. В августе будем гоняться не только в Cowes Week, но и в суперпрестижном Fastnet.

— *А как насчет денег?*

— Бюджет команды — всегда коммерческая тайна. Если бы мы о чем-то и хотели поговорить, то это проблема спонсорства. К сожалению, российские предприниматели пока недооценивают этот инструмент рекламы. Французской фирме SYSECA, активно сотрудничающей с РАО «ЕЭС России» и РАО «Газпром»,

привлекательность спонсорства программы Russian Team Grand Mistral была очевидна. И поэтому с помощью нашего партнера, президента Мегаватт-банка Владимира Гурычева, легко были достигнуты первые договоренности, сулящие большие перспективы в будущем.

Однако титульного спонсора у российской яхты пока еще нет. Хотя его имя на борту могли бы увидеть свыше 1 млрд телезрителей во всем мире.

Сергей Марчук справедливо отметил, что в сезоне 1997 года на старт вышли легенды парусного спорта. Грант Далтон, Росс Филд, Пол Кайярд, Рой Хайнер, Людде Ингвалл, Пьер Фельманн, Лаури Смит — этих великих яхтсменов я знал по публикациям в журналах. И вот теперь едва ли не каждый день встречаюсь с ними за одним столом. В роли переводчика я сопровождал шкипера Сергея Бородинова на всех официальных мероприятиях. Кроме того, у меня была возможность присутствовать на регулярных шкиперских брифингах. Мне невероятно повезло оказаться в таком звездном окружении. Бесценные профессиональные знания я получал из первых уст.

Однако основной моей задачей в то время была подготовка максияхты к старту следующего этапа, поэтому засиживаться с великими яхтсменами подолгу я не мог. Как менеджеру команды мне было поручено отвечать за материально-техническое обеспечение лодки и береговое обеспечение команды, включая проживание, питание, ремонт парусов, логистику, а также решение всех вопросов, связанных с пребыванием яхты в порту. Моя работа начиналась со встречи всех членов экипажа в яхт-клубе и заканчивалась с командой «отдать швартовы».

Для одного человека дел было более чем достаточно. Яхта каждый раз заходила в порт с какими-нибудь поломками, поэтому требовалось обеспечить команду всеми материалами для выполнения ремонта. А там, где ремонт невозможно было выполнить силами экипажа, приходилось привлекать местные верфи, да еще в режиме конкурентной борьбы, потому как спрос на местных специалистов был очень высок: буквально в каждом порту яхты наших соперников латали «раны» и готовились к новому старту.

Первоначально мое передвижение по Европе планировалось так: провожаю экипаж и перелетаю (переезжаю на автомобиле) в следующий порт захода для организации встречи. Однако очень быстро стало понятно, что эффективнее перемещаться на борту яхты вместе со всей командой. Во-первых, я знакомился с устройством яхты, вникал в бытовые нюансы, жил в ритме команды, а значит, впоследствии с большим пониманием организовывал текущие сервисные работы. Во-вторых, динамика гонок была такова, что яхты прибывали в следующий порт быстрее, чем я добирался туда на авто или авиатранспортом.

Уже на третьем этапе я оказался в эпицентре гоночных сражений. На борту 80-футовой яхты нет разделения на менеджмент и команду — в гонке мы все в одной лодке. Сергей Бородинов в свойственной ему манере поначалу подкалывал меня как «белого воротничка», то и дело бегающего по палубе с папкой счетов и документов, называя «месью администратор». И это еще было «снисходительным» прозвищем. Большинству членов команды доставались более емкие и содержательные эпитеты.

Началось мое знакомство с большим парусом. Сначала поставили крутить лебедку, а через пару гонок уже доверили работать с бакштагом (отдавать или набивать эту снасть такелажа во время поворота). Медлить тут нельзя: чуть прозеваешь на маневре с отдачей или добором бакштага — и услышишь много нового про себя от дружной команды. Раз за разом меня прогоняли по всем позициям. Правда, кроме бакового, рулевого и балласта. Это были три позиции, закрепленные за конкретными людьми. Баковым был Сергей Лебедев из Саратова, на руле стоял только шкипер Сергей Бородинов или Алексей Мурашкин из Санкт-Петербурга, а в хитросплетениях водяного балласта разбирался только Владимир Белокуров из Долгопрудного.

Отдельно надо отметить навигатора — Игоря Новоченко. Отставной офицер ВМФ, хороший, грамотный мужик. В силу своей военной профессии Игорь привык выполнять прокладки для больших, а значит, инертных судов. Поэтому ему было тяжелее всех в динамичных



ВВЕРХУ. СЕРГЕЙ ЛЕБЕДЕВ  
(САРАТОВ), БЕССМЕННЫЙ  
БАКОВЫЙ НА РОССИЙСКОЙ  
МАКСИ-ЯХТЕ

ВНИЗУ. НАШ ЭКИПАЖ  
НА СТАРТЕ ЭТАПА ROUND  
EUROPE RACE



гонках у европейского побережья. Как правило, большую часть ошибок экипажа списывали на навигатора. Нам, простым матросам, о чем переживать? Кричат «трим» — мы крутим лебедку. Кричат «стоп» — и мы останавливаемся. А Новоченко приходилось соревноваться с бывальыми навигаторами и тактиками, за плечами которых участие в Олимпийских играх и кубках Америки. У конкурентов скорость принятия решения равнялась секундам. Игорь просто не успевал за ними. Например, гоняемся в шхерах Швеции. Бородинов решает сделать поворот. Вопрос навигатору: «Как глубоко можем зайти в сторону берега, чтобы при этом сделать безопасный поворот?» Яхта 80 футов, осадка 4,5 метра, скорость 14 узлов, берег надвигается стремительно. Напомню, на дворе 1997 год, смартфонов с электронными картами еще не изобрели. Есть только GPS и бумажная карта. Игорь прыгает в люк и в навигационной рубке высчитывает точку, до которой можно тянуть этим галсом. Все это под давлением со стороны шкипера, которому нужно срочно совершить важный маневр — случился заход ветра. Игорь наконец выдает: «Можно повернуть». А Бородинов отвечает: «Спасибо! Уже не интересно. Ветер поменял направление...»

Сказать по правде, такое случалось редко. В целом Игорь делал свою работу надежно. На мель мы сели всего один раз на Балтике, и то не в гонке, а в режиме перегона яхты. Пока экипаж нежился на солнце, вахтенный начальник прозевал песчаную отмель в центре Балтийского моря...

### САДЯТСЯ ЛИ ОКЕАНСКИЕ ГОНОЧНЫЕ ЯХТЫ НА МЕЛЬ?

Еще как. В ноябре 2014 года голландская яхта Vestas на этапе кругосветной гонки Volvo Ocean Race из Кейптауна в Абу-Даби выскочила на рифы в центре Индийского океана. Навигатор Воутер Вербрак не заметил на маршруте рифы к северо-востоку от Маврикия и проложил генеральный курс на Абу-Даби точно через них (бывает же такое стечение обстоятельств). Ночью гоночная яхта на всем ходу (20 узлов) залетела на риф. Повреждения катастрофические: оторвался киль, огромная пробоина в борту. Гонка для голландцев закончилась. В 2012 году на борту

кругосветной яхты был весь набор навигационных приборов и самые точные электронные карты, нужно было сделать «зум ин» (zoom in) по всей линии проложенного маршрута и обнаружить рифы, но Воутер этого не сделал и загубил проект.

Завершив гонку Round Europe Race 1997, наша яхта прибыла в Санкт-Петербург, а затем в формате длинного перегона через всю Балтику и Северное море двинулась в Англию, на остров Уайт, где нас ждало участие в легендарной гонке открытого моря The Fastnet Race.

Дистанция от Англии в сторону Ирландии до маяка Фастнет и обратно в порт Плимут около 606 миль. Позже у меня были и трансатлантические гонки, и переходы через Индийский и Тихий океаны. Но именно те первые шесть сотен морских миль нон-стоп дали правильные эмоции и навсегда сформировали мое отношение к офшорным гонкам.

Главное — я почувствовал, что мне нравится многодневное пребывание в открытом море или океане, жизнь на борту, работа в команде, ночные вахты, работа с парусами и за штурвалом многотонной яхты, которая реагирует на малейшее движение руля.

Вот так я и окунулся в водоворот масштабных событий и навсегда «заболел» большим парусным спортом. В неполные 25 лет мне посчастливилось принять участие в легендарных гонках Round Europe Race и The Fastnet Race на 80-футовой макси-яхте с лучшим профессиональным экипажем нашей страны. Незабываемое время!

### РАБОТА С ПРЕСС-ПУЛОМ

**Ж**изнь на борту яхты, когда с тобой рядом находятся 15 человек, это полезная практика вхождения в новый коллектив, которая очень пригодилась мне в других океанских проектах. Не менее ценным оказался полученный в парусном синдикате Russian Team опыт работы со спонсорами и СМИ. Этими навыками я пользуюсь до сих пор.