

Дальнее плавание

СЕРГЕЙ АФОНИН

Дальнее плавание. Простое словосочетание несет такой сильный эмоциональный заряд, что действует почти гипнотически. Всего два слова, но в них моря и океаны, острова и материки, стихия и человек...



Фото: Сергей Щеколдин



Что же такое дальнее плавание? Единого определения этому понятию не найдешь ни в одном словаре, но оно существует как некая устоявшаяся форма. Нельзя без скептической усмешки отнестись к попыткам заключить его в рамки, подобно тому, как это сделали составители «Справочного коммерческого словаря», написав: «Плавание, во время которого корабль с грузом переходит от портов одного моря к отдаленным портам другого...». А если без груза? А если на акватории одного моря? А если не между портами, а так, уйдя из одного, туда же и придти, но вернуться, оставив за кормой сотни миль?

Дальнее плавание. Кто-то полшутя рассказывал о «дальнем плавании» по пустышному, казалось бы, маршруту, который другие сочтут плаванием выходного дня. Но, глядя на лодку рассказчика, вдруг невольно соглашаешься: для нее, рассчитанной лишь на пляжные выходы, это плавание действительно дальнее...

Так как определить, какое плавание дальнее? Прямоу заданный вопрос приносит самые разные ответы:

«...за пределы территориальных вод России»;

«...за пределы континентального шельфа»;

«...этот термин обозначает срок выхода судна из порта и его возвращения минимум через 6 месяцев»;

«...за территорию водных границ страны»;

«...обязательно плавание не менее чем в двух морях, то есть из одного в другое или с выходом в океан».

Что ж, видно и вправду — сколько людей, столько и мнений. Хорошо военным — там все просто:

«Об утверждении Инструкции о порядке выдачи дипломов и квалификационных свидетельств на звания лиц командного состава морских судов специалистам, окончившим военно-морские учебные заведения»

Под малым плаванием в настоящем Положении понимается плавание:

а) в Белом море, а также в водах Баренцева моря на восток — до линии, соединяющей мысы Меньшиков и Болванский нос; на запад — до меридиана мыса Нордкап; на север — до 71-й параллели;

б) в морях Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском, Чукотском — в одном направлении по кратчайшему пути менее 400 морских миль от пункта отхода;

в) в Балтийском море с его заливами, в Бельтах, Зунде, Каттегате и Скагерраке до линии Скаген — Линнеснес и через Кильский канал — до выхода из Брунсбюттеля;

г) в Азовском море, а также в Черном море до Стамбула;

д) в Каспийском море;

е) в Японском море с выходом в Охотское море через Татарский пролив до параллели мыса Елизаветы;

ж) в Беринговом, Охотском морях и Тихом океане — в одном направлении по кратчайшему пути менее 700 морских миль от пункта отхода, включая порты Японского моря, а также удаление в Тихий океан до 400 морских миль от берега.

Под дальним плаванием понимается всякое морское плавание за пределы, указанные в настоящем пункте.

(Приказ №17 Минморфлота СССР от 20.02.1991 г.)

А что же для нас, путешествующих на яхтах? Попытки четко описать понятие «дальнее плавание» предпринимались неоднократно, но этот термин по-прежнему не имеет строгой дефиниции. Давайте окунемся в историю.

Крейсерские плавания в дореволюционной России не сразу приобрели популярность. Обычные прогулки и катания на яхтах быстро вызвали желание соревноваться на них в скорости, что привело к большому числу устраиваемых гонок. Но параллельно росло и число яхтсменов, которых привлекали именно крейсерские плавания. Первые дальние плавания яхт под русским флагом были совершены еще в середине XIX века. История сохранила сведения о путешествиях тендера «Нереида» и шхуны «Рогнеда», но эти яхты были вполне себе крупными парусниками водоизмещением более ста тонн, с большими экипажами профессиональных моряков.

По мере роста флота яхт многие их владельцы желали испытать себя морем. В Санкт-Петербурге все большее число яхт покидало границы Маркизовой лужи, уходя в плавания, которые вскоре стали по-настоящему дальними. Сведения о них из различных источников, поначалу разрозненные, с течением лет стали встречаться все чаще и чаще. Интересно, что одним из ярких событий парусной жизни российской столицы еще в 1889 году считалось, скажем, плавание тендера «Зюйд-Вест» в Бьёркезунд. Переход из Петербурга в Выборг тоже расценивали как дальнее плавание.



В 1892 году сразу несколько яхт побывали в Гельсингфорсе, и скоро плавания в финские шхеры стали вполне обычным делом. География морских странствий расширялась буквально с каждым годом, число пройденных миль росло, и во многом — за счет перегонов новых яхт, построенных на дальних берегах. К примеру, барон В. Г. Штемпель с завидным постоянством приводил свои новые яхты из Або и, судя по всему, приобрел вкус к крейсерским плаваниям по Балтике. Вполне обычными стали плавания яхт под российским флагом в Стокгольм.

В конце 1910 года Санкт-Петербургский Парусный Клуб учредил «Приз дальнего плавания» «...для развития соревнований в области продолжительных плаваний и для усиления на этой почве сношений с портами России и заграницы». При подведении итогов суммировалось число пройденных миль по генеральному курсу и учитывались особенности яхты, совершившей дальнее плавание: длина корпуса, площадь парусов. При посещении иностранных портов общее число пройденных миль увеличивалось на десять процентов, а, кроме того, был введен специальный коэффициент за переходы открытым морем.

В первый же год приз был присужден Г. Э. Шпрингу, владельцу яхты «Альдебаран II», которая прошла за сезон 1202 мили. Известный в то время своими крейсерскими плаваниями барон Каульбарс не стал бороться за приз, иначе легко бы взял его: за кормой его яхты «Перелом» миль в ту навигацию осталось на полторы сотни больше (о бароне и его яхте можно прочитать в этом номере).

В 1912 году тендер «Ушкуйник» водоизмещением в 25 тонн пришел под парусами из Англии в Петербург, преодолев за 24 дня 1800 миль, шлюп «Венона» водоизмещением в пять тонн прошел по Балтике 1524 мили. Среди плаваний были и весьма любопытные. Однажды в Балтийском Порту (Палдиски) морские офицеры поспорили о возможности пройти Финским заливом без остановки до столицы на открытой шлюпке под парусами. Споры закончились пари, и двухмачтовая шлюпка «Милли» длиной меньше шести метров и с экипажем из двух человек отправилась в плавание. Преодолев 519 миль, шлюпка благополучно пришла в Санкт-Петербург. Спор был выигран!

Учрежденный в 1910 году «Приз дальнего плавания» вручался яхте, имеющей наибольшее число очков, полученных по формуле:

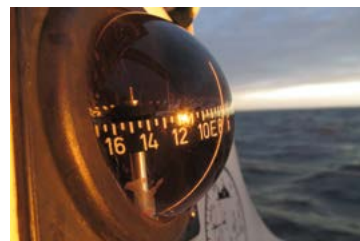
$$R = M \times L/S,$$

R — число очков;

M — зачетные мили;

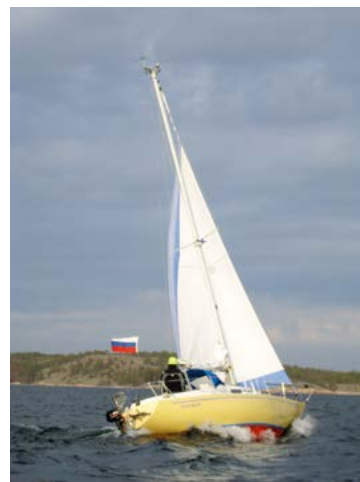
S — обмерная площадь парусов;

L — сумма наибольшей длины и длины по КВЛ, деленная на два.



В СССР с 1956 года дальние плавания на спортивных парусных судах классифицировались как выполнение разрядных норм по парусному спорту. Маршруты дальних спортивных плаваний разделялись на три категории трудности, а также на морские и речные.

Категории морского плавания:
I — 100 миль — не более 3 суток;
II — 300 миль — 10 суток;
III — 750 миль — 30 суток.



В России до 2009 года для ДСП были установлены 8 категорий сложности.

Зачетная длина дистанции вычислялась по формуле:

$$CD = ED / (0,15 \times L),$$

где **CD** — зачетная длина дистанции (морские мили);

ED — действительная длина дистанции (морские мили);

L — обмерная длина яхты (метры).



После революции крейсерские плавания также не оставались без внимания. Об этом позаботились моряки старой школы, в том числе Н. Ю. Людевиг, которые не воспринимали парусный спорт иначе как симбиоз гонок и крейсерства. В Ленинграде был учрежден переходящий приз им. Ленинградского морского техникума за наибольшее количество пройденных в сезоне миль.

Весной 1953 года вышла «Единая всесоюзная спортивная классификация», благодаря которой яхтсмены впервые приобрели право на присвоение им спортивных разрядов — до мастера спорта включительно — за дальние спортивные плавания (ДСП). А со следующего года вошла в силу единая обязательная программа подготовки яхтсменов, направленная на развитие мореходных навыков. В соответствии с этой программой право самостоятельного управления парусным судном и звание рулевого (даже II класса) получали только те спортсмены, которые прошли практику в дальних плаваниях. Но отношение к этому условию было часто формальным, плавательный ценз был небольшим и набирался в местечковых плаваниях. Тому была и другая причина: страна жила за «железным занавесом», и о выходе в дальнее плавание, тем более с посещением иностранных портов можно было только мечтать. И хотя нет-нет да и случались такие походы, но их можно пересчитать буквально по пальцам. Правда, каждый из них оставлял яркий след в умах советских яхтсменов. Были среди них и малоизвестные плавания, которые и сегодня могут вызвать неподдельное удивление. К примеру, в 1986 году новосибирские яхтсмены на яхте типа «Ассоль» прошли по маршруту Новосибирск – Обская губа – далее Северным морским путем и Беломорско-Балтийским каналом до Ленинграда, а на следующий год вернулись обратно.

Но достаточно тяжеловесная схема подсчета с массой оговорок и мелких деталей стала причиной того, что лишь немногие яхтсмены получали спортивную квалификацию по ДСП. Казалось, с кардинальными переменами, произошедшими в нашей стране, дальнему крейсерству будет уделяться должное внимание. Открытые границы позволили нашим соотечественникам путешествовать на яхтах по всем морям и океанам. Благодаря этому у нас появилась целая плеяда российских яхтсменов, совершивших по-настоящему выдающиеся плавания под парусами. Причем такие, которые можно смело отнести именно к «дальним спортивным плаваниям». Новая редакция уже российской спортивной классификации включала 8 категорий ДСП. Но потом, в новейшей редакции, понятие дальних спортивных плаваний было оттуда исключено.

Итак, дальние плавания на яхтах к спорту теперь не относятся. Считается, что люди ходят в свое удовольствие — и только. Конечно, встречаются чудачки, которым подавай кругосветное плавание или как минимум трансокеанский переход в одиночку. Что же тут такого? Хочешь в гору — лезь. Только вот за покорение вершин разряды вроде бы еще дают.

«Если морской спорт — забава, то забава самая честная, серьезная и во всех отношениях полезная», — писал еще в 1909 году В. А. Олсуфьев в своей книге «Пособие к управлению парусными судами...». И еще: «...Техника кораблестроения, в особенности яхтенного, так быстро движется вперед, что новое сегодня может быть устаревшим уже завтра. Море и ветер какими были при сотворении мира, теми же и останутся...». Именно поэтому не стоит забывать об обучающей роли походов под парусом в становлении моряков-любителей, яхтсменов и гонщиков.

