

обошлось бы примерно в восемь миллионов евро (около 600 миллионов рублей. — *Ред.*). Дешевле его, наверное, не построить, потому что здесь есть уникальные вещи.

Семь тучных лет

4 сентября 1999 года «Штандарт» спустили на воду. За этим событием наблюдали 40 тысяч зрителей, в том числе губернатор Петербурга Владимир Яковлев и британский принц Эндрю (второй сын королевы Великобритании Елизаветы II. — *Ред.*). После спуска работы по оснащению фрегата продолжались еще год.

— Мы закончили всю историческую часть, а потом стали оснащать корабль всем необходимым для плавания в современных условиях, — говорит Владимир Мартусь. — Сделали переборки, поставили двигатели, разные цистерны, смонтировали судовые системы. В отличие от петровского «Штандарта», у нас 30 тонн железа под деревянным килем. То есть остойчивость корабля очень хорошая, он не опрокинется даже в очень сильный ветер.

В июне 2000 года «Штандарт» отправился в первое плавание по зарубежным городам, которые более трехсот лет назад посетил Петр I, обучаясь корабельному делу. Этот поход стал одним из самых тяжелых для Владимира Мартуся. После выхода в Северное море «Штандарт» попал в свой первый восьмимиллиметровый шторм.

— Это было первое плавание, мы еще мало что умели, — вспоминает капитан. — Мы должны были идти по мелкому участку Северного моря, а чем мельче, тем волна более крутая. Плюс она была сбобку, а это достаточно страшно. Мы тогда еще толком не знали, как упаковывать наши припасы, и поэтому вода размочила мешки с горохом. Он просыпался и закупорил нам все насосы, откачивающие воду. Она начала подниматься и залила нам всю электронику, которая отключилась. Я напомним, что все это происходило во время шторма в два часа ночи. Неизвестно, выдержит ли корабль. Это было самое страшное испытание для меня. Корабль — молодец, выдержал. Уже потом мы поняли способности нашего фрегата, который прошел даже девятибалльный шторм и волну высотой в 10 метров. Хотя, конечно, моя работа как капитана заключается в том, чтобы обходить шторма.

Семь лет у «Штандарта» все было хорошо: в Петербурге его любили и почитали одним из символов города, за границей — любовались. Несколько лет подряд — в 2005, 2006, 2007 и 2009 годах — фрегат участвовал в «Алых парусах», а в 2007 году созданная Мартусем организация «Проект «Штандарт» провела в Петербурге День города.

— На «Штандарт» смотрели как на «Битлз», — рассказывает Владимир Мартусь. — Я помню, как два миллиона человек на набережных наблюдали, как наш фрегат под алыми парусами появляется на Неве. Это были сногсшибательные чувства и энергетика. Мы очень старались. А потом все закончилось. «А почему вы не в России?» До 2007 года «Штандарт» ходил как маломерное судно и был под надзором Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России (ГИМС). — Но потом появились статьи в Кодексе торгового мореплавания, и ГИМС стал заниматься только судами длиной до 20 метров (длина «Штандарта» по палубе 25 метров. — *Ред.*), — объясняет Владимир Мартусь. — ГИМС

Фрегат «Штандарт» в цифрах

147 портов

посетил «Штандарт» за 20 лет плавания (в каждый порт корабль заходил не по одному разу)

167 000 морских миль

прошел «Штандарт» (это расстояние, равное почти восьми экваторам)

106 880 морских миль

прошел «Штандарт» под парусами

8 293 человека

из 27 стран совершили морские переходы на борту корабля. Участником плавания может стать любой человек

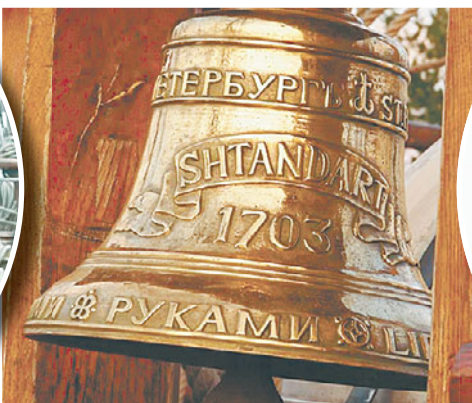
25 метров — длина по палубе

6,9 метра — ширина

620 квадратных метров — площадь парусов

33 метра — высота мачт

220 тонн — водоизмещение



Все, что есть на корабле, сделано руками волонтеров



«Штандарт» не был дома десять лет, а его капитан Владимир Мартусь — шесть лет



Корабельные будни

— На «Штандарт» снял нас с регистрации, и мы выпали из его правового поля. Представьте, что у вас есть машина, а в ГАИ вам говорят — все, вы больше не зарегистрированы и не хозяин автомобиля. Правилам для больших судов Речного или Морского регистра «Штандарт» не мог соответствовать, поскольку корабль целиком деревянный (в этих правилах есть ограничение «не больше 50 кг горючих материалов на квадратный метр палубы»). А отдельной категории для исторических судов в России просто нет.

В итоге весь 2008 год фрегат провел у берега. — Но корабль, который не ходит в море, не выживает, — говорит капитан. — Поставишь его к стенке — и он сгниет, ведь пресная вода для него вредна. В ней плетутся грибок, микробы, плесень. Если каждый день не драить палубу, она через день станет зеленой, через месяц в нее начнет

проникать гниль, а через год она уже вся будет в дырах. Корабль держится на чело-веческих руках, он живет человеческой любовью, ежедневным уходом и заботой. Чтобы по-прежнему ходить в море, у «Штандарта» не было другого пути, кроме как выйти в международные воды. В Европе всех устраивают документы технического осмотра, который проводит Всероссийская федерация парусного спорта (это общественная организация. — *Ред.*). Дело в том, что в европейских странах все парусные суда проходят техосмотр не в официальных государственных структурах, а у частных самостоятельных организаций. И их мнению, в отличие от России, зарубежные морские администрации доверяют. — Корабль не был дома 10 лет, я — шесть. Где-то в душе щемит, конечно, но я стараюсь этого не показывать, — говорит капитан.

— Честно говоря, думал, что мы живем по библейскому сюжету: с 2000 по 2007 годы у нас было «семь тучных лет», когда «Штандарт» был самым красивым кораблем, и все СМИ писали о нас как о «символе Санкт-Петербурга». Потом настали «семь тощих лет», когда корабль вынужден был находиться за границей. Я думал, пройдут эти годы, и все наладится. Поэтому у меня были большие надежды на 2014 год, но не получилось...

По словам Владимира Мартуся, оборудование на «Штандарте» лучше, чем на многих современных кораблях. Например, на копии петровского фрегата есть два двигателя по 560 лошадиных сил (это почти столько же, сколько на паруснике «Мир»), установлена автоматическая идентификационная система, которая каждую минуту шлет координаты «Штандарта» в интернет, спутниковая связь,

радиооборудование по стандартам глобальной морской системы связи и безопасности, благодаря которой сигналы бедствия слышат все расположенные поблизости корабли, есть современные навигатор и радар, определяющие расстояние до ближайших кораблей, скорость движения и глубину дна. На корме фрегата установлен спутниковый радиобуй, который в случае бедствия всплывает и посылает сигнал в спасательные службы.

— Ситуация нелепая, парадоксальная — символ города, построенный в Петербурге руками нашей молодежи, не может прийти в Россию, потому что в правилах такие корабли — в «серой зоне», — недоумевает капитан. — Эмоционально это очень обидно. Мне в Европе каждый раз приходится краснеть, отвечая на вопрос — а почему вы не в России? Приходится что-то мямлить в ответ. Свой 20-летний юбилей «Штандарт» отметил в Финляндии. Впрочем, уже следующий день рождения фрегат может встретить в России. В этом году Российский Морской регистр согласился рассматривать «Штандарт» как спортивное судно, на что раньше надзорное ведомство не соглашалось. В июне инспектор Регистра осмотрел корабль, прислал замечания, которые надо исправить. Владимир Мартусь говорит, «общение началось, и это позитивно, сейчас идет рабочий процесс». В октябре инспектор Регистра должен вновь осмотреть корабль. Если его все устроит, «Штандарт» наконец-то получит необходимые сертификаты и сможет приходить в Петербург. Владимир Мартусь надеется, что это может случиться уже летом 2021 года.

— Мы работаем над тем, чтобы это получилось. Наше место в Петербурге на Васильевском острове. Там мы стояли много лет.

Катерина КУЗНЕЦОВА.
ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВЛАДИМИРА МАРТУСЯ

● «Штандарт» — постоянный участник регат и парусных фестивалей — Армада Руан, Брестский фестиваль во Франции, регата больших парусников The Tall Ships Races.

● На корабле регулярно снимают исторические фильмы. По словам Владимира Мартуся, один день съемок может кормить команду судна еще неделю.

● Многие иностранные города платят деньги историческим парусникам, вроде «Штандарта», чтобы они заходили к ним в порты. Это выгодно обеим сторонам: судно получает деньги, а город — туристов, которые специально приезжают посмотреть на красивый корабль. Почти всегда местные жители и туристы могут бесплатно пройти на судно.

— Ситуация нелепая, парадоксальная — символ города, построенный в Петербурге руками нашей молодежи, не может прийти в Россию, потому что в правилах такие корабли — в «серой зоне», — недоумевает капитан. — Эмоционально это очень обидно. Мне в Европе каждый раз приходится краснеть, отвечая на вопрос — а почему вы не в России? Приходится что-то мямлить в ответ. Свой 20-летний юбилей «Штандарт» отметил в Финляндии. Впрочем, уже следующий день рождения фрегат может встретить в России. В этом году Российский Морской регистр согласился рассматривать «Штандарт» как спортивное судно, на что раньше надзорное ведомство не соглашалось. В июне инспектор Регистра осмотрел корабль, прислал замечания, которые надо исправить. Владимир Мартусь говорит, «общение началось, и это позитивно, сейчас идет рабочий процесс». В октябре инспектор Регистра должен вновь осмотреть корабль. Если его все устроит, «Штандарт» наконец-то получит необходимые сертификаты и сможет приходить в Петербург. Владимир Мартусь надеется, что это может случиться уже летом 2021 года.

— Мы работаем над тем, чтобы это получилось. Наше место в Петербурге на Васильевском острове. Там мы стояли много лет.

Катерина КУЗНЕЦОВА.
ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВЛАДИМИРА МАРТУСЯ