

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
К65

В оформлении переплета использованы фотографии *О. Ф. Конохова*

Конохов, Оскар Федорович.
К65 Федор Конохов. Повелитель Ветра. Вокруг света на аэростате, или Принципы жизни великого путешественника / Оскар Конохов. — Москва : Эксмо, 2024. — 208 с. — (Федор Конохов. Великий путешественник).

ISBN 978-5-04-191299-4

Федор Конохов — путешественник-универсал с мировым именем. Яхтсмен, альпинист, полярник, воздухоплаватель и художник; священник РПЦ. Удивительным образом все это соединяется в одном человеке. Список его мировых рекордов занимает несколько страниц и продолжает расти.

Автор книги Оскар Конохов — сын, единомышленник и менеджер знаменитого путешественника. Он рассказывает о том, как тщательно и кропотливо готовилась уникальная кругосветка на аэростате, ведь такой проект — настоящий вызов стихии и физическим возможностям человека. Издание содержит уникальные цветные фотографии полета и его подготовки, дневниковые записи и документы из архива штаба экспедиции.

Эта книга о том, из чего складываются достижения, она для тех, кто мечты претворяет в жизнь.

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-04-191299-4

© Ф. и О. Коноховы, текст, фотографии, 2023
© А. Клементьева, текст послесловия, 2023
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. ЗЕМНАЯ НАУКА	7
1. Рождение Мечты	9
2. Знакомство с Cameron Balloons	11
3. Дороже всего — репутация	15
4. Наша первая экспедиция	21
5. Первый шаг в неизвестность	27
6. Битва за газ	31
7. Поделиться энергией замысла	35
8. От шара к шару, от рекорда к рекорду	41
9. Что нам стоит шар построить?	53
10. Почему стартовали из Австралии	63
11. Как я стал директором полёта	69
12. Новый проект — новые партнеры	75
13. Полет в стратосферу	78
14. Времена не выбирают...	90
ЧАСТЬ ВТОРАЯ. ЗАОБЛАЧНАЯ КРУГОСВЕТКА	97
1. Когда земля не отпускает...	99
2. Старт или фальстарт?	107
3. Первые сутки. Полет нормальный	127
4. Над Тихим океаном и Южной Америкой	136
5. Жизнь в «зоне смерти»	153
6. «Парабола Конюхова»	161
7. Приземление	175
8. Четыре исторических рекорда	185
9. Проекты будущего	193
ПОСЛЕСЛОВИЕ. ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА	202

ПРЕДИСЛОВИЕ

Около десяти лет назад, 31 мая 2014 года, когда мой отец завершил самый сложный переход через Тихий океан из Чили в Австралию на вёсельной лодке «Тургояк». В ходе итоговой пресс-конференции один местный корреспондент спросил: «А что дальше?» Фёдор после короткой паузы ответил: «Я хочу вернуться в вашу страну, чтобы совершить кругосветный полёт на воздушном шаре. Я давно об этом мечтал, внимательно следил, как летают Бертран Пиккар и Стив Фоссетт. Думаю, пришло и моё время».

Конечно же, такой ответ тогда никто не воспринял всерьёз. И это можно понять: человек 160 дней находился во власти океанской стихии, непрерывно в стрессовом состоянии, не единожды мог погибнуть, а, едва ступив на твёрдую землю, анонсирует ещё более рискованный проект.

Однако Фёдор говорил искренне...

Можно всю жизнь заниматься одним делом и достичь в той или иной области самых высоких результатов. Но будет ли это абсолютным успехом? Ведь наш мир настолько многогранен и интересен!

Отец всегда стремится познать что-то неизведанное, почувствовать себя в новом качестве. А вместе с ним его новые «экспедиционные жизни» проживает вся наша большая семья. Признаюсь, именно поэтому я работал и продолжаю работать с отцом так долго. Я счастлив, что мы постоянно придумываем что-то своё — особенное. Если бы он всю жизнь только ходил под парусом или только поднимался в горы, наше сотрудничество не продлилось бы четверть века. Разносторонность — вот ключевая особенность наших экспедиционных проектов. Кругосветные океанские походы, восхождение на высочайшие вершины мира, суровые арктические и антарктические маршруты... Собачьи упряжки, яхты и вёсельные лодки, караваны верблюдов, аэростаты...

Едва ли найдётся на нашей планете ещё один человек, который так «беспощаден» к себе в определении новых испытаний, запредельных для обывателя. Но только так и можно найти Вдохновение. Только так вновь и вновь возвращаются на нелёгкий курс Первопроходца.

«Пересечь океан — это большое событие, но, чтобы безопасно завершить переход, требуются все силы и концентрация. Просто прожить

на лодке неделю — это уже испытание. Сначала тяжело, а потом всё тяжелее и тяжелее... Меня отделают от океана 12 миллиметров композитной обшивки корпуса, постоянно слышно, как шумит вода за бортом. Когда смотришь на карту, понимаешь, что здесь тебе никто не поможет. Только на Бога, на лодку и на свои силы надежда...», — вот лишь одно из откровений отца, сохранившихся в его бортовых журналах.



Лодка «Тургояк» — прибытие в Австралию. Май 2014 года

В этой книге я расскажу о, пожалуй, самой экстремальной и технологически сложной экспедиции. События июля 2016 года навсегда войдут в историю мирового воздухоплавания. Возможно, пройдут десятилетия, прежде чем рекорды Фёдора Конюхова, установленные на воздушном шаре «Мортон», будут улучшены и побиты. Российскому пилоту удалось справиться с чередой невероятных испытаний, и с первой попытки он установил сразу два мировых рекорда, впоследствии ратифицированных Международной авиационной федерацией (FAI) и зарегистрированных Книгой рекордов Гиннеса: самый быстрый кругосветный полёт на воздушном шаре и наибольшее расстояние, пройденное пилотом-одиночкой.

Отдельная часть книги — эксклюзивная беседа издателя с Фёдором накануне премьеры художественного фильма «Повелитель ветра».



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ЗЕМНАЯ НАУКА





1. РОЖДЕНИЕ МЕЧТЫ

Наши экспедиции разные, но у всех у них обязательно максимально амбициозные цели. Каждый новый проект — это вызов для отца как путешественника и вызов для меня проектного менеджера и руководителя экспедиционного штаба. Отец говорит: **«Если занялся парусом, то нужно готовить себя к кругосветному плаванию или к гонке вокруг света. Если пришёл в альпинизм, то должен готовиться к Эвересту. А если решил попробовать себя в роли воздухоплатателя, нужно мечтать о полёте вокруг земного шара».**

Именно так, и никак иначе! Задачи должны быть большими — dream big! Да, их достижение может занять полжизни или даже всю жизнь. Но это будет очень цельная жизнь, длинная дорога к большой Цели.



Участники первой российской экспедиции на Эверест. Команда «АВТОВАЗ» (Фёдор Конюхов слева, в черной шапке). Апрель 1992 года

В 1982 году советские альпинисты впервые покорили Эверест. После этого героического восхождения пик высочайшей вершины Земли стал для отца новым ориентиром. Он понимал, что в новую историю мирового альпинизма вписаны только первые строки: будут другие попытки и будут другие команды, которые пойдут на второй и третий штурм легендарной вершины. Надо верить и не покладая рук готовиться к своему походу.

Помню, отец устроил перестановку в комнате, чтобы развернуть свою кровать в сторону Эвереста. **Он объяснил это так: «Все мысли должны быть о вершине. Даже когда спишь, надо думать о вершине».**

Я был в высшей степени впечатлён и вдохновлён такой мотивацией. Хотя были в нашем окружении и те, кто посмеивался над отцом.

Фёдор начал присматриваться к воздухоплавательным проектам именно после восхождения на Эверест. Приблизительно за год до этого англо-австралийский экипаж перелетел через высочайшую вершину планеты на двух воздушных шарах. Это достижение широко обсуждалось в спортивном, и в том числе альпинистском мире. И уже тогда пошли первые разговоры о ещё более амбициозной задаче — облететь на аэростате вокруг света.

В практическую плоскость эту идею перевёл легендарный сэр Ричард Брэнсон, который в середине 1990-х годов предложил награду в один миллион долларов тому, кто первым облетит вокруг Земли на воздушном шаре. С третьей попытки успешный 19-дневный кругосветный полёт совершили Бертран Пиккар (Швейцария) и Брайан Джонс (Англия). После этого началась битва за пальму первенства между пилотами-одиночками. Здесь самым настойчивым и удачливым оказался американец Стив Фоссетт. В июне 2002 года он стартовал с аэродрома Нортхэм (штат Западная Австралия) и через 13 дней благополучно приземлился в австралийском штате Квинсленд.

2. ЗНАКОМСТВО С CAMERON BALLOONS

Вскоре после памятного брифинга, состоявшегося после перехода отца через Тихий океан на весельной лодке «Тургояк», ещё находясь в Австралии, мы позвонили местному бизнесмену Дикку Смиту (Dick Smith) и обратились с просьбой порекомендовать лучшего производителя воздушных шаров. Мы знали, что Дик издаёт журнал Australian Geographic и лично перелетал через Австралию с запада на восток на комбинированном аэростате типа Rozier (назван в честь изобретателя — французского физика Жана-Франсуа Розьера).

Смит рассказал, что все рекордсмены летали на комбинированных аэростатах, построенных английской компанией Cameron Balloons. Услугами этой команды пользовался и индус Виджайпат Сингания (Vijaypat Singhania) при полёте в стратосферу (на высоту 21 километр) на тепловом аэростате. Добавьте к этому то, что сам Дик тоже работал с Cameron Balloons, и поймёте, что рекомендация австралийского эксперта была очевидной: с какой стороны ни взгляни, другой компании с таким солидным багажом знаний, бесценным опытом создания рекордных аэростатов и послужным списком абсолютных мировых рекордов просто не было в мире. Собственно, их нет и по сей день.

Интересно, что к тому времени, когда мы включились в воздухоплавательный проект, рекорды Бертрана Пиккара, Брайана Джонса и Стива Фоссетта никто даже не пытался улучшить: дорого, опасно, технически сложно. Привлекать большие деньги, рисковать жизнью и, не имея полной гарантии, вписать свое имя в историю — такая перспектива отпугивала многих известных пилотов.

Дик дал нам контакты менеджера Cameron Balloons Алана Нобла (Alan Noble), и я написал нашим будущим партнёрам: «Ребята, добрый день! Это — Оскар, менеджер Фёдора Конюхова. Ваш контакт дал Дик Смит. Мы сейчас в Австралии и хотим заказать у вас шар для кругосветного полёта». Ни больше, ни меньше. На что англичане ответили ещё лаконичнее: «Ок. Приезжайте.».

Вернувшись в Москву и немного отдохнув, летом 2014 года мы отправились в Бристоль на легендарную фабрику Cameron Balloons. Компанию в этой поездке нам составил председатель Совета директоров ГК «Акрос» Владимир Куксов. Он не планировал финансировать строительство воздушного шара в полном объёме, но пошёл нам навстречу и согласился поддержать идею воздушной кругосветки на этапе проектирования и организации первых рабочих поездок за рубеж. Мы договорились представить Владимира в качестве спонсора нашего проекта.



Первая встреча на фабрике Cameron Balloons. Дон Кэмерон, Алан Нобл и Фёдор Конюхов

В Великобритании мы встретились с первыми лицами компании, Доном Кэмероном и Аланом Ноблом (организаторами всех рекордных полетов на комбинированных аэростатах), и подробно рассказали им о своей задумке. В то время в кругу воздухоплателей Фёдор был

неизвестной фигурой, а компания Cameron Balloons, наоборот, гремела на весь мир как эксклюзивный производитель рекордных аэростатов. При этом англичане в принципе доминировали в элитарной тусовке воздухоплавателей. Даже у легендарного швейцарца Бертрана Пиккара роль второго пилота выполнял англичанин Брайан Джонс — пилот британских ВВС.

Расклад, как говорится, был не в нашу пользу, хотя, конечно, и у нас к тому времени имелся солидный бэкграунд. Когда британцы ознакомились с биографией Фёдора, они сразу поняли, что он не случайный человек в мире профессиональных путешественников. В парусном спорте, начиная с 1998 года, у него уже была серьезная репутация благодаря участию в гонках Around Alone и Vendee Globe. В полярных экспедициях тоже был огромный опыт и авторитет. А переход на лодке «Тургояк» от берегов Чили до Австралии сразу поставил отца на пьедестал почёта в мировой океанской гребле. **Все тогда говорили: «Конюхов — человек-легенда! Он прошёл на вёслах от континента до континента впервые в истории, проведя в открытом океане полгода. Это достижение будет держаться десятилетия!»**

Однако эти успехи, и даже то, что мы ручались обеспечить достойную оплату всех расходов, не гарантировало успехов в начатых переговорах. В авиационном мире гонорар в миллион долларов или миллион фунтов не является впечатляющим. Все, кто летал до нас — Стив Фоссет, Ричард Брэнсон, Бертран Пиккар, — долларовые миллионеры...

Наша команда сыпала аргументами, но британцы вели себя сдержанно. Ближе к окончанию встречи Дон и Алан откровенно сказали: «Ребята, это всё хорошо. Вот вы на вёслах гребёте, на лыжах или на собаках идёте к Полюсу. Но это всё — low tech projects (низко технологичные проекты). А сейчас вы хотите реализовать сложнейший в техническом отношении многодневный полёт. Ещё один немаловажный момент — возраст пилота. Фёдору уже 65 лет, и он не сталкивался с перегрузками, которые испытывает человек на большой высоте на протяжении двух или даже трёх недель. Вы точно понимаете, на какие испытания его обрекаете? Мы, конечно, ваши деньги освоим и шар вам построим, но... По правде говоря, шансы у вас невелики...».

Представьте наш диалог: с одной стороны, профессиональная англосаксонская команда инженеров и конструкторов, а с другой — русские... «экстремалы», которые никогда в авиационных проектах не участвовали, но сразу замахнулись на воздухоплавательный «чемпионат мира» или даже на «олимпийские игры».

Нам говорят: «Ребята, да вы сначала лет десять позанимайтесь трансконтинентальными перелётами. В России. В Европе... Слетайте через Атлантику... Потом попробуйте свои силы в перелёте через Эверест или Гималайскую гряду... Бертран Пиккар только с третьей попытки смог выполнить кругосветный полёт. Стив Фоссетт — с шестой (!). А ведь у него 120 мировых рекордов! Причём половина из них — авиационные. Если такие мастодонты, такие “глыбы” столкнулись с непреодолимыми трудностями, то вы-то куда собрались?»

Но мы упрямо стояли на своём: «Сделайте нам шар для кругосветного полёта».

3. ДОРОЖЕ ВСЕГО – РЕПУТАЦИЯ

У нашего воздухоплавательного проекта изначально вырисовывалась вывеска планетарного масштаба. Что-то в духе: «Фёдор Конюхов — первый из русских — хочет побить исторический рекорд американца Стива Фоссетта». Это, конечно, звучало амбициозно, но в то же время давило психологически.

Обычные — не рекордные — шары компания Cameron Balloons шьёт на постоянной основе. Собственно, это и есть основной бизнес англичан, отлаженный до мельчайшей детали. На их серийных шарах летают на всех континентах. Аэростат для полёта вокруг Земли — это совсем другая история. Чтобы его построить, требуется потратить не один год и привлечь не один десяток «штучных» специалистов.

«Да, вы платите миллион фунтов, но мы зарабатываем приличные деньги, просто изготавливая и продавая серийные шары. Два года наиболее компетентная часть нашей команды будет заниматься вашим аэростатом. Поймите, с финансовой точки зрения ваш проект не является для нас чем-то сверхпривлекательным. Наоборот — это отвлечение персонала от основной деятельности, это потеря в доходах, это в конечном счёте огромные репутационные риски при возникновении любой нештатной ситуации», — продолжали обосновывать свою переговорную позицию англичане.

В то же время для английской фабрики наш проект мог стать шансом громко напомнить всему миру о своём бренде. Достижение Фоссетта держалось на тот момент уже 12 лет, и всё это время в адрес Cameron Balloons с похожими проектами никто не обращался. Как-то Алан признался: «Нам хотелось бы снова применить накопленные компетенции, получить “обратную связь” от заказчика в новом грандиозном проекте. Жалко, если всё наработанное за многие десятилетия умрёт на полках архивов... Персонал наш стареет. Те, кто работал с Фоссеттом, уже уходят на пенсию... Нам давно нужен резонансный проект. Вот только права на ошибку у нас нет...»

Думаю, профессиональный вызов перевесил все риски и опасения, и британцы всё же согласились на нашу «русскую авантюру».

...Где-то через месяц после первой встречи британцы прислали расчётные характеристики аэростата и предварительную финансовую оценку проекта. В целом на тот момент выходило около 900 тысяч британских фунтов стерлингов, или чуть больше миллиона долларов.

R-550 : MORTON

1 of 1



V18.480		
Artwork: x2 x1		
October 2015		
Designer: SJ	Scoop / Nomex : <input type="checkbox"/> White	Load Tape Colour: <input checked="" type="checkbox"/> White <input type="checkbox"/> Black

This visual is for guidance purposes only. Because of the limitations of graphic representation, colour scheme and artwork will be defined by the final order document.

3D-макет будущего аэростата