

中国航海家郭川在夏威夷海域失踪 美国海岸警卫队确认他已落水 这位航海界传奇人物 正驾着传奇帆船跨太平洋航行

10月25日,中国航海家郭川在美国夏威夷附近海域失联。当时,他正在挑战单人不间断跨太平洋航行。

连续搜索两天未果,10月27日,美国海岸警卫队宣布暂停搜救,确认郭川在航海途中落水。不过,专家认为,郭川落水时,可能穿着救生衣。另外,海面搜索仍在继续。



郭川

事件

美国海岸警卫队确认他已落水

10月19日,郭川驾驶帆船“中国·青岛”号,从旧金山金门大桥出发,预计在11月5日到达上海金山。

10月25日15时左右,郭川与航海团队和亲友通过卫星电话联络,通报当时航行情况,自述航行顺畅。

通话结束后不久,团队成员观察到帆船在夏威夷海域出现航速减慢的状况,于是尝试联系郭川,但郭川对卫星电话和互联网通信均无应答。

由于需要节省海事卫星电话的数据流量,郭川通常在不需要与岸队联络时关闭卫星电话。当时,帆船位于夏威夷西约900公里海域。此后,郭川持续失联。

事发后,美国海岸警卫队派出搜救飞机6次空中扫描搜救,扫描搜救区域达到方圆4600平方英里,但没有发现郭川。10月27日,搜救人员登上“中国·青岛”号,发现了救生衣等个人物品,但在船上没有找到郭川本人。同一天,美国海岸警卫队宣布暂停搜救,确认郭川已落水。

在一份声明中,海岸警卫队负责人罗伯特说:“郭川是一名专业的水手,对航海有很深的热情……我们向他的家人、朋友以及航海团队表示最深切的哀悼。”

他驾驶的帆船是航海界传奇

郭川的3艘帆船,每艘船都以家乡“青岛”命名。郭川曾多次提起,他与第三艘帆船“中国·青岛”号之间的缘分。在他看来,这艘三体帆船是为了创造世界纪录而生的。

2015年3月,郭川从法国航海家弗朗西斯·乔伊恩手中,接手这艘船,并亲自贴上“中国·青岛”的贴纸。

这艘三体帆船造价昂贵,一个偏舵价值上万欧元。船长29.7米,宽16.5米,桅杆高32米。船身和桅杆都由碳纤维制造,船体内外安装了各种高科技设备。同类船型,全球只有5艘。

除了简洁、高效、坚固的特点,“中国·青岛”号还有过传奇经历。2008年,前任船主乔伊恩用这艘船,创造了57天13小时34分06秒的单人不间断环球帆船航行世界纪录,至今仍然是航海界的标杆纪录。



10月19日,郭川从旧金山地标金门大桥出发。

分析

落水时 他可能穿着救生衣

航海团队认为,郭川落水很可能是在阻止大三角帆落水或挽救已经落水的大三角帆时,因突如其来的海浪或船的剧烈晃动被甩出了船外。

郭川船队的水手长约翰·克劳斯分析认为,对一个单人航行的水手来说,操控这样一艘三体帆船,无论是收大三角帆,还是把落水的大三角帆拖上船,都是非常困难的事。在两种可能的操作过程中,在某个特定的时间都必须解开安全绳,才能完成所有的技术动作。

郭川显然遭遇了突发的、不可预料的危险。事发前的海况和个人状况都很正常。搜救人员在船上没有发现郭川,发现了一件救生衣。因为郭川准备有多件救生衣,航海团队分析认为,郭川落水时“有最大可能”穿着救生衣。

27日,国际海上搜救机构已向所有往来事发海域的船只发出通告,要求进入该海域的所有船只在航行同时搜寻郭川。

单人不间断跨太平洋航行有多难?

郭川失联,美方确认停止搜救,令多少人扼腕叹息。挑战单人不间断跨太平洋航行,茫茫大海上只有船与他相伴。要完成这一壮举的难度,是常人难以想象的。

一般的帆船上都会装有发动机,普通人玩船,不想操纵船帆了,可以开动发动机。但郭川这种级别的专业帆船水手,是绝对不会开动发动机的,完全靠控制船帆,利用风力和海浪的推动力前进。不使用发动机,在恶劣的自然环境中航行,难度和风险可想而知。

“不间断”是指在整个航行过程中,不能靠岸,不能在任何港口停靠,或者停下帆船休息。

此外,航行开始后,水手就不能再接受食物、衣物、燃油、电力等补给。为了尽量减轻帆船重量,水手在航行中吃的是压缩食品,没地方洗澡,没有床可以睡觉。

“这次航行难度相当大。”杭州人梅杰是本地航海圈子里有名的人物,也是航海和帆船爱好者,2008年至今一直参加各类航海活动,最远航行到西沙群岛,以他的经验,像郭川这样挑战单人航海的人,遇到最大的自身问题就是睡眠不足,“因为只有一个人,根本无法睡觉。一个小时里可能就打盹几分钟。尤其遇上风大的天气状况,他又是竞速性的船,要求保持清醒,不能持续睡眠。普通人一天不睡觉都难受得不行,更何况始终吊足精神的郭川。”

几个月前,梅杰还与郭川见过面,他说:“他(郭川)是个很理性的人。航海这项运动的魅力就在于它的不确定性。”而此次意外事件,也可能成为航海界的一大损失。

人物

牛人船长:他为什么会选择航海?

郭川现年51岁,山东青岛人。2001年前,他是一个标准的社会精英。上世纪80年代末,他从北京航空航天大学飞行器控制专业取得硕士学位,又在北大读过MBA。他在中国长城工业总公司工作,负责国际商业卫星发射相关工作。

郭川认为,生活在现代社会,很多人被迫去积累财富,精神上不充实,“还及不上小时候吃一顿好饭的快乐”。而他一旦站上精神高地,便美得不想下来。“就像我1996年玩滑雪,那时候全国才几十个人。冰天雪地体验飞驰的感觉,我不知道这不是就叫‘瘾’,反正是‘High’了,对生活充满了劲头”。

2001年,他辞去职务,开始广泛接触户外运动。当他第一次坐进帆船,就被深深吸引。到了2004年,他已经作为“奥运使者”,驾驶帆船,把青岛市市长的信送到日本下关市。

国际帆联规定,挑战不间断环球航行共分三个船体级别,分别是60英尺以上、40英尺到60英尺、40英尺以下。帆船项目在西方国家开展很早,世界上已经有数十位专业水手驾驶帆船完成过单人不间断环球航行的挑战。

但在40英尺这个级别,船小,速度慢,航行时间更长,能装的供给有限,对人的意志力的考验就更艰巨。国际帆联当时还没有环球航行的世界纪录。

2013年,郭川成为这个级别的世界纪录保持者。他从青岛出发,穿越赤道到达南美洲最南端合恩角,之后向东绕过好望角,再次穿越赤道,最终由南中国海域回青岛。

去年在东北航线他经过众多前辈的身边

接手传奇帆船当年(2015年),郭川就率领国际船队,驾船创造了又一项世界纪录——北冰洋(东北航线)不间断航行的世界纪录。这条航线途经的海域,大多以在这条航线上折戟的航海家命名。

从俄罗斯摩尔曼斯克出发,首先进入巴伦支海。巴伦支是荷兰航海家,1597年6月20日,探险途中,仅有47岁的他死在一块浮冰上。

经喀拉海,船只进入拉普捷夫海。1735年至1740年,俄罗斯拉普捷夫兄弟曾勘探过这片海域。

在楚科奇海,要途经诺登舍尔德群岛。1878年9月,诺登舍尔德船队被困冰原的地方。这位芬兰-瑞典船长探险东北航线,当航行到距离白令海峡还有两天路程的地方,航道结冰,船只受困。他和船员只能熬到来年春天化冻,才驾船驶过了白令海峡,成为历史上第一个走通东北航线的人。

东北航线在白令海峡结束。丹麦人白令是这条航道上,命运最悲惨的航海家。在他长时间的考察勘探期间,自己的5个孩子在家中全部去世。他最后也在一座小岛上凄惨地死去,时年60岁。后来,那个小岛、附近的海、海峡和地峡,都以白令命名。