



郭川在国际上创造数个第一

1、第一位完成沃尔沃环球帆船赛的亚洲人

沃尔沃环球帆船赛是目前全球影响力最大、赛程最艰巨的专业帆船赛事和团队运动赛事之一，郭川是2008-2009沃尔沃环球帆船赛唯一一名亚洲人，也是首次参加并全程完成比赛的中国人，比赛历时10个月，途经阿利坎特-开普敦-科钦-新加坡-青岛-里约热内卢-波士顿-哥德堡-斯德哥尔摩-圣彼得堡，航行约39000海里。

2、第一位参加克利伯(Clipper)环球帆船赛的中国人

2006年1月至4月，参加clipper环球航海比赛，从新加坡出发，经菲律宾，最后抵达青岛。

3、第一位单人帆船跨越英吉利海峡的中国人

2008年7月，绕行法国Re Island，及爱尔兰Conninbeg Light Vessel一圈，总航程（不间断航行）约1000海里（合1852公里）。

4、第一位参加6.5米极限帆船赛事的中国人

2008年至2010年，在欧洲参加多场6.5米极限帆船赛，并于2010年8月完成从法国西岸到葡萄牙亚速尔群岛的单人6.5米帆船赛。

5、参加环法帆船赛并首次夺冠的中国人之一

法国的环法帆船赛是仅次于环法自行车赛的法国夏季第二大体育赛事，从二战结束时开始，已经拥有33年的历史。2011年6月24日，从法国东北部港口城市敦刻尔克扬帆起航，于7月25日在滨海拉塞纳收帆。

6、第一位参加跨大西洋mini transat极限帆船赛事的中国人

2011年9月至11月，该赛事使用最小的6.5米跨洋帆船，完成单人不停航航行，是航海领域的极限赛事之一，是对参赛者个人能力的极致考验。他是参加此项赛事的首位中国人。

7、第一个单人不间断环球航行过合恩角的中国人

2013年1月19日“青岛号”帆船抵达南美洲最南端的合恩角，郭川成为第一个单人不间断环球航行过合恩角的中国人。

8、创造国际帆联认可的40英尺级帆船单人不间断环球航行世界纪录

2013年4月5日7时59分06秒，郭川驾驶“青岛号”回到了原点，完成环球航行。创造了国际帆联认可的40英尺级帆船单人不间断环球航行的世界纪录。（小影）

不间断无补给,12天3个多小时横穿北冰洋 郭川船队创造人类奇迹

郭川小档案

郭川，中国著名航海家。他在35岁左右辞去令人羡慕的工作，开始涉猎滑雪、滑翔伞、潜水、超轻型飞机、潜水、滑翔机等项目，最终将精力放在了帆船这项时尚运动上，并创造了中国航海领域的数个第一。

你所不知道的郭川

据新华社拉特里尼泰电“真想这就把他扔到海上去！”郭川航海的项目总负责人刘玲玲用带着丝无奈的玩笑语气说，“只有在海上，他才是真正的人，才是郭川船长；而现在，他快把大家都逼疯了。”

避无可避的焦虑

焦虑，郭川已承受了五个月甚至更久。从最初找船的一波三折，到改装过程的反复论证，再到准备工作的苛求完美，50岁的船长一次又一次把自己逼上绝境，再一遍遍自我调节。

好在，来自法国、德国、俄罗斯的五名船员都经验丰富，经历过几十、上百次出航。

“大家都是有经验的航海家，都体会过出航前的困难和焦虑。”郭川说，“这种焦虑是正常的，现在越累，到了海上就越轻松。”

“中国·青岛”号在8月14日起锚离开法国，以便赶在创纪录航行的既定出发日期——世界反法西斯战争胜利纪念日9月3日之前抵达摩尔曼斯克。这个离开母港的日期已是一改再改，从10日改到11、12日，再改到14日，最后一次更改是因为英吉利海峡风大。

决不做只有50%把握的事

当人们说起郭川，首先想到的是“中国帆船航海第一人”这个响当当的名号。如果再加上他从零开始改写中国帆船运动历史时已经算得上航海界的高龄学徒，人们难免会认为他是“疯子”“狂人”。

郭川说，船开出去就是要回来的，完成航行是最基本的目标，而他，“从来不做只有50%把握的事。我们在探险，不是冒险。只有50%把握就出发的人，算不上航海家。”他说，“每项运动都有风险，但绝不能放大它。”

理性是这位时常作出惊天之举的理科生骨子里的特质。在郭川计划北冰洋创纪录航行的过程中，不止一家媒体发出过质疑的声音，不止一名同行放出过怀疑的眼神，但都不曾动摇郭川的决心，因为他坚信，充分的准备、周密的计算能把运气等不确定因素降至最低。

郭川说：“对于航海项目来说，除了要保持好奇、作出抉择，要有耐心，要坚韧，要能忍受孤独，有时候还需要想象力。”

与“中国·青岛”号的缘分

郭川不止一次提起自己与曾经的“IDEC”，现在的“中国·青岛”号之间那奇妙得似乎不真实的缘分。

“八年前，我刚到拉特里尼泰学航海，那时这艘为创造世界纪录而生的99英尺（超过30米）长的超级三体船刚刚下水，我有幸上船参观，但看着她，总觉得离她那么近又那么远。我想象不到自己什么时候可以有机会驾驭她。”郭川说。

今年年初，基本已谈妥另一艘船的郭川惊闻“IDEC”船东正在寻找买家，他当即决定接受这份命定的安排。3月中旬，郭川从前任船长弗朗西斯·乔伊恩手中接过船钥匙和注册证书，3月底“IDEC”更名，郭川亲手将“中国·青岛”的字样贴上船体。

郭川说：“我感觉自己很幸运，是时代赋予了我这样的机会。过去十年间，帆船运动在中国的发展，恰好是这个东方古国在新时代的一个缩影——我们在飞速进步，也取得了一些掌声和尊重，但和西方发达国家相比，还切实存在着差距。”

极限状态下的“魔鬼航行”

郭川航海，浮槎北冥，莽莽苍苍，留下一段瑰丽的传说。

沐浴着白令海温暖的阳光，整个航行期间一直激情澎湃的郭川回首这段“死亡航道”探险经历时，幽幽低沉地说：“如果让我再去航行一次，我想都不敢想。这是个很难再次完成的任务。”



9月16日，郭川和团队成员在抵达终点后庆祝。 新华社发

6人挤在十几平米的船舱中

“在这距离极点很近的高纬度地区，磁场与别的地方不同，磁线有些混乱，无人机适应不了，就先离我们而去了。”

在这样极端的环境下，人的心理也容易变形。郭川手下有5个船员，两个德国、两个法国加一个俄罗斯船员，文化背景有些复杂，且大家磨合

时间也短，矛盾在所难免。“大家都是顶级的职业水手，都有自己的坚定想法，不容易妥协。”郭川说，“在这样极端的环境下，6个人生活在方圆十几平方米的小环境内，要提心吊胆地准备应对各种随时可能发生的意外，大家的心态也都处于极限状态，很容易失衡。这对我作为船长的协调能力

是个极大的挑战。”

为什么那些西方的帆船高手都不敢来挑战不间断、不补给航行东北航道？航行之时，郭川找到了答案。他说：“如果中间没有歇息调整，在这样的极限环境下，一切都会在极限状态下运行，极限的疲劳，极限的紧张，极限的敏感。时间、技术、资金和资源也都处于极限状态。这样的魔鬼航行谁想起来都会忌惮。”

它。当时的感觉只能用‘恐惧惊悚’来形容。”说到这里，郭川倒抽一口气。“另外风速也慢，给了我们转向的时间。如果风速稍快一点，我们连躲避的时间都没有。只能说，我们运气不错。我的船员说我是一个受运气护佑的船长。这样的极限航行没有运气是不可能成功的。”

几次险些撞上冰山

允许发生的误会。”

“中国·青岛”号几次险些撞上这样的“误会”。9月8日帆船在北纬78度的高纬度地区航行，周围大雾弥漫，一片混沌迷蒙。船员紧盯着热成像仪，生怕前面出现冰山。慢慢地屏

幕上竟然真的出现了一个冰山的形状，估计距离也就十几米，帆船正对着它航行。全队大为惊恐，急忙挥帆转向，躲过了一场灾难。

“我们差点就撞上了冰山，幸亏科学仪器当时还能运转，捕捉到了

所有操控索具都披上冰霜

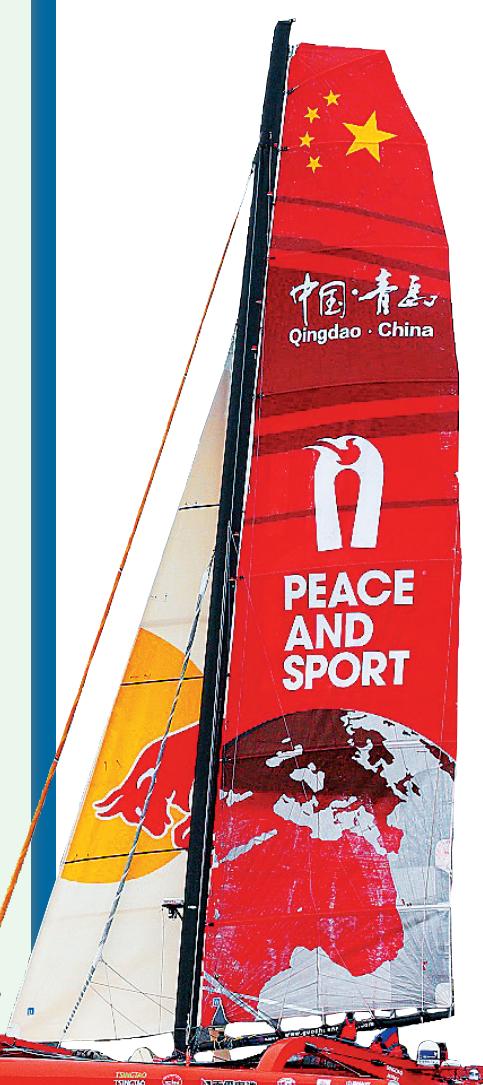
如此。为了让船上的帆、绳子和各种操控船帆的索具能正常工作，郭川船长拿出了早有准备的秘密武器——板球板，每隔一段时间，船员们就要拿着板球板小心拍打冻在绳索和帆上的冰霜，免得它们真被冻住。

郭川说：“因为湿度高，很多帆、绳子都被冻上了一层霜，甲板上也是，这对航行来说是非常危险的，所以还必须不断观察这些霜冻，及时清理它

们。如果帆索结冰，导致帆升不起来降不下去就太危险了。我们谁都没有经历过这种情况。”

中午时分，“中国·青岛”号的船员们终于看到那条在卫星图上显示的冰缘线，横亘在地平线上，望不到尽头。那是实实在在的生死分界线，让人不得不望之生畏。

接下来的航行是对身心的极度考验，北冰洋从未这样可怕。身体上的



冷和心理上的紧张夹杂在一起，考验着每个船员的勇气、耐力和判断力。

沿着冰缘线一直向东，航行团队必须时刻小心，更可怕的还在水下。他们面临陷入冰区不能脱身的危险。

“虽然从纬度上讲，它没有我们之前走到77度高纬度那么北面，但因为这里温度低，冰不容易融化，所以浮冰非常多，对航行是一个巨大的挑战。”郭川船长说，“这确实是我们出发以来航行得最困难的一天。”

（小影）