



Андрей Великанов. Фото автора

# Морские бассы в Иокогаме



Владимир Габелев  
с «сузуки» весом 1.5 кг

Прямо из окон громадного отеля «Intercontinental» в Иокогаме хорошо просматривается извилистая набережная, словно притиснутая неровными «полчищами» современных зданий к чуть зеленоватым и практически всегда беспокойным ландшафтам Тихого океана.

И лишь только легкая сумеречная вуаль покрывает окрестные крыши, у шершавых бетонных парапетов появляются сосредоточенные люди с рыболовными принадлежностями в руках. В основном здесь снуют, конечно же, спортсмены-спиннингисты, ведь главный предмет их вожделий и страсти – это самый отчаянный местный хищник – японский басс (*Lateolabrax japonicus*). Правда, местное население называет эту рыбку не иначе, как «сузуки».

Систематика японских бассов до сих пор не особенно понятна, с уверенностью можно сказать лишь, что это – самые ближайшие родственники привычных нам окунеобразных. После достижения половой зрелости, наступающей обычно на третьем году жизни, они могут менять свою сексуальную ориентацию. Мясо у «сузуки» просто деликатесное, особенно у крупных особей, иногда достигающих до 70 – 80 см. Используют их и в традиционной китайской медицине.



Спектр питания здешних бассов довольно узок: в младенчестве – зоопланктон, ну а после – креветки и всевозможные рыбы. Поэтому самой главной приманкой в местном бассовом покере у японского рыболова всегда является проверенный товарищ воблер. А если вынуть из колоды тот удивительный факт, что эти рыбы ловятся 24 часа в сутки и все 12 месяцев, то сразу станет ясно, что на данную тему может существовать довольно много вариаций в зависимости от времени суток, погодных условий и сезона. Но все-таки лучшим периодом года для этих забав считаются осень и весна, а в течение дня наиболее удачливым – некоторое время вокруг рассвета или заката. В эти моменты можно проще и естественнее обхитрить голодного хищника, поднося ему ко рту то мнимого серебристого малька, то умирающую рыбку.

Заглублять приманку особо не приходится, очень часто бассы атакуют воблер прямо на поверхности. Японцы для этих целей используют плавающие или слаботонущие «рыбки» размером 7 – 12 см. Главный козырь при ловле «сузуки» – техника работы спиннингом и катушкой. Резкая рваная проводка, а по-новомодному «твичинг», внезапные неравномерные паузы при работе безынерционной – вот основной залог успеха в этом японском рыболовном аутодафе.

Атакует басс всегда отчаянно, да и сопротивляется на тройниках так яростно, что иногда прямо свечой вылетает из пучины, во всей красе показывая зрителям мускулистое, серебрино-зеленоватое атлетическое тело. Из-за этих акробатических провокаций обязательным атрибутом японского бассятника является складной подсачек с длинной телескопической рукоятью, закрепленный на спине рыболова.

В марине Июкогамы я обнаружил ошвартованную синенькую яхту «Endevour», построенную в Великобритании для Кубка «Америки» 1994 г. По каким-то своим делам она припожаловала нынешней осенью на остров Хонсю.

В тени ее корпуса скрывались здоровенные бассовые бандиты. Но, поскольку вода была невероятно чистой, получалось так, что хищники прятались лишь от солнца, но отнюдь не от глаз спортсменов со спиннингами. Тут бы вас, голубчиков! Ан нет, ловля рыб на территории яхт-клуба запрещена, и нам приходится выходить на катере за защитную бетонную дамбу, где уже колбасит хорошая волна, и чтобы удержаться в вертикальном положении со спиннингом в руках приходится раскидывать ноги гораздо шире бывалых матросских плеч.

Летом прямо здесь же можно поймать даже крупного



Бассы в укрытии



Заправка на иокогамовской марине



Типичная экипировка японского рыболова



тунца или лобастую корифену – золотисто-зеленую красавицу дорадо.

Вообще эта марина – самая большая в Японии (всего их на островах – 123), и на хранении здесь находится 1170 разновеликих судов всех мастей (преимущественно – 70% – длиной до 8 м), 60% – моторный флот. Большинство владельцев – старше 40 и моложе 60 лет от роду и имеет средний доход на семью около 10 млн. иен в год.

Годовая плата за борт здесь зависит от размера вашего любимца, и если катерок не дорос до 8 м, то вы раскошелитесь на 420 тыс. иен, ну а за 80-футового красавца придется выложить 5 млн. 500 тыс. японских денежных единиц!

Но, честно говоря, за тот внушительный комплекс услуг, что предлагается мореплавателям, наши олигархи, не скупясь, выложили бы и в два раза больше, ведь на берегу всех желающих поджидает целая аркада бутиков с самыми громкими именами и чередой изысканных ресторанов и баров. Даже заправка на деревянных японских бонах представляет собой образец изобразительного искусства необычайной чистоты.

В иокогамской марине есть и гостевой бон, способный вместить до 20 корпусов вплоть до 30 футов длиной. Для постоянных членов этого яхт-клуба три раза в год устраиваются грандиозные вечеринки, куда обычно приходит не менее 400 человек.

Но еще более поразительно организовано морское клубное дело в Хаяме – городке, лежащем в полутора часах езды от Иокогамы. Неподдалеку любит проводить время императорская семья, а в соседней бухте постоянно проводятся соревнования по парусному спорту. Собственно говоря, эта марина, рассчитанная на хранение около 300 корпусов, и была сооружена для регат Токійской олимпиады 1964 г.

Самое удивительное, что на воде одновременно может находиться всего 23 катера! Но организация процесса спуска на воду и подъема занимает всего пять минут. В этом мы смогли убедиться сами.

Компании «Yamaha», являющейся не только производителем моторной техники, но и композитных яхтенных корпусов, принадлежит 20% акций марины в Хаяме, и ямаховцы активно спонсируют многочисленные парусные соревнования, в том числе предоставляя всем участникам и собственные яхты.

Наш выход в море показал, что недалеко от берега хорошо клюют каменные окуни, правда, техника их ловли несколько отлична от бассово-сузучной. Их добывают отвесным блеснением или примитивнейшим джигом с резиновыми хвостами. Эти хищники любят и естественную наживку, можно тут попробовать счастья и с простейшим удилищем, оснащенным, однако, надежной леской или шнуром. Ведь размеры этих хищных «хлопцев» в правильном месте и в нужное время могут достигать до одного метра.

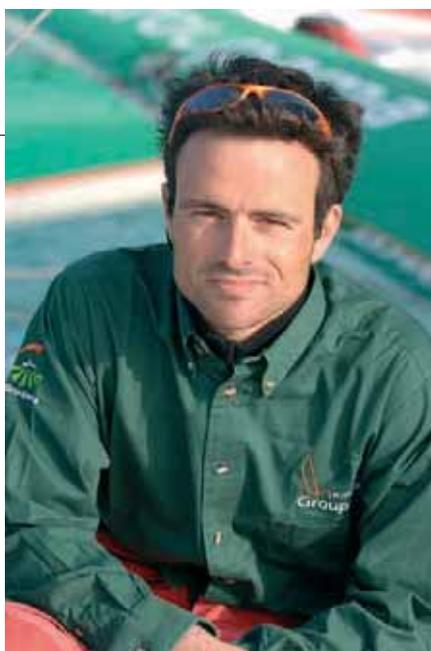
Так что будь всегда бдителен, любезный рыболов-путешественник!



Сезон Фрэнк Камма начал с одного из самых знаменитых рекордных маршрутов – с «пути Колумба», трансатлантического 3900-мильного перехода с востока на запад по маршруту Кадис–о. Сан-Сальвадор. (Предыдущий рекорд на нем принадлежал Стиву Фоссетту на катамаране «Playstation»: 9 дней 13 ч 30 мин. и 18 с. Тогда средняя скорость плавания Стива «со товарищи» составила 16.92 уз.) Эта дистанция не столь уж проста, как кажется. Первую часть пути гонщиков преследуют штили и слабые переменные ветра, в условиях которых очень трудно поддерживать высокую скорость. Не стало исключением и плавание «Groupama III»: выйдя 24 апреля в море, яхта в течение нескольких часов боролась с неожиданно наступившим штилем – скорость ветра не превышала 2–3 м/с. Потом все же Атлантика взяла свое, и посвежевший ветер наконец-то оторвал многокорпусник от испанского побережья. Тем не менее архипелаг Канарских островов «Groupama III» прошел на несколько часов позднее своего именитого заочного соперника.

Зато миновав Канары, тримаран встретил попутные ветра, скорость которых на 2–3 м/с превысила первоначальный прогноз. Вот это была удача, так удача! Упускать такой случай было никак нельзя, и весь не столь уж многочисленный для такой крупной яхты экипаж (всего 10 человек), не покладая рук, трудился над поддержанием высокой скорости судна. Интересно, что немалая заслуга в этом принадлежит необычному составу ходовых вахт, предложенному капитаном: в каждой из трех вахт было по два высококлассных рулевых (и всего по одному шкотовому). Рулевые периодически (ежечасно, а порой и чаще) менялись на штурвале с тем, чтобы «чувство руля» не притуплялось от усталости – по мнению Ф. Камма, такая организация вахт прибавила яхте, как минимум, полтора узла средней скорости по всему маршруту.

Сложным выдалось для экипажа 30 апреля: шквалы с различных направлений, перемежающиеся штилями, вновь сильно замедлили продвижение яхты по маршруту. Но опытный экипаж сравнительно



**Огромный океанский тримаран «Groupama III», о спуске на воду которого в июне 2006 г. наш журнал сообщал в № 204, в прошедшем сезоне подтвердил свой высокий скоростной потенциал и полностью оправдал надежды, возлагавшиеся на него как создателями этой рекордной машины – КБ MVP-VLP и верфью «Multiplast», так и ее капитаном – знаменитым французским яхтсменом Фрэнком Камма. Летом этого года бело-зеленый тримаран установил сразу несколько океанских рекордов скорости, включая два самых престижных: пересечение Атлантики с запада на восток по маршруту Нью-Йорк – м. Лизард и 24-часовой рекорд скорости.**



удачно справился с этим испытанием, своевременно меняя паруса: за 12 ч – 35 раз! Тяжелый труд команды был вознагражден – вечером 1 мая тримаран миновал траверз маяка Кокбурн на о. Сан-Сальвадор с новым рекордом: 7 дней 10 ч 58 мин. и 53 с. Средняя скорость на маршруте составила 21.79 уз, почти на 5 уз превысив достижение Стива Фоссетта. Этот результат стал серьезным прорывом в борьбе за скорость на океанских дистанциях: прирост почти на треть – не шутка!

Не менее важным оказалось и то, что экипаж смог поверить в свою новую (и весьма сложную в настройке) машину, что дало возможность приступить к реализации намеченных на сезон 2007 г. амбициозных планов. Следующим на очереди был переход по 947-мильному маршруту Майами–Нью-Йорк, на который тримаран вышел через месяц после рекордного финиша на Сан-Сальвадоре. Излишне говорить, что и здесь предыдущий рекорд принадлежал Стиву Фоссетту: 2 дн. 5 ч 54 мин. и 42 с, средняя скорость «Playstation» тогда, в 2001 г., составила 17.57 уз.

Выход на эту дистанцию для команды «Groupama III» оказался нелегким: очень долго пришлось ждать погодного «окна». Более 10 дней полностью готовый к выходу в море тримаран в буквальном смысле «ждал у моря погоды» в гавани Майами. Наконец, глубокой ночью 3 июня синоптики дали «добро» на старт, и рано утром хронометры на борту судна начали отсчет времени нового перехода. Стратегический план был сравнительно прост и основывался



на данных о подходящем к Флориде мощном тропическом циклоне. Следовало двигаться впереди него «вверх» вдоль Североамериканского побережья, стараясь не подпускать его к себе слишком близко, чтобы не попасть в маловетренный «глаз» циклона, но и не удаляясь очень уж далеко, чтобы не потерять скорость. «Балансированием на острие ножа» назвал такую тактику Фрэнк Камма, имея в виду как саму сложность подобного «висения на циклоне», так и сложность точного прогнозирования движения депрессии. Дело в том, что прогноз предусматривал движение шторма к северу вдоль побережья, а в этой ситуации даже незначительные неровности берегового рельефа способны вызвать обострение циклона вкуче с трудно прогнозируемыми отклонениями его движения.

Так и случилось – мощный циклон начал продвигаться чуть мористее, чем ожидалось, подняв сильную волну, замедлившую движение яхты по маршруту. Скорость ветра тоже превысила ту, которую создатели судна – Марк Ван Петегэм и Винсен Лорио-Прево – считали наиболее выгодной для достижения максимальных скоростей. Временами истинный ветер доходил до 22 м/с, при этом вымпельный ветер в районе топа 40-метровой мачты порой превышал 35 м/с! Несмотря

на такую ветровую нагрузку на яхту, Фрэнк Камма продолжал «гнать во всю ивановскую»: почти весь маршрут «Groupama III» прошел с двумя рифами на гроте и стакселем № 2, будучи изрядно перегруженным парусами. Подветренный поплавок иногда полностью скрывался под водой, едва выдерживая колоссальный напор ветра. Однако обкатанная в течение 2006 г. яхта не подвела свой экипаж: вечером 4 июня тримаран миновал условную финишную черту вблизи Нью-Йорка с новым рекордом трассы: 1 дн. 11 ч 5 мин. и 18 с при средней скорости 27 уз! На этот раз скорость Стива Фоссетта оказалась улучшенной сразу на 55% – просто феноменальное достижение французских яхтсменов!

И вот наступил момент главного номера программы 2007 г.: старта трансатлантического маршрута от маяка Амброд вблизи Нью-Йорка до м. Лизард. Ожидание погодного «окна» здесь тоже было непросто – прошлогоднее достижение Бруно Пейрона на этой трассе оказалось столь значительным, что абы какой циклон яхтсменам не подходил. Нужен был такой, чтобы двигал яхту достаточно быстро, позволяя форсировать парусами, но при этом не настолько сильный, чтобы вынуждать гонщиков снижать скорость, опасаясь за живучесть судна. Ждать подходящей депрессии

яхтсменам пришлось... полтора месяца, при этом судно дважды находилось на «низком старте», но оба раза после тщательных расчетов и уточненных прогнозов циклон признавался неподходящим, и разочарованные яхтсмены возвращались на свою временную базу в Ньюпорт.

Фрэнк Камма был уже на грани отмены рекордного плавания в этом году – время шло, а нужный по силе циклон все никак не приходил. Таяли деньги, росло напряжение в команде. Наконец, во второй декаде июля синоптики дали подходящий прогноз. Ситуация не была идеальной, но казалась довольно подходящей: на первом отрезке пути от Нью-Йорка до Ньюфаундленда яхта должна была идти в довольно полный бейдевинд правого галса, после прохождения южной оконечности Ньюфаундленда тримаран мог подхватить сильный попутный ветер «слезающего» с Гренландии циклона. Расчеты показывали, что шансы опередить Бруно Пейрона были 50:50, хотя даже в самой идеальной ситуации выигрыш составил бы всего около 10 ч. Тут же вспомнилась первая попытка Пейрона установить этот рекорд – тогда он лишь несколько минут проиграл все тому же С.Фоссетту. История грозила повториться, но Фрэнк Камма рискнул.

И вот во второй половине дня 19 июля тримаран вышел в море и пересек стартовую линию. Дул ровный ветер скоростью около 10 м/с, море было ровным, что позволило яхте сразу же набрать и удерживать скорость, чуть меньшую 30 уз. Стало понятно, что если такую скорость удастся держать и дальше, то появляется шанс поставить другой рекорд – суточного перехода под парусами, принадлежащий Бруно Пейрону и его катамарану «Orange II».

Тем не менее за первый час плавания «Groupama III» прошел на четыре кабельтова меньше, чем его заочный соперник. Однако с удалением от берегов ветер начал потихоньку раздувать, и уже через полтора часа после старта тримаран летел на 35-узловой скорости, с каждой минутой наращивая превышение графика Пейрона. Через четыре часа после старта появившийся запас прочности составлял уже около 10 миль. И, хотя

позднее ветер чуть ослабел, это не омрачило настроения на борту – все знали, что к полуночи он усилится. Уже в час ночи 20 июля скорость яхты перевалила за 36 уз и продолжала расти, а к полудню превосходство над графиком «Orange II» составило уже 30 миль. Камма продолжал гнать яхту во всю мощь, индикаторы лага периодически показывали скорости свыше 37 уз. Концентрация внимания у рулевого на такой скорости, по словам капитана, сходна с напряжением пилота штурмовика на бреющем полете. Рулевых приходилось менять каждые полчаса, все мало-мальски тяжелые предметы на борту перенесли в корму, чтобы разгрузить нос, глубоко врезавшийся в волну.

Сила ударов брызг о ветровое стекло, прикрывавшее рулевого, была такова, что поликарбонатный лист стало выбивать из креплений. Но Нептун хранил гонщиков, правда, лишь до той самой минуты, когда Фрэнк Камма встал из-за штурманского стола, чтобы объявить команде о новом, только что установленном ими рекорде 24-часового перехода под парусами: пройденных 784 миль, или средней скорости в течение суток около 33 уз! «Я встал из-за стола и услышал жуткий резкий ломающийся звук, – передал капитан на землю. – Это сломался подветренный шверт».

Одновременно с этим упала и скорость ветра – беда никогда не приходит одна, тем более в море. Яхта сбросила несколько узлов скорости (в этот момент превосходство над графиком Пейрона составляло около 50 миль), но это продолжалось сравнительно недолго. Момент был критический: лодке предстояло прорваться сквозь гребень высокого давления и вновь войти в нужное погодное «окно», точно предсказанное береговым роутером – французским синоптиком Жан-Ивом Берно. А обрывается оно было новым циклоном, родившимся над Гренландией. Во время сеанса связи с берегом Фрэнк Камма сравнил эту задачу с пролезанием сквозь игольное ушко. Действительно, точность, с которой экипажу требовалось оказаться в нужной точке океана, составляла меньше двух часов – если вовремя не

успеть к зарождающейся депрессии, то с дистанции можно было попросту сходить, поскольку шансов на рекорд уже не оставалось бы.

Лодка сделала поворот, чтобы нагрузить уцелевший шверт правого борта, и устремилась навстречу циклону. Средняя скорость вновь начала расти, и еще через шесть часов свежестановленный рекорд был обновлен – на этот раз он составил 794 мили! Лишь совсем чуть-чуть не хватило до красивой круглой цифры 800...

Но борьба за рекорд трансатлантического перехода еще не закончилась. Ветер вновь ослабел и вынудил яхтсменов лечь на неудобный теперь для них галс, при котором нагрузка приходилась на сломанный шверт левого борта. Скорость яхты упала на 3–4 уз, и утром 21 июля все с таким трудом завоеванное превосходство над графиком «Orange II» исчезло, а лодка сильно отклонилась от ортодромии и шла курсом почти на Азоры, что опять вынудило вспомнить о неудачной попытке Бруно Пейрона 2005 г. Все нужно было начинать сначала...

Траектория тримарана, ушедшего от кратчайшего курса в попытке «поймать» новую депрессию, теперь стала напоминать гигантскую букву «М», выписываемую в центре Атлантики. Завоеванное преимущество к исходу вторых суток пути сменилось 50-мильным отставанием. Скорость снизилась до 26 уз, а продвижение в нужном направлении и вовсе происходило с 17-узловой скоростью. Было отчего упасть духом. Третий день пути прошел в отчаянных попытках нарастить скорость. Камма менял вахты каждые два часа вместо четырех, чтобы не давать глазам замыливаться и постоянно поддерживать высокую скорость. Но пока это удавалось плохо – за третьи сутки пути экипаж «Groupama III» смог уменьшить свое отставание от рекордного графика всего лишь на пять миль. Требовалось отыграть еще почти 50, а времени на это оставалось меньше суток и еще 750 миль пути. Задача казалась почти невыполнимой, но не для такого упрямого, как Фрэнк Камма! Под его руководством тримаран все же поймал нужный ветер и лег курсом на

м. Лизард, скорость яхты вновь возросла до 30 уз. Море начало успокаиваться, позволив экипажу выжать из лодки все возможное: ко второй половине дня графики обеих яхт вновь сравнялись. А до цели еще оставалось около 170 миль океана. И здесь «Groupama» благодаря своим более высоким техническим характеристикам взял свое – лодка проскочила этот отрезок со средней скоростью свыше 29 уз, «привезя» «Orange II» более 70 миль. Сказалось, конечно, и то, что «Groupama» шел к Лизарду прямым курсом, «Orange» же год назад вынужден был лавировать, обходя о-ва Силли.

Но, как бы то ни было, а новый рекорд состоялся. И стал он «круглым»: Фрэнку Камма и его bravому экипажу впервые в истории удалось пересечь под парусами Атлантику менее чем за 100 часов: их результат составил 4 дня 3 ч 57 мин. и 54 с, что на 4 ч и 26 мин лучше рекорда Бруно Пейрона. Он не зря опасался «Groupama III»!

Таким образом, за четыре месяца новый тримаран успел обновить четыре океанских рекорда скорости и полностью готов к решению своей главной задачи: кругосветному плаванию за менее чем 50 дней! Именно такие наполеоновские планы озвучил на финише своего рекордного перехода Фрэнк Камма.

Что ж, посмотрим, как это ему удастся – до старта осталось чуть больше двух месяцев...

аренда яхт и катеров по всему миру

**СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС**  
www.solpar.ru/kater21

31 год успешной работы  
11 лет в России!

Crown Blue Line  
официальный представитель в России

Sunsail

**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ**

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

От 1260€ в неделю за аренду яхты (2 каюты) в Греции в начале мая

**КАРИБЫ, КАНАРЫ, СЕЙШЕЛЫ  
ТАЙЛАНД, МАЛАЙЗИЯ, КУБА, ТАИТИ**

Пора бронировать лето 2008!  
**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ  
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ**

**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ**

Не требуется даже прав на управление автомобилем  
По рекам и каналам **ФРАНЦИИ, АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ**  
оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)  
Аренда катера во Франции в начале мая на 6 человек от 1235€ в неделю

Тел. в Москве (495) 540-37-75, 740-34-06  
e-mail: katera@solpar.ru www.solpar.ru  
Тел. в С-Пб (812) 322-96-86, 973-65-24  
С-Пб, ул. Восстания, 55