



ДО АТЛАНТИДЫ И ОБРАТНО, или Русско-Эгейская регата

Все началось с того, что хорошо известный в московских парусных кругах Александр Синицын, живя в Греции, заболел теплым Эгейским морем и организовал для своих товарищей гонку по нему, можно сказать «покатушки» на арендованных на месте яхтах.

В начале нового века возникла идея превратить эти «покатушки» в регату. Весной 2002 г. на нее собралось 12 яхт (больших, 36–37-футовых, причем рулили в этой первой регате 11 мастеров спорта по парусу). Народу понравилось гоняться в теплых морях, организовалась своя тусовка, в которой из простых отдыхающих рождаются матросы, а некоторые со временем сами становятся капитанами.

Теперь размеры яхт-участниц выросли уже до 57 футов. В 2003 г. родилось «Положение о регате», которое постоянно дополняется и совершенствуется. Сейчас действует редакция 2.1. Регата открыта для всех желающих. Проводится дважды в год: в

Представляем читателям интересное и необычное многоэтапное соревнование на больших крейсерских яхтах, которое в масштабах страны практически мало известно, хотя ведет свою историю с далекого 1991 г. и включено в календарь ФПС Московской области.

начале мая и в середине октября (в 2007 г. была проведена только одна – весенняя).

На старт 11-й по счету регаты 2007 г. вышли 33 яхты с российскими экипажами. Синицыну удалось насобирать с «греческого мира» 10 больших яхт «Bavaria» (это группа «А»), 12 яхт «Beneteau Oceanis 473 Clipper» (группа «В»), но самой внушительной (по суммарному тоннажу) оказалась группа «С», в которую вошли все, кто не попал в две первые.

Нам предстояло стартовать вшестером. Это были: юнга Оля и юнга Сергей (ее отец); «парусный мастер» Лена, она же «штурман, рвущий веревки шкотовые»; бессменный кок Наталья; старпом Андрей, судовла-

делец, любитель хорошего виски и хранитель судовой кассы, ну, и ваш покорный слуга, капитан и рулевой. Состав хороший, но неполный: нет ни одного опытного шкотового, если не считать старпома... Конечно, ничего страшного, если бы мы отправились просто «гулять», но мы же идем в гонку из Афин (марина «Алимос») до Санторини, самого южного из островов Киклад – места, где (по одной из версий) когда-то процветала и погибла цивилизация Атлантов. По генкурсу – 330 миль туда и столько же обратно.

Шесть человек на большую, десятиместную лодку «Донт Вори» (она же – «Бэ-ноль») с четырьмя каютами и вполне обитаемым форпиком. То



О яхтах «Beneteau Oceanis 473 Clipper»

Серия «473» появилась в начале нынешнего века как развитие удачной серии «411» и сразу же стала бестселлером: только за первый год были построены более 150 яхт. Фирма «Finot» описывает «Oceanis Clipper 473» как круизную яхту, пригодную для быстрых и дальних плаваний.

Основные данные яхты:

длина макс. – 14,30 м, по КВЛ – 13,65 м,
ширина – 4,33 м, осадка с «коротким/длинным»
килем – 1,70/2,10 м. Водоизмещение – 11,5 т.
Площади парусов: грот – 43 м², генуя – 65 м²,
спинакер – 150 м².

есть в плюсе – небольшой, но славный экипаж и неплохая, в целом, яхта. В минусе – недостаток умелых рук, невыдающиеся гоночные качества лодки и основательно растянутые ветрами и жизнью паруса...

Ладно, справимся! Старпом добывает в подсобке чартерной компании бухту тонкого каната. Поднимаем юнгу Олю с этой веревочкой на мачту, и вскоре под краспицей уже трепещет на ветру российский триколор и флаг родного клуба. Соседние яхты тоже украшаются, и вот уже значительная часть марины Алимос начинает выглядеть вполне по-русски празднично. А какой праздник без тостов, знакомств, танцев? «Ну, за парусный спорт!»



Солнце на Средиземноморье садится быстро, круто проваливаясь. Если нет луны, темнота наваливается очень скоро. Капитан регаты луну обещал, но что-то на нее не было даже намека.

Стартовав, мы плотно застряли в штилевой «луже» посреди входа в залив Милоса, откуда едва-едва тянуло даже не ветерком, а «испарениями», дыханием этого самого ветерка, сте-

кающего с берегов. И вот на этом «дыхании» предстоит долгая лавировка. Легкое встречное течение сводит на нет все усилия: GPS фиксирует, что, повторяя галсы, лодка движется к цели, как пьяница к вырезчику, с той же «стремительностью»... Часа через четыре изнурительной лавировки, продвинувшись на пару миль в глубь этого залива, образовавшегося на месте бывшего гигантского кратера острова-вулкана с симпатичным названием Милос, экипаж начал терять интерес к происходящему. Состояние физической и психологической усталости близко к предельному. Сменить бы вахту, да некем: матросов только двое плюс «матросящий» штурман. Нет сил даже на глоток виски...

И случилось чудо: «испарения» стали приобретать горизонтальную направленность, паруса начали оживать и наполняться, у них появилась форма!

Два узла скорости ветра на анемометре воспринимаются как «очень свежий ветер». Двойка сменилась тройкой, затем четверкой. Яхта приобрела ход и стала постепенно приближаться к ушедшим вперед огням

соперников. До них – метров 100. До финиша – как до Луны, т. е. мили полторы...

На 72-м канале звучит диалог финиширующих и капитана яхты «Цезь», принимающей финиш:

– Это яхта 2. Подтвердите наш финиш!

– Яхта 2. Вы еще не финишировали.

– Мы давно финишировали!

– Яхта 2. Вы не финишировали.

В протоколе будет отмечено, что вы запустили двигатель до пересечения линии финиша...

Вяло посочувствовав «недотерпевшим» каких-то десятков минут и заведшим дизель, аккуратно работаем с парусами. Справа дует все сильнее, и вот уже соперники остаются сзади по левому борту – наш ветерок пришел! Никогда еще я не жаждал финиша так, как сегодня!

После 21 часа мучений в море швартуемся к пирсу Адамаса. Помогаем ошвартоваться соперникам, заставляем себя немного выпить и проваливаемся в сон.

Нет на свете более приятного занятия, чем прогулка на яхте по теплому южному морю под парусом, наполненным энергичным, но не чересчур сильным ветром. И, вероятно, нет занятия более бессмысленного, когда экипаж мучается много часов подряд под палящим солнцем, в отчаянии руками оттопыривая шкотовый угол гены, издавая пересохшими губами шипение вместо свиста и надеясь на хоть какое-то движение воздуха...

Безмятежность прогулок и бессмысленная жестокость штилевой гонки – две стороны одной медали под названием «Русско-Эгейская регата».



Приближаемся к архипелагу, образованному остатками взорвавшегося три с половиной тысячи лет назад гигантского вулкана. Санторини, Тира, Атлантида... Сколько таинственной романтики в этих названиях! Но сейчас – не до романтики. Уже ясно виден самый большой из островов, видны дома города-муравейника. Гонка снова приближается к финишу, но приближается медленно – снова «наверху» выключают ветер. Ушедшие под берег явно начинают «страдать». Да и мы уже не можем нести «бабочку», паруса безжизненно повисают.

Большинство яхт ушли к берегу. Впереди, в море – только две «большие», с белым и темным корпусами. Номеров против солнца не видно, «белая», сменив галс, пошла к берегу. Нам туда не надо.

«Темная» постепенно приближается. Уже можно рассмотреть приклеенную на борт «девятку». У нее более выгодная позиция по ветру и много больше парусов. Но на линию финиша приходим почти одновременно, «девятка» впереди не больше, чем на полкорпуса.

Проходим ее правым бортом, поздравляем и получаем свой гудок из фог-горна:

– «Бэ-ноль», финиш принят.

Уступить корпус на финише непростой гонки «Сан-Одиссею 54DS» – не позорно. Мы – вторые среди 33 яхт! И первые в своей группе! Экипаж майнает паруса, горя счастливыми глазами.



Вход в марину Вликада (Eleisis), что расположена на юге о. Тира, непросто. «473-м Океанисам» при их осадке 1.7 м особого труда просочиться внутрь не составляло, важно было только не разогнаться и поглядывать на эхолот. Проблемы возникали у глубоководных лодок: реальная глубина фарватера (шириной не больше пары метров) оказалась около 2.2 м. А ведь в «Грик Ватерпайлоте» везде обозначена глубина 3–3.5 м!

Регатный народ помчался на северо-западную оконечность острова, в городок под названием то ли Ойа, то ли Иа ужинать и смотреть фирменный санторинский закат.

Самое сильное впечатление, ко-

нечно же, производил вид, открывавшийся с гребня обрыва: становилась видна циклопическая воронка с пупком-вулканом в центре. Где-то глубоко внизу стояли на якорях огромные многопалубные круизеры, между берегом и этими голиафами сновали едва различимые катерочки, оставляя позади короткий пенный кильватерный след.



Старт второй гонки – с Китноса на Сифнос – неприятностей не предвещал. Да, ветерок был вполне свежий, но не более. Да, лавировка, но ведь и дистанция – не чрезмерно длинная, всего-то 31 миля по генкурсу.

При наших парусах пытаться идти остро к ветру было бы довольно глупо. Казалось, однако, что лодка, как ни странно, идет и быстро, и остро... То, что это не совсем верно, стало ясно под вечер, когда большинство коллег оказалось далеко впереди, их с трудом можно было рассмотреть сквозь дождь на подходе к финишному знаку – маяку на входе в бухту Камаре. Разгулявшаяся волна заставляла идти курсом, близким к галфвинду, но и это не очень-то приближало нас к финишу. Периодически появляющиеся на волнах пенные полосы и цифра «32» на анемометре (а также выражение глаз некоторых членов экипажа) заставляли брать третьи рифы. Ходов это не добавляло, зато занимало работой.

Когда до маяка оставалось мили три, а темнота не позволяла оценить расстояние до берега, с одобрения экипажа был «набит дизель-шкот», и лодка значительно веселее пошла к финишу.

Швартовка «плотом», легкий ужин с легкой закуской, здоровый сон – такой вот Первомай.



Следующим утром получили официальный «нефиниш» и дружеский нагоняй за невыход на связь ночью. Аккумуляторы! Они сели и в рации, и в мобильнике. Эх, как я сожалел, что не захватил из Москвы запасной аккумулятор для рации! Запасной для портативного чарт-плоттера взял, и в шторм он пригодился. Гораздо проще было переткнуть аккумулятор, чем бегать вниз, к штатному GPS-навигатору, и снимать свои координаты. Штатный, надо

сказать, был вообще без карт и давал только цифровое обозначение текущих координат.

Вообще-то на состояние арендованной лодки мы не жаловались, но кое-какие вещи вызвали вопросы: древний черно-белый копеечный карт-плоттер был без карт, ощущался явный дефицит веревок, наглухо зачехленной и принайтованной к релингу оказалась спасательная «подкова» (на отвязывание ее ушло минуты три, беда – если бы довелось при волне и ночью!)

7-го мая выходим с Милоса. В экипаже – пополнение, вчера на пароме приехал московский скульптор Пахомыч. Он прилетел в Грецию работать – «рубить» скульптуру из дешевого качественного мрамора.

Пока народ бьется в «морской бой» на лодках-резинках с рогатками и пейнтбольными шариками, купаемся и моем свою яхту.

Ах, какой получился старт! Образцовый! С наветренного конца стартовой линии, с задержкой всего секунды в три-четыре! Тренировки даром не пропали: три старта (из них два – отмененных) позволили начать гонку в числе самых первых.



Ветер – чистый фордевинд, узлов 12–16. Помня о том, как мы «залетели» позавчера с «бабочкой», иду бакштагом левого галса. Сзади раздаются какие-то чрезвычайно энергичные крики, за ними – очень характерный «непарусный» звук. Звук удара корпуса в корпус! На мгновение оборачиваюсь: в левый борт «Bavaria» с номером «А6» въехал нос белого «San Odyssey 54DS».

Главное – не отвлекаться! Скорость неплохая, но что-то рядом слишком много лодок нашей зачетной группы. Команда откренивает. На небе – ни облачка, солнце жарит. Особенно старается откренивать Пахомыч, на котором из одежды – только плавки. Не перестарался бы! Советую одеться – не соглашается.

При смене галса наблюдаю удивительную картину на анемометре: на правом галсе ветер неожиданно крепчает узлов до 30–33, хотя, по ощущениям, он никак не сильнее 18–20. На левом галсе ощущения те же, но ветер (по прибору) резко успокаивается до скорости 12–14 уз. Зову

к удивительному прибору народ, дивимся вместе, тем более что правым галсом яхта идет несколько не быстрее, чем на левом. Что-то, вероятно, сломалось наверху...

Мы финишируем пятыми. С конца. Обидно за экипаж – это я «доэкспериментировался» до такого неавантажного финала.

В гнусном настроении швартуемся третьим пыжом в небольшой бухте Серифоса.

Раздувает, однако! Нагрузка на швартовы первого пыжа становится все значительнее. Подбиваю соседей на заведение дополнительных концов. «Швартовая» вахта тоже лишней не будет...

Пахомыч сообщил, что «яхтинг как спорт» ему не понравился категорически.



Наутро, накануне Дня Победы, – старт завершающей гонки. Ветра нет. Или почти нет. Зато ночь выдалась спокойной, помог «авось».

Пахомыч, поселившийся в форпике, страдает – ожога нет только под плавками. С трудом вылез на некоторое время и забился обратно, и не вылезал более до вечера.

Возле восточного берега Серифоса дул вполне приличный ветерок, узлов 10–12. Объявляется 15-минутная готовность, 10 минут, 5 минут... Старт опять должен получиться идеальным: начинаем неплохо разгоняться, впереди есть место для маневра, и если выйдем к линии раньше времени, можно будет несколько секунд идти вдоль линии – никто не помешает. Разгон вдруг мгновенно закончился.

Мы заехали в огромную штилевую «лужу», незамеченную из-за ряби на воде.

Когда в наших парусах вновь появился ветер, почти все участники регаты были основательно впереди. Рядом с нами – лодки четыре таких же невезучих.

Мы разозлились. На себя прежде всего: гонка – завершающая, и если не сейчас, то – когда же?

Ветер постепенно отходит, теряя силу. Отошел до бакштага, потом задышал в корму и вскоре исчез. Стоим все. Стоят те, что под берегом, стоят и те, что в море – штиль повсеместный. Но стоим мы сейчас уже не в самой плохой позиции: из «одноклассников» поблизости – лишь лидер зачета «Бэ-11».

Идущая впереди «СNB 64» выбирается, судя по всему, на полоску ветра и довольно бодро уходит вперед, скрываясь за мысом. Как нам нужна эта полоска!

Ветерок обретает силу, в который раз за сегодня меня направление, и мы довольно весело финишируем, идя в галфвинд левого галса. «Бэ-11» – позади.

Мы – первые в своей группе! Бодро майнаем паруса.

В прекрасном настроении швартуемся с внешней стороны пирса. Чудесная погода, замечательные, милые регатные люди, уютнейшая марина, гостеприимнейшие греки! Эх, какая потрясающая штука – регата!

Доктор Ярыгин с яхты «Бедный Ерик-2» объяснил, что лучшее средство при солнечном ожоге – красное вино. Пахомычу рецепт очень понравился.

Замкнулся в форпике с двумя бутылками.



Героями были все, независимо от количества завоеванных очков. Синицыны приглашали за медалями и дипломами всех, и каждый был награжден. Таня Бедягина награждала победителей детского такелажного конкурса, Вера Зуева – юных художников. Яхт-клуб «Аврора» вручил свой переходящий кубок яхте с бортовым номером «9» как абсолютному победителю. Валя Зубков, рулевой этой лодки, приз, безусловно, заслужил. Мы получили приз «За экстремальность». В шести зачетных гонках – два первых места, одно второе, два – восьмых, одно – девятое. В итоге – пятое. По большому счету – неплохо. Уступили людям, не последним в парусном спорте.

Аплодисменты, поздравления, тосты...

В нашей группе «В» победили ребята из Казани, с приличным отрывом. Вообще говоря, две казанские лодки гонялись очень серьезно, в основном друг с другом – у них принципиальный спор.

Регата закончилась, все вернулись домой. Мы видели Атлантиду, точнее – то, что от нее осталось. Хотя, возможно, Платон описывал совершенно другое место. Я пытаюсь прийти в себя, отоспаться. Экипаж строит планы на осень, юнга Оля – на всю жизнь: «Без парусов я теперь не могу!». Звонил Пахомыч, интересовался, когда будет следующая регата...

