

Баркола. Бора. “БАРКОЛАНА”



САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ СУВЕНИР В ТРИЕСТЕ В ТЕ ДНИ — ТАЛИСМАН “БАРКОЛАНЫ” ОСЬМИНОЖЕК УЧЧИО. “РУК” ЕМУ ХВАТАЕТ И ДЛЯ ШТУРВАЛА, И ДЛЯ МНОГОЧИСЛЕННЫХ ШКОТОВ, А ПРИСОСКИ УДЕРЖИВАЮТ НА ПАЛУБЕ В САМУЮ СВИРЕПУЮ ПОГОДУ.

На первый взгляд — полная абракадабра, что-то вроде бессмысленной детской считалки. Однако у десятков тысяч людей эти слова наверняка вызовут целое море эмоций. Лично я при упоминании этой магической формулы до сих пор ощущаю бодрящий адреналиновый подъем, хотя и не без оттенка ностальгической грусти.

СПОРТ

Баркола — это прибрежное местечко на севере Италии, практически пригород Триеста: минут пятнадцать-двадцать на машине от центра в зависимости от трафика. Корень у названия — наверняка “barca”, что привычно и русскому уху: это “лодка” в самом широком смысле этого слова, от крошечного тузика до мегаяхты, подобно английскому “boat”. Впрочем, есть и еще одно созвучное словечко — “barcollio”, что в переводе с итальянского означает

“непрерывная качка”. Оба варианта имеют к нашему повествованию самое непосредственное отношение.

Бора — знаменитый береговой ветер, зарождающийся в горах и роднящий Триест с нашим Новороссийском. Особо свирепствует он осенью и зимой — тогда прохожие пробираются по тротуарам, держась за специальные поручни или заранее натянутые веревки, а мотороллеры и мопеды сразу кладут набок — все равно ветром повалит.

Ну а “Барколана” — это самая мас-

совая в мире парусная регата, которая проводится в тех краях каждую осень и позволяет вкушать прелести боры не одним только местным обитателям.

Жаль, конечно, что наш журнал столь поздно “заметил” это выдающее событие, разменивающее уже четвертый десяток, но лучше поздно, чем никогда — тем более что по счастливому стечению обстоятельств взглянуть на него удалось глазами не простого зрителя и даже не аккредитованного журналиста, а чуть

ли не непосредственного участника, из самой гущи событий. Столь редкостный шанс выпал благодаря усилиям местной организации “Mercati Aperti” (“Открытые рынки”), дальновидно предусмотревшей посещение “Барколаны” в ходе представления марин и верфей малого судостроения области Фриули-Венеция-Джулия, расположенной на севере Италии (подробности на стр. 138).

В нынешнем году “Барколана” проводилась в Тресте, а точнее в Барколе, уже 37-й раз подряд. На заре своего существования именовалась она просто “Осенний кубок” и давала фанатикам паруса последнюю возможность помериться силами (да и просто пообщаться) перед тем, как лодки упокоятся на кильблоках в ожидании следующего сезона. В 1969 г. на старт регаты вышла 51 яхта, что и по тем временам было довольно много. С годами ее популярность только росла, словно снежный ком, и с 1998 г. “Барколана” регулярно фигурирует в Книге рекордов Гиннеса как самая массовая парусная гонка в мире.

Как вы думаете, сколько яхт одновременно выходит на старт короткой дистанции в Триестском заливе? Двести? Пятьсот?

А две тысячи не хотите? В “Барколане-2005” приняли участие 1750 лодок, причем из-за погодных условий немало потенциальных претендентов попросту не добрались до старта, а организаторы

не рискнули выпустить на дистанцию довольно многочисленный флот самых маленьких яхт, экипажи которых подали заявки на общих основаниях. Ведь “Барколана” — это открытая встреча, это “регата для всех”, где на одной общей дистанции пользуются равными правами потребительский прибрежный “крейсер” и суперсовременная “ночная машина” для Кубка “Америки”, полный “чайник” и всемирно известный титулованный яхтсмен. Практически единственное техническое ограничение состоит в том, что участвующие лодки должны быть однокорпусными (катамараны и тримараны не допускаются, судя по всему, исключительно из-за их габаритов по ширине, неприемлемых на и без того тесной дистанции), а также килевыми — убирающиеся шверты под запретом, хотя новомодные качающиеся кили применять можно. В плане размеров — тоже практически полная свобода: просто лодка должна быть не менее 6 м длиной.

Разномастный флот разделяется на 13 классов: от супер-макси до малыток “Passere” — деревянных беспалубных вельботов местной постройки (их-то и не выпустили на сей раз на дистанцию по соображениям безопасности). Многие выступают на собственных лодках — прежде всего сами итальянцы, их соседи из Словении, а также австрийцы с немцами (им принадлежит больше

половины яхт в местных маринах), но значительная доля иностранных участников задействует и чартер.

Кого бы я не спрашивал, все затруднялись определить, чего же здесь больше — чистого спорта или шоу, гонки или праздника. Пожалуй, того и другого примерно поровну. С одной стороны, уровень и техники, и спортивного мастерства фаворитов, а также острота борьбы, с которой я теперь знаком не понаслышке, позволяют отнести “Барколану” к числу самых серьезных спортивных встреч. С другой, массовость и рожденная ею атмосфера наводят скорее на мысль о большом парусном фестивале.

“Барколана” в полной мере обладает тем неоценимым качеством, которого так не хватает подавляющему большинству парусных регат, пусть и самых представительных — а именно, зрелищностью. Окруженный крутыми карстовыми склонами залив представляет собой естественный водный стадион на сотни тысяч посадочных мест — во многом это и объясняет столь невиданную популярность “Барколаны”. Треугольная (а точнее, трапециевидная) дистанция общей протяженностью около 18 морских миль проложена в непосредственной близости от берега (по крайней мере, старт и финиш видны с него, как на ладони без всякого бинокля), а сам скоротечный формат гонки — всего



один короткий “круг” — не даст заскучать даже неподготовленному зрителю и великолепно укладывается в рамки одного прямого телерепортажа.

Более-менее точную информацию перед гонкой можно было получить разве что о числе заявленных участников; гостей, похоже, никто не считал, но и без того было видно, что Триест “перепрежжен” — посетив город меньше чем за месяц до события, я не заметил таких толп на улицах, да и с гостиницами было попроще. Теперь же поселиться в отеле удалось только при содействии “Mercati Aperti”, пользующейся государственной поддержкой, и первым, что бросилось в глаза возле стойки портье, были рекламные листовки, зазывающие публику на местные прогулочные теплоходики, которым на время “Барколаны” предстояло переквалифицироваться в плавающие трибуны. Цены “кусались” — 75-80 евро за билет, хотя и с бесплатным буфетом. Местные марины (а только крупных, где места у причалов исчисляются сотнями, в самом городе и его окрестностях больше десятка) были забиты до отказа, а народ в разноцветных непромоканцах попадался буквально на каждом шагу.

Словно подстегнутый тысячами туристов и болельщиков, Триест, как видно, решил выдать гостям свою главную природную достопримеча-

тельность. Бора, днем накануне старта лишь слегка показавшая зубы, к вечеру разгулялась не на шутку. Порывы ветра, лавиной слетающего с гор, достигали 60 уз (30 м/с)! На открытых участках набережной на воздух можно было опереться, словно на упругую подушку. Как сообщили потом организаторы, многие припозднившиеся и потому застигнутые врасплох участники, в основном иностранцы, попросту не сумели добраться на своих лодках до Триеста.

В стане собравшихся тоже царило некоторое уныние. Шутка ли — власти не выпускали из порта даже огромный круизный лайнер! Под вой ветра и оглушительное щелканье фалов на сотнях яхтенных мачт, подталкиваемые борой в спину, мы отправились поужинать в портовый ресторанчик “La Vagca”, расположенный на самом конце пирса. Там яблоку негде было упасть, официанты сбивались с ног — отдельные экипажи, судя по всему, вовсе заливали горе превосходным местным вином, так что обслужили нас уже за полночь.

Однако к утру бора несколько поумерила свою прыть, и мы поехали в Марину Лепанто, расположенную километрах в тридцати от Триеста. Там нас ждал сюрприз — руководство марины предоставило нашей делегации два однотипных 9-метровых “Бейлайнера 285” — специально, чтобы мы посмотрели гонку с воды. Что очень важно, над

каждой из лодок трещал на ветру специальный зеленый флаг, позволяющий заходить внутрь дистанции — в случае чего нам предстояло исполнять также и спасательские функции.

Правда, тут же выяснилось, что официального шкипера одной из лодок прихватила желудочная колика — так ваш покорный слуга и оказался за рулем.

Вслед за местным “гидом” медленно провожу слегка зарыскивающий “Бейлайнер” по узкому ведущему к морю каналу мили полторы длиной, по берегам которого, болтая ногами в воде, сидят простецкого вида рыбаки с длинными удочками, и вскоре нас встречает покрытый белыми барашками тем-синий морской простор. Едва миновали выходные буи фарватера, как подстегиваемая борой Адриатика навалилась на нашу, в общем-то, не самую мелкую посудину, точно на какую-то скорлупу, не заслуживающую никакого внимания.

Как ни орудовал рукояткой газа и кнопками триммера, исход был один — нос лодки с завидной регулярностью врзался в волну, и расположившихся в кокпите поливала тугими солеными струями, как из брандспойта. “Бейлайнер” хоть и глиссировал, но то и дело залипал скулой в глубоком крене и вообще всячески намекал, что такие похождения не для него. А волна, разведенная с берега 40-узловой борой — это, доложу вам, не шутки: при высоте метра



полтора длина ее подошвы порой составляла аккурат длину нашего корпуса. “Barcollio” — по-нашему “болтанка”! В общем, скоро мы перестали обращать внимание на постоянный “душ”, хотя промокли и просолились до нитки, и переключились на живописные пейзажи по левому борту — до места старта “Барколаны” оставалось миль пятнадцать.

Едва миновали одну из главных достопримечательностей Триеста — белоснежный, украшенный зубчатыми башенками замок Мирамаре, как вокруг наших близнецов-“Бейлайнеров” начинают роиться кренящиеся под порывами боры яхты. А впереди — целый лес парусов. Да какой там лес — чаща, тайга, непроходимые джунгли! Никакими словами не передать, что это за зрелище — почти две тысячи яхт, скопившихся перед двухмильной стартовой линией в сильный ветер!

Одило Симонит, совладелец местной верфи “Cantieri Alto Adriatico”, строящей классические деревянные яхты, каким-то чудом вычислил в этой мешанине одному ему знакомый силуэт своей лодки с “фирменной” командой. Следуя его указаниям, я пролез за стартовый буй, возле которого скромно болтались на волнах теплоходики для зрителей, и вскоре неожиданно для себя втерся, что называется, в самую гущу.

Батюшки! Как они тут друг друга еще не передавили! Несущиеся на всех



мысленных курсах разнокалиберные парусники порой разделяли считанные метры. И всех я по правилам должен был пропускать — собратя с моторами волновали меня только с правого борта. В общем, своим поведением мы со вверенным моим заботам “Бейлайнером” очень напоминали официанта в переполненном ресторане — когда он, виляя задом, с полным подносом на руке шустро лавирует между тесно поставленными столиками. Каждую секунду я то круто отворачивал, то резко сбрасывал газ, то, наоборот, выжимал из мотора все его лошадиные силы, дабы увернуться от нацеленного в борт очередного украшенного пеной форштвеня — и при этом безостановочно вертел головой во все стороны, словно филин.

Тут-то я, наверное, впервые в жизни пожалел, что руки заняты “баранкой”

— какие вокруг были сюжеты для фотосъемки! Оставалось только уповать на помощь коллег из международного пресс-центра, в распоряжении которых были не только лодки, но и вертолеты — получить истинное представление о масштабах регаты можно, наверное, только с высоты птичьего полета.

До старта еще минут двадцать, но кое для кого гонка уже окончена. Неподдалеку замечаем яхту, сломанная мачта которой вместе с парусами улеглась на воду под бортом. К ней, отплываясь от волны белоснежной пеной, шустро катит щекастый РИБ с упакованными в непромоканцы молодцами. Очень хорошо — ума не приложу, как бы мы подошли к жертвам боры на нашем вальяжном “Бейлайнере” при такой свистопляске!

Но вот, наконец, ровно в 10.00 звучат



три пушечных выстрела — старт дан, и вся парусная армада, как один, устремляется в море. Создается впечатление, будто шипение рассекаемой сотнями форштевней воды заглушает все остальные звуки!

“Не стой на пути у высоких чувств!” — мы предусмотрительно отваливаем под ветер и некоторое время сопровождаем “пелетон”, который уверенно возглавляет супер-макси “Trieste, Provincia di”. Выбросив, несмотря на сильный ветер, огромный геннакер, за каких-то три первые минуты гонки она оторвалась от прочего флота почти на полмили. Кстати, в международном парусном мире эта лодка больше известна как “Skandia” — победительница гонки “Сидней-Хобарт” и второй призер “Rolex Fastnet Race” 2003 г., просто на время “Барколаны” группа известных триестских яхтсменов во главе с Лоренцо Бресани и Фурио Бенусси взяла прославленную “гоночную машину” в чартер.

Ветер немного стих, если это слово вообще применимо к боре — примерно до 25 уз (около 12 м/с), но чем дальше в море, тем выше становятся волны. Шкипер вновь присоединившегося к нам второго “Бейлайнера” предлагает вернуться к берегу и караулить лидера на финише. Однако постоять возле пары буксиров, берегущих финишную линию, удалось недолго — ко второй лодке подскочил катер карабинеров с мигалкой. Как потом выяснилось, смысл нотации сводился к тому, что нечего, мол, отсиживаться в затишке под берегом — дуйте-ка в море, народ спасать! Оставалось лишь взять под козырек

и послушно следовать предписанию. Честно говоря, лично я об этом ничуть не пожалел.

Фаворита мы перехватили за пару миль до финиша. “Skandia-Trieste” шла в гордом одиночестве, оторвавшись от ближайшего конкурента — макси “Jena” — на добрый километр. За ней, словно прилипали за акулой, двигалась целая кавалькада катеров и моторок, оставляя за собой длинный пенный след. Пара РИБов — не иначе, с телевизионщиками, нещадно поливая друг друга брызгами, прицепилась чуть ли не к самому транцу лидера, а замыкал кавалькаду 24-метровый “Pershing 76”, разглаживающий море, словно гигантский утюг. Кроме того, над головой неотвязно висели два легких вертолета. Присоединились к общей процессии и мы, причем огромная мачта супер-макси при 45-градусных кренах порой нависала прямо над нашим кокпитом (“А на нас она не упадет?” — забеспокоился кто-то, припомнив виденные происшествия).

Я бросил взгляд на экран чарт-плоттера. Ничего себе! Больше 14 уз, и это в бейдевинд — да и ветер заметно подкис. Сколько же, интересно, они выдавали на старте?

И вот самый волнующий момент — лидер пересекает линию финиша. Пушечная пальба, фейерверк, сирены! “Дуди!” — чуть ли не хором вопит наш экипаж. Жму на кнопку, но “Бейлайнер” откликается чем-то больше похожим на робкое бибибанье мопеда в тихом переулке. Тогда поступает предложение орать и свистеть, что мы дружно и делаем.

Не знаю, как остальные, но лично я, поливаемый солеными брызгами под тугим напором боры, испытал в тот момент такое упоительное чувство, будто это я сам сейчас финишировал, будто сам выиграл “Барколану”!

Гонка, свидетелями которой мы стали, оказалась самой быстрой за всю историю регаты — “Trieste, Provincia di” преодолела дистанцию протяженностью около 18 морских миль по генеральному курсу всего за 58 мин 20 с — на 16 мин 40 с быстрее, чем это сделала в прошлом году не менее знаменитая “Cometa”. Яхтсмены из Триеста пересекли финишную линию на траверзе Барколы, когда основной флот еще только подбирался к первому поворотному бую, приплясывающему на волнах в словенских территориальных водах.

Благополучно вернувшись в Марину Лепанто и поставив насквозь просоленные лодки на место, обратно в Триест мы возвращались по прибрежному шоссе. На самой головокружительно высокой его точке мы остановились и еще раз оглядели простор залива. К вечеру бора окончательно растеряла силы, и с высоты отвесного обрыва вода казалась почти гладкой. Закончилась и “Барколана”, но море было по-прежнему усеяно сотнями белых треугольников.

Согласно статистическим данным, моторные суда более популярны, чем парусные — они и быстрее, и не столь сложны в управлении с точки зрения нефита. Но увиденное все же убедительно свидетельствовало, что старому доброму парусу по-прежнему ничего не угрожает — по крайней мере, в этих краях.

