

› *Василий Галенко. Фото из архива автора и с сайтов гребцов*

За Голубой лентой... на веслах!



Конечно, такое название этой заметки о первой трансатлантической гребной гонке на трассе, всем известной по борьбе за Голубую ленту, не более чем шутка. Однако стоит напомнить кое-какие цифры. Первый обладатель учрежденного в 1840 г. приза – Голубой ленты – пароход «Британия» с машиной в 740 л.с. показал на этой трассе среднюю скорость всего в 8.19 уз, вполне сравнимую с максимальными скоростями гребных лодок на относительно коротких дистанциях. Показательно, например, что наш Федор Конюхов в течение трех последних недель своего рекордного весельного перехода на лодке-одиночке показал среднюю скорость 3.1 уз. Правда, он шел не через Северную Атлантику, а южным маршрутом, но об этом ниже...

Хотя эта гонка была шестым по счету трансатлантическим соревнованием гребцов, но все предыдущие (1997, 2001, 2003, 2004, 2005 гг.) проводились южнее – в тропиках – и не с запада на восток, а с востока на запад, т. е. по направлению господствующих ветров и течений. А ведь погодные условия на севере Атлантики (в районе 35–55° с. ш.) всегда намного сложнее. Это показывают цифры. На тропической трассе в пяти гонках участвовали 122 лодки и 104 из них финишировали благополучно. На севере Атлантики гонок до сих пор не проводилось, а отдельные попытки гребцов оказались не столь успешными: за 110 лет переходы удались всего лишь 19 гребным лодкам с 44 гребцами, тогда как плавание 23 лодок с участием 30 человек (из них пятеро погибли) завершились неудачей. Так что рекорд двух норвежцев (1896 г.) на северной трассе Нью-Йорк – маяк Бишоп-Рок (55 суток и 13 часов) остается и на сегодня недостижимым. В 2005 г. к

нему приблизились голландцы, пройдя Северную Атлантику за 60 суток и 16 часов, но их было не двое, а четверо, а их современная лодка была оснащена по последнему слову техники – опреснителями, спутниковой связью и т. п.! На более короткой трассе Канада – маяк Бишоп-Рок с 1987 г. рекордсменом остается британец Том Маклин (55 суток).

Итак, речь идет о гребной гонке на примерно 3100-мильном маршруте, традиционном для быстроходных судов, претендующих на Голубую ленту. Организатором ее стала компания «Woodvale Events Ltd» (директор – известный океанский гребец Саймон Чок), а генеральным спонсором – компания «J&E Shepherd» (сделки с недвижимостью, инвестиции), поэтому официальное название гонки выглядит так: «Shepherd Ocean Fours Rowing Race 2006». Одна из главных новаций состоит в том, что соревнование проводится на одинаковых, специально изготовленных лодках. Длина каждой – 8,83 м, ширина – 1,8 м,

вес порожнем – 380 кг. Композитный корпус выполнен ламинированным из нескольких слоев самых современных материалов и имеет 36 герметичных отсеков. Это гарантирует их непотопляемость при любых повреждениях. Готовый корпус предоставляется команде, которая крепит все необходимое оборудование, включая люки, уключины и т. п., с учетом собственных вкусов и веса, роста гребцов. На лодке предусмотрены две каютки для укрытия в шторм. В случае переворота лодка восстанавливается самостоятельно в основном благодаря расположению балласта (400 кг), составленного из канистр с аварийным запасом питьевой воды. Вес лодки с гребцами и снаряжением – около 1500 кг. Стоимость корпуса и комплекта оборудования – 38 тыс. долл. Навигационное оборудование, средства связи, опреснитель и прочее, включая продукты питания, гребцы приобретают самостоятельно. Кроме того, каждый гребец делает вступительный взнос в 1200 долл. Таким образом, участие в гонке команде обойдется в 70–80 тыс. долл.

О своем участии в этом мероприятии сразу же заявили четыре команды: три британские и одна – американская.

Команду лодки под флагом США «James Robert Hanssen» (№ 2) составили опытные гребцы – студенты и аспиранты университета в Сиэтле. Это Бред Викарс (22 года), Дилан Левели (22), Грег Спунер (26) и Йордан Хансен (23). Ребята, ранее регулярно участвовавшие в гонках университетского гребного клуба, в течение года жили вместе и тренировались в заливе, на берегу которого находится Сиэтл, а иногда и выходили в океан. За время тренировок они отработали такой режим гребли: парами по три часа. Главная

движущая идея команды, отличавшейся сплоченностью и упорством, состоит в том, чтобы стать первыми американцами, пересекшими на гребной лодке северную часть Атлантики.

Лодка названа в честь отца Йордана – Джеймса Роберта Хансена, который умер от астмы много лет назад. Йордан тоже страдал астмой с детства, но выздоровел. Эти обстоятельства и определили выбор фонда – Ассоциации легочных болезней, для которой команда взялась собирать пожертвования (и набрала около 300 тыс. долл.). Вся реклама, начатая задолго до гонки, была направлена на призыв жертвовать деньги для больных астмой. Разумеется, часть собранной суммы пошла и на приобретение лодки. (Как видим, система финансирования отличается от российской – у нас просто ищут мецената, который оплачивает расходы участников.)

В команду лодки № 3 «Yorkshire Warrior» («Воин Йоркшира») вошли военнослужащие недавно сформированного полка герцога Веллингтонского: капитан Пол Тетлоу (27 лет), капрал Эндрю Унвин (25), капитан Мик Католдо (27) и капрал Карл Пауэлл (30). Все они успели дважды побывать в Ираке и из второй командировки вернулись только в апреле 2005 г. Все, кроме Эндрю, женаты и имеют детей. Команда весьма амбициозна и намерена не только уложиться в рекордные сроки, но и серьезно пополнить Армейский благотворительный фонд, который заботится о ветеранах и их семьях. Хотя никто из команды греблей не занимался и не имеет никакого опыта в этом виде спорта, гребцы заявили, что собираются пересечь океан за 45 дней. Они были намерены после трехдневной акклиматизации перейти на рабочий режим со сменой пар через два часа круглые сутки. Команда приготовила рационы питания на 55 дней из расчета 5000 ккал на каждого, а также запасные – на 25 дней по 3000 ккал и аварийные сухие на 20.

В британскую команду лодки «Team Nesco» (№ 4) вошли Бен Фоеракл (26 лет), Чарли Мартелл (26), Марк Уотерсон (46) и Пит Роулендс (46). Все они – инженеры, прошедшие двухлетний курс в Королевском диверсионно-десантном учебном центре (где отсев составляет 55%) и побывавшие в нескольких «горячих точках». Будучи на службе в Северной Ирландии, играли в регби. Создана команда была в 2003 г. капитаном Уотерсоном сразу же после трагической смерти от менингита 16-летнего сына Пита Роулендса. Портрет

умершего укреплен на переборке кормовой каюты как символ жизни. «Мы будем смотреть на Джерета и в самую трудную для нас минуту думать о том, что жить не так уж плохо». Эта команда была нацелена на пополнение фонда «Менингит трест», который спонсирует специальные клиники для борьбы



ходом или на буксире пройти еще 65 миль к пирсу Морского музея в Фалмуте.

12 июня, как уже упоминалось, лодка № 7 сошла с трассы, а три остальные продолжили плавание. Организаторы позаботились о том, чтобы им не грозили столкновения с много-



с этим недугом. Пит заметил, что его участие в гонке – это выражение благодарности фонду за заботу о его семье после смерти сына.

Команда лодки «Sevenoaks» (№ 7) представляла клуб регбистов графства Кент. Участники, будучи спортсменами, серьезно готовились к гонке три с половиной года и собрали для этой затеи более 100 тыс. фунт. стерл. Забегая вперед, скажем, что им не повезло с лодкой: сразу после выхода в океан сломался руль и обнаружилась течь. Вскоре в носовую «герметичную» каюту стала поступать забортная вода, и всего через два дня после старта лодка оказалась затопленной по планширь. Гребцы вызвали яхту сопровождения «Сулу», которая подошла к ним через три часа. Лодку отбуксировали на Лонг-Бич, где выяснилось, что виновата некачественная сборка корпуса и ремонт на месте невозможен. Чтобы спасти престиж клуба, команда решила совершить «утешительный» рейс от Канар до о. Антигуа (в тропической зоне), но уже в следующем году...

Все команды готовили лодки к старту в марине яхт-клуба «Liberty Landing» на правом берегу Гудзона, прямо напротив Лонг-Айленда. Президент клуба Джим О'Коннор создал им наилучшие условия для подготовки.

10 июня 2006 г. в 15.26 по Гринвичу четыре лодки-четверки стартовали из устья Гудзона неподалеку от Статуи Свободы, примерно в том же самом месте, где 6 июня 1896 г. стартовала лодка «Фокс» с двумя норвежцами, и устремились на восток к заветному меридиану маяка Бишоп-Рок (07° 26,74' з. д.). На этом меридиане между 49° 48' и 49° 06' с. ш. и был намечен финиш, после чего лодки должны были своим

численными на этой океанской трассе торговыми судами: каждая из четверок была оборудована активным радиолокационным ответчиком: «See Me Echo Radar Transponder» («Видишь меня»), который посылает на экран радара приближающегося судна яркий сигнал. Пассивные отражатели на топе лодочной мачты канули в прошлое...

Читая дневники участников, трудно отделаться от ощущения, что все свободное от гребли время они переписывались со множеством посетителей своих сайтов и потому отдыхали мало. Особенно этим отличались американцы, которые предваряли и завершали каждое свое послание адресатам фразой: «Пожалуйста, жертвуйте для нашей миссии».

Первым подлинным испытанием на пятый день гонки стал тропический ураган «Альберто», обрушивший на лодки ливень с ветром скоростью 35–40 уз. Команды впервые поставили плавучие якоря и укрылись в каютках. Линь от плавучего якоря на лодке № 3 запутался в тросе рыбацкого буя, и после шторма гребцы потратили несколько часов, чтобы расстаться с ним.

Американцы с самого начала оторвались от британских лодок. Так, на 20-й день гонки гребцы из Сиэтла опережали их более чем на 200 миль. Поначало погода была благоприятной, и скорость всех трех лодок была великолепной и в принципе достаточной, чтобы сокрушить 55-дневный рекорд норвежских рыбаков – гребцов-профессионалов. Однако к началу июля погодные условия заметно ухудшились. На заветный 55-й день лодки № 2, 3, 4 находились от финишной линии в 260, 500 и 700 милях соответственно. Так Атлантика остудила рекордные амбиции гребцов, которые

перед стартом казались достаточно реальными.

Яхта сопровождения периодически приближалась к каждой лодке, чтобы поддержать и без того высокий дух гребцов. Хотя условия плавания предполагали злосчастные оверкили, все обошлось без них и без особых поломок оборудования; лишь на лодке № 4 пришлось заменить вышедший из строя буй «Аргос». Из-за постоянной угрозы столкновения с судами время для отдыха приходилось существенно сокращать, выделяя специального вахтенного, тем не менее американская команда едва не попала под штевень контейнеровоза «Strong Patriot».

18 августа в 14.44 по Гринвичу финишную линию у экзотического маяка Бишоп-Рок первой пересекла лодка № 2, показав результат 68 дней 23 часа и 18 минут. После фотографирования счастливых американцев (в том числе и с подружкой Йордана – Ребеккой, встречавшей их) гребцы налегли на весла и 20 августа торжественно вошли в порт Фалмута. Здесь их уже встречали Саймон



Чок, друзья и родственники, спешившие преподнести корнуэльские мясные пирожки, местное пиво и традиционный американский оберег – куклу Домового. Саймон Чок тепло поздравил «самых молодых гребцов, прошедших от берега США до берега Британии» с их замечательным достижением.

Следующим финишировал «Воин Йоркшира» (лодка № 3). Произошло это 25 августа через 75 суток 17 часов и 21 минуту после старта. Забавно, что британские военные, предвкушая встречу, заранее передали «список счастья» – меню, о котором они мечтали все эти два с половиной месяца. В нем значились «кока-кола», шоколадное молоко, сэндвичи, пончики, печенье, фляга горячего шоколада, чипсы, бананы, корзина со свежими сливами и упаковка... памперсов, что было воспринято всеми как проявление солдатского юмора.

От линии финиша гребцы предпочли пройти на буксире, так что уже на следующий день Фалмут встречал их заказанным меню. Разумеется, гребцов ждал и традиционный воинский церемониал.

Аутсайдеров по давно устоявшейся традиции встречали столь же торжественно, как и победителей. 25 августа лодка № 4 еще находилась почти в 300 милях от финишного меридиана, команда инженеров-десантников пересекла его только 1 сентября. Их результат – 82 дня 21 час и 49 минут, однако британцы отказались от буксировки после официального финиша и самостоятельно догребли до Фалмута. 3 сентября их встретили друзья и близкие. Утешало их то, что они оказались первой среди британцев командой, фактически пересекшей Северную Атлантику от берега до берега. Всего в пути они находились 85 суток. К моменту их прибытия в Фалмут Армейский благотворительный фонд пополнился значительной суммой в 144 тыс. фунт.!

Заметим, что «места» в этом необычном океанском состязании распределены в соответствии со средним возрастом гребцов команды: победили 23-летние, вторыми пришли 27-летние, а последними – 36-летние. А вот в финансовом плане оказались на высоте инженеры-десантники, хотя окончательные итоги сбора средств еще неизвестны. ≡

ЯРОСЛАВСКИЙ КАТЕР
www.yarkater.ru

катер который **ЛЕТАЕТ**

ЯК-65 алюминиевая цельносварная полноразборная моторная лодка

РЫБАЛКА • ОХОТА
АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

ООО «ЯРОСЛАВСКИЙ КАТЕР» 150003, г. Ярославль, ул. Полушкина Роща, д.5, т.(4852) 58-03-95, 72-12-92
www.yarkater.ru, e-mail:ezhov@mazservice.ru, sokolov@mazservice.ru

Представитель в Москве: ООО «НПП "Жест"» т. (495) 527-41-15

продажа в кредит

Курс

Лодки и катера из стеклопластика

ПРОИЗВОДСТВО ТЮНИНГ

Новинка 2006 – «Альянс-Р»
длина – 5.8 м, корпус – АМг

e-mail: kurs@lek.ru 195197, Санкт-Петербург,
т.(812)970-54-02 пр.Маршала Блюхера, д.4/3
т/ф. (812) 336-55-25 www.kurs-boat.ru