

ДВЕ РЕГАТЫ СУПЕРЯХТ в Пальма-де-Майорка

Казалось бы, каких только регат не существует в наше время! Но вот, оказывается, может появиться нечто совершенно экстраординарное. Именно таким стал Кубок Суперяхт – общепринятая теперь аббревиатура SYC (Super Yacht Cup). Происходило это знаменательное событие 16–19 июня 2007 г. в заливе Пальма-де-Майорка. Точнее, в первый и второй дни были даны старты SYC, а в последний, третий, день – был проведен с отдельным зачетом новозеландский Кубок Миллениума (New Zealand Millenium Cup).



Впервые Кубок Суперяхт был проведен в Пальма-де-Майорка еще в 1996 г. И с тех пор он на протяжении 10 лет подряд был хорошим поводом для ежегодной встречи в октябре владельцев больших парусных яхт, завершающих навигацию в Средиземном море перед тем, как отправиться в воды Карибского бассейна или Тихого океана. Но на этот раз произошла позитивная качественная трансформация регаты, что проще всего объяснить подключением к ее организации организаторов бот-шоу в Монако. И уже достоверно известно, что в будущем году этот Кубок не будет завершать сезон, а станет его главным событием.

Что касается Кубка Миллениума, то он проводился до этого дважды – в 2000 г. (отсюда в названии – миллениум) и в 2003 г. – и оба раза в Окленде по инициативе Королевского яхт-клуба Новой Зеландии, двукратного обладателя Кубка «Америки» и хозяина соревнований. Это был остроумный способ занять владельцев мегаяхт, наблюдающих за исходом «битвы тугих кошелев» между отборочными соревнованиями и финальной развязкой.

Надо отметить, что эта идея неожиданно привлекла внимание своей новизной, а ее результат превзошел все ожидания. Программа первого Кубка Миллениума оказалась настолько насыщена невероятными событиями и небывалыми впечатлениями, что решено было повторить его проведение при удобном случае. Такой случай представился в феврале 2003 г., и Кубок продолжил свою жизнь. Интерес к нему возрос до такой степени, что пришлось установить строгие ограничения: к участию допускались яхты длиной не менее 72 футов (без учета длины бушприта), т. е. только наиболее крупные мегаяхты.

Небывалая картина разворачивалась перед глазами! Хочу заметить, что Кубок Миллениума играл роль некоего аттракциона, которому я был свидетелем, поскольку получил приглашение на борт трехмачтовой шхуны «Butterfly McQueen». Тогда на старт вышли не только парусные мегаяхты, но и 13 моторных яхт, от самой малой 75-футовой «North Star» до только что спущенной на воду 135-футовой «Sovereign Lady».

Тридцать пять парусных мегаяхт, со-

ставивших впечатляющую флотилию, несли вымпела ведущих яхт-клубов Великобритании, США, Австралии, Германии, Италии, Швеции, Финляндии, Испании, Бразилии, Монако, Гонконга, Антигуа, Южной Африки и, конечно же, Новой Зеландии. Суммарная стоимость 50 стартовавших яхт перевалила за миллиард евро.

Один из организаторов Кубка Миллениума–2003, увидев эту картину, сказал: «Я никогда не видел флот из наилучших в мире мегаяхт в таком количестве, да еще собирающихся для гонки!». Добавлю, в дальнейшем подобное вряд ли удастся увидеть – от идеи регаты для моторных яхт организаторы отказались, поскольку она оказалась чересчур эксцентричной.

Поскольку в регате принимали участие и высокоскоростные гоночные макси-яхты

вроде «Alfa Romeo2», то судейское жюри распределило парусные яхты на два дивизиона с отдельным стартом. Последними стартовую линию пересекли моторные яхты, экипажам которых правилами регаты запрещалось использование какой-либо электроники для навигации на дистанции – только магнитные компасы и бумажные карты. Дистанция гонок (15 миль каждая) обозначалась теми же буями, что и дистанция Кубка «Америки», который должен был стартовать через неделю.

На стартах, конечно же, более всего привлекали внимание маневры парусных яхт. Однако так получилось, что мне выпало дежурство на финишной линии последней гонки моторных яхт, и я мог наблюдать эту феерическую картину непосредственно. Первым на 40-узловой скорости прилетел 32-метровый катамаран из Австралии, за ним неслись скоростные полуводоизмещающие монокорпусники, далее вальяжно проследовали «водоизмещающие дворцы». Последней 12-узловым ходом спокойно финишировала экспедиционная яхта «Сюрприз» под управлением капитана леди Кэрол Данлоп. Она-то и заняла первое место по гандикапу четырех гонок, так ни разу и не обогнав ни одной яхты-соперницы на дистанции.

Чтобы почувствовать атмосферу описываемых событий, надо понимать, что в составе экипажей яхт, кроме профессиональных яхтсменов, присутствовали и владельцы этих судов, и их гости,

Суммарная стоимость стартовавших яхт перевалила за 5 млрд. евро



В гавани регаты

поэтому соревнования одними гонками не заканчивались. К примеру, каждая яхта выставляла команду из пяти человек для участия в турнире по гольфу. Ну и, безусловно, банкеты с утра и до следующего утра. На завершающий, официальный, бал, как и ожидалось, прибыли премьер-министр Новой Зеландии Хелен Кларк, а также представитель королевы Великобритании. Число корреспондентов было сведено к минимуму, причем, ограничены были и делегации от экипажей – по десять приглашенных на каждую яхту, борьба за которые велась с не меньшим усердием, чем за призовые места. На том банкете многие интересовались, когда же российские яхты выйдут на дистанцию Кубка «Америки» или хотя бы Кубка Миллениума. Пришлось сказать, что, мол, «русские медленно запрягают, но быстро ездят». Время показало, насколько удачно был дан ответ, но об этом чуть позже.

Как и на любых других регатах, не обошлось без инцидентов. В момент старта последней гонки налетел короткий шквал, который сам по себе для яхт такого калибра не представлял никакой опасности, но некоторые из них оказались перегружены парусами. Это несколько снижало управляемость сильно накренившихся яхт, и в пылу борьбы за неотработанный чужими парусами ветер, 116-футовая шхуна «Yanneke Too» под вымпелом Королевского яхт-клуба на Темзе протаранила с подветренной стороны 130-футовый кеч «Sariyah» с джентльменами из Нью-Йоркского яхт-клуба.

К слову, это происшествие убедительно продемонстрировало особен-

ность подобных регат. Не увидев ни на одной из столкнувшихся яхт флага протеста, я обратился за комментариями к судьям и получил ответ: «У тех, кто ходит на таких яхтах, не принято предъявлять друг другу каких-либо претензий по таким пустякам». Надо отдать должное экипажам этих яхт – ни одна из них не сошла с дистанции и даже не убавила парусов. Вернувшись в гавань, я в тот же

Управляли этой армадой 1600 яхтсменов со всех концов мира

день обследовал пострадавшие суда и обнаружил небольшую пробоину в надводном борту «Sariyah» и сильно поврежденный носовой релинг «Yanneke Too», но на следующий день чудесным образом от этих повреждений и следа не осталось!

Однако вернемся к событиям этого года в Испании. В 2007 г. заявки оргкомитет принимал от яхт с длиной корпуса (не считая бушприта) не менее 26 м. Как известно, подобные суда на старт не выходят, не для этого они создавались, их задача – обеспечить уединение и комфортное пребывание во время круиза для своих владельцев и их гостей. Если же углубиться в историю, то мы обнаружим, что начало всем регатам положили поединки на скорость между частными яхтами, принадлежавшими аристократии. Это были пари на крупные суммы, часто превышавшие стоимость самих



«Lulworth» под всеми парусами

яхт. Известны даже случаи, когда проигравший джентльмен сжигал свою яхту, которую до этого момента считал совершенством.

Идею проведения нынешней регаты яхт, которые для гонок не предназначены, поддержал король Хуан Карлос, заядлый яхтсмен, лично покровительствующий организации всех яхтенных событий в королевстве. Благодаря его помощи военно-морской флот Испании на время покинул бухту Порто-Пи на Пальме, освободив причалы для участников соревнований. И все же многим желающим было отказано – число допущенных к участию яхт ограничивали возможности стоянки. К тому же, некоторые экипажи сопровождали моторные яхты поддержки, для которых также требовалось место у причала, и немалое, поскольку среди них были, к примеру, 99-метровый ветеран яхтинга – бывшая яхта Онассиса «Christina O», сопровождающая классическую яхту J-класса «Ranger», а также 42-метровая «Ad Lib», признанная моторной яхтой 2006 г., и роскошная 43-метровая «Bystander», построенные для эскорта парусных яхт «Alfa Romeo2» (см. «Кия» № 206) и «Velsheda».

Всего в гонке приняли участие 52 мегаяхты из 14 стран. Об их габаритах свидетельствует впечатляющая цифра – суммарная длина ватерлиний превысила два километра! Управляли этой армадой 1600 яхтсменов со всех концов мира. Наиболее почтенный возраст имел недавно восстановленный 46-метровый гафельный тендер «Lulworth», построенный в Англии в 1920 г. Рекорд максимальных размерений принадлежал яхте



На борту одной из супермакси

«Maltese Falcon»: длина ее корпуса – 88 м, водоизмещение – 1200 т и ни одного метра стоячего такелажа для поддержки ее трех вращающихся мачт с фантастическим парусным вооружением, взятым то ли из прошлого, то ли из будущего («КиЯ» № 200). Для огибания знаков этому левиафану приходилось включать подруливающее устройство. По сравнению с ним самая маленькая яхта этого удивительного флота «Anny» (26.5 м) казалась дюймовочкой.

Невиданная ранее в Средиземном море флотилия яхт Кубка Суперяхт и Кубка Миллениум сопровождалась множеством яхт и катеров с болельщиками, а над дистанцией парили вертолеты с корреспондентами и легкомоторные самолеты с туристами. Тысячи объективов фиксировали столь уникальное зрелище. Автор статьи и его друзья из Москвы тоже имели такую возможность, так как мы взяли в чартер 54-футовый шлюп «Sun Odyssey 54DS» (надо отметить, приятную во всех отношениях яхту) и провели все три дня регаты на дистанции. По вечерам наш экипаж из девяти человек вливался в береговые события, так как Ассоциация морской индустрии Новой Зеландии, членом которой я являюсь, щедро выделила нам пригласительные билеты на весь экипаж. В благодарность мы пригласили руководство Ассоциации провести первый день Кубка SYC у нас на борту и таким образом пополнили экипаж профессионалами яхтинга. Кроме того, в нашем экипаже в тот день оказалось уже пятеро членов Королевского яхт-клуба Новой Зеландии. И тогда мы дерзнули взять старт со вторым дивизионом

яхт, чтобы померяться силами с этими «плавучими дворцами», чему, надо признаться, в какой-то мере способствовало отсутствие допинг-контроля на борту нашего чартерного шлюпа. Оказавшись в толчее на старте, которая происходила при зюйд-весте скоростью 14–20 уз, мы довольно быстро осознали, насколько опрометчивым было столь смелое решение и в последующие дни держались от стартовой линии на более благодарном расстоянии.

Зрелище парусных гигантов, под всеми парусами пролетающих на расстоянии считанных метров и ведущих борьбу за лучшую позицию у стартовой линии, обеспечило нас адреналином до конца регаты. Тем не менее мы, бодро щелкая затворами фотоаппаратов, неплохо прошли со всем флотом до первой марки, после чего сменили курс и отправились к третьему знаку, который лидеры уже готовились огибать. Такую картину жалко было упустить. Борьба между конкурентами велась вежливо, но жестко, словно на олимпийской дистанции. Был и лувинг, и выводы за знак, во всем ощущался высочайшего класса профессионализм экипажей, частично представленных яхтсменами с Кубка «Америки». Показательно, что в этот раз обошлось без инцидентов и аварий, хотя мы наблюдали «миллиметровые» расхождения и на лавировке, и при огибании знаков.

Организаторы регаты постарались все устроить на высшем уровне. Так, в качестве главного судьи регаты был приглашен Боб Милнер из Великобритании – он же главный судья всех знаковых английских регат. Главным

судейским судном была классическая моторная яхта «Ilona Kylesku», которая притягивала к себе взгляды публики элегантностью линий. В качестве развозных катеров для судей использовались футуристические углепластиковые катера от «Wally Power». Они носились вдоль дистанции на скорости 60–70 уз и успевали везде.

Судейская коллегия постаралась максимально уровнять шансы столь разных по размерам и конструкции яхт. Но, поскольку это была непростая задача, правила регаты оказались, на мой взгляд, слишком мудренными. К примеру, в первый день старт был различным для двух дивизионов яхт (быстроходных и медленных), но общим

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater21

31 год успешной работы 11 лет в России
официальный представитель в России

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ

От 1300 € за аренду всей яхты в Греции

**СЕЙШЕЛЫ, ВЬЕТНАМ, ТАИЛАНД
МАЛАЙЗИЯ, МАДАГАСКАР**

**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ, КИПР**

**БАГАМЫ, КУБА, ГВАДЕЛУПА
ТАИТИ, АНТИГУА И БАРБУДА
СЕН-МАРТЕН, МАРТИНИКА**

Пора бронировать лето 2008!
КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ
По рекам и каналам ФРАНЦИИ,
АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ,
лагуна ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС,
оз. САЙМА (Финляндия)
Не требуется даже прав на управление автомобилем

От простого до класса люкс

Аренда яхт на МАЙОРКЕ

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



Яхта «Thalia»

в каждой подгруппе. А на следующий день яхты стартовали поодиночке – в соответствии с результатами финиша первой гонки, но «задом наперед». То есть яхта, финишировавшая последней, пересекла стартовую линию первой. За ней, следовала предпоследняя яхта на вчерашнем финише, но не сразу, а выждав то время, что она «привезла» последней яхте вчера. И далее в такой же странной последовательности. Поэтому во второй гонке получился раздельный старт, но общий финиш. А в третий, последний, день – опять общий старт по группам.

Он стал «праздником жизни» для нашего клуба. Это был третий Кубок Миллениума, и все организационные моменты в тот день перешли в руки новозеландцев, а все яхты вышли на дистанцию с огромными развевающимися на свежем ветру спонсорскими флагами Новой Зеландии. Участники и судьи оставались теми же, что и в первые два дня, но был проведен отдельный зачет Кубка Миллениума –2007 как по двум дивизионам, так и общий.

Разумеется, наиболее ожесточенное сражение вели между собой гоночные макси-яхты. Бесспорными лидерами были австралийская «Wild Oats XI» и ее «неразлучная» соперница «Alfa Romeo2». Эти 30-метровые монстры весом всего лишь по 28 т, управляемые профессионалами яхтинга, пронеслись по дистанции, как кометы, и прошли ее за какие-нибудь два часа с хвостиком. Остальным яхтам, чтобы добраться до финиша, требовалось еще почти столько же времени. Однако это не означает, что им было легче гоняться, скорее, наоборот. Казалось бы, что стоило настоящим гоночным супермашинам и их тренированным в серьезных регатах экипажам преодолеть 30-мильную дистанцию? Но

легко ли поставить и убрать спинакер на трехпалубном шлюпе «Georgia» при высоте мачты 70 м? И так несколько раз в течение трех-четырёх часов.

Надо отдать должное всем без исключений яхтсменам – участникам этой регаты. Они были, что называется, в отличной форме, причем в прямом и в переносном смысле. Как в море, так и у причала.

И вот регата завершена, настал самый волнующий момент – объявление победителей. На заключительном балу слегка возбужденные аперитивами джентльмены в смокингах и одетые в вечерние платья дамы обменивались слухами насчет вероятных победителей – судьи держали результаты в глубоком секрете до последнего момента.

И вот тут нас, что называется на десерт, ждал приятный сюрприз: третье место Кубка Миллениума–2007 в



Александр Киричук (Новозеландский Королевский яхт-клуб)

своей подгруппе заняла яхта 48-метровой красавица «Thalia», за которую мы горячо болели все эти дни. Да и как за нее было не болеть – этот элегантный кеч под краспицей одновременно нес два флага – России и Новой Зеландии. Флаг «страны парусов» указывал на национальную принадлежность экипажа, а триколор обозначал владельца яхты. Вот уж действительно, русские люди долго запрягают, но быстро ездят!

P. S. К сожалению, журнальная статья не дает возможности описать все детали и тем более разместить в ней все редкие фотографии. Фотосессия Кубка Миллениума–2007 будет помещена во втором издании книги «Введение в яхтинг для тех, кому за тридцать», которая готовится к печати. Текст первого издания, где описаны другие подобные события доступен в Интернете: www.superyachtunlimited.co.nz

