

Виталий Елагин. Фото автора

Один из родоначальников трансатлантических гонок Блонди Хасслер, принимавший участие в первой гонке, уже после третьей трансатлантики сказал, что организаторы состязаний в погоне за коммерческой выгодой убивают дух одиночного плавания, а он мечтает о возврате к идее первой гонки, когда собираются яхтсмены, готовые выйти в океан на свой страх и риск, причем не столько ради погони за скоростью.

## Победитель не получает ничего

Подобную одиночную гонку через Атлантику организовали в 2006 г. англичане, использовав в ее названии имя «того самого» фолькбота Б. Хасслера «Jester» («Шутник»). Тогда в гонке «Jester Azores Challenge 2006» стартовали 10 участников, финишировали четверо, остальные са-



мостоятельно вернулись в Европу или закончили гонку на Азорских островах. Никаких требований обмера\*, никаких призов и стартовых взносов. Максимальная простота. Это и привлекло внимание российских яхтсменов. И если в первой гонке от нашей страны никто не заявился, то в списке участников нынешней появилось аж три россиянина! А поскольку до этого в одиночку в океан вообще выходило всего лишь шестеро яхтсменов из России, можно считать это «русским прорывом».

У каждого из нас был свой путь в Атлантику, и я буду писать о себе в надежде, что и Михаил Солдатов, и Алексей Федорук о своих плаваниях расскажут сами.

Морально готовиться к «Jester Azores Challenge» я начал давно, но только за два месяца до старта стало понятно, что моя мечта осуществится

– все-таки буду участвовать в гонке. В отличие от Алексея и Михаила у меня не было своей яхты. И здесь я благодарен поддержке и помощи многих людей, в первую очередь Дмитрию Игнатьеву, который рискнул дать мне на очень хороших условиях свою «Зееланну»\*, и Станиславу Шестопалову, директору компании «Эксперт-марин», который взял на себя основные финансовые расходы. Так сбылась моя главная мечта с подросткового возраста: я увидел океан и познакомился с ним по-настоящему!

В начале мая я прибыл в Хельсингборг (Швеция), где экипаж яхты «Зееланны» уже готовил ее к океанскому вояжу. Поскольку опыт одиночных плаваний у меня был скромный, первое, что сделал, это приобрел электронный авторулевой и смонтировал ветроподруливающее устройство кустарного изготовления. Возня с ним от-

\* К участию в гонке допускаются яхты длиной от 20 до 30 футов. Яхты большей длины могут быть допущены с согласия остальных участников. – Прим. ред.

\* Яхта типа «Amigo 27» шведского конструктора Карла Андерссона. – Прим. ред.

няла у меня очень много времени, его заготовки я тащил аж из Краснодарского края, однако перо поломалось еще на пути до Плимута. Но я, как хемингуэевский «старик», был упертым и в Плимуте изготовил новое перо уже с рулевой коробкой, видимо, лишь для того, чтобы после, в океане, все это демонтировать. Идея работает, но такие вещи делать кустарно и «очень быстро» нельзя – ненадежная конструкция получается.

При помощи экипажа (без этих ребят я бы физически не справился с подготовкой яхты к регате) лодка благополучно достигла Шербурра, откуда я готов был начать свое одиночное плавание. Но путь мой оказался тернистым: французские рыбаки заблокировали выход из марины, начав национальную игру под названием «забастовка» из-за роста мировых цен на нефть.

Конечно, я мог бы поиграть в диверсанта и ночью потравить трос, который был перетянут через вход, но какая-то неведомая сила толкала меня на неадекватные поступки. Днем, за час до полной воды, я завелся и пошел к рыбакам. Они, конечно, концы приняли, но, несмотря на презентованную бутылку русской водки и мои объяснения на слабом английском, ответили, что это невозможно. Я нервно стал звонить по телефону знакомым и только с пятой попытки дозвонился одному другу Сергею, чтобы тот по-французски объяснил «фишерменам», как важно для меня уйти в океан. Ну кто ж откроет марину для одной яхты...

Я остался пришвартованным к рыбацкому боту, внимательно наблюдая за рыбаками. Через час они начинают открывать вход в марину. Тихо отдаю концы, заводжусь и внаглую направляюсь в море. Тут же «фишермены» перекрывают вход опять, чтобы удерживать мою яхту за концы. Я кричу, что это территория России и они не имеют права меня трогать и... (спасибо малой осадке и длинному килю!) благополучно выхожу из марины. Слыша позади мат на французском и, крича, что русские не сдаются, ставлю в помощь двигателю стаксель, вспоминая «Варяга». В это время за мной в погоню устремляются рыбацкий бот и РИБ, который быстро настигает меня, и горячие французские парни что-то кричат и начинают кидать стеклянные



### О яхте «Amigo 27»

Яхты класса «Amigo 27» строили на небольшой верфи на острове под Гетеборгом. Всего выпущено 165 яхт – проект оказался очень удачным, и многие компании в Дании и Германии «клонировали» эту лодку. Насколько известно, специально по заказу клиентов две «Amigo» были дополнительно подготовлены для серьезных плаваний. Одной из них и оказалась «Зееланна», а на другой яхте хозяин ходил в Атлантику. Так что возможность океанского вояжа была заложена в лодку еще в момент ее рождения.

Яхта производила хорошее впечатление, хоть ей и «стукнуло» уже за тридцать. Шведы в то время строили добротно. Нет признаков осмоса, во время шторма палуба не течет. Лодка имеет длинный киль, ложкообразный

нос, яхтенную корму, навесной руль. При длине корпуса 7,7 м длина ватерлинии составляет 6 м, что обеспечивает прекрасную всхожесть на волну и сухую палубу практически в любых условиях. Такелаж и рангоут вселяют уверенность: три (!) штага, бакштаги, вант-путенсы закреплены надежно, от бебиштага идет дополнительная струна на киль.

Внутри при такой длине и ширине корпуса в 2,5 м места довольно много, эргономика продумана: носовой кубрик с гальюном, шкаф для вещей, кают-компания с раскладывающимися койками и съемным столом, плитка, раковина, холодильник, полочки. Снаружи – два вместительных рундука, установлены обогреватель на керосине и, что важно, солнечная панель.

бутылки в борт яхты. Все это как пел Высоцкий, «чем-то мне напоминает индо-пакистанский инцидент». Я бы с удовольствием тоже что-нибудь кинул, но не был готов буяннить за границей. Самый смелый француз прыгает на борт, и меня берут на буксир.

После того как меня пришвартовали к причалу, я заглушил двигатель, немного подумал и решил играть – так играть до конца: отвязал швартов, и меня ветром понесло к выходу. Теперь в шоке – рыбаки, яхтсмены кричат «браво» и аплодируют. После повторной швартовки я пытаюсь объяснить, что у них большие проблемы и что я иду в полицию. Тут прибывает береговая охрана, после подъезжают ажаны. Час они бездельничают, не понимают или делают вид, что не понимают английский. Потом мне говорят, что об инциденте известно уже какому-то министру и что вечером выход откроют для всех яхт. Когда я прибыл в Плимут, об этом инциденте, как мне показалось, известно было уже всей Европе. Какой-то француз по имени Эрик специально нашел

меня в марине, чтобы извиниться за всю Францию.

В Англии знакомлюсь с Алексеем Федоруком, Роджером Тайлором (одним из участников и организаторов регаты), другими яхтсменами и потихоньку слова: «Spirit of Jester» приобретают для меня смысл, отражающий дух настоящей одиночной гонки.

31 мая в 14.00 по британскому времени от западного конца плимутского волнореза при слабом встречном ветре был дан старт одиночной гонки по маршруту Плимут–Прайа-де-Виктория (о. Тейсера в центральной группе Азорских островов). Перед 39 яхтсменами на лодках разных типов открывался 1200-мильный маршрут по Атлантике. К сожалению, Михаил Солдатов опоздал на старт (он уже после совершит одиночное плавание длиной около 600 миль на юг по Бискайскому заливу).

В ночь со 2 на 3 июня начинается шторм силой до 7 баллов. Очень холодно, не могу согреться. Слава Богу, яхта отлично идет сама с закреплен-



ным рулем. Не раздеваясь, лежу на койке, готовый в любой момент подняться наверх. На палубе делать нечего, да и просто сидеть очень тяжело. Изредка высовываю голову в люк, осматриваюсь по сторонам и тут же прячусь – страшновато. А думал использовать электронный авторулевой только по хорошей погоде...

Шторм продолжается еще один день, ветер меняется на встречный. Скручиваю поворот на левый галс, чтобы стороной обойти Бискайский залив, иду на запад-северо-запад. Лавировочный угол – более 140°. Яхта ныряет по волнам, ее подкидывает вверх, после она летит с волны вниз и с невероятным грохотом разбивает воду. Но курс держит уверенно. Ви-

димось – не более 2 миль. Волны лучше не видеть, холод меня убивает, ничего делать нельзя, пытаюсь лежать или изредка сидеть на койке.

Странный звук заставляет меня выйти на палубу – оторвался штаг со стакселем на закрутке. Убираю паруса, кидаю плавучий якорь с кормы. Пытаюсь временно закрепить штаг на бушприте. Первая веревка почти сразу же перетирается и приходится начинать все сначала. Барабан закрутки разваливается на глазах, одной рукой прикрываю голову от ударов штага, другой пытаюсь его закрепить. Стаксель уже наполовину размотался и активно «помогает» штагу проявлять свой дурной характер. Погнут обтекатель штага, диск барабана закрутки при мне падает в океан. Пытаюсь распутать веревку с барабана, но разве это возможно? В конце концов, что-то получается, я даже размотал стаксель по ветру и смог выдернуть его из ликпаза. Закрепляю стаксель-фал временно вместо штага. Кажется, вечность воевал, а прошло всего три часа.

Пройдена четверть маршрута. Оцениваю ситуацию и понимаю, что к океану я не готов. И уже забыто, как я рвался сюда и хотел было идти даже на «микро», как отказался от очень многого и в жертву принес интересы семьи, заработка последних двух лет. Но надо что-то делать – ставлю штормовые паруса, ветер сразу же значительно уменьшает свою силу и становится попутным. Это – знак, и я продолжаю свое плавание в неизведанное.

Рано утром решаю приготовить чай. Но спирт в плитке вдруг заканчивается, пробую заправить ее, но из-за волнения большую часть проливаю мимо. Бросаю эту затею, спирт в канистре оставляю на пайоле в каюте, хвалю себя, что приобрел небольшую газовую горелку, подвешиваю, ставлю заново чайник, но, так и не дождавшись кипятка, ложусь на койку.

Казалось, что уже приспособился за время перехода яхты к качке, но тошнит. Убираю спирт в рундук на палубе, надеюсь, что наверху будет легче. Почти мертвый повисаю на кормовом релинге...

Минут через двадцать становится легче. Зачем-то решаю протереть солнечную панель спиртом и тут обнаруживаю, что из 2 л осталось не более 800 г. Запах, конечно, давно уже не чувствую, серьезная ошибка – оставить открытую канистру внутри яхты – могла бы обойтись и дороже. Поднимаю пайол – из килевой ямы несет так, что слезятся глаза. Включаю помпу в надежде, что с водой за борт уйдет часть спирта. Больше суток спирт выветривался, и я боялся находиться внизу.

6 июня «Максимка» (так зовут моего авторулевого) «доел» первый аккумулятор. Батареи вместе с солнечной панелью хватило меньше, чем на половину маршрута. Перекидываю клеммы бортового питания на второй аккумулятор, «солнце» оставляю на первом. Через полутора суток сел второй аккумулятор, без солнечной панели надолго не хватает. Включаю третью, последнюю, батарею. Скоро понимаю, что она «мертвая», и сам встаю на четырехчасовую вахту. Хорошим стимулом стала яхта, которую я вижу на горизонте. Догоняю, оставляю по корме, правда, завтра она уйдет вперед. Последнего аккумулятора хватает на сутки. Теперь слежу за солнцем, стараюсь не переключать батареи более раза в сутки. Стою чаще на руле, один аккумулятор заряжаю панелью, на другом едет «Максимка».

11-го утром ветер усилился, считываю по признакам – навстречу идет циклон. Я уже измотан, «огни в моих топках совсем не горят» и четырехчасовую вахту я «больше не в силах стоять». В этом плавании меня спасают песни. Никогда такого не было, а тут вот пою

аренда яхт и катеров по всему миру  
**СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС**  
[www.solpar.ru/kater21](http://www.solpar.ru/kater21)  
 32 года успешной работы! 12-й год в России! © Crown Blue Line Официальный представитель в России и СНГ  
**Sunsail**  
**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ**  
 - без капитана (bareboat charter)  
 - со шкипером или с командой  
 - участие в регатах, дайвинг  
 От 56700 руб. (1540 €) в неделю за аренду яхты на 6 чел. (3 каюты) в Греции в сентябре  
**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ**  
 Пора бронировать зиму 2009!  
 СЕЙШЕЛЫ, ТАЙЛАНД, КАРИБЫ, МАЛАЙЗИЯ  
 КУБА, ТАИТИ, АВСТРАЛИЯ, МАДАГАСКАР  
**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ**  
 На управление катером не требуются права, даже автомобильные!  
 По рекам и каналам ФРАНЦИИ  
 АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ  
 ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ  
 оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)  
 Аренда катера (3 каюты) во Франции в сентябре от 55 500 руб. (1500 €) в неделю  
**ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ**  
 Москва: (495) 540-37-75, 740-34-06 Mobile: 8(821) 939-29-06  
 СПб: (812) 322-96-86, 327-35-25, 579-43-10 СПб, ул. Восстания, 55  
[www.solpar.ru/kater21](http://www.solpar.ru/kater21) e-mail: [katera@solpar.ru](mailto:katera@solpar.ru)



регулярно, хотя полностью вспомнил текст только одной песни. Чем ближе к финишу, тем эмоциональнее и петь и плакать хочется. Стараюсь грустных песен не выбирать – не помогает.

К ночи раздувает, ветер – 7 баллов, на шквалах – до восьми. Зарифленная яхта идет сама, но я полуживой. На качке отдохнуть, поспать просто нереально. Наружу лезет раздражение, не могу совладать с собой: то на кого-то ругаюсь, то кричу в никуда: «Ну, чуть-чуть дайте поспать!».

Расстояние до финиша сокращается, но расчетное время прибытия все увеличивается. Ночью убрал стаксель, яхта идет под одним глухо зарифленным гротом в бакштаг. То рулю, то ос-

тавляю рулежку яхте. После прохождения фронта со шквалом и дождем решаю отдохнуть и для надежности удержания курса ставлю на руль «Максима». Немного поспал, но «Максим» попал-таки под дождь, и ему хватило. В 9 утра он разбудил меня поворотом через фордевинд. Ветер стихает, отдаю рифы, меняю штормовой стаксель на геную. Думаю отдать руль «Максимке», но он истошно пищит и отказывается работать.

А с погодой все происходит, между прочим, так, как я и думал: ветер стихает, волна остается, паруса хлопают, несет назад. Убираю паруса, кидаю плавучий якорь, тут же его поднимаю, ставлю грот, стаксель, беру на гроте

риф, меняю стаксель на штормовой, иду в бейдевинд левого галса.

Час сна на «нормальной» качке приводит меня в норму. Последние 13 миль – лавировка, и хоть «Зееланна» – не лучший лавировщик, но мы стараемся. За две мили до финиша ветер стихает окончательно, и бегом меняю штормовой стаксель на геную в таком темпе, как будто это «гонка вокруг палок»,

13 июня в 23.29 по Гринвичу пересекаю финишную линию, завожу двигатель и иду в марину. Там меня встречают стаканом красного вина и сэндвичем от уже финишировавших английских яхтсменов. Встречает и Дмитрий, которого пугали, что яхта у меня не быстрая и ждать ему придется еще неделю.

На следующий день утром приходит Алексей Федорук. 16 июня вечером он единственный получает приз регаты – серебряную монету – в честь того, что у него яхта сделана своими руками. Больше всего англичан «убивает» тот факт, что даже карабины и 1500 шурупов Алексей сделал своими руками! 17-го июня в 14 ч Алексей уходит на Ньюпорт. Семь футов ему под килем и попутного ветра!

Когда мы вышли в океан проводить его «Фасон»\* в дальний путь, я для себя все понял: «Еще вернусь сюда, нужно только выбрать день»...

\* Перестроенный «Дракон». – Прим. ред.

Вологодская область  
г.Череповец  
т/ф: (8202) 59-14-92  
21-02-20  
+7 921 259 78 45  
sevenfeet07@mail.ru  
www.cher-sf.h17.ru

**ФУТОВ**

ПРОИЗВОДСТВО  
из стеклопластика  
ЛОДОК И КАТЕРОВ

**АКТИВЦЕНТР**

**ПАРУСА**  
проектирование и изготовление

**ТЕНТЫ**  
для яхт и катеров

**РЕМОНТ и ОТДЕЛКА**  
яхт и катеров

**WIND**  
палубное оборудование

**+7(8634)649523**  
**+7(8634)643568**  
**WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU**  
**AVRIL77@PBOX.TTN.RU**  
347923, Таганрог,  
ул. Инструментальная, д. 23/5

авиационные технологии авиационный подход

Казанский  
Судостроительный  
Завод

**производство  
и продажа  
лодок и катеров  
из стеклопластика**

т. (843) 512-00-16  
516-82-07  
www.kazanboats.ru 516-82-08