

# Наши в Атлантике, или Как стать участником трансатлантического ралли

*Стало модно на Руси  
Ходить зимою в «ARC»*

Александр Третьяк. Фото автора



Гонка «ARC» («Atlantic Rally for Cruisers») проходит регулярно каждый год вот уже 12 лет. Старт – с Канарских островов, финиш – на Карибах. Последние три года в ней стабильно участвуют около 200 яхт. В этом году старт взяли 232 лодки в основном крейсерских типов. На них в общей сложности шло 1268 участников ралли, в том числе 102 ребенка возрастом до 12 лет и один годовалый младенец. Кстати, это плавание – один из способов попасть на Карибские острова в составе, так сказать, большой знакомой тусовки, а не в одиночку. Соответственно для регаты выбирается максимально подходящий период, с устойчивыми ветрами, но без штормов. В последнее время все большее число российских яхтсменов принимает участие в этой регате.

**П**одбирать экипаж и яхту мы, группа питерских яхтсменов, начали приблизительно за полгода до старта среди знакомых в Санкт-Петербургском Речном яхт-клубе, с которыми уже вместе довелось бывать в походах или участвовать в гонках. Таким образом невольно решался вопрос психологической совместимости участников. (Немаловажным для подтверждения серьезности намерений участников является внесение безотзывной части взноса, например, на авиабилеты до места старта. Это придает дополнительную решимость.) В экипаж из семи человек вошли три яхтенных капитана и два шкипера, четверо из которых были мастерами спорта, а шестеро в обычной жизни – директорами различных компаний. Таким вот получился «звездный» состав. (Кстати, больше всего на борту нам мешали роли директоров.)

Яхту на целую команду подыскать было сложно, в основном предлагали или одиночное место в экипаже, или лодку со шкипером на борту. Поэтому мы выясняли, не нужно ли кому-нибудь перегнать лодку на Карибы? В

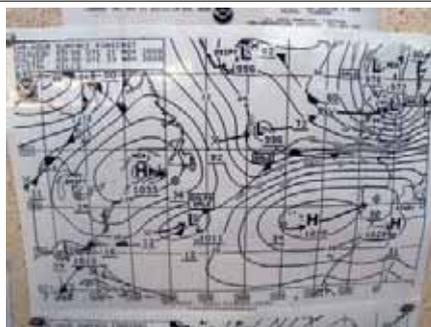
итоге нашли такую тетушку-владелицу, которая, купив яхту в Германии, хотела сдавать ее в чартер на о. Сен-Мартен. Тут наши желания и совпали.

Ее стандартный «Sun Odyssey 44i» представлял собой четырехкаютный крейсер, оборудованный и укомплектованный под обычный оффшорный чартер (с одним комплектом парусов – грот и генау, без спинакер-гика и прочих гоночных ухищрений). Цены на четырехнедельный чартер (а именно столько может занять переход) через Атлантику начинаются от 20 тыс. евро. В нашем случае аренда яхты обошлась в два раза дешевле, но мы бы предпочли, чтобы нам еще и немного доплатили за такой подвиг: как ни крути, а трансатлантический перегон есть трансатлантический перегон, тем более что страховой депозит здесь был повышенным и составил 8.8 тыс. евро. Причем надо быть готовыми к тому, что все деньги, включая страховой депозит, с вас захотят получить сильно заранее. Нам же удалось окончательный расчет (это касалось страхового депозита) dotянуть до последних пяти дней перед получением лодки.

До начала путешествия мы расписали роли и определили задачи на подготовительный этап. Кому-то пришлось пойти учиться на медика, кому-то – на спасателя, готового бороться за живучесть, кому-то – на радиста и получить необходимые сертификаты (это было указано в требованиях «ARC», правда, на практике сертификаты никто не спрашивал). Но дополнительные знания никогда не будут лишними.

Автору этих строк пришлось участвовать в безумной переписке с чартерной компанией, агентами и самой владелицей, чтобы все они позаботились о снабжении спасательным оборудованием сверх обычного чартерного комплекта. Через знакомых был добыт спутниковый телефон и предоплачен трафик – это лучше делать в России. В качестве дополнительных средств навигации были взяты три личных GPS-приемника, куплен ноутбук, в который была введена картографическая информация. Нашли мы и два геннакера, большой и малый. Вообще, объем всего того, что надо взять с собой, жестко ограничивается бесплатной нормой авиационного провоза багажа – 20–22 кг на человека плюс до 10 кг в ручной клади. Для экономии веса непромокавец (куртку) можно надевать на себя, равно как и сапоги. Разумно также везти из России личные спасательные средства и всякие небольшие дельные вещи типа блоков, мочек и т. п. У нас был норматив в 15 кг личных вещей, сдаваемых в багаж, и пятикилограммовый резерв на общественные вещи типа парусов.

Для старта с Канар нужна шенгенская виза; тут уж у кого какая была



– финский и эстонский, испанский и французский «шенгены». Делались эти визы не под плавание, например, у меня был испанский шенген, полученный на полгода под экскурсионную программу по Испании. При приходе на о. Санта-Лючия нужна английская виза (ее получают через английское консульство), на о. Сен-Мартен – французская, так как эти острова – разные протектораты. Их дают легко, но даже если их нет, то проблем со сходом на берег островов не возникало – визы никто и не спрашивал.

Перелет планировали заранее, туда летели компанией «Air berlin», через Берлин соответственно, обратно кто через Лондон, кто через Париж. Обратный билет лучше брать подороже, но с открытой датой вылета, так как всегда есть неопределенность, успеет ли яхта прийти на Карибы к намеченной дате вылета. В оба конца билеты обошлись около 50 тыс. руб. на человека, изменение даты обратного вылета стоило примерно 3 тыс. руб., что, по-моему, весьма гуманно.

Сложностей с таможенной и авиационной безопасностью никаких не возникает, если не везти запрещенные к перевозки вещи, типа комплекта сигнальных ракет (их покупали уже на месте). Немного придрались к баллон-

чику с углекислотой, который идет в комплекте к спасательному жилету, но оказалось, что все-таки его можно провозить багажом. А так все, как обычно, багажом улетела даже аптечка с этиловым спиртом в официальной ненарушенной упаковке.

При приемке лодки нужно помнить только одно: ты уходишь в море на несколько недель, и никакая плавучая база с набором дефицитных запчастей в случае чего к тебе не подоспеет. Поэтому нужно тщательно осмотреть стоячий и бегучий такелаж, паруса и иметь небольшой запас дельных вещей, концов и ремкомплект для парусов. За 18 дней ралли повреждения разного рода получили все паруса (грот протерли о краспицу, на генуе пополз ликтрос, порвали оба геннакера, перетерлись грота-фал и гика-шкот).

Зато точно можно не осматривать якорь и брашпиль – они не нужны. Еще раз повторю, что требования регаты к комплектации лодки (особенно спасательным оборудованием) значительно отличаются от обычной чартерной комплектации, тут надо уже смотреть на требования ISAF для океанских гонок. Всеми необходимыми документами типа судового билета и стандартной страховки чартерная компания снабжает сама, ибо без этого попросту нет аренды лодки. Все наши свидетельства и сертификаты мы привезли с собой; что-то высылали в виде копий, но ничего на месте у нас уже не спрашивали и не проверяли.

Нормальная чартерная компания помогает и арендовать необходимое дополнительное оборудование. Например, геннакер нам предлагали в

Экипаж с самодельной спасательной вехой



Старт регаты





аренду за 3 тыс. евро, но, поразмыслив, мы привезли два паруса с собой. А вот штормовые паруса не удалось раздобыть, и даже втолковать их необходимость компании нам не удалось: на их взгляд, три рифа на гроте и скрутка на генуе полностью заменяют штормовой комплект. Но, если следовать хорошей морской практике, то трисель и штормовой стаксель иметь, конечно, надо. В любом случае доукомплектовывать лодку необходимым снаряжением лучше уже на месте, так как все с собой из России не притащишь.

У нас же была ненормальная чартерная компания, вернее, ее вообще не было (в форме представительства на Канарах), поэтому ничего из них «вытрясти» не удалось, пришлось докупать на месте сигнальные ракеты до требуемого расширенного комплекта (по прибытии их расстреляли как фейерверк), сигнальные фонарики для укомплектования ими спасательных жилетов (потом забрали с собой, вещь

полезная), ведро (тоже забрали с собой), запасные концы для фалов или шкотов (две штуки). Оптимальным вариантом является засылка двух-трех членов экипажа на место дней за пять-семь до старта для того, чтобы они могли полностью укомплектовать лодку; у нас же все проходило с чистого листа, и все прошло нормально, правда, три дня носились, выпучив глаза.

Запасы воды рассчитывали, исходя из обычной раскладки: 3 л в день на человека на 20 дней плюс резерв на 10 дней. Вся питьевую воду закупили в 5-литровой упаковке и немного в 2-литровой (получилось около 500 л) и распилили по рундукам и под пайолы. Была еще идея заполнить танки питьевой водой, но в итоге заполнили обыкновенной (всего – 600 л). От опреснителей отказались, потому что не нашли экономичного варианта (искали солнечный). Продовольствие взяли, уже ориентируясь на опыт людей, ранее пересекавших Атлантику (см. приложение «Принципы несения вахт...»).

Техническая комиссия сложностей не доставила: пришла, проверила конкретно спасательное оборудование, предписала в течение трех часов докупить необходимое, указав магазин, где можно приобрести искомое. Что-то купили, что-то одолжили, что-то сделали своими руками. Из необычного: потребовали специальный радиолокационный отражатель (стоимостью около 200 евро) и наличие книги об оказании

первой медицинской помощи. Со второго захода техкомиссию прошли.

Из средств связи у нас был только спутниковый телефон. Попытка использовать его как модем, чтобы, связав с ноутбуком, получить доступ в Интернет, потерпела фиаско. Судя по времени загрузки, скорость соединения составляла около 20 Кб/с, а при спутниковой связи платишь не за трафик, а за время соединения. Плюнули на это дело и использовали телефон для трех дел: передачи координат в штаб гонки посредством sms на почтовый адрес, получение от группы поддержки из Питера прогноза погоды (посредством бесплатных sms через сайт Iridium) и звонков родным и близким (установили регламент – три-четыре минуты разговора два раза в неделю).

Для справки: минута соединения стоит 1.5 долл. США, sms – 0.5; 500 предоплаченных минут нам не хватило, поскольку много потратили без толку на Интернет; докупали еще 200 минут.

Имеющуюся на борту морскую радиостанцию дальностью в 25 миль использовали при отходе-подходе и в пределах видимости для связи с другими лодками. Из навигационного оборудования у нас были встроенный в лодку карт-плоттер без картриджей, ноутбук с подробной картографией и три GPS-приемника типа «Garmin 72», «-76». Прикупили две карты – генеральную нужной части Атлантики и подходы к Санта-Лючии.

*Окончание следует*

