



## «В бурю лишь крепче руки...»

**Андрей Петров ■**

Бизнес-регаты давно уже стали неотъемлемой частью мирового парусного спорта. Ну, или не спорта, а, скажем – яхтинга. Российского в том числе. Инициаторами таких регат чаще всего выступают специализированные парусные медиа-ресурсы, деловые СМИ, туристические агентства или компании, представляющие на рынке, как теперь принято говорить, бренды категории LUX. Задачи, которые решают эти мероприятия, различны: приобщить к парусу состоятельных людей, продвинуть товар или бренд, создать собственную «статусную тусовку» и т.п. В конце концов, для организаторов это – вполне очевидный и доходный бизнес. В формате бизнес-регаты проходит довольно много парусных событий, и это хорошо. Однако нам как морскому изданию хочется видеть за словосочетанием «бизнес-регата» не только услугу по организации отдыха на воде, то есть бизнес, но и собственно регату. То есть – соревнование под парусом.



**М**инувшим летом в Петербурге было объявлено о планах по проведению многодневной «Балтийской деловой регаты». И вот что сразу заинтриговало и заставило внимательнее отнестись к объявлению, так это заявленные сроки регаты – 5–15 сентября. При этом пройти предстояло около 450 миль по маршруту Стокгольм–Ханко–Таллинн–Санкт-Петербург. Заметим, что в сентябре на Балтике погода стоит совсем не курортная, и не очень многие петербургские яхтсмены любят путешествовать осенью за пределами дамбы. Скажем прямо, время, выбранное для регаты в общепринятом бизнес-формате, показалось нам не совсем удачным. Вместе с тем, за этим читался умысел организаторов: мол, вот вам настоящее серьезное испытание для деловых людей, решительных и смелых, а не солярий на Лазурном побережье.

Организаторы – Яхт-клуб Санкт-Петербурга, газета «Деловой Петербург» и яхтенный порт «Геркулес» – подтвердили намерение заложить

основу именно традиционному спортивному мероприятию, а не очередному варианту развлечения для желающих красиво отдохнуть под парусом (от себя добавим, что само по себе такое желание можно только приветствовать, лишь это был бы не спорт). На сайте регаты был вывешен броский аншлаг, из которого можно было уяснить философию предстоящей гонки: «Не потреблять мир, а взаимодействовать с ним от кончиков пальцев и до глубины сердца». Для того, кто никогда не ходил в море под парусами все это будет проверкой себя и настоящим открытием... Сидя на берегу, моряком не станешь. А парусное мореходство по своим особенностям – это лучшее средство, которое делает из любителей моря – моряков. Отличие нашей регаты от парусных гонок Средиземноморья – это реальный протяженный маршрут, сложные условия Балтики, требующие от экипажа выдержки и мужества. Морской опыт, полученный в «Деловой регате» – реален и неоценим.

Регата – это не только соревнование по парусному спорту, не просто

конкурс или игра. Это возможность создать свою корпоративную команду, это проверка себя на прочность, после которой вы будете смотреть на мир и путешествия по-новому, а своим близким скажете: «Я перешел море!».

Оставалось только посмотреть, какой отклик эти проникновенные строки найдут в сердцах российских бизнесменов.

Флот «Балтийской деловой регаты» составляли яхты трех проектов: Gib Sea 51, Beneteau 50 и Bavaria 50. Все они были объединены в единый класс «Cruiser 50» и стартовали в общей зачетной группе. Планировалось, что гонки будут гандикапными, однако на деле результаты определяли по фактическому времени, затраченному яхтами на преодоление дистанции. На этот счет директор регаты Андрей Грошиков высказался достаточно откровенно: «Несмотря на то, что яхты-участницы обладают очень схожими характеристиками и все они 50-футовые, они, конечно, немного различаются в качестве парусов и особенностях конструкции. Было бы пра-

вильнее проводить гонки с учетом гандикапа. Но поскольку из-за нехватки времени мы не могли сделать качественный обмер, то вовсе отказались от пересчета. На всех яхтах был очень пестрый состав участников, смесь опытных яхтсменов и первопоходников – в этой ситуации разница в качестве самих лодок не была столь значимой для результативного плавания... Но на следующий год в нашей «Деловой регате» гандикап обязательно будет!».

Каждая из яхт шла под управлением опытного шкипера и помощника, все остальные члены экипажей – непрофессиональные яхтсмены и новички. Многие из участников регаты вообще впервые в своей жизни попробовали выйти под парусом лишь в ходе подготовки к гонкам. Можно себе представить их ощущения: первый же выход, и сразу – в шторм! Но, именно так люди влюбляются в море, именно так остаются с парусом на всю жизнь. Трудно полюбить штиль – безжизненная ровная гладь воды не рождает эмоций, не оставляет воспоминаний, не заставляет трепетать душу... А здесь новички

Фото автора и Светланы Видер



получали адреналин по полной программе! Ставка организаторов «на драйв» оказалась беспроигрышной.

Состав участников мероприятия оказался довольно представительным. Оргкомитет возглавил вице-губернатор Санкт-Петербурга Юрий Молчанов, работой команд руководили известные яхтенные капитаны петербуржцы Борис Юдин, Сергей Брюзга, Андрей Грошиков и Андрей Петров, а также рижанин Эдуард Салбиев и яхтсмены из Таллина Юрий и Антон Веташевы. Подбору шкиперов уделялось отдельное внимание, ведь помимо профессиональных качеств им было необходимо проявить и талант воспитателей, умение заразить своих подопечных своей собственной страстью к жизни под парусом. Как образно выразилась по этому поводу главный секретарь соревнований Елена Бронская, «в нашей регате образ шкипера на яхте – это мудрый, осторожный, добрый и веселый учитель, способный сделать из гонки приключение».

Участники были доставлены в Стокгольм на пароме «Princess Anastasia»,

который, следуя по маршруту Петербург–Стокгольм–Таллинн–Петербург, сопровождал регату все время гонок и служил организаторам штабным судном. Из Стокгольма (точнее – из порта Сандхамн) на Ханко стартовали пять яхт: «Snoe», «Midnight Sun», «Petite Mademoiselle», «Stella Maris» и «Eleganza». Кэч-бригантина «Росинант» с судьями на борту, дав старт, также устремился к финским берегам. Уже на первом этапе Балтика проявила свой твердый характер, вынудив три яхты выйти из боя, в результате чего гонка превратилась в матч-рейс «Snoe» и «Midnight Sun», длившийся 18 часов и определивший в лидеры «Полночное Солнце», хотя на финише яхты и разделили лишь 3 минуты. Тем временем на других яхтах разыгрывались, порой, по-настоящему драматические события.

Так, например, «Eleganza» ночью в штормовых условиях потеряла два паруса, не оставив команде шансов на продолжение борьбы в первой гонке. «Мы уверенно шли третьими на протяжении пяти часов, – рассказывает

участник событий Сергей Мовчан, прошедший регату на борту «Элеганзы». – Погода была, пожалуй, обычной для этого времени года на Балтике. Штормило, дул порывистый ветер, который к ночи еще усилился. Когда окончательно стемнело, на очередном порыве ветра лопнул фал геннакера, и десятки квадратных метров парусины полетели в море, держась на уцелевшем конце. При этом яхта продолжала лететь со скоростью свыше 9 уз. в полной темноте! Дальше – команда «Свистать всех наверх», в первые секунды паника, затем попытки вытащить парус из воды. Быстро поняв, что происходит, капитан яхты Эдуард Салбиев отдал приказ разделиться на две группы. Одна продолжала доставать геннакер, другая занялась постановкой генуи, чтобы не потерять скорость и не отстать от соперников. Когда работа по подъему паруса из воды была практически завершена, внезапно оборвался фал только что поднятого стакселя. Это невозможно! Так не бывает! Но... второй парус падает в воду, накрывая команду, работающую с геннакером. Тут уж не



Стань брокером — зарабатывай на [rotatemarine.com](http://rotatemarine.com)

**rotatemarine.com**

Собрание объявлений. Тема: **водная техника**

Купить

Услуги

Добавить объявление

**Продавай катера и яхты,  
уделяя 10 минут в день.**

На правах рекламы



до гонки. Весь экипаж в авральном порядке бросился на операцию по спасению парусов. Только капитан, стоя у штурвала, руководил действиями десяти членов команды. Конечно, паруса из воды мы достали, но, к сожалению, восстановить яхту для участия в этом этапе гонки не смогли. Ночью, в условиях сильного ветра и шторма мы не рискнули подниматься на мачту для

ремонта такелажа. Нам пришлось завести двигатель и завершить этап вне гонки».

Две последующие гонки из Ханко в Таллин и затем в Петербург прошли также в интересной борьбе, но без поломок и тревожных приключений. Хотя ярких впечатлений своим участникам добавили и эти этапы.

Регата завершилась в Петербурге

14 сентября. Награждение победителей и призеров прошло в необычном месте (впрочем – самом что ни на есть морском!) – на борту исторического ледокола «Красин». Кубки, медали, дипломы – все это теперь останется с участниками и будет напоминать им об их первых сотнях морских миль, пройденных под парусом в холодной и неуступчивой осенней Балтике. ■



#### Вместо послесловия

Директор регаты, яхтенный капитан Андрей Грошиков: «Я люблю все яхты – старые, новые, классические, модные... – не важно. Мне важен сам факт выхода в море под парусом. Меня устраивают любые берега – Карибы, Астрахань, Новороссийск или Греция... Любые лодки... Даже с разрезным фоком, как на «Ял-6». Нужны только хорошая компания и море... Иногда ловлю себя на мысли, что и компания не нужна, достаточно моря... Десяток лет назад мы сидели с Любомировым (Владимир Любомиров – командор Яхт-клуба Санкт-Петербурга – Прим. «КиЯ»), и он собирался строить свой первый яхт-клуб. Говорили, что будем сидеть на пирсе, опустив ноги в воду, будем смотреть на море и молчать... Мечты сбываются – яхт-клуб есть, на море смотрим. Но не молчим. Нам есть о чем говорить. И есть чувство, что самое главное – впереди, самые сочные приключения – впереди... Помолчим позже».