

ливают лучше, чем музыка или чтение. Это последнее занятие во время сильной качки – одно мучение.

Все разговоры о борьбе с океаном или самой собой. Здесь босс – это сам океан, а твое дело – бороться не с ним, а с собой. Укрощать надо не эту вечную и неизменную стихию, а себя, вернее, те эмоции страха, неудобства и отчаяния, которые, перемежаясь, топчут тебя со всей силой. Смешно выглядит мое заточение в тесной каморке: как будто я отправилась покорять океан, а сама с собой не могу справиться, и, получается, борюсь я с моими же ощущениями и эмоциями. Кажется, у животных нет такого страха, окажись они на моем месте.

День 140, 13 сентября. В штабе решили, что Тони Хамфрис (береговая поддержка) и Джеймс Себрайт (фотограф) вылетят сюда для обеспечения моего подхода к островам. Прогноз обещает благоприятные условия для выхода в океан моторной лодки для дальнего контакта со мной, если не считать, что туман – это помеха.

Последние дни при интенсивной работе веслами мне нездоровится. Нет обычного подъема духа по утрам, и потому врач экспедиции готовит мне лекарства и, похоже, они все работают над сортировкой моих внутренностей. Решаю, прежде чем отдать плавающий якорь и забиться в каюту, приготовить много горячего питья и отдохнуть перед утренней греблей дольше обычного...

День 142, 15 сентября. До желанного финиша на Адаке 200 морских миль.

День 146, 19 сентября. До точки на западном входе в пролив к гавани острова Адак 128 миль. Всю ночь гребла в сплошном тумане. Два кита неотступно следовали рядом с лодкой. Как-то унижительно тащиться рядом с кем-то огромным и безмятежным, но связывало нас, скорее всего, обыкновенное любопытство. Все рекомендуют мне спать, и я надеюсь, что к вечеру мне останется грести ровно 100 миль».



23 сентября, на 150-й день плавания, Тони Хамфрис и Джеймс Себрайт – первый с радиостанцией УКВ, второй с фото- и кинокамерой – на входе в южный пролив к гавани Адак «поймали» лодку «Счастливые носки». Несколько часов спустя состоялась встреча на берегу. Здесь и члены штаба, и местные жители, которые приветствуют Сару как героиню. Позади 149 дней и 13 часов неистовой гребли в штормовом океане и более четырех тысяч километров пути на веслах.

Впереди отдых в Англии и коррекция плана на следующий год. Как добираться до Ванкувера: напрямую через океан, на каяках вдоль берега или на байке, крутя педали... 🚣

Imagine:

Василий Галенко,

Фото автора, Татьяны Резвой-Крочлоу и участников гонок



Герои рождаются у нас на глазах – первое, что пришло в голову, когда я оказался на пресс-конференции 26-летнего бизнесмена Сергея Ракши. Еще в телефонном разговоре Сергей сказал, что он на пороге осуществления мечты, которую вынашивал два года. А мечта состояла в том, чтобы вместе с младшим братом Денисом и другом-ровесником Сергеем Новоселовым пересечь Атлантический океан на гребной лодке и стать вторыми после Федора Конюхова покорителями океана на веслах среди россиян.

Но это, оказывается, лишь часть грандиозного замысла. Речь идет о первой российской безостановочной кругосветной экспедиции с использованием мускульной силы – велосипедов, весельной лодки, мышц и несгибаемого командного духа!

Русские и британцы в одной лодке, не считая... проблем



Сергей Ракша

Этот замысел похож на проект Евгения Смургиса, но он планировал кругосветку только на лодке, не выбираясь на берег по его оригинальному морскому маршруту. Своей – благородной! – задачей экспедиция Сергея Ракши ставит привлечение внимания общественности к проблемам некачественного питания, недостатка спорта в жизни россиян и ухудшения экологической ситуации в нашей стране. Геройство, безудержный энтузиазм и благородный порыв этих людей радуют меня несказанно, пусть даже все это так и останется игрой воображения, как название их лодки – Imagine – на первом этапе этой грандиозной идеи.

В московской библиотеке для молодежи, где состоялась пресс-конференция, яблоку было где упасть. Не считая самих трех героев, здесь

присутствовали, кроме меня, еще двое мужчин: оператор ТВ-студии «Промсвещение» с простенькой камерой и Юрий Быкадоров, представлявший Федеральное агентство по делам молодежи. Эта организация поддержала замысел энтузиастов гребли в информационном плане. Были еще шесть девушек – работниц библиотеки – основной костяк любых собраний, где принято задавать вопросы.

Сергей Ракша обстоятельно рассказал о замысле экспедиции совместно с тремя британскими гребцами, имеющими богатый опыт в океанской гребле. Более того, кооперация с британцами предполагала установление нового рекорда на маршруте от острова Гран-Канария до острова Антигуа в архипелаге Малых Антильских островов на дистанции более пяти тысяч километров. На незаданный вопрос о финансировании экспедиции Сергей Ракша ответил незамедлительно: «Нашли люди, одоббившие наш замысел, и теперь у нас достаточно средств на реализацию нашей мечты», и напоследок добавил: «В таких случаях не принято оглашать имена доброхотов».

Сергей Новоселов тут же организовал прямой эфир в программе Skype, и на большом экране появился гребец Саймон Чок (Simon Chalk), общаясь с нами напрямую из своего дома. Он оживленно реагировал на вопрос девушек о сырости в океане и на мой коварный вопрос о его весе, в котором он заметно прибавил и который, как оказалось, больше 100 кг.

– С этим у меня неплохие шансы на пути к Антигуа, – шуточно заметил матерый гребец.

Саймон Чок, без сомнения, выдающаяся личность в британском гребном марафоне. Начиная с 1997 года он пять раз пересекал Атлантику и дважды Индийский океан. Более того, до недавнего времени он был владельцем компании «Вудвэйл», которая организовала несколько массовых океанских гонок на гребных лодках, всякий раз с участием гребцов-одиночек, а также многоместных галер. Теперь Саймон Чок на «вольных хлебах» и нацелен побить существующие рекорды на океанских гребных марафонах. Вот почему он взял под свое крыло новичков из России, присовокупив к участию в будущем рекордном заплыве уже хлебнувших опыта Майкла Бакли (Michael Buckley) и Тома Фэнсетта (Thomas



Схема маршрута кругосветки



Лодка Imagine на воде

Fensset). Саймон взялся решать рутинные проблемы с организацией этой затеи. 12-метровую лодку стоимостью более ста тысяч фунтов стерлингов заказал Сергей Ракша, ставший номинальным капитаном в экипаже британцев и русских.

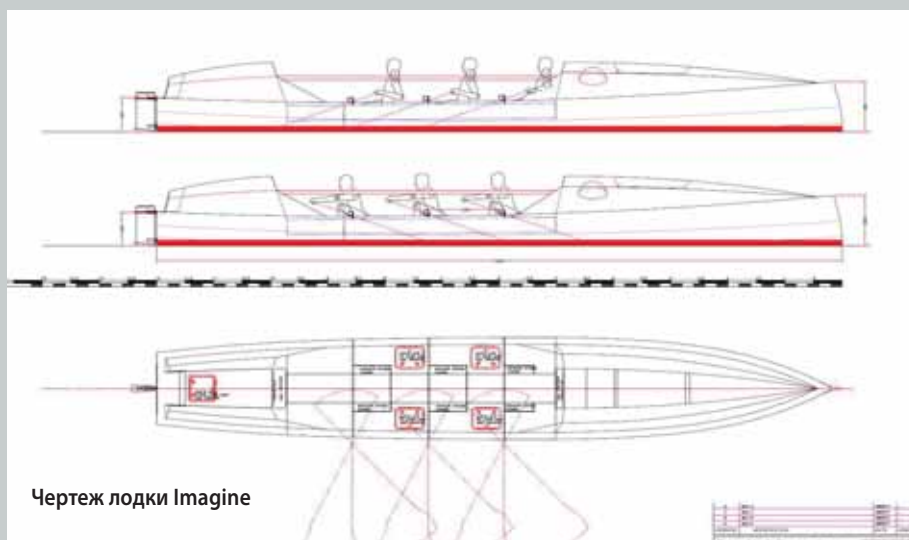
Построили уникальную лодку в компании Rossiter Yachts & Rowing Boats, что близ городка Крайстчерч (Christchurch) на юге Англии. Руковод-

– независимо от состава команды и типа лодки – является переходящий приз Blue Riband Trophy. Морской конек из синего с золотыми вкраплениями стекла мурано, стоящий на прозрачном шаре, уже много лет не дает покоя азартным и амбициозным любителям экстрима. Каждый год, когда открывают свой сезон атлантические пассаты (для старта гребных переходов он длится с ноября по март, с пи-

сая команда из 14 человек, в той же, только отреставрированной и переоборудованной красавице La Mondiale, смогла улучшить рекорд на два дня, пройдя маршрут за 35 дней, тем самым еще раз подтвердив уникальные качества и без того уже легендарной La Mondiale и покрыв славою себя и своего капитана Левена Брауна (Leven Brown). Увы, пару лет спустя из-за поломки руля и части кормы во время шторма лодка-рекордсменка была оставлена командой в океане.

В 2011 году главными соперниками в гонке за мировой рекорд и приз Blue Riband Trophy стали две команды из шести гребцов. Они стартовали из разных мест, Hallin Marine – с острова Тенерифе, Sara G – из Тарфайя, Марокко. Поскольку расстояние от Тенерифе до Барбадоса на 200 миль короче, чем расстояние от Тарфайя, рекорд должна была решить средняя скорость на маршруте. Hallin Marine пришла к финишу, побив время La Mondiale на полтора дня. Но празднование победы было недолгим – лодка Sara G, прибывшая позже, забрала приз из рук Hallin Marine – ее средняя скорость оказалась выше скорости соперников. Таким образом, рекорд Hallin Marine вошел в историю как самый краткосрочный.

Во время церемонии передачи приза победителю присутствующих ждал сюрприз и короткое замешательство: на «пьедестал» была вызвана команда Hallin Marine, которой капитан La Mondiale Левен Браун и вручил морского конька. Но недоумение было тут же рассеяно – следом была приглашена команда Sara G. Конечно



Чертеж лодки Imagine

дили строительством владелец компании Чарльз Россистер и его сын Крис. Именно здесь достраивался гребной тримаран Hallin Marine, на котором шестеро гребцов и установили в феврале 2011 года ныне непобитый рекорд пересечения Атлантики – 31 день 23 часа и 31 минута.

Высшей наградой за самое скоростное пересечение Атлантики по маршруту «Пассаты 1» (зона пассатных ветров с попутным течением на стыке тропиков и субтропиков в Атлантике)

ком в декабре-январе), несколько команд готовы выйти в океан в надежде установить новый мировой рекорд и стать обладателем этого, самого престижного, приза. Интересно, что рекорд скорости «спал» 15 лет, никто не мог улучшить его или даже приблизиться ко времени, установленному в 1992 году французской командой из 11 человек (капитан Жерар Сейбел) на борту лодки La Mondiale – они прошли Атлантику за 37 дней.

Только в 2007–2008 годах британ-

же, они должны были получить приз только из рук тех, чей рекорд они побрили. Все справедливо, ведь пусть даже несколько часов, но Hallin Marine были обладателями мирового рекорда!

В сезоне 2012/2013 за призом Blue Riband Trophy в океан вышли две лодки – «Авалон» (команда из восьми человек) и «Титан» (с шестью гребцами). Но улучшить время Sara G и Halline Marine им так и не удалось. Океан – Царь и Бог, и какими бы достойными ни были соперники, решающее слово – за погодой. А она в этом сезоне гребцам не благоволила.

12 ноября 2013 года из Пуэрто-Могана в Гран-Канарии стартовал в переход через Атлантику пятиместный гребной тримаран «Барракуда», открыв новый гребной сезон на маршруте «Пассаты 1». В начале декабря из этого же порта выйдет в океан лодка с русско-английским экипажем из шести человек – Imagine. Обе команды

намерены побить настоящий рекорд, но улетит ли морской конек в Штаты с капитаном «Барракуды», или в Россию с капитаном Imagine, или же останется еще на год в Англии – покажет время.

Лодка Imagine – англичанка, но в Англии над ней трудился работающий сейчас у Росситеров Дмитрий Резвой, сын старейшего океанского гребца Павла Резвого, брат первого океанского гребца СНГ Теодора Резвого. Так что, можно сказать, его руками в лодку было заложено и русское начало. Имя у судна, правда, английское – Imagine, в честь песни Джона Леннона. В ней Леннон предлагал вообразить идеальный мир – без рая и ада, без границ, религий, собственности, мир, в котором люди живут в мире и любви – мир мечты. Прекрасное название для проекта с благородной задачей, маршрут которого предполагает обогнуть земной шар – хоть чуть-чуть приблизить

этот мир к идеалу. Imagine – это и символ исполнения мечты ребятам.

На сегодняшний день лодка готова, оснащена всем необходимым, включая опреснители воды, солнечные батареи и многое другое. В гигантском контейнере на теплоходе ее отправят на испанский остров Гран-Канария, где 8 декабря намечен старт в неведомые для новичков-россиян океанские тропические просторы.

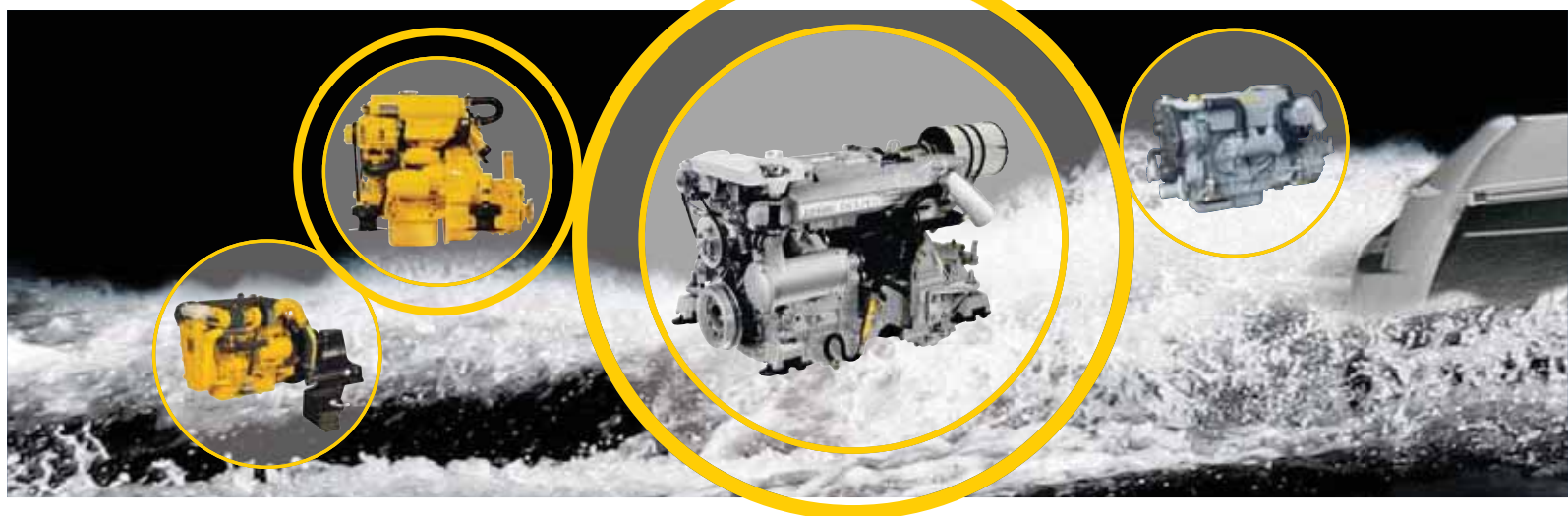
Любопытно, что наша лодка стартует вскоре после старта (2 декабря) очередной гонки Talisker Whisky Atlantic Challenge. В этом соревновании с финишем на острове Антигуа участвуют 18 лодок: одиночки, двойки, четверки, пятерка с 45 гребцами, представляющих 4 страны Европы, а также США и Австралию. Будет нашим кого обгонять!

Удачи вам, русские и британские гребцы! 7 футов под килем вашей лодке, и множества безобидных рыбок и черепах там же! 🐢



www.vetus.com

Реклама



Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.

Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой – Vetus.

Каталог и контактные данные дилеров на сайте www.vetus.ru

