

# ПУТЕШЕСТВИЕ НА КРАЙ ЗЕМЛИ

ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

*Вопреки шуточному высказыванию, люди, живущие в Южном полушарии, не ходят вниз головами.  
В этом я сумел убедиться во время одного из прошлых путешествий.*





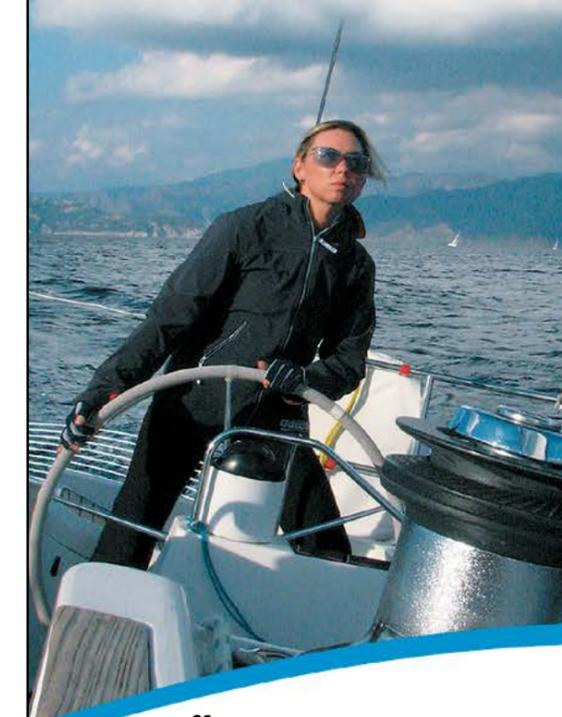
**Н**а довольно крупном и неплохо развитом среди прочих острове Новая Каледония мне уже доводилось бывать во время большого путешествия на парусной яхте, и именно тогда я познакомился с настоящими фанатами яхтенного дела Жаромом Тоузе и Члоэ Морином, приглашение которых с радостью принял. Дело в том, что эти двое парней с французскими именами и еще десяток других отважных ребят являются организаторами яхтенного фестиваля с весьма звучным названием «Регата Великой Лагуны».

Стоит сказать несколько слов о месте проведения, да и загадочном названии тоже. Новая Каледония — весьма обширный остров, имеющий, в отличие от всех прочих островов Океании, континентальное происхождение (в давние годы она была частью современной Австралии). Ныне это не только гористые территории, с несколькими вулканами, самый высокий из которых возвышается на добрых 1500 метров выше уровня океана и носит название гора Панье. Здесь в изобилии внутренние водоемы, озера, бурные речки, извилистые дороги. Но все это в меньшей степени интересует нас сегодня. Окружает Каледонию несколько десятков островов, самые известные — острова Луаette — находятся с восточной, тихоокеанской стороны. Их мы тоже оставим на время в покое. Открыл Каледонию 240 лет назад английский капитан Джеймс Кук. Скалистые берега напомнили ему родные британские земли, а потому и получил остров название Каледония (древнее название родины Кука Шотландии). С той поры немало воды утекло. Остров со временем обрел независимость, оставшись в ассоциации с Францией, и подобно архипелагам Французской Полинезии, входит в состав заморской территории. А потому независимость весьма условная. Визу необходимо получать во французском посольстве или консульстве. Условия вполне стандартны: кроме нескольких бумаг, потребуется порядка 1500 рублей за визу и обработку документов.

Сегодня попасть в такие далекие земли, как Каледония, конечно, проще, чем во времена Кука. Проще, но тоже не просто. Надо ли говорить об отсутствии прямых рейсов? Нет даже таких, чтобы делать одну пересадку. Маршрут традиционен для островов Океании. Оптимальны перелеты через Токио или Лос-Анджелес. Летают чаще восточным



## МОСКОВСКАЯ ЯХТЕННАЯ ШКОЛА



Обучение по программе  
**International Yacht Training**  
с выдачей российских и международных сертификатов:

**ЯХТЕННОГО КАПИТАНА,  
ШКИПЕРА, РУЛЕВОГО**  
парусных и моторных яхт,  
а также по программе ГИМС РФ

**НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ  
МАЛОМЕРНЫМ СУДНОМ**

**Практические курсы и стажировка в:**  
Атлантическом и Индийском океанах,  
Средиземном, Черном и Балтийском морях,  
Онежском и Ладожском озерах.  
Участие в регатах в России и за рубежом.

127994 Москва, Новосущевская ул., д. 22  
(МИИТ), корпус №4, ауд. 4418  
Тел./Факс (495) 684-21-79  
Моб. (495) 510-5262  
Моб. (495) 234-6803  
e-mail: info@mys.ru

[www.mys.ru](http://www.mys.ru)

маршрутом: Хельсинки – Токио – Нумеа или Сеул – Токио – Нумеа. В обоих случаях цена вопроса не менее 35 000 рублей. Время в небе Хельсинки – Токио 9 ч 30 мин., Токио – Нумеа еще 8,5 часов. Это не считая времени на стыковки.

Столица Каледонии — относительно небольшой городок Нумеа — находится на берегу той самой Великой лагуны, которая и дала название регате. Именно здесь находится один из самых больших барьерных рифов протяженностью 1500 км. И, конечно, лагуна, которую он образует, является крупнейшей в мире (отсюда и столь громкое название), а вместе с тем и местом с богатейшей экосистемой, что и позволило Great Lagoon оказаться в списке Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Теплым весенним вечером мы приземлились в международном аэропорту Новой Каледонии, который носит название Airport de Magenta и примечателен тем, что его взлетная полоса проходит прямо вдоль берега од-

ного из заливов. Столица Каледонии расположена на обширном полуострове, окруженном множеством бухт и лагун, что в свою очередь послужило созданию удобных марин, самые крупные из которых Port Du Sud Marina, Port de Plaisance и Port Moselle.

Надо отдать должное, с яхтенными стоянками здесь проблем нет, а по уровню обслуживания они могут дать фору многим европейским яхтенным маринам. Что уж там говорить о российских, которые в состоянии соперничать разве что в стоимости услуг? Марины Нумеа, как, впрочем, и весь город очень напоминают Французскую Ривьеру, что, наверное, и неудивительно. Франция внесла огромный вклад в развитие острова, многие жители современной Каледонии оттуда родом.

С отелями здесь тоже проблем нет. Несколько курортов разной «звездности» готовы принять гостей в любое время, особенно с мая по август, когда в Каледонии начинается

зима, а стало быть, сезон не самый лучший.

Мы, естественно, отправились в Le Meridien, поскольку эта сеть отелей является одним из главных партнеров регаты, а потому размещение здесь предлагалось по льготным тарифам. В отличие от полинезийской «Жемчужной регаты», на которую съезжается элита парусного общества, эти соревнования хотя и нельзя назвать местечковыми, все же большинство участников представлены командами различных яхт-клубов Каледонии, и, конечно, Новой Зеландии, Австралии, а в последние годы все чаще приезжают и японские яхтсмены. Подбор спонсоров соответствующий: отели, авиакомпании, финансовые учреждения, ну и, конечно, яхтенные порты. Главным спонсором — местом базирования регаты — является CNC, и, по заявлению владельцев, море — это их страсть. Ну а как может быть иначе в таком месте? Марина действительно огромная, предлагает все основные услуги и кучу дополнительных

«примочек». Не говоря о том, что здесь развернута настоящая корпоративная программа, проводится множество внутренних фестивалей и соревнований.

Первые пару дней мы были предоставлены сами себе. Посмотреть есть что и в самом городе, и за его пределами. Разве что серфинг не столь развит здесь; говорят, есть несколько мест на восточном побережье, но туда я не добрался. Куча небольших ресторанов с отличной средиземноморской(!) кухней. Местное население хотя и охотно называет своим родным языком французский, но, подобно большинству островитян, говорит на английском. К слову, среди местного населения распространен и «туземный» язык, имеющий до 60 наречий и диалектов, правда, сейчас на нем почти не говорят, а деревни аборигенов напоминают скорее съемочные площадки Голливуда.

Наконец настал день соревнований. Мы отправились наблюдать за происходящим на одной из лодок сопровождения, в компании десятка репортеров, обвешанных невероятными объективами, словно герои американских боевиков — оружием и взрывчаткой.

Ранним утром при достаточно тихом ветре наш 10-метровый RIB вышел из яхт-клуба и отправился к точке старта, где к тому времени уже собрались три десятка экипажей участников. Место это находится напротив Нумеа, в проливе между островом Ило Канар и Мэтр. Все участники были разделены на две группы. К первому относятся однокорпусные яхты, и тут набралось менее десяти корпусов. Более массовая группа состояла из катамаранов, где и развернулась основная борьба. Общій зачет также дается по классам, но есть и общий, где победитель выявляется как в категории реального времени, так и общего рейтинга компенсированного.

Взмах красного флага на синем катере судейской группы — и белоснежные яхты разных мастей устремляются к победе. Чтобы

достичь первой точки, экипажам пришлось преодолеть путь вдоль берега Каледонии на юго-восток, к берегам одного из самых больших островов архипелага Иль Оуен. Здесь у его западного берега яхты меняли курс на юг и двигались уже в направлении Коуаре, который и является самой удаленной точкой маршрута. Снова поворот и возвращение к исходной точке.

На деле все гораздо сложнее. Ветер коварно менял направление и силу, на первое место вышло банальное везение, без которого, впрочем, в открытом море делать нечего. Небо в день соревнований было каким-то серо-свинцовым, что временами напоминало мне родной и очень далекий Питер, хотя устойчиво высокая температура подсказывала, что это не наши широты. Ветер вскоре начал прижимать яхты к берегу, укладывая их на левые борта. Все двигались, используя основные грот и стаксель. Я, конечно, ждал, когда яхты пойдут полным курсом и распра-

вят свои яркие спинакеры, но, увы, в этот раз не случилось. Один из самых интересных и драматичных участков гонки и в этом году фактически расставил все на свои места.

Дело в том, что у западного побережья острова Иль Оуен очень сложная навигационная обстановка. Прежде чем выйти на курс второй точки, экипажи вынуждены обогнуть обширную рифовую плиту. Сначала две мили они движутся на запад, затем резкий поворот налево, почти на 90°, и далее узким проливом между двумя мелководными лагунами нужно пройти еще около четырех миль до крохотного островка Уо, а далее снова левый поворот, уже на вторую точку. Это место позволяет шкиперам проявить все мастерство и умение в лавировке в сложных условиях.

Наконец долгожданный финиш. В этот момент возникло стойкое ощущение, что соревновательный процесс отошел на второй план. Вне зависимости от того, каким экипаж добрался до финиша,

на всех яхтах царил веселая и расслабленная обстановка, чего, кстати, не скажешь об увиденных мною регатах в российских водах.

После морского этапа все участники, наблюдатели, организаторы и, конечно, спонсоры отправились в просторное здание яхт-клуба CNC, где и состоялась официальная часть — награждение победителей и неофициальная — шумная и веселая вечеринка по случаю проведения гонки.

Такие фестивали — отличная возможность увидеться с людьми, одержимыми морем, имеющими богатый опыт, почерпнуть много нового и интересного, тем более таким, как я, хотя и имеющим опыт длительных переходов, но все же не являющимися профессиональными яхтсменами. В этот раз мне удалось познакомиться и с ребятами из компании Groupama Race, от которых я получил приглашение поучаствовать в гонке вокруг острова Каледония. Но это уже другая история. <||

