ROLEX SYDNEY HOBART. ВКУС ПОБЕДЫ

ОЛЬГА ЕФИМОВА-СОКОЛОВА
ФОТО АЛЕКСАНДРА ЛЬВОВА

Если вы окажетесь в австралийском Сиднее на католическое Рождество, то не удивляйтесь тому, что каждый встречный будет обсуждать старт знаменитой регаты Rolex Sydney Hobart. Начиная с 1945 года 26 декабря в сиднейской бухте стартует одна из самых сложных и интересных офшорных гонок.

Рекордное количество яхт — 371 — Sydney Hobart собрала в юбилейной, 50-й, гонке 1994 года. Еще один, но уже трагический рекорд был зафиксирован четырьмя годами позже, когда из-за налетевшего урагана затонуло пять лодок. С тех пор количество смельчаков, желающих пройти 628 морских миль через Тасманово море и опасный Бассов пролив, поубавилось. В 2013 году на старт вышли 94 лодки, финишировало 84. В завершившейся недавно юбилейной регате Rolex Sydney Hobart Race 2014 приняли участие 117 яхт, финишировало 103. Среди тех, кого овациями встречали в столице Тасмании — Хобарте, был и российский экипаж.

Команда «Московской яхтенной школы», состоявшая из 11 россиян и новозеландского шкипера-владельца лодки, заставила говорить о себе с уважением. Словно следуя принципу «Пришел, увидел, победил», она уверенно одержала победу в дивизионе PHS Performance Handicap System Division 1. Кстати, яхта «Art Equity Mahligai» (Sydney 46) уже пробовала вкус победы. В 2010 году она стала первой в дивизионе PHS 1, а в позапрошлом году спускалась на второе место. Но, как известно, победу одерживает команда.

Идея участия в 70-й гонке Sydney Hobart принадлежит выпускнику «Московской яхтенной школы» Александру Водоватову-Абашидзе. Именно Александр, приехав в Сидней в декабре 2011 года посмотреть на старт знаменитой регаты, нашел подходящую спортивную лодку Sydney 46 и договорился с ее владельцем Мюрреем Оуэном.

По правилам во время гонки на борту должен находиться ее владелец, как что два члена экипажа уже были; надо было найти еще 10 человек, чтобы получилась полноценная российская команда. »

ВЛАДИМИР ЧИРКОВ

Я впервые на этой гонке. Давно уже хотел, но раньше не складывалось, а теперь благодаря Александру Водоватову все сложилось.

На мой взгляд, главное отличие Sydney Hobart от других гонок Rolex в том, что все они имеют относительно небольшую дистанцию, до острова и обратно, а здесь только два знака — на выходе и на входе. И полная свобода между ними, как хочешь, так и иди.

Это просто счастье, что я туда попал! У каждого человека есть потенциал, но чтобы он полностью реализовался, нужно много факторов. А здесь звезды сошлись так, что у нас все сложилось! И лодка была классная, спортивная, с соответствующим гардеробом парусов. И капитан не жмот, а азартный гонщик, не жалеющий матчасть. И команда замечательная: со многими я ходил, по другим видно, что тертые ребята. И погода не злобствовала. В итоге мы все реализовались и отгонялись с отличным результатом.

Из интересных моментов хочу отметить ночные гонки под геннакером. В первую ночь по прогнозу было до 25 узлов, мы поставили самый большой геннакер — и получилась песня! Обычно на ночь ставят паруса поменьше, но наш шкипер, наоборот, поставил максимальные — и мы полетели. Ночами мы все отыгрывали. Лодка Sydney 46 с волны разгоняется и летит как по рельсам, только гул идет, когда она на глиссирование выходит. Поворотных знаков нет, и ты выжимаешь, как душа хочет. От всей гонки осталось ощущение свободы, я уже давно так не гонялся. И выкладываешься по полной программе, но все в удовольствие.

Про шкипера хочу сказать следующее: у него такое чутье погоды, как будто он сам ее делает. У Тасмании при входе в речку есть бухта Шторм-бэй. Когда мы заходили туда, по барашкам я ничего особенного не увидел, но Мюррей сказал заменить Code Zero на стаксель. Только поменяли — дало 40 узлов, и мы удачно проскочили. А за нами яхты ветром до 60 узлов прикладывало. Еще на Мюррее радиосвязь была. Там с этим строго: один раз на связь не выходишь — штрафные часы–минуты приписывают, три раза не выходишь — снимают с гонки. И координаты других яхт Мюррей отслеживал, держал руку на пульсе.

Из непростых моментов надо отметить поворотный знак на выходе. Мы стартовали секунда в секунду и понеслись под Code Zero на выход. На поворотном знаке догнали лидеров, но пока всю кучу-малу обходили, стали шестыми–седьмыми, а дальше лавировка, не отыграешься. Еще течения есть сложные, если в них сможешь зайти, то 1,5–2 узла себе прибавишь.

Из моих наблюдений про австралийский парусный спорт — у них там ветер к 30 узлам никого не напрягает, они приучены своими частыми штормами. Только после 35 узлов начинают менять паруса. И очень они гордятся своей гоночной системой Performance Handicap System. В ней все зависит от результата: выиграл гонку — балл поднимают, в следующий раз быстрее идти надо.

Хотел бы я еще раз поехать на Sydney Hobart? Когда один раз на Олимп забрался, во второй раз может и не получиться. Пусть лучше от этой поездки останется ощущение праздника.

АЛЕКСАНДР ВОДОВАТОВ-АБАШИДЗЕ

Регата Sydney Hobart считается самой престижной из 600-мильных гонок, она относится к 1-й категории сложности по классификации ISAF. В основе создания нашей экипажа лежала патриотическая идея — продвижение российского яхтинга на океанских 600-мильных регатах Rolex Cup, в которых россиян выступает традиционно немного. Наша команда совершила историческое продвижение в этом направлении, так как до нас никто не занимал первое место в дивизионе!

Но всё по порядку. Для поиска будущих членов команды я обратился в «Московскую яхтенную школу». Совместно с ее основателем Валерием Романовым мы начали продвигать наш проект. Желающих оказалось достаточно, но не все осознавали, куда и на что идут. Мы разработали схему подготовки участников регаты. Так, после собеседования некоторые из них отправились в Турцию на лодку заслуженного мастера спорта Юрия Фирсова для дополнительных тренировок. От него мы получали рекомендации относительно каждого потенциального члена команды. Нескольким даже пришлось отказать в связи с недостаточной квалификацией.

Надо отметить, что по гоночной инструкции регаты Rolex Sydney Hobart половина членов экипажа должна иметь опыт участия в подобных соревнованиях (Rolex Fastnet Race, Rolex Middle Sea Race, ARC). Такой опыт у членов нашей команды был, а вот со вторым условием оказалось сложнее — сертификат Sea Survival был не у всех.

Для решения этой задачи впервые в России был проведен курс ISAF Sea Survival. К слову сказать, первоначально мы хотели отправить четырех наших яхтсменов пройти этот курс в Финляндию, Чехию или Хорватию, но для этого нужна была группа от 8 человек. Я пригласил лицензированного инструктора из Европы в Москву. Теория читалась на английском и русском языках в «Московской яхтенной школе», а практика (работа со спасплотом) проходила в бассейне.

Также нами были соблюдены и другие условия гоночной инструкции: наличие сертифицированного радиооператора и врача на борту. Кстати, у нас было даже два врача.

В Сидней мы прилетели заранее. В течение трех дней у нас было шесть тренировок (по две в день с перерывом на обед). Под руководством владельца яхты Мюррея Оуэна мы отрабатывали стартовую процедуру и взятие рифов. Гонка считается штормовой, очень опасной, и слаженное взятие рифов играет огромную роль.

В нашем дивизионе PHS 1 было заявлено восемь яхт. Старт был очень сложным: полная мешанина из яхт, все стартуют одновременно, только на разных линиях. Рулевым был Владимир Чирков, и мы стартовали очень удачно. Стратегия была продумана нашим новозеландским шкипером.

Несмотря на солнце, к полудню мы попали в сложные ветровые и волновые условия (ветер до 35 узлов, волны около 5 м). И это длилось почти сутки. Было очень тяжело. Но потом мы все адаптировались, прикачались.

Следующий день был более благоприятным. Мы шли с попутным ветром со скоростью около 18–20 узлов. Тактически правильно выбранный маршрут позволил оторваться от соперников.

На третий день, подходя к острову Тасмания, мы попали в усиление ветра до 45 узлов. Когда брали 3-й риф, у грота вылетела верхняя лата. Пришлось спешно менять его на штормовой грот. И расстояние до финиша, которое мы могли пройти за 40 минут, мы преодолели за 3 часа при встречном ветре 40–45 узлов. В итоге мы финишировали 30 декабря, пройдя дистанцию за 3 дня 13 часов и 37 минут, наша средняя скорость в гонке составляла 7,3 узла.

Экипаж яхты «Art Equity Mahligai»: Александр Водоватов-Абашидзе (менеджер команды), Денис Маревич, Владимир Чирков (вахтенный рулевой – 1), Иван Копасов, Алексей Бахтинов (врач), Константин Куроптев, Артем Газаров (врач), Ерванд Газаров, Сергей Исаков, Вадим Решетов, Антон Титоренко (вахтенный рулевой – 2), Мюррей Оуэн (шкипер и владелец лодки, вахтенный рулевой – 3)

СЕРГЕЙ ИСАКОВ

Регата Sydney Hobart — всегда вызов. Если ты начал гоняться, то должен его принять. Нам повезло с погодой — ничего ужасного не было, но все варианты ветровых и волновых условий присутствовали. Лодка «Art Equity Mahligai» участвовала в седьмой раз, и мы улучшили ее предыдущий результат скорости.

Больше всего запомнилась атмосфера настоящего праздника. На старте я насчитал восемь вертолетов и три дирижабля, а еще были в огромном количестве зрители на катерах и яхтах. Такое ощущение, что на набережной был весь город.

Интересный опыт получился от работы с новозеландским шкипером. Я был в вахте Мюррея и постоянно поражался его умению чувствовать лодку, как будто он — ее продолжение. Мы все — береговые люди, для нас море и лодка — это отдельная история, а тут совсем другой уровень. А как этот почти двухметровый дядя взлетел по вантам на топ мачты?! Я видел, как такое делают молодые парни из топ-команд, но тут...

Но самое яркое впечатление — это заход в марину Хобарта. Мы шли под штормовыми парусами, было очень ветрено и не жарко, но на причале стояли толпы людей с детьми, которые приветствовали нас — и не как первых, а просто как вернувшихся.

АЛЕКСЕЙ БАХТИНОВ

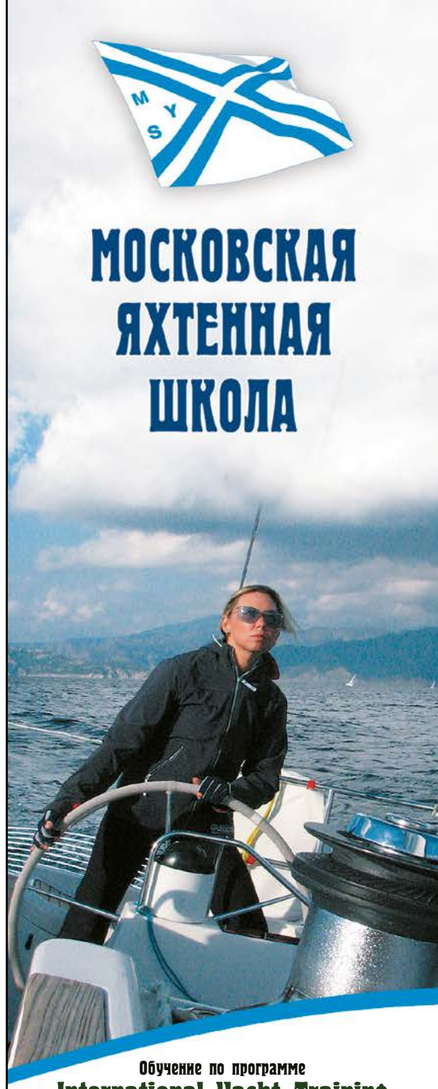
Гонка Sydney Hobart упоминалась во всех книгах и руководствах по штормам. Опыт этих соревнований пригодится мне для подготовки к океанским плаваниям.

Как врач (черепно-лицевой хирург) я, конечно, готовился и отдельно: выяснил медицинские особенности каждого члена экипажа, собрал аптечку, которой бы хватило даже для проведения мини-операции. Хорошо, что это не понадобилось.

Понравилась доброжелательная атмосфера, морское братство. Было очень интересно посмотреть старт — зрелище впечатляет. Но первый вечер был ужасно сложным: волнение и ветер, укачивало сильно. Я понял, что надо больше тренировать вестибулярный аппарат. Вообще, готовился я интенсивно. Сначала в Турции у Фирсова. У него лодка подобна по своим характеристикам австралийской, и почти все было знакомо. Потом мы тренировались с новозеландским шкипером. В гонке я был в его вахте. Были некоторые сложности с языком, но в принципе все достаточно понятно.

А в последний день вообще была сказка: красивые виды при подходе к Тасмании. За все плавание видели китов, дельфинов и морских львов. Очень приятно, когда нас бурно встречали в Хобарте совсем незнакомые люди.

Хотел бы я еще приехать? Конечно, да, но не один, а с семьей и на месяц.



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) 530-5262
Моб. (495) 234-6803
e-mail: info@mys.ru

www.mys.ru