

ПОКОРИТЕЛИ КИТАЙСКОГО МОРЯ

ОЛЬГА ЕФИМОВА-СОКОЛОВА
ФОТО АЛЕКСАНДРА ЛЬВОВА

Российская команда SLAM Russia завоевала бронзу в своем дивизионе в одной из сложнейших офшорных гонок Rolex China Sea Race 2016. Она преодолела 565 морских миль из Гонконга на Филиппины за трое суток (если точнее, за 69 ч 44 мин. 35 с). До этого россияне принимали участие в этих соревнованиях лишь однажды — в 2006 году.

Парусные 600-мильные офшорные гонки в Южно-Китайском море впервые состоялись более полувека назад, в 1962 году. Тогда на старт вышли пять яхт, принадлежавших Королевскому яхт-клубу Гонконга. Безопасность участников обеспечивали два минных тральщика, сопровождавшие их первые 100 миль. Даже финишной линией служили военные корабли филиппинского флота.

На старт China Sea Race 1964 года собралось уже 12 яхт. Гонка стала проводиться каждые два года и постепенно набирала популярность не только в Азии, но и в мире: в 1968 году она была включена в международный календарь регат World Ocean Racing Championships, а в 1972 году получила признание британского Royal Ocean Racing Club (RORC). >>>





В 2008 году регата по маршруту Гонконг — Филиппины получила официальное название Rolex China Sea Race.

23 марта 2016 года попробовать свои силы в непростой офшорной гонке собрались яхтсмены из Китая, Японии, Австралии, Филиппин, Сингапура, Великобритании и России. В команду SLAM Russia вошли 11 яхтсменов: Александр Водоватов — организатор/менеджер команды (Москва), Владимир Чирков — капитан (Москва), Крис Каргл — навигатор (Вена, Австрия), Антон Титоренко (Москва), Денис Марьевич (Москва), Сергей Лунчев (Тула), Анатолий Тепляков (Барнаул), Константин Андреев (Владивосток), Роман Голивкин (Москва), Любомир Кучук (Сидней, Австралия), Александр Белый (Хабаровск).

На подготовку к регате уходит много времени. Например, подходящую яхту Александр Водоватов искал несколько месяцев. Разослал запросы во множество компаний в Гонконге, Китае, на Филиппинах и в России. Китайцы предлагали очень дорого — 25–30 тыс. евро в неделю. В итоге подошло предложение из Владивостока — 40-футовая яхта MegaZip 1996 года, построенная по проекту Брюса Фарра в Новой Зеландии.

С подбором экипажа тоже все оказалось не так просто. Рулевым уже традиционно был приглашен опытный гонщик Владимир Чирков — мастер спорта международного класса. В качестве второго рулевого планировался еще один мэтр парусного спорта Юрий Фир-

сов, но изменились обстоятельства, и в итоге Александр позвал своего партнера по курсу ISAF Sea Survivor австрийца Криса Каргла — участника Mini Transat и других океанских гонок. Ему досталась роль навигатора, которую он с честью выполнял.

Российская команда прибыла в Гонконг за три дня до гонок, что сыграло на руку яхтсменам, так как, по словам Владимира Чиркова, все три дня ходили как сонные. Туман стоял такой, что и небоскребы, и гора Виктория были скрыты пеленой.

Гонка Rolex China Sea Race относится к первой категории сложности, поэтому были усилены меры безопасности. И россияне, вместо того чтобы выходить на тренировки, бегали по магазинам, доукомплектовывая лодку спасжилетами с капюшонами, новой аптечкой, средствами связи. Персональные AIS для каждого члена экипажа взяли в аренду. До старта удалось выйти на акваторию только раз — распределить роли и посмотреть место старта и течения.

Всего на старт вышла 31 яхта. SLAM Russia оказалась в дивизионе IRC 1, где было еще семь лодок, укомплектованных и облегченных для гонки. Российской команде в этом плане повезло меньше,

так как MegaZip активно сдавалась в чартер и имела не самые новые паруса, а также была перегружена всякой бытовой мелочовкой, необходимой в дальних походах.

Стартовали хорошо, даже туман и дождь не помешали. Течение упорно выносило соперников на фальстарт, ветер скисал. После выхода из бухты Виктория ветер усилился. Но ливень продолжался еще двое суток. На яхте промокло все, что могло промокнуть. Автоматические спасжилеты несколько раз срабатывали прямо в каютах из-за стопроцентной влажности. Россияне не рассчитывали на такую погоду и ходили промокшие и замерзшие. Сложности добавило беспорядочное волнение и рваный ветер. У половины команды началась морская болезнь. >>>





«Каждая гонка Rolex — это проверка на прочность. Как в Transat: попал в определенные погодные условия и никуда не денешься, — поделился своими впечатлениями Владимир Чирков. — Ливень был такой, что проходящие рядом суда видели только на AIS. Ветер на порывах достигал 30 узлов. Старый геннакер порвался по швам. Ночные вахты сократили с четырех до трех — больше организм не выдерживал. Зато с едой проблем не было: кроме яблочка или бананчика, никто ничего не хотел... Только на третий день фронт ушел, потеплело, и мы обсушились. Организаторы говорили, что первый раз за десять лет гонка была такой жестокой и непредсказуемой».

В 08:00 и в 18:00 участники выходили на связь и сообщали свое местоположение. Если кто-то пропускал сеанс дважды, его дисквалифицировали. В обязанности навигатора входило и фиксирование координат соперников, которые в гонке старались идти с выключенными AIS.

На подходе к финишу в заливе Субик-Бей россияне попали в штиль и простояли два часа, но соперников не пропустили. В итоге — достойное 3-е место в своем дивизионе. Впереди только местные с карбоновыми мачтами и свежими парусами. Одна из них — «Black Vaza» — и стала победительницей в абсолютном зачете. ❖



Александр Водоватов ответил на несколько вопросов журнала «Капитан-Клуб».

— Александр, почему вы решили участвовать в Rolex China Sea Race?

— Мне нравятся океанские гонки... Мне подходит их формат — спортивный и экстремальный. Первым моим экспериментом была организация команды для участия в Rolex Sydney Hobart 2014, потом в 2015 году — RORC Caribbean 600 и Rolex Fastnet Race.

China Sea Race — гонка, в России не очень известная, но интересная, сложная и отлично организованная. В некотором роде это дань памяти и уважения капитану владивостокской яхты «Каррера» Алексею Михайлову, принявшей участие в гонке 2006 года.

— Не было ли сложностей в общении с австрийцем-навигатором?

— Костяк команды уже прошел Sydney Hobart, знает английскую морскую терминологию. Почти все говорят на английском, так что языкового барьера не было.

— С вами в гонку хотела пойти одна девушка, но в итоге отказалась от участия. Рекомендовали бы вы эту гонку женщинам?

— Как организатор я свободен от гендерных стереотипов: если женщине нравится и она квалифицированная, то пожалуйста! Но как мужчина я за то, чтобы женщина оставалась на берегу и не травмировалась. боо-мильные гонки — это экстрим, может случится всякое. Женщин надо беречь. Мужчины более приспособлены к экстремальным условиям, хотя есть и исключения — Эллен МакАртур, например.

— В этой гонке у команды появился спонсор — SLAM Russia. Планируете ли вы дальнейшее сотрудничество?

— Хочу поблагодарить SLAM Russia за поддержку и обеспечение нашей команды отличной формой. Я думаю, это взаимный интерес, и мы с удовольствием продолжим сотрудничать.

— Думаете ли вы организовать российскую команду для участия в Volvo Ocean Race?

— Конечно, это мечта любого яхтсмана. Моя мечта, чтобы в России снова появилась команда, которая смогла бы принять участие в Volvo Ocean Race.

Я занимаюсь организацией участия российских любительских команд в офшорных гонках, с суровыми погодными условиями, жестким бытом, круглосуточными вахтами, недосыпом, недоеданием, одним словом, экстремальных. Но вопрос участия в Volvo Ocean Race очень сложный, на него нельзя однозначно ответить. Это касается не только квалификации, но и всего остального. Такая кругосветка сравнима с походом на войну: сумасшедший ритм и большая ответственность за свою страну, а значит — высший уровень подготовки и огромный объем работы...

