

Экспедиция катамарана «ИВАН 32»

Виталий Беляков, Москва.
Фото из архива автора

Экспедиция катамарана «Иван 32» в Англию на гонки летом 2008 г. имеет свою двенадцатилетнюю предысторию: В 1995 г. первый российский серийный крейсерско-гоночный катамаран «Иван 30» прибыл своим ходом из Питера в Англию для участия в гонках открытого моря и съемок цикла телепередач «Дороги в море». Мощный спонсор позволил осуществить все задуманное и добиться абсолютной победы в гонке «Fastnet Race» 1999 г. («Кия» № 164 и № 171) среди судов класса S-Multi.



Результатом анализа многолетней эксплуатации катамарана «Иван 30» стал проект 32-футового (9,7 м) разборного катамарана, перевозимого на легковом трейлере («Кия» № 189). Судно получилось весьма революционным и на время спуска на воду мировых аналогов не имело. Похожие катамараны «Raider 302» появились в Австралии годами позже. Но судьба у «32-го» сложилась трудно, как, впрочем, и у многих технических новинок нашего времени. Спонсоров не стало...

Осенью 2006 г. менеджеру нашего проекта Андрею Починкину фактиче-

ски на собственные средства удалось вывезти судно и экипаж на гонки в Англию. О поездке по маршруту Москва–Петербург–Хельсинки–Росток–Кале–Саутгемптон был снят очередной телевыпуск программы «Дороги в море». В конструкцию катамарана после испытаний в тяжелых условиях Солента были внесены изменения. Но хороших результатов на гонках Winter Series не получилось – нужны были новые паруса, а это несколько тысяч фунтов стерлингов.

По возвращении судна и экипажа в Москву поиски спонсора продолжились. Красочные буклеты и видеодиски



Дорога

Особо «гнать» у нас не получалось. Ограничения в скорости для авто с прицепами – 80 км/ч. Наш 12-метровый автопоезд возглавил «Мерседес Вито» – машина комфортная, но деликатная. Задняя гидроподвеска болезненно реагировала на рыбки и удары двухтонного прицепа. В нашем перегонном экипаже был телеоператор-профессионал и дальнобойщик-любитель Александр Буймов. Он-то и повел автопоезд в ночь-полночь по шоссе М10. У «ночного полета» есть свои преимущества: мы проскочили все подмосковные посты ГАИ без остановки. Разумеется, документы у нас оформлены безупречно: и техпаспорта, и страховки, и свидетельства на прицеп и катамаран. В 2006 г. на переходе Москва–Питер–Торфяновка ГАИ останавливала нас 8 раз, а сейчас остановил только один гаишник, да и тот признался, что из любопытства...

Качество дорожного полотна на Ленинградке стало еще более неоднородным. Появились прекрасные участки дороги, но объездная вокруг Великого Новгорода просто перестала существовать как шоссе. Три раза на протяжении 10 км мы останавливались, чтобы подтянуть ремни, проверить сцепку и колеса. Однажды оторвался кронштейн с габаритами и номером. Катамаран начал вываливаться из ложементов, на которых он стоял. Пришлось переупаковать его заново.

До пограничного перехода мы проехали без остановки, рассчитывая отдохнуть на пароме Хельсинки–Росток. Это тот же самый паром, который стоял на линии Ханко–Росток. Его выкупили эстонцы и перенесли порт поближе к российской границе. Но проблем на эстонской линии стало больше. Нас пытались как фуру или контейнер отправить на грузовой терминал. Пришлось дожидаться другой смены сотрудников кассы и на следующее утро немного «подкорректировать» свои габариты. Погрузка прошла нормально, ведь это уже третье плавание нашего автопоезда на этом пароме.

Двадцать пять часов парома дали возможность выспаться, помыться и наесться. По евротрассе мы мчались уже со скоростью 120 км/ч. Александр сказал, что так нужно, чтобы фуры нас не обгоняли. А они шли на обгон, даже если наша скорость была меньше на 1 км/ч. Так и «тянули» в левом ряду, отыгрывая метр за метром и собирая за собой длиннющие «свадьбы». Скажем сразу: ни одного контакта с полицией у нас за все два месяца экспедиции не было!

Всю Европу проскочили за 18 часов. За окнами промелькнули Германия, Голландия, Бельгия, Франция... На паромной линии Кале–Дувр работают две компании – английская и французская. Суда и цены одинаковые, но если менять евро на фунты, то у французов курс будет лучше. К тому же

раздавались во все компании и банки, но ответа не последовало. Вот неполный список наших «молчунов»: «Газпромбанк», «Итера», «Билайн», МТС... На помощь пришла благотворительная организация «Орден Святого Константина Великого». Его члены отказывались от рекламы своего благого дела, и нам пришлось буквально уговаривать их нанести его эмблемы на борта и паруса.

Итак, 19 июня мы отправились на гонки в Великобританию, и первая из них должна была состояться через девять дней. Для нас же она началась уже на МКАДе.





Форт Ройал-Сквадрон – королевская резиденция на о. Уайт



Марина в Каусе, о. Уайт

на французском судне можно отведать знаменитый луковый суп. Рекомендую!

В Дувре за руль сел я. Автомобильный стаж у меня по сравнению с остальными членами экипажа небольшой, зато самый большой километраж, намотанный по левостороннему движению. Закономерность простая: чем опытнее «правосторонний» водитель, тем труднее ему отделаться от автоматических привычек и выработанных рефлексов.

Бояться перехода справа налево не надо. У англичан все продумано. Первые километры после парома вы едете по односторонней выделенной полосе. Надписи и знаки вам все время напоминают: «Держитесь левой стороны». Все развязки в Англии оформлены в виде кругов: больших, маленьких, двойных. Для «правостороннего» водителя главная сложность – уяснить, что на круг выезжаешь налево, а справа (!) идут машины, которые ты должен пропустить. При внимательной езде «левосторонние» навыки появляются буквально через час. Но стоит отвлечься и поспать, как утром нужно начинать все сначала. При начале движения экипаж дружно кричит водителю: «в левый ряд!» Итак, путь от Москвы до Саутгемптона занял четверо суток. Для нас – рекорд.

Быт

Наша яхта относится к классу крейсеровских. То есть на ней имеются четыре полупораспальных места, камбуз

(кухня с газовой плитой и мойкой), галюн (биотуалет в правом корпусе), аккумуляторное освещение. Но, поскольку проект создавался для гонок и победы в них, условия проживания на борту спартанские. За «едальным» столом в левом корпусе четыре члена



Камбуз в левом корпусе катамарана «Иван 32»

экипажа помещаются с трудом. Конечно, в хорошую погоду можно открыть все люки, расположиться на палубе-трамплине между корпусами... Однако с погодой у нас в Англии сразу не заладилось. В июне над островами частенько закручиваются циклоны. Провиальные дожди со штормовым ветром могут идти сутками и сменяться «дрizzleм» – мелкой водяной пылью, постоянно висящей в воздухе. Солнце, жаркое и яркое, неожиданно протыкает тучи. От воды идут слепящие блики. Но не успела команда снять непромоканцы и свитера, как их нужно опять надевать, и как можно быстрее. За несколько часов температура воз-

духа может подняться с 14° до 25° и упасть до 12°C.

Сборка катамарана обычно занимает у нас два дня. На этот раз на катамаране были новые трамплины и носовая сетка между корпусами. С ними пришлось повозиться. Пока катамаран стоит на берегу, жить в нем невозможно, и мы переселились в гостиницу.

Традиционный английский утренний «брекфаст» поначалу показался даже вкусным. Английские «кулинары» замешивают в одном блюде жареный соленый бекон (у нас в народе – «уши дохлого осла»), жареную сосиску неопределенной «национальности», бобы в томате, горячий помидор и яичницу-глазунью. Подаются тосты и соленое сливочное масло. Видимо, традиции берут начало на британском парусном флоте

времен Нельсона: солонина, бобы, соленое масло – все это могло храниться на борту месяцами. Но каждый день есть это невозможно. Где знаменитая «овсянка, сэр»? Ни разу ни за одним столом мы ее не встретили. К концу экспедиции довольствовались за завтраком только тостами с джемом.

Во время подобных плаваний экипаж ночует на яхте, которая стоит у понтона в марине. У каждой ячейки имеются вода и электричество. На берегу – душевые, туалеты, прачечные. При оплате стоянки в «ресепшене» вам сообщают многозначные коды для пользования этими благами. Из экономии можно стать «на бочку» или пон-



На старте более 2000 яхт



Идем вокруг о. Уайт

тон, не соединенный с берегом. Платить нужно будет в сутки 14 фунтов (28 долл. США) вместо 32, но на берег добираться придется на шлюпке или надувной лодке-«шаттле».

Питерская фирма «Ротан» сделала специально для нас очень мореходную «надувнушку» – англичане нам завидовали. Кириллицу слова «ротан» на ее борту они читали по-латински, как «Потах». Этот «Потах» и был нашей «мебельной шлюпкой» на время соревнований. (Во времена парусного флота и Трафальгарского сражения перед началом боя всю мебель из офицерских кают, сундуки с посудой и личными вещами сгружали на шлюпки, которые буксировались далеко за кормой фрегата. Попастъ ядром в «мебельную шлюпку» противника считалось дурным тоном.) Так же точно перед спортивным сражением мы выгружали все на нашу шлюпку и оставляли ее на буе, который нам предоставила «марина». А после гонок загружали все обратно.

Спальники, подушки, посуда, консервы, инструмент, запасные снасти и генератор – все упаковывалось в огромные полиэтиленовые мешки для мусора – «гарбиджи» – и плотно укладывалось на дно лодки. Черная гора на метр возвышалась над бортами и была хорошо видна при подходе к якорной стоянке. Катамаран уходил на линию старта абсолютно пустой внутри, чтобы соответствовать своему обмерному водоизмещению.

Гонки

Обычно мы участвуем в гандикапных гонках. Сложная система обмера должна уравнивать шансы экипажей разновеликих катамаранов и тримаранов. По идее, побеждать должен самый опытный экипаж, а не самая быстрая яхта. Формула гандикапа уточнялась и выравнивалась годами, но ее основной принцип прост: чем судно легче, чем больше парусов, чем выше мачта, тем больше, т. е. «хуже» гоночный балл, на который умножают истинное время прохождения дистанции.

Битва за победу началась еще на берегу во время контрольного взвешивания. Рейтинг-секретарь Multihull Offshore Cruising & Racing Association

(Ассоциация многокорпусных яхт) Саймон Форбс лично приехал на замер. Он облазил корпуса катамарана, заставил выгрузить все «лишнее» и вытереть губкой воду в трюмах.

Электронный безмен показал невероятные для англичанина 1272 кг! Гордость конструкторов и строителей сменилась разочарованием гонщиков, когда нам «вкатили» огромный балл. Теперь мы должны были, как шутил Андрей, финишировать задолго до старта. Шанс победить по пересчету у нас остался в гонках при слабых и средних ветрах, когда остальной флот проходит дистанцию медленно.

Мы заказали английскому мастеру новые паруса за два месяца до старта, но они оказались не готовы, и мы обреченно ставим старые паруса. Трудно назвать парусами эти вытянувшиеся мешки, позаимствованные десять лет назад у другого катамарана.

Гонки вокруг острова Уайт считаются оффшорными. Флот выходит из пролива Солент в океан и, обогнув остров, опять заходит в пролив. Несмотря на сильный ветер и поломки, мы прошли дистанцию и получили очки, определив для себя эту гонку как ознакомительную.

Вторая гонка вокруг острова была гонкой экипажей из двух человек. Решили пройти ее вдвоем с Андреем, а Валентина как самого англоговорящего внедрить в судейский комитет. Он должен был разведывать особенности прохождения дистанции



и сообщать нам по телефону подробности. На самом деле получилось все наоборот: Валя постоянно звонил и от имени судей уточнял позиции флота.

Несмотря на громкие названия гонок и обязательное присутствие слова Royal в них, судят эти соревнования волонтеры – очаровательные улыбчивые дамы и пожилые бравые джентльмены, которых мы потом встречали сотрудниками музеев, лодочными мастерами, владельцами магазинов. На время гонки весь судейский комитет любезно принимает у себя королевская резиденция Кауса – Royal Squadron. По всем помещениям форта щедро расставлены витрины с реликвиями: кубками начала прошлого века, письмами Нельсона, макетами славных кораблей Ее Величества. Лакеи в белых перчатках угощают яхтсменов все тем же традиционным блюдом, но сервированном на королевском серебре. (Валентин признался потом, что сидел за столом на любимом месте принца Чарльза.) Откушав, судьи выходят на стену бастиона, где стоят сигнальные пушки. Они припадают к визирам и окулярам, отслеживая фальшстарты.

Двести яхт флота стартуют раздельно по стартовым группам с интервалом в пять минут. Стартовый выстрел для одной группы является подготовительным для следующей. Многокорпусники стартуют последними.

Наконец-то мы с новыми парусами! Сшиты (а точнее, склеены) они из самой дорогой углеродной ткани у самого дорогого мастера. Ведь ан-

глийская поговорка гласит: «Мы не настолько богаты, чтобы покупать дешевые вещи». Затраты оправдались – паруса стоят идеально. Катамаран летит вдоль стартовой линии, отсчитывая последние секунды: три, два, один, старт! Паруса выбираются втугую, и начинается лавировка против ветра. С первых же минут гонки видно наше преимущество в скорости. Мы уходим от нашего флота. Уходим вдвоем с катамараном «Firebird». Крутим повороты, прошивая весь стартовавший флот. Отлавировавшись против сильного ветра в проливе, огибаем маяк мыса Нидлс и ложимся на попутный курс. Нужно ставить геннакер – большой передний парус. Вот они – секунды победы. Наш соперник «Firebird» уже поставил его, а мы еще возимся с брасами и фалами.

На попутных курсах оба катамарана глассируют. От носов вверх летят «петухи» брызг. Иногда подветренный корпус втыкается в волну, и она докатывается до ног рулевого. Яхты нашего типа – катамараны и тримараны – идут попутным курсом довольно острыми галсами, что позволяет выжимать из легких суденышек запредельные скорости. В этой гонке наша бортовая система GPS зафиксировала 26.3 уз – 50 км/ч!

К середине дистанции «Иван-32» и «Firebird» остались в одиночестве. Весь флот был за кормой. Мы искали выгодный курс у берега, где встречное течение было бы поменьше, а «Жар-птица» уходила далеко в море, ища сильный ветер. У очередного мыса мы сходились на расстояние нескольких

метров и опять разлетались, теряя соперника из виду.

После буя Бэмбридж началась замыкающая круг лавировка против ветра, и мы стали быстро отрываться от англичан. А они неожиданно «повалились» к подветренному берегу Солента и исчезли.

На финише мы были уверены, что идем первыми и ждали выстрела из пушки, которым обычно приветствуется лидер гонки. Вдруг позвонил Валентин и сказал, что он видит с борта судейского судна быстро приближающийся к финишу «Firebird». Пушка приветствовала его, а нам три минуты спустя посвистели в свисток судьи с катера. Оказывается, «Жар-птица» пошла северным фарватером. Приливное течение к вечеру уже поменялось и было там поменьше. Как потом выяснилось, нам не хватило 15 минут до побития рекорда трассы. Ближайшая с кормы яхта финишировала через полтора часа после нас, так что мы успели отшвартоваться в пустой марине и помыться в душе без очередей и давки.

Сеще большим усердием мы взялись за изучение особенностей местной акватории и карт течений. Следующая серия гонок состоялась в рамках традиционной Недели Кауса, когда в этот крошечный городок на острове Уайт собираются тысячи яхт. Это не просто многодневный фестиваль с пивом и музыкой, это грандиозные гонки, пожалуй, самые массовые в мире. В них принимают участие и огромные 30-метровые «супер-макси», и крохотные пятиметровые динги. Когда весь флот выходит на

Сквозное ранение от «Дракона GBR653» оказалось несмертельным



старт, воды в проливе не видно – сплошное месиво из такелажа, рангоута, парусов и корпусов яхт

Все стартующие яхты поделены на два флота: черный (быстроходный) и белый (тихоходный), в каждом из них – несколько стартовых групп и несколько классов. Пушки гремят без умолку, давая старт очередной группе яхт.

Но главный сюрприз для нас от гоночного комитета был в способе объявления дистанции, которую нужно пройти. На мобильный телефон за пять минут до старта приходила SMS следующего содержания: Start 72-12SR-33SR-08P-03P-27SR-34P-70SR Finish Alfa. В ней зашифрованы буи, которые нужно обогнуть правым или левым бортом, и одна из нескольких линий старта и финиша. Десятки буев разбросаны по 20 милям пролива Солент и отыскать нужный непросто, даже зная его координаты.

Приноровились мы к этой системе только на третий день гонок. Поскольку старт дается всегда против ветра, то мы с сыном стартовали и начинали лавироваться на ветер, а Андрей забивал в карт-плоттер поворотные знаки. Конечно, нам не хватало рук многоопытного Василия Румянцева, но он, обвешанный фото- и видеокамерами, сгружался каждое утро на катера прессы, чтобы снимать событие со стороны.

Авария

Это должно было случиться, и это случилось на четвертый день гонок. Предыдущие старты нашего класса ввиду очень свежей погоды отводились на восток от Royal Squadron, под прикрытием острова, чтобы наши быстроходные и легкие суденышки не переломались на сильном ветру и не опрокинулись на битой волне сулоев.

На этот раз погода стала «полегче», но ветер все время гулял, не давая правильно выставить старт. Старт все время откладывали, и мы ползали с расстравленными парусами, стараясь не лезть в «кучу малу».

Наконец объявили дистанцию и старт не на запад, как было до этого, а на восток вдоль пролива. Выстрел – и наш флот понесся к первой марке, но не в лавировку, как принято, а полным

бейдевиндом правого галса. Наперерез нашему курсу летел плотный строй «Драконов», подходящих к своему поворотному знаку. Они огибали его под спинакерами, переносили спинакер-гик на другой борт и ложились на обратный курс. Три яхты уже завершили маневр и проходили у нас с левого борта. Остальные подходили к нам справа. На полном ходу мы въехали в этот клин, стараясь проскочить между ними.

Не проскочили. Окованный металлом штевень старомодной деревянной яхты со страшным хрустом вспорол наш борт, выламывая люки и переборки. Катамаран, как раненый зверь, споткнулся на полном ходу и повис на этом таране....

Убрать паруса! Проверить, есть ли затопление корпуса? Рулевой «Дракона» – двухметровый верзила – окаменел, вцепившись в румпель и повторяя, как заведенный: «I am sorry... I am sorry... I am sorry...». Валентин прохрипел в ответ: «You will pay for this!». Андрей вылез из трюма и доложил: «Мы не тонем». Нас спасла продольная переборка, отделяющая «фюзеляж» от днища.

Подлетели спасатели и пресса. Все с ужасом наблюдают двухметровую дыру, через которую насквозь видна акватория гонок. Вполголоса звучат команды и щелкают затворы фотокамер...

Сто раз я прокручивали потом все события, стараясь найти выход из ситуации: «отвалить» влево, под ветер? Но там шли еще два «Дракона». «Увалившийся» катамаран моментально разогнался бы и вылетел на них... Уйти вправо? Привестись? Но там толкался у знака целый флот... Верзила признал свою вину, свалив все на жену, которая замешкалась со спинакер-гиком. Протестовый комитет подтвердил нашу невиновность. Страховая фирма начала торговаться о сумме выплат, а мы уже планировали, как организовать ремонт, точнее, восстановление нашего катамарана.

Этот сезон был для нас окончен. Но история катамарана «Иван 32» продолжается. И я охотно расскажу о «большом ремонте» и новых наших плаваниях... ■



НАЙДИ СВОЙ ПУТЬ ПО ЗВЕЗДАМ

высокий стандарт обучения для
специалистов и любителей

ЯХТМАСТЕР В РОССИИ —
ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ И ПРАКТИЧЕСКОЕ
ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ
ПРОГРАММАМ IYT

Master of Yachts 200gl Ocean
Master of Yachts 200gl Offshore

ЯХТИНГ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

Bareboat Skipper
Flotilla Skipper
Competent Crew

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ

Оператор УКВ
Морской английский язык
Популярные чартерные акватории

ЯХТЕННАЯ ШКОЛА RAYS

Москва, Окружной проезд 15, офис 209
Тел: +7(499) 369 74 54
Полная поддержка распознаваемости сертификатов на
сайте ассоциации: www.skippers.ru

**НАЦИОНАЛЬНАЯ
АССОЦИАЦИЯ ШКИПЕРОВ**
Russian Association of Yacht Skippers

RAYS

