

Михаил Косолапов, Москва.

Фото автора, Марии Елфимовой и Елены Колпаковой



## В море все первые, или Безыдейная регата

За последние 20 лет людей в России стало меньше, а любительских регат, ралли и парусных круизов – больше. Поэтому, прежде чем взяться за организацию такой регаты, трижды подумайте, зачем это нужно вам и кому, кроме вас, это нужно еще. И, наконец, не следует забывать, что это – деньги. Приготовьтесь к тому, что их у вас не будет.



### Люди, люди...

«И это, по-твоему, называется организация?! Подсунули рванный спинакер, ясное дело, мы его еще больше порвали, а теперь нам за это платить?!» Серьезно настроенный мужчина средних лет в красной «сламовской» куртке возмущенно трясет меня за грудки. Он – шкипер. Его негодованию нет предела: только что charterная компания удержала из депозита его команды несколько сотен евро за здоровенную дырку в парусе.

Мы уже час как вернулись в марину, приемщики лодок раскладывают по пирсу разноцветные спинакеры, дергают за помпы в гальюнах и осматривают борта лодок. Я ищу глазами судейский катер, на котором хранится запас сертификатов для всех участников регаты и комплекты памятных медалей для победителей. Все это нам предстоит распределить неравными долями через пару часов в ближайшем кабаке. Других призов нет. Мы – любители и гоняемся за интерес, а не за деньги. Однако



коллега-скипер не дает моим мыслям растекаться по пристани и засыпает меня риторическими вопросами: «Нет, ты послушай, это нормально? Разве так делают? Кто вообще принимал лодки?!» Наконец, появляется возможность вставить реплику, и я ее использую: «Как кто, дружище? Ты – скипер? Значит, и принимал ты!».

Если бы не солнцезащитные очки, прикрывающие мои бесстыжие глаза, я бы ослеп от испепеляющего взгляда. К счастью, мой визави замечает второго организатора и устремляется за поддержкой к нему.

Море есть море, а значит, скипер на борту отвечает за все и за всех. Это мы с самого начала стараемся объяснить всем участникам, среди которых половина видит парус впервые. Впрочем, три-четыре порванных спинакера, несколько лопнувших фалов и множество мелких поломок – это, как выяснилось позднее, после нашей второй, осенней, регаты – сущие пустяки.

Все-таки идея открывать парусный сезон апрельскими гонками на новых, практически девственных лодках «Beneteau First 45» оказалась продуктивнее, чем мысль закрыть его в октябре на убитых за пять лет «тяжелой ротации» спортивных «Бавариях». Что бы вы сказали, если бы у вашей лодки, скажем, отломался киль

после того, как вы на полном ходу под парусом налетели на банку? Полагаю, выразили бы свое разочарование и горечь от потери депозита. Но ни «долбаные организаторы, понабравшие дерьма», ни «поганая чартерная компания, продающая старье», ни даже великий Создатель мира, слишком крепко приделавший каменную банку ко дну морскому, не заставляли вас сдуру таранить скалу, не так ли? А виновны все равно всегда они.

### «Tchaynik Cup»

С тех пор, как в хорватской марине мне на глаза попался новый флот гоночных лодок «First 45», а мой будущий напарник по Оргкомитету заболел идеей устроить на этих лодках регату «для своих», чтобы разнообразить привычные «покатушки» новым опытом, наши взгляды на любительский яхтинг изменились от чрезмерной восторженности до вежливого скептицизма.

А ведь поначалу казалось, чего проще: надо только арендовать самые лучшие яхты в спортивной комплектации (для себя же!), сделать на них самые низкие цены (опять же – все свои), взять катер для судейства и технической поддержки и организовать сопутствующие мастер-классы по тонким настройкам, спинакеру и тактике парусных гонок для скиперов-

любителей (есть повод подучиться) – и все. Энтузиасты тут же соберут приятную яхтенную компанию. Мы же не какая-нибудь там «элита российского бизнеса», готовая втридорога платить за разноразмерные чартерные развалюхи! Ну, чем это не повод для организации любительской регаты?

А зарабатывать будем на рекламе. Только объявим об этом, как сразу набегут спонсоры с призами. Продавцы спецодежды нас оденут, какие-нибудь ролтоны с дошираками накормят, торговцы алкоголем напоят, перевозчики отвезут, страховщики будут драться между собой за право подарить нам страховки, а журналисты – за счастье написать о том, что вот, де, появились, наконец, энтузиасты, которые все сделали лучше всех.

Просветление пришло, как водится, внезапно, после того, как очередной «пиджак» в сотый раз задал мне главный вопрос маркетологов всех времен: «А в чем ваша идея?». Я взглянул на собеседника ясным взором и ответил: «Никакой». Увы, но никакой идеи в любительской регате «FirstByFirst» нет и никогда не будет». Когда есть несколько лодок и все они одинаковые, то можно гоняться между собой без обмеров и гандикапов, как есть. И тогда это становится регатой. А все, что сверх того – от лукавого.



«Никакая у вас не регата, вы даже ни в одной парусной федерации не зарегистрированы, – сказал мне по телефону организатор «Bavaria Cup». – Любые «чайники» могут так собраться и назвать себя регатой. И результаты ваши – фуфло, никто, нигде и никогда их не признает». И я согласен с моим высокопрофессиональным коллегой. Именно так, никто и никогда. Но сами мы и есть те самые «чайники», которые собрались, назвали себя регатой и учредили переходящий «Tchaunik Cup», который впредь собираемся раз в полгода оспаривать среди себе подобных.

«Вы – регата? Где ваша регистрация? Позовите судью и представителя местной федерации!», – быстроходная моторка с бойким хорватом подлетает к судейскому катеру, устанавливающему здоровенный желтый надувной знак в окрестностях Биограда. В непосредственной близости от знака в

ожидании стартовой процедуры активно маневрируют тринадцать вымпелов нашей осенней регаты. Команды уже нацепили спасательные жилеты. Неудобно, однако без них старт не засчитают. Для нас, любителей, безопасность выше спортивного результата и удобства. «Не мешай отдыхать. Чихать хотели мы на все федерации. Давай, катись отсюда. У нас старт через 15 минут», – отмахивается от настырного аборигена линейный арбитр и по совместительству шкипер судейской яхты. Тем временем главный судья раскатывает на столе сверток с сигнальными флагами для гонок...

### Стилистические отличия

Любительских регат действительно стало много. И различить их между собой неспециалисту довольно сложно. Тем более что лодки у всех примерно одинаковые. Какие в чартер сдают, те и есть. В мае 2010 г. между Бодромом

и Фетие мы насчитали как минимум пять регат. На пирсе мармарисской марины Netsel всю ночь перед отходом орал под гитару шансон участники «Русской недели Volvo». А это – больше 20 экипажей на чартерных круизерах. А рядом на тех же пирсах без счета слонялись «первомайские» парусные туристы, включая нас.

В плавучем ресторанчике тихой Кековы надрывалась, мешая сальсу с группой «Ленинград», аниматорша «клубной» регаты IT-менеджеров: «А теперь у нас танцевальный конкурс. Леша, Леша, ты обещал сплясать, ну куда же ты делся?!» И пока Лешу пытались разбудить, ее мощные вопли неслись над темными водами пролива, отражаясь от руин затонувшего города...

Надо же было встретить в октябре, в сокровенном Шкрадине «наши» апрельские лодки, начиненные нашими же соотечественниками! Пред-

ставьте себе сразу три регаты, втиснутые в одну небольшую речную марину. Две российские («они» – на наших «Фестах» и «мы» на чужих «Матчах») и одна британская (на 40-футовиках «Activity»). Уверяю вас, это довольно много лодок, начиненных неугомонными людьми. И не сказать, чтобы англичане были особенно тихие, но куда им, затуманенным, до наших коллег...

Мгновенно и прочно забетонировав собой ресторан шкрадинской

за тем, как в по-самоварному пузатых, золоченых боках наградных кубков гнутся и растягиваются отражения саратовских танцовщиц. Я вежливо улыбаюсь и киваю головой руководителю яхтенной школы – конечно, согласен – и учусь, учусь профессиональной организации регат...

### Миссия «FirstByFirst»

Люди, лодки, места, привычки, организационные огрехи – все это при-

холодные, суровые и труднодоступные, сравнительно малочисленный народ наш по сути своей водолюбив и склонен к мореплаванию. Исторически мы селились по берегам рек и озер – естественной российской транспортной системы, ибо дорог у нас не было никогда, леса непролазны, а степи бескрайни и кишат от века лихими людишками. Большая часть населения обитает в Москве – порту пяти морей (Белого, Черного, Красного, Желтого



марины (а где ж еще собираться-то?) коллеги-яхтсмены под музыку награждают друг друга золочеными кубками, громко и многословно пьют за «мужество и спортивный дух». «Вот что значит профессиональная организация регаты. Учитесь!», – орет мне прямо в ухо руководитель одной из многочисленных московских яхтенных школ, когда между столами с подвыпившими яхтсменами начинают танцевать и садиться на шпагат «водоизмещающие» среднерусские девицы, по слухам, привезенные из Саратова специально «для анимации». Мы как раз и пришли набраться опыта у старших коллег. После утреннего неудачного старта, дневной погони за основной группой, долгой лавировки, на которой удалось отыграть отставание, и почти штилевой гонки под вечер перед самым финишем, мне нужна скорее реанимация, чтобы доползти до каюты. Но я сижу, потягиваю «пелинковац» и наблюдаю

мерно одинаково у всех. Основные отличия – в стоимости участия, но и здесь уже сложились определенные правила. Если чартер восьмиместной лодки полностью окупается всего одним участником, а гонки проходят «без принуждения к результату», но есть обильный винный погреб, то этот формат называется «бизнес-регата». Если чартер окупается за счет двух-трех участников и перелет осуществляется «за свои», то эта регата «клубная», или «тематическая». А вот если чартер окупается больше чем пятью гонщиками – тогда перед вами точно энтузиасты. И, если мы не хотим стать еще одной бизнес-регатой, нам нельзя выходить в тираж. Тем более у нас есть «миссия», мы все еще хотим сделать мир лучше.

А все дело примерно в следующем. Самая протяженная в мире береговая линия делает нашу многострадальную родину морской державой. И хотя моря нам достались по большей части

и Синего, Московского, моря), ну и в Питере, Казани, Новосибирске, Владивостоке, Ижевске и прочих крупных портовых городах.

Оглянитесь вокруг себя, откройте книгу, сходите на выставку Айвазовского и Шишкина – море, парус – все отсюда, вся наша культура плотничьим топором вырублена из корабельной сосны, по которой лазают «Три медведя». А все почему? Потому, что русскому человеку без моря нельзя. Без моря мы вырождаемся, начинаем бухать, воевать с соседями, строить трубопроводы и продавать немцам и китайцам маслянистую кровь родной земли. Не жаркими степями или сибирскими болотами прирастать в скором времени нашей родине, но океаном. В нем – наше спасение и славное будущее. поголовная шкиперизация всего трудоспособного населения России – вот это и есть наша миссия и цель. ■