



Капитан Анатолий Верба

Море - стихия Анатолия Вербы, жизненное кредо - быть первым, Не ради славы, а просто, потому, что иначе нельзя. Он был азартным гонщиком и блестящим организатором, морским волком и любящим отцом, фотохудожником и автором яхтенных словарей и справочников. Для него не существовало ничего невозможного. Поставленная цель разбивалась на задачи - задачи и выполнялась.

Яхтсмены его фамилию до сих пор произносят уважительным шепотом «Верба...». Он тот самый коренастый капитан с дубленой кожей и вылинявшими от морской соли глазами. Он, ухаживавший за своей обожаемой яхтой даже зимой, он ремонтировавший сломанную мачту за ночь, чтобы утром успеть на гонку. Он, пробивавший бюрократические стены, действуя исключительно по правилам и вопреки любому здравому житейскому смыслу. Про него ходят легенды и байки, три четверти из которых - правда.

Верба пришёл в парусный спорт в 1959-м, курсантом «вышки». Начал с «Дракона», через несколько месяцев уже смог управлять им сам, а к началу своей второй навигации стал капитаном. Потом три года работы по распределению на судах Дальневосточного пароходства. Вернувшись в Одессу, ночью работает в литейном цеху - у него, аспиранта со стипендией 90 рублей родилась вторая дочь, а днем - работа над диссертацией и яхт-клуб.

Анатолий Верба, со своей Лб «Алмаз» и её слаженным экипажем, многократный призёр гонок на «Кубок Черного моря». Понятно, слаженность и выучка - результат тренировок. Но так как тренировался экипаж «Алмаза», не тренировалась команда ни одной шестёрки в Союзе. 6 часов утра - лодка на тренировке. Официальная навигация закрыта и в погранзоне выход в море закрыт. Отработка работы со спинакером проходит в акватории яхт-клуба в Отраде с наибольшей шириной в 95 м и длиной в 400 м. Лавировка - оверштаг - «спинакер вира» - 350 м лёта по ветру - «спинакер майна» - лавировка... десятки раз... Потом, всем в «Вышку» на Дитрихсона - экипажу на первую пару, капитану на работу и так каждый день месяцами.



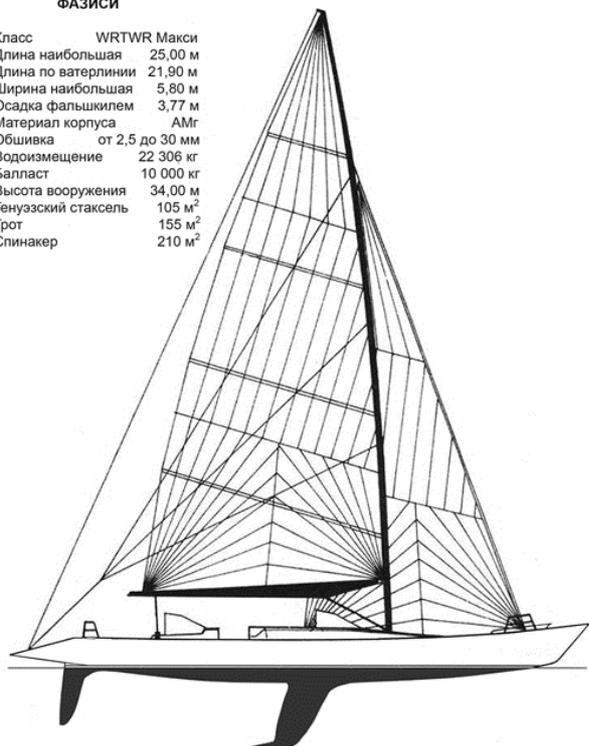
В 1985-м он решает участвовать в элитном «Кубке Балтики» - самых представительных соревнования Союза в классе Л6 и не только в нём. Здесь соревновались чемпионы Союза и Олимпиад. Но в тот год «Кубок Балтики» впервые завоевали не яхтсмены Северной столицы, а «провинциалы» из Одессы. Вернувшись с победой в родной Черноморский яхт-клуб, Верба услышал: «Толя, это не ты выиграл, - это мы выиграли». Он очень любил вспоминать эти слова Анатолия Панны - именно тогда стало очевидным - воля к победе и беззаветный труд капитана и экипажа маленького судна способны поднять престиж целого города.

В 1988 году Анатолий Верба, вместе с таким же энтузиастом Алексеем Грищенко, стал одним из инициаторов участия советской яхты в кругосветной гонке "Whitbread 1989/90".



ФАЗИСИ

Класс	WRTWR Макси
Длина наибольшая	25,00 м
Длина по ватерлинии	21,90 м
Ширина наибольшая	5,80 м
Осадка фальшкилем	3,77 м
Материал корпуса	АМг
Обшивка	от 2,5 до 30 мм
Водоизмещение	22 306 кг
Балласт	10 000 кг
Высота вооружения	34,00 м
Генузский стаксель	105 м ²
Грот	155 м ²
Спинакер	210 м ²



«Фазиси» стала первой и последней советской яхтой, принявшей участие в Whitbread. Опыт, энергия и опыт Вербы пришлось как нельзя к месту и при постройке лодки и в океанской гонке, за участием в которой стояла сверхзадача - большая страна доказывала своё право на достойное место в мировом яхтенном сообществе. И лицом большой страны был экипаж энтузиастов. Горстка людей, в невероятно сжатые сроки сумевшая построить самую новационную лодку Whitbread и достойно встретившая враждебный Южный океан. Экипаж джентльменов, принятый при королевском дворе и в дипломатических миссиях. Команда, которая, к удивлению тысяч англоязычных фанатов, умела петь не только «Калинку-малинку», но и "I am sailing", члены которой могли не только тягать шкоты и удерживать лодку в сёрфинге, но и побеждать в фотоконкурсе Whitbread.



Именно на «Фазиси» ярко проявился талант художественный талант Вербы. В его фотоработах и штормы, и штили, и изнуряющий зной Экватора, и величие айсбергов Южного океана, красота океанских просторов и яхт их бороздящих, труд и праздники людей влюблённых в море и паруса. Несколько работ Вербы были отмечены высшими призами фотоконкурса Whitbread, призы за них он получал из рук патронессы гонки Принцессы Анны Йоркской.

Приобретая уникальный для наших яхтсменов опыт океанских гонок, он вернулся из гонки на «Фазиси» одержимый новой идеей - одесская яхта должна участвовать в следующей гонке Whitbread. Финиш соревнований совпал с 200-летним юбилеем любимого города. Так появилась «Одесса-200». Сначала как мечта, затем как общественная организация, потом как океанская гоночная яхта.

Проект «Одесса 200» интернационален, как и город, готовившийся к двухсотлетию. Партнеры и спонсоры нашлись и на родине, и за океаном. Первоначально график реализации проекта опередил проекты конкурентов - «Одесса 200» зарегистрирована в списке участников гонки под номером «1», капитан знал: нельзя терять ни дня. Победа в гонке куётся на берегу - был выбран лучший советский яхтенный конструктор Игорь Сиденко и, казалось, самый надёжный строитель - Нижегородское конверсионное предприятие «Волга-Буран». Но дальше, - развал Советского Союза и девальвация - сгорят на счетах деньги, и экипаж «Одессы 200» вместе с Вербой, едет в Нижний Новгород достраивать яхту вместо строителей, которые в нарушение договора в 10 раз взвинтили цену постройки яхты. Одесситов даже не допустят в цех. Только через полгода благодаря содействию администрации президента Ельцина экипаж сможет собственными силами достраивать корпус.



Когда корпус готов вчерне, он перевозится через океан в Америку для окончательной достройки и вооружения в Тампе. Но теперь уже с опозданием на целый год, который нужно наверстать во что бы то ни стало. Не выдержав напряжения, уходит часть экипажа. Упорству оставшихся удивляется вся Флорида, упорству, граничившему с фанатизмом. В их честь будет поднят флаг над Капитолием в Вашингтоне. Им будут помогать и домохозяйки, и миллионеры, и политики, простые американцы и потомки украинских эмигрантов, не забывшие своих корней. Кто - своими средствами и связями, кто - собственными силами и временем.



Наконец яхта спущена на воду и освящена священниками 4 христианских конфессий при участии активистов украинской диаспоры Тампы.

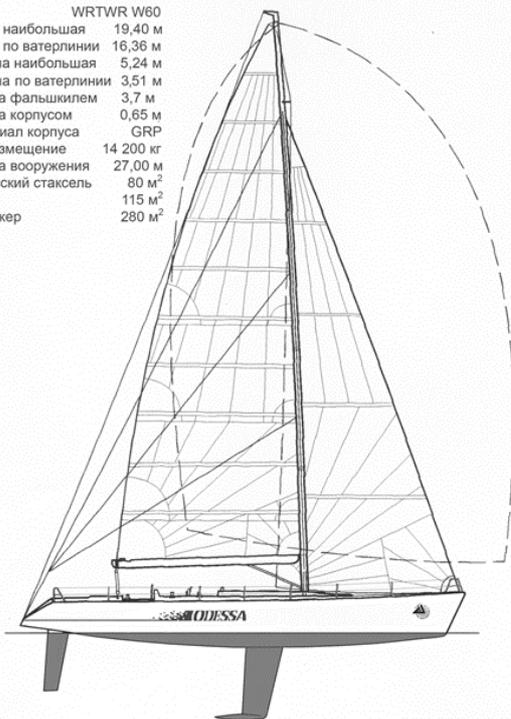


Но экипажу доведётся перенести ещё один удар судьбы. «Одессу», подготовленную к переходу из Америки на старт Whitbread в английский Саутгемптон, арестуют за задержку платежей по палубному оборудованию – слишком долго Оргкомитет празднования 200-летия города искал сумму в 50 тысяч долларов.

Но, в конце концов, родной город помог своим сыновьям и «Одесса 200» смогла выйти на старт. Выйти с недельным опозданием.

ОДЕССА 200

Класс	WRTWR W60
Длина наибольшая	19,40 м
Длина по ватерлинии	16,36 м
Ширина наибольшая	5,24 м
Ширина по ватерлинии	3,51 м
Осадка фальшжилем	3,7 м
Осадка корпусом	0,65 м
Материал корпуса	GRP
Водоизмещение	14 200 кг
Высота вооружения	27,00 м
Генузский стаксель	80 м ²
Грот	115 м ²
Спинакер	280 м ²



А дальше гонка - 6 этапов - штили Экватора и штормы «ревущих сороковых» широт и «неистовых пятидесятых». В Южном

океане, проверку на прочность проходит яхта и экипаж.



На палубе - минус пять, под палубой - плюс пять, а за кормой волна высотой 18 метров и задача скользить по ней так, чтобы при 30-узловом сёрфинге к подошве нос яхты не зарылся в воду - брочинг не сулит ничего хорошего, о встрече с айсбергом лучше вообще не думать. Но для экипажа «Одессы 200» гонка - счастливое время - настоящий отдых после тяжелого труда и коллизий строительства.



За гонкой Whitbread следили миллионы любителей по всему миру. Из ежедневных репортажей мировых СМИ они слышат о городе и стране, которые подарили гонке самый отчаянный и самый популярный экипаж, об Одессе воспитавшей рыцарей и романтиков, патриотов и настоящих мужчин. Славный город получает приветствия от тысяч простых людей, мэров городов, дипломатов и членов правительств. Это были моменты торжества. Его «виновниками» снова становятся капитан маленького судна и его экипаж.



В конце июля 1994-го «Одесса-200» приходит домой. В сентябре, долгожданное 200-летие. Шумит праздник, в суматохе которого мало кто вспоминает о подвиге капитана и экипажа.... Затем приходит время вернуть несколько десятков тысяч долларов, за которые яхта была заложена, чтобы заменить паруса во второй половине гонки. В изменившемся городе, занятом течениями первой волны коммерциализации, не находится этой небольшой суммы для того, чтобы «Одесса 200» осталась в Одессе. Слава города покидает его.

Больше 10 лет яхта простояла в Стамбульской «Атакёй-марине» и даже заброшенной, она работала на имидж страны и города, которым оказалась не нужна - английский журнал "Yachting World" писал: «...настоящим украшением "Атакёй-марины" является украинская гоночная яхта «Одесса 200»...». В середине двухтысячных «Одессу 200» купил один из турецких бизнесменов, пожелав иметь «самую высокую мачту в Стамбуле».

После возвращения из гонки Верба создал яхтенный информационный центр -единственное в своём роде собрание отечественной и зарубежной литературы по яхтостроению, водным видам спорта и отдыха. Основу библиотеки центра составили книги и издания собранные Вербой за долгие годы жизни в парусе. Среди них зарубежные журналы: Yachting World, Sail, Boat International, Sea Horse, новые книги о гонках под парусами, литература по навигации, проектированию и строительству яхт. И это во время, когда на всю, ещё недавно огромную страну, выпускался только один журнал, посвящённый водноспортивной тематике - зачитывавшиеся до дыр «Катера и яхты», да ещё десяток книг написанных или переведенных энтузиастами составляли весь багаж литературы, к которой могли обратиться яхтсмены, вернее, до появления информационного центра Вербы «могли бы обратиться» - найти и эту литературу тогда было проблематично. А о собрании, которое щедро открыл для всех Верба, можно было только мечтать. Но главным и самым востребованным источником информации центра был его директор. Верба со свойственной ему открытостью делился своим временем и знаниями и с гонщиками, и с крейсеристами, и с яхтостроителями, и с простыми яхтсменами, которые приходили и приезжали к нему за советом или просто побыть рядом с «живой легендой» и зарядиться энтузиазмом.

В тот период Анатолий Верба пишет, верстает и издаёт справочники «Морская индустрия и активный отдых», «Руководство по эксплуатации парусного судна» и «Руководство по эксплуатации моторных судов», русско-английский словарь «Стандартных морских фраз для малых судов». Пишет книгу «Одиссея «Одессы», продюсирует фильм о кругосветке «Одессы-200»... и готовится к новой кругосветке - одиночной.

Но 4 июня 2003 года Анатолия Вербы не стало. По последнему его желанию прах развеян над Одесским заливом - Верба и море соединились навсегда.

Верба жил морем и стал достойным сыном Отечества. Он заставил поверить, что жизнь - чудо, ее насыщенность, яркость и полнота зависит не от счастливого случая, а от собственной воли, терпения и труда.

Ассоциация одесских яхтсменов «Одесса 200»

http://www.yachtglanz.com/home_ru/inserate_ru.htm