

Артур Гроховский
Фото Жилия Мартина-Раге
и Явана Зедды



ДРАМА В АТЛАНТИКЕ

Седьмая гонка “Transat Jacques Vabre 2005”

Организуемая французами вот уже в седьмой раз регулярная трансатлантическая гонка “Transat Jacques Vabre”, проходящая поздно осенью, сравнительно малоизвестна в России, хотя это состязание — уникальное. Гонка проходит по “диагонали” Атлантики, от Гавра (Франция) до порта Байя (Бразилия), по маршруту длиной 4500 миль (правда, это для однокорпусников дистанция прямая, а многокорпусники должны еще сделать неслабый 600-мильный крюк — обогнуть правым бортом крохотный о.Асеньсьон, лежащий в центре Южной Атлантики). В гонке участвуют однокорпусные и многокорпусные яхты длиной 50 и 60 футов, соответствующие требованиям классов “Open 50” и “-60” и “ORMA 50” и “-60”, на борту которых должен быть экипаж из двух человек. Соревнование проводится раз в два года и довольно популярно среди яхтсменов: быстрая смена климатических и метеорологических условий — буквально за несколько дней гонщики переходят из суровой зимы Северной Атлантики в лето Южной с ее слабыми попутными ветрами, минуя по пути штилевую экваториальную зону, что обостряет борьбу на дистанции и осложняет принятие тактических решений.

Гонка достаточно скоростная — в

2003 г. средняя скорость однокорпусных 60-футовиков превысила 12 уз, а тримараны преодолели рубеж в 17. Название соревнованию присвоил его генеральный спонсор — фирма, производящая популярную марку кофе. Дело в том, что именно по этому маршруту из Бразилии во Францию возили кофе (правда, в обратном направлении).

Для нас, однако, это соревнование было интересно тем, что в нем принимал участие Стив Рависсен, наш старый знакомый, победитель “Nokia OopS Cup 2005”, выступавший в Санкт-Петербурге летом 2005 г. (КиЯ № 198) — на этот раз вместе со своим братом Иваном. Вся программа его выступления в “TJV” проходила под патронажем Бруно Пейрона на яхте “Orange Project”, хорошо известной в парусном мире: это тот же самый тримаран “Stena Sovcomflot”, на котором Стив выступал летом в серии “NOC” и которым в июле могли полюбоваться петербуржцы.

Лодка это довольно старая — она была построена по проекту известного “тримаранного” КБ Марка Ван Петегема и Винсена Лорио-Прево еще в 1997 г. и представляла собой очень удачную для тех времен конструкцию, ставшую переходной между вторым и третьим поколениями 60-футовых тримаранов. Позднее в 2003 г. она была очень серьезно реконструирована для соответствия

современному уровню таких судов.

Перед стартом “TJV” Стив Рависсен дал короткое интервью нашему журналу, в котором еще раз поблагодарил петербуржцев за теплый прием летом и высказал уверенность в своем успехе.

Итак, 5 ноября 2005 г. из Гавра на дистанцию ушли 12 однокорпусных яхт “Open 60” и пять “пятидесятифутовиков”, сутки спустя за ними отправились 10 тримаранов “ORMA 60” и шесть их 50-футовых собратьев. Среди 60-фу-





товых однокорпусников сверкали такие звезды, как “Bonduelle”, “Ecover” и “Virbac-Paprec”, среди тримаранов кроме “Orange Project” особенно выделялись “Groupama 2” и “Banque Populaire”. Как сообщили организаторы гонки, по своему составу она оказалась самой представительной из числа всех, проведенных ранее: примерно треть ее участников гонялась в недавно завершившейся “Vendee Globe” или в предыдущей “TJV”. Большинство среди них были, как это уже стало привычным для подобных состязаний, французы, из известных зарубежных яхтсменов в двух “больших” классах участвовали британцы Эллен МакАртур (отказавшаяся ради этой гонки от очередной попытки побить трансатлантический одиночный рекорд), Майк Голдинг и Брайан Томпсон (все — на “Open 60”), а также итальянец Джованни Сольдини (“ORMA 60”).

Начало гонки оказалось штормовым — через Английский канал проходил теплый фронт, ветер от юго-юго-запада дул со скоростью свыше 13 м/с, лидирующие суда многокорпусного флота сразу же развили скорость порядка 30 уз. К этому моменту однокорпусники уже сутки боролись со штормом, и не для всех он прошел бесследно. Были поломаны латы и шверты, порваны фалы и сорваны каретки гротов на нескольких яхтах. А вслед за этим фронтом с юго-запада быстро подходил второй, угрожая встретить спортсменов в самом “веселом” месте — в Бискайском заливе. Поэтому более серьезные не-

приятности для гонщиков начались во второй половине дня 7 ноября.

К этому времени тримаран “Orange Project” уже занял лидирующую позицию во флоте. Тяжелую ночь братья Рависсен провели совершенно без сна (Иван стоял на руле, а Стив бегал от лебедок к штурманскому столу и обратно) не напрасно — в ходе утомительной лавировки почти по всей ширине Английского канала тримаран оторвался от соперников примерно на 30 миль и продолжал наращивать свое преимущество, получив тактически выгодное положение. У однокорпусников гонку еще с воскресенья уверенно возглав-

ляла “Sill et Veolia” с Эллен МакАртур на борту.

Когда поздно вечером флот многокорпусников вошел в Бискайский залив, их встретил холодный фронт, и ветер, дувший от юго-запада со скоростью 17–25 м/с, резко (буквально за несколько минут) изменил свое направление на северо-западное, что в заливе, напоминая глубокую впадину с двумя почти прямыми и пересекающимися под прямым углом берегами, привело к созданию двух волновых систем, перекрывающихся от скалистых берегов. Мгновенно регулярная структура волнения сменилась хаотическими пира-



мидальными волнами очень большой высоты, и на многокорпусники обрушились кренящие и изгибающие нагрузки, многократно больше тех, с которыми они обычно сталкиваются. Результат не заставил себя ждать — уже в 22 ч по Гринвичу с борта тримарана “Brosard”, капитаном на котором шел Ив Буаньон, был подан сигнал SOS. От ударов высоких и очень крутых волн центральный корпус начал ломаться в поперечном направлении. Трещина быстро достигла ширины 3 см и продолжала расти, подходя уже к поперечной балке. Корпус грозил развалиться на две части. Вышедшая на помощь моторная яхта Лорена Буаньона (брата капитана) сняла лодку с дистанции и потащила на буксире в сторону о.Гернси.

Пять часов спустя почти одновременно аварийные буи EPIRB донесли об авариях сразу двух тримаранов: “Sodebo” и, увы, “Orange Project”. На “Sodebo”, как сообщил его капитан Томас Ковилл, сломался наветренный поплавок, что привело к потере мачты. В этот момент лодка находилась примерно в 150 милях к юго-западу от Бреста, как раз на границе континентального шельфа — в районе самых высоких и беспорядочных волн. Удар одной из них и привел к моментальному разламыванию поплавок на две части. Яхтсмены еще успели убрать грот, но мачта все же рухнула, сломав бимсы и повредив второй поплавок. Яхта потеряла управление, но оставалась на плаву — по счастью, в виду рыболовного судна, немедленно к ней подошедшего.

Хуже обстояло дело у “Orange Project” — у тримарана сломалась вначале кормовая балка в месте крепления левого (подветренного) поплавок, затем треснула и носовая. Лишенная опоры

на поплавок яхта немедленно опрокинулась, экипаж через аварийный люк в корпусе выбрался на межкорпусную сетку, на которой и провел всю тяжелую ночь. Волны, по словам Стива, превышали 6 м и были исключительно крутыми с тяжелыми обрушивающимися гребнями. А так как “Orange Project” шел быстрее, чем “Sodebo”, и лидировал, находясь впереди всего флота примерно в 220 милях от о. Уэссан, то это осложнило последующие поиск и спасение экипажа.

Через час опрокинулась “Foncia”, шедшая на тот момент второй. Шкипер Алан Готье не смог по радио сообщить ничего конкретного, поскольку не было каких-либо поломок или иных угрожающих симптомов. В условиях тяжелого волнения лодка шла с относительно небольшой для такого аппарата скоростью — около 10 уз, ожидая благоприятного поворота ветра после прохождения вторичного холодного фронта, и “просто” опрокинулась.

Так всего за шесть часов участвующий в гонке флот тримаранов ORMA 60 потерял 40% своей первоначальной численности. Немедленно была начата спасательная операция — с находящегося в Атлантике французского авианосца “Жанна д’Арк” взлетели поисковые вертолеты.

Утром последовали еще три неприятных сообщения: был сломан гик на “Galileo” (“Open 60” под командованием бразильца Уолтера Антанеса), и с дистанции сошли два многокорпусника “Open 50” — у одного оказался сломан бушприт, у другого появилась трещина в борту. Тем временем поисковые вертолеты обнаружили “Orange Project” и “Foncia” (они оказались всего в семи милях друг от друга) и за один

заход смогли снять с них всех четверых яхтсменов. Уже через час они были на борту авианосца и еще через полтора часа — на берегу в Бресте.

Однокорпусные яхты оказались гораздо меньше затронуты сложной погодной ситуацией — стартовав на сутки раньше, они успели пройти сложный участок Бискайского залива и находились значительно юго-западнее места развернувшейся драмы.

Тем временем лидирующий тримаран (им был знакомый нашим читателям “Groupama 2”) с Фрэнком Кама сделал своеобразный пит-стоп, зайдя в порт на Мадейре для пятичасового мелкого ремонта. Лидерство Фрэнка сохранилось (правда, сократилось всего до 2.5 миль), но ненадолго — несколько часов спустя его тримаран стал пятым, опрокинувшись в этой гонке. Шедшую в зоне необычно сильных в этом году попутных пассатов лодку подхватил мощный порыв (свыше 20 м/с), она зарылась носом в воду и опрокинулась. Стоявший на руле Фрэнк Кама получил при этом тяжелые травмы и был спасен вылетевшим с Мадейры вертолетом.

Фактически вся Северная Атлантика превратилась в арену масштабных спасательных операций, по размаху сравнимых с развернутыми в 2002 г. во время гонки “Route du Rhum” (“Кия” № 183). Заслуга французских ВВС, ВМС и рыбаков, оказавших немалую помощь, состоит в том, что все яхтсмены снимались с аварийных судов в считанные часы с момента аварий (в отличие от одиночной “RdR”, когда некоторым гонщикам пришлось провести более суток на поплавках разбитых и опрокинутых судов).

Однако это не меняет главного — отказ от серьезного пересмотра правил постройки 60-футовых тримаранов вновь поставил десяток гонщиков на грань гибели, а перспективы класса как такового опять оказались под сомнением. И, хотя на это раз удалось спасти не только людей, но и сами суда, масштабы денежных затрат по их восстановлению сопоставимы с теми, которые понесли спонсоры три года назад. А ведь от тех потерь флот ORMA так до сих пор и не оправился полностью, численно сократившись чуть ли не вдвое. Многие известные гонщики — например, Луйк Пейрон — остались “безлошадными”, не найдя спонсоров для постройки новых лодок взамен погибших. И вот теперь из строя выбыли еще шесть яхт — более половины всех участвовавших в гонке 60-футовых тримаранов. Приблизительные расходы на их “возрождение” оцениваются в несколько миллионов евро — немалая величина. Будущее класса опять под вопросом?

