



MINITRANSAT 2005

— новые имена, новые рекорды

Павел Игнатьев. Фото Жюль Делякювельери

19 сентября 2005 г. во французском порту Ла-Рошель возле стен хорошо известного российским телезрителям форта Байярд стартовала очередная, уже 15-я по счету, одиночная трансатлантическая регата на яхтах класса Mini 6.50, вот уже 28 лет кряду известная как Minitransat. Название это и поныне сохранилось за гонкой, но лишь как неофициальное — теперь она именуется “Transat 6.50”.

За прошедшие годы регата превратилась в одно из крупнейших океанских парусных соревнований мира — на старт в ней выходили десятки яхт. Не стала исключением и нынешняя регата — в ней приняли участие сразу 42 экстремальные лодки дивизиона Proto и еще 30 лодок более скромного дивизиона Serie. Лодки Proto в своем развитии претерпели большие изменения, и сегодня это уже отнюдь не те простые и несложные в управлении суда, какими они были вначале, а очень серьезные и сложные спортивные снаряды, требующие незаурядного мастерства в обращении. Например, нынешние правила вовсе не ограничивают площадь их асимметричных спинакеров, выстреливаемых на двухметровых бушпритах, и порой

она уже превышает 80 м²! Это означает, что на попутных курсах шестиметровая яхточка несет на себе порядка 100–110 м² парусины с учетом грота. Энерговооруженность при этом получается на зависть многим гоночным швертботам — почти 100 м²/т. Неслучайно, очень многие из сегодняшних именитых гонщиков (например, Бруно Пейрон) в свое время сочли своим долгом попробовать силы в этой гонке, а для некоторых из них успешное выступление в Minitransat открыло двери в большой парус — тому пример Эллен МакАртур.

Общая дистанция гонки составляет 4250 миль по генеральному курсу — Minitransat еще и одна из самых длинных трансатлантических регат, вот только вся дистанция разбивается

на два неравных этапа: форт Байярд — Пуэрто-Калеро (длиной 1350 миль) и Пуэрто-Калеро — Байя (Бразилия) длиной 2900 миль. Выигрывает тот яхтсмен, кто затратит меньше суммарного времени на прохождение двух этапов — никаких систем гандикапа, очков или коэффициентов не применяется.

Первый отрезок труден тем, что яхтсменам приходится проходить сложный в погодном отношении Бискайский залив, второй этап осложняется штилевой зоной вблизи экватора, что требует тактической грамотности в выборе решения. И хотя серьезные несчастия на Minitransat редки, назвать ее легкой прогулкой никто не решится.

Гонка 2005 г. стартовала при сильном порывистом ветре северного направления. Подхваченные им, лодки стремительно понеслись в Атлантику, но драматические ситуации возникли уже прямо на старте — запутались гика-шкоты у Тангю Деламота, и яхта едва не опрокинулась на глазах у многочисленных зрителей. Они буквально с затаенным дыханием следили за отчаянной борьбой яхтсмена с непослушными снастями, пока его суденышко мчалось вперед, уйдя в воду по самый комингс кокпита. Попутный ветер привел к тому, что уже за первые двое

суток лидеры регаты прошли более трети дистанции первого этапа, зафиксировав суточные переходы более чем в 200 миль. Средняя скорость шестиметровых малышей составила за первые 48 ч почти 9 уз! Как и ожидалось, гонку возглавил предстартовый фаворит — французский спортсмен Дуге Корентин. Он же и выиграл первый этап, затратив на его прохождение 6 дней и 15 ч, показав среднюю скорость на 1300-мильном отрезке 8.14 уз. Это впечатляющее достижение, знаменующее собой быстрый прогресс в классе Mini 6.50. Вторым и третьим стали Себастьян Гладу (он на короткое время перехватил лидерство у своего соотечественника, но не смог его удержать) и Ив Ле Блевек (знаменитый напарник Б.Пейрона по кругосветным плаваниям на катамаране “Orange”). Интересно отметить здесь, что лодка, на которой выступал Ле Блевек, была построена “Group Finot” еще целых 10 лет назад, а ее нынешнюю “боевую мощь” вполне подтверждала победа в предыдущей гонке 2003 г. — как говорится, “яхта с репутацией”. Излишне, конечно, напоминать, что все лодки лидеров принадлежали к дивизиону Proto — лучшая из серийных яхт финишировала лишь 13-й в общем зачете.

Старт второго этапа на о.Лансароте был дан 8 октября. Перед яхтсменами, покинувшими Канары (их осталось лишь 70 — двое сошли), встала извечная дилемма, которую окрестили “покер восток—запад”: идти ли восточнее линии генерального курса, точно по ней, или же западнее? Где найдется удачная “дырка” сквозь штилевую экваториальную зону? Сразу же значительное преимущество получили яхты, чьи капитаны пошли восточным

маршрутом, на западном же фронте все оставалось без перемен — практически единственными новостями оттуда (увы, не самыми радостными) были сообщения о поломках. За неделю штормового плавания после старта второго этапа с яхтами произошло немало неприятностей, и едва ли не половина “западников” сообщила о необходимости сделать своеобразный пит-стоп на островах Зеленого Мыса в гавани Миндео. Когда-то построенная как угольный склад и ремонтная база для проходящих пароходов, она готовилась принять сразу пару десятков поврежденных яхт — у кого вырвало транец, у кого-то сломался один или сразу оба руля.

А тем временем лидеры — тройка в составе Корентина, Блевек и испанца Алекса Пелла — удачно прошли экватор и рвались уже к бразильскому побережью. Их лодки, пройдя пол-Атлантики, держались будто привязанные друг к другу — расстояние между первой парой постоянно составляло около десятка миль.

Так эта троица шла едва ли не целую неделю. А.Пелла успешно удерживал лидерство, но ближе к побережью допустил тактическую ошибку и перешел на второе место, уступив Ле Блевеку. Д.Корентин, несмотря на высокий скоростной потенциал своей лодки, не рисковал, вел себя крайне сдержанно, все время держась на третьем месте. Эта консервативная тактика оказалась верной. Когда у Ле Блевек, часто форсировавшего парусами, сломалась мачта, судьба гонки должна была решиться практически в очном поединке двух оставшихся лидеров, а до финиша оставалось чуть более ста миль. Корентин стал наго-

нять испанца, и они уже могли видеть друг друга в бинокль.

Эту последнюю сотню удачнее всего провел испанский спортсмен, не пропустив вперед француза, хоть тот и нажимал изо всех сил, сократив свое отставание в 12 миль до двух. Это и помогло французу: проиграв второй этап, он все же смог одержать итоговую победу — Корентин отстал от Пелла всего на 38 мин 38 с, имея привезенный на финише первого этапа отрыв более чем в 9 ч.

Гонка в итоге завершилась новым рекордом трассы: если в 2003 г. лидер преодолел дистанцию за 29 дней 13 ч 25 мин и 7 с, то победитель 2005 г. затратил на ее прохождение чуть больше 600 ч (24 дня 21 ч 36 мин и 24 с), показав среднюю скорость выше 7 уз. Это беспрецедентный показатель для длительных гонок на яхтах класса Mini 6.50, свидетельствующий о совершенствовании конструкции этих малых крейсеров и росте мастерства самих яхтсменов (победитель регаты участвует в ней уже в третий раз, а вообще в 2005 г. он выиграл три другие регаты в классе Mini).

Достоин сожаления, однако, что французская сторона, практически полностью контролирующая класс Mini 6.50, предприняла ряд действий, ограничивающих (или, по крайней мере, существенно затрудняющих) участие в этой гонке яхтсменов из других стран, в том числе и под российским флагом, а такие планы были. К сожалению, переписка редакции с организаторами регаты вынуждает нас констатировать, что взаимопонимания здесь найти пока не удастся. Возможно, что-то изменится к юбилейному, тридцатому, году жизни регаты? Хотелось бы надеяться...

