

(в туалет сходить)”, — так выразился один из членов команды “ABN Amro 1” после финиша второго этапа. Возросшие скорости привели к совершенно нечеловеческим условиям работы ходовой вахты: при скорости яхт в 20 уз по их палубам регулярно прокатываются волны полуметровой высоты, а на 30 уз кокпиты захлестывают аж метровые, по свидетельству одного из яхтсменов, гребни. Невозможность нормального отдыха на борту приводит к большой усталости экипажа и росту ошибок, цена которых может стать роковой.

Понятно, что парусный спорт — дело очень рискованное. И все “неизбежные на море случайности” предусмотреть невозможно. Но океанские гонщики, выходя в море, должны доверять своим судам. Пока же комментарии некоторых яхтсменов о случившемся близки к известному высказыванию предвоенного главкома советских ВВС Павла Рычагова: “Вы заставляете нас летать на гробах!” Рычагов, как известно, за эти слова поплатился жизнью. Потребуется ли подобная жертва для того, чтобы и организаторы соревнований (они же — фактические создатели класса), и конструкторы осознали пагубность технического авантюризма ради “зрелищности”, отказались от сомнительных конструкторских решений и пересмотрели свои взгляды на возможности современных материалов?

Во всяком случае, организаторы гонки с одной проблемой уже столкнулись — с начала 2006 г. тональность обзоров и репортажей с дистанции регаты сильно изменилась. С рекордных скоростей и азартной борьбы акцент обозревателей сместился на постоянные и тяжелые поломки яхт, вызванные серьезными просчетами в их конструкциях. Подобный фон не слишком-то благоприятен для организаторов.

Возвращаясь же к дистанции четвертого этапа гонки, скажем, что закончился он, как и полагалось. Выиграла его “ABN Amro 1”, пройдя от Веллингтона до Рио чуть больше, чем за 20 дней — великолепный результат (среднесуточный переход составил чуть более 330 миль)! Парой часов позднее финишировали “карибские пираты” (напомним, что капитаном там идет сам Поль Кайярд), в трудной борьбе все-таки вырвавшие второе место у “ABN Amro 2”: эти три яхты сегодня и возглавляют таблицу результатов. Впереди у яхтсменов — переход до Балтимора и Нью-Йорка, трансатлантический этап до Портсмута, трудный в навигационном отношении обход Британии с севера (безопасности ради гонку в Английском канале решено было не проводить) и последняя гонка Роттердам — Гётеборг. ✕

“LADY FRANCES” в гонке



## Тропическое ралли под парусами

Боуве Химстра, г. Медемблик, Голландия (специально для “Кия”)

Я хочу рассказать о том, как проходила юбилейная трансатлантическая гонка ARC 2005, но, чтобы читатели “Кия” хорошо понимали, о чем пойдет речь, надо дать небольшие пояснения. Отмечу, кстати, что русские уже принимают в ARC участие, причем более чем успешно — в 2005 г. яхта “Zabava” типа “Hanse 461” под командованием капитана Владимира Зинченко выиграла регату в своем классе “B” и заняла восьмое место в общем зачете круизного дивизиона.

ARC расшифровывается как Atlantic Rally for Cruisers, т.е. Атлантическое ралли крейсерских яхт. В 2005 г. это состязание прошло уже в 20-й раз, подтвердив притягательность избранного формата его проведения. На сегодняшний день ARC — крупнейшая трансатлантическая гонка, в которой обычно участвуют около 200 яхт. Гонка эта любительская, если так можно выразиться, и проходит на самых обычных крейсерских лодках длиной от 27 до 85 футов, управляемых рядовыми яхтсменами (минимальное число членов экипажа должно составлять не менее двух человек). Из соображений безопасности введен обязательный плавательный ценз — капитан и один из членов команды должны иметь квалификационный минимум в виде безостановочного плавания протяженностью не менее 100 миль на борту той же самой лодки, на которой они собираются выступать в ARC. По этой же причине очень жесткими являются требования к оборудованию яхт — аварийно-спасательные буи EPIRB и мощные радиостанции на борту обязательны, равно как и ежедневная радиосвязь со штаб-квартирой регаты.

Участвующие суда делятся на восемь дивизионов в зависимости от особенностей их конструкции (чисто крейсерские яхты, гоночные суда, многокорпусники, моторно-парусные лодки и т.д.). Среди гоночных яхт зачет ведется с использованием гандикапа по системе IRC, для остальных лодок работает собственная система гандикапа проводящей организации — ею является “World Cruising Club”. В зависимости от величины TCF (time correctional factor), рассчитываемой для каждой яхты по ее мерительному свидетельству, лодки внутри каждого дивизиона могут делиться на отдельные зачетные классы для пушей объективности оценки результатов.

Гонка стартует в двадцатых числах ноября и проходит по маршруту Лас-Пальмас (о. Гран-Канария) — Родни Бэй (о. Сент-Люсия, Карибы) протяженностью около 2800 миль по генеральному курсу. Дистанция регаты пролегает в зоне пассатов, и прохождение ее отнимает у большинства участников две-три недели — как правило, даже самые неторопливые яхты успевают финишировать до католического Рождества. Погода в данных широтах в это время года довольно спокойная, хотя встреча с тропическими ураганами не исключается, что вносит некоторое разнообразие в размеренную жизнь на борту. Старт и финиш гонки, находящиеся в знаменитых курортных краях, вкупе с достаточно спокойным продвижением по маршруту и общими затратами времени на участие в регате, сопоставимыми с продолжительностью отпуска — все это и привело к большой популярности атлантического крейсерского ралли.

Наша компания — голландская яхтенная верфь “Conyplex” — часто готовила яхты собственной постройки для участия в ARC. Я, естественно, всегда относился с большим любопытством к тому, как же на самом деле проходит это состязание. Поэтому, когда один из наших клиентов Ричард Дрексель попросил меня пойти с ним на эту гонку на его “Lady Frances” (“Contest 44CS”), мне не потребовалось долгого времени на раздумье. Я взял на верфи четыре недели отпуска и ни одного мгновения не пожалел об этом.

Самое большое напряжение, мне пришлось испытать на этапе подготовки яхты к гонке. Сам же старт остался в моей памяти великолепным зрелищем полутора сотен яхт, одновременно покидающих романтические берега Канарских островов. Несмотря на огромное количество участников и немалое число провожающих, яхты без столкновений и иных неприятных сюрпризов при легком ветре вышли в океан.

Прогноз был не самым благоприятным — от юго-запада приближался тропический ураган “Дельта”. Подавляющее большинство яхтсменов, как стало ясно из радиопереговоров и сводок, решили обойти его с южной стороны. Мы же приняли амбициозное решение идти севернее — этот путь был короче южного, кроме того, он позволял наиболее рационально использовать сильные ветра тыловой части циклона.

Идея оказалась неплохой, так как мы и в самом деле встретили там хороший ветер, позволивший нам опередить многих соперников. Это стимулировало нас и далее идти к финишу более сложным северным путем, но с подходящими, как нам тогда казалось, погодными условиями. Взяв в первые три дня направление на северо-северо-запад, чтобы обойти “Дельту”, практически всю остальную дистанцию мы держали компасный курс, равный 225–226°. Под сопровождавшим нас пассатом “Lady Frances” шла в полный бакштаг со средней скоростью около 8 уз.

К исходу второй недели гонки, однако, мы несколько потеряли свое преимущество перед конкурентами, идущими южнее. Они вошли в зону усилившихся пассатов, более того, их курс к ветру оказался выгоднее, будучи несколько круче нашего: “Lady Frances” шла чуть ли не чистым фордевиндом, в то время как соперники неслись в бакштаг. Но здесь нам повезло вновь — “спутившийся” с севера очередной тропический шторм подхватил нас и стремительно понес вперед. Мы выжимали из яхты все что можно — лаг на порывах показывал порой почти 14 уз! Наши “южные” противники не смогли воспользоваться в полную силу этим ветром и вновь начали отставать от нас.

В течение последней недели гонки “Lady Frances” стабильно показывала суточные переходы свыше 200 миль. Наша тяжелая и комфортабельная лодка обладает, как оказалось, высокими ходовыми качествами, что позволило нам потратить на переход до берегов Сент-Люсии, всего 18 дней — неплохой результат для такой роскошной яхты, как “Contest 44”. Под самый финиш мы неслись, как могли — подветренный ватервейс ни на секунду не выходил из воды. В итоге в своем классе “F” круизного дивизиона “Lady Frances” заняла по гандикапу второе место, уступив лишь норвежской яхте “Euphoria” типа “Norlin 411”. Для меня как для строителя яхт “Contest” это было особенно приятно. Еще радостнее было узнать, что другая лодка нашей постройки — “Cleone” типа “Contest 40” — выиграла ARC в своем классе “H”. Таким образом, в общем зачете круизного дивизиона сразу две лодки нашей верфи вошли в число первых 15, опередив множество более крупных и быстроходных яхт.

В заключение скажу, что лично для меня участие в ARC оказалось удачным выступлением в регате. Все это теперь надолго останется со мной. ✕

“LADY FRANCES” на подходе к финишу



аренда яхт и катеров по всему миру  
**СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС**  
 WWW.SOLPAR.RU/KATER13

30 лет успешной работы  
 10-й год в России

Crown Blue Line  
 официальный представитель в России

Sunsail

**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ**

Греция, Лазурный берег, Турция, Хорватия, Италия, Корсика, Майорка

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

Уже пора бронировать на осень 2008!

Сейшель, Куба, Карибы, Таити, Канары  
 Малайзия, Таиланд, Австралия

**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ**

Не требуется даже прав на управление автомобилем!!!  
 По рекам и каналам ФРАНЦИИ, АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю

**СВОЙ ФЛОТ В С-ПЕТЕРБУРГЕ**

Аренда яхт - Финский залив, Ладога, Финляндия, Швеция

Тел. в Москве (495) 540-37-75, 740-34-06 e-mail: katera@solpar.ru  
 Тел. в С-Пб (812) 322-96-86, 973-65-24 С-Пб, ул. Восстания, 55

**Holland - Yachts**

**Spirit of Yachting**

Эксклюзивный представитель  
 “CONTEST Yachts” в России

Санкт-Петербург  
 тел. +7 812-449-2263, +7 812-449-2273  
 www.holand-yachts.ru