

› **Артур Гроховский.**
Фото Оскара Кильборга и Джона Нэша

Гонка «Volvo Ocean Race 2005–2006»

Трагический финал. Что дальше?

Продолжение атлантического этапа принесло с собой усиление ветра: яхты уходили от берегов и антициклона, двигаясь к середине океана. Скорости их, тем не менее, были пока далеки от рекордных – у самых удачливых лодок не превышали 20 уз. По-прежнему лидировала «ABN Amro One», почти на сотню миль оторвавшаяся от своих ближайших преследовательниц (лучший суточный переход яхты составил к этому моменту 363 мили)

**VOLVO
OCEAN
RACE**

2005 – 2006

Окончание (Начало см. в № 199, 201 и 204)

Сравнительно спокойное течение гонки прервалось ночью 18 мая. В 2 ч 11 мин по Гринвичу баковый матрос «ABN Amro Two» 32-летний Ханс Горроветц, работавший со спинакер-шкотом, оказался смыт за борт крупной волной, прокатившейся по палубе. Надо заметить, что причиной этого стало... да-да, у яхтсмена не был пристегнут страховочный конец! Все дело в том, что Ханс уже сдавал вахту и буквально за минуту до случившегося отстегнулся, чтобы спуститься вниз. Лодка в этот момент шла под гротом, стакселем и малым спинакером со скоростью около 19 уз при ветре 12–15 м/с. На яхте немедленно объявили тревогу, убрали паруса, запустили двигатель, сделали поворот и приступили к поискам спортсмена. Несмотря на ночь и сильное волнение (средняя высота волны в этом районе превышала 5 м), примерно через 40 мин. тело Ханса обнаружили и подняли на борт яхты. Пульс у него уже не прощупывался. Яхтсмены, которых по «горячей линии» консультировали

врачи Деррифордского госпиталя в Портсмуте, в течение почти двух часов пытались восстановить работу сердца, но все усилия оказались безрезультатны. Вернуть гонщика к жизни не удалось – полученные им травмы в сочетании с переохлаждением оказались несовместимыми с жизнью.

Трагедия на борту голландской яхты не остановила остальных спортсменов. Лодки по-прежнему рвались к финишу, до которого лидерам оставалось чуть более тысячи миль. Правда, две яхты (ими оказались все те же невезучие «movistar» и «Brunel») разорвали свои гроты, когда, узнав о случившемся, пошли на помощь «ABN Amro Two».

Но это оказалось не последним испытанием, выпавшем на долю гонщиков. В середине дня 20 мая тревожное сообщение пришло с борта «movistar»: лодка стала быстро набирать воду, поступающую из района крепления килля, и помпы с огромным трудом справлялись с течью. Напомним, такая проблема уже возникла на этой яхте в районе мыса Горн – лодка была вынуждена сойти с дистанции, передав сигнал бедствия. Спасли ее тогда водонепроницаемые переборки ➔





и близость берега, под прикрытием которого «movistar» ушла в сопровождении чилийского фрегата. Сейчас же до мыса Лендс-Энд оставалось еще более 400 миль, никаких военных или спасательных судов в районе аварии не было, а волнение превышало 6 м. На помощь испанцам поспешили «ABN Amro Two» и «Brunel». Испанская команда сообщила, что обломилось крепление одной из поворотных осей килля (см. схему) и он свободно перемещается вправо-

влево и вверх-вниз с амплитудой около 50 мм, расшатывая и разваливая всю конструкцию килевого колодца. «Я бы очень хотел кое о чем поговорить с инженерами», – скажет потом Боуве Беккинг, капитан «movistar». Но это будет потом. А пока надо было решать, как спасти положение...

Почти в самом основании килевого колодца яхтсмены просверлили несколько перпендикулярных ДП отверстий и пропустили сквозь них запасные бакштаги, на которых и повисла обломившаяся ось килля. Это решение, однако, не стало панацеей даже для повышения безопасности – ведь теперь нагрузка от килля передавалась не на поперечную, должным образом усиленную стенку колодца, а на его тонкую боковую стенку, не рассчитанную на сильную нагрузку. К тому же аварийно заведенные концы не могли удержать ось килля от перемещения (вызванного качкой) вверх – иными словами, они были не в состоянии предотвратить разрушение днищевое уплотнения под действием вертикальных перемещений разболтавшегося килля. Кроме того, эти несколько просверленных отверстий располагались ниже ватерлинии. А поскольку киль выламывал днищевое уплотнение, это попросту означало, что гонщики своими руками открыли воде еще один путь внутрь яхты. Но другого варианта у них не было.

Опасения вызывал и углепластик, из которого была сделана стенка килевого колодца, который ломается неожиданно и мгновенно, не «предупреждая» об этом заметными деформациями или характерными потрескиваниями. Яхтсмены не могли визуально контролировать процесс разрушения стенки. И, хотя вначале казалось, что «movistar» в сопровождении подоспевшей на помощь «ABN Amro Two» сможет более или менее благополучно добраться до Фалмута или Бреста, пришедший прогноз поставил крест на надеждах яхтсменов. Согласно ему, в ближайшие 12 ч ветер должен был усилиться до 25 м/с, а волнение вырасти до 7–8 м. Перенести подобные испытания на столь поврежденной яхте означало подвергнуть жизни яхтсменов ненужному риску. Взвесив все и учтя временное ослабление ветра до 7 м/с, Боуве Беккинг приказал покинуть яхту, приняв, по его словам, самое тяжелое в жизни решение. Экипаж следовало переместить на шедшую рядом «ABN Amro Two». Эта незаурядная по своей сложности операция (не будем забывать про ночь и шестиметровое волнение) была проведена при помощи трех спасательных плотов (один из них, правда, не надулся) всего за несколько минут. После этого «movistar» была брошена в океане, а «ABN Amro Two» с двойной нагрузкой пошла навстречу фрегату голландских ВМС, на борт которого

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater17

31 год успешной работы
 11 лет в России

Crown Blue Line
 официальный представитель в России

Sunsail

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ

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

От 1000 € за аренду
 всей яхты в Греции

Уже пора бронировать на весну 2007!

ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
 ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ, КИПР

СЕЙШЕЛЫ, МАДАГАСКАР, ТАИЛАНД
 КАРИБЫ, МАЛАЙЗИЯ, ВЬЕТНАМ

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

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



Старт одного из этапов гонки

следовало передать тело Ханса Горроветца для отправки на родину. А пока шли эти спасательные работы, в Портсмуте первой, как обычно, блистательно финишировала «ABN Amro One».

Последнее технико-лирическое отступление

Невезучесть «movistar» не может не поражать. Яхта, первой среди лодок класса VOR 70 установившая рекорд суточного перехода, дважды сходила с дистанции и трижды столкнулась с серьезнейшими проблемами, вызванными механизмом качающегося киля, которые в итоге привели ее к гибели. Причем каждый раз проблемы были различными: вначале оказались срезанными два 10-миллиметровых болта в механизме привода, потом разошлось днищевое уплотнение, на третий раз сломалась ось поворота. Все это свидетельствует о том, что конструкция качающегося киля была рассчитана более чем небрежно. «Топорная работа!», – так в переписке со мной отозвался о лодках Б.Фарра один очень известный французский конструктор, специализирующийся на особо быстроходных парусных судах. У меня, грешного, честно говоря, возникает такое ощущение, что под ветер 6–8 м/с была оптимизирована не только гидродинамика фарровских лодок (и в первую очередь «movistar»), но и их прочность. Хотя, конечно, из уютного кабинета критиковать куда как просто.... Но надо

отметить, что сами конструкторы «movistar» напрочь отрицают свою вину, говоря, что «сейчас очень трудно понять причину произошедшего» и «мы далеки от того, чтобы признать свои расчеты неверными». (То же самое, кстати говоря, делают и строители яхты.)

Остается лишь сожалеть, что я оказался печальным пророком (см. № 201). Человеческая жизнь все же была принесена в жертву – погиб Ханс Горроветц, а анализ аварии (точнее – аварий) «movistar» позволяет сказать, что ее экипажу еще сильно повезло.

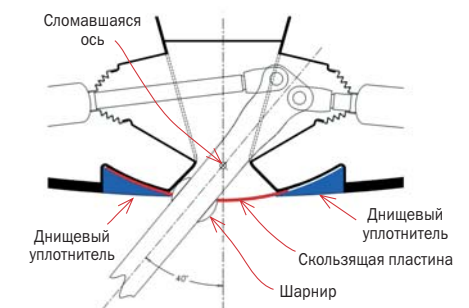
Организаторы же гонок осознали свои просчеты: в новую редакцию Правил «VOR 70», появившуюся в сентябре этого года (комментарии к ним вышли и вовсе лишь 9 октября, чем и объясняется сравнительно поздняя публикация этой статьи: нам хотелось поставить все точки над «i»), внесены многочисленные изменения, в частности:

установлен максимальный предельный вес для всего килевого комплекса в составе «бульб–плавник–крепление киля», что должно положить конец облегчению корпусов ради увеличения массы балласта при сохраняемом неизменным водоизмещении;

увеличена нижняя граница допустимого водоизмещения яхты: теперь она не может весить меньше 13.86 т (ранее – не менее 12.50 т).

Наряду с другими, менее су-

Схема механизма качающегося киля на яхте «movistar»



Повреждения киля на яхте «Pirates of the Caribbean»



Очередной ремонт киля на «movistar»



Итоговая таблица результатов

Итоговое место	Яхта (страна, капитан)	Места, занятые на этапах и в портовых (коротких) гонках*								
		1/1	2/2	3/3	4	4/5	5/6	7	6/8	7/9
1	«ABN Amro 1»	6/1	1/1	1/2	1	1/1	6/1	1	1/2	1/6
	(Голландия, Майк Сандерсон)									
2	«Pirates of the Caribbean»	3/7	5/4	2/3	2	6/3	3/2	3	2/4	3/1
	(США, Поль Кайярд)									
3	«Brasil 1»	2/3	4/7	5/4	4	4/4	2/3	4	3/1	2/3
	(Бразилия, Торбин Грэйль)									
4	«ABN Amro 2»	5/2	3/2	6/5	3	5/6	5/7	6	4/5	6/2
	(Голландия, Себастьян Жоссе)									
5	«Ericsson Racing Team»	1/4	6/7	4/6	5	3/5	4/4	2	5/3	4/5
	(Швеция, Нил МакДональд)									
6	«movistar»	4/7	2/3	3/1	6	2/2	1/5	7***	н.с./н.с.	н.с.
	(Испания, Боуве Беккинг)									
7	«Australia 1»**	7/5	7/5	7/н.с.	н.с.	н.с.	7/6	5	6/6	5/4
	(Австралия, Грант Варрингтон)									

* В числителе указаны порядковые номера портовых гонок и занятые в них яхтами места, в знаменателе – номера океанских этапов и занятые на них места.

** Яхта участвовала в гонке под тремя разными названиями: «Australia 1» (в стартовом протоколе), «Synergy and friends», «Brunel».

*** Хотя яхта и не смогла финишировать, ей засчитано одно очко за последнее место.



Морские этапы гонки «VOR 2005–2006»

1. Виго (Испания) – Кейптаун (ЮАР), 6400 миль
2. Кейптаун–Мельбурн (Австралия), 6100 миль
3. Мельбурн–Веллингтон (Н.Зеландия), 1450 миль
4. Веллингтон–Рио-де-Жанейро (Бразилия), 6700 миль
5. Рио-де-Жанейро–Балтимор (США), 5000 миль
6. Балтимор–Аннаполис (США), 400 миль
7. Нью-Йорк–Портсмут (Англия), 3200 миль
8. Портсмут–Роттердам (Голландия), 1520 миль
9. Роттердам–Гётеборг (Швеция), 500 миль

ществленными изменениями, эти ограничения должны способствовать повышению надежности яхт в тяжелых условиях кругосветной океанской гонки. Что ж, будем надеяться, что эти расчеты оправдаются!

Ну, а завершились гонки после всего случившегося уже без особой помпы. Два последних этапа, из которых реально сложным был лишь один: Портсмут–Роттердам, проведенный в обход Британии с севера (чтобы не гоняться в Английском канале), прошли достаточно спокойно. Ничто (включая последнее место на последнем этапе) не могло помешать «ABN Amro One» выиграть труднейшую регату (а конструктору лодки – переместиться из числа «непризнанных гениев» в разряд мировых светил яхтенного проектирования), набрав 96 очков. На дистанции всей «Volvo Ocean Race 2005–2006» экипаж «ABN Amro One» одержал 11 побед, выиграв шесть океанских этапов из девяти – беспрецедентный результат! Сразу вспоминается известная футбольная поговорка: «Вы забьете нам, сколько сможете...». Второе место заняли «Pirates of the Caribbean» с 73 очками (оцените отрыв от лидера!), третье – «Brazil 1» с 67 очками.

Следующая кругосветная гонка серии «Volvo Ocean Race» пройдет в 2008–2009 гг. под девизом «Life at the Extreme», или «Жизнь на пределе»...