



Одиночная трансатлантическая гонка «Route du Rhum», проходящая каждые четыре года по маршруту Сен-Мало—Пуэнт-о-Питр (о.Гваделупа) – это 3510 миль по генеральному курсу – и называемая порой «французским ОСТАРом*», состоялась в восьмой раз, причем, как уже стало привычным, в ноябре, когда в Атлантике, в северной ее части, бушуют осенние шторма. Не самое благоприятное время для парусных состязаний – особенно на легких и хрупких многокорпусниках, которые так любят французы. В 2002 г. до финиша дошли всего лишь три из 18 стартовавших тримаранов класса «ORMA 60», а в самой первой гонке 1982 г. в Атлантике бесследно исчез огромный тримаран «Maipureva» вместе с его капитаном, знаменитым Аленом Кола.

* OSTAR – Observer Singlehanded Trans Atlantic Race, первоначальное название старейшей одиночной трансатлантической гонки, проводимой каждые четыре года по маршруту Плимут—Нью-Йорк.

*Над черною волной звезда горит в ночи,
Там встретит поутру нас остров Гваделупа...*

Александр Городницкий

Нынешняя гонка, стартовавшая 29 октября, стала рекордной по количеству участников – заявки подали 86 яхтсменов! Такого количества желающих уже давно не было на соревнованиях подобного уровня, даже в предыдущей регате «Route du Rhum» приняли участие 58 спортсменов, и после той гонки организаторы приняли решение ограничить в будущем число участников шестьюдесятью. Если взглянуть в историю трансатлантических гонок вообще, то и там мало примеров подобного энтузиазма гонщиков: лишь только знаменитая «OSTAR» 1976 г. смогла собрать большее число спортсменов – 125 человек. Одной из причин такого роста желающих померяться в одиночку силами с океаном можно считать расширение классификации яхт, допускаемых до участия в «Ромовом рейсе». Если ранее в регате могли стартовать лишь четыре класса яхт (60- и 50-футовые одно- и многокорпусники), то ныне классов стало уже восемь: помимо вышперечисленных, добавились один многокорпусный класс и сразу три однокорпусных. Именно здесь, среди однокорпусников, и нашелся неиспользованный ранее резерв: в новом 40-футовом классе на старт вышли 28 гонщиков – больше, чем в каком-либо другом. Все-таки на численность участников напрямую влияет стоимость постройки лодки, а времена, когда на дистанции одиночных гонок выходили 30-40-метровые монстры, ➔



канули в лету, и, видимо, навсегда. Любопытно в этой связи, что одна из новых 40-футовых лодок была и вовсе построена руками 11 студентов.

Практически все 40-футовики – лодки новейших конструкций, спущенные на воду лишь в середине лета 2006 г. (что неудивительно – окончательно правила нового класса, получившего официально прозаическое название «Class40», только что утвердили), но уже успевшие продемонстрировать незаурядные ходовые качества, поэтому класс мгновенно получил прозвище «ревушие сороковые», и вполне оправданно. Действительно, яхты «Class40» (даром, что формально скромнее широко известных «Орег 60») имеют весьма впечатляющие характеристики, особенно в части энерговооруженности. Лучшие из представленных в «Ромовом рейсе» 40-футовиков способны на попутных курсах нести более 250 м² парусности при водоизмещении, не превышающем 4.6 т, т.е. свыше пресловутых 50 м² на каждую тонну водоизмещения.

Не меньшее внимание привлекал и заслуженный класс «Орег 60», энерговооруженность яхт которого, к слову сказать, дошла уже до 60 м²/т – вообще трудно вообразимая величина для океанской гоночной яхты, управляемой одним человеком. Ну попробуйте представить себе «шестерку» водоизмещением в одну тонну! Впрочем, главной причиной интереса к «Орег 60» был ожидаемый в 2007 г. старт кругосветной одиночной гонки «Vendee Globe», в преддверии которой многие яхтсмены уже стали приобретать новые лодки, резонно полагая, что лучшего шанса столь серьезно проверить их в деле перед грядущим испытанием тремя океанами может и не представиться. Итак, в этом классе обозначились основные соперницы: три новые с иголки «Delta Dore», «PRB» и «Темнос II», еще три серьезно модернизирован-

ные – это известные, «VM Matriaux» (бывший «Bonduelle»), «Sill et Veolia» и «Virbac-Paprec».

Знаковым показалось широкое участие 60-футовых тримаранов: после разгрома 2002 г. число этих судов в мире резко сократилось, и в последние годы редко какое соревнование собирало больше семи-восьми машин такого класса на одной дистанции. В этот раз, напротив, на старт вышли целых 15 аппаратов, так что хоронить класс «ORMA 60» все-таки рано.

29 октября 74 яхтсмена (12 человек по разным причинам на дистанцию не вышли) взяли старт при ровном северо-западном ветре, стараясь как можно быстрее преодолеть пресловутую первую тысячу миль. Именно такое расстояние отделяет место старта «Ромового рейса» от тропических широт с теплым солнцем и умеренными ветрами. Как водится, вперед дружно рванули многокорпусники (старт одно- и многокорпусникам дали совместный), и уже через два часа зеленая «Groupeama» Фрэнка Камма «везла» даже ближайшим преследователям более двух миль отрыва.

Подобным успехом, однако, могли похвастаться далеко не все французы. Уже в понедельник, менее чем через двое суток после старта, один из фаворитов гонки – Винсен Рю – был вынужден сойти с дистанции: на его новейшей «PRB» сломалась мачта. Это довольно редкая поломка в наши времена на «Орег 60», сейчас у яхт все больше ломаются кили.

Винсен, однако, достойно справился с ситуацией – в одиночку поздно вечером при пятибалльном ветре и волнении он смог спасти обломившуюся у самой палубы мачту, втянув ее на борт и закрепив на палубе, хотя на это ему понадобилось несколько изнурительных часов тяжелой и опасной работы, когда один неверный шаг означал гибель – помочь было бы просто некому. Такое мужество, упорство и хладнокровие гонщика вызывают глубокое уважение.



«Я не мог поступить иначе, – объяснил впоследствии яхтсмен, вернувшись под мотором в гавань. – Поломку мачты надо было расследовать, тем более что это уже вторая авария на яхте с подобной проводкой такелажа*. На мой взгляд, причина в неверном расчете всей конструкции** – надо бы как следует посидеть с калькулятором над расчетами, а возможно, и я где-то сделал ошибку. Любимая мной система с тремя парами настраиваемых вант и поворотной мачтой-крылом все же не так проста для управления в одиночку, хотя и имеет свои преимущества. Во всяком случае, фабричных дефектов изготовления мачты не видно».

Следующим неудачником регаты стал 40-футовый тримаран класса 3 «Switch.fr», перевернувшийся 1 ноября в довольно-таки невинных условиях (ветер – не сильнее 9 м/с). Здесь, впрочем, с причиной переворота все было вполне очевидно – пока яхтсмен переодевался в каюте, готовясь убрать спинакер, мощный порыв ветра перевернул лодку через нос. Тип оверкиля, ставший уже «традиционным» для многокорпусника. Поломка автопилота, который якобы не смог удержать на нужном курсе шедшую под спинакером яхту, оказалась ни при чем – впрочем, вряд ли можно обвинять неожиданно оказавшегося в воде человека в том, что он не смог сразу же назвать точную причину случившегося. На помощь немедленно были направлены вертолет и оказавшееся поблизости грузовое судно, но всех опередил участвующий в гонке 40-футовик «Cote d'Amur», он и подобрал невезучего яхтсмена уже через три часа после аварии. Яхту же пришлось бросить с работающим аварийным маячком в надежде спасти ее позднее.

Проблемы тем временем начались и у лидера гонки – заочно знакомого многим читателям «КиЯ» британца Брайана Томпсона, ближайшего соратника Стива Фоссетта в его многочисленных рекордных плаваниях. На 60-футовой «Artemis» одновременно забарахлили два автопилота (причем один из них вышел из строя и программно, и аппаратно) и обычное рулевое управление, что превратило гонку в подлинную пытку. Менее чем за сутки постоянно сражающийся с непослушным оборудованием яхтсмен «подарил» своему основному сопернику Ролану Журдэну более 100 миль и переместился с первого на четвертое место среди «Open 60». Чтобы яхта хоть как-то смогла управляться и



держаться на курсе, Брайану пришлось взять еще один риф. Это стало тяжелым ударом для гордого жителя Туманного Альбиона, который всерьез рассчитывал победить в регате и стать таким образом первым англичанином, выигравшим «Ромовый рейс» – за 20 лет это еще ни разу не удавалось никому (блистательная победа Эллен МакАртур в 2002 г. – победа англичанки).

4 ноября стало тяжелым днем еще для одного нашего знакомого – Стива Рависсена, участника прошлогодней гонки «Nokia Oops Cup» в центре Петербурга. Он вновь выступал на тримаране «Orange Project», однако это не то судно, которое перевернулось осенью прошлого года в ходе гонки «Transat Jacques Vabre» – та яхта погибла безвозвратно. Весь день на лодку налетали тяжелые шквалы, сильно затруднявшие видимость – меж тем было известно, что как раз где-то в этом районе болтаются два смытых с борта торгового судна контейнера. Несмотря на постоянное бдение на палубе, 

* На «PRB» применена довольно редко встречающаяся «бескраспичная» проводка стоячего такелажа с тремя парами управляемых яхтсменом вант, приходящих на оконечности двух длинных аутригеров, установленных под углом к ДП судна (к слову сказать, занявшее второе место в гонке яхта «VM Materiaux» Жана ле Кама имела такое же вооружение). В 2004 г. «PRB» уже теряла мачту, имевшую подобное вооружение.
** Бюро Брюса Фарра, спроектировавшее «PRB», вероятность такой ошибки, как водится, категорически отрицает.



полностью избежать коллизии Стиву не удалось. В ночь на 5 ноября руль яхты все же задел за какой-то подводный предмет – однако им оказалось небольшое морское животное. Повреждения были невелики, но яхте все же пришлось зайти на суточный «пит-стоп» на Азорские острова.

В то же самое время всех поразил невиданный триумф Лионеля Лемоншуа: перейдя с так и не доведенной до ума «Gitana X» на более консервативную по конструкции, но зато лучше поддающуюся настройке «Gitana XI» Лионель развил просто невиданную скорость, поймав самый настоящий гоночный кураж: дистанцию в три с половиной тысячи миль его тримаран буквально пролетел со средней скоростью выше 19 уз. Новый рекорд трассы отныне стал равняться 7 дням 17 ч и 19 мин. Это просто феноменальный результат. Чтобы оценить вклад французского гонщика в дело повышения средней скорости парусных судов в ходе океанских гонок, следует напомнить, что наилучший результат на этой дистанции, до этого момента принадлежавший Лорену Буаньону (1998 г., тримаран «Primagaz»), был почти вдвое хуже: 12 дней 8 ч 41 мин.

Победе Лионеля Лемоншуа способствовал ряд обстоятельств. Во-первых, конечно, отсутствие необходимости сражаться с постоянно капризничавшей матчейей. «Машина-то задумана гениально – только вот никак ходить не хочет», – так однажды высказался Лионель про «Gitana X» и в сердцах добавил крепкое выражение в адрес злополучного тримарана и его создателей. Во-вторых, безусловно, сыграло свою роль повышение его статуса в команде барона Ротшильда, где он стал первым пилотом и фактически спортивным директором. В-третьих, по трассе «Ромового рейса» вели его на этот раз целых два погодных раутера, в

буквальном смысле не отрывавшихся от прогностических карт и прокладки маршрута (в «Route du Rhum» это не запрещено). Благодаря столь тщательному сопровождению (и незаурядному мастерству гонщика – кто же с этим поспорит?!), уже на второй день пути «Gitana XI» смогла обойти тогдашнего лидера – Фрэнка Камма – и потихоньку начала наращивать отрыв, развивая порой 35-узловую скорость. А в дальнейшем погода все сама решила за Лионеля – когда его яхта уже мчалась к Пуэнт-а-Питру, подгоняемая попутным пассатом, весь остальной флот «ORMA 60» только-только заканчивал борьбу с очередным циклоном, и вторая лодка на финише появилась лишь спустя полдня.

В этой борьбе вновь не повезло Стиву Рависсену. Вскоре после выхода с Азорских островов его тримаран перевернулся – практически в точно такой же ситуации, в какой год назад он оказался со своим братом. Гонщика подобрал российский танкер «Охтинский мост», а вот новехонький тримаран вновь пришлось бросить в океан. «Традиция складывается...» – грустно пошутил начальник Стива, глава команды «Orange» Бруно Пейрон.

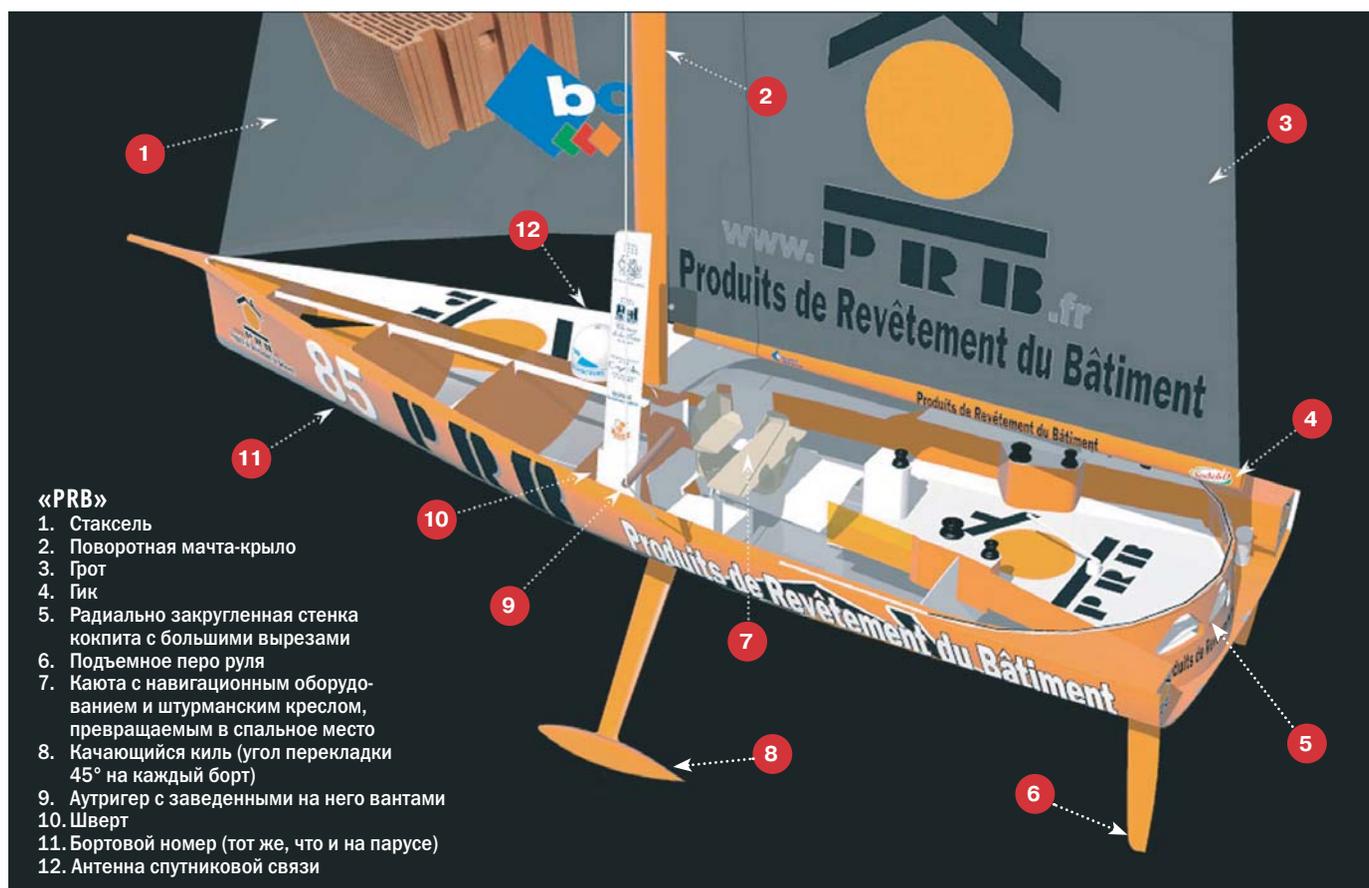
Однако нельзя не отметить, что прошедшие после злополучной «Route du Rhum» 2002 г. четыре года оказались очень плодотворными для строителей и пилотов 60-футовых тримаранов. Преподанные тогда уроки были хорошо выучены – и дело даже не только в том, что среди 60-футовых многокорпусников с дистанции сошла всего одна лодка. Гораздо интереснее то, что из 11 финишировавших лодок этого класса сразу девять (!) смогли побить упоминавшийся выше рекорд Л.Буаньона. Причем речь не идет о каких-то особо благоприятных погодных условиях – их, судя по сообщениям с дистанции, в общем-то и не было. Просто в развитии

Рентген-схемы двух яхт класса «Ореп 60», спроектированных практически по одинаковым требованиям заказчиков, но относящихся к разным поколениям лодок: «Sill et Veolia» (2004 г.) и новейшей «PRB» (спущена на воду в сентябре 2006 г.).



«Sill et Veolia»

1. Качающийся киль с балластным бульбом (угол перекладки – 40° на каждый борт)
2. Подъемное перо руля
3. Антенна спутниковой связи
4. Погон гика-шкота
5. Выносная консоль с радионавигационным оборудованием, системами связи и аварийным буюм EPIRB
6. «Кофейная мельница», приводящая в движение любую из шкотовых лебедок
7. Шкотовые лебедки носовых парусов
8. Пьедестал с универсальной лебедкой, на которую выведен гика-шкот, а также все фалы и оттяжки
9. Штурманская рубка, спальное место гонщика (по левому борту), камбуз (по правому борту)
10. Кинжальные шверты
11. Закрутки стакселей
12. Аутригер с заведенными на него вантами



класса произошел определенный скачок: ряд постепенно вводимых усовершенствований (тут и бананообразная форма поплавков, и изогнутые шверты-крылья, и оригинальная проводка стоячего такелажа, сделавшая корпуса намного жестче, и многое другое) придали классу важное качественное изменение.

Ну и Атлантика в этот раз в целом оказалась более милостива к яхтсменам, чем четыре года назад. Из 74 стартовавших яхтсменов с дистанции сошли 12 – лишь шестая часть, отнюдь не половина, как бывало раньше. В самом «болезненном» классе 60-футовых тримаранов сошел один только Рависсен – даже 60-футовые однокорпусники и те понесли большие потери. Новый «Class40» тоже отлично зарекомендовал себя: из 25 стартовавших лодок до финиша не дошли лишь две.

Удачно финишировали и «Open 60», сразу три яхты пришли с рекордным временем, причем двое лидеров (а ими оказались давние друзья-соперники Ролан Журдэн и Жан ле Кам) сражались за победу до последнего – на финише их яхты разделяло менее получаса.

Итоги нынешнего «Ромового рейса», на мой взгляд, можно подвести следующим образом: история 2002 г. не прошла даром, конструкторы и гонщики нашли новые пути совершенствования конструкции быстроходных яхт и тактики управления ими. Сильно шагнула вперед и прикладная синоптическая метеорология. Результаты «Route du Rhum 2006» хорошо укладываются в диаграмму, свидетельствующую о стремительном повышении в последние годы и средних, и максимальных скоростей на дистанциях океанских гонок – как одиночных, так и с полными экипажами. Видимо, скоро станет нормой средняя скорость однокорпусной яхты в 15 или даже 16 уз, а для многокорпусника эта цифра может перевалить и за 20...



Основные данные яхт «Sill et Veolia» и «PRB»

	«Sill et Veolia»	«PRB»
Длина, м	18.28	18.28
Ширина, м	5.50	5.85
Осадка, м	4.50	4.50
Водоизмещение, т	8.55	8.50
Высота мачты, м	26.8	25.2
Площадь парусности, м ² :		
– на попутных курсах	260	310
– на полных курсах	560	520
Конструктор	Марк Ломбар	«Farr Yacht Design»

Сравнивая обе яхты, можно увидеть немало общего (например, схему проводки стоячего такелажа с тремя парами вант, заведенными на аутригеры, а также поворотные мачты-крылья, что было обусловлено требованиями design brief). Но есть и существенные различия, например, на «Sill et Veolia» шпор гика крепится на палубе, за счет чего стало возможным отказаться от оттяжки гика-шкота. Грот зато пришлось выполнить со свободной нижней шкаториной, что ухудшило его аэродинамику. На «PRB» шпор вернулся на прежнее место – на мачту. Обращает на себя внимание транцевая стенка ее кокпита с большими вырезами – для снижения аэродинамического сопротивления. Кроме того, на «PRB» кокпит намного просторнее (из-за выноса антенн приемопередающих устройств в нос). Рули «PRB» более эффективны, поскольку имеют сверху ограничивающую шайбу в виде днищевой части корпуса, в то время как рулевой механизм «Sill et Veolia» за счет выступающих за кормовую срез деталей создает большее гидродинамическое сопротивление. Все это способствует и более легкому выходу «PRB» на глиссирование по сравнению со своей конкуренткой.