

Очередная, 61-я по счету гонка по маршруту Сидней–Хобарт – традиционное предновогоднее развлечение яхтсменов южного полушария – ожидалась большинством зрителей и специалистов с особым интересом. В ней впервые должны были встретиться в очной борьбе концептуально разные океанские гоночные яхты: огромные 98-футовые супермакси и яхты нового, но уже сказавшего свое веское слово в борьбе за скорость под парусами класса VOR 70. Фактически речь шла о прямом столкновении двух путей развития «спринтеров океана»: европейского и австрало-новозеландского.



› **Артур Гроховский.**
Фото Карло Борленгу/«Rolex»

Битва Давида с Голиафами

Гонка Сидней–Хобарт – мероприятие культовое. Хотя зачеты в ней идут по различным (в зависимости от дивизиона стартующих яхт) системам гандикапа, больше всего ценится победа абсолютная, без «пересчета». Разумеется, одержать такую победу можно лишь на яхте, обладающей абсолютно высокой скоростью, и, поскольку хрупкие многокорпусники на дистанцию не допускаются, то победа всегда остается за яхтами класса супер-

макси. Эта регата фактически и привела к созданию своеобразной «породы» крупных гоночных лодок, строящихся в Австралии и Новой Зеландии и обладающих некоторыми характерными чертами – об одной такой яхте наш рассказ в начале этого номера (с. 20–26).

Чсть флота австрало-новозеландских супермакси отстаивали три яхты: «Maximus», уже знакомый читателям «Кия», «Skandia» и новая лодка «Wild Oats XI», очень близкая по конструк-

ции к «Alfa Romeo 2» и сошедшая с чертежной доски все того же бюро «Reichel/Pugh». К сожалению, сама «Alfa Romeo 2», в сезоне 2006 г. обыгравшая «Wild Oats XI» практически во всех соревнованиях, на старт гонки Сидней–Хобарт не вышла – осталась в Европе.

За «команду» VOR 70 играли две яхты: знаменитая «ABN Amro One» все с тем же Майком Сандерсоном в качестве шкипера и ее не менее име-



нитая сестра «ABN Amro Two», серьезно модернизированная и вышедшая на старт под новым именем «Ichi Van» и новозеландским флагом. Интересно, что вместо штатных девяти человек (как предписывалось правилами «Volvo Ocean Race») на борту «ABN Amro One» находилось аж 17 членов экипажа!

Сама по себе дистанция гонки Сидней-Хобарт разбивается на четыре участка: сравнительно короткий и практически ничего не решающий выход из

Сиднейской бухты на простор, долгая дорога «вниз» вдоль австралийского берега, рывок через Бассов пролив и обгибание о.Тасмания. Понятно, что основная борьба разворачивается на длинном отрезке вдоль береговой линии. Маршрут вроде бы «трамвайный», но вследствие большой протяженности не так прост, как может показаться. Лодки идут вниз вдоль сравнительно неширокой прибрежной полосы, но при этом уход в море дает возможность

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater18

31 год успешной работы
 11 лет в России!

Crown Blue Line **Sunsail**
 официальный представитель в России

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, КАРИБИ, 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



«ABN Amro» со сломанной мачтой возвращается в Сидней



Вертолет снимает раненого яхтсмена с борта «Maximus»

поймать выгодное попутное течение, в то время как движение ближе к берегу сокращает преодолеваемую дистанцию и позволяет в ряде случаев использовать благоприятный береговой бриз. Поэтому здесь по-прежнему определяющим является решение типичной для многих регат задачи: идти ли в море или «в берег». Традиционно сложной считается первая ночь гонки, поскольку именно от принимаемых в это время на борту яхт тактических решений зависит, будешь ли ты идти в лидерах или тебе придется стать догоняющим. Есть и одно простое местное правило, касающееся завершения гонки вообще: «Если яхта без поломок прошла первые сутки гонки, то она точно дойдет до финиша».

Для грамотного решения этих задач требуется точное понимание характера «южного бустера» – мощного циклона, обычно в это время подходящего к юго-восточной оконечности Австралии. Удачное использование этой довольно глубокой депрессии дает гонщикам возможность быстро проскочить на наиболее сложный в тактическом отношении участок, за что ее и прозвали «бустером», т.е. ускорителем. В этом году, однако, циклон подошел так неудачно, что первые сутки могли стать сплошной лавировкой, что, в свою очередь, отчасти могло нивелировать различие в ходовых качествах крупных яхт, выводя на главу угла. Как выразился навигатор «Ichi Van» Уилл Оксли, «многое, если не все, решится тогда, когда вечером первого дня придется делать первый поворот на лавировке на левый галс».

Критическим гонщики считают и Бассов пролив, где гидрометеорологические условия настолько сильно разнятся от условий австралийского побережья, что множество поломок яхт приходится именно на этот час-

ток пути. Ветра скоростью 15–20 м/с и выше тут не исключение, а если они накладываются на и без того сильное течение в проливе (или, напротив, идут навстречу ему), то могут задать неплохую трепку самой сильной команде и самой быстрой яхте. Однако на самом деле прохождение южной оконечности Австралии – задача куда более трудная: здесь сравнительно мелкий континентальный шельф, уходящий на большие глубины, и крепкие южные ветра, дующие против сильного встречного течения. Все это вместе взятое образует сильнейшую волновую толчею, через которую удачно провести свою яхту – дело не из легких. Впрочем, дистанция гонки Сидней–Хобарт, формально считающаяся прибрежной, относится к сложным, подлинно океанским: как-никак, а «ревущие сороковые» – вот они, рукой подать.

Метеорологические условия в этом году имели принципиальное значение и для означенного выше концептуального спора двух различных яхтенных архитектур: практически все признанные авторитеты сходились на том, что при ветрах скоростью не более 12 м/с преимущество получают теоретически более скоростные австралийские супермакси, а вот при более сильных ветрах капитанам этих хрупких гигантов уже придется притормаживать (что произойдет с этими яхтами в противном случае, наглядно показала гонка двухлетней давности, и повторять этот печальный опыт никому не хотелось*). В то же время обе явно более живучие «ABN Amro», прошедшие обкатку всеми океанами мира, смогут еще мчаться во всю силу, а вот в слабые ветра, как показала прошедшая гонка «VOR 2005–2006»,

*Тогда яхта «Skandia» потеряла киль и едва не погибла, серьезные аварии получили и две другие крупные яхты.

они не очень-то конкурентоспособны. Поэтому интрига намечалась довольно острая – на карту ставились и честь капитанов, и деньги спонсоров, и реноме (вместе с будущими заказами) конструкторов лодок.

Прогноз на начало гонки гласил: «Ветер от юга и юго-запада скоростью 5–7 м/с с постепенным усилением до 8–10 м/с. К югу – усиление до 10–15 м/с, высота волны в открытом море 3–4 м». Надо отметить, правда, что после получения прогноза шкипер «ABN Amro One» Майк Сандерсон несколько снизил накал страстей, заявив, что не рассчитывает на абсолютную победу в гонке, а только на пересчет по гандикапу. Очень расстроен прогнозом был и Грант Варрингтон, шкипер и владелец огромной «Skandia»: «В прошлом году мы вынули из бульба две с половиной тонны балласта, готовясь к гонке с попутными ветрами. Теперь же с облегченным бульбом нам всю дорогу предстоит идти в крутой бейдевинд, т.е. фактически лежать на борту почти все 600 миль пути. Невеселое известие...»

Начало гонки выдалось удачным для всей «большой пятерки»: марку, означающую выход из Сиднейской бухты в открытое море, плотной группой первыми миновали три австралийских супермакси и обе яхты класса «VOR 70». Ко всеобщему удивлению, практически вслед за группой лидеров (отстав от них всего на 11 мин.) верхний знак обогнула и древняя 74-летняя «Maluka» длиной всего-навсего 9 м, шедшая, правда, под командованием Шина Лангмана – одного из самых авторитетных гонщиков Австралии. Вот что значит умелый навигатор на борту! Оказывается, Шин умеет отлично справляться не только со сверхсовременными судами, но и старенькие лодки в его руках обретают второе дыхание, пусть и ненадолго. Дальше пути гонщиков

стали помаленьку расходиться: австралийская тройка держалась ближе к генеральному курсу, «70-ки» же пошли мористее в расчете на попутное течение. Тем не менее в течение достаточно долгого времени все пять яхт держались довольно близко друг к другу, находясь в пределах прямой видимости. Гонку, как и ожидалось, возглавляла «Wild Oats XI», но, вопреки многим прогнозам, яхты «VOR 70» шли очень близко к австралийским 98-футовикам, даром, что проигрывали им почти 30 футов длины по ватерлинии. Это оказалось неприятной неожиданностью как для капитанов последних, так и отчасти для их конструкторов. Гонщиков же куда больше беспокоил другой вопрос: когда ветер изменит направление с юго-восточного на юго-западное? От верного прогнозирования этого зависела вся тактика лавировки в первую ночь гонки. Здесь тактически более грамотным оказался экипаж «ABN Amro One», прошедший под командованием Майка Сандерса огонь, воду и медные трубы. К полуночи голландская яхта серьезно прибавила в скорости и уже к двум часам ночи «везла» примерно пять миль отрыва своей основной сопернице «Wild Oats XI».

К сожалению, этот тактический успех оказался максимумом того, что капризная фортуна на этот раз предложила победоносной «ABN Amro One» – в три часа пополудни с ее борта сообщили о потере мачты. Не успели в штабе гонки переварить эту новость, как через 20 мин. о такой же поломке сообщил и «Maximus» – один из «голиафов». При этом если на голландской яхте все обошлось без дополнительных повреждений, то на «Maximus» оказались тяжело ранены обломками падающего рангоута сразу шестеро членов экипажа. Яхта запросила срочную помощь. Вскоре о потере мачты сообщил еще один участник – яхта «Endorfin».

«С гонки сняли скальп», – так образно выразился один из организаторов, говоря о ночном происшествии. Это действительно досадно – ведь и «ABN Amro», и «Maximus» имели все шансы выиграть гонку или, по крайней мере, войти в число призеров. Окончательные причины поломки мачты на «ABN Amro» – по крайней мере, на момент написания статьи – были неизвестны. Мачта обломилась чуть выше первого ряда краспиц, потеряв устойчивость сечения, при этом весь такелаж остался целым. Поломка произошла при порыве ветра скоростью «всего» около 19 м/с – «ABN Amro» бывала и в более крутых переделках.

С «Maximus» все было понятно с первого взгляда – на нем обломилось крепление форштага. Очевидно, что на остром курсе при крепком ветре мачте при таких обстоятельствах устоять практически невозможно, тем более на такой перегруженной парусами машине, как «Серебряная пуля»*. Так и случилось. Мачту в итоге снесло прямо в кокпит, где, как на грех, вахта и подвахта готовились к повороту оверштаг. Под давлением ахтерштага и бакштага огромная мачта навалилась на кокпит, придавив яхтсменов. От более тяжелых травм, а, возможно, и от гибели, их спасли только штурвальные колеса да «кофейная мельница», принявшие на себя удар и затормозившие падение мачты. Несколько часов ушло у экипажа на то, чтобы освободить своих раненых коллег, запутавшихся в такелаже и обломках рангоута. Помимо всего прочего, упавшая мачта повредила рулевое управление, а грот обмотался вокруг винта – красавица-яхта оказалась обездвиженной и ждала посторонней помощи, которая пришла только утром: с первыми лучами солнца вертолетчики сняли с борта трех наиболее тяжелораненных гонщиков, еще двоих забрали на борт патрульного катера подоспешные полицейские. В первую ночь гонка потеряла сразу семь яхт: из них шесть сошли с дистанции, а седьмая яхта «Ray White Koolmooloo» (кстати, победительница Сидней–Хобарт 1968 г.) затонула. Экипаж, по счастью, был спасен вертолет-

чиками и шедшей чуть поодаль яхтой «Adventure». Так, меньше чем за сутки гонка потеряла почти 10% числа стартовавших судов.

После этих драматических событий интрига гонки если и не исчезла вовсе, то во всяком случае сильно ослабла. Борьба за победу превратилась в соперничество двух супермакс – немолодой уже «Skandia» (вдобавок с неудачно облегченным фальшкилем) и «Wild Oats XI», победительницей предыдущей Сидней–Хобарт, хорошо обкатанной и настроенной лодкой с агрессивным экипажем. Тем не менее «Skandia» коршуном «вцепилась» в свою молодую соперницу, повиснув в трех милях у нее за кормой.

Увы, и этот незначительный успех сопутствовал ей недолго: ровно через сутки после старта обломился шверт – вещь, для яхты с поворотным килем, да еще на преимущественно острых курсах, совершенно необходимая. Экипаж попытался бороться с этой напастью, уменьшая угол отклонения поворотного киля с 40° до 20° и даже 15°, но даже при этом разрыв с лидером стал увеличиваться на глазах.

В этой ситуации уже ничто не могло помешать «Wild Oats XI» выиграть гонку, что она спокойно и сделала с результатом 2 дня 8 ч 52 мин. и 33 с. Яхта более чем на 10 ч ухудшила свое победное время прошлого года (рекордное на этой дистанции), зато стала первой с 1964 г. двукратной абсолютной победительницей этой интересной регаты. Это, без сомнения, заслуженный успех. Но вот только ожидавшаяся всеми битва

* Популярное прозвище этой яхты.

