

Уроки Монте-Карло



В начале февраля 2007 г. в яхт-клубе Монако в 23-й раз проводилась крупная международная парусная регата «Primo Cup – Trophée Credit Suisse», в которой в общей сложности приняли участие без малого полторы сотни экипажей из 10 стран Европы. Это состязание традиционно открывает европейский сезон гонок на международных и национальных однокорпусных монотипах: в нем стартуют яхты, к примеру, таких известных гоночных классов, как «Melges 24», «Beneteau 25 Platu» и «Mumm 30».

Именно последний из упомянутых классов в этом году интересен нам – в Монако в нем приняли участие сразу три российских (а точнее, питерских) экипажа, в составе которых были известные в петербургском парусном спорте люди: Борис Хрящев, Владимир Никитин, Илья Бриллиантов, Александр Куликов, Олег Чугунов – все эти имена хорошо знакомы яхтсменам прежде всего Северо-Запада России. В классе «Mumm 30» в регате были заявлены 19 экипажей, но на старт вышли 17. Для большинства российских участников это было первое реальное соприкосновение с классом «Mumm 30», и только один экипаж под водительством «играющего тренера» Олега Чугунова проводил второй сезон на яхте этого типа: одна такая лодка («Джага 2») уже «поселилась» и в Санкт-Петербурге.

Безусловно, отсутствие гоночного опыта не давало нашим спортсменам никаких оснований претендовать на высокие места. По сути, российские яхтсмены гонялись между собой (этакий питерский «междусобойчик в Монако»), практически не вмешиваясь ни в борьбу за призовые места, ни даже в за место в первой десятке. Все в полном соответствии с известным принципом: «Главное – не победа, а участие» (надемся, что это лишь временно). Да и яхты были взяты гонщиками в чартер всего за несколько дней до старта (аренда «Mumm 30» на шесть дней обошлась одному из экипажей в сумму чуть более 3 тыс. евро) с теми парусами, которые уже на них были. В этих условиях, конечно же, трудно бороться с лидерами класса, гоняющимися на собственных хорошо настроенных лодках с новыми



выхоженными парусами. Разумеется, наши ребята до начала самих гонок успели провести несколько спарринг-заездов друг с другом, но, по свидетельству самих же яхтсменов, выполнялись они почти спонтанно – без какого-либо четко составленного предварительного плана таких тренировок. Сами гонщики вполне объективно оценили свое знание матчасти пока «на троечку». По словам Сергея Брюзги, наши яхтсмены пока не могли идти на равной с другими лодками класса скорости: они легко «уезжали» от наших ребят, особенно при усилении ветра. Более или менее на мировом уровне мы умеем работать с парусами, а вот навыки серьезной тактической борьбы и грамотной «рулежки» в сложных волновых условиях у нас пока очень слабы. Во всяком случае, для соревнований подобного класса.

Еще одной проблемой для российских спортсменов стали специфические погодные условия на акватории вблизи Монако: неприятная короткая волна при отсутствии ветра или его затихании, бороться с которой наши гонщики так и не научились. Иностранцы же участники справлялись с ней очень легко, постоянно поддерживая хороший ход своих яхт. Особенно сложными выдались условия послед-

него дня гонок: с моря пришла сильная зыбь высотой полтора-два метра, причем при противном ветре. Иными словами, в гонке пришлось лавировать по волне, а под спинакером, наоборот, идти против нее – не часто встретишь подобную «закавыку»! Говоря о погодных условиях, нельзя не отметить и то, что ни в один из гоночных дней не оправдались предварительные про-

комы, поскольку первые два места в итоге заняли именно жители Монако, по определению хорошо знающие местные условия.

К этим непростым обстоятельствам россияне, к сожалению, добавили и свои собственные ошибки. Закрутка спинакера на штаг, наезд на поворотный знак, фальстарт – вот лишь часть тех причин, из-за которых они показали довольно слабые результаты. Лучший из приходов у наших парней – девятый (ну все-таки хоть раз попали в десятку!), занятые в общем зачете места – 14-, 16- и 17-е.

Что ж, первый блин вышел комом (надеемся, что лишь пока). Но не боги горшки обжигают – не исключено, что в скором будущем в классе «Mumm 30» россияне будут чувствовать себя столь же уверенно, как сейчас, например, в «Драконах». Почему бы и нет?

Основные данные

яхты «Mumm 30»

Длина, м:	
– макс.	9.43
– по КВЛ	8.40
Ширина, м	3.07
Осадка, м	2.10
Водоизмещение, кг	2036
Площадь парусности, м ²	55.68
Конструктор	Брюс Фарр
Лицензированные верфи-строители	«DK Yachts» (Малайзия), «US Watercraft» (США) и «Ovington Boats of Tynemouth» (Великобритания)

гнозы погоды – каждый день обещали ветер свыше 5 баллов, но все время дули слабые ветра, хотя все гонщики настраивались именно на сильные. Местным яхтсменам, судя по всему, эти обстоятельства были хорошо зна-

О яхте «Mumm 30»

Проект яхты разработан компанией «Farr Yacht Design» как строгий моно-тип (One Design Class) для морских и прибрежных гонок без учета каких-либо существующих правил обмера с расчетом на малочисленные команды с относительно умеренным бюджетом. Лодка отличается очень высоким восстанавливающим моментом (доля балласта в водоизмещении составляет почти 47%), глиссирующими обводами, небольшим водоизмещением, «дробным» парусным вооружением 5/6 с очень маленьким перекрытием грота, топовым спинакером и отсутствием бакштагов, а также очень жестким сэндвичевым корпусом, изготовленным из эпоксидных препрегов с пенопластовым наполнителем. Руль и мачта – углепластиковые.

Лодка имеет очень красивый внешний вид и высокие ходовые качества (особенно в слабый ветер) как на полных курсах, так и в лавировку, отличается высокой спортивностью, отчасти приближающей ее по технике управления к гоночным швертботам.

Правила класса строго задают верхнюю границу веса участвующего в гонках экипажа – не более 525 кг (все экипажи перед началом гонок обязательно проходят процедуру контрольного взвешивания). Стоимость «умеренно подержанной» лодки в очень хорошем состоянии колеблется сегодня от 50 до 75 тыс. евро.

