

# Эскалация гигантизма продолжается



Винсен Лорио-Прево и Марк Ван Петегем

После некоторого затишья ситуация в классе гигантских многокорпусников «G» вновь начала обостряться. Не успели корпуса новейшего 105-футового тримарана «Groupama III» Фрэнка Камма коснуться воды, как, словно чертики из табакерки, наружу выскочило еще несколько уже реализуемых проектов!

Павел Игнатьев. Фото DPPI

Итак, к существующим сегодня судам этого класса – таким, как великолепный «Orange II» и «Gerónimo» – в ближайшее время должны прибавиться еще три (что характерно – исключительно французских) тримарана: «IDEC», «Sodebo» и «Banque Populaire V», причем первый – «IDEC» – был спущен на воду 19 июня 2007 г.

Что же вызвало такой взлет интереса к весьма недешевым и сложным в управлении гоночным машинам? Ответ находится довольно просто: это, увы, кризис. Кризис класса 60-футовых тримаранов. Мы в журнале в последние годы неоднократно писали о сложной судьбе этого класса яхт, буквально тающего на глазах, и вот теперь можно сказать окончательно: многокорпусные 60-футовики практически исчезли с океанских дистанций. Умер разыгрывавшийся в этом классе «Nokia Oors Cup», красочный финал которого петербуржцы могли наблюдать на акватории Невы в 2006 г., еле-еле теплится и французское соревнование ORMA, в котором едва ли не на «общественных началах» принимают в этом году участие четыре уцелевшие лодки. Поэтому и спонсоры, и опытные гонщики решили обратить внимание на более крупные многокорпусники: те, которые могут побороться за абсолютные рекорды длительных океанских переходов, включая, безусловно, кругосветное плавание.

Именно это, видимо, и стоит считать первой причиной стремительного возрастания чис-

ленности гоночных машин класса «G»: все-таки тем, кто привык гоняться на скоростных многокорпусных судах, трудно заставить себя смириться с необходимостью выступать на однокорпусных лодках: скорость и ощущения – не те. Некоторые известные французские яхтсмены так и говорят: «Гонки на тримаранах – это совершенно особый вид парусного спорта». Второй причиной, разумеется, является то, что борьба за такие почетные трофеи, как Кубок Жюль Верна, к примеру, прессой освещается очень широко, что позволяет эффективно «отрабатывать» спонсорские деньги.

Итак, что представляют собой новейшие французские гоночные тримараны? Нужно отметить, что на сегодняшний день пока нет единого хорошо «устаканившегося» взгляда на конструкцию большого океанского многокорпусника. Поэтому существуют две концепции: радикальная – делать 100-футовый тримаран с пропорциями гоночного 60-футовика – и сравнительно консервативная – делать более тяжелое и относительно более длинное судно. Примером реализации первой концепции может считаться новейший «Groupama III», второй подход нашел воплощение в строящемся (см. № 210) тримаране «Banque Populaire V» (любопытно, что оба судна спроектированы одним и тем же КБ Винсена Лорио-Прево).

«Banque Populaire V» особенно интересен своей конструкцией и размерами, выходящими за рамки нашего представления об океанских тримаранах: длина судна – почти 41 м! Это – хорошо обитаемый (так говорит заказчик – известный французский яхтсмен-одиноч-

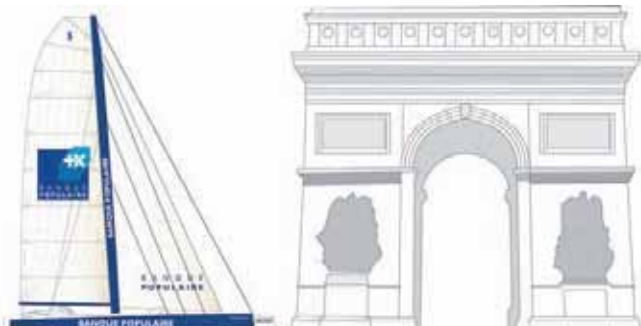




«Grouama III» на ходу

### Основные данные тримаранов «Grouama III» и «Banque Populaire V»

	«Grouama III»	«Banque Populaire V»
Длина, м	31.5	40.5
Ширина, м	22.5	23
Высота мачты, м	39	45
Площадь парусности, м <sup>2</sup> :		
– грот	356	466
– стаксель	201	248
– геннакер	472	608
Водоизмещение, т	18	23



Так смотрелся бы «Banque Populaire V» на фоне Триумфальной арки



Тримаран Э. МакАртур «Castorama B&Q»



### Основные данные тримаранов «Castorama» и «IDEC»

	«Castorama»	«IDEC»
Длина, м	22.9	29.7
Ширина, м	16.2	16.5
Высота мачты, м	30.6	32
Площадь парусности, м <sup>2</sup> :		
– на остром курсе	253	356
– на полных курсах	385	520
Водоизмещение, т	8.3	11

ник Паскаль Бидегорри) универсальный скоростной многокорпусник для гонок с полным экипажем, достаточно безопасный и рассчитанный на рекордные переходы по различным дистанциям. Конструкторы утверждают, что новый тримаран окажется очень скоростным даже в условиях слабых и умеренных ветров на всех курсах, при этом будет способен сохранять хороший ход и на сильном волнении.

В конструкции тримарана большое внимание уделено защите экипажа от ветра и волнения: этой цели, в частности, служат исключительно высокая кормовая поперечная балка и погон гика-шкота, между которыми, как в коконе, работает экипаж. Сильно изменена (по сравнению с ранними океанским многокорпусниками) планировка парусного вооружения: стаксель довольно маленький, причем точка крепления стаксель-штага отнесена от форштевня далеко назад, точно так же очень сильно в корму смещена и сама мачта, несущая большой грот. Подобное расположение мачты сегодня среди «продвинутых» конструкторов считается очень перспективным: грот лучше работает на большом волнении, а при усилении ветра нос яхты не так сильно вдавливаются в воду (последнее особенно важно для тримаранов с их небольшой плавучестью острых носовых оконечностей и вызываемым этим стремлением перевернуться через нос). Как следствие, конструкторы сочли возможным даже укоротить боковые поплавки, сделав их заметно короче основного корпуса (что нечасто можно увидеть на трехкорпусных судах – обычно носовые оконечности поплавков стремятся выдвинуть за форштевень главного корпуса, чтобы дополнительно подстраховаться от зарывания судна носом). Восприятие продольных нагрузок от мачты и парусов за счет проводки такелажа и силовой схемы яхты теперь тоже полностью передано на главный корпус: боковые полавки отныне – лишь средство поддержания поперечной остойчивости, они практически никак не участвуют в силовой схеме лодки. Разумеется, в конструкции яхты применены все последние находки, использованные на 60-футовых тримаранах ORMA: изогнутые в поперечном направлении шверты-крылья, качающаяся мачта и многое другое.

Когда «Banque Populaire V» окажется на воде и пойдет по тем же маршрутам, что и «Groupama III», будет очень любопытно сравнить, какая же из концепций победит: легкий и сравнительно небольшой (длиной 33 м) «Groupama III» или более длинный, узкий и тяжелый «Banque Populaire V» (обе яхты имеют сравнимую энерговооруженность)? Пока же счет в пользу «Groupama III», уже поставившей ряд новых рекордов – см. стр. 124.

Кстати, отметим, что под полными парусами энерговооруженность новых тримаранов достигает 50 м<sup>2</sup>/т.

Интересен и новый тримаран «IDEC» (см. № 210), построенный для известного одиночного гонщика Фрэнсиса Жуайона взамен разбитого им после своего кругосветного плавания. В отличие от «Groupama III» и «Banque Populaire» это судно предназначено для одиночных рекордных переходов, включая кругосветные – ну никак не могут французы позволить, чтобы абсолютный рекорд одиночного кругосветного плавания удерживала какая-то девчонка! Поэтому, чтобы побить рекорд Эллен МакАртур, Ф.Жуайон обратился к тому же конструктору, что проектировал тримаран «Castorama» для Эллен – к Найджелу Ирэнсу. Новая гоночная машина получилась намного круче «Castorama»: длина претендента на мировой рекорд кругосветного одиночного плавания – 29.7 м (лодка Эллен имеет длину «всего» 22.9 м) при почти такой же ширине. Пропорционально длине увеличена и площадь парусности: на острых курсах «IDEC» сможет нести 356 м<sup>2</sup> парусности против 253 м<sup>2</sup> у Эллен МакАртур, а на полных курсах общая суммарная площадь поднимаемых парусов на новом французском тримаране превысит 500 м<sup>2</sup>! Как утверждается, это первый крупный тримаран в мире, корпуса которого ламинированы с использованием метода инфузии, а не выклеены из препрегов. За счет этого, убежден Найджел Ирэнс, и стало возможным уменьшить водоизмещение яхты – она весит всего 11 т.

P.S. Франсуа Жуайон вышел в одиночное кругосветное плавание 23 ноября. На этот раз он собирается обогнуть Землю менее чем за 70 дней, значительно улучшив предыдущий рекорд Э.МакАртур (71 день, 14 ч, 18 мин. и 33 с). На момент верстки номера (2 декабря) он опережал график британки на 752 мили...

## Изготовитель ООО «Слайдер»

(843) 296-22-90, [www.slider-kazan.ru](http://www.slider-kazan.ru)

Длина наибольшая 5 850 мм  
 Ширина наибольшая 2 380 мм  
 Рекомендуемая максимальная мощность двигателя 140 л.с.



цена в базовой комплектации  
**330 000** руб.  
 сезонные скидки

Отчет об испытаниях читайте на стр. 30