

ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЕ



«MINI-TRANSAT 2007»

ВОСХОД
НОВОЙ
ЗВЕЗДЫ

Обе регаты стартуют во Франции, а большинство их участников составляют французские яхтсмены. В этом году, правда, часть национальной парусной элиты, обычно охотно принимающей участие в подобных соревнованиях, на старты не вышла из-за подготовки к кругосветке «Barcelona World Race» (и самом участии в ней), которая впервые в истории проводится в но-

вом формате с пребыванием на борту всего двух членов экипажа.

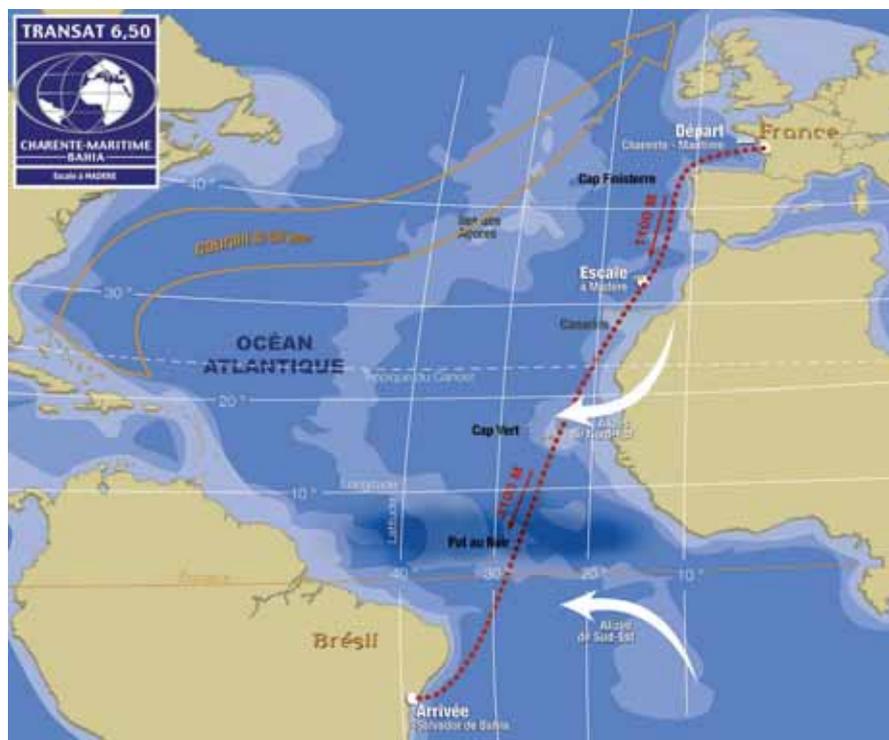
Гонка «Mini-Transat 2007» (правда, теперь она называется по-другому: «Transat 6,50 Charente-Maritime/Bahia») ныне стала юбилейной: впервые она была проведена ровно 30 лет назад, в 1977 г., в ответ на ту «гонку парусных вооружений», которой в 1976 г. стала традиционная одиночная трансатлантическая ре-

РЕГАТЫ 2007 ГОДА



Победитель гонки Ив ле Блевек

Павел Игнатьев. Фото Оргкомитета гонки



Маршрут регаты

Прошедший год прежде всего для европейских яхтсменов ознаменовался сразу четырьмя удачно проведенными трансатлантическими регатами. Пожалуй, за последнее время трудно припомнить хотя бы еще один сезон, в который вписалось такое множество «транзатов». Наиболее значительными среди этих состязаний можно считать два: «Mini-Transat 2007» и «Transat Jacques Vabre 2007», которые хоть и являются интернациональными гонками по форме, по существу все же остаются едва ли не домашними – для французов.

гата OSTAR. Те, кто интересуется историей океанского парусного спорта, без сомнения, помнят («КиЯ» № 66–67) две гигантские шхуны, выставленные тогда французской стороной: трехмачтовую «Vendredi 13» длиной более 30 м (капитан – Ив Фоконье) и четырехмачтовую «Club Mediterranea», длина которой превышала 70 м (капитан – Ален Кола). Бюрократии тогда было еще сравнительно немного, народ был легок на подъем, и уже через год состоялась «альтернативная» одиночная гонка на маленьких и дешевых (по первоначальному замыслу) яхтах. Из этой

гонки, популярный девиз которой звучит как «Швертбот против Атлантики*», вышло немало отчаянных одиночек, ставших впоследствии знаменитостями: Эллен МакАртур, братья Пейроны, Ив Парлье, Мишель Дежуайя и многие другие. Первые регаты нового формата проводились каждые два года, потом регулярный график немного сбился, и в итоге 16 сентября прошлого года у издавших

* И, хотя «Mini 6.50» – безусловно, не швертбот, она несильно от него отличается: водоизмещение лодок дивизиона «Proto» не превышает 672 кг, из которых ровно половину составляет балласт в бульбике.

виды стен небезызвестного форта Байярд эта популярная регата стартовала в 16-й раз. Необходимо отметить, что французы последнее время очень строго ограничивали численность участников, но в этот раз под наплывом массы желающих сдались, и в итоге на старт вышли сразу 89 судов – небывалая численность для подобной гонки.

Она имеет ряд и других особенностей. В частности, проводится строго на яхтах класса «Mimi 6.50» (в двух дивизионах – «Class» и «Proto»), дистанция разделена на две части с промежуточным финишем на порту-

гальском о.Мадейра и, вдобавок, еще проходит из северного полушария в южное, заканчиваясь в бразильском порту Байя. Цель такого деления изначально по замыслу организатора регаты Боба Салмона благородна: яхтсмен, который оказался не готов пройти всю дистанцию, мог завершить только первый ее этап (длинной 1100 миль) и не получить при этом клейма неудачника. Недаром за этим этапом надолго закрепилось прозвище «селектор». Длина же всей дистанции составляет 4200 миль по генеральному курсу, и ориентировочное время ее прохождения (с учетом стоянки на Мадейре) – около 40 дней. Говоря об особенностях трассы, отмечу еще, что первый этап проходит через известный своими погодными капризами Бискайский залив, а второй включает в себя плавание с попутными северо-восточными пассатами, и пересечение штилевой экваториальной зоны, так что гонщикам гарантированы все сюрпризы, на которые только способен Нептун.



Изабель Йошка – новая звезда одиночных гонок

Несмотря на задачу создать массовую и доступную едва ли не для каждого гонщика регату и лодку для нее, «гонка вооружений» быстро началась и в этом классе, что привело к его разделению на два дивизиона: сравнительно консервативный «Серийный» и «Proto», где периодически встречаются конструкции, аналогов которым не найти ни в одном другом классе. Достаточно вспомнить хотя бы знаменитый «трехмерный киль» («КиЯ» №191). По сути, регата стала своеобразным полигоном для жесткого тестирования новых идей, материалов и технологий: скромный бюджет и малое водоизмещение лодок-участниц сильно ограничивают конструкторов, что заставляет их изощряться в попытках «зарядить» яхту по максимуму. Опять же цена возможной неудачи (в прямом, денежном, выражении) здесь гораздо меньше. (Любопытно, кстати, что ряд известных



ныне конструкторов гоночных судов провел свои самые первые линии на ватмане именно в работе над лодками класса «Mini 6.50», на которых и прошли первую проверку многие технические идеи – от транцевых плит до угольных мачт.)

Но вернемся к самой регате. 16-го числа гонка стартовать не смогла: подошедший к западным берегам Франции холодный фронт принес порывистый ветер силой до 9 баллов. Оргкомитет решил не рисковать и отложил старт. Лишь 19 сентября 2007 г. 89 яхт вышли из гавани и при легком северо-западном ветре направились в Бискай. Здесь им предстояло решить первую тактическую задачу: на восточную часть Атлантики после прошедшего циклона навалилась огромная зона высокого давления с характерными для нее слабыми ветрами. Теоретически следовало идти севернее нее, значительно удлиняя свой путь, но решиться на это было непросто, поэтому подавляющее большинство гонщиков свято блюди известные правила, рекомендуемые в слабые ветра не отрываться от основной части флота. Но нашлись и смельчаки, которые все же решились рискнуть, выбрав при этом разные тактические решения: несколько капитанов предпочли обогнуть ан-

тициклон с севера и потом «спускаться» к Мадейре, а один особо хитроумный шкипер взял южнее, чтобы по кратчайшему маршруту «протиснуться» между антициклоном и испанским побережьем. Здесь Хавьер Хайзе – так звали этого гонщика – мог рассчитывать как на попутные (пусть и легкие) ветра юго-восточной части антициклона, так и на береговые бризы. Порядок прохождения спортсменами мыса Финистерре показал правильность северного варианта – взявшая предельно к норду молодая франко-немецкая гонщица Изабель Йошке закрепила свое лидерство, опередив быстрейшего из своих преследователей на 7 миль, в то время как рискованый «южанин» оказался лишь 44-м.

Как обычно, мыс Финистерре оправдал свою репутацию «делителя флота»: яхты, первыми обогнувшие его, раньше других почувствовали на себе дыхание пассата (а дул он со скоростью до 15 м/с), начав стремительно «улетать» от отстающих. Уже спустя всего несколько часов после прохождения «конца земли», Изабель Йошке оторвалась более чем на 20 миль от преследующих ее Самуэля Монарда и Ива ле Блевекса – единственных гонщиков, имевших шансы хоть как-то догнать ее. Большинство обозревателей, анализировавших первый участок маршрута, сошлись в одном: 30-летняя спортсменка безукоризненно управляет яхтой, легко решая сложные тактические и навигационные задачи и играючи опере-

жая многих весьма заслуженных и именитых гонщиков.

Несмотря на все усилия последних, они так и не смогли отыграться, и гонщица легко выиграла первый этап, пройдя его менее чем за 6 сут. и показав среднюю скорость 8.11 уз – весьма солидный результат для крохотной яхточки. Если учесть все успехи спортсменки в этом сезоне – она в классе «Mini 6.50» выиграла две гонки, а в остальных заняла два вторых места и одно третье, то очевидно, что на горизонте одиночного парусного спорта стала восходить новая звезда. Оставался лишь один вопрос: хватит ли у нее сил на второй, гораздо более длинный и изматывающий этап?

Старт второго этапа на о.Мадейра состоялся 7 октября при легких ветрах. Изабель предпочла не рисковать в стартовой суматохе (89 яхт на старте – это не шутки!) и держалась ближе к хвосту флота. Эта тактика оказалась более чем оправданной – в ходе плотного старта произошло несколько столкновений судов, а один гонщик лишился мачты буквально через несколько минут. Впрочем, очень слабый ветер давал возможность пострадавшим вернуться, быстро отремонтироваться и вновь выйти в море, не сильно отстав от основной части спортсменов. На этом проблемы гонщиков не закончились – через сутки лишился мачты

еще один участник, француз Эммануэль Лорен. Усилившийся до 20 м/с пассат вызвал поломки на трех других лодках, вынудив яхтсменов уйти для ремонта в порт Санта-Круз де ла Пальма. В свою очередь, Изабель Йошке и предстартовый фаворит Ив ле Блевек, бессменный участник почти всех плаваний Бруно Пейрона, вновь вышли в лидеры, однако... Утром 10 октября оргкомитет гонки обнаружил, что лодка «Degrémont-Synergie» под управлением Изабель стремительно теряет позиции, скатившись уже до 57-го места, но главное – идет на восток практически под прямым углом к генеральному курсу в сторону от всего флота! Поднявшаяся на некоторое время среди членов оргкомитета паника оказалась напрасной – Изабель жива и вполне контролирует ситуацию, а вот с яхтой и в самом деле неполадки: сломался вертлюг поворотного бушприта, и все попытки гонщицы самостоятельно справиться с поломкой оказались безрезультатными.

В одиночные лидеры гонки вышел Ив ле Блевек, временами развивавший скорость свыше 13 уз! Его переходы были весьма впечатляющими: 1000 миль, разделявших Мадейру и Кабо-Верде (куда была вынуждена для ремонта зайти Изабель), он прошел менее чем за 5 дней. Сильные ветра продолжали прореживать флот регаты – у многих ломались

аренда яхт и катеров по всему миру

СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater21

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 39 600руб. (1100€) в неделю за аренду яхты (2 каюты) в Греции в начале мая

**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ**

Пора бронировать зиму 2008-2009!

КАРИБЫ, КАНАРЫ, СЕЙШЕЛЫ, МАЛАЙЗИЯ
NEW о.Самуи, о.Чанг (ТАЙЛАНД), КУБА, ТАИТИ

КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ
На управление катером не требуются права, даже автомобильные

По рекам и каналам **ФРАНЦИИ, АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ**
ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ
оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера во Франции в начале мая на 6 человек от 44 460руб. (1235€) 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

мачты, рули и шверты, заставляя сходиться с дистанции. Еще одного спортсмена – Квентина Монегера – был вынужден эвакуировать с тонущей яхты спасательный вертолет французских ВМС: его яхта столкнулась с неизвестным предметом и получила большую пробоину в днище. Тем временем лидеры во главе с Ивом ле Блевеком вошли в экваториальный «штилевой мешок»...

Три дня потребовалось лидерам флота для того, чтобы выбраться из штилевой экваториальной зоны. Рекордные скорости начала этапа были забыты, средняя скорость тоже при-



шла в относительную норму. Тактическое мастерство Ива было столь высоко, что за время борьбы со штилями он сумел серьезно (с 14 до 40 миль) увеличить свое превосходство над преследователями. Теперь перед ним лежало менее 1000 миль до финиша, прогноз погоды был достаточно спокойным, и лидеру оставалось лишь помнить завет одного из выдающихся французских одиночников Мишеля Дежуайя: «Чтобы финишировать первым, для начала следует финишировать вообще». Тем более что Ив, безусловно, хорошо помнил, как в прошлой гонке 2005 г. он лишился мачты сразу после прохода экваториальной зоны – так что стимул, удерживавший его от излишнего риска, надо думать, был силен.

Впрочем, почти всем спортсменам хорошо известно, что удержать лидерство гораздо труднее, чем его завоевать, поэтому гонщики, оказавшиеся во главе флота, пелетона или забега, практически всегда выкладываются вовсю. Не стал исключением и «одинокий ковбой», как его прозвали журналисты: выйдя из штилевой зоны, французский спортсмен вновь стал наращивать скорость, опять подбираясь к 200-мильным показателям суточного перехода. Эти его усилия увенчались успехом – выдающийся яхтсмен финишировал в Байе вечером 23 октября, пройдя 3100 миль за 17 дней и 6 ч, показав среднюю скорость 7.36 уз. Вторым стал Дэвид Сино, финишировавший 14 с половиной часами позднее. Разумеется, все лидировавшие лодки относились к дивизиону «Proto» – лучшая яхта серийного дивизиона пришла к финишу лишь 16-й в общем зачете, более чем на трое суток отстав от победителя.

Изабель Йошке, потратившая немало времени на возврат и ремонт, смогла вновь выйти в гонку, но заняла в ней лишь 24-е место, опередив, тем не менее, немало других лодок из дивизиона «Proto» и показав незаурядные спортивные и волевые качества.

Что же, похоже, у французов выросла достойная конкурентка кавалерственной даме* Эллен МакАртур. Поживем – увидим...

* Официальный титул, присвоенный мисс МакАртур за ее спортивные достижения



«TRANSAT JACQUES VABRE»

ГОНКА С КОФЕЙНЫМ ВКУСОМ

Эта регата в мире известна гораздо меньше, чем «Мини-Транзат», поскольку вдвое моложе ее. Идея же была достаточно проста – прохождение из Гавра в порт Байя (Бразилия), т.е. фактически по тому самому маршруту, по которому во Францию впервые попали кофейные зерна, только в обратном направлении, что заинтересовало крупного кофейного импортера – компанию «Jacques Vabre» (названную так в честь одного из французских мореплавателей), которая и стала генеральным спонсором регаты.

За время своего существования регламент «TJV» неоднократно менялся. Так, например, начавшись как одиночная гонка, затем она превратилась в регату с двумя членами экипажа на борту, отчасти напоминая этим французскую же трансатлантическую гонку «Transat en double» («Кия» № 96). Соревнование этого сезона тоже отметилось очередным изменением в регламенте – теперь из перечня классов, допущенных к участию в гонке, исчезли однокорпусники «Open 50» в пользу сравнительно но-

вых, но набирающих все большую популярность судов типа «Class 40». Класс «Open 50» постепенно сходит с мировой спортивной сцены по той причине, что оказался лишь немногим дешевле более крупных лодок «Open 60» (цена последних уже перевалила за 3 млн. евро), так и не став им «бюджетной» альтернативой. «Class 40» же пока заметно дешевле 60-футовиков, поскольку в нем запрещены многие дорогостоящие конструктивные решения, например, качающиеся кили. Так что в регате остались лишь два однокорпусных класса – 60- и 40-футовики и два многокорпусных – 60- и 50-футовики, старт которым традиционно дается отдельно. В первый день в море уходят более медленные однокорпусные лодки, на следующий день гонку начинают «парусные экспрессы». В этом году им предстоит идти тем же самым маршрутом, что и однокорпусным яхтам (в прошлом





Фото Марселя Моше/«AFP»

они дополнительно огибали в Южной Атлантике о. Вознесения для того, чтобы сблизить время финиша одно- и многокорпусных судов, сделав окончание гонки более зрелищным). Регата проходит в один этап, и ее протяженность по генеральному курсу составляет 4335 миль.

В этом году в «Transat Jacques Vabre» приняли участие 62 экипажа, среди которых сияли звезды самой большой величины, особенно в старших классах: например, в списке 18 команд «Open 60» значились такие имена, как Бернард Штамм, Мишель Дежуйя, Жан ле Кам, Брайан Томпсон, Луйк Пейрон и Майк Голдинг (новая яхта последнего «Ecover 3», спроектированная «Oven&Clark LLP», рассматривалась многими обозревателями как один из явных фаворитов). Согласитесь, уже одно упоминание этих имен рядом много говорит как об уровне регаты, так и об ожидающемся накале борьбы.

Класс 60-футовых тримаранов в этот раз смог собрать лишь пять участвующих лодок (больше уже просто нет физически – практически все остальные суда погибли), но зато исключительно со «звездными» капитанами на бортах: Паскалем Би-

дегорри, Лионелем Лемоншуа, Иваном Буаньоном, героем прошедшего сезона Фрэнком Камма и Антуаном Кохом. Великолепная пятерка! Ну, а самым многочисленным оказался «Class 40», собравший ни много, ни мало, а 31 экипаж.

В погодном и тактическом отношении «TJV» – гонка непростая: сначала яхтсменам предстоит миновать Ла-Манш, потом Бискай, после чего они пойдут по маршруту уже упомянутого «Мини-Транзата». Одна из особенностей этой регаты – ее очень поздний старт (в начале ноября), что увеличивает риск столкнуться в Северной Атлантике и Бискайе с неслабыми штормами. Первый участок гонки от Гавра до мыса Финистерре всегда рассматривался капитанами как один из самых трудных – даже небольшая ошибка здесь чревата окончательным отставанием от ушедшего вперед флота, поэтому все лодки стараются держаться вместе, избегая рискованных решений. Дополнительную сложность накладывает интенсивное судоходство в Ла-Манше в сочетании с большим количеством навигационных опасностей, так что, несмотря на наличие двух человек на борту, отды-

хать на этом отрезке пути яхтсменам приходится лишь урывками.

Итак, 3 ноября 2007 г. 47 лодок вышли из Гавра в Английский канал. Видимость была практически нулевой. Днем позднее в море устремились и 13 многокорпусников, их встретили уже ясное небо и легкий ветер переместившейся к Ла-Маншу зоны высокого давления. Такая погода была очень кстати для перегруженной парусами «Grouama» Фрэнка Камма, которая сразу же оторвалась от остальных. Флот постепенно стал разделяться на две большие группы – часть гонщиков понадеялась на бриз у берегов Британии, другая часть прижалась к французскому побережью в надежде первыми поймать ветер с Атлантики. Началась тяжелая и медленная «позиционная война», в ходе которой долгое время никто не мог стать явным лидером. Однако постепенно выяснилось, что пошедшие южнее гонщики получают преимущество вместе с посвежившим ветром. Еще один раз оправдалось хорошо известное в авиации правило: «Если погода стоит безветренная, то ухудшение (читай – ветер) придет из «гнилого угла» (т.е. с юго-запада)». Не скажу, что это правило работает всегда и везде, но чаще всего оправдывается.

Усиление ветра (а его скорость достигла 12–15 м/с), однако, не всем пришлось по душе. Если одни экипажи удачно поймали его и стремительно проскочили Бискай, выходя на мыс Финистерре, то кое для кого Бискай оказался конечным пунктом маршрута. Так, 6 ноября сломалась мачта (причем в весьма редком месте – чуть выше нижних красниц) у яхты «Artemis» класса «Open 60». Возможно, причиной тому были сразу два брочинга подряд и последовавший вскоре после этого удар в борт очень мощной волны. Однако яхта несла весьма умеренную парусность (грот, в частности, был зарифлен втугую), поэтому доподлинно определить причину поломки на месте не представилось возможным.

Тем временем в лидеры гонки потихоньку вышел Майк Голдинг на своей новой яхте. «Ecover 3» оказался отнюдь не беспроблемным: на яхте



при достижении ею скоростей выше 12 уз начинались непонятные вибрации, источник которых долго не удавалось установить. Приходилось мириться с этим, что даже Майку с его железным характером было не очень легко («На борту яхты – попросту ад»), а вот его напарнику зашнуровать первые дни не удавалось совсем. Впрочем, Майк со свойственным ему британским юмором нашел своеобразный плюс в этом положении: «Если вибрация от слабой переходит к сильной, то скорость превышает 17 уз, если от сильной к слабой – держится между 12 и 15 уз. Можно кон-

тролировать скорость, не поднимаясь с койки». Тем не менее Майк в репортажах с дистанции постоянно утверждал, что его лодка – лучшая среди всех участвующих, имеет наивысшие скоростные характеристики и наибольшие шансы на победу. Впрочем, позиция «Ecover 3» пока не очень подтверждала это мнение – Майк шел лишь пятым. А особое внимание журналистов и болельщиков было обращено на яхту «Foncia» с Мишелем Дежуайя за рулем. Тем более, что «Foncia» тоже была новейшей яхтой, построенной по проекту Б.Фарра и спущенной на воду лишь в

мае 2007 г. По характеристикам она даже чем-то превосходила «Ecover» – в частности, на полных курсах могла нести на 50 м² больше парусины, будучи на 450 кг легче. Другое дело, что после провала фарровских лодок в гонке «Volvo Ocean Race» и оказавшейся не очень удачной «Virbac» («Open 60») к новейшим проектам этого бюро многие обозреватели относились весьма настороженно. Хотя можно было полагать, что должная работа над ошибками именитым КБ проведена.

Мишель – опытный именитый гонщик-одиночка и исключительно



сильный и хитроумный тактик, прекрасно знающий эту трассу, славится способностью принимать неожиданные, но выигрышные решения и, например, отрываться от противников всего одним поворотом, да так, что им не хватает целого океана, чтобы догнать. Вот как раз такого поворота болельщики и ждали от своего кумира. Со старта Мишель избрал не вполне оправданную тактику – пошел на запад почти по оси Ла-Манша и оказался за пределами первой десятки, в то время как основная масса яхтсменов, миновав Шербур, держалась южнее, ближе к берегу, постепенно выходя вперед. Однако, когда яхты стали приближаться к меридиану Бреста, позиция Мишеля оказалась выгоднее: он «сваливался» в Бискай в галфвинд, в то время как остальные лодки подходили к Бресту в лавировку. Флот вновь сжался в плотный комок. В отрыв пошли две лодки – «Foncía» и «Safran» с Марком Гульемом за штурвалом. Фактически, вся оставшаяся часть гонки превратилась в блестящую дуэль между этими двумя яхтами, длившуюся вплоть до самого финиша. Именно два этих экипажа задали и темп гонки, и примеры для принятия тактических решений другими экипажами. Анализируя трассы гонщиков, можно отметить, что вплоть до экваториальной зоны лидировали те яхты, капитаны которых старались держаться ближе к европейскому (а позднее – к африканскому) берегу.

Если упростить тактический рисунок гонки, то внешне все выглядело так, что победу одержит тот, кто первым сделает самый «правильный» поворот, настолько плотно проходили маршруты многих яхт. Оставалось лишь понять, когда же его нужно делать. На отрезке между Канарскими островами и островами Зеленого мыса «Foncía» шла ближе всех к африканскому берегу, буквально «облизывая» его, потом, на широте Кабо-Верде Мишель резко взял на запад, направляясь к середине Атлантики, сочтя, что штилевую зону лучше всего пересекать здесь. Этот маневр вслед за ним повторило большинство гонщиков, уже понявших, кто нынче командует парадом. Теперь в лидерах оказались трое: Мишель Дежуайя с Марком



Победный финиш
Мишеля Дежуайя

Гульемом, державшиеся неподалеку друг от друга, и Жан Ле Кам, шедший несколько западнее. Но по мере приближения гонщиков к берегам Бразилии позиция Ле Кама начинала ослабевать – он первый вошел в зону более слабых и неблагоприятных ветров вблизи Ресифе, и положение его очень быстро из формально лидирующего изменилось на безнадежное. Жан оказался под ветром, который теперь не давал ему сделать поворот и взять курс на соединение с идущими наветреннее и напрямиком на финиш лидерами флота.

Теперь уже ничто не мешало Мишелю Дежуайя выиграть гонку, что он легко и сделал, пройдя всю дистанцию за 17 дней и 2 ч. Любопытно, что на самом последнем отрезке дистанции Мишель едва не достал «последнего из могикан»: оставший от основного флота тримаран «Sopa».

У 60-футовых тримаранов гонка прошла абсолютно беспрепятственно: пользуясь сравнительно слабыми ветрами, самый новый из всего сохранившегося флота «Grouama II» спокойно реализовал свое техническое превосходство: большую площадь парусности, меньшие водоизмещение и смоченную поверхность. Его капитан Фрэнк Камма выиграл гонку, не рискуя и не принимая сложных тактических решений. Он просто провел свою яхту предельно близко к генеральному курсу, вот и все.

Итак, чем же стала интересна эта регата? В первую очередь она подтвердила растущую популярность но-

вого класса «Class 40» и его высокий спортивный потенциал. Во вторую очередь показала надежность сверхлегких океанских гоночных яхт последнего поколения и их бортового оборудования, которые поднялись на новый уровень, гарантируя яхтсменам практически беспрепятственное пересечение Атлантики. Из-за технических проблем сошли с дистанции всего четыре яхты, хотя погодные условия в начале пути были непростыми, и лишь одна лодка сошла из-за поломки мачты. Так что гонщики (по крайней мере – большинство из них) и взаправду пересекли океан, «не выпуская из рук чашку кофе», как о том говорил один из рекламных плакатов регаты.

В кругосветных же гонках, как, например, в продолжающейся на момент верстки номера тоже «двухместной» регате «Barcelona World Race», технических проблем с судами хватает, так что и конструкторам, и технологам пока есть куда совершенствоваться. Но это уже – другая история.

P.S. Еще две трансатлантические регаты прошлого года имели более «тусовочный», нежели спортивный характер и не отметились ни особыми техническими новшествами, ни выдающимися спортивными результатами. Разве что теперь стало известно: яхты фирмы «Wally» способны не только на средиземноморские, но и на трансатлантические плавания...