

Павел Игнатьев.  
Фото агентства «Mer et Media»

*Один раз везение, второй раз – везение.  
Помилуй бог, когда-нибудь надобно и умение.*

А.В.Суворов

# РЕКОРД РЕКОРДОВ, ИЛИ НЕГАЛАНТНЫЕ ФРАНЦУЗЫ...



Потом, год спустя, это его достижение улучшила британка Эллен МакАртур – оно стало равно 71 дню 14 ч и 18 мин.

И вот теперь – фантастический скачок вперед: средняя скорость спортсмена на дистанции выросла сразу более чем на 20%! Вдумайтесь в эту величину – это ведь не пару часов идти с такой скоростью, а более двух месяцев! И самое, пожалуй, главное – новый рекорд невероятно близок к тому, что установил в 2005 г. Бруно Пейрон в ходе своего кругосветного плавания на катамаране «Orange II», но – с полным экипажем. Его результат был равен 50 дням 16 ч и 20 мин. Фактически Франсуа Жуайон открыл новую страницу в истории парусного спорта, ведь всего за несколько лет он дважды обновил результат одиночного кругосветного плавания,

Свершилось! Французский гонщик Франсуа Жуаньон установил новый феноменальный рекорд одиночного кругосветного плавания: 57 дней 13 ч 34 мин. и 6 с! Трудно даже описать словами тот рывок, который сделал этот мужественный гонщик в борьбе за скорость под парусами, ведь его предыдущий результат, установленный четыре года назад, равнялся 72 дням 22 ч 54 мин и 22 с.

сократив время прохождения дистанции с 92 до 57 дней. Вспомним историю, как три года назад именно он улучшил предыдущий рекорд кругосветного плавания (№ 187), установленный Мишелем Дежуайя, сразу на 20 дней, т. е. на те же 20% с лишним. Невероятно, откуда столько силы и выносливости в этом человеке? Кто может ответить на этот вопрос?

Что же помогло гонщику в достижении на этот раз столь ошеломляющего успеха? Начать по праву надо с его судна. Внимательно проанализировав яхту своей «обидчицы» – тримаран «V&Q», отобравший у него рекорд в 2005 г., Франсуа после совещания со своим спонсором принял решение заказать машину (взамен разбитой на французских скалах) тому же конструктору – Найджелу Ирнесу. И уже в мае 2006 г. спортсмен

объявил о начале работы над новым судном. Технические условия были заданы очень жесткие: лодка должна обладать потенциальной быстроходностью, позволяющей теоретически возможность пройти вокруг света за 66 дней (с учетом типичных ветров и течений, разумеется). Рекорд британки француз, оказавшийся отнюдь не галантным кавалером, решил побить вчистую, побить с запасом (хотя в интервью с прессой он называл гораздо более скромную цифру, но зато круглую – 70 дней). Для решения подобной задачи требовалась постройка судна с совершенно иными размерениями и пропорциями.

В ходе самостоятельного анализа возможных параметров будущего «тримарана мечты» гонщик выдвинул конструктору идею: высота мачты должна быть не менее 32 м (лодка Э. МакАртур имела мачту высотой 30 м, см. № 196), которая, по мнению спортсмена, способна нести требуемую площадь парусного вооружения при сохранении гонщиком контроля за судном в любых ожидаемых погодных условиях. После оценки всех входящих условий и физических кондиций Жуаньона Н. Иренс предъявил спортсмену первоначальный эскиз 30-метровой лодки («V&Q» имел длину менее 23 м), который и стал базовым для дальнейшей работы. Многокорпусниками таких размеров на кругосветных дистанциях в одиночку еще никто управлять не пытался, но французский спортсмен был уверен, что это ему по силам. В итоге, практически сохранив ту же ширину, что и у «V&Q», новый аппарат стал длиннее и мощнее: суммарная площадь парусности выросла на 40%, что (в сочетании с остальными характеристиками судна) гарантировало увеличение средней путевой скорости примерно на 15% и устраивало заказчика. Немалые отличия можно найти и между предыдущим «IDEC» и новым судном: нынешнее на 12 футов длиннее, на 5 т легче и несет на 12% больше парусов. Но, в отличие от предыдущей лодки, новая яхта изначально рассчитывалась на гонщика-одиночку, что давало дополнительный (правда, не формализуемый в расчетах явным образом) выигрыш за счет улучшения условий труда и отдыха спортсмена.



Ф. Жуаньон выдвигал много и других требований. Так, в частности, он не хотел иметь слишком уж высокотехнологичную яхту и категорически не желал видеть в качестве наполнителя корпуса соты из номекса. «Этот материал, – объяснял он, – в свое время погубил немало 60-футовых тримаранов, я категорически против его применения в конструкции». Поэтому корпус яхты получили обычный пенопластовый наполнитель, который хоть и несколько тяжелее, но надежнее. Максимально была упрощена вся электроника – гонщик оставил в кокпите и рубке лишь наиболее надежные и апробированные приборы, отказавшись от ряда сверхсовременных интегрированных навигационных комплексов. «Магическим словом при проектировании и постройке судна было одно – простота, – говорит Найджел Иренс. – Простота во всем – от конструкции корпуса до планировки палубы, от выбора электроники до комплектации судна палубным оборудованием». Впрочем, одно хитроумное электронное устройство на яхте все же есть – оно следит за креном лодки и при превышении допустимого предела автоматически стравливает шкоты. Безусловно, спать на борту идущего полным ходом тримарана спортсмену все равно не удастся, но наличие подобной системы позволяет ему отдыхать более спокойно.

Если внимательно посмотреть на лодку, можно увидеть, что корпуса тримарана имеют очень острые оконечности без значительного развала выше КВЛ, характерного для многих

предыдущих тримаранов, который служил средством предотвращения опрокидывания многокорпусного судна через нос под спинакером на попутном курсе, когда пузатый парус создает большой дифференцирующий момент. Поскольку гонщик отказался от спинакеров, эта опасность ему грозила в куда меньшей степени, а вот продольная стабильность при ходе на волне от увеличения стройности обводов увеличилась весьма существенно. Примерно той же цели подчинено и относительное уменьшение длины поплавок.

Возможно, некоторые читатели «Кия» со стажем еще помнят некоторые лодки Дерека Келсала, у которых боковые поплавки были длиннее центрального корпуса. Сейчас такое решение уже считается устаревшим. Кроме того, уменьшению риска переворота через нос способствует сильное смещение мачты и форштага назад, что также уменьшает момент, вжимающий нос яхты в воду. Зато обратите внимание на поднятую палубу судна, волнорезом начинающуюся от форштага: таким образом, острая носовая часть центрального корпуса (свободная от штагов и оковок) становится как бы «волнопрозрающей». Это решение, судя по всему, теперь станет нормой для крупных тримаранов.

Ширина корпуса «IDEC II», что может показаться удивительным, почти такая же, как и у «V&Q». На первый взгляд, более длинная и энерговооруженная лодка должна была стать заметно шире, но... «Ширина тримарана влияет на его ключевую



Франсуа Жуаньон за рулем тримарана «IDEC II»

### Основные данные тримаранов «IDEC II», «Sodebo» и «B&Q»

	«IDEC II»	«Sodebo»	«B&Q»
Длина, м:			
– макс.	29.70	32.05	22.9
– поплавок	24.5	27.7	18.8
Ширина, м	16.5	16.55	16.2
Водоизмещение, т	11	12	8.3
Площадь парусности, м <sup>2</sup> :			
– на острых курсах	350	379	253
– на полных курсах	520	532	370

характеристику – восстанавливающий момент, – объясняет Найджел Иренс. – Чем шире судно, тем больше восстанавливающий момент, тем эффективнее судно противостоит крену, тем большую площадь парусов оно способно нести при тех же погодных условиях. Взвесив все, мы, тем не менее, не сочли необходимым увеличивать ширину. Ведь важен не восстанавливающий момент сам по себе, а способность гонщика держать судно под контролем при любой погоде. Неразумно «снабжать» яхту за счет ширины излишне высокой остойчивостью в сильный ветер, ведь гонщик-одиночка в подобной ситуации все равно не сможет ею полностью распорядиться. В то же время увеличение ширины тримарана самым серьезным образом меняет его водоизмещение. Здесь Франсуа был бескомпромиссен – лодка должна быть как можно более легкой. Поэтому сэкономленные за счет ширины килограммы веса мы предпочли вложить в длину яхты, памятуя о том, что у тримаранов увеличение длины корпуса не так сильно влияет на общую массу судна. Думаю, мы нашли отличный компромисс между главными размерениями «IDEC II», а также между мощностью и надежностью, обеспечив яхте вполне достойный восстанавливающий момент порядка 100 тонн на метр. Пожалуй,

лишь единственной деталью, не часто встречающейся на судах подобного типа, стала оригинальная проводка такелажа, позволяющая яхтсмену при необходимости убирать грот, не покидая кокпит.

Лодку строили во Франции (патриотичный Франсуа отказался от предложений строить новую яхту в Австралии или Новой Зеландии, где такое строительство могло бы обойтись заметно дешевле) на верфи «Marsaudon Composites» больше года, и 17 июня 2007 г. она впервые коснулась воды. Существенным отличием технологии постройки этого судна от ряда других стал отказ от углетканых препрегов в пользу в пользу инфузионного процесса. Один плюс такой технологии очевиден: при этом достигается лучшее соотношение «ткань/смола», но и опыт от персонала верфи при работе с большой лодкой, корпус которой надо выклеить за один заход, требуется немалый.

Почти сразу же после спуска яхты на воду гонщик отправился в первое плавание: он в одиночку пересек Ла-Манш по маршруту Каус–Сен-Мало, показав прекрасный результат: 6 ч 23 мин. и 36 с, что означает среднюю скорость в 21.58 уз. Это почти на полтора часа лучше предыдущего одиночного достижения на этой дистанции, установленного летом 2006 г. Томасом Ковиллем на 60-футовом тримаране «Sodebo». Дебют новой машины оказался триумфальным!

Однако и сам Томас Ковилль не спал: пока Ф. Жуаньон обкатывал свой новый тримаран, из Австралии во Францию уже везли новое, еще более крупное судно под тем же именем «Sodebo». Как и «IDEC II», эта многокорпусная машина была задумана для решения той же самой задачи: возвращения во Францию рекорда одиночного кругосветного плавания, отобранного в 2005 г. у французов миниатюрной британкой (интересно, что сама мисс МакАртур выступила крестной матерью новой яхты).

По иронии судьбы «Sodebo» была заказана тому же Найджелу Иренсу, но ее обкатка (возможно, в силу большей сложности и навороченности конструкции) продвигалась медленнее. Новая «Sodebo» близка

по размерениям к своей сопернице, но все же несколько длиннее и может нести больше парусов. Есть и другие различия. Так, «Sodebo» не имеет модных изогнутых швертов, зато обладает поворотной и наклоняемой в стороны мачтой, от которой отказался Жуаньон. Носовые оконечности «Sodebo» еще более острые, а корма сделана гораздо сложнее, чем на «IDEC II»: помимо расположенной под углом кормовой балки здесь есть еще и огромный радиальный погон гика-шкота. Такое решение делает кормовую оконечность судна более жесткой, одновременно улучшая контроль за гротом, но опять же несет с собой излишек веса. В целом, «Sodebo» выглядит более «заряженной» машиной, в которой реализовано больше возможностей, предоставляемых современными технологиями, что, однако, имеет и свою оборотную сторону, выражающуюся в повышенной уязвимости конструкции и повышенной требовательности к своему капитану. Зато пресловутый восстанавливающий момент у этой лодки на 10% больше, чем у «IDEC II».

Оба спортсмена – и Т. Ковилль и Ф. Жуаньон – готовились отправиться в плавание за рекордом поздней осенью, но, безусловно, у Франсуа была фора: почти пять месяцев обкатки лодки и устранения всех недоработок. Тем не менее дуэль обещала быть великолепной, даже если бы оставалась заочной (поскольку каждый из спортсменов рассчитывал стартовать в свое время): два схожих по характеристикам судна, созданных одним и тем же конструктором, два отличных гонщика, прекрасно знающих друг друга... Их борьба могла войти в учебники парусного спорта.

Первым ушел на дистанцию Франсуа Жуаньон, это произошло 23 ноября 2007 г. Спортсмену с самого начала повезло с ветром, а хорошо обкатанная машина не доставляла почти никаких хлопот. Лодка стремительно неслась по океану, с каждым часом все больше и больше опережая рекордный график Эллен МакАртур. Уже в первый день француз прошел 423 мили, на 82 мили больше британской спортсменки за ее первые сутки плавания. За первые же 10 дней Франсуа прошел на 28% больше, чем Эллен.

Впрочем, этот отрезок плавания еще ни о чем не говорил – здесь многое решала Южная Атлантика. Мы помним, что сама Эллен к этому моменту опережала график предыдущего рекорда Ф. Жуаньона на пять дней, но все растеряла на пути до Южной Африки. А С. Фоссетт в свое время, напротив, всю Атлантику проиграл Бруно Пейрону, но начал уходить в отрыв как раз на широте Кейптауна. Тем не менее задел себе с самого начала плавания француз создал мощный: он миновал экватор уже на шестой день плавания, опередив на этом отрезке даже график «Orange II» с полным экипажем (и установив рекорд одиночного плавания по маршруту о.Уэссан—экватор). Через две недели Франсуа смог отрапортовать на берег уже об отрыве от графика Эллен на 1300 миль! Явно вырисовывались контуры нового одиночного достижения на участке о.Уэссан—траверз м.Доброй Надежды. И спортсмен не подвел своих болельщиков, опередив на этом отрезке рекордные графики не только всех одиночек, но и сразу двух лодок с полными экипажами: «Orange» и «Geronimo». Суточные переходы Ф. Жуаньона на подходе к м. Доброй Надежды росли с каждым днем: 565 миль, 575, 592... Становилось ясно, что вот-вот должен пасть и рекорд одиночного суточного перехода в 610.45 мили, установленный Ивом Буаньоном.

10 декабря Франсуа прошел уже 600 миль – таких суточных переходов на этом участке не показывали ни «Cheyenne», ни «Orange II». Казалось, какая-то невидимая рука мощно толкает ярко-красную лодку вперед по просторам океана. Трима-

ран нельзя было остановить, и 12 декабря радио принесло весть: отныне новый рекорд одиночного 24-часового перехода под парусами равен 616.07 миль. Средняя скорость в течение суток – 25.6 уз в одиночку! К этому моменту Франсуа становился абсолютным рекордсменом (подчеркиваю – абсолютным): он ухитрился опередить даже график «Orange II» на 250 миль. В это просто невозможно поверить, но это так.

16 декабря гонщик миновал м. Льюин (второй из тройки «великих мысов» на кругосветной дистанции), практически одновременно с этим на 2000 миль (и семь суток), опережая график Эллен МакАртур. Из всех известных миру парусных судов на пройденном отрезке пути быстрее был только «Orange II» – он прошел этот путь (от Уэссана до Льюина) всего на 25.5 ч быстрее. И даже грозный Тихий океан не смог остановить неудержимый бег стремительной красной яхты: к Горну «IDEC II» подошел с новым венком рекордов, опять же по абсолютной скорости уступая только «Orange II». «Везение, чистое везение», – твердили многие обозреватели. Оно, конечно, так, только вспомним, что это – уже второе победное плавание Франсуа. Так что одним везением здесь дело никак не обходится.

Видимо, «IDEC II» и в самом деле оказалась не просто «яхтой мечты», но «яхтой воплощенной мечты». «Мы – одно целое, я и тримаран, – передал гонщик, пройдя Горн. – Я не могу представить себя ни на какой другой яхте. Мне удастся абсолютно все, каждый маневр без исключения выходит просто блестяще,

и я удерживаю себя силой, чтобы не заиграться – в состоянии такой эйфории легко допустить фатальную ошибку».

Относительно беспроблемное плавание гонщика продолжалось до середины января: 12 и 13 января спортсмену пришлось несколько раз подниматься на мачту – он обнаружил, что некоторые мачтовые оковки с правой стороны начинают отходить от мачты. Знатоки кругосветных плаваний тут же вспомнят, что и у Эллен МакАртур как раз в этом же районе (середина Атлантики на обратном пути) возникла похожая же проблема. Примерно здесь начались поломки и на первом «Orange» (разрушилась титановая шаровая опора поворотной мачты), и на «Cheyenne» (начали лопаться крепления носовой балки к одному из корпусов). Яхты устают, а вот люди еще держатся. Как назло, под занавес плавания на яхту один за другим стали обрушиваться мощнейшие шквалы, угрожающие снести поврежденную мачту. Спортсмену, несмотря на травмированное колено, вновь пришлось подниматься на мачту, чтобы наложить на нее самый натуральный бандаж из запасных тросов. Но эти попытки Нептуна остановить мужественного 51-летнего яхтсмана оказались напрасными. Ничто не смогло замедлить бег яхты к заветной цели – крохотному островку у северо-западного побережья Франции. И вот в воскресенье 20 января отважный гонщик миновал линию маяков, означающую старт и финиш кругосветного маршрута.

**P.S.** Кругосветное плавание Томаса Ковилля на «Sodebo», увы, оказалось прерванным: в районе м.Доброй Надежды тримаран налетел на плавающий объект и повредил носовую оконечность. Гонщик был вынужден сойти с дистанции и увести поврежденную лодку в Кейптаун. В заочном споре между консервативной и инновационной концепциями рекордных судов победу пока одержал здравый консерватизм. Но это плавание все равно принесло новый рекорд: буквально за несколько часов до аварии Томас обновил рекорд суточного перехода под парусами в одиночку. Теперь он стал равным 619.3 мили...

