

Рекордные переходы под парусами.

Краткий анализ...



Прошедшие несколько лет ознаменовались бурным ростом скоростей парусных яхт и немалым количеством установленных рекордов скорости. Применительно к крейсерским (океанским) яхтам самым показательным индикатором их скоростного потенциала является, безусловно, суточный переход – иначе, расстояние, пройденное за 24 ч по ортодромической траектории.

За последние 10 лет рекордный суточный переход однокорпусной яхты вырос на 100 миль (или на 22%) и составил 563 мили – именно такое расстояние прошла за сутки 70-футовая яхта «ABN Amro 2» в ходе прошлой гонки «Volvo Ocean Race». Интересно, что эта дистанция почти не уступает рекордной, пройденной многокорпусной яхтой – катамараном С.Фоссетта «Playstation», правда, в 1999 г.

Но, отметим, парусный монстр Фоссетта был чуть ли не вдвое длиннее (38 м против 21), правда, при этом практически вдвое тяжелее (25 т против 12 с небольшим). Зато и парусины катамаран нес куда больше: свыше 1000 м² на попутных ветрах, в то время как яхты класса «Volvo 70» – порядка

630 м². Эти цифры можно трактовать так, что скоростной потенциал сегодняшних однокорпусников уже превысил таковой рекордных многокорпусных судов предыдущего поколения (ну, или, как минимум, сравнялся с ним – особенно, если брать близкие по длине лодки). Правда, тот же «Playstation» сумел через пару лет улучшить свое достижение на сто с лишним миль, но все же сегодняшние 562.96 мили (если уж учитывать десятые и сотые доли), показанные «ABN Amro», еще менее 10 лет назад были бы абсолютным рекордом скорости для океанских парусных яхт всех типов.

За этот же срок многокорпусники прибавили к своему наилучшему показателю 24-часового перехода 214 миль, или около 37%. Иными словами, рост скоростного потенциала многокорпусных судов в относительном выражении оказался заметно большим. Косвенным образом это может свидетельствовать о том, что усилия по развитию ходовых качеств многокорпусных судов конструкторами и технологами прилагались более значительные, чем для однокорпусников. Но вполне возможно, что эксперименты с качающимися ки-

лями, наклоняемыми и/или поворотными мачтами смогут в обозримом будущем свести к минимуму одно из важнейших преимуществ многокорпусников – высокий восстанавливающий момент. Так что не исключено, что в ближайшее время можно ожидать каких-то серьезных прорывов в скоростях, показываемых на океанских переходах однокорпусными яхтами с полным экипажем.

Если же попытаться аппроксимировать скоростные результаты, достигнутые за прошедшее десятилетие, и построить линию тренда (судя по прошедшему десятилетию, тенденция роста скоростей подчиняется простой линейной зависимости) на ближайшее будущее, то становятся видны ориентиры и возможные сроки их достижения. У тримаранов не за горами 850-мильный переход (не будем формалистами и примем за рубез в 800 миль все же взят), а однокорпусные яхты, судя по всему, смогут уже в нынешнем году совершить суточный переход длиной не менее 600 миль.

Станет ли такой рекордсменкой одна из новых яхт класса «Volvo 70» (напомню, старт гонки намечен на октябрь нынешнего года)? Этот вопрос в ходе визита в штаб-квартиру «Volvo Race» я задал конструктору «нашей» лодки Роберту Хэмфри. Роберт обаятельно улыбнулся, вытащил откуда-то из-под стопки бумаг график, похожий на тот, что вы видите на этой странице, и сказал: «По моим расчетам, она способна и на большее».

Как было бы здорово, если бы очередной рекорд скорости установила яхта под российским флагом...

П. И.

