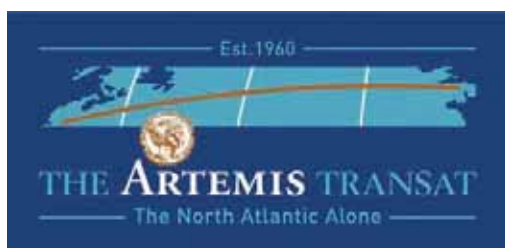


Павел Игнатъев. Фото DPPI



ХЕТ-ТРИК ЛУЙКА ПЕЙРОНА, или Многокорпусники вне игры



11 мая 2008 г. в британском Плимуте в очередной (уже в 13-й) раз стартовала знаменитая трансатлантическая гонка яхтсменов-одиночек, отметив тем самым едва ли не 50-летие своей истории — впервые она была проведена в далеком уже 1960 г. и

с той поры вплоть до 2004 г. была больше известна как STAR: Singlehanded Transatlantic Regatta. (Раньше встречалась и аббревиатура OSTAR — в честь британской газеты «Observer», ставшей на долгие годы титульным спонсором состязания, а в конце XX в. регату переименовали в Europe 1 STAR в честь нового генерального спонсора, крупной французской радиостанции.) Эта регата и по сей день является старейшей в истории одиночной парусной гонкой. Фрэнсис Чичестер, Эрик Табарли, Ален Кола, Филип Пупон, Луйк Пейрон, Майк Бирч, Франсуа Жуайон, Мишель Дежуайя, Эллен МакАртур — вот далеко не полный перечень тех звезд и легенд паруса, которые выковали себя, пройдя сквозь горнило встречных штормов, туманов и айсбергов на трудном пути от Плимута к Ньюпорту.

В этом году многое повторилось, многое стало иным. Одно из самых заметных изменений — из перечня участвующих классов исчезли 60-футовые тримараны. Этот некогда многочисленный, красивый, сложный и очень быстроходный класс парусных яхт де-факто прекратил свое существование. Приговор ему британцы подписали еще год назад, запретив участие «шестидесятников» в Fastnet Race, а сейчас они просто привели его в исполнение. Снимем шляпу и помолчим...

Вместе с 60-футовыми многокорпусниками выход на дистанцию запретили и 50-футовым. За компанию, так сказать, чтобы не обидно было. Тем самым давний англо-французский парусный спор (проистекающий, в немалой степени, из-за сложности историчес-



Итак, процесс некоей кристаллизации классификации океанских гоночных яхт фактически завершился, и «Artemis Transat 2008» это утвердила. На сегодня в обиходе «общепринятых» океанских классов остались: VOR 70 — для кругосветных гонок с полными экипажами, «Open 60» — для кругосветных и трансокеанских гонок с одним или двумя членами экипажа на борту, «Class 40» — для одиночных трансокеанских гонок, «Figaro» — для одиночных морских и парных трансокеанских гонок («Open 30» пока все же всеобщего признания не получил), «Mini 6.50» — для одиночных гонок. Или, повсходящей: 20, 30, 40, 60 и 70 футов. Вполне логичная и почти завершенная линейка гоночных судов. 50-футовую «дырку» в ней готов заполнить стремительно набирающий популярность класс TP 52 (класс «Open 50» тоже так и не прижился — денег яхты стоят почти таких же, как и более крупные «Open 60», так что смысла в существовании «Open 50» не было никакого), верхний же конец пока блуждает в раздумьях. Класс Z86 не состоялся вообще (построены всего три лодки), так что там,

«наверху», живут два макси-размера: 90- и 100-футовики. Многокорпусники же пока отдыхают и «набираются прочности». Вернутся ли они на океанские дистанции в массовых количествах? Кто знает...

Пока же выходит, что не так уж и неправ был покойный Табарли, когда отказывался от тримаранов. Но все-таки жаль, что такой дуэли, которую устроили между собой четыре года назад на предыдущем Transat Томас Ковилль и блистательный Мишель Дежуайя (оба — на тримаранах «ORMA 60»), мы больше увидеть не сможем. Это было красиво.

Но мы несколько отвлеклись. 11 мая в Плимуте выстрел стартовой пушки возвестил о том, что 13 по счету трансатлантическая гонка одиночек началась. На старт вышли 14 лодок «Open 60» и 11 — «Class 40». Довольно внушительный флот! Громкие имена, само собой, тоже присутствовали: от Джованни Сольдини, выступавшего на «Telecom Italia» (отмечу, этот спонсор поддерживает гонщика уже свыше 10 лет!) в «Class 40», до целой плеяды великолепных гонщиков



После длительного перерыва на парусных дистанциях вновь появился зеленый фирменный цвет «Fujifilm»



«Generali Solutions d'assurances» долгое время претендовала на второе место, но в итоге смогла занять только третье

ких межгосударственных отношений, непростые корни которых уходят еще в донаполеоновские, в общем-то, времена) завершился. Отныне на своих национальных гонках французы вправе резвиться как угодно, а вот одна из немногих уцелевших британских регат желает видеть в составе своих участников только однокорпусные суда: «Open 60» и «Class 40». Что самое забавное: именно OSTAR в 1960 г. открыла французам глаза на океанский парусный спорт (не было бы ее, возможно, не было бы и Эрика Табарли, победителя гонки 1964 г., не было бы и той славной плеяды спортсменов, которых он и эта регата воспитали), именно Транзат 2008 и поставил финальную точку в истории французского же класса яхт. Спираль истории? Кривая ухмылка судьбы?





Британская одиночница Ди Каффари, ранее завершившая кругосветное плавание в «неправильном» направлении, удачно выступила в классе «Орпен 60»

и гонщиц на палубах «Орпен 60». Здесь были и Ди Каффари, и Луйк Пейрон, и Мишель Дежуайя, и многие другие знаменитости.

Трасса гонки осталась такой же, как в и в 2004 г. — от Плимута до Бостона (вместо Ньюпорта). Почему — вопрос, как кажется, вполне риторический. Большая гонка — это большой бизнес. А небольшой Ньюпорт в этом смысле никакого интереса не представляет (пусть даже там и обитают весьма и весьма обеспеченные люди). Другое дело — Бостон, эта «колыбель американской революции»* и средоточие интеллектуальных ресурсов всего Восточного побережья США. Тут и гавань, открытая на всеобщее обозрение, тут и крупнейшие газеты, тут и телевидение. Спонсорские деньги должны отрабатываться по полной программе.

Дистанция была усложнена добавлением «ледовых ворот» (ice gate). Поскольку ортодромия Плимут—Бостон буквально «облизывает» побе-

режье Ньюфаунленда с его туманами и «блуждающими» отмелями, а глобальное потепление привело к тому, что айсберги стали спускаться куда южнее, чем раньше, организаторы пришли к мысли отвести трассу гонки к югу от опасных мест. Для этого на широте 40° были намечены «ворота», ограниченные двумя точками: 47° и 50° з.д. Яхты могли подходить к воротам любым образом и курсом, обязательным условием было лишь «прикосновение» лодки к 40-й параллели между двумя этими точками. С учетом некоторой специфики ветровой ситуации в районе восточного побережья, эти ворота оказались своеобразным «верхним знаком» на дистанции. С другой стороны, не то, чтобы дистанция свелась к чистому «трамваю», но, в общем-то, выбор вариантов ее прохождения у гонщиков оказался сильно ограниченным.

Тринадцатая по счету регата звала, само собой, множество суеверных спекуляций на тему о «несчастливом числе». Забегая вперед, скажу, что эти «надежды» не оправдались:



Кавалерственная дама Эллен МакАртур и победитель прошлого «Транзата» в классе «Орпен 60» Майк Голдинг готовятся дать старт регате



Встречайте трехкратного победителя!

из 25 яхт с дистанции сошли всего лишь три. Можно сказать — очень неплохо. Как мы уже отмечали несколько ранее, «Орпен 60» научились быть надежными — во всяком случае, на трансатлантических маршрутах. Впрочем, число 13 все же смогло проявить свой дурной характер в ходе этой гонки: первые проблемы у спортсменов начались как раз 13 мая. В тот день французский гонщик Марк Гуиллемо прозевал произвольный поворот через фордевинд. В момент, когда его лодка шла под геннакером, развивая скорость свыше 26–28 уз, ветер начал быстро свежеть. Гонщик спустился вниз, чтобы подготовить паруса на замену, и в этот момент ветер резко отошел. Грот мгновенно перебросило на другой борт, мачта едва ли не по краспицы ушла в воду. По словам спортсмена, ему понадобилось не менее получаса, чтобы привести все в порядок (удивительно, но рангоут выстоял!), но, закончив все аварийные работы, он ощутил резкую боль в боку. По всем симптомам, у спортсмена оказалось сломано ребро но, несмотря на

* Так в США называют войну с Англией за независимость

это, упрямец решил продолжить свой путь к Бостону. Опять же, забегая вперед, отмечу — Марк пришел к финишу четвертым. Воистину, безумству храбрых... (впрочем, бретонцы всегда отмечались крайне упрямым характером).

Плохая погода очень быстро начала досаждать гонщикам: сильные переменчивые ветра не давали возможности сколько-нибудь продолжительного отдыха. На погодный фактор наложилось еще одно обстоятельство, вызывавшее всеобщую нервозность: Ролан Журдэн окрестил его как «психологический эффект Мишеля Дежуайя». Мы уже неоднократно касались необычных тактических (впрочем, в данном случае — скорей уже стратегических) способностей этого гонщика и его уникального таланта выигрывать трансокеанские гонки одним вояремь сделанным поворотом, при том, что находившиеся поблизости спортсмены никакой необходимости совершать подобный поворот не видели. Теперь, когда подобный талант Мишеля вошел в поговорки, присутствие его лодки в пределах видимости вызывало сильное напряжение: «А ну, как отвлекусь или ляжешь вздремнуть, а он возьмет и повернет?». Отсюда — зубовой скрежет и постоянная бессонница в попытке проконтролировать самого опасного из соперников.

Это, впрочем, удавалось гонщикам с большим трудом — наутро 14 числа сине-белая «Foncia» с Мишелем за рулем неожиданно для всех оказалась в голове флота. Ответ на вопрос: «Когда же повернет Дежуайя?» большинство спортсменов благополучно проспали. К сожалению, этот поворот не стал победным для Мишеля, но отнюдь не по его вине. Через сутки гонщик сообщил, что вынужден сойти с дистанции: его яхта на скорости около 15 уз столкнулась с китом и повредила правый шверт. Поднять его более чем на полтора метра оказалось невозможно. Лодка стала неконкурентоспособной, и, несмотря на отсутствие других, более существенных повреждений, спонсор и сам гонщик приняли решение о сходе с дистанции. Надо отметить, это произошло впервые за всю гоночную карьеру Мишеля, начатую еще в конце 80-х гг. прошлого века (если говорить об одиночных морских гонках). Ни разу еще этот 43-летний спортсмен не

был вынужден покинуть свою яхту или сходить с дистанции! Зловредное число 13 все же дало о себе знать.

«Я очень разочарован, поскольку гонка была весьма интересной, — передал Мишель на землю. — Но я не вижу никакого интереса в продолжении гонки на поврежденном судне. Даже если не откроется никаких протечек, яхта, что очевидно, не в силах полноценно противостоять своим соперникам. Это первый случай, когда я схожу с океанской гонки, так что можете представить, насколько это обидно для меня». И, хотя все гонщики выказали Мишелю свое сочувствие, думается, многие из них вздохнули с большим облегчением.

К этому моменту яхты находились уже почти на полпути к «ледовым воротам». Вперед вышел Себастьян Жоссе на «BT». Погода была спокойной, яхты неторопливо шли вперед со скоростью 8–9 уз. За ним следовали Винсен Рю на «PRB» и двукратный победитель «Транзатов» Луйк Пейрон на «Gitana 80». Однако недолго музыка играла.

Вначале не повезло Себастьяну Жоссе — у него сломалась каретка грота, ее наглухо заклинило на погоне, который, к тому же, начал постепенно отрываться от палубы. Делать было нечего, и гонщик принял решение сойти с дистанции.

Лидеров осталось двое: Рю и Пейрон, которые, находясь практически в пределах прямой видимости (яхты разделяло не более 10–15 миль), устроили между собой изматывающую дуэль на лавировке, «спускаясь» с севера к «ледовым воротам». Первыми их прошел Рю и тут же повернул на северо-запад, стремясь по максимуму использовать удачный ветер. Его плотно преследовал Пейрон, чье тактическое положение оказалось чуть выгоднее — он оказался с наветра. Однако не это решило исход их борьбы: на 10-й день гонки «PRB» на полном ходу столкнулась с акулой, да так, что та практически выломала киль из корпуса. Лодка стала быстро заполняться водой. Винсен Рю был вынужден подать сигнал: «Mayday».

Береговые службы быстро навели на него ближайшее к месту аварии судно — им как раз и оказалась «Gitana 80» Л.Пейрона, успешно подхватившая утром 20 мая спасательный плот с Винсеном. Несмотря на некоторую потерю

времени (жюри потом компенсировало спортсмену два с половиной часа), отрыв Л.Пейрона от остальной группы спортсменов оказался столь велик, что никто, кроме Армеля ле Клеака, не смог составить ему конкуренцию. На 13-й (опять это число!) день пути спортсмен выиграл эту регату (до этого он побеждал в 1992 и 1996 гг.), установив новый рекорд плавания и став первым в истории гонщиком, трижды выигравшим одиночную трансатлантику! (До этого двукратным победителем регаты, помимо Пейрона, был еще и Э.Табарли.)

Это, бесспорно, выдающееся достижение французского гонщика, которое войдет в историю парусного спорта. Чтобы понять, как ему это удалось, «КиЯ» взяли у спортсмена небольшое интервью.

— Луйк, чему вы, в первую очередь, обязаны победой в этой регате?

— Тщательному следованию нормам хорошей морской практики и счастливому случаю. А если излагать подробнее, то, думаю, двум вещам. Во-первых, 60-футовым тримаранам, на которых я много гонялся. Это реально очень быстрые лодки, и на них все приходится делать чрезвычайно быстро. После них даже такие яхты, как «Oreп 60», кажутся слишком медленными. Но если уже привык все делать быстро, то поневоле выигрываешь секунды и минуты. Во-вторых, моим учителям. Мой дядя Жан-Ив Терлен, который и привел меня в парусный спорт (он дважды — в 1964 и 1972 гг. участвовал в OSTAR — Прим.ред.), дал мне очень много. Но главным моим учителем был Майк Бирч. Это очень предусмотрительный человек, никогда не полагающийся на случайность и умеющий очень быстро и гибко реагировать на любые изменения обстановки. Фактически, он изобрел новый стиль одиночных парусных гонок — не давить тупо «на газ», пока что-нибудь не сломается (как это было свойственно Э.Табарли и его школе), а постоянно подстраиваться под ситуацию. Даже сейчас это не для всех норма, а уж 30 лет назад и подавно было открытием...

