

ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ — ДА ЛУЧШЕ

Все повторилось, все стало другим...

С.Снегов

12 ноября 2005 г. в испанском порту Виго стартовала кругосветная гонка "VOR", регламент которой имеет множество изменений по сравнению со всеми существовавшими ранее кругосветными океанскими гонками яхт с полными экипажами. Главное из них — проведение в портах промежуточных финишей коротких прибрежных гонок. Цель этого двоякая: во-первых, формально увеличить таким образом количество отдельных гонок (правда, за прибрежные очки начисляются в половинном размере), усложнив экипажам борьбу за общую победу, во-вторых, — заставить более интенсивно работать спонсорские деньги, повысив рекламную отдачу. Ведь прибрежные гонки — это и зрители, и прямые трансляции, и многомиллионные доходы от рекламы. С этой точки зрения принятый организаторами регламент заслуживает одобрения.



Яхты и правила

Но есть и существенная проблема: подобный график проведения соревнования потребовал от фирм, выставяющих свои экипажи, гораздо более существенных материальных вложений. Ожидания снижения грядущих расходов не оправдались. По предварительной оценке, расходы увеличились приблизительно в два-три раза, что сразу отсекло от участия в гонке многие компании. После состязания 2001—2002 гг., в котором, напомним, стартовали восемь лодок, прогнозировалось увеличение в следующей гонке количества судов, как минимум, до 12, а отдельные оптимисты полагали, что их будет не менее 15. И если первые сообщения о заявках такой оптимизм подтверждали — так, например, голландский банк "ABN Amro" объявил о желании выставить сразу две лодки — то действительность оказалась куда грустнее: на старт вышли всего

лишь семь яхт. Наряду с этим расходы увеличились и в связи с изменением гоночной формулы ("КиЯ" № 198), введившей новый класс "VOR 70" как более сложный и дорогой. Например, программа участия банка "ABN Amro" в нынешней гонке обойдется ему почти в 30 млн. евро. Внушительная цифра даже для банка!

С одной стороны, можно говорить, что "продолжается кристаллизация океанского парусного спорта", как ничтоже сумняшеся заявлено в одном пресс-релизе. Действительно, теперь в соревновании остаются лишь крутые профессионалы, что делает борьбу гораздо азартнее, а каждое завоеванное очко — более ценным.

С другой стороны, чем меньше участников — тем меньше интерес зрителей, тем меньше стартовые взносы и поток рекламных денег. По инсайдерской информации, просочившейся из штаб-



ГОНКА “VOLVO OCEAN RACE 2005-2006”

квартиры “Volvo”, при существующей финансовой схеме шесть лодок на старте — это та минимальная величина, ради которой еще есть смысл проводить состязание в будущем. Нельзя, конечно, говорить, что популярная гонка оказалась сегодня на грани банкротства (можно найти иную бизнес-модель ее проведения, позволяющую “Volvo” в любом случае сохранить интерес к ней), но тревожный звоночек уже прозвучал. В конце концов, недавний провал широко разрекламированной супергонки “Огух Сип 2005”, организованной одним из Арабских Эмиратов (нефтяной страной, денег в которой, надо полагать, всяко побольше, чем у “Volvo”), показал всем, как не надо проводить крупные парусные соревнования и что бывает, когда на старт столь мощно “пропиаренного” мероприятия выходит слишком мало лодок.

Тем не менее в телефонных разгово-

рах с нами представители “Volvo” определенно говорили о том, что нынешняя численность гоночного флота их полностью устраивает — мол, гонка получается более азартной, болельщикам удобнее следить за судами, тактические задачи, стоящие перед яхтсменами, усложняются. Да и обеспечивать безопасностью более равного по составу и меньшего по численности флота куда удобнее. В общем, “лучше меньше, да лучше” — такой известной фразой можно подытожить мнение самих организаторов по этому вопросу.

Вторая проблема возникла с введением нового, более крупного класса “VOR 70”. Парусная общественность, поначалу довольно скептически отнесшаяся к нему (ибо изначально ожидали, что это будет либо монотип, либо полностью открытый класс), изменила свое мнение после совершенно неожиданного рекорда 24-часового перехода,

установленного одной из новых яхт в ходе тренировочного плавания (“Кия” № 197). Это достижение показало, что правила нового класса таят в себе много перспектив и позволяют создавать очень быстроходные суда. Однако... поезд уже ушел. Для тех, кто спохватился, времени заказывать, проектировать и строить яхту для участия в гонке не осталось. Мы располагаем отрывочными сведениями о том, что, как минимум, три крупные (и довольно широко известные) фирмы уже, что называется, кусают себе локти от того, что вовремя не вписались в программу “Volvo Ocean Race 2005-2006”. В самом деле, разве может быть реклама лучше, чем новый рекорд скорости?

Рассмотрим конструкцию новой яхты (и ее отличие от предыдущей) подробнее. Как видно из таблицы, яхты нового класса длиннее своих предшественниц примерно на 2 м, имеют намного бо-

Сравнительные данные яхт "VOR 70" и типичных яхт классов "VOR 60" и "Open 60"

Характеристика	"VOR 70"	"VOR 60"	"Open 60"
Длина, м:			
максимальная	21.50	19.40	18.28
по КВЛ	20.50	17.30	18.08
Ширина, м	4.70–5.70	5.25	5.55
Осадка, м	4.50	3.75	4.5
Водоизмещение, т	12.5–14.0	13.5	7.7–9.7
Масса балласта, кг:			
водяного	1200	2x2500	2x2000
бульбиля	4500	6000	4000
Площадь парусности, м ² :			
спинакер	330–500	300	170–220
генуя	140	83	83
грот	172	117	150
Высота мачты, м	31.5	26	25



лее высокую мачту (фактически совпадающую с яхтами Кубка "Америки" — она даже может делаться, как подчеркивали создатели правил, из такого же профиля) и гораздо большую площадь парусности. При этом их водоизмещение осталось практически на прежнем уровне, а то и стало даже меньше (для большей наглядности — 70-футовая лодка "Volvo Race" имеет такое же водоизмещение, что и 42-футовый крейсер "Hallberg-Rassy 42" образца 2005 г.). Все это вместе взятое характеризует достаточно высокий скоростной потенциал нового класса — предполагается, что суммарное время, потребное на прохождение кругосветной дистанции новыми яхтами, сократится примерно на 15–20%. Это более чем серьезный спортивный и технический рывок вперед.

Попробуем повнимательней изучить различия двух классов. В конструкции корпуса яхт "VOR 70" теперь разрешается широкое применение углепластика (на "VOR 60" допускался только кевлар) — накопленный опыт постройки и эксплуатации крупных гоночных судов из "чистого" угля (взять хотя бы ту же "Mari-Cha IV") позволил создавать надежные лодки, успешно обходя один из главных недостатков углепластика — его хрупкость. Установлены ограничения на высоту надводного борта — в носу она должна быть не менее 1.90 м, на миделе — 1.59 м и 1.4 м у транца. Бушприт имеет право выступать на 1.82 м за пределы максимальной длины корпуса, ограниченной величиной





21.5 м. Безопасность и непотопляемость лодки обеспечивается четырьмя водонепроницаемыми переборками — тремя в носу (последняя из них стоит перед самым швертовым колодцем) и одной в корме.

Серьезные изменения произошли в гидродинамическом комплексе яхты. Теперь, в отличие от предыдущих гонок, яхтам разрешается иметь качающийся балластный киль и два шверта для противодействия дрейфу. Угол перекладки киля на каждый борт ограничен величиной 40°, масса балластного бульба должна быть не менее 4.5 т (суммарный вес киля составляет около 5.7 т, что дает выигрыш в весе по сравнению с яхтами класса “VOR 60” около 2.5 т). Есть жесткие требования к применяемым материалам, так, плавник и его крепление могут быть изготовлены лишь из бронзы или стали, а бульб отлит только из свинца. Два разрешенных шверта не могут быть изогнуты в поперечном направлении для повышения подъемной силы (как, например, это делается на тримаранах “ORMA 60”), а предельный угол их наклона к ДП ограничен величиной 30°. В отличие от “VOR 60” теперь разрешены и двойные рули.

Еще одной новинкой в гидродинамике стал складывающийся гребной вал, убирающий винт в шахту для снижения сопротивления. Впервые такое устройство появилось на известной яхте “Bols” (“Кия” № 189), и вот теперь мы видим уже его довольно широкое применение. Считается, что только за счет одного этого нововведения время, затрачиваемое на преодоление всей дистанции гонки, сократится примерно на полтора дня.

Помимо этих различий, есть и другие, не менее серьезные, но незаметные на первый взгляд. Например, объем и размещение водяного балласта. Если

на яхтах класса “VOR 60” было два побортно расположенных балластных танка емкостью до 2500 л, то на новых яхтах танк всего один, причем в ДП судна. “В чем смысл такого балласта?”, — спросите вы. Смысл только в продольной дифферентовке перегруженной парусами яхты. Изменились и требования к самому танку — теперь он должен наполняться и осушаться самоотеком, за счет скорости лодки; помпы запрещены.

Сильно изменилось парусное вооружение — прежде всего за счет большого увеличения длины мачты. Она определяется длиной передней шкаторины грота, равной 28 м, так что высота мачты оказывается теперь чуть больше 31 м. При этом мачта не должна весить менее 675 кг, на величине в 7/8 от своей длины не может иметь переменное сечение и не должна вращаться. В качестве стоячего такелажа разрешено использовать синтетические волокна типа PBO (а также кевлар), в то время как ранее допускался лишь стальной нержавеющий

такелаж. Длина гика тоже определяется регламентированными размерами грота, длина нижней шкаторины которого установлена в 8.5 м. Внесены изменения и в комплект парусов: к обмеру перед гонкой допускаются максимум 24 паруса, не считая штормовых (вместо 37 на “VOR 60”). Если раньше в ходе одного этапа на борту разрешалось иметь целых 18 парусов, то теперь — лишь 10, в том числе грот, три стакселя, “код зеро”, геннакер и четыре спинакера (два топсовых площадью до 500 м² и два — 7/8 максимальной площадью 350 м²). Помимо этого в комплект должны входить три штормовых паруса. В качестве бегучего такелажа допускаются практически все современные синтетические волокна — от полиэфирных до PBO.

В качестве средств спасения на яхте должны быть два 10-местных спасательных плота, сбрасываемая сигнальная вешка, буй системы EPIRB, два буя “Argos”, ну и, само собой, спасжилеты, страховочные пояса и гидрокостюмы.

Специально оговариваются системы связи и коммуникации. Чтобы повысить интерес болельщиков к океанским этапам гонки, было решено существенно расширить оправдавшую себя в прошлом состязании практику обязательной трансляции с борта каждой яхты видеосъемок, записываемых находящимися на ней камерами. Но, если на яхтах “VOR 60” в обязательном порядке устанавливались лишь три камеры с нормой объема трансляции 8 мин. в неделю, то теперь таких камер семь: одна над транцем (смотрит вперед), две на мачте (одна смотрит вниз/назад, другая дистанционно управляется), три внизу (кают-компания и штурманская рубка) и одна размещается или переносится по выбору экипажа. Кнопка включения камер находится в штурманской рубке, еженедельно каждая яхта должна подготовить и отправить в штаб регаты





не менее 20 мин. видеофрагментов из жизни на борту лодки.

В качестве коммуникационного оборудования каждая яхта несет на себе две антенны системы Инмарсат (диаметром 92.5 и 40 см), две системы Инмарсат-С, КВ- и УКВ-радиостанции. Вся связь может осуществляться только через штаб-квартиру гонки, прямой выход членов экипажа в интернет или получение ими электронной почты в море не допускаются. Запрещено пользоваться услугами персональных погодных раутеров, а также платных погодных сервисов — следует довольствоваться официальными прогнозами, распространяемыми организаторами регаты или общедоступными по радио.

Любопытны требования к экипажу. Минимальная численность команды теперь шесть человек, максимальная — девять, но это лишь, если в ее состав входят менее пяти женщин. Если женщин на борту пятеро, экипаж должен состоять из 10 человек, а если женщин более пяти — из 11 (в прошлых гонках максимальная численность команды ограничивалась 12 человеками, чисто женский экипаж должен был состоять из 13 гонщиц). Учитывая то, что яхта стала заметно крупнее, условия пребывания на борту чуточку улучшились (если такое понятие вообще применимо к экстремальному предельно спартанскому судну), а вот нагрузка на каждого члена команды возросла.

Интересно мнение об изменении правил Рассела Боулера, президента

компании "Farr Design", создателя четырех из семи участвующих в "Volvo Race 2005-2006" яхт (еще две спроектированы Хуаном Коуйоумджийяном и одна — Доном Джонсом), высказанное им в интервью известному французскому онлайн-журналу "Sea Sail Surf": "VOR 70" планировался как самый быстрый океанский однокорпусник, конструкция которого включает в себя все самые последние технические достижения. Будучи всего лишь на четыре фута длиннее, чем "VOR 60" (тут у Р.Боулера явная ошибка — "VOR 70" длиннее на 7 футов — А.Г.), яхты нового класса имеют заметно большую осадку, отклоняемый киль, на 50% большую площадь парусности при практически том же водоизмещении. Правила разрешили применение чисто углепластикового сэндвича, отказавшись от использования кевларовых ламинатов, предписанных прежними правилами, но требуют соблюдения минимальных весовых ограничений для секций корпуса, палубы и таранных переборок для гарантированного выдерживания ими нагрузок океанской гонки. Увеличенные высота мачты и площадь парусности привели к созданию яхт, чей скоростной потенциал мы оцениваем на 33% выше, чем у их предшественниц — это великолепное испытание для конструкторов, строителей и яхтсменов!"

И вот это испытание предстоит выдержать семи яхтам, вышедшим 12 ноября в Атлантику. В их числе: голландские "ABN Amro 1" и "ABN Amro 2" (обе конструкции хитроумного "мистера

К", enfant terrible современного яхтостроения), бразильская "Brasil 1", испанская "movistar" (первое название — "Telefonica movistar"), шведская "Ericsson Racing Team", "Pirates of the Caribbean" из США (оригинальное название — "Black Pearl") — эта четверка спроектирована в КБ "Farr Design" — и австралийская "Synergy and friends" (бывшая "Premier Racing") конструкции Дона Джонса.

Надо сказать, на пути ряда этих яхт к стартовой линии возникло немало проблем — в первую очередь финансовых, что и привело к изменению названий лодок и выступающих на них команд. Очень характерен здесь пример нынешней команды "Pirates of the Caribbean" ("Пираты Карибского моря"), возглавляемой известным американским яхтсменом Полом Кайардом. Эта изначально малобюджетная команда столкнулась со столь серьезными трудностями, что была вынуждена, что называется, "отдаться" Голливуду (точнее — кинокомпания Уолта Диснея), получив взамен финансовую поддержку и новое имя — по названию известного фильма и одноименной компьютерной игры. Еще более сложные проблемы случились у австралийской "Premier Racing", столкнувшейся с серьезными поломками незадолго до начала регаты и оказавшейся без денег и спонсорской поддержки буквально перед самым стартом. Лишь в самый последний момент голландская фирма "Synergy" взяла на себя шефство над судном, что позволило команде все же стартовать в гонке.

Этапы и мили

Первый этап: Виго—Кейптаун (6400 миль). Маршрут гонки не сильно изменился по сравнению с прошлой. Старт яхты приняли в испанском порту Виго, откуда пошли курсом на Кейптаун — это второй по длине этап гонки, и первые яхты ожидалась на финише 2 декабря. Действительность чуть подправила расчеты — лидер финишировал в Кейптауне утром 1 декабря.

Следующий этап через Индийский океан до Мельбурна длиной 6100 миль стартует 2 января. Оттуда лодки 12 февраля выйдут на Веллингтон (Новая Зеландия) — там будет короткая стоянка без прибрежной гонки. Из Веллингтона 19 февраля флот отправится в Рио-де-Жанейро, это самый длинный переход — 6700 миль. После стоянки в Рио 2 апреля яхты уйдут на 5000-мильный этап до Балтимора, откуда 7 мая сделают короткий 400-мильный бросок до Нью-Йорка, где опять же не будет городской гонки. Из Нью-Йорка 11 мая яхты стартуют на Портсмут (3200 миль), откуда 2 июня возьмут курс на Роттердам (1500 миль).

Финальный город регаты очень долго не мог определиться. Были даже вполне обоснованные предположения, что им может стать Санкт-Петербург. Увы, надежды наших яхтсменов не оправдались — финишным портом регаты был назначен Гётеборг, в короткий 500-мильный “онлайнный” (с прямой трансляцией с дистанции) переход до которого яхты уйдут 15 июня. Принять у себя финиш регаты рассчитывали и немцы,

поскольку в прошлой гонке победила “illbruck”, но отсутствие немецкой команды в этом году в сочетании с желанием “Volvo” устроить финиш регаты у себя на родине в Швеции перевесили. Таковой получилась окончательная дистанция гонки, в целом очень похожая на предыдущую и состоящая нынче из девяти этапов. Но вернемся к первому из них.

Вначале в Испании 5 ноября прошла короткая гонка по треугольной дистанции длиной 14.4 миль — своего рода “разогревочный круг”. В ней смогли принять участие лишь шесть судов — столкнувшаяся с серьезными проблемами и финансовыми проблемами команда “Premier Challenge” не вышла на старт. Ко всеобщему удивлению, гонку легко, фактически в одни ворота, выиграла “Ericsson Racing Team” (в обще-то — ничего удивительного, во главе экипажа стоит опытный Нил МакДональд, а тактиком выступал Джон Костецки, приведший четыре года назад к победе “illbruck”), второе место заняли бразильцы, третье — карибские “пираты”. Предстартовые фавориты — рекордная “movistar” и обе “секретные” лодки Х.Койоумджийяна — просто, что называется, провалились.

12 ноября в 14 часов дня в слабый ветер под мелким морозящим дождем яхты вышли на дистанцию первого этапа. Он с самого начала, как показалось наблюдателям, начался не под счастливой звездой — уже через сутки после старта три яхты сообщили о серьезных неполадках на борту. По иро-

нии судьбы, неудачниками стали лодки, хорошо выступившие в короткой гонке. Сначала о проблемах с килем сообщили “пираты” — на пиковой скорости около 30 уз в яхту стала поступать вода. Не выдержали уплотнения механизмов поворота кила. Осторожный и опытный Поль Кайярд принял решение “притормозить”, что вначале, как показалось, избавило лодку от проблем.

Следующим о своих неполадках все с тем же килем доложил экипаж “movistar”. У них дело обстояло куда серьезнее — вышел из строя гидроцилиндр механизма его поворота. И хотя второй цилиндр сохранил работоспособность, предстартовый фаворит сошел с дистанции, направившись для ремонта в Кадис. Обе поломки произошли в не самых сложных для океанских яхт условиях — средняя скорость ветра составляла 12 м/с, средняя скорость лодок — порядка 20 уз.

В лидеры в этой ситуации вырвалась “Brasil 1”, по пятам преследуемая “ABN Amro” и “Ericsson” — все лодки держались близко друг к другу, разрыв между ними не превышал нескольких миль.

С серьезными проблемами вновь столкнулась неудачливая “Synergy and friends”. Грант Уоррингтон радировал, что на скорости свыше 20 уз начинается кавитация на рулях, вдобавок ко всему оборвалась генуя, и экипаж вел борьбу только под стакселем. Яхта сразу же отстала от флота почти на 250 миль...

Сутки спустя успешно выступающая “Ericsson” столкнулась с плавающим предметом (видимо, контейнером), по-





ломав при этом и киль и руль. Поломки были достаточно серьезные, и, не имея возможности одновременно латать две дыры, команда сошла с дистанции, направившись в порт для ремонта. Гонку по-прежнему возглавляла “Brasil 1”, навигатором на которой шла опытейшая австралийка Адриена Кагалэн (напомним, звезда рекордного плавания С.Фоссетта), голландцы держались в 10-15 милях поодаль. Лидирующая тройка вела между собой сложную тактическую борьбу, выбирая наиболее удачное место прохода экватора. Безнадёжно отставших австралийцев списали со счета, сошедшие с дистанции яхты (кроме “Ericsson”, команда которого нашла способ быстро исправить повреждения — правда, на подходе к Кейптауну проблемы с килем возникли вновь) надёжно застряли в портах. Настолько надёжно, что единственным способом доставить, например, “пиратов” в Кейптаун оказался авиатранспорт. После совещания с конструкторами из бюро Брюса Фарра и консультации со своими спонсорами П.Кайярд принял решение вызвать огромный российский транспортник “Ан-124”, поскольку все другие авиакомпании отказались от перевозки столь негабаритного груза. Так “Pirates of the Caribbean” стала первой лодкой регаты, прибывшей в Кейптаун — вот только очков она за это не получила...

Тем временем борьба между “Brasil 1” и “ABN Amro 1” сильно обострилась. Уходя все дальше на юг, яхты вступили в полосу достаточно сильных ветров и преимущество бразильцев постепенно начало таять — сначала медленно, потом все быстрее. 23 ноября голландская яхта вышла на первое место в гонке, после начала демонстрировать чудеса скорости: 27 ноября “ABN Amro 1” побил рекорд 24-часового перехода для однокорпусной яхты в 530 миль, удерживавшийся ее одноклассницей “movistar”, пройдя за сутки 538 миль. В это же самое время

ее партнерша “ABN Amro 2” отработала о суточном переходе 533 мили, подтверждая достоинства этих двух проектов “мистера К” — одного из самых закрытых, амбициозных, и, как сейчас принято говорить, “понтowych” яхтенных конструкторов современности. “Венок рекордов” на этом не закончился — сутки спустя лидер голландской команды сообщил о 546-мильном суточном переходе, 29 ноября последовал еще один крутой результат в 541 милю! За пару дней недавно лидировавшая “Brasil 1” отстала от нового лидера без малого на 200 миль. При этом, правда, яхты почти все время шли практически на юг, при этом чуть ли не находясь на траверзе Кейптауна — таковы были ветровые условия Южной Атлантики в тот момент. Существенный момент — мы помним, что в ходе предыдущей гонки “VOR” “illbruck” установила тогдашний рекорд суточного перехода, двигаясь в попутной струе Гольфстрима. Более того, в Гольфстриме же шла и “Mari-Cha IV”, первой из однокорпусных яхт вышедшая за 500-мильный барьер. И вот теперь новые яхты буквально “печатают” рекордные результаты вне всяких заметных океанских течений — только за счет ветра. Феноменально!

Безусловно, получив такие данные с дистанции, мы не смогли не связаться с хитроумным аргентинцем, скрывающимся от буквально осаждающих его журналистов. Как, впрочем, и ожидалось, Х.Коуйоумджийян не стал глубоко вдаваться в подробности своих проектов, мимоходом сказав лишь, что время для этого еще не пришло. Хотя кое-какие подробности узнать от него все же удалось.

Так, например, обе его яхты, в отличие от всей фарровской четверки, имеют по два руля. Это решение, по словам конструктора, было принято на самой ранней стадии подготовки эскизных проектов. Такая схема позволяет

иметь более эффективный руль (за счет его близости к вертикальной плоскости при крене яхты), что дает возможность уменьшить его площадь, снижая сопротивление. (По нашим прикидкам, площадь рулей на “ABN Amro” получается процентов на 15—18 меньше, чем на фарровских лодках.)

Вытекающим отсюда ключевым моментом, как считает Х.Коуйоумджийян, является разница в ширине кормовой оконечности между одно- и двухрулевыми яхтами. Обе его лодки имеют самые широкие во всем флоте корпуса и существенно шире фарровских (особенно в корме), что, во-первых, делает их более остойчивыми, во-вторых, позволяет легче выходить на глиссирование (а делать это яхты “VOR 70” могут — энерговооруженность под топовым геннакером у них как раз и составляет пресловутые 50 м²/т).

Еще одной технической хитростью аргентинца стал отказ от спинакера и всего, что с ним связано — в частности, спинакер-гика. Особенность формулы VOR такова, что чем тяжелее палубное оборудование, тем больше веса следует добавить в бульбкиль. Облегчая палубу, конструктор получает двойной выигрыш в водоизмещении — например, отказ от спинакера и всего, с ним связанного, позволил “вынуть” из бульбкиля около сотни кг балласта. “Я считаю, что с учетом особенностей формулы “VOR 70” преимущества несения большого спинакера с гиком перед геннакером начинаются лишь от скорости ветра 12 м/с и выше, — сказал в беседе с нами аргентинец. — Однако при таком ветре вы вряд ли рискнете его ставить”.

Именно столь тонкое изучение особенностей правил и вытекающих из них следствий, по мнению Коуйоумджийяна, и позволило ему найти пути к созданию особо быстроходных яхт.

Подводя итог нашей беседе, конструктор добавил: “Мы оптимизировали свои лодки на следующие ветровые условия: скорость ветра — 12—18 м/с и угол истинного ветра — 100—120°. Основной задачей было снижение сопротивления, и я считаю, что нам вполне успешно удалось этого добиться. Почему “Brasil 1” не смогла воспользоваться этими ветровыми условиями? Ну, мне кажется, они рассчитывали свою лодку на чуть более легкий ветер — видимо, 8—9 м/с. Об этом свидетельствует, в частности, их успех в короткой гонке и лидерство в начале первого этапа, когда ветра были значительно более слабыми”.

Редакция благодарит Джеффа Ван Горкома за помощь в работе.

Продолжение следует