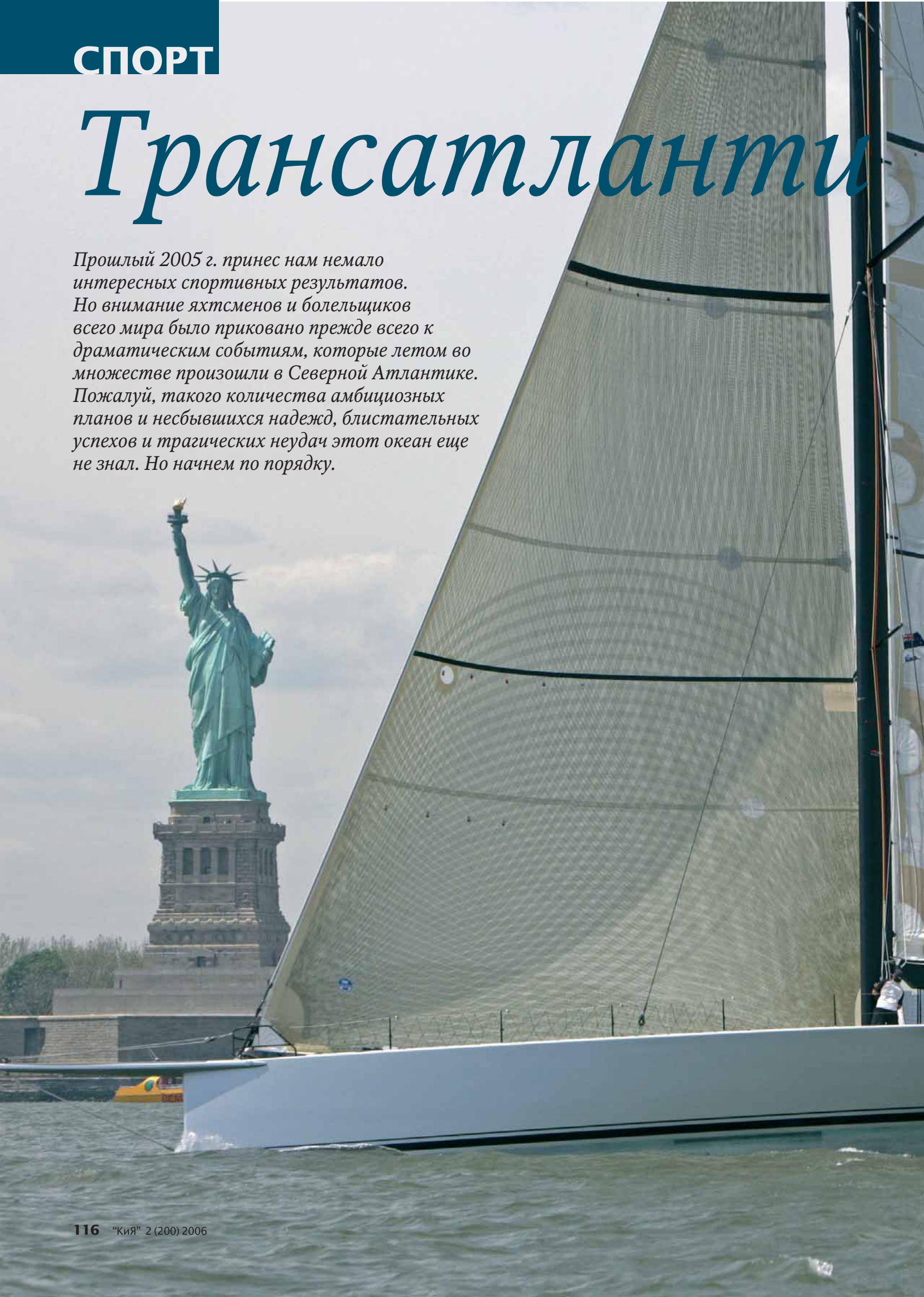


Трансатланти

Прошлый 2005 г. принес нам немало интересных спортивных результатов. Но внимание яхтсменов и болельщиков всего мира было приковано прежде всего к драматическим событиям, которые летом во множестве произошли в Северной Атлантике. Пожалуй, такого количества амбициозных планов и несбывшихся надежд, блистательных успехов и трагических неудач этот океан еще не знал. Но начнем по порядку.



Ческие драмы

Артур Гроховский. Фото Даниэля Форстера и Карло Борленги ("Rolex")

I. ПОЙДЕМ И ПОБЬЕМ ЧАРЛИ БАРРА!

Два года назад гигантская двухмачтовая шхуна "Mari-Cha IV" под британским флагом блистательно завершила свое транс-океанское плавание, впервые в истории преодолев 500-мильный барьер суточного перехода на однокорпусном парусном судне ("Кия" № 187) и показав феноменальное время пересечения Атлантики 6 дней 17 ч 52 мин и 39 с. Это почти вдвое меньше, чем у знаменитого перехода Чарльза Барра, но результат оказался как бы не совсем чистым. Дело в том, что установленный в далеком 1905 г. на шхуне "Atlantic" рекорд (12 дней 4 ч 1 мин и 19 с) был поставлен в ходе гонки, а не одиночного плавания. Тогда соревновались друг с другом 12 яхт, стартовав в заранее назначенное время, и, конечно, не могло быть никакого ожидания наивыгоднейшего для броска через океан погодного окна.

Поэтому в ознаменование 100-летнего юбилея этого рекорда (пожалуй, самого знаменитого из всех существующих именно своей вековой "упрямостью") было решено провести гонку через Атлантику, пригласив на нее самые крупные и быстроходные яхты

мира. "Ну что ж, пойдём и побьём Чарли Барра!" — воскликнул владелец "Mari-Cha IV" Роберт Миллер, услышав о новой "гонке века". Дистанцию оставили классическую — от маяка Амброз до маяка Лизард, но с небольшой добавкой: у Лизарда была лишь промежуточная финишная линия, знаменующая собой конец "той самой" трассы Барра. Окончательный же финиш располагался возле о.Уайт у входного буя Нидлс Файрвей, что добавляло к общей дистанции 142 мили, увеличивая ее протяженность по ГК до 3142 миль. Для этой дистанции (Амброз—Нидлс) тоже имелся свой давний рекорд — 13 дней 10 ч 15 мин.

Формальных ограничений на участие существовало лишь два: лодка должна быть однокорпусной, а ее длина — не менее 70 футов, поэтому участвовать в "Transatlantic Rolex Challenge" (так официально окрестили регату) могли и экстремальные лодки, и роскошные мегаяхты. Гонщики же, пожелавшие участвовать в борьбе за рекорд Ч.Барра, должны были отключить электрические приводы своих лебедок и использовать

для их вращения лишь мускульную силу экипажа.

Участвовать в гонке вызвалось множество уникальных судов: от трехмачтового 78-метрового барка "Stad Amsterdam" до "Ranger" — одной из раритетных яхт класса J. Для объективности оценки результатов все яхты были разделены на три дивизиона: Grand Prix (для "отвязанных" супер-макси), Performance Cruiser 1 и 2 (для мегаяхт побольше и поменьше) и Classic (для раритетных лодок с классическими обводами), зачет решено было вести и по истинному, и по исправленному времени (для каждого из дивизионов использовалась своя система гандикапа: соответственно IRC, Americap II и NYYC Cruising Rule).

Действительность, однако, внесла свои коррективы, и многие из заявившихся яхт сняли свои заявки, но остались и "Maximus", и "Mari-Cha", и "Tiara", и множество других, не менее интересных яхт. Азарт подстегивался присутствием на ряде лодок их владельцев, известных яхтсменов и даже яхтенных конструкторов. Все говорило о том, что схватка будет





жаркой: особо предвкушались две дуэли: в классе GP между “Mari-Cha IV” и новейшей “Maximus”, а в классе PC 1 — между “Tiara” и “Drumbeat” (бывший “Salperton”).

Разумеется, второе противостояние в прессе смаковалось особо: во-первых, потому что уже очень давно сверхдорогие яхты подобного класса с живыми миллиардерами на борту не схватывались между собой в трансатлантической гонке, во-вторых, потому что “Tiara” и “Drumbeat” — практически сестершпы: спроектированы одним конструктором и построены на одной верфи. (“Tiara”, правда, на четыре фута длиннее и вооружена шлюпом, а не кечем.) Специалистов же куда больше интересовала дуэль “Mari-Cha” — “Maximus”, подоплека которой была в

чем-то схожей. “Maximus” проектировался почти той же группой конструкторов под руководством Грега Эллиота (разве что без Ф.Бриана) и с использованием той же VPP*, что и британская шхуна. И, конечно же, всех подогревало ожидание новых рекордов.

Но 20 мая, в последний день перед стартом, в Нью-Йорке на многих яхтах еще кипела работа. На шикарном 115-футовом “Whisper” два кока в поте лица готовили пищу... сразу на все 20 дней пути для 24 членов команды, поскольку камбузное оборудование с яхты на время гонки демонтировалось и отправлялось на о. Уайт самолетом. На “Mari-Cha IV” получили новые шверты какого-то “принципиально нового” профиля. Как сообщалось, они способны “радикально улучшить” поведение лодки на острых курсах (с чем у нее и в самом деле проблемы), и все последние часы перед стартом команда провела на воде, настраивая и тестируя яхту. Тем же самым занималась и команда “Maximus”: лодка едва успела попасть в Нью-Йорк всего за пять дней до старта, причем оказалась просто в ужасном состоянии. Еще

* VPP — velocity predicted program, программа прогнозирования скорости, общее название программного обеспечения, служащего для прогнозирования скорости проектируемых парусных яхт на основе компьютерного анализа их обводов и парусного вооружения. Существует много разновидностей этого ПО, созданного разными фирмами — как общедоступных, так и закрытых, “приватных”. Закрытая VPP, разработанная Клэем Оливье, ведущая свое начало еще от знаменитого катамарана “Stars and Stripes”, победителя Кубка “Америки”, постоянно модернизируемая и использованная при создании “Cheyenne”/“Playstation”, “Mari-Cha III” и “-IV”, а также “Maximus”, считается одной из наиболее совершенных в мире.

на одной из дорогих и шикарных яхт в спешном порядке снимали роскошную внутреннюю отделку и картины, одновременно упаковывая намертво принайтованные скульптуры.

И вот 21 мая торжественный день настал... но ничего не случилось. Подобравшаяся к Кейп-коду мощная депрессия вкупе еще с одной, болтавшейся в 200 милях от Лонг-Айленда, вынудили организаторов перенести старт на сутки.

22 мая гонка все же стартовала. В дивизионе GP, к огромному разочарованию всех болельщиков, было всего три участника — помимо 140-футовой “Mari-Cha IV” и 100-футового “Maximus” здесь решила выступить хоть и быстроходная, но всего лишь 81-футовая “Caurega” конструкции “Reichel-Pugh”, которая могла рассчитывать лишь на победу по гандикапу (или на серьезные поломки двух лидеров).



В PC 1 реальная схватка ожидалась, как мы уже сказали, между “Tiara”, взятой у Дж.Ляйтерсдорфа в аренду швейцарским банкиром Тьерри Ломбаром специально для этой гонки, и “Drumbeat”. Вооруженный кечем “Drumbeat” мог на типичных для этой трассы попутных ветрах нести заметно больше парусов, чем “Tiara”, к тому же рулевым на нем шел сам Эд Дюбуа (создатель обеих лодок — а кому, как не ему, лучше всего знать их особенности). Вдобавок навигатором на “Drumbeat” пригласили виртуозного навигатора Адриену Кагалэн, соратницу Трэйси Эдвардс и Стива Фоссетта в их рекордных плаваниях.

С интересом ожидали в этом дивизионе и выступления “Windrose of Amsterdam” — классической 152-футовой двухмачтовой шхуны, спроектированной Дж. Дийкстра (который сам же и стоял за рулем). Он был создателем и барка “Stad Amsterdam”, крупнейшего участника гонки, выступавшего в дивизионе Classic.



Гонку сразу после старта возглавила “Mari-Cha IV”, медленно, но все же отрываясь от упрямо преследующего ее “Maximus”. “Похоже, что новые шверты и впрямь работают как надо, — передали с борта британской шхуны. — Еще совсем недавно в такую погоду мы были бы почти беспомощны”. Однако уже через сутки ситуация изменилась — оба гиганта направились к юго-востоку, стремясь попасть в струю Гольфстрима, в то время как в лидеры вышла более скромная “Carrera”, держащаяся ближе к ортодромии. Прогноз был не благоприятным — ближайшие несколько суток налетающие встречные шторма должны были постоянно сменяться штилевой погодой, что осложняло принятие тактических решений.

Ожидаемой борьбы “ноздря в ноздрю” между роскошными “Tiara” и “Drumbeat” пока не получалось. “Tiara” ушла на юг, — передала 24 мая Адриена Кагалэн, — мы ее не видим и вообще



непонятно, зачем она это сделала. Пока идем третьими, у нас все хорошо”.

25 мая стал несчастливим: в клочья разорвав грот в очередном шторме, с дистанции сошла “Carrera”, барк “Stad Amsterdam”, напротив, оказался в штилевой ситуации и вынужден был включить двигатель (из-за боязни опоздать в Каус ко дню своей чартерной заявки). На дистанции остались всего 18 яхт. “Странная гонка — ветра либо нет, либо его слишком много”, — передал с борта “Mari-Cha” ее рулевой Майк Сандерсон.

Из-за трудных погодных условий, к разочарованию всех наблюдателей, “Mari-Cha” и “Maximus” не смогли показать весь свой потенциал, через четыре дня после старта гонки обе эти яхты еще отставали от рекордного графика Барра. Лишь на следующий день задуло — да как! С борта “Mari-Cha” сообщили о том, что на порывах лодка развивает до 30 уз! Этот тяжелый день 26 мая, словно пинком, заставил обе супер-макси, наконец-то

опередить рекордный график, причем “Maximus” даже сумел заочно обойти свою грозную соперницу примерно на 15 миль, поскольку вечером 26 мая “Mari-Cha” буквально въехала в очень крутую 8-метровую волну, а потом попросту свалилась с гребня вниз, испытав два сильнейших удара. Корпус яхты, по счастью, вышел из волны без повреждений, а парусное вооружение пострадало, причем ощутимо. Была сломана каретка гика-шкота, что вынудило команду спустить грот и пробиваться вперед сквозь шторм под стакселем № 4, триселем и взятой на три рифа бизанью, впрочем, тоже поврежденной, так что пришлось вскоре спустить и ее. Экипаж сменил галс и положил яхту в дрейф на 12 ч, пока на 5-6-метровых волнах шел трудный ремонт ликпаза бизани, каретки шкота и других поврежденных снастей. В итоге к полудню 27 мая разрыв между двумя лодками вырос уже до 141 мили!

Вместо ожидаемых попутных северо-западных ветров на яхты регулярно

надвигались встречные шторма от юго-востока, и “Mari-Cha” и “Drumbeat” не могли полностью показать преимущества своего двухмачтового вооружения. А вооруженные шлюпами “Maximus” и “Tiara” довольно успешно шли острыми курсами, порой заметно опережая своих соперников. В особенно неприятном положении оказались яхты, выбравшие северный маршрут — именно там юго-восточные ветра были наиболее сильными. Те же, кто пошел южнее (как “Tiara”), гораздо раньше подхватили более удачный южный, а чуть позднее — юго-западный ветер.

Участвующие в гонке проектировщики и конструкторы яхт могли наглядно удостовериться в качествах своих судов, а также в тщательности их постройки. “Ветер на порывах превышает 20 м/с, — передал Дж.Дийкстра с борта “Windrose”. — Паруса, как и предполагалось, стоят нормально, и лодка просто летит над волнами. Но случилось и несчастье — волной сорвало раструб вентилятора, и обеден-

ный салон превратился в натуральный бассейн с душем. Просто удивительно, как быстро портится интерьер в таких условиях...”

Проблемы возникли и на других лодках. Совладелец и строитель “Maximus” Билл Бакли вывихнул плечо, и яхте пришлось (почти как и “Mari-Cha” сутками ранее) повернуть по ветру, чтобы Биллу пятеро человек могли вправить вывихнутые кости. Неудача коснулась и самой лодки. 28 мая, когда “Maximus” под гротом и геннакером со скоростью за 30 уз вновь неслась к берегам Британии, ее отклоняемый киль... решил самостоятельно переложиться на другой борт. Яхта мгновенно окунулась в воду чуть ли не до краспиц, но, по счастью, дублирующая система управления килем, на которую быстро переключили электропитание, сработала нормально. Все это привело к тому, что “Mari-Cha” восстановила свое лидерство в гонке, опережая “Maximus” примерно на 13 миль. Теперь компьютеры “Mari-Cha” показывали, что она может улучшить результат вековой давности не менее чем на двое суток, но это уже не волновало гонщиков. Победа, победа над “Maximus” по истинному времени — вот что было для них ценнее всего. А чтобы гарантированно победить, нужно было ответить на главный вопрос — куда идти, на юг или на север. Южный вариант был длиннее, но на последнем отрезке, по прогнозу, он мог стать очень удачным в ветровом отношении, компенсируя лишние мили, и это стало решающим для заочной “игры в покер”. В то время как “Maximus” пошел северным маршрутом, “Mari-Cha” повернула к югу — и выиграла.

1 июня в 10 ч 05 мин утра супершхуна первой пересекла линию финиша,

улучшив результат 100-летней давности на 2 дня 12 ч 5 мин и 56 с и показав среднюю скорость 12.61 уз. “Время от времени я чувствовал, что призрак Чарли Барра смотрит на нас с небес и радуется каждой нашей неудаче, — сказал после финиша Роберт Миллер. — Но мы не позволяли себе слишком долго задумываться над этим”.

“Maximus”, на котором перед самым Лизардом опять возникли проблемы с килем, прошел мыс позднее на целых три часа, вновь чертя краспицами по воде. А “Mari-Cha”, войдя в Английский канал, буквально пролетела остаток дистанции до мыса Нидлс, увеличив на этом отрезке свой отрыв еще на два часа. Так 1 июня 2005 г. пали оба столетних рекорда. Пали, но по гандикапу их новый обладатель проиграл гонку своему единственному сопернику — ведь на каждые 24 ч путевого времени “Mari-Cha” должна была привозить ему 79 мин своего отрыва (т.е. в сумме порядка 12 ч на весь пройденный путь).

Такая победа, впрочем, не очень обрадовала новозеландский экипаж. “Мы сражались за абсолютную победу, а не за пересчет, — сказал после финиша штурман “Maximus” Марк Квилтер. — Такова уж натура, всегда хочется считать себя самым сильным. Правда, у “Mari-Cha” слишком много мышц”. “Нам еще относительно повезло, — вторил ему конструктор “Maximus” Грег Эллиот, точно так же проведший всю гонку на борту своего детища. — В условиях попутных ветров “Mari-Cha”

* По своим ТТХ “Mari-Cha IV” и “Maximus” различаются почти так же сильно, как “Л-6” и “Картер 30” — “Mari-Cha” в полтора раза длиннее и несет вдвое больше парусов.

порвала бы нас на тряпки, очень она мощна, зараза”*

Драматичным получился финиш яхт дивизиона РС 1. Несмотря на отсутствие гени, сильно затруднившей борьбу со шлюпами, здесь первой финишировала “современно-классическая” шхуна “Windrose of Amsterdam”, причем она не только более чем на сутки улучшила 100-летний результат Ч.Барра, но и опередила куда более длинные и более современные по архитектуре и вооружению “Drumbeat” и “Tiara”. Судя по всему, Дж. Дийкстра оказался не только великолепным конструктором (об одной из его яхт читайте статью в этом номере), но и отличным тактиком! А сами “Tiara” и “Drumbeat” все-таки организовали на последних милях пути самый настоящий матч-рейс. Шедшие разными курсами (“Tiara” выходила на Лизард с юга, “Drumbeat” подходил к нему северным маршрутом) и повернувшие на один галс перед маяком лодки финишировали с разрывом... всего в одну секунду! Красивая борьба двух парусных мегаяхт, по длине входящих в первую пятерку мира, сопровождалась немалыми потерями. Помимо стакселя на “Tiara” поломали пару лат на гроте (“Очень просто заменить их на яхте обычных размеров, но на таком огромном шлюпе в море нет никаких возможностей это сделать”, — пожаловался капитан Паскаль Пела-Фине). На “Drumbeat” это сделать попытались, правда, там были всего лишь надорваны латкарманы (да и грот заметно меньше). Попытка эта стоила яхте 300 миль пути — ровно настолько ухудшилось ее положение за время ремонта.

Оставшуюся часть пути до Нидлса “Tiara” прошла медленнее из-за проблем со спинакером, так что “битву гигантов” “Drumbeat” все-таки выиграл, причем не только по гандикапу.

В целом, гонка явно удалась, хотя иногда казалось, что погода просто ополчилась против роскошных мегаяхт, не рассчитанных на столь грубое обхождение (“Это как если на “Rolls-Royce” выйти на старт ралли Монте-Карло”, — сказал после финиша Дж.Дийкстра). Тем не менее нельзя не отметить, что их надежность оказалась на очень высоком уровне, а участие в гонке самих конструкторов, без сомнения, дало им бесценный материал для размышлений. Ну и, конечно же, сам факт участия лодок, стоящих десятки миллионов (Дж.Ляйтесдорф, к примеру, просит за “Tiara” 34 млн долл.), в столь крупной и напряженной регате привлечет в парусный спорт и новых спонсоров, и новых поклонников.

Продолжение следует

