



# ПАРУСНЫЙ ЭКСТРИМ от "Volvo Cars"

*Широкомасштабная поддержка парусного спорта компанией "Volvo" началась более 30 лет — тогда шведская фирма приняла участие в проектировании и оснащении национального претендента на завоевание Кубка "Америки". Первый блин вышел, увы, комом — почетный трофей шведам не достался.*

*Артур Гроховский. Фото "Volvo Team"*

По-северному методичные и неторопливые, они впоследствии долго переваривали полученный опыт, не торопясь вновь окунуться в мир парусных гонок. "Второе пришествие" "Volvo" в парус произошло четыре года назад, когда прошла первая гонка "Volvo Ocean Race", перехваченная фирмой у пивоваренной компании "Whitbread". Успешный финал мероприятия вызвал у руководства желание расширить свое присутствие в парусных гонках и, как следствие, на экранах телевизоров и обложках журналов, причем последнее уже забесплатно. В Европе (особенно Северной) и США, помешанных на здоровом образе жизни, парус сегодня чрезвычайно популя-



рен: им занимаются миллионы, а следят за парусными гонками — десятки миллионов. Как наглядно показывает пример Франции, спонсорские вложе-

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТАМАРАНА "VX 40"

Длина, м	12.2
Ширина, м	7.05
Высота мачты, м	19
Вес мачты, кг	100
Площадь парусности, м <sup>2</sup> :	
– грот	75
– стаксель	25
– геннакер	78
Водоизмещение, кг	1250
Экипаж, чел.	4+1

ния в яхты и самих яхтсменов хорошо окупаются.

Исходя из этого, было принято решение о новом проекте: менее затратном, но более остром — в смысле эмоций. Автолюбителям известно, что до недавнего времени автомобили "Volvo" были весьма безопасными, вместительными и долговечными, но не отличались хорошей управляемостью и азартным поведением на дороге — возник даже термин "Volvo driver", характеризующий неторопливого сверхаккуратного водителя-«ботаника». Однако времена меняются — покупатели сегодня требуют более "живых" машин, способных доставить водителю удовольствие от вождения. Компания "Volvo Cars" поспешила





Компьютерная модель "VX 40"

пристроиться в русло этой тенденции и, для того чтобы переломить сложившийся имидж строителя "четырёхколесных авианосцев", решила создать "под себя" новый тип парусных судов — острый, динамичный и агрессивный, но в то же время сравнительно недорогой, одновременно развернув необычную рекламную кампанию.

Сказано — сделано. После внимательного изучения существующих типов яхт, принимающих участие в разнообразных гонках класса Гран-при, была найдена пустующая ниша, вполне адекватная поставленной задаче — ею оказались быстроходные катамараны, более крупные, чем широко распространенных В- и С-классов, и более дешевые и транспортабельные, чем существующие 60-футовые многокорпусники. В конечном итоге выбор пал на лодки максимальной длиной 40 футов. Смысл подобного ограничения, помимо всего прочего, заключается в том, что катамаран такого размера без проблем поместится в стандартный 40-футовый же контейнер, а значит, перевозка яхт к местам проведения соревнований существенно упростится и удешевится.

Основная идея была следующей — создать простой по конструкции и управлению, легкий и скоростной парусный болид категории "One design", способный развивать довольно высокие скорости даже при умеренном и слабом ветре. В качестве конструкторов нового катамарана был выбран звездный дуэт — Ив Лодэй и Митч Блус, экс-чемпионы Олимпийских игр в классе катамаранов "Tornado". Ну, в самом деле, кому, как не им, поручить создание нового класса, названного "Volvo Extreme 40"?

Для его постройки были выбраны самые совершенные конструкционные материалы: углеткань как основа корпусов, соты из номекса в качестве наполнителя. Мачта нового судна высотой 19 м — тоже углепластиковая, причем, что нечасто встречается, составная. Ее можно разнять на две части, чтобы поместить в тот же контей-

нер, что и судна. Корпуса катамарана запекаются в матрицах под давлением в автоклаве при температуре около 120° С, сами матрицы изготовлены на "Neol composites" — одном из ведущих французских предприятий по производству высокотехнологичных судов из композитных материалов. Болваны для матриц были вырезаны из специального пенопласта на известной фирме "Matra", сделавшей себе имя на производстве гоночных автомобилей, а также боевых и космических ракет. В общем, технологическая культура производства "VX 40" — на космической высоте, и его создатели обещают высокую идентичность серийных лодок (действительно, разница в весе полностью собранных первых пяти катамаранов оказалась менее 10 кг, т.е. менее 0.8%!).

Общий вес контейнера с катамараном составляет чуть меньше 2 т, что позволяет перевозить его на трейлере за тягачом. Вынутый из контейнера катамаран полностью собирается и вооружается тремя яхтсменами примерно за пять-шесть часов — для облегчения его сборки сделано многое. Например, каждая из поперечных балок крепится при помощи всего лишь восьми болтов, а мачта ставится на место без использования крана или какого-либо подъемного оборудования — для ее установки достаточно



## “NAUTOR SWAN” МЕНЯЕТ КУРС

Один из характерных признаков известной финской судостроительной фирмы — практика долговременного сотрудничества с каким-либо определенным дизайнерским бюро, проектирующим всю его текущую гамму лодок. Вначале это были “Sparkman & Stephens”, затем — Рон Холланд и аргентинец Герман Фрерс, с которым верфь работает уже более 20 лет.

И вот — сенсация! В начале зимы 2005 г. в Питерсаари специальное подразделение “лебедей” по строительству эксклюзивных яхт (так называемое “Custom Division”) приступило к постройке нового 78-футового гоночного крейсера по проекту бюро “Tripp Design”. Практика: “Вы можете заказать у нас любую яхту при условии, что ее нарисует Герман Фрерс”, похоже, уходит в прошлое. Будущая яхта в соответствии с воззрениями Билла Триппа и внешне и конструктивно сильно отличается от привычных лодок “Swan”. Она имеет вертикальный штевень, выдвигающийся бушприт, малую осадку корпусом с узкими ватерлиниями, а также очень глубокий поднимаемый киль.

Довольно оригинальна и внутренняя планировка: каюта хозяина находится в самом носу, а по длине всей яхты проходит своеобразный коридор с двумя трапами — в передний “гостевой” и кормовой “рулевой” кокпиты.



Яхта позиционируется для гонок в Северной Атлантике и круизов по Средиземноморью. Впервые в практике “Nautor Swan” она строится с широким применением углепластика, в качестве наполнителя сэндвичевого композита используется пенопласт “Corecell”. Спуск судна намечен на весну 2007 г.

## ЕЩЕ ОДНА МЕГАЯХТА ОТ “WALLY”

В начале зимы 2005 г. европейское подразделение верфи “Wally Yacht” заложило новую эксклюзивную 148-футовую парусную яхту, заказанную известным европейским яхтсменом, который пожелал иметь быстроходную и комфортабельную лодку открытого моря, пригодную для кругосветных плаваний.

В качестве прототипа была выбран уже строящийся на “WY” чуть более скромный 143-футовик, чей корпус и гидродинамический комплекс были разработаны в сотрудничестве с известной американской фирмой “Tripp Design”, специализирующейся на проектировании быстроходных высокотехнологичных яхт. Интерьеры — забота дизайнерской фирмы “Eidsgaard Design”, так что они, судя по всему, будут заметно отличаться от сегодняшних “голых” Wally, “внутренности” которых рисует “Lazaretti & Pickering”. Надстройка яхты, прикрывающая собой поднятый салон, сильно “прилизана”, при этом ее остекление открывает вид изнутри на все 360°.

При длине 44 м водоизмещение новой яхты — 150 т, при этом соотношение  $L_{\text{квл}}/D^{1/3}$  составит около восьми — фантастически высокая цифра для крупного и комфортабельного крейсера. Для снижения веса, помимо композитов, в конструкции “Wally 148” широко используются титан и легкие сплавы. Спуск яхты на воду ожидается в первой половине 2007 г.



но гика (в качестве стрелы) и шкотовых лебедок самого судна.

Команда катамарана “Volvo Extreme 40” состоит из пяти человек, причем лишь четверо из них собственно яхтсмены, а пятый может быть кем угодно: спонсором, владельцем, пресс-менеджером или высокопоставленным гостем (наподобие знаменитого “18-го человека” на борту яхт Кубка “Америки”).

По замыслу компании, гонки на катамаранах “VX 40” должны будут проводиться в тех портах, где на промежуточные финиши будет останавливаться флот, участвующий в “Volvo Ocean Race”. Первое состязание яхт нового класса состоялось в Испании в Сансенсо с 6 по 10 ноября 2005 г., в нем приняли участие пять команд. Результаты его оказались довольно неожиданными даже для самих организаторов — прежде всего в зрелищности. Крупные и хорошо заметные гоночные машины, в окраске которых драматично доминировал “радикальный черный цвет”, стремительно носились по треугольной дистанции, подстраиваясь под беспрестанно отходящий и заходящий ветер. Даже для суперменитых гоночников, участников Олимпийских игр или, скажем, соратников Стива Фоссета по его парусным рекордам, решение тактических задач на этих болидах, не прощающих ни малейших ошибок, оказалось непростым делом. В итоге на последних метрах дистанции катамаран, шедший пятым, вдруг за несколько секунд становился вторым, и наоборот.

Создатели класса добились своего, сделав интересный аппарат категории “One design” (производство всех катамаранов и их обмер находятся под контролем компании “Tornado Sport Sailing Entertainment”) и пригласив в команды лучших многокорпусных гоночников — интрига завязалась настолько крутая, что перед стартом последней гонки первого Гран-при две команды имели равное количество очков, а еще одна отставала всего на два очка. И все это — буквально под окнами жителей Сансенсо и под прицелами теле- и фотокамер! Шоу удалось — еще бы, ведь катамаран нового класса способен “задрать лапу” уже при ветре скоростью 4 м/с, а при сильном, по расчетам его создателей, может разогнаться вплоть до 40 уз!

Следующие соревнования серии Гран-при “Volvo Extreme 40” пройдут в 2006 г в Рио-де-Жанейро, Балтиморе, Портсмуте и Роттердаме непосредственно перед стартом соответствующих этапов кругосветной гонки “Volvo Ocean Race”. ●