

## Россияне на открытом чемпионате Франции

**В** 2002 г. российская спортивная команда «Югтранзитсервис» из Таганрога впервые приняла участие в крупных международных соревнованиях по парусному спорту — тогда для нее на верфи «X-Yachts» была построена новая яхта «Follow me» типа «IMX 45». Два года команда посвятила обкатке и «разгону» лодки, и накопленный за это время опыт позволил ей в 2004 г. прорваться в призеры ряда европейских регат в Англии и Ирландии. Однако возможности дальнейшего развития и совершенствования яхтсменов сдерживались тем, что яхты типа «IMX 45» не являются «чистыми» гонщиками — это нормальные серийные крейсерско-гоночные суда с комфортабельным салоном, пусть и весьма быстросходные. Требовалась новая, уже чисто гоночная лодка, на поиск подходящего проекта которой ушло более полугода. В декабре 2004 г. на итальянской верфи «Cantieri del Pardo» была заказана новая яхта «Grand Soleil 42 Race» (проектировщик — бюро «Botin & Carkeek»). На ней команда «Югтранзитсервис» и стартовала в регатах нынешнего года.

«Grand Soleil 42 Race» — сложная современная гоночная машина, которая строится в крайне ограниченных количествах (не более шести лодок в год) по заказам ведущих гоночных команд. В пользу выбора именно этого проекта было немало аргументов и прежде всего то, что в 2003 г. яхта «Italtel» этого типа стала победителем ряда крупнейших европейских регат (а также мирового и итальянского чемпионатов по системе обмера IMS) в дивизионе IMS 600. Правда, в связи с постоянными изменениями обмерных формул IMS яхты все время совершенствуются, так что наша «Grand Soleil 42 Race» 2005 г. — совсем не то же самое, что «Italtel» образца 2003 г.

В «Grand Soleil 42 Race» нашли воплощение последние теоретические разработки и самые современные тенденции создания лодок для гонок IMS. Сэндвичевый корпус яхты построен в духе новейших веяний — с применением эпоксидной смолы и технологии infusion, а ради экономии веса он даже не покрыт гелькоутом — просто покрашен. Разумеется, на яхте используются углепластиковый

рангоут и современные синтетические материалы для бегучего такелажа (кевлар и спектра). Паруса у нашей лодки — «North Sails 3 DL».

Весь 2005 г. был посвящен ее настройке, но прошедший сезон можно, по словам экипажа, охарактеризовать как «постоянное опоздание»: яхту экипаж получил лишь за два дня до старта первой регаты, пришлось долго гоняться под чужими парусами, и, естественно, о высоком спортивном результате мечтать не приходилось. Тем не менее даже в таких условиях «Югтранзитсервис» смогла войти в десятку сильнейших европейских команд, заняв в чемпионате мира 2005 г. девятое место.

Первым испытанием нового сезона для таганрогских яхтсменов стала регата «Spi-Ouest France Bouygues Telecom 2006» (первый этап чемпионата Франции «Atlantic Trophy», проводимого под эгидой Национальной федерации парусного спорта). Она проходила с 13 по 17 апреля в городе Ла-Тринитесьюр-Мер, где наши гонщики выступали в зачетной группе IRC 1. Надо отметить, что оптимизированная для гонок по сис-

теме IMS «Grand Soleil 42 Race» имеет невыгодный балл при использовании системы гандикапа IRC — среди участвующих лодок «Yugtransitservice» имела второй по величине гоночный балл\*. В итоге, по абсолютной скорости и «по приходам» российская яхта оказывалась в числе лидеров, но пересчет по гандикапу отбрасывал ее назад, несмотря на это в одной из гонок ей удалось занять четвертое место. Надо сказать, что мы и не ставили своей целью победу или достижение каких-либо высоких результатов на этой регате — для нас она стала своего рода тренировкой, поскольку постоянно проживающий в России экипаж лишен возможности полноценно тренироваться на яхте, базирующейся в Бретани. В результате команда заняла 18-е место, хотя мы могли выступить и лучше, если бы в тяжелый штормовой

\* Мы уже писали о разнице между этими системами обмера, но если вкратце повторить, то IMS больше подходит для гонок по треугольнику, в то время как IRC наилучшим образом проявляет себя на длинных морских дистанциях. IMS сильно распространена на юге Европы, в Германии и Швеции, а IRC очень популярна в Британии и Австралии. — *Прим.ред.*

(ветер порывами до 20 м/с) день нас не подвел лопнувший новехонький грот.

Следующим состязанием 2006 г. для «Югтранзитсервис» стала 36-я регата «l' Obelix Trophy», которая завершилась 1 мая в г. Бенодде близ берегов Бретани на западе Франции. Эта регата на приз Обеликса, французского античного героя, была учреждена в 1970 г. и стала одним из главных событий в серии состязаний на Кубок Атлантики, будучи вторым из пяти этапов открытого чемпионата Франции (а также одним из этапов отбора национальной французской команды на Адмиральский кубок, поэтому французы сражались здесь вовсю). В регате, также прошедшей по системе обмера IRC, участвовала 131 яхта, которые были разделены на два больших флота (А и В) и 12 зачетных групп.

Команда «Югтранзитсервис» здесь тоже не новичок — в 2004 г. она впервые приняла в ней участие и была тогда второй. В этом году победителями в «l' Obelix Trophy» в «нашей» зачетной группе IRC 1 стали французские яхтсмены из команды «Paprec Recyclage», а мы в ходе трудной борьбы заняли пятое место.

Высокую оценку выступлению россиян дал французский ветеран парусного спорта и в недавнем прошлом президент яхт-клуба «Оде» Жозе Бесконд: «Пусть в первой субботней гонке регаты на Кубок Обеликса русским не удалось занять престижное место из-за неполадок с оборудованием, но это яхтсмены высокого класса, почти на всех последних состязаниях они занимают хорошие места».

Жозе сравнил российских спортсменов с бретонскими яхтсменами, и в его устах сравнение с бретонцами звучит, как высшая похвала, ведь испокон веку жители этого края славились как искусные мореходы. «Россиян отличает чистота хода, корректность, высокое качество и быстрота выполнения трудных маневров, — говорит он. — Они стали равными лучшим из нас, более того, их уже считают фаворитами. У них теперь есть новая отличная яхта, но ее еще

нужно освоить. В российском экипаже все прекрасные моряки, высокая дисциплина, и я уверен, что они с этим справятся».

Теперь все внимание команда уделяет подготовке к следующей регате «IMS 600 and 670 European Championship», организуемой голландским яхт-клубом «Scheveningen» при содействии Федерации парус-



ного спорта Нидерландов под эгидой ISAF. «Очень хорошо, что перед таким серьезным соревнованием в этом сезоне мы уже участвовали в нескольких регатах, — заявил в интервью президент клуба «Югтранзитсервис» Кирилл Подольский, — это помогло выявить и устранить недостатки на яхте, и мы всерьез намерены показать, на что способны».

В ближайших планах россиян — возможный переход в новый класс «Transpac 52» (TP 52), зародившийся в США несколько лет назад. Интересная особенность этого класса — отсутствие гандикапа и обмерных формул: правила TP 52 относятся к так называемым «box rules», т.е. определяют лишь граничные характеристики и размерения лодки, а в остальном проекти-

ровщик волен выбирать любые решения, в гонках же зачет идет по фактическому времени на финише (примером яхт такого класса являются нынешние лодки VOR 70). Класс этот сейчас только набирает обороты (в настоящий момент существует всего 27 лодок TP 52, из них 12 — в США), но в нынешнем году в нем уже прошел первый чемпионат мира «2006 Transpac

52 Global Championships» (в рамках парусной недели «Acura Miami Race Week»). Характерные особенности TP 52 — простота и надежность (нет ни водяного балласта, ни качающихся килей) ради скорости и мореходности — яхты несут очень массивный балласт (60% водоизмещения) и развивают высокие скорости (на одной из американских регат 2003 г. показана скорость в 32 уз).

В последнее время в России наблюдается рост числа поклонников парусного спорта, и это не может не радовать. Жаль, что такой красивый и мужественный спорт, как яхтинг, неизвестен большинству наших сограждан, в то время как вся Европа с огромным интересом следит за каждой регатой. Представители спортклуба «ЮТС» искренне надеются, что победы отечественных яхтсменов на международной арене, а такая тенденция отчетливо наметилась, приведут многих и в этот вид спорта.

Особую благодарность клуб хотел бы выразить журналу «Катера и яхты» — нашему информационному спонсору, а также журналам «Men`s Health» и «Акватория красивой жизни», пропагандирующим этот вид отдыха на воде. Подробности на сайте [www.utcsport.ru](http://www.utcsport.ru)

**Дмитрий Долгов,  
Сергей Коцюба**

