



# Чемпионат мира 2006 среди 60-футовых тримаранов начался с «переворота»

**Ч**емпионат 2006 г. по гонкам на океанских (это слово хочется брать в кавычки) 60-футовых тримаранах открылся 8 мая необычным состязанием «Londres — Alpes Maritimes».

Необычность его заключается в маршруте — стартовав в Лондоне, тримараны должны будут спуститься по Темзе, пройти Английским каналом в Бискайский залив, обогнуть побережье Португалии, через Гибралтар выйти в Средиземное море и, миновав Балеарские острова, финишировать в Ницце. Длина дистанции на первом этапе (всего их будет шесть) составляет 2500 миль, поэтому набранные в ходе гонки очки пойдут в зачет с коэффициентом два.

Надо отметить, что и сам этот сезон в классе 60-футовых многокорпусников будет своеобразным — аккурат через 10 лет после организации первого чемпионата мира по формуле ORMA в ассоциации 60-футовых тримаранов прошел небольшой «дворцовый переворот». Собственно говоря, и переворотом-то это называть сложно — просто ORMA (ассоциация класса) оказалась фактически полностью отстраненной от организации чемпионата мира (серии «Grand Prix»). Собравшиеся по инициативе барона Ротшильда (владельца сразу трех тримаранов этого класса: «Gitana X», «-XI» и «-XII») в одном из парижских кафе пятеро известных гонщиков 9 декабря 2005 г. поставили ORMA перед фактом проведения собственного состязания. Чемпионат мира теперь будет называться «Multi Cup 60», и для его проведения гонщиками была создана новая организация «Multi Cup SAS». Все существовавшие ранее договоренности и соглашения «выкинуты за борт», утверждены новый регламент и календарь чемпионата, приглашен новый титульный спонсор — «кофейная» фирма «Cafe Ambassador». Руководителем «Multi Cup SAS» назначен опытный гонщик Денис Хоро, пользующийся уважением французских яхтсменов. Пытаясь сделать хорошую мину при плохой игре, ORMA в лице ее президента Жана Камбурнака была вынуждена согласиться с предложенным спортсменами календарем и правилами игры.

Случившееся не удивляет — бездарное руководство ORMA фактически поставило успешный и многообещающий класс 60-футовых многокорпусников на грань исчезновения. Самым пагубным, пожалуй, стало решение о проведении этапов «Grand Prix» только

во французских портах. Это сразу исключило из числа возможных спонсоров зарубежные фирмы и снизило интерес других европейских гонщиков к чемпионату до нуля. При этом те зарубежные гонщики, кто не захотел расставаться с 60-футовиками, ушли в «альтернативный» «Nokia OopS Cup» («Кия» № 198), одной из популярных «фишек» которого как раз и является проведение этапов в разных странах Северной и Восточной Европы. Дробление и без того немногочисленного класса на две не пересекающиеся между собой серии состязаний резко подорвало его реноме.

Окончательно добились европейский (а фактически чисто французский) «Grand Prix» отказ ORMA под надуманным предлогом от спонсорского сотрудничества с крупным нефтяным концерном и главное — глухое бойкотирование любых попыток реформирования правил класса ради безопасности после драматической гонки «Route du Rhum» 2002 г. («Кия» № 183), когда пострадали или затонули более половины участвующих в гонке тримаранов. Чашу терпения гонщиков окончательно переполнило штормовое состязание «Transat Jaques Vabre» («Кия» № 199) прошлой осени — в его ходе погибли или были тяжело повреждены 6 из 10 стартовавших многокорпусников.

После этих драматических событий на старт нового чемпионата мира в нынешнем мае смогли выйти всего пять судов (шестой тримаран — «Sorga» — выступает вне зачета из-за поздней подачи заявки), а ведь еще четыре-пять лет назад их число приближалось к двум десяткам. Новое руководство класса обещает стабильность и неизменность регламента проведения соревнований на ближайшие четыре года, расширение географии чемпионата (в этом году гонки, помимо Франции и Британии придут в Италию и Португалию) и постепенное реформирование технических правил постройки 60-футовых многокорпусников.

Первая половина самой гонки «Londres — Alpes Maritimes» проходила в острой борьбе между двумя фаворитами — новейшей лодкой флота «шестидесятников» «Groupama 2» Фрэнка Камма («Кия» № 191) и «Banque Populaire IV» Паскаля Бидегорри. Эти два тримарана, избрав одинаковую тактику начала прохождения Английского канала ближе к британским берегам, сразу оторвались



от остальных яхт (проходивших Ла-Манш южнее) и вплоть до Гибралтара шли в плотном контакте друг с другом (разрыв между ними не превышал мили). За ними (ко всеобщему удивлению, заметно отставая) шел «Geant» Мишеля Дежуайя. Обе «Житаны» показывали неплохую скорость (особенно «одиннадцатая» с бароном Ротшильдом за рулем), но сильно проигрывали в тактике. Возле северо-восточной оконечности Франции они почти догнали лидеров, однако бездарно запутались «в трех галсах» на лавировке возле Уэссана. «Sorga» и вовсе «провалилась» — к примеру, когда лидеры гонки уже миновали южную оконечность Португалии — мыс Сан-Висенти — и вошли в Кадисский залив, направляясь к Гибралтару, она еще только обигала мыс Финистерре.

В Кадисском заливе произошло маленькое чудо — Мишель Дежуайя, еще вечером 11 мая отстававший от лидеров более чем на 100 миль, утром 12 мая оказался рядом с ними, оттеснив «Banque Populaire» на третье место и отстав от «Groupama» всего на милю, причем его «Geant» занимал более выгодную тактическую позицию на ветре и направлялся напрямик к воротам Гибралтара.

Что же произошло ночью 12 мая? Обогнув мыс Сан-Висенти, оба лидера пошли через залив кратчайшим курсом на Гибралтар. При этом они оказались в зоне локальной ветровой системы, вызванной Гибралтарским проходом, и крепкий бакштаг мгновенно сменился слабым «мордувиндом», задувшим как раз оттуда, куда стремились яхтсмены — из ворот Гибралтара. Яхты практически полностью остановились на несколько часов.

«Я же, хорошо представив себе такую ситуацию, от Сан-Висенти взял сильно мористее, — передал утром Мишель Дежуайя, — сделал контргалс и пошел к Гибралтару не напрямик, а по большой дуге в направлении Африки, все время имея истинный ветер не хуже полного бейдевинда. На дуге я их и объехал со скоростью узлов на 15 побольше». Ну, что тут скажешь? «Профессор» — он и есть профессор\*. Его тактическое мастерство и буквально звериное чутье на малейшие погодные пертурбации хорошо известны, а умение Мишеля всего одним вовремя сделанным поворотом оторваться от соперников и выиграть тысячемильную маршрутную гонку уже вошло в легенду.

Таким образом, на середине дистанции для тройки лидеров гонка как бы началась заново. Пытаясь повторить ловкий финт М.Дежуайя, редкостную тактическую безграмотность продемонстрировал экипаж «Gitana XII». Решив быть святее папы римского, ее команда пошла еще мористее, и вдобавок сильно затянула галс в направлении африканского берега. После этого на борту «Gitana XII» не смогли правильно разложить галсы, и яхта попросту не «попала» в Гибралтар — ветер не пустил. Как следствие, там, где «профессор» обошелся одним контргалсом, «табачным капитанам» пришлось сделать четыре — и все равно они оказались у невыгодного северного берега пролива в ветровой тени его скалистого берега. Это ж надо так маневрировать!

Пройдя в Средиземное море, лидеры выбрали разные маршруты: обе «Житаны» пошли по генеральному курсу на Ниццу, Мишель Дежуайя попытался прорваться вперед, пользуясь берего-



выми бризами, плотно прижавшись к французскому берегу, двойка лидеров пошла между Балеарскими островами. «Житаны» демонстрировали великолепную скорость в надежде догнать лидеров, но изменившийся ветер поставил крест на этих планах — пришлось начинать лавировку, уходя к берегу. Мишелю Дежуайя также не удалось изменить ситуацию в свою пользу — его «Geant» в плотной борьбе уступил в скорости «Groupama 2» и «Banque Populaire IV». Победу одержал Фрэнк Камма на «Groupama 2», всего на 26 минут опередивший своего соперника. Когда вся пятерка уже была на финише, «Sorga» еще только-только прошла Гибралтар.

Драматичным вышел второй этап чемпионата, прошедший в Ницце 20 и 21 мая. Разгулявшееся Средиземное море (скорость ветра превышала 15 м/с) спутало все карты яхтсменов. В ходе тренировки в пятницу сломала мачту «Gitana XII», в субботу только четверо гонщиков смогли выйти на старт, и лишь трое из них финишировали. Не повезло Паскалю Бидегорри: сильным порывом ветра его «Banque Populaire» был опрокинут через нос, судно получило серьезные повреждения. В воскресенье финишировать удалось всего лишь двоим гонщикам: Мишелю Дежуайя и Фрэнку Камма, третий тримаран («Gitana XI») сошел с дистанции.

Завершится сезон гонок на тримаранах глубокой осенью одиночной гонкой «Route du Rhum». Хотелось бы надеяться, что после этой гонки 60-футовые многокорпусники не исчезнут как класс. ≡

**Павел Игнатьев**

Фото Явана Зедда и Жюль Мартин-Раге

\* Профессор — прозвище Мишеля Дежуайя в парусном мире.

## Драматические события на гонке «Volvo Ocean Race»

Когда этот номер уже готовился к печати, с дистанции седьмого (трансатлантического) этапа кругосветной гонки пришло трагическое известие — поздно ночью 18 мая с борта яхты «ABN Amro 2», врезавшейся в пятиметровую волну, был смыт баковый матрос Ганс Горроветц. Экипаж обнаружил матроса и смог поднять его на борт, но вернуть Ганса к жизни не удалось. Трагедия произошла в середине Атлантики в 1300 милях от мыса Лендс-Энд.

В ночь на 20 мая вода через отсек поврежденного (и почти отвалившегося от яхты) качающегося киля стала стремительно заливать яхту «movistar». Учитывая плохой прогноз, капитан Бове Беккинг принял решение оставить судно. На помощь пришла все та же «ABN Amro 2», в тяжелых штормовых условиях разыскавшая терпящую бедствие яхту, и сняла с нее экипаж.