

Класс «Volvo 70»

СНАРУЖИ
И ИЗНУТРИ

Эволюция парусных яхт, принимающих участие в кругосветных океанских гонках с полными экипажами, началась с самой первой регаты «Whitbread Round the World Race», стартовавшей в далеком уже 1974 г., и продолжается до сегодняшнего дня. С той самой первой гонки минуло 33 года – возраст, сами понимаете, символический. Самое время посмотреть, чем стали эти лодки, достигнув возраста Христа...





Павел Игнатьев. Фото автора

«Volvo 70» – это экстремальная гоночная машина, конструкция которой подчинена только одному: скорости, скорости и еще раз скорости.

Наконец такой случай – посмотреть на яхту класса «Volvo 70» вживую – представился. После объявления о российском участии в гонке в Питер пришла тренировочная яхта с нашим экипажем – бывшая «Pirates of the Caribbean» (под таким именем она участвовала в прошлой гонке). В июне 2009 г. «океанские гончие» придут на берега Невы, поскольку Санкт-Петербург становится в соответствии с этим решением финишным портом. Воспользовавшись любезным приглашением руководителя российского проекта «Volvo» Олега Жеребцова, мы не просто посетили яхту, но и опробовали ее на ходу в Невской губе.

Эта лодка, более известная под «девичьим» именем «Mean Machine», участвовала в гонке «Volvo Ocean Race» 2005–2006 гг., но из-за больших проблем со спонсорами (и, как следствие, недостаточного финансирования команды) постоянно сталкивалась с разного рода проблемами, неоднократно меняя название. Тем не менее, несмотря на все сложности, яхта показала очень хороший результат (и лучший среди всех «фарровских» лодок), выиграв последний этап регаты и заняв общее второе место с 73 очками.

Первое, что поразило нас на палубе яхты – это наличие всего двух «кофейных мельниц», разумеется, оснащенных механической передачей, которая позволяет как перебрасывать усилия каждой «мельницы» на любую нужную лебедку, так и синхронно работать обеим «мельницам» только на одну лебедку. Поток мощности на нужную лебедку переключается, как это уже стало нормой, нажатием ногами на кнопки, расположенные в настиле кокпита. По оценкам нынешнего экипажа, двух «мельниц» в океанской гонке явно недостаточно (мотивировкой такого решения стало желание по максимуму сэкономить вес «Mean Machine»), и уже сейчас известно, что на будущей российской яхте (ее проектированием занимается Роберт Хэмфри) планируется установить три.



Кокпит яхты «Mean Machine» – хорошо видна отформовка, под которой находится штурманская рубка

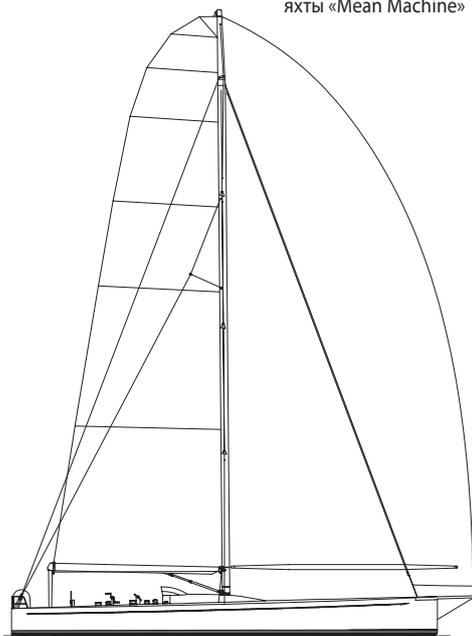
Еще одна непривычная деталь – возвышение в виде платформы в центре кокпита: под ним находится штурманская рубка, и отформовка платформы позволяет выделить достаточный запас пространства над головой навигатора (кроме того, в ее торце сделан иллюминатор, обеспечивающий естественное освещение в рубке). Правда, из-за той же отформовки кокпит выглядит несколько тесноватым для такой здоровой лодки, но в остальном планировка палубы «Mean Machine» (официально яхта сохраняет свое оригинальное имя) типична для крупных гоночных яхт. Два штурвала, отнесенные в корму, погон гика шкота чуть ли не у самого обреза транца, батареи шкотовых «кастрюль» по обеим сторонам кокпита – все привычно.

Парусное вооружение формально тоже не представляет ничего экстраординарного: углепластиковый рангоут, угольные и кевларовые паруса, синтетический стоячий такелаж (из волокна типа РВО). Работа с такими парусами не проста: чтобы вытащить наружу свернутый в трубу стаксель, его сперва нужно протаскать на руках в кормовой отсек, потом уже оттуда подать на верхнюю палубу через сходной люк. При уборке паруса процесс повторяется в обратном порядке. Так что при любых

подобных работах занят практически весь имеющийся экипаж, а он на лодках класса «Volvo 70» не так и велик – всего 10 человек (заметим, что и капитан, и штурман (навигатор) от несения ходовой вахты на верхней палубе освобождаются).

Внутри обстановка весьма своеобразная. Лодка, естественно, построена из углепластика, который (опять ради все той же экономии веса) внутри не стали даже красить (считается, что экономия веса за счет этого составила порядка 250 кг). Более того, внутри лодки нет никакого электрического освещения (за исключением слабой подсветки над штурманским столом). Иллюминаторов тоже, само собой разумеется, никаких нет. Таким образом, вечером после захода солнца на «Mean Machine» не видно вообще ничего, поскольку единственные светлые детали внутри – это умывальник и унитаз (видимо, чтобы не промахнуться). Во время каких-либо работ бравый экипаж бегаёт здесь с фонариками в зубах, держа руки свободными. Да уж! Даже на рекордном «Cheyenne» Стива Фоссетта и то была подсветка внутри (ради экономии веса и электроэнергии – светодиодная). В этом отношении «Mean Machine», на которой внутри вечером можно передвигаться

Общий вид и план парусности яхты «Mean Machine»



Основные данные яхты «Mean Machine»

Длина, м:	
– макс.	21.5
– по КВЛ	19.2
Ширина, м	5.2
Осадка, м	4.5
Площадь парусности, м ² :	
– грот	172
– стаксель	140
Высота мачты над КВЛ, м	31.5
Водоизмещение, т	12.7
Масса балласта, т	4.5
Конструктор	«Farr Yacht Design»



Важнейший конструктивный узел корпуса яхты: мачта, качающийся киль, наклонные «крылья» подъемных швертов и мощный рамный шпангоут, связывающий все воедино



Форпик яхты. Обращает на себя внимание мощный рамный шпангоут с дополнительным пиллерсом, подкрепляющим переднюю палубу.



Штурманская рубка яхты. В открывающихся столешницах прячутся два ударо- и водозащищенных ноутбука «Panasonic».



Подпалубные механизмы привода лебедок



Как и подобает гоночной яхте, «Volvo 70» располагает большим количеством снастей для тонкой настройки парусов

лишь на ощупь, выглядит куда радикальнее многих других современных гоночных судов.

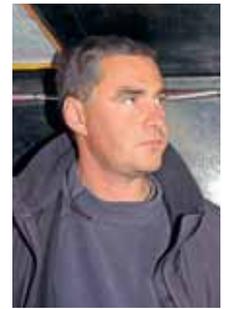
В панировке яхты нет ничего нового. Спереди – огромный форпик с пиллерсом, подкрепляющим переднюю палубу. Здесь хранятся паруса, а внизу у самого днища – большой якорь. Далее в корму в ДП расположен крохотный санузел с умывальником, по обе стороны от него располагаются «крылья» подъемных (с электроприводом) швертов, по бортам – отсеки для хранения припасов, запасные концы и пр., дальше в корму – прикрытый прозрачной крышкой механизм качающегося кия. Вблизи миделя яхты – единственный более или менее просторный пятачок с камбузом возле мачты. В корму от сходного трапа располагаются в ДП главный двигатель и генератор, по бортам находятся подвесные койки (по пять с каждого борта). В самой корме, за двигателем – штурманская рубка, единственное хоть как-то освещенное место.

Само собой, все крепежные винты, как и приводы лебедок, нагло торчат, и чтобы протиснуться на кормовые койки или к штурманскому месту и ни за что не зацепиться, надо уметь вытягиваться шлангом (сразу же вспоминается голландская яхта «Bols» – см. № 189). Впрочем, в отличие от «Bols», где была хоть какая-никакая, а все же кают-компания, даже с некоторым подобием мягких диванов и столика, на «Mean Machine»

эти детали, пусть в символическом виде, отсутствуют. Девиз: «Ничего лишнего» здесь доведен до абсолюта, и единственное более или менее удобное место для приема пищи находится вблизи верхнего люка, на прикрытом обтекателем настиле которого можно раскладывать бутерброды. Зато (в отличие от все той же «Bols») на судне есть нормальный отопитель – две трубы, по которым подается теплый воздух. Одновременно они выполняют и конструктивную функцию, являясь продольной опорой коек нижнего яруса: проходят от двигателя по нижней части салона к мачте, где и заканчиваются раструбами. Усевшись на днище и раскрепившись, здесь можно погреться. В высоких широтах без отопителя – не жизнь!

Строго говоря, все понятно: «Volvo 70» – это экстремальная (безо всяких кавычек и преувеличений) гоночная машина, конструкция которой подчинена только одному: скорости, скорости и еще раз скорости. И все же, когда думаешь о том, что группе смельчаков придется провести в подобных условиях больше месяца (а расчетное время прохождения одного из этапов будущей гонки – 39 сут.), становится немножко не по себе. Уж больно спартанскими выглядят эти условия.

Тем интереснее было посмотреть «Mean Machine» на ходу. Разумеется, при осадке фальшкилем около 4.5 м, гонять такую машину можно было лишь



Капитан яхты австриец
Андреас Ханакамп

Кормовые обводы –
U-образные, рассчитан-
ные на высокие
скорости

за Кронштадтом, куда мы и отправились ранним осенним утром. Погода обещала быть самой что ни на есть яхтенной: ветер – 5–7 м/с с усилением в середине дня до 8–10 м/с. Для начала были поставлены грот и генюя, после чего мы легли на курс и стали настраивать лодку. «Mean Machine» начала разгоняться...

На скорости до 8–9 уз яхта довольно сильно тянула воду за кормой – это нас, признаюсь, удивило: если, как утверждалось, лодка оптимизирована на ветер до 10 м/с, то обтекание кормы могло быть и более плавным (не помешали бы и транцевые плиты!). Когда же яхта разогналась до 10.5 уз, вода, наконец, оторвалась от транца, и лодка буквально рывком набрала еще 0.2 уз скорости (кстати, установленные у мачты крупные ЖК-индикаторы показывают скорость и ее изменение в ту или иную сторону с точностью до сотых долей узла). Весьма впечатлило увиденное своими глазами, а именно: как совершенно, казалось бы, незначительная работа со шкотами (буквально 20–30 см в ту или иную сторону) прибавляет (или наоборот, убавляет) порой до пол-узла хода! Работа шкотовых на «Volvo 70», по сути, мало отличается от таковой на гоночном швертботе – вот только заниматься ею придется не два-три часа, а несколько недель подряд...

Кстати, любопытно, что скорость до 8–9 уз не чувствуется вообще – кажется, яхта стоит на месте или еле движется

вперед. Ощущение того, что лодка, наконец, хоть как-то «поехала», возникает лишь после разгона до 10–12 уз. И только после того, как индикатор лага покажет 14 уз, движение становится явным. Способствуют этому и габариты яхты, и ее высокая остойчивость (за счет глубокого отклоняемого киля с массивным балластом). Даже когда пришла пора брать рифы и менять стаксель на меньший по площади, крен яхты ощущался довольно слабо, а о замывании водой ватервейса даже и речи не было, хотя, вообще-то надводный борт у «Mean Machine» заметно ниже, чем у описываемой в этом номере крупной крейсерской яхты «Hanse 630». Опять же, низкий корпус – это меньший вес, меньшее аэродинамическое сопротивление...

Тем временем ветер все усиливался. На порывах стало чувствоваться стремление яхты слегка привести, но не нырнуть носом на ветер (чем грешат многие современные парусные суда – взять хотя бы «Amber 40»), а всего лишь как бы «покрутить носом». Вопреки моим первоначальным опасениям, подобные намеки легко парировались совершенно незначительным поворотом штурвала (не более 10° поворота собственно колеса). Если же штурвал отпустить, то лодка достаточно долго способна самостоятельно сохранять заданное ей направление движения. Вообще, руление на этой яхте (по крайней

мере, в тех ветро-волновых условиях, в которых это довелось делать) не напрягает абсолютно. Судно постоянно находится под контролем, легко и послушно управляется, и его реакции предсказуемы. Но вот о том, что творится на палубе этого парусного болида на 30-узловой скорости при крупной волне и подумать страшно. Даже в Финском заливе всего в нескольких милях за дамбой в сравнительно невинных погодных условиях (волнение – меньше 4 баллов) брызги основательно поливали носовую часть кокпита. Впрочем, весьма выразительные фотографии заливающих кокпит потоков воды в отчетах о гонке «Volvo Race 2005–2006» наш журнал публиковал не единожды.

Ну, а скоростные качества яхты... При истинном ветре 9 м/с вашему покорному слуге, стоявшему в тот момент у штурвала, удалось разогнать «Mean Machine» до скорости в 16.5 уз на бейдевинде (к моему немалому удовольствию, никому из приглашенных на борт гостей не удалось превысить этот показатель). Впечатляет. Жаль только, что случая обновить мой личный рекорд скорости, судя по всему, не представится теперь довольно долго...

Редакция благодарит за предоставленную возможность выхода в море на «Mean Machine» Андрея Петрова и капитана яхты Андреаса Ханакампа.