

Павел Игнатъев. Фото предоставлены организаторами гонки «Barcelona World Race»

Игра в четыре руки

До недавнего времени кругосветные океанские гонки проводились в трех форматах: с полными экипажами (например, профессиональная «Whitbread Round the World Race», ныне «Volvo Ocean Race» и любительская «Clipper Round the World Race») яхтсменов-одиночек (их сегодня два варианта: нон-стоп – «Vendee Globe» и с промежуточными остановками – «BOC Challenge», позднее переименованная в «Around Alone», а ныне называемая «Velux 5 Oceans»).

Однако теперь появился еще один формат – гонка вдвоем. Нельзя сказать, чтобы это было такой уж абсолютной новинкой, в конце концов, первая трансатлантическая гонка «Two Star» с двумя людьми на борту состоялась более 20 лет назад. Но до сей поры среди кругосветных гонок подобного состязания не было.

Меж тем гонка вдвоем имеет явные преимущества – как финансовые, так и технические. Финансовые – поскольку спонсорам разных гонщиков проще вкладчину оплатить стоимость лодки и всего участия в регате, и технические – двум гонщикам на борту гораздо легче управляться с лодкой и с парусами. Как следствие, средние скорости судов должны быть выше при одновременном росте безопасности самого соревнования. Инициатором нового ме-



роприятия под названием «Barcelona World Race» выступила известная компания «OC Events» (ассоциирующаяся с Элен МакАртур), которая занимается промоушеном ряда крупных парусных соревнований.

В гонке, которая проводится в режиме нон-стоп, могут участвовать яхты класса «Open 60» с двумя членами экипажа на борту. В ходе пути яхтсмены должны миновать восемь «гоночных ворот» (Race gate), трое «ледовых ворот» (Ice gate) и одни «ворота безопасности» (Security gate). Все ворота представляют собой проходы между двумя точками с координатами, указанными в гоночной инструкции. Задача их – несколько стандартизировать маршрут кругосветного плавания, не дав яхтам возможности широко «разбредаться» по океану, и исключив слишком сильный уход

лодок на юг в изобилующие айсбергами воды Антарктиды. Фактически «ледовые ворота» и «ворота безопасности» не позволяют яхтсменам уйти заметно южнее 50° ю.ш. (конечно, если не считать м. Горн). Яхта, не прошедшая должным образом любые ворота, снимается с дистанции. Предполагается, что новое состязание станет регулярным, таким же, как другие кругосветные гонки яхт класса «Open 60» – иными словами, будет проходить каждые четыре года.

На старт первой регаты вышли девять экипажей. Одним из безусловных фаворитов считалась команда «Hugo Boss» в составе британца Алекса Томпсона и австралийца Андрю Кейпа на новой лодке, торжественно представленной в начале октября 2007 г. в Гамбурге (впрочем, в первое свое плавание яхта вышла еще в июле того же года).



помощи компьютерных программ и сопряженные с этим бассейновые испытания моделей показали, что яхты (отнюдь не только «Open 60») оказываются тем быстрее, чем сильнее в корму смещены мачта и центр тяжести лодки. (Правда, сразу оговорюсь, что по нынешним представлениям это относится лишь к современным быстроходным яхтам с очень острым носом и широкими кормовыми обводами.)

Дополнительно за счет смещения мачт в корму значительно увеличился передний парусный треугольник, результатом чего стал рост площадей геннакеров. На «Hugo Boss» площадь самого большого геннакера («Код Зеро») превышает 400 м² – еще совсем недавно суммарная площадь грота и геннакера на 60-футовиках едва ли не уступала этой величине! Любопытно, что длина этого паруса по нижней шкаторине превышает максимальную длину яхты. Еще из характерных особенностей «Hugo Boss», спроектированной «Finot/Conq», можно отметить традиционную мачту с тремя рядами краспиц (некоторые команды предпочли более сложные по конструкции поворотные мачты с палубными краспицами-аутригерами), рубку, более всего напоминающую капсулы моторных гоночных катамаранов (она выполнена в виде двух обтекателей, расположенных побортно параллельно ДП – одним из достоинств такого решения является возможность быстро и безопасно выйти на переднюю палубу яхты через проход между обтекателями). В этом

Надо отметить, что грот на ней тогда яхтсмены поднимали впятером – и не похоже было, что это давалось им легко. Понятно, что то была всего лишь презентация для публики, но, в общем-то, вопрос: «Кто же и как управляется с парусами на этих яхтах?» является не таким уж и простым. На выставке в Гамбурге Алекс ответил на него так: «Тщательная подготовка, продуманные и постадийно структурированные действия – вот залог удачного выполнения маневра на подобной лодке». От ответа же на вопрос о вкусовых качествах пищи, которая позволит экипажу поддерживать в течение трехмесячной безостановочной гонки свои силы на должном уровне, Алекс тогда деликатно уклонился, сказав лишь, что они с напарником возьмут с собой на борт всего 155 кг специальной обезвоженной пищи.

Новая «Hugo Boss» получилась весьма крутой посудиною с характерными чертами очередного (уже четвертого) поколения яхт класса «Open 60». Типичными признаками этого поколения стали вновь увеличившаяся ширина яхты (до 5.70–5.85 м) и уменьшенное до 8.0–8.5 т водоизмещение. «Hugo Boss» оказалась одной из самых легких лодок этой гонки – ее водоизмещение составляет 7.95 т. В конструкции яхт начали появляться экстремально легкие материалы, ранее используемые при постройке дорогих многокорпусников: например, кевларовые соты в качестве наполнителя. Максимальная ширина сильно сдвинулась в корму (на «Hugo Boss» она, например, находится на удалении 12 м от носа яхты), мачты тоже отодвинулись назад. Все это неслучайно: самые последние расчеты при



же ряду – очень глубокий кокпит необычной планировки (вместо побортного расположения лебедок они размещены в носовой и кормовой частях кокпита – между обтекателями рубки и на транцевом комингсе). Кроме того, на ней применены большой (больше, чем у конкурентов) угол наклона швертов по отношению к ДП (так и хочется употребить автомобильный термин «развал») и ряд достаточно необычных, но остроумных решений в проводке снастей. Например, шкоты генуи не проводятся через блок на погоне – погона нет вовсе, а функцию блока выполняет большой металлический рым, фиксируемый над палубой на двух управляемых из кокпита стропях. Положение рыма можно менять по высоте, ширине и длине судна, эффективно регулируя профиль генуи (знатоки, впрочем, должны вспомнить, что похожая конструкция появилась у нас еще в середине 80-х гг. на одной из лодок, спроектированных СКБ «Океан»). Яхта управляется двумя штурвалами, расположенными на «веранде» (части кокпита, прикрытой нависающей кровлей рубки), возле каждого из которых имеется удобное складное кресло.

Огромный кренящий момент на «Hugo Boss» воспринимают водяной балласт массой 2 т, переключаемый на 45° на каждый борт углепластиковый фальшкиль с массивным бульбом, и большая ширина корпуса, получившего уже неоднократно упоминавшуюся нами (в разных статьях, касающихся новейших гоночных яхт) скулу

выше КВЛ в корму от миделя. Дополнительно к этому после каждого поворота команда будет вынуждена перебраться на другой борт едва ли не тонну запасных парусов и снастей. В итоге максимальный восстанавливающий момент яхты (он развивается при угле крена в 30°) превышает 30 тм.

Результатом новых разработок конструкторов стало появление на гоночных трассах еще одного класса океанских яхт, способного стабильно развивать скорость, превышающую скорость истинного ветра (т. е. идти с использованием так называемого бурного эффекта). Упомянутая «Hugo Boss», по словам ее капитана, легко развивает скорость 10 уз при скорости истинного ветра 4.5 м/с. До сих пор из крупных океанских однокорпусников на это были способны лишь яхты класса «Volvo 70». В итоге перед стартом гонки практически никто не сомневался в том, что «Open 60» нового поколения будут способны обновить существующий рекорд скорости для 60-футовиков.

Забегая вперед, скажем, что так и случилось: яхта «Hugo Boss» в ходе гонки «Barcelona World Race» обновила существовавший с 2003 г. рекорд суточного перехода для 60-футовых однокорпусников (отмечается отдельной строкой в действующих на сегодня правилах WSSRC), принадлежавший ранее, кстати, ее же капитану и равный 468.72 мили (установлен на борту яхты «AT Racing»). Новым рекордом для этих судов теперь является 24-часовой переход длиной 501.27

миль – это означает, что яхта сутки шла со средней скоростью 20.87 уз. Помимо того, что 60-футовая яхта впервые для своего класса распечатала круглую 500-мильную цифру, нынешний рекорд, как о том свидетельствует его автор, был установлен при средней скорости ветра около 11 м/с, а предыдущий – при 17 м/с. Иными словами, скорость ветра упала на треть, а вот скорость яхт нового поколения выросла почти на 8% (на 1.3 уз). Это – весьма впечатляющее достижение конструкторов, строителей и, конечно же, самих гонщиков. Агрессивная внешне «Hugo Boss» полностью оправдала свою «зловную» черно-белую раскраску! (А ее капитан, к слову сказать, в ближайшем будущем рассчитывает увидеть яхты этого класса, оснащенные... подводными крыльями.)

Второй яхтой, от которой ожидали многого, была, разумеется, вторая «Paprec-Virbac» конструкции Б. Фарра, спроектированная известным КБ (первая построена в 2003 г. – см. «КиЯ» № 189, она была год назад продана Б. Штамму). Она тоже отличается весьма радикальными пропорциями и необычными решениями. Так, «Paprec-Virbac» – одна из самых тяжелых лодок флота – ее водоизмещение немного выше 9 т (только «Veolia Environnement» с 9.5 т была тяжелее), одной из самых широких – ширина – 5.80 м (шире была лишь «PRB» Винсена Рю – 5.87 м) и несла самую высокую мачту – более 28.5 м (большинство конкурентов обходились мачтами более привычной для них 27-



Яхта «PRB» была оснащена нечасто еще встречающейся поворотной мачтой-крылом с палубными краспицами-аутригерами

метровой высоты). Конструктивно же яхта получила две уникальные фишки: транцевые плиты, редко встречающиеся на парусных судах, и рубку с телескопической крышей, надвигающейся на кокпит.

Транцевые плиты – новинка на «Орег 60». Появившись впервые (имеется в виду – на парусных лодках) на маленьких яхтах класса «Mini 6.50», они довольно быстро оттуда исчезли под давлением изменившихся правил и с той поры нечасто встречались даже на экстремальных лодках. Пожалуй, кроме «Bols» («Кия» № 189) ничего и не припомнить. В то же время правильно поставленные транцевые плиты на таких широких яхтах, как «Орег 60», могут сослужить гонщикам хорошую службу – на высокой скорости крыло на подветренном борту способно довольно заметно повысить восстанавливающий момент. Надо отметить остроумное решение конструкторов – они фактически всю подводную часть лодки на метр от транца превратили в одну большую транцевую плиту: поверхность кормовой оконечности корпуса не разделена на две части, а подвижна вся целиком («одним кусочком»), при этом отвечают за ее перемещение три гидроцилиндра, которые могут обеспечивать как симметричное (относительно ДП) отклонение всей кормовой пластины, так и ее перекося в вертикальной плоскости. Кормовые обводы «Paprec-Virbac» в подводной части близки к радиальным, без явно заметного плоского участка в середине днища; учитывая его боль-

шую ширину, можно предположить, что эффект от воздействия подобной транцевой плиты может оказаться весьма значительным и при дифферентовке лодки на нос, и при увеличении восстанавливающего момента. Выше КВЛ лодка в кормовой части имеет всю ту же пресловутую скулу.

Телескопическая крыша рубки – тоже интересное решение. Как утверждают яхтсмены, подобная конструкция позволяет обходиться без непромокаемого костюма во всех случаях, за исключением работы на передней палубе. Что ж, повышение комфорта и безопасности – дело немалое. С этими же целями применена модульная конструкция интерьера, благодаря которой можно быстро и без хлопот трансформировать его под текущие нужды яхтсменов.

Выступал на этой лодке очень опытный экипаж в составе французского яхтсмена Жан-Пьера Дика и ирландца Дамиана Фокселла, за плечами которого уже шесть кругосветок. Так что, безусловно, это были сильные претенденты на победу.

Остальные экипажи участвовали в гонке на лодках, спущенных на воду в 2006 г., в 2003 и даже в 2000 гг. Шансов у «старушек» было не так уж и много – разве что хорошо обкатанная и заслуженная «PRB» с ее весьма опытным

экипажем могла, по мнению обозревателей, составить конкуренцию новым яхтам. Впрочем, океан не раз показывал, что он способен опровергнуть любые расчеты конструкторов.

И вот 11 ноября 2007 г. гонка началась. Старт ей дали Эллен МакАртур и мэр Барселоны Джорди Херо. При слабом ветре все девять яхт ушли на дистанцию, направляясь к первому важному пункту маршрута – Гибралтару. Как и предполагалось, в лидеры вышли три лучшие лодки флота: «PRB», «Hugo Boss» и «Paprec-Virbac». Эта тройка и лидировала всю первую часть гонки, пройдя первые, вторые и третьи ворота, расположенные, соответственно, в Гибралтаре, у Канарских островов и в западной части Атлантики вблизи южноамериканского побережья. Эта часть гонки проходила при необычно слабых ветрах, совсем не тех, на которые рассчитаны современные широкие яхты, так что по дистанции суда продвигались медленно, существенно отставая от запланированного организаторами графика регаты – на один только Атлантический океан у них ушел без малого месяц. (Забегая вперед, скажем, что в итоге регата настолько выбилась из расписания, что на борту некоторых яхт пришлось сокращать суточный рацион продовольствия.) Так шло до тех пор, пока гонщики не приблизились к 40-й параллели.

Здесь вначале экипаж «Hugo Boss» обновил суточный рекорд для 60-футовиков, о чем мы уже сказали, затем



На этом снимке хорошо видна складная крыша рубки «Paprec-Virbac»

он же стал героем двух небольших приключений, которые несколько выбили его из колеи. Вначале яхта въехала килем в рыбацкую сеть (это в открытом-то океане!), и пришлось потратить немало времени, чтобы освободиться от неожиданного «подарка». Следующее происшествие оказалось уже драматическим и могло закончиться трагедией. Когда лодка ночью под большим геннакером шла

полным ходом, по корме возник быстро догоняющий ее пароход. Любые маневры экипажа «Hugo Boss» по изменению курса точно повторяло догоняющее лодку судно. На радиовызовы пароход не отвечал, на световые сигналы в виде зажженных фальшфейеров тоже никак не реагировал, все сильнее сближаясь с яхтой. Позднее Алекс Томпсон вспоминал это, как «большой ночной кошмар». Возникла

реальная угроза столкновения – под большим геннакером лодка не имела возможности маневрировать – ни сильно увалиться, ни сильно привестись. В конце концов, гонщики сильно привелись и пропустили проклятуший пароход у себя по борту, едва ли не чертя краспицами по воде.

Из-за подобных приключений «Hugo Boss» заметно отстал от «Pargès-Virbac», с которой ее ранее разделяли всего лишь 50 миль. На второе место незамедлительно вышла «PRB», устроив в буквальном смысле дуэль за лидерство в регате.

Однако описанные выше злоключения «Hugo Boss» оказались всего лишь первыми в череде череду несчастий для всего флота. Буквально в течение нескольких дней (если не сказать – часов) флот лишился едва ли не половины своего состава. Первой с дистанции сошла «PRB» – верхушка ее мачты обломилась в двух метрах ниже топа. Экипажу пришлось уходить в Кейптаун. Затем на «Estrella Damm» сначала сломался один руль, потом второй. Яхтсмены зашли в Кейптаун, где смогли оперативно все отремонтировать, однако позднее приняли решение выйти из гонки, мотивируя это слишком большим отставанием от лидеров. Третьей неудачницей стала «Delta Dore», потерявшая мачту целиком. Эта лодка, как и две предыдущие, тоже была вынуждена уйти в Кейптаун. Наконец, четвертой оказалась «Veolia Environnement» – ей пришлось, зайти на о. Кергелен для ремонта двигателя. Выйдя после непродолжительной задержки, эта яхта даже сумела перейти на третью позицию, но еще через два дня сошла с дистанции из-за потери мачты. Шедшая под полным гротом и геннакером лодка при резком и сильном (до 15 м/с) порыве врзалась носом в высокую волну. Мачта не выдержала и обломилась в трех метрах над палубой. Так, буквально за считанные дни флот регаты потерял почти половину своего состава.

По счастью, эти потери оказались единственными в гонке. Далее же, несмотря на все поломки и повреж-



«Hugo Boss» имеет необычную планировку кокпита: фаловые лебедки здесь размещены, как и положено, впереди, а вот шкотовые — на кормовом участке палубы



дения (а «Hugo Boss» даже зашла на короткий пит-стоп в новозеландский Веллингтон), ни одна из яхт гонку не покинула. Впрочем, участие остальных яхт, не входивших в лидирующую пару (а ими были по-прежнему «Paprec-Virbac» и «Hugo Boss»), на спортивности регаты не сказывалось никак – на 40-й день пути лучшая из аутсайдеров «Temenos II» отставала от лидера без малого на 1500 миль (в то время как «Hugo Boss» – только на 88), а последняя лодка флота («Education Sin Fronteras») и вовсе уступала лидеру почти 2000 миль. Так что отстающие могли надеяться лишь на поломки у ведущей двойки, но их, к счастью, не случилось. Правда, на «Paprec-Virbac» оказалось повреждено перо руля, но опытные яхтсмены сумели прямо на ходу, практически не снижая скорости, наложить на него свежий карбоновый ламинат.

Через два месяца гонки 10 января 2008 г. лидер обогнул м. Горн, опережая «Hugo Boss» почти на 1000 миль (короткий пит-стоп в Н. Зеландии заметно сказался на отставании последней). Здесь возникла ситуация, заставившая всех болельщиков скрестить пальцы и загаить дыхание: у нее оборвался фор-

штаг, и яхта едва не лишилась мачты. Но опыт взял свое – гонщики успели обезветрить паруса и завести запасной штаг прежде, чем произошла тяжелая поломка.

Фактически к этому моменту гонка как таковая уже завершилась – яхтсмены просто «доезжали» до финиша, и даже бравая и никогда не унывающая парочка на «Hugo Boss» начала осознавать, что отыграть 1000 миль в Атлантике практически нереально.

Однако они старались. Очень старались, но все, чего смогли добиться – это сократить разрыв до 400 миль. «Paprec-Virbac» финишировала в Барселоне вечером 11 февраля – на 93-й день плавания. «Hugo Boss» пришла сюда лишь двумя с половиной днями позднее.

Финиш остальных яхт растянулся надолго: последняя из них – «Education Sin Fronteras» – финишировала лишь на 108-й день пути, больше чем на две недели отстав от лидера.

Как видим, эта регата провела водораздел между новым поколением яхт «Open 60» и предыдущими, показав высокую надежность первых и их выдающиеся скоростные качества даже в условиях далеко не самых подходящих

слабых ветров. Ну, а поставленный рекорд скорости позволяет официально подвести черту: в лице четвертого поколения «Open 60» парусное спортивное судостроение сделало новый и заметный шаг вперед.

Посмотрим, какие результаты принесет нам грядущая «Volvo Ocean Race». Ждать осталось всего полгода...

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater21

32 года успешной работы 12-й год в России!

Официальный представитель в России и СНГ

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

От 49 500 руб. (1375 €) в неделю
за аренду яхты (2 каюты) в Греции в июне

**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ**

Пора бронировать зиму 2009!
СЕЙШЕЛЫ, ТАЙЛАНД, КАРИБЫ, МАЛАЙЗИЯ
КУБА, ТАИТИ, АВСТРАЛИЯ, МАДАГАСКАР

КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ

На управление катером
не требуются права,
даже автомобильные!

По рекам и каналам **ФРАНЦИИ**
АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ
ГОЛЛАНДИИ, лагуна **ВЕНЕЦИИ**
оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера во Франции в июне
на 6 человек от 48 420 руб. (1345 €) в неделю

ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ

Москва: (495) 540-37-75, 740-34-06 Mobile: 8(821) 939-29-06
СПб: (812) 322-86-86, 327-35-25, 579-43-10 СПб, ул. Восстания, 55
www.solpar.ru/kater21 e-mail: katera@solpar.ru