

Павел Игнатьев.

Фото Явана Зедда



Несбывшиеся надежды



Конь на скаку и птица влет —
По чьей вине, по чьей вине?..

В.Высоцкий

Высокий скоростной потенциал рекордного судна, его надежность и опыт капитана позволяли предположить, что и Кубок Жюля Верна (а именно так называется трофеем, вручаемый за абсолютную скорость на кругосветной дистанции вокруг трех мысов) может сменить своего нынешнего владельца, перейдя от Бруно Пейрона к Фрэнку Камма, если не случится ничего непредвиденного. Единственная проблема, которая беспокоила как гонщиков, так и строителей судна — это невыясненное до сего момента поведение лодки на большой волне Южного океана: было непонятно, как поведет себя судно в том случае, если на скорости в склон волны зарюются сразу три корпуса. В условиях Атлантики яхта с подобным волнением не сталкивалась, а адекватно имитировать его при модель-

Сказать, что от кругосветного плавания тримарана «Groupama III» все ждали нового рекорда — значит, не сказать ничего. Как-то так сложилось за последний год, что огромному «зеленому дракону» покорялась любая дистанция, на которую он выходил. Легко ли, трудно ли — вопрос отдельный, но один за одним падали все существующие рекорды, когда в спор за обладание очередным вступали трехкорпусный гигант и его упрямый капитан.

ных испытаниях пока еще никому не удавалось.

В остальном же Фрэнк Камма не сомневался: «Конструкция нашего тримарана идеально подходит для рекордного кругосветного плавания. Трехкорпусная конструкция отличается малой смоченной поверхностью, что позволяет «Groupama III» сохранять хороший ход при слабых ветрах экваториальной зоны. Этому же способствует и малое водоизмещение судна, позволяющее, к тому же, максимально быстро идти с попутными ветрами. Ну, и наша большая ширина гарантирует высокую остойчивость на острых курсах. За время, прошедшее с момента спуска яхты на воду, мы хорошо обкатали ее и стали понимать

особенности поведения судна в различных ветро-волновых условиях». Подготовка яхты к выходу в море началась необычно рано — уже 5 декабря 2007 г. команда была в полной готовности и ждала лишь отмашки синоптиков, проводя в свободное время короткие тренировочные выходы и отрабатывая различные маневры, включая действия по команде: «Человек за бортом!».

Ждать, однако, пришлось очень долго — в ходе одной из тренировок в середине декабря яхтсмены обнаружили начавшееся расслоение наружных слоев ламината обоих швертов. Экспертиза пришла к выводу, что виновной всему были некачественные препреги. Ремонт занял около недели, и экипажу пришлось пропустить удачное

«погодное окно». Расчеты показывали, что если бы яхта вышла в море в этот момент, то до экватора она добралась бы менее чем за шесть суток. Следующий же удачный случай подвернулся более чем через месяц: только утром 24 января 2008 г. «зеленый дракон» наконец-то пересек стартовую линию на траверзе маяка о. Уэссан.

Первые несколько суток пути проходили спокойно – яхта, полностью оправдывая расчеты своих создателей и надежды капитана, стабильно шла со средней скоростью 26 уз, час за часом наращивая отрыв от графика конкурента – катамарана «Orange II». Стало очевидно, что к экватору яхта может подойти и быстрее, чем за шесть дней. Постепенно входящая в зону слабых ветров вблизи экватора лодка демонстрировала выдающиеся ходовые качества: при истинном ветре скоростью 9 м/с «зеленый дракон» под геннакером устойчиво шел со скоростью 27 уз, или на 50% быстрее скорости ветра. К сожалению, буквально перед самым экватором ветер «погас» так, что «прорваться» за шестидневный рубеж не удалось. Тем не менее яхта «Groupama III» установила новый «промежуточный» рекорд: дистанцию о.Уэссан–экватор она про-





шла за 6 дней 6 ч и 24 мин., на пять часов улучшив предыдущее рекордное время на этом переходе, показанное тримараном «Geronimo». Преимущество же над графиком Бруно Пейрона составило к этому моменту около 21 ч (или почти 600 миль). Экстраполируя такой отрыв на всю дистанцию, можно было ожидать (чисто теоретически, разумеется) прохода вокруг шарика всего за шесть недель – если яхта сумеет и далее удерживать такой темп.

Быстрое опережение графика заочного соперника продолжилось – яхта стабильно проходила почти 700 миль в сутки, ежедневно отыгрывая у конкурента от 50 до 80 миль. Сохраняя подобный ритм, тримаран уже через 13 дней пути миновал траверз м. Доброй Надежды. 13 дней 8 ч и 47 мин. – таким стал новый рекорд на 7200-мильной дистанции от Уэссана до м. Доброй Надежды. Экипаж упрямого француза стал первым, кому удалось «распечатать» двухнедельный срок на этой трассе, а лидерство над «Orange II» достигло 23 ч 30 мин. Теперь перед «Grouama III» лежали неизведанные им ранее воды Индийского океана.

Столь быстрый прорыв на юг не дался яхтсменам «бесплатно» – на яхте, постоянно пронзавшей носом пятиметровые волны, начала отрываться от бортов таранная переборка главного корпуса: вибрации и удары сделали свое дело. Гонщикам прямо на ходу пришлось накладывать «мокрые угольники» на поврежденное место и пытаться хоть как-то зафиксировать соединение на время застывания смолы.

Структурные проблемы, возникающие в носовых частях больших многокорпусников на крупном волнении, увы, не редкость – с похожим явлением столкнулся и Бруно Пейрон (и как раз примерно в этих же самых широтах) во время своей очередной попытки кругосветного плавания (первый «заход» на катамаране «Orange II»), когда у него начали от сильных ударов расслаи-

ваться носовые оконечности корпусов. Пока подбор правильных характеристик используемых материалов для столь нагруженных участков конструкции остается в большей степени эмпирическим, чем строго научным.

Однако положение гонщиков облегчилось неожиданно спокойным ветром, которым встретил их Индийский океан. Та же самая проблема, которая затянула гонку «Barcelona World Race» едва ли не на месяц от расчетного срока, теперь тормозила и рекордное плавание «Grouama III». Правда, в этих условиях сравнительно слабая нагрузка на конструкцию яхты позволила гонщикам заново проверить и укрепить все подозрительные места лодки. «Это был пит-стоп, растянувшийся на неделю», – так охарактеризовал прохождение Индийского океана Ф. Камма. Выдающиеся скоростные качества лодки все же помогли яхтсменам не утратить накопленный отрыв от конкурента: к м. Льюин «зеленый дракон» подошел с новым рекордом времени (21 день, 2 ч и 43 с), опережая график Б. Пейрона на 11 ч и 6 мин. В переговорах с берегом яхтсмены очень сожалели, что не смогли на этот раз взять психологический рубеж в три недели пути на этом отрезке маршрута.

Сразу после м. Льюин ветер переменился, он резко усилился, быстро погнав тримаран вперед. Однако... недолго музыка играла. 17 февраля с борта судна пришло сообщение, подведшее черту под рекордным плаванием: «Мы только что перевернулись. Подветренный поплавок разломился надвое, после чего начали ломаться поперечные балки. Вся команда на борту, никто не пострадал, мы находимся в центральном корпусе. Волны высотой 5–7 м, и мы не рискуем выходить наружу».

К счастью, яхтсменам невероятно повезло (если, конечно, к подобной ситуации можно применить слово «везение»). Оверкиль произошел всего в 80 милях от небольшого новозеландского

порта Данедин, вдобавок, имевшего вертолетную площадку. Случись авария хотя бы на сутки позже – и операция по поиску и спасению гонщиков стала бы нетривиальной. А так уже через три часа в районе аварии яхты оказались два спасательных вертолета, направляемых поисковым самолетом. Менее чем через четыре часа все 10 членов экипажа яхты были благополучно (несмотря на 6-метровое волнение) подняты на борт воздушных судов и эвакуированы на берег. Блестящая работа новозеландских спасательных служб!

Позднее яхтсмены рассказали о случившемся подробнее. «Неожиданно раздался громкий треск, и я увидел, как подветренный поплавок начал ломаться сразу позади носовой балки. Дальше пошло нечто вроде цепной реакции, и через несколько секунд поплавок разломился на две части и начал наполняться водой. Я скомандовал: «К повороту!», но было уже поздно. Наполнившийся на скорости водой подветренный поплавок перестал поддерживать лодку, и она опрокинулась. Все заняло не более 10 секунд», – так изложил случившееся стоявший тогда на руле Фрэнк Проффит.

Благодаря усилиям мощного финансового спонсора удалось организовать спасение и самого судна – уже через три дня после аварии искалеченный тримаран на буксире прибыл в порт Данедин, откуда он в начале марта был отправлен во Францию.

Причины происшествия пока остаются невыясненными до конца. Не исключено, что они кроются в том же, что и расслоение ламината швертов – в некачественных препрегах. Но, возможно, эксперты найдут и другие причины. Во всяком случае, сам Фрэнк Камма уверен в проектной надежности судна: «Мы положили туда достаточно угля. Его там не меньше, чем у конкурентов». Как бы то ни было, но это досадное происшествие ничуть не охладило пыл горячего гонщика: «Мы сделаем новый поплавок, а затем соберем все заново. Да, возможно, мы не успеем к началу осени, но не позднее ноября лодка вновь будет на воде. Месяц проверок и тренировок – и снова вперед за рекордом. Но на этот раз на таком судне, сомневаться в котором никому и в голову не придет».

Пожелаем смельчакам удачи.