

Артур Гроховский. Фото агентства DPPI

ГОНКА БОЛЬШИХ ПОЛОМОК

«Vendee Globe 2008–2009»

Одна из серьезнейших одиночных регат современности – кругосветная безостановочная гонка «Vendee Globe 2008–2009», являющаяся, без сомнения, самым тяжелым спортивным соревнованием мира, стартовала 9 ноября прошлого года. Говоря объективно, эту регату, наверное, стоит сравнивать не только со спортивными состязаниями, но и с самыми сложными испытаниями человеческого тела и духа вообще: такими, как подъем на высочайшие горные вершины мира без кислорода или, скажем, полеты в космос.

Преувеличение? Судите сами: без малого три месяца (а то и больше!) спортсмен должен провести в одиночестве на ограниченном пространстве гоночной яхты в открытом море. Постоянная сырость, экваториальная жара и студёные ветра Антарктики, изнурительная качка, тряска, несмолкающий шум волн, сильнейшая психологическая нагрузка и отсутствие малейшего права на ошибку – случись падение за борт, яхта за ним не вернется – вот его «спутники». Впечатляющий перечень, не так ли? Вряд ли в целом мире найдется так уж много событий или занятий, сравнимых с «Vendee Globe» по предъявляемым к человеку требованиям. (И, как свидетельствуют сами участники регаты, адекватной подготовкой к выходу на ее старт может стать лишь участие в предыдущей «Vendee Globe».)

В этот раз на старт юбилейной гонки (в первый раз эта регата была проведена в 1989–1990 гг., практически 20 лет назад) вышел рекордный за всю историю одиночных кругосветных гонок флот: сразу три десятка яхт. До этого самый



большой по численности флот – 26 вымпелов – принимал участие в гонке 2000–2001 гг. Существенным стало и количество яхт, построенных специально к этой регате: целых 19 судов (как и прежде, для участия в гонке были допущены лишь яхты класса Ореп 60).

Правила гонки, в целом, остались прежними: участникам надлежало стартовать во французском порту Ле Сэйбл д’Олон на западном берегу Бискайского залива, после чего в одиночку, без остановки и без посторонней помощи обогнуть земной шар вокруг трех мысов в восточном направлении. Для усложнения навигационной задачи в маршрут гонки в южном полушарии были внедрены восемь «ворот», каждые из которых представляли собой две точки, расположенные на одной широте («горизонтально») и разнесенные на 445 миль друг от друга. Эти «ворота» (первые из них по ходу трассы находились чуть западнее южной оконечности Африки, а самые последние – в Тихом океане на подходе к м. Горн) служили также целям повышения безопасности спортсменов, поскольку они не позволяли гонщикам в «ревуших сороковых» уходить слишком сильно к югу, где они рисковали столкнуться с айсбергами. «Ворота» как бы «удерживали» спортсменов и их яхты примерно в районе 50-й параллели. Кроме того, пара «ворот» была поставлена так, чтобы яхтсмены не прошли мимо побережья Австралии на удалении больше 1000 миль, чтобы австралийские спасатели при необходимости могли оказать им помощь (забегая вперед, скажу, что эта предусмотрительность организаторов оказалась не лишней). Помимо трех знаменитых

мысов, которые предстояло миновать, на маршруте была и еще одна контрольная точка: о-ва Зеленого мыса на начальном участке плавания следовало оставить по левому борту яхты.

К сожалению, нынешняя регата стала и рекордной по количеству недошедших до финиша спортсменов: из 30 стартовавших яхт благополучно финишировали только 11. Другого такого разгрома флота Ореп 60 (с дистанции сошли 63% участников!) трудно припомнить. А ведь казалось, практически все технические проблемы яхт этого класса были довольно благополучно решены, и их надежность не ставилась под сомнение. Но, как видим, только что завершившаяся (последний гонщик Норберт Седлачек пришел к финишу лишь 15 марта, буквально за несколько дней до верстки этого номера «КиЯ») гонка вынудила пересмотреть это мнение.

Разумеется, поломки случаются у любых яхт в ходе любой гонки. Именно потому, что это состязание, в ходе которого как сами гонщики, так и их аппараты (какими бы они не были) испытывают предельное напряжение. Мы все хорошо помним вызвавшее ожесточенный шквал критики мнение Хуана Коуйоумджийяна, заявившего, что его задача как конструктора – построить предельно легкую, быстроходную и способную на победу яхту. А задача не сломать ее в ходе гонки возлагается на плечи капитана (и его экипажа, буде таковой имеется).

Тем не менее большинство участников нынешней гонки «Vendee Globe» с этой задачей не справилось. Как выразился



Маршрут кругосветной безостановочной гонки «Vendee Globe 2008–2009»



Старт регаты



Победитель регаты Мишель Дежуйя

после финиша ее победитель французский яхтсмен Мишель Дежуайя: «Если с такой дистанции сходит треть участников гонки, то это нормально, если – половина, то неудивительно. Но тут сошло сразу две трети, и вот это все же несколько странно». (Отметим, что и сам Мишель столкнулся с техническими проблемами, правда, в самом начале пути – буквально через сутки после старта он вернулся в гавань, быстро устранил поломку, после чего рестартовал в регате. Обыденное это, в общем-то, событие, вызвало огромный резонанс в яхтенной Франции: «Поломка? У Мишеля?! Да не может быть!», настолько это не похоже на Профессора, как его зовут на родине.)

Именно по этой причине мы опустим подробную хронологию этой интересной регаты, а обратимся сразу к драматическим событиям на дистанции, выделив в первую голову два из них, каждое из которых с легкостью могло унести жизнь гонщика. Это переворот яхты «VM Materiaux» под командованием опытного яхтсмена-одиночника Жана ле Кама и тяжелая травма (множественные переломы) капитана яхты «Generali» Яна Эли. Откровенно говоря, спасение последнего выглядит самым настоящим чудом, которое, впрочем, могло бы и не случиться, не будь у самого гонщика незаурядных (просто фантастических!) волевых качеств и отменной физической подготовки. Конечно, неподготовленные в этом смысле люди редко выходят на дистанции океанских гонок (тем более, одиночных), но все же и такие примеры имеются. Хрестоматийным, можно сказать, стал случай, когда один британский гонщик, временно сошедший с дистанции кругосветной регаты, спустя полгода после ее официального окончания смог набраться душевных сил вновь выйти в море и все же формально завершить свое участие в состязании, приведя яхту из Южной Америки в Европу (я ранее упоминал этот казус в одной из своих статей, но по джентльменской договоренности более не называю имени незадачливого спортсмена).

Собственно говоря, анализ всех поломок, случившихся на дистанции, и извлечение полезных выводов из этих событий – одни из важнейших задач и для конструкторов, и для яхтенных обозревателей. На этот раз на дистанции (точнее, на самом важном и тяжелом ее отрезке от м. Доброй Надежды до Горна), по сути дела, произошел фактически разгром действующего флота Open 60, только чудом обошедшийся без жертв. По своим масштабам он сравним разве что с итогами гонки «Route du Rhum» несколько лет назад («Кия» № 183). Тогда почти таким же образом в Атлантике погибла или была серьезно повреждена большая часть флота тримаранов ORMA 60, что фактически привело к полному исчезновению этого класса с океанских дистанций. Иными словами, всего лишь одна (!) неудачная регата практически полностью погубила очень интересный и перспективный класс (конечно, его агония после тех событий продолжалась еще пару лет, но приговор уже был подписан). Разумеется, сама по себе тогдашняя гонка (и крайне

неудачное стечение погодных условий в ходе нее) не была тому изначальной причиной – она просто предельно ярко выявила слабые стороны яхт ORMA 60, вызванные как не совсем удачным техническим регламентом класса, так и несколько авантюристической политикой одного известного КБ, фактически монополизировавшего проектирование 60-футовых гоночных тримаранов.

Поэтому неудивительно, что после завершения нынешней гонки «Vendee Globe» к ИМОСА – организации, ведущей все дела класса Open 60, возникло очень много вопросов. Ведь помимо такой очевидной вещи, как риск для жизни гонщика-одиночки, существует еще и финансовая проблема. Не забудем, что все затраты по постройке лодки, экипировке гонщика и его снаряжению в гонку несет компания-спонсор. И это – очень большие деньги: бюджет лучших гонщиков на регате «Vendee Globe 2008–2009» превышал 14 млн. евро. Но если на это финансирование еще дополнительно (и более или менее регулярно) накладываются такие серьезные расходы со стороны спонсора, как оплата крупномасштабных спасательных мероприятий с последующим восстановлением сильно поврежденной яхты (или постройки новой взамен погибшей), то даже самый лояльный к парусному



По счастью, австралийский фрегат «Arunta» вовремя подоспел к месту аварии

спорту (или лично к гонщику) спонсор может серьезно задуматься, а на кой ему все это надо? (Что, собственно, и произошло в упомянутом классе ORMA 60.) Особенно в разгар кризисных явлений в экономике.

Конечно, бытует весьма популярная теория, что, дескать, любая серьезная авария (или даже катастрофа) спортивного снаряжения является для его спонсора самой лучшей рекламой, поскольку именно эти драматические кадры журналы и телеканалы показывают чаще других. Однако есть и противоположное (ничуть не менее обоснованное) мнение, что компания, спонсирующая аварийные снаряды-неудачники, несет и серьезные репутационные издержки. А репутация – она, как известно, дорогого стоит. Ведь если авария яхты произошла не по причине «воздействия неодолимой силы», как любят писать в контрактах и страховых документах, а из-за технической ошибки, появившейся в расчетах или при постройке судна, то возникает одна нехорошая ассоциация: если спонсор так легко вкладывает немалые деньги в неудачный или авантюрный проект, то,

быть может, он и к своей собственной продукции так же халатно относится? И за подтверждающими этот факт примерами далеко ходить не нужно – достаточно вспомнить радикальный по идеям и дизайну, но абсолютно несчастливый катамаран «Team Philips». Последующий анализ показал, что участие в этом проекте влетело в копеечку компании «Philips», имя которой в глазах общественности оказалось надолго связанным с понятиями «ненадежность» и «неудачность». И это, по мнению маркетологов, обошлось «Philips» примерно в 20 раз (!) дороже прямых затрат на постройку самого диковинного судна (которые составили примерно 4.5 млн. британских фунтов). Но вернемся к событиям на дистанции гонки.

Спасение рядового Эли

Без сомнения, тяжелое ранение Яна Эли, капитана яхты «Generali», произошедшее 18 декабря 2008 г., и развернувшаяся спустя несколько часов на просторах Южного океана операция по его спасению стали самыми драматическими моментами гонки. Совершенно рядовая ситуация, как это часто бывает, буквально за доли секунды превратилась в угрожающую жизни гонщика. Но дадим слово самому яхтсмену.

«Я шел под стакселем и гротом, зарифленным на три рифа при ветре скоростью 12–15 м/с, – рассказал Ян, когда непосредственная угроза его жизни уже перестала существовать. – Обстановка была достаточно спокойной, и я решил поставить геннакер. Однако у меня была проблема с его закруткой, поэтому я, пристегнув свой страховочный пояс, вылез на оконечность бушприта, чтобы посмотреть, в чем там дело. К сожалению, не учел того, что яхта может неожиданно разогнаться. Когда я находился уже на бушприте, лодка неожиданно вышла на режим серфинга, развив скорость свыше 20 уз, после чего со всего хода врезалась в гребень очередной волны. От удара я потерял сознание... Когда вновь пришел в себя, то обнаружил, что вишу, зацепившись левой рукой за площадку у основания бушприта, а пряжки моего страховочного пояса полностью деформировались и более не представляют надежного крепления

– такова была сила удара. Почти сразу же я понял, что моя левая нога сломана...»

Удар, который испытал яхтсмен, сломал ему не только ногу. Уже потом, когда спасатели подняли спортсмена на борт фрегата австралийских ВМС, врачи установили, что у него «...полностью сломаны левые бедренные кости, раздроблен таз и смещены три позвонка, один из которых треснул». Травмы, более подобающие, если так можно выразиться, автомобильной аварии или падению с балкона, но никак не парусному спорту!

И вот теперь представьте себе, что гонщик, получивший такие повреждения, сумел на ходу яхты на одной левой руке подтянуться до бушприта, перевалиться через носовой релинг и доползти до кокпита! Сил у Яна хватило только на то, чтобы добраться до радиостанции и связаться со своей береговой командой, а вот на то, чтобы открыть находящийся буквально в паре метров рундук с аптечкой, где были ампулы с обезболивающим, их уже не осталось. Береговая команда Яна немедленно связалась со штаб-квартирой регаты, которая и начала организацию спасательной операции. Уже через пару часов после получения сигнала бедствия фрегат «Arunta» вышел из австралийского порта Перт и направился к находящейся в 700 милях к югу от него яхте. Одновременно Марк Гиллемо, участвующий в гонке на яхте «Safran» и находящийся в 100 милях позади Яна, направился к «Generali». Непосредственную помощь Яну он в сложившейся ситуации оказать не мог, но сделал другое великое дело: все полтора дня, пока «Arunta» продвигалась к терпящей бедствие лодке, держал непосредственную радиосвязь с Яном, поддерживая в том силы и давая ему надежду. Военные моряки благополучно сняли измученного яхтсмена с лодки и передали его в руки популярных в Австралии «летающих докторов», которые и поставили жутковатый диагноз. Невероятно страшные травмы – и невероятно чудесное же спасение. Воистину, как спрашивал Марк Галлай в примерно похожей ситуации, чего же тут больше – везения или невезения?

Спасти же саму «Generali» не удалось. Пока на лодке работал аварийный буй, команда не могла высадиться на нее



Тяжело раненный Ян Эли демонстрирует присутствие духа

Прибывший первым на место несчастья Марк Гиллемо на «Safran» был в состоянии оказать лишь моральную помощь по радио

из-за крайне плохой погоды в том районе, а после истощения аккумуляторов буя все возможности следить за яхтой оказались утерянными и полностью исправное и вооруженное судно, брошенное на произвол судьбы, исчезло в океане...

Оверкиль Жана Ле Кама

Вторым событием на дистанции гонки, едва не завершившимся трагически, стало опрокидывание яхты «VM Materiaux» Жана Ле Кама. Эта авария произошла 5 января 2009 г. всего в паре сотен миль от м. Горн. Жан выступал на своем старом судне, на котором четыре года назад принимал участие в предыдущей гонке «Vendee Globe». Разумеется, лодка прошла определенную доработку и тщательную проверку перед стартом новой регаты. Однако этой проверки, похоже, оказалось недостаточно. Возможно, не помогла бы и более тщательная дефектоскопия – ведь известно, что в подавляющем большинстве случаев углепластик разрушается внезапно.



Перевернутая «VM Materiaux» Жана Ле Кама. Заполненные водой кормовые балластные цистерны заставили судно осесть кормой, что затруднило яхтсмену путь к спасению.

На этот раз события именно так стремительно и развивались. Гонщик занимал третье место в регате и находился в сеансе радиосвязи со своим другом (и постоянным соперником по множеству соревнований в классе Open 60) Винсеном Рю на «PRB», шедшим в 250 милях позади. Неожиданно раздался громкий удар, после чего Ле Кам прервал связь с Рю и немедленно соединился со своей береговой командой, сообщив ей о неполадках на борту. После этого спортсмен на связь уже не выходил, а спустя полтора часа на яхте был активирован буй КОСПАС-SARSAT. Молчание Жана породило самые мрачные мысли. В район аварии направились две ближайšie к нему яхты, а также оказавшийся в тех краях крупный танкер. С ближайшей чилийской авиабазы был поднят спасательно-поисковый самолет. Он-то и обнаружил лодку опрокинутой с торчащим обломком плавника, на котором не было бульба. Кормовая часть яхты уходила



«PRB», лишившуюся мачты, буксир приводит в Пуэрто-Вильямс

под воду. Причина аварии стала ясна – обломился узкий углепластиковый плавник фальшкиля, и балластный бульб ушел на дно океана.

Прибывший несколькими часами спустя танкер «Sonangol Kassanje» не смог (по причине исключительно высокого волнения) спустить на воду свои спасательные средства, после чего основную роль в спасении предстояло сыграть Винсену Рю. Появившись вблизи места аварии, он обошел по кругу перевернутую яхту и заметил, как его друг подает сигналы аварийным флагом, высунутым через отверстие для приемника лага. Вскоре после этого друзьям удалось установить и голосовой контакт.

Жан находился в носовом отсеке аварийной яхты, и, чтобы покинуть ее, ему предстояло отдраить водонепроницаемую переборку и проникнуть в залитый водой отсек с механизмами качающегося килля. Затем через него – в рубку, из которой надо было выбраться в кокпит, а из последнего – наружу через аварийный люк в транце. И все это – при полной темноте и нехватке воздуха в залитой водой яхте, когда одно лишнее движение грозит запутыванием в снастях и опрокинутых вещах. При этом права на ошибку у пережившего сильный стресс (в наглухо запертом отсеке он провел почти 18 ч!) Жана не было. Положение осложнялось еще и тем, что доступ к аварийному люку у транца был загромажден спасательным плотом и контейнерами с различными инструментами. За все время существования класса Open 60 еще никому не приходилось пользоваться этим выходом и отношение к нему было, как к детали, обязательной по правилам, но совершенно ненужной на практике.

Тем временем к месту аварии подошла вторая яхта «BritAir» под управлением Армея Ле Клека. Яхтсмены установили своеобразную вахту, наблюдая за аварийной лодкой и готовясь к спасению Жана. Во время одного из поворотов Винсен Рю обнаружил, что вблизи транца «VM Materiaux» начали всплывать пакеты и контейнеры. Вскоре он увидел и голову друга, крепко ухватившегося за перо руля своей лодки. Теперь оставалось только одно: в условиях 4–5-метрового волнения поднять обессилевшего спортсмена к себе на борт. Это удалось лишь с четвертой попытки, но обломанный киль «VM» зацепил палубный аутригер «PRB» (напомню, что эта яхта имеет поворотную мачту-крыло, рас-



Обломанный киль на яхте «Veolia Environnement» Ролана Журдэна

Потерявшая управление «Cheminees Poujoulat» Бернарда Штамма на берегу о.Кергелен



крепленную широко разнесенными вантами, проходящими через длинные палубные аутригеры) и сломал его конец. Потерявшая опору мачта начала угрожающе наклоняться. И, хотя яхтсмены немедленно завели аварийный такелаж и раскрепили мачту, недолго музыка играла. Все, на что хватило покалеченной «PRB» – это еще на одни сутки пути (почти минута в минуту). Друзья сумели пройти миль двести и обогнуть Горн, но через полтора часа яхта все-таки потеряла свою мачту. На буксире чилийского спасательного судна лодка была доставлена в Пуэрто-Вильямс.

Случившееся можно назвать невероятной удачей для Жана Ле Кама, который успел задраить за собой одну водонепроницаемую переборку (но не успел задраить люк в рубке и между рубкой и отсеком качающегося киля). Удачей было и то, что в задраенном отсеке ему хватило воздуха, чтобы дожидаться помощи, а среди соперников нашелся кто-то, кто смог вовремя близко подойти к его лодке. Впрочем, как говорил Глеб Жеглов, кому повезет, у того и петух снесет.

Профессорская кафедра

На фоне вышеописанных драм бледнеют такие незаурядные события, как более чем 2000-мильное плавание Луйка Пейрона на борту «Gitana Eighty» под аварийным вооружением (спортсмен потерял мачту вскоре после прохождения о.Кергелен и, подобно Эллен МакАртур, «пилил» до австралийского Перта с аварийным рангоутом, вот только, в отличие от леди, на борту он был один). Да и плавание Доминика Вавре практически по тому же маршруту, только до Фримантла (он зашел на о. Кергелен для срочного ремонта киля, но, покинув гавань, быстро убедился в том, что киль по-прежнему не в порядке) с поврежденным килем никак не назовешь рядовым происшествием.

Гонка же очень быстро превратилась в триумф Мишеля Дежуайя, который в очередной раз продемонстрировал мастер-класс. Кроме небольшой поломки и угрозы дисквалификации за сделанные на лодке буквально в последний час изменения, не омологированные ИМОСА, с ним и его яхтой в ходе всей регаты не происходило ничего примечательного. Если, конечно, не считать того, что средняя скорость его яхты стабильно держалась на узел-другой выше, чем у преследователей. А по сравнению с аутсайдерами его

скорость была выше аж на целых пять узлов! Впрочем, о возможных неполадках на борту Мишель никогда не скажет. (По крайней мере, до тех пор, пока ему не потребуется посторонняя помощь, чего еще пока ни разу не случилось.) Зато один из секретов своего успеха Мишель все же раскрыл: им оказался стаксель очень удачного покроя, сделанный по современной технологии Cuben Fiber. Стаксель этот, по мнению Мишеля, оказался совершенно «неубиваемым» и тянул в любых условиях. Если верить гонщику, впервые поставив его на траверзе о. Святой Елены, он спустил этот парус... лишь миновал Горн!

Так что комбинация из очень тщательной подготовки яхты (специалисты утверждают, что от оригинального проекта Б.Фарра там в итоге осталось немного), исключительного тактического мастерства и упрямства, сопряженного с осторожностью («чтобы финишировать первым, сперва нужно финишировать») в очередной раз принесла свои плоды. Мишель Дежуайя выиграл гонку «Vendee Globe» во второй раз в своей карьере. Он финишировал 1 февраля, затратив на прохождение дистанции длиной 24 840 миль (это по генеральному курсу) 84 дня 3 ч 9 мин. и 8 с. По реальному же курсу «Профессор» прошел 28 303 мили, что означает среднюю скорость его «Foncia» 14 уз по реальному курсу и 12.3 – по генеральному.

Вторым шесть дней спустя финишировал Армель Ле Клек на «BritAir». Он затратил на прохождение дистанции 89 дней 9 ч 38 мин. и 35 с. Третьим стал Марк Гиллемо на «Safran» с результатом 95 дней 3 ч 19 мин. и 3 с. Одиннадцатым благополучно финишировавшим участником стал Норберт Седлачек на «Nauticsport-Kapsch», прошедший дистанцию за 126 дней 5 ч 31 мин. и 56 с.

С учетом всего вышеизложенного, можно констатировать: исключительно тяжелая по своим погодным условиям гонка завершилась благополучно – никто не погиб, все спасены, хотя и потери безвозвратно две яхты. Вопрос лишь в одном: будут ли учтены жестокие уроки «Vendee Globe 2008–2009»? И если да, то каким именно образом? Очевидно, придется как минимум ужесточать требования к конструкции килей и к аварийному спасательному люку. Возможно, его придется устраивать как на тримаранах, чтобы гонщик мог свободно покидать перевернутую яхту изнутри.