

Павел Игнатьев. Фото предоставлены Оргкомитетом гонки

Скорлупки против океана

Сегодня эти регаты известны прежде всего тем, что дали старт в большой парус многим знаменитым яхтсменам, подлинным звездам современных одиночных (и не только) гонок и дальних плаваний под парусами. Сравнительно невысокая цена участия (серийная яхточка класса «Mini 6.50» стоит относительно недорого, особенно если собирать ее своими руками из комплектов) привлекает множество начинающих гонщиков, вынуждая организаторов соревнования принимать меры, ограничивающие число участвующих лодок (в этом году, например, на старт вышли сразу 84 судна, а в 2007 г. их было 89 – кризис повлиял). Конечно, цена яхты, выступающей в дивизионе Proto, будет заметно выше, но там и цена победы другая. Для большинства же яхтсменов, гоняющихся на серийных лодках, выступление в «Mini-Transat» – это попытка проверить себя на прочность, на психологическую готовность противостоять океану на крохотной 6-метровой скорлупке, которую и заметить-то среди океанских волн порой мудрено.

И трудно сказать, что физически и морально труднее – пересечь Атлантику на скоростном 60-футовике или на эдакой вот хрупкой игрушечке? Не говоря уже о том, что для многих «малобюджетных» спортсменов (а их на этой регате едва ли не большинство) испытание на прочность начинается задолго до старта собственно гонки – не располагая излишними финансами, они ночуют на своих же собственных яхтах, чье и без того не сильно большое внутреннее пространство забито контейнерами с обезвоженной пищей, парусами, запасными снастями, яхтенной одеждой, анкерками с водой и прочим совершенно необходимым в дальней одиночной гонке снаряжением.

Яхты не сильно изменились по сравнению с прошедшими гонками.

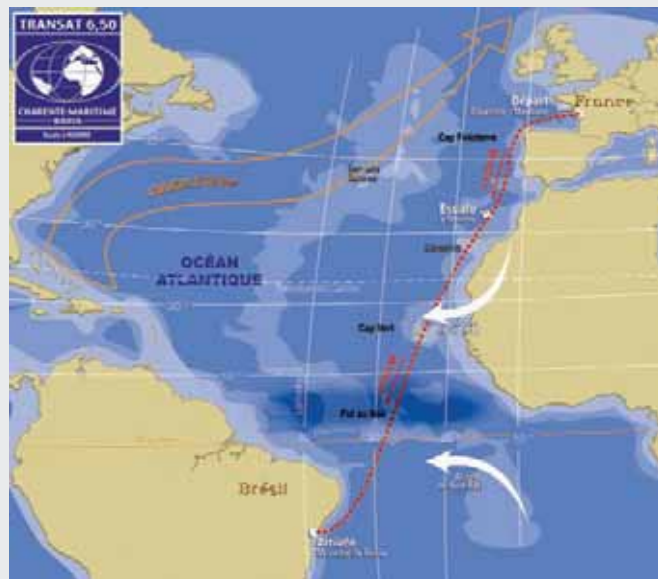


В 2009 г. вновь, в 17-й уже раз, прошла одиночная трансатлантическая регата на мини-яхтах «Mini-Transat 2009», сейчас официально именуемая «Charente-Maritime/Bahia Transat 6.50». Регата протяженностью 4200 миль стартовала 13 сентября во Франции в департаменте Шаронга (отсюда – первая часть названия) у стен форта Байярд и финишировала, как обычно, в бразильском городе Байя. В общей сложности трансатлантические регаты на яхточках класса «Mini 6.50» проводятся уже 32 года, но вначале они проходили по «классической» дистанции – из Европы в Северную Америку.

Как и раньше, они делятся на два дивизиона: серийные и прототипы. Серийные яхты представляют собой довольно разумный компромисс между ходовыми качествами и ценой, а вот прототипы... Теперь они являют собой один из важнейших конструкторских полигонов для отработки новых решений и идей. Водяной балласт, поворотные кили, двойные рули, гроты с огромной фаловой дощечкой, больше напоминающие уже гафельные паруса – все это и многое другое получило путевку в жизнь именно на скромных 22-футовых лодочках, внешне никак не тянущих на звание «покорителей океана». Сегодняшняя Proto – это гоночная машина под парусами для отчаянных парней (ну и девчат, разумеется, коль скоро такие находятся). При экстремальной ширине почти 3 м эти лодки весят менее 700 кг и имеют почти 50 м² площади

основных лавировочных парусов и без малого 100-метровые спинакеры (читателю предоставляется возможность самостоятельно посчитать энергооборуженность «болида» и сравнить ее с каким-нибудь известным гоночным швертботом). Разумеется, в качестве конструктивных материалов используются только уголь (причем для рулей и плавника – особые высокомодульные волокна), легкие наполнители и эпоксидка. У серийных яхт все намного проще – применяются традиционные синтетические и тканые материалы, поэтому водоизмещение судов даже слегка переваливает за тонну. Образцом здесь является «Pogo 2» от «Finot» – один из самых популярных аппаратов в серийном дивизионе.

Для облегчения ситуации регата делится на два этапа: после недельного первого перехода спортсмены получают возможность пару недель отдох-



нуть, восстановить силы и подремонтировать (если требуется) свою яхту на Мадейре, заход на которую – всегда блаженство для любого яхтсмена-«трансатланта». Впрочем, для многих гонщиков «Мини-Транзата» гонка на Мадейре и заканчивается: поняв, что серьезно переоценили свои силы (психологические, большей частью), они довольствуются одним лишь выступлением на первом этапе. Вторая часть пути длится порядка 18–20 дней, впрочем, тут кому как повезет. Победителя всей регаты выявляют по сумме времени, затраченной на прохождение обоих этапов.

Тактически гонка подразделяется на несколько частей: проход Бискайского залива, движение вдоль побережья Португалии «вниз» к Островам Зеленого мыса, проход штилевой экваториальной зоны и финишный рывок через Южную Атлантику к Бразилии. И на каждом из этих этапов яхтсмены решают различные тактические задачи. Бискайский залив – это нечто вроде «первой лавировки», гонка по большей части против господствующего западного или северо-западного ветра. «Верхним знаком» здесь служит «дуэт» из двух мысов – Ортегал и Финистерре, пройдя который, гонщики поворачивают на юго-юго-запад, направляясь вдоль побережья Португалии. Яхтсмен, первым обогнувший м.Финистерре и вышедший в «чистую» Атлантику, получает обычно значительное преимущество – этот мыс еще называют «делителем флота». Вблизи м.Ортегал (и на

некотором, иногда довольно значительном отдалении от него) ветровая обстановка, как правило, сложная и малопредсказуемая, поэтому вопрос наилучшей тактики в этом районе – вещь спорная. Большинство гонщиков заходит на мыс мористее по дуге, часть яхтсменов придерживается экстремальной тактики – выходить на мыс по кратчайшему маршруту и «чиркать» вдоль берега, срезая трассу и рассчитывая на береговое усиление ветра.

На втором этапе тактика сводится к выбору: идти ли вдоль берега или мористее. Движение вдоль берега часто оказывается быстрым, но значительно более напряженным и утомительным для яхтсмена. Так что однозначного ответа нет и здесь, каждый выбирает маршрут, сообразуясь с собственными силами. Это же касается и проблемы прохода встречающихся на пути островов.

Тактика прохода экваториальных штилевых широт в последнее время более или менее определилась – считается, что их следует проходить, держась как можно западнее, ближе к середине Атлантики. Последний отрезок дистанции тоже не так прост, как кажется: движение по генеральному курсу на нем не очень выгодно, преимущество чаще всего получают те, кто после пересечения экватора «тянул» как можно дальше к югу. В общем, что и говорить, гонка непростая, несмотря на отсутствие губительных для «больших» трансатлантиков высоких северных широт с их айсбергами, туманами

и сильнейшими депрессиями, сваливающимися с ледников Гренландии.

В этом году соревнование вышло сравнительно спокойным, скучным и... плохо освещенным прессой. Кризис (и, возможно, иные причины) вычеркнул из числа участников всех более или менее известных за пределами Франции спортсменов, как из числа «звезд», так и из разряда «подающих надежды». Подобное обстоятельство, а также отсутствие на дистанции «особо драматических происшествий» значительно снизили интерес СМИ к регате, которая, тем не менее, стала образцовой по части организации и проведения, хотя и не принесла новых рекордов. Победитель Томас Руайян (Франция) прошел всю дистанцию со средней скоростью 7.15 уз (два года назад средняя скорость лидера была едва ли не на пол-узла выше). Гонка продемонстрировала возросшую надежность яхт «Mini 6.50» и повышение психологической выносливости спортсменов. Заметим, что ряд из них в ходе подготовки обращались к помощи квалифицированных психологов или нетрадиционных психологических практик. Также некоторые специалисты отметили повышение роли ряда медицинских препаратов, предназначенных для повышения психофизиологической выносливости человеческого организма. В этой связи интересно было бы оценить влияние подзабытых уже традиционных российских адаптогенов – спиртовых настоек аралии, левзеи, лимонника, женьшеня и прочих – на организм яхтсменов.