

Артур Гроховский. Фото Анатолия Лавровского



# Первый блин

После фактической смерти тримаранов 60-футового класса (чаще именуемых ORMA 60), о чем мы неоднократно писали в нашем журнале, «свято место не осталось пусто» – на смену им пришли 50-футовики, которые оказались заметно дешевле. Интересно, что среди однокорпусников произошли процессы, диаметрально противоположные этой тенденции: 60-футовые яхты класса Open 60 практически полностью вытеснили 50-футовики по той причине, что построчная и эксплуатационная стоимость этих судов различается незначительно, но при этом 60-футовики заметно быстрее.

Естественным «культуратором» 50-футового многокорпусного класса стала, разумеется, Франция – страна, накопившая огромный опыт проектирования, строительства и эксплуатации подобных судов. Один из важнейших ареалов их «обитания» – департамент Вандея на побережье Бискайского залива, известный своими гоночными традициями. Уже много лет отсюда стартует традиционная кругосветная гонка яхтсменов-одиночек «Vendee Globe», здесь же, в гавани Ле-Сэбл-д-Олонь, отстаивается львиная доля флота Open 60 в перерывах между регатами. Поэтому неудивительно, что в год Франции в России отсюда же стартовала первая парусная гонка Франция–Россия по маршруту от Сен-Жиль Круа да Ви до Санкт-Петербурга под названием «Vendee St.-Petersbourg».

Правила класса Multi 50 достаточно просты и нацелены на ограничение

«гонки вооружений» и роста цен таких судов: запрещены «экзотические» для судостроения материалы наподобие титана или кобальта, жестко ограничено использование углеволокна в корпусных конструкциях, общее количество парусов лимитировано шестью. В остальном конструкторы вольны самовыражаться, укладываясь в основные размерные ограничения: максимальная длина (и ширина тоже) не должны превышать 50 футов (15.24 м), высота мачты над КВЛ – не более 23.77 м, мачта не может отклоняться от ДП яхты. Водоизмещение яхты составляет около 4 т, площадь парусности – порядка 100 м<sup>2</sup> на лавировке и примерно 200 м<sup>2</sup> – на попутных курсах. Этот класс появился сравнительно недавно, но достаточно быстро развивается – сегодня на воде уже более десятка подобных судов.

Цель регаты, как говорят сами ее учредители, – «соединить вместе на-

бирающий силу класс судов и нетипичный, но очень сложный маршрут соревнования». В самом деле, если ранее 50-футовые многокорпусники гонялись почти исключительно в Атлантике, то теперь им придется пройти Английский канал, Северное море, Датские проливы и, наконец, непредсказуемую своим характером Балтику с ее интенсивным судоходством. В навигационном и тактическом отношении безостановочная (по правилам) гонка обещала стать очень сложной и утомительной для спортсменов. Отметим особо, что по правилам регаты на борту каждого тримарана должны находиться всего трое спортсменов, что означало крайне тяжелые условия работы гонщиков при ночной лавировке в узких судоходных проливах.

Заявку на участие в гонке подали сразу девять спортсменов, включая президента ассоциации класса Multi 50 (и большого фанатика пропагандиста судов именно этого типа) Франка Эскоффье (все его лодки, в том числе

последняя, третья, традиционно называются «Сгêpes Whaou!») и такую звезду океанских гонок, как Ив Ле Блевек («Actual»). Именно эти гонщики были несомненными фаворитами новой регаты, остальные же, как ни крути, больше играли «на подтанцовке» при звездах. Присутствие Ле Блевека внесло интригу в состязание – впервые в этот класс пришел гонщик такой величины.

К сожалению, сразу же придется отметить довольно странное отношение самих организаторов к регате, точнее, к ее медийному освещению на территории России. Сложилось полное ощущение того, что гонка проводится в формате эдакого «междусобойчика», т.е. французами и для французов, а популяризация соревнования среди яхтсменов (и вообще жителей) Санкт-Петербурга и России – дело десятое и совершенно необязательное. При том, что обычно парусные соревнования просто великолепно освещаются в самой Франции (в том числе – и эта кон-

кретная гонка). Ну, будем считать, что это – лишь первый блин. Тем не менее жаль, что французская сторона упустила шанс ближе познакомиться наших яхтсменов с новым классом, а горожан – с Францией.

Удивительно, но была отменена и портовая гонка – «неожиданно» выяснилось, что осадка тримаранов с опущенным швертом на метр больше, чем в изначально поступивших от французской стороны сведениях. В этой ситуации уже не представлялось возможным организовать эту гонку в Невской губе, как планировалось изначально, а согласовать необходимые документы для проведения такого соревнования за дамбой просто не хватало времени. Досадный и с трудом объяснимый прокол французской стороны!

Но вернемся на дистанцию регаты. Учитывая сложные погодные условия Бискайского залива и сильные приливные течения, многие обозреватели сходились на том, что значительный вклад в победу на первом этапе (до Петербурга) внесет удачное прохождение западного побережья Франции, после чего узкое горлышко Ла-Манша и Падде-Кале «растянет» лодки по дистанции. Грубо говоря, кто первым войдет в Ла-Манш (и выйдет из него), тот первым и увидит Толбухин маяк. Напряжения экипажам добавлял малоприятный прогноз, обещавший тихие ветра и штиты на всем маршруте вплоть до самого Питера.

16 мая был дан старт состязания, и сразу же, как и ожидалось, пара фаворитов начала стремительно отрываться от остального флота, несмотря на сравнительно слабые ветра у побережья Бретани. Быстрее всех шел Ив Ле Блевек, допустивший, однако, странную для гонщиков его класса ошибку – избранный им маршрут привел его прямо в берег знакомого нам по романам Дюма острова Бель Иль. Спортсмену пришлось сменить галс, после чего ему пришлось догонять вырвавшегося вперед Ф.Эскоффье. Плотное соперничество этих двух судов, которые порой разделяли всего несколько кабельтовых, продолжалось вплоть до того момента, пока оба лидера первыми не обогнули западную оконечность Франции, после чего Ле Блевек



стал медленно, но верно отрываться от преследователя. Остальной флот к этому моменту отстал уже на несколько десятков миль – решающую роль в этом сыграло, как и предполагалось, приливное течение, весьма сильное у побережья Бретани. Лидеры успели проскочить первый отрезок гонки и обогнуть оконечность Бретани, пользуясь благоприятным приливом, пре-

– периодически расстояние между судами сокращалось так, что экипажи могли перекиваться друг с другом. Но, внимательно анализируя ход событий, следует признать, что все решилось еще на юге Балтики вблизи Борнхольма: здесь Ф.Эскоффье тактически переиграл («перелавировал») своего именитого соперника и уже не позволил ему вырваться вперед вплоть

ставаться с нашим городом. Но гонка есть гонка...

31 мая яхты отправились в обратный путь, взяв старт у Толбухина маяка. Начало гонки пошло по уже знакомому сценарию – пара лидеров немедленно оторвались от остального флота, устроив между собой яркую дуэль, и жаль что из-за отсутствия прямых включений с борта яхт наши зрители не смогли за нею наблюдать (впрочем, популяризация парусного спорта при помощи отечественных СМИ – это отдельная тема). На этот раз перевес оказался на стороне экипажа «Actual» – проигрывая большую часть дистанции, опытный Ле Блевек сумел тактически переиграть своего соперника в ходе сложной лавировки в Северном море и первым ворвался в Ла-Манш. После этого достать его уже оказалось невозможным – он достаточно быстро сумел нарастить отрыв до 50 миль и заслуженно выиграл второй этап, взяв реванш за проигранные у Кронштадта полторы минуты.

К сожалению, регата омрачилась серьезными авариями. Сначала потерял мачту и был отбуксирован в датский порт тримаран «PiR2». По счастью, экипаж не пострадал, даже сумел перевооружить лодку и успешно закончить гонку. Позднее уже при огибании мыса Финистерре потеряла мачту яхта «Naviguez Anne Caseneuve» – здесь тоже обошлось без ранений.

Подводя итоги этого мероприятия, следует, наверное, сказать следующие вещи. Во-первых, почивший в бозе класс 60-футовых тримаранов, похоже, получил достойного наследника, что не может не радовать. И, возможно, одним из результатов этой гонки станет появление и наших гонщиков на палубах таких судов – будем в это верить. У нас есть и спортивный потенциал, появляется и интерес у крупного бизнеса, спонсирующего сегодня подобные гоночные машины. Пока же такой мощной финансовой и организационной поддержки местных властей или даже субъектов федерации, которые в данном случае нам продемонстрировало руководство департамента Вандея, отечественный парусный спорт лишен. Хочется, чтобы эта ситуация наконец-то изменилась...



следователи не успели это сделать и оказались словно перед закрытой дверью: слабые ветра не смогли оказать противодействие неблагоприятному течению.

«Растягивание» судов по дистанции продолжилось и после выхода первой двойки яхт из Английского канала – когда «Crêpes Whaou! 3» и «Actual» уже готовились огибать северную оконечность Дании, хвост регаты еще никак не мог выбраться из Ла-Манша. Разрыв между лидерами и третьей лодкой флота превысил 200 миль, и стало окончательно ясно, что борьба за первое место может идти только между предстартовыми фаворитами (если, конечно, не произойдет ничего экстраординарного).

Дуэль между двумя лидерами продолжалась всю оставшуюся часть дистанции и по праву могла бы стать украшением любого телерепортажа с гонки, если бы таковой имел место

до Толбухина маяка. Хотя на самом финише лидеров разделили всего 75 с!

Несколько смазанным оказался и парад тримаранов, который был проведен перед Петропавловской крепостью – его пришлось сократить по срокам. Тем не менее само зрелище не могло оставить горожан равнодушным – и тут вновь остается пожалеть о слабой медийной поддержке события. Будем надеяться, что в следующий раз это удастся изменить – специально прилетевший в Петербург Филипп Де Вилье, президент Генерального Совета департамента Вандея заверил журналистов и участников в том, что гонка вернется к нам – теперь она будет проводиться каждые четыре года, как и «большая» кругосветная регата «Vendee Globe».

Здесь надо сказать, что гонщики были просто очарованы Питером в прекрасную пору преддверия знаменитых Белых ночей и не хотели рас-