

ЭТО ВСЕГО ЛИШЬ ГОНКА

Владимир Макаров

*Одиннадцать портов в разных странах мира и связывающие их 38 739 морских миль.
Для членов семи команд — это квинтэссенция долгих лет подготовки.
Кругосветная гонка, к которой они так стремились.*

В Volvo Ocean Race 2014–2015 между собой соревнуются ветераны и новички, мужчины и женщины, но всех их объединяет одно — жажда победы.

Конечно, чисто женский экипаж «Team SCA» привлекает особое внимание. Дамы не раз принимали участие в этой кругосветке, но в основном — в составе смешанных экипажей. Были и женские команды: в 1989–1990 — «Maiden» (Трейси Эдвардс), в 1993–1994 — «US Women's Challenge» (Нэнси Франк), переименованная после первого этапа в «Heineken», в 1997–1998 — «EF Education» (Кристин Гилу), в 2001–2002 — «Amer Sports Too» (Лиза МакДоналд). И вот, впервые за десять лет, новая женская сборная, украшающая своим присутствием солидную компанию брутальных мужчин на яхтенных фотографиях.

В каждой команде — восемь яхтсменов и один репортер. Барышень обязали взять на лодку еще троих, дабы уравнять весовые и силовые характеристики экипажа нужно. Обязательным условием стало наличие на борту двух молодых спортсменов, родившихся после 1 октября 1984 года. И все лодки перед гонкой были испытаны безостановочным плаванием протяженностью в 2000 миль.

Семь лодок, семь команд, семь разных историй пути к этим соревнованиям. В этот раз изменения коснулись не только команд, но и самих яхт.



«Team SCA», Швеция

Для шкипера Сэм Дэвис — знаменитой яхтсменки — это первое участие в Volvo Ocean Race. Но за ее плечами две кругосветки Vendee Globe (2008 г., 4-е место), большой опыт гонок на Open 60 в различных регатах. В команду вошли три бывших члена экипажа яхты «Amer Sports Too» и такая яркая спортсменка, как Ди Каффари, которая в одиночку нон-стоп отбывала Землю с запада на восток и наоборот.



«Abu Dhabi Ocean Racing», Объединенные Арабские Эмираты

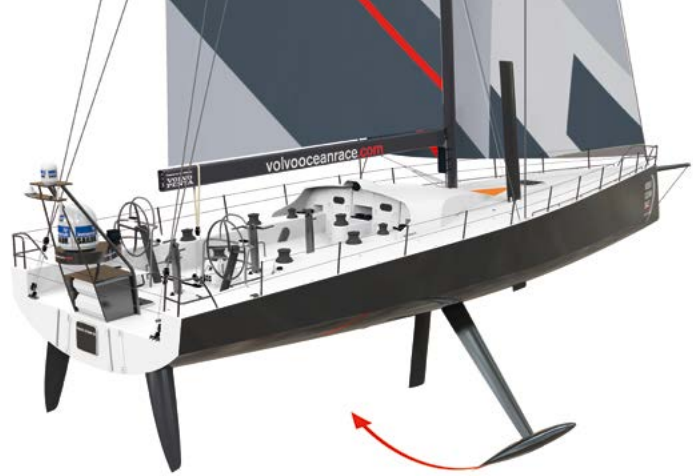
Команду возглавляет Ян Уокер, серебряный медалист двух Олимпийских игр. Участвуя в VOR в качестве шкипера, он дважды приводил свои лодки на пятое место. «Определенно, это будет самая тесная гонка в истории, — считает Уокер. — Успех будет сопутствовать тому, кто не допустит ошибок на этапах. Нужно иметь сильную команду, быстро идти, сохранять лодку целой и выбирать правильную тактику». Семеро членов экипажа уже не раз принимали участие в этой гонке. У двоих из них есть опыт борьбы за Кубок «Америки».

Одинаковы с лица

До сегодняшней кампании победа всегда складывалась из трех факторов. Сначала организаторы гонки обозначали общий тип судна, вводили предельные параметры основных характеристик, а яхтенные конструкторы в рамках этих условий пытались создать совершенную лодку. Затем к процессу подключались строители, воплощающие гениальные проекты в жизнь. Для изготовления легкой и прочной яхты в ход шли самые совершенные материалы и технологии. И, наконец, экипаж принимал лодку, и успех предприятия теперь уже зависел от их спортивного таланта и выносливости.

К сожалению, иногда в расчеты конструкторов закрадывалась ошибка, и яхта оказывалась не столь быстрой, как ожидалось. Но времена изменились. Теперь Volvo Ocean Race стала гонкой монотипов. Специально для этого компания Farr Yacht Design разработала проект Volvo Ocean 65, а сами лодки были построены консорциумом из четырех судоверфей (Green Marine, Decision, Multiplast и Persico). Командам оставалось только нанести рекламу на борту и паруса, чтобы различать яхты.

Заметная экономия на разработке оригинального проекта пришлось по нраву спонсорам. Да и со спортивной точки зрения идея постройки одинаковых лодок, кажется, выигрывает. Теперь аутсайдерам будет сложно винить кого-либо в том, что яхта «не едет»! Как признался Ян Уокер, шкипер команды «Abu Dhabi Ocean Racing», если бы не новые положения о «систершипах», он, вероятно, не при-



нял бы участия в гонке.

Однако достаточно много почитателей этих кругосветных гонок выразили свое неудовольствие в связи с новыми правилами. Одно дело — флот монотипов на олимпийской дистанции и совсем другое — в протяженной океанской гонке. Сомнения есть, и эти сомнения обоснованные. А кроме всего прочего, «битва конструкторов» позволяла совершенствовать современные яхты, ведь многие из нововведений, опробованные в экстремальных гонках, с успехом прижились даже на серийных конструкциях.

Монотип проекта Volvo Ocean 65 чуть короче яхт свободного класса Volvo Ocean 70, участвовавших в предыдущей гонке, а значит, согласно старому правилу «длина бежит», должен быть, увы, чуть медленнее. Пока лучший суточный переход яхты проекта VO 65 показала «Team Brunel», которая за 24 часа прошла в Атлантике 540 миль. Уместно вспомнить, что мировой рекорд скорости среди однокорпусных яхт с 2008 года принадлежит яхте «Ericsson 4» (VO 70) — 596,6 мили за сутки.

Конструкция новых яхт достаточно сильно трансформировалась в сторону улучшения их прочности. Всем памятно огромное количество поломок на предыдущей Volvo





Ocean Race. Изменение обводов и удлинение плавника фальшкиля (осадка 4,7 м) увеличили восстанавливающий момент, причем появилась возможность значительно снизить вес балластного бульба. За счет уменьшения его массы, не увеличивая водоизмещение лодки, конструкторы получили возможность усилить ее набор, чем значительно улучшили жесткость корпуса. Количество переборок увеличилось с четырех до восьми. Выросла высота надводного борта, а форштевень приобрел обратный наклон и напоминает теперь нос старинного миноносца. Претерпела изменения форма рубки — теперь она лучше защищает кокпит от потоков воды, попадающей на палубу. Действительно, чего ее возить впусую? А вот вместо одной цистерны вода-

ного балласта теперь появилось три: две для противодействия крену, одна для регулировки дифферента. Ну и, понятное дело, сильно обновилась система медиаподдержки: на борту самая современная фото- и видеоаппаратура; улучшены качество записи, зона охвата и передачи информации.

Подверглось трансформациям парусное вооружение: мачта стала опираться на палубу, крепление штага расположено на ней выше, что позволяет нести более высокие стаксели, но при этом конструкторы отказались от генауи. Это привело к некоторому уменьшению энерговооруженности яхты, а значит вряд ли можно ожидать новых рекордов скоростей. Парусный гардероб теперь выглядит так: 11 + 1 штормовой стаксель — об-



«Dongfeng Race Team», Китай «Восточный ветер» — так с китайского переводится название команды, наполовину состоящей из китайских яхтсменов. Управляет ею известный французский шкипер Шарль Кодрелье. Он участвовал в гонке 2011–2012 на борту «Groupama Sailing Team». Кроме него, опытом участия в VOR могут похвастаться Янн Риу и Мартин Стрёмберг, дважды прошедший гонку. Интересный сплав новичков, совсем недавно пришедших в парусный спорт, и опытных спортсменов.



«Team Brunel», Нидерланды Шкипер Боуве Беккинг — шестикратный участник Volvo Ocean Race, но пока не может похвастаться результатом выше второго места. Он снова принимает бой с командой молодых ребят и на этот раз настроен более чем серьезно. Штурманом идет австралиец Эндрю Кейп, пятикратный участник гонки, дважды гонявшийся в Кубке «Америки». Помимо трех новичков, среди которых есть литовец, в команде много профессионалов.



**«Team Alvamedica»,
США/Турция**

Союз американских яхтсменов и турецких финансов. Для самого молодого в этой гонке шкипера Чарли Энрайта это будет первая Volvo Ocean Race. Несмотря на возраст, у него за плечами тысячи миль. Помимо пары новичков, в команде собрались и опытные участники этой гонки, такие как штурман Вилл Оксли, который за свою карьеру прошел более 240 000 морских миль.



«MAPFRE», Испания

Испания снова в гонке! Шкипером яхты стал Икер Мартинес, двукратный обладатель олимпийских медалей, трехкратный участник VOR. Не считая трех новичков, один из которых, правда, совершил несколько переходов через Атлантику и может гордиться победами в The Solitaire du Figaro, Sydney – Hobart, Fastnet Race, команда состоит из матерых морских волков.



«Team Vestas Wind», Дания

Опытнейший шкипер Крис Николсон, четыре раза обошедший земной шар в составе флота VOR, собрал весьма сбалансированную команду. Четырех новичков уравновешивают четыре гонщика, за плечами которых опыт Volvo Ocean Race, America's Cup и Sydney – Hobart.



щее количество парусов на гонку (раньше: 17 + 3 штормовых паруса); 7 + 1 штормовой стаксель — количество парусов на борту (раньше: 7 + 3 штормовых паруса).

Система подсчета баллов тоже стала иной. Теперь каждая команда получает их согласно с местом на финише этапа: первое место — 1 балл, седьмое — 7 баллов. Баллы всех этапов гонки суммируются, у кого их меньше — тот и победил. А результаты портовых гонок будут учтены лишь в случае равенства у участников гонки набранных очков.

ПЕРВЫЙ ПРОШЕЛ

4 октября в Аликанте (Испания) прошла первая портовая гонка, а через неделю, 11 октября, яхты взяли старт своего первого океанского этапа.

Лодки двигались сплоченной группой и с каждой внимательно наблюдали за соперниками. Первую попытку оторваться от группы сделала команда «Team SCA», решив пройти

Гибралтарский пролив вдоль северного берега, тогда как все остальные шли вдоль южного. Этот ход принес девушкам пять миль отрыва, но первенствовали они недолго. В Атлантике всего через 72 часа после старта гонка из стадии поиска ветра перешла в стадию борьбы со штормом: ветер усилился до 30 узлов, пошел проливной дождь. А там возникли и новые трудности в виде постоянного расхождения с рыболовными судами, промышленными и африканского континента. Но и через шесть дней лодки по-прежнему находились на виду друг у друга.

19 октября «Dongfeng Race Team» осмелились оторваться от основного флота и заняли лидирующую позицию в 45 милях от него, но в штилевой полосе у экватора все снова собрались вместе.

От островов Зеленого Мыса до острова Фернанду-ди-Норонья, который нужно было обогнуть левым бортом, никто не искал особых путей, а просто следовал за лидером —





командой «Abu Dhabi Ocean Racing». Но тактики ломали голову, как лучше пройти следующий участок. Двигаясь на юг, нужно было вовремя повернуть на восток: поторопишься — застрянешь в слабых ветрах, запоздаешь — окажешься позади всего флота. И 29 октября «Team Brunel» решает на поворот, а за ней его делают и все остальные. Девятнадцать дней гонки, середина южной Атлантики, впереди почти 3000 миль, а лодки все еще рядом и борются за каждую милю!

К началу ноября лодки вошли в виртуальный коридор между крайней южной точкой маршрута и архипелагом Тристан-да-Кунья. «Ревущие сороковые» встретили команды неприветливо — холодом и сильным ветром. Но чем

ближе был заветный Кейптаун, тем больше океанская гонка уподоблялась матч-рейсу! Первые три лодки финишировали практически одна за другой, да и у последней пары шла нешуточная борьба за каждый метр, ведущий к финишу. 12 минут разницы между первым и вторым местом на этапе протяженностью 6487 миль! И, главное, пожалуй, впервые за долгое время все яхты финишировали после первого этапа без серьезных поломок.

Так стала ли эта гонка интереснее? Время покажет. Впереди яхтсменов ждет еще долгий путь. 32 252 морские мили, если быть точными. Мы следим за обновленной гонкой Volvo Ocean Race, бодем за команды. А на страницах нашего журнала вернемся к ней после финиша. 🚢



Результаты первого этапа Аликанте (Испания) – Кейптаун (ЮАР):

1. «Abu Dhabi Ocean Racing» — 25 дн. 3 ч 10 мин. 44 с
2. «Dongfeng Race Team» — 25 дн. 3 ч 22 мин. 48 с
3. «Team Brunel» — 25 дн. 7 ч 33 мин. 25 с
4. «Team Vestas Wind» — 26 дн. 48 мин. 47 с
5. «Team Alvimedica» — 26 дн. 13 ч 7 мин. 38 с
6. «Team SCA» — 26 дн. 23 ч 37 мин. 49 с
7. «MAPFRE» — 27 дн. 40 мин.

*Фото
Volvo Ocean Race:
Matt Knighton,
Ainhoa Sanchez,
Corinna Halloran,
Ainhoa Sanchez,
Amory Ross*