

Матч-рейс в океане

ВЛАДИМИР МАКАРОВ

ФОТОГРАФИИ VOLVO OCEAN RACE / AMORY ROSS, YANN RIOU,

BRIAN CARLIN, RICK TOMLINSON, AINHOA SANCHEZ

Если спросить Алана Смита, участника первой кругосветной гонки Whitbread Round the World Race, стартовавшей в 1973 году, и гонки, которая только что завершилась, в чем разница между ними, он ответит, улыбаясь: «В те дни не было никаких правил. Ты покидал Портсмут и мог делать все что угодно. Одно было и остается неизменным и одинаковым: взгляд на жизнь и желание победить».





В парусном мире есть соревнования, о которых невозможно промолчать. Их ход и даже подготовку к ним обсуждают во всех уголках планеты. И Volvo Ocean Race — именно такая гонка.

Жизнь не стоит на месте: меняются правила, конструкция яхт, — но неизменным остается одно — жажда победы.

О завершившейся недавно Volvo Ocean Race 2014–2015 особенно много говорили в ключе сильно изменившихся правил ее проведения. И самым главным, пожалуй, нововведением было решение проводить ее на монотипах, то есть на одинаковых яхтах. Как отразились на гонке перемены? Стала ли она интереснее? Эти вопросы мы задавали до ее начала, но и после финиша они не получили однозначного ответа.

Ты помнишь, как все начиналось?..

«Сегодняшняя гонка — это нечто совершенно иное. Я много ходил в море, но никогда — на таких машинах, как эта. Я представить не могу, как экипаж живет на их борту в течение долгого этапа. Раньше мы читали по десять книг на человека — это более сотни книг на яхте! Мы выпивали по сто бутылок красного вина за этап, играли в карты и на гитаре, носили нормальную одежду (джинсы и тенниски), курили, ели сыр, ветчину, масло. Когда во второй гонке вокруг света мы стояли в Окленде, там собрались экипажи четырех французских лодок. Все яхтсмены — а это сорок человек! — пришли на борт нашей «Neptune» на рождественский ужин. Хотел бы я принять участие в гонке сейчас? С удовольствием, но однажды я уже сделал это, мы все сделали. Нам больше нет необходимости это повторять», — делится с нами участник тех, первых гонок Бернар Деги.



Известнейший французский яхтсмен Люк Пейрон всегда с интересом относился к этой кругосветной регате: «Я слежу за этой гонкой с самого детства, еще с тех пор, когда она называлась Whitbread. Монотипы сделали ее более интересной, хотя, надо отдать должное, это тормозит развитие яхтостроения. С другой стороны, теперь это соперничество людей, а не бюджетов...».

Нововведения были восприняты неоднозначно. Кен Рид — один из самых известных американских профессиональных яхтсменов, принимавший участие во многих гонках, в том числе и в Кубке «Америки» и Volvo Ocean Race, решил закончить свое участие в ней. «Мы много говорили о видоизменении VOR. Я прекрасно понимаю, почему она стала такой: для выживания она должна быть массовой. В нынешних условиях экономического кризиса, особенно в Европе, где он все еще

сильно чувствуется, надо понимать, что деньги, вкладываемые в программу и команду, не падают с неба. Поэтому уменьшение гоночных бюджетов — самый простой путь. Что касается меня, то мне немного грустно, что в гонке больше нет места развитию. Я думаю, что развитие — это неотъемлемая часть таких мероприятий, как America's Cup и Volvo Ocean Race. Если бы я все еще гонялся, то скучал бы по этому. Мне нравится, когда команда собирается вместе, чтобы помочь создать проект. А затем выходит и создает эти сумасшедшие лодки, каждую со своими особенностями, которые делают их хорошими или плохими в тех или иных условиях. Но, как я уже сказал, я полностью понимаю, почему восторжествовала идея монотипов».

Эту идею активно поддерживал Ян Уокер, не раз открыто заявляя, что не примет больше участия в VOR, если она не будет проходить на монотипах. Он уверен, что если бы не это нововведение, гонка определенно умерла бы. Для нее хорошо, что принципиальное преимущество конструкции больше не имеет значения. «Возможно, в предыдущих кам-

паниях это имело огромный вес, и лоды отходили на второй или даже третий план, но сейчас уже все сосредоточено на них. На монотипах все фокусируется на командах. Уменьшение же экипажа с десяти до восьми человек просто заставляет больше внимания уделять рекрутингу, делая упор на те или иные профессиональные качества... Даже техническое оборудование теперь у всех одинаковое».

Так стал современный VOR лучше или хуже? Судить вам, но одно бесспорно — он стал другим.

Коротко о главном

В этом состязании было все: потрясающие человеческие истории, тесная и быстрая гонка, приключение, которому нет равных, опасность, повреждения, приподнятое настроение,

жертвенность, грусть. Были и поломки, но их действительно стало меньше.

Логично было бы предположить, что на идентичных лодках и поломки будут одинаковыми, но не тут-то было. На первом этапе «Dongfeng Race Team» сломала руль, а на втором у нее возникли проблемы с мачтой. Потом практически необъяснимое кораблекрушение «Team Vestas Wind» в Индийском океане. У «MAPFRE» на четвертом этапе возникли проблемы с бортовой электроникой, и пока ее не починили, команде пришлось ориентироваться вслепую. На пятом этапе в Южном океане три яхты не избежали непроизвольного поворота фордевинд, в результате которого понесли потери различного оборудования. Чуть позже на подходе к мысу Горн «Dongfeng Race Team» сломала мачту и, сойдя с дистанции, пошла в Ушуайю — ставшую уже привычной ремонтно-перевалочную базу VOR, продолжив затем путь на финиш вне зачета под временным парусным вооружением.

Очевидно, что поставив на флот монотипов, организаторы ушли от рискованных решений в конструкции яхт. В погоне за скоростью больше не надо экономить на всем; яхты стали надежнее и крепче, сделали жизнь экипажей, спонсоров и шкиперов в этом рейсе чуть спокойнее. А поломка мачты... Что ж, традиционная дань мысу Горн...





РЕЦЕПТ ПОБЕДЫ

Есть такое устоявшееся английское выражение — «under his belt», что дословно переводится «под его ремнем». Так что же было «под ремнем» шкиперов яхт, капитанов команд? У большинства из них были яркие победы в различных регатах, Олимпийских играх, участие в самом VOR. Все это оказалось востребовано в новом формате гонки.

Обновленная система подсчета очков привела к большей ценности побед на океанских дистанциях: нехватку очков было невозможно восполнить в портовых гонках, они стали учитываться только в случае, если команды к окончательному финишу набрали одинаковое их количество. Теперь каждый балл океанского этапа на вес золота!

Очевидно, что когда океанская гонка превращается в океанский матч-рейс, то формула победы такова: тактика Олимпийских игр и опыт участия в Volvo Ocean Race. Все это было у победителя прошедшей гонки. Ян Уокер и «Abu Dhabi Ocean Racing» третьими официально объявили о своем участии в Volvo Ocean Race 2014–2015, и в их распоряжении было около 18 месяцев на подготовку — намного больше, чем в предыдущей кампании. Но на этот раз у них уже сложились отношения со спонсорами, договоренности с компаниями, которые берут на себя всю скучную работу, которая обычно не видна глазу простого обывателя, запущены определенные механизмы. Хотя, учитывая принцип монофлота, уже неважно, на каком сроке ты присоединяешься к гонке, ведь теперь не надо конструировать и строить яхту. Остается только собрать сильную яхтенную и береговую команды, но, опять же, у них есть связи и знакомства, оставшиеся от кампаний предыдущих лет. И к моменту приезда в Аликанте команда «Abu Dhabi Ocean Racing», возможно, была подготовлена и натренирована лучше, чем большинство ее соперников.

План гонки был прост: если чисто гоняться, не совершать глупых ошибок и, как следствие, занимать место на подиуме в каждом этапе, то победа не заставит себя ждать. В принципе, эта идея и выстрелила. Но не стоит забывать и о том, что каждая команда хоть на одном этапе, да победила. У каждой был потенциал стать победителем, ведь только «Abu Dhabi Ocean Racing» к последнему этапу подошла уже недостижимой для соперников, а интрига второго и третьего места («Dongfeng Race Team» — 29 очков, «Team Brunel»

— 27 очков, «MAPFRE» — 31 очко или «Team Alvamedica» — 33 очка) сохранялась до самого конца.

Интересно, снимет ли однажды кто-нибудь «проклятие Volvo Ocean Race», когда победившая в первом этапе яхта выигрывает всю многомесячную кругосветную гонку?

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Осталась ли гонка прежней? Интересна ли? Мнение зависит от того, кого и что интересует. Битва конструкторов, развитие яхтостроения, поиск новых технических и тактических решений, риск в погоне за скоростью? Этого в VOR больше нет.

Флот монотипов изменил гонку, привел к плотной стаейке участников на всей протяженной дистанции и, как результат, к финишированию с разницей в пару минут. Любой рискованный шаг, на который решится шкипер, может обернуться не просто потерей одного или двух мест, а проигрышем всего флота. «Не рисковать» — вот девиз нового VOR. Отсюда и тактика держаться всем вместе и сохранять спокойствие, даже зная, что флот идет неправильным курсом. Бездействие оправдывается тем, что пока все вместе — все хорошо, просто продолжай в том же духе. Такое положение дел не приводит ни к чему хорошему, изматывает психологически, эмоционально, физически. При такой тесной гонке уже не мили, а каждый метр считается. Ты вынужден находиться в состоянии соревнования изо дня в день, наблюдая соперников в паре метров от своего борта. «Это война нервов в очень спокойных условиях», — сказал о гонке Шарль Кодрелье. И эта война приводит к поистине удивительным результатам: четверка лидеров может вполне спокойно после этапа в 7200 морских миль финишировать с разницей в 55 минут между первым и последним участником. Хотя... в прошлый раз на этом же маршруте из Окленда (Новая Зеландия) на Итажаи (Бразилия) разница между первой «Puma» и второй «Telefonica» составила всего 12 минут, при этом разные по конструкции яхты шли к финишу разными путями.

«Мне эта гонка понравилась так же, как и моя первая VOR. Она была такой тесной и интенсивной, совершенно другой стиль. Великолепный опыт», — говорит Бови Беккинг. А вот Ян Уокер устало возражает: «Слишком напряженно. Монотипы, да еще и постоянное отслеживание позиции каждой яхты. Жизнь куда расслабленнее, когда ты вне досягаемости».

«Все одинаковое. И когда кто-то отрывается от группы, то для него это лотерея... Правда в том, что было бы неплохо иногда не иметь прогноза погоды, не знать текущего местоположения соперников. То есть вернуть гонку к тому, чем она раньше была, хотя и маловероятно, что организаторы на это пойдут. Тем не менее данная тесная гонка — это нечто! Великолепное шоу с прекрасными гоночными машинами», — отзывается о прошедшей VOR Люк Пейрон, у которого за плечами Transat, Vendee Globe, Jules Verne Trophy и многие другие.

А может, он прав, и в Volvo Ocean Race стоит вернуть хоть какую-то интригу? Чтобы яхты искали свои пути в океане и заставляли гадать болельщиков, с какой разницей по времени они встретятся у финишной черты?..

