

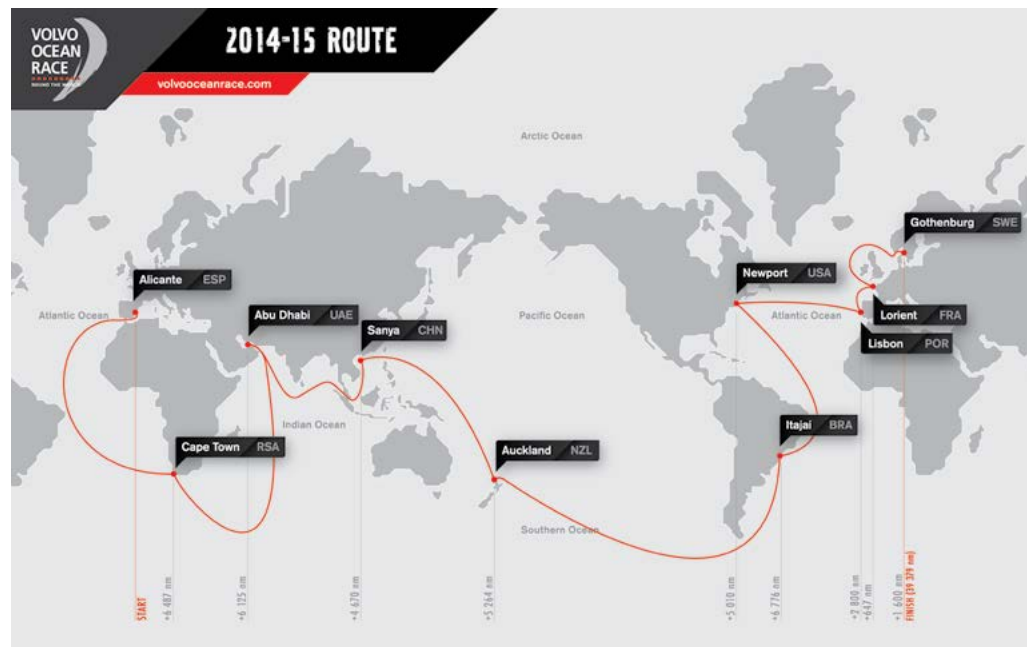
ИНТЕРМЕДИЯ

ДМИТРИЙ АФАНАСЬЕВ
ФОТО IAN ROMAN/VOLVO OCEAN RACE, RICK TOMLINSON/TEAM SCA,
RICK DEPPE/PUMA OCEAN RACING/VOLVO OCEAN RACE,
AMORY ROSS/PUMA OCEAN RACING/VOLVO OCEAN RACE

У каждой страны есть свой наиболее почитаемый вид спорта. В Индии, например, это крикет, в Великобритании — футбол, а в Соединенных Штатах — бейсбол, и эти чемпионаты собирают миллионы болельщиков, вызывают ажиотаж в обществе, подогреваемый средствами массовой информации.

Яхтенные же соревнования в большинстве своем, к сожалению, не имеют такой аудитории, кроме, пожалуй, одного. Это Volvo Ocean Race — тяжелейшая парусная кругосветная гонка. Интерес к этой регате огромен, во всяком случае, если верить данным, приведенным в статистических отчетах оргкомитета, размещенных на официальном сайте. Подумать только: полтора миллиарда зрителей более чем восьми тысяч телекомпаний, сотни миллионов пользователей Интернета с замиранием сердца припадая к экранам, следят за яхтенным событием номер один в мире! Сезон 2011–2012 года дал почти половинный рост публикаций в прессе, гоночные деревни по всему миру — от Аликанте до Голуэя — посетили три миллиона зрителей. Ломая клавиатуры и мыши своих компьютеров, сотни тысяч подростков (и, по моим данным, не только подростков), следуя маршруту реальной регаты, вели свои виртуальные Open 70 по волнам Интернет-игры. »





Этот год в истории VOR юбилейный, сороковой, однако пришелся он на перерыв или, точнее, на интермедию между гонками. За прошедшие десятилетия значительно изменились корпуса яхт, материалы, из которых они делаются, паруса и навигационное оборудование, но остались прежними размеры Земли, штормовые ветра и моряки, девиз которых краток — challenge, что значит «вызов».

История этого проекта началась в далеком 1971 году в прокуренном портсмутском пабе. Энтузиасты из Парусной ассоциации королевского флота заразили идеей проведения жесткой кругосветной гонки богатого пивовара (и при этом еще и настоящего полковника) Билла Уитбрэда. Полковник и его фирма выступили спонсорами регаты, названной в его честь — Whitbread Round the World Race. И вот 8 сентября 1973 года из Солента на первую гонку вышел весьма разношерстный флот — 167 яхтсменов на 17 яхтах. Затея — по нынешним меркам — попахивала откровенным лоботрястом: в кругосветку собрались как опытные капитаны, так и совершенные новички — курсанты яхтенных школ, а некоторые лодки были отремонтированными довоенными парусниками. В ту «дождливую» эпоху шкиперы вели прокладку по карте, определялись с помощью компаса, хронометра и секстанта (участник первой гонки Родди Ансли позже признался, что большую часть пути не знал точно, где находится его лодка). Снабжение судов, большинство из которых было представлено частными владель-

цами или синдикатами, тоже было разным: где-то размачивали сублимированные продукты, а на Swan 65 мексиканского миллионера Рамона Карлина «Sayula II» (как ни странно, победителя первой гонки) выпивалось по 6 бутылок хорошего вина в день, и специально взятый на регату кок готовил стейки и курятину из холодильника.

Устроители не могли обеспечивать полной безопасности мероприятия, рации на лодках работали только в непосредственной близости от берега. Первый опыт обернулся гибелью трех моряков...

Однако результат превзошел все ожидания. Интерес к соревнованию во всем мире рос настолько стремительно (тогда регата проводилась каждые 4 года), что, оценив колоссальный рекламный потенциал гонки, права на нее к 1997 году перекупил шведский автогигант Volvo.

Конечно, с тех пор многое изменилось. В гонках участвуют команды, финансируемые крупнейшими мировыми корпорациями, на роль капитанов и членов экипажей приглашают чемпионов мира и Олимпийских игр, призеров Кубка «Америки». Яхты жестко регламентированы по правилам класса (а со сле-

дующей гонки вообще приведены под категорию One Design, но об этом позже), строят их из материалов, которые не стыдно отправлять в космос, команды сопровождают наземные метеорологические службы, за ходом гонок наблюдают с помощью GPS-транспондеров, а благодаря специальному фото- и видеооператору, находящемуся на борту (без права выполнять функции матроса) и установленным на яхтах камерам простые смертные через Интернет могут получать онлайн-репортажи с судов, находящихся посреди океана.

Тем не менее борьба этих технически совершенных, напичканных электроникой и средствами безопасности гоночных снарядов остается по-прежнему острой и непредсказуемой, что подогревает всемирный интерес к гонке. Ведь Его Величество Океан как был, так и остается грозной силой, против которой нет надежного средства.

Показательным примером может служить сезон 2011/2012. Вся кругосветка длиной 39 270 миль была разбита на 9 этапов — лэгов, кроме того, в портах прибытия проводились локальные гонки — Port race и гонки с участием любителей в экипажах — Pro-Am race. В соревновании приняли участие шесть команд, финансируемых как брендами крупных мировых компаний («Puma», «Telefonica», «Campeg», «Groupeama»), так и национальными министерствами туризма («Abu Dhabi», «Sanya»). Яхты были построены различными дизайнерами и верфями в рамках правил класса Volvo Open 70, то есть могли иметь незначительную разницу в параметрах, оставаясь при этом относительно монотипным флотом. Одиннадцатая кругосветка Volvo Ocean Race началась 29 октября 2011 года, а закончилась 7 июля 2012-го...



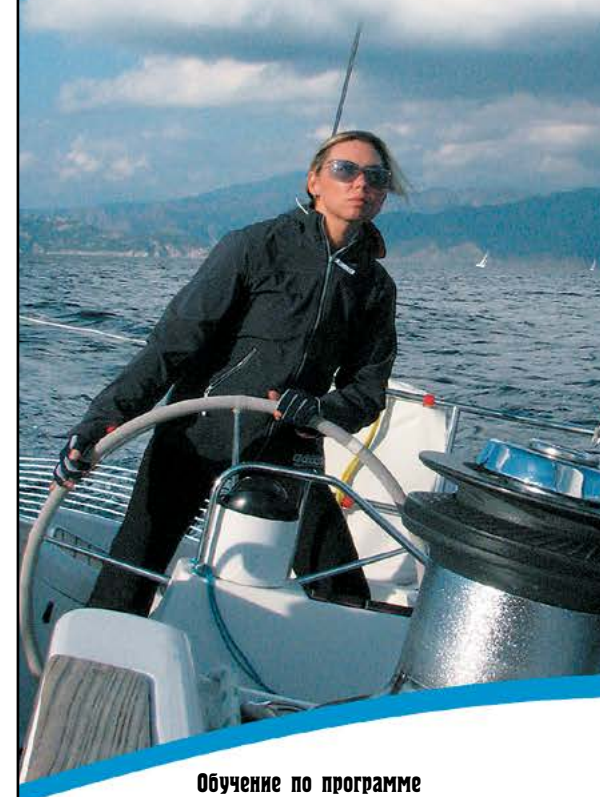
Трудности начались сразу после выхода в открытое море. За первый же лэг Аликанте — Кейптаун две лодки — «Abu Dhabi» и «Puma» — лишились мачт (причем, последняя — прямо посреди Атлантики), а «Team Sanya» получила серьезные повреждения корпуса. Во втором лэге уже «Team Sanya» повредила мачту и чинилась на Мадагаскаре. К проблемам техническим прибавилась еще и проблема пиратства, на переходе Кейптаун — Абу-Даби был введен режим «невидимости» в Интернете, а часть маршрута от Мальдивских островов яхты транспортировались на сухогрузах с охраной. На пятом отрезке Окленд — Итажаи, проходя вдоль ледовой зоны Южного океана, получили повреждение корпуса многострадальных «Abu Dhabi» и «Team Sanya», а «Telefonica» была опасно положена в горизонтальное положение внезапным ударом волны на полном курсе. На этом отрезке «ревущих сороковых» досталось почти всем: на «Puma» получили травмы два члена экипажа, и шкипер Кен Рид принимал сложное решение — останавливаться или идти дальше, «Telefonica» сделала 17-часовую остановку в Чили для ремонта яхты и замены травмированного члена экипажа. Даже французская команда «Groupeama», ранее шедшая безаварийно, поломала краспицу и вынуждена была чиниться в уругвайском порту Пунта-дель-Эсте. Тем не менее на финише пятого лэга (длиной более 6000 миль) в Бразилии разрыв между «Puma» и «Telefonica» составил чуть больше 10 минут!

На финише последнего этапа в ирландском Голуэе сохранялась такая интрига за распределение 2–4 места, что команды пошли на выключение спутниковых транспондеров, чтобы не дать противнику возможности контролировать свои действия. Кроме общего зачета, команды боролись за каждое очко еще и в весьма напряженных портовых гонках, привлекая громадное количество зрителей на воде, берегу и у экранов.

Что же ждет нас в следующем году? Главное — серьезные изменения в классе лодок и системе их постройки. Если раньше за базу был принят класс Open 70 и командам-участникам предлагалось самим построить суда, ему соответствующие, то теперь принято решение о создании флота One Design 65 — монотипа, разработанного всемирно известным проектным бюро Farr Yacht Design. Постройка строго одинаковых яхт ведется международным консорциумом из четырех ведущих фирм отрасли: Green Marine из Англии, Decision из Швейцарии, Persico из Италии и Multiplast из Франции. >>>



МОСКОВСКАЯ ЯХТЕННАЯ ШКОЛА



Обучение по программе
International Yacht Training
с выдачей российских и международных сертификатов:

**ЯХТЕННОГО КАПИТАНА,
ШКИПЕРА, РУЛЕВОГО**
парусных и моторных яхт,
а также по программе ГИМС РФ
**НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ
МАЛОМЕРНЫМ СУДОМ**

Практические курсы и стажировка в:
Атлантическом и Индийском океанах,
Средиземном, Черном и Балтийском морях,
Онежском и Ладожском озерах.
Участие в регатах в России и за рубежом.

127994 Москва, Новосущевская ул., д. 22
(МИИТ), корпус №4, ауд. 4418
Тел./Факс (495) 684-21-79
Моб. (495) 510-5262
Моб. (495) 234-6803
e-mail: info@mys.ru

www.mys.ru



Организаторы считают, что убивают этим решением сразу нескольких зайцев. Во-первых, полная идентичность яхт не даст повода сомневаться в чистоте спортивной борьбы экипажей. В этом, возможно, состоит попытка избежать печального опыта Кубка «Америки», который, судя по обилию скандалов вокруг него, рискует стать чемпионатом технологий (и миллионов, на них затраченных). Во-вторых, централизация постройки значительно снизит стоимость постройки судов, затраты на последующее обслуживание и ремонт, что должно повысить привлекательность участия в гонке для потенциальных спонсоров. Директор VOR Кнут Фроста заявил, что благодаря переходу к системе One Design команда сможет получить полностью готовую к гонке лодку с комплектами тренировочных и гоночных парусов «всего» за 4,5 миллиона евро, что позволит снизить общую стоимость затрат на участие в соревновании примерно вдвое — до 15 миллионов. С его позицией, правда, позволил себе не согласиться аргентинец Хуан Куюмджан, яхтенный дизайнер, построивший все лодки-победители в классе Open 70 за последние три кругосветки («ABN-Amro I, II», «Ericsson 4», «Groupama» и «Puma»). Видимо, обидевшись, что на создание проекта новой лодки пригласили не его, а

Фарра, он заявил, что и его лодки обходились не дороже 5 миллионов, однако в таких соревнованиях богатые всегда побеждают. Несмотря на критику, Хуан обозначил готовность своего бюро оптимизировать Volvo 65 для команд на будущую гонку. Ну и, в-третьих, не исключено, что тотальный контроль организаторов повысит надежность и безопасность яхт, ведь не секрет, что главное для спонсоров — успех команды, от дизайнеров требуется возможность конструктивного достижения преимуществ в скорости, которого они вполне могут добиваться в ущерб прочности и надежности судов. Вопрос, конечно, спорный, ведь гонки проходят на пределах возможностей не только яхт, но и экипажей, а обилие поломок на предыдущей регате наводит на грустные размышления. Остается только выразить надежду, что следующие старты поражают нас красивой и чистой парусной борьбой, а не борьбой за выживание в штормовом море.

На данный момент первые лодки стали на воду и

проходят ходовые испытания. Внешне изменилось мало: углепластиковый корпус, качающийся киль, бушприт, шверты. Примерно пропорционально уменьшению размера лодки уменьшены вес, планы парусности, но при этом увеличена (за счет килля) на 20 см осадка, число внутренних переборок увеличено с четырех до восьми, а система водяных балластных танков увеличена по объему почти вдвое и разнесена на три группы: одну в 1000 л перед мачтой и две по 800 л «на крыльях» в корме. Борт стал выше на 12 см, зрительно выше стал и кап рубки, что, я думаю,



вызовет одобрение экипажей VOR, очень часто в гонке чувствующих себя не яхтсменами, а дайверами. Лебедки «кофейные мельницы» расставлены не треугольником, а в ряд — по диаметральной плоскости. Особо хотелось бы отметить изящную линию «реверсивного» форштевня (как у крейсера «Аврора», простите за сравнение), однако этот изыск скорее косметический — он увеличивает площадь несения рекламы... Но уж где разошлись модернизаторы, так это в медиасистемах. Пять фиксированных видеокамер с микрофонами и системой включения их от звука голоса членов экипажа, поворотная камера на капе с автоматической системой слежения за лицами, две линии спутниковой передачи данных! Теперь заниматься фалами и шкотами будет просто некогда: гонка превратится в сплошное интервью. Интересно, долго ли вытерпят «око Большого Брата» команды или отправят на дно своего фото- и видеооператора? Надо бы посоветовать создателям этого электронного спрута систему автоматической замены всех крепких слов, произносимых экипажем, на традиционное пиццание...

Что касается команд сезона 2014/2015, то на момент написания статьи их было только три. И первой, весьма яркой командой был заявлен чисто женский коллектив «Team SCA», финансируемый одноименным мировым лидером по производству средств гигиены и косметики. Под гламурно-розовеньким парусом собирается команда весьма серьезных и опасных представительниц прекрасного пола. Среди них — три прежние участницы VOR 2001/2002 («Team Amer Sports Too») — капитан Эбби Эйлер, рулевой Каролин Броуэр и Лиз Вордли (кстати, первая женщина-победитель гонки Sydney – Hobart в 1999 году), британка Энни Лаш, призер олимпийских матчевых гонок и лидер рейтинга ISAF, Сэм Девис, участница двух кругосветок Vendee Globe и австра-



лийка Стейси Джексон. Команда «SCA» еще до готовности новой лодки рьяно взялась за тренировки на Volvo Open 70 — перекрашенном и переименованном «Mag Mostro», принадлежавшем раньше команде «Puma». В новые правила VOR введен гендерный ценз: чисто женский экипаж имеет право на команду из 11 человек, чисто мужской — всего из восьми.

Снова в игре участники прошлого сезона — «Abu Dhabi Ocean Racing». Несмотря на обилие проблем и предпоследнее место, занятое в VOR 2011/2012, команду снова возглавил британец Йен Уокер. Двукратный призер Олимпиад уже в третий раз выводит в кругосветную гонку команды Volvo Ocean Race (первым был «Green Dragon» в сезоне 2005/2006). Он, кстати, первым приветствовал принятие правила One Design, сказав, что в противном случае, скорее всего, отказался бы от участия.



Китай будет представлять «Team Dongfeng» — лодка, спонсируемая фирмой-производителем коммерческих автомобилей. Состав команды еще не определен, но организационные вопросы курирует европейская группа OC Sport, известная своими проектами в области экстремального яхтинга, в частности, организовавшая рекордную сольную кругосветку Эллен МакАртур. Директор команды Брюно Дюбуа заявил, что в их задачу входит со временем добиться 100-процентного участия в команде китайских спортсменов (до сих пор в VOR участвовали всего двое). Кнут Фроста напутствовал новую команду китайской поговоркой: «Всё готово, и теперь осталось лишь дожидаться восточного ветра» («Dongfeng», собственно, и означает на мандаринском «восточный ветер»), однако в парусной гонке, основное направление которой — пересечение мира в восточном направлении, — это едва ли хорошее пожелание...

Маршрут претерпел мало изменений по сравнению с прошлой гонкой. Аликанте, Кейптаун, Абу-Даби, Санья, Окленд, Итажаи — здесь совпадение полное. Дальше Ньюпорт, Лиссабон, Лорьян и Гётеборг. Финиш в Швеции дает надежду на возвращение в гонку легенд яхтинга из этой страны... Что же, интрига есть — остается только ждать новостей. Как говорится, занимаем лучшие места в зале и запасаемся попкорном! ❄