

**СПОРТ**

НА ОКЕАНСКИХ ДИСТАНЦИЯХ

**ГОНКА**

Артур Гроховский.  
Фото Оскара Кильборга и Джона Нэша

# “VOLVO OCEAN RACE 2005-2006”

**Испытание Южным океаном**

## Второй этап: Кейптаун— Мельбурн (6100 миль)

Перед стартом второго этапа регаты вновь, как и предусмотрено регламентом состязания, была проведена короткая гонка по треугольнику. Она преподнесла немало сюрпризов гонщикам, связанных, в первую очередь, с надежностью и управляемостью яхт — при ветре 10–12 м/с они неоднократно попадали в брочинг, а “movistar” в подобной ситуации и вовсе едва не опрокинулась, поскольку ее киль самопроизвольно переложился на подветренный борт. В итоге судьи предпочли сократить дистанцию, не желая рисковать. Эта гонка, в которой победила “ABN Amro One”, стала фактически своеобразным предзнаменованием событий, чуть позднее развернувшихся между Африкой, Австралией, Южной Америкой.

События эти, мягко говоря, могут быть охарактеризованы как “драматические”. Со страниц ведущих мировых журналов все чаще звучит: “Репутации ведущего мирового конструктора океанских гоночных яхт нанесен непоправимый ущерб”. И рассылаемые в спешном порядке по редакциям пресс-релизы КБ Брюса Фарра, пытающиеся “разъяснить” журналистам происходящее, вряд ли способны хоть что-либо принципиально изменить. Налицо крайне тревожный факт — практически все яхты класса VOR 70, спроектированные Б.Фарром, в условиях бескомпромиссной гонки столкнулись с серьезнейшими поломками, поставившими под удар не только возможные гоночные результаты, но и безопасность самих яхтсменов. Особенно отчетливо заметны просчеты знаменитого КБ, лодки которого пока доминируют на дистанции лишь численно, на фоне двух соперниц, спроектированных аргентинцем Хуаном Куоуйоумджийяном. Его яхты идут без серьезных проблем, да еще и с завидной регулярностью ставят рекорды суточных переходов для однокорпусных парусников.

Но вернемся к собственно гонке, сообщения с которой временами напоминали сводки Совинформбюро — те самые, которые начинались словами: “После тяжелых и продолжительных боев...” Итак, 2 января 2006 г. все семь участниц вышли в море, а уже рано утром 4 января “Ericsson Racing Team” и “Brasil 1” сообщили о серьезных поломках: на первой оказался поврежден механизм качающегося киля, на второй — появилась большая трещина в палубе, идущая от переднего угла кокпита к

борту. Внимательное изучение повреждений на “Ericsson” привело яхтсменов к выводу, что обломано шарнирное крепление одного из двух гидроцилиндров, переключивающих киль с борта на борт. И, хотя киль формально остается работоспособным (усилия второго цилиндра хватает для управления им), идти через “ревушие сороковые” с таким повреждением — безумие. Команда поворачивает яхту на Порт-Элизабет. То же самое делает и экипаж “Brasil 1” после безуспешных попыток прекратить распространение трещины. Диагноз неутешителен — расслоение сэндвича палубы, которая продолжает буквально расплзаться под ногами у яхтсменов. Поразительно, что все это произошло в достаточно спокойных еще условиях — при ветре скоростью 7–8 м/с. Видимо, нагрузки, испытанные яхтой на предыдущем этапе, оказались чрезмерными для ее облегченной конструкции.

Дальше события печально складываются для экипажа “Ericsson”: вердикт инженеров в гавани неутешителен — ремонт в Порт-Элизабет невозможен. “После тяжелых и продолжительных боев” участие яхты на этом этапе завершено — лодку грузят на попутное судно и отправляют в Австралию. Подобное развитие ситуации (да и память о поломках на первом этапе) заставляет других гонщиков умерить свой пыл и избрать более спокойную и консервативную тактику, прежде всего избегать форсирования парусами и не уходить к югу в область сильных попутных штормов. Впрочем, надо заметить, этому способствуют и некоторые особенности маршрута гонки: на втором этапе яхты должны обогнуть левым бортом о.Кергелен, после чего двигаться не напрямую на Мельбурн, а огибать правым бортом о.Эклипс, лежащий вблизи юго-западной оконечности Австралии — сделано это ради того, чтобы яхтсмены в азарте не забрались слишком далеко в зону айсбергов.

Своеобразно прокомментировал случившееся в интервью нашему журналу (еще по окончании первого этапа гонки) Хуан Куоуйоумджийян: “Если я создам сверхнадежную яхту, то гонку она не выиграет. Считаю необходимым строить предельно быстрые и достаточно надежные яхты, а уж как не сломать яхту в ходе гонки — это головная боль ее команды. По-другому нельзя”.

Подход, конечно, с формальной точки зрения просто шокирующий. Однако, помнится, один из руководителей команды “Ferrari F1 Racing Team” на



СТАРТ ВТОРОГО ЭТАПА ГОНКИ



"BRASIL 1"



похожий вопрос — можно ли создать гоночный двигатель, который гарантированно отслужит гоночную сессию без малейших неполадок? — ответил в том духе, что да — можно, только этот двигатель будет танковым. Со всеми вытекающими отсюда последствиями в смысле веса и габаритов. Тем не менее, сравнивая оба случая, нельзя не напомнить, что яхтсмены гоняются в открытом океане, где помощь может прийти с большим опозданием и где любой компромисс между скоростью и надежностью может привести к трагедии. Что-то много становится "океанских" гоночных машин, разваливающихся при мало-мальски серьезном дуновении ветра — взять хотя бы пресловутый уже класс 60-футовых тримаранов. Теперь вот и однокорпусники начинают

демонстрировать недостаточную надежность.

Однако и правоту Х.Койюумджийяна нельзя не признать. "Чтобы финишировать первым, сперва надо финишировать", — любит повторять известный французский одиночник Мишель Дежуйя. На втором этапе гонки это, увы, не удалось сразу двум лодкам — "Ericsson", как мы уже сказали, сошла с гонки в самом начале, "Brasil 1", вернувшаяся после ремонта на дистанцию, потеряла мачту уже на самом подходе к Австралии.

Практически всю дистанцию этапа лидировала "ABN Amro 1", по пятам преследуемая своей напарницей "ABN Amro 2", которой удалось поставить очередной рекорд суточного перехода — 563 мили. Эти лодки по ходовым качествам явно были впереди фарровских и только очевидные тактические ошибки их капитанов (в первую очередь это касается "единички") в конце пути позволили их соперникам сократить неутешительное отставание от лидеров.

Вторая половина гонки выдалась ничуть не менее драматической, чем ее начало — на 12-й день о серьезных проблемах с поворотным килем доложил экипаж успешно на тот момент шедшей "Pirates of the Caribbean", на 13-й день ровно о том же самом сообщили с борта "movistar". Дело дошло до того, что экипажи обеих лодок сделали в духе автогонок пит-стоп в порту Олбани для быстрого ремонта своих килей. Это, од-

нако, не сильно помогло "movistar" — через пару дней после ремонта яхту и вовсе начало заливать — вода стала поступать через механизм киля. Яхта оказалась очень несчастливой судном — она сошла с первого этапа гонки буквально в первый же день и вот теперь на втором этапе дважды столкнулась с серьезными поломками. А победный дубль на втором этапе вновь сделали обе "ABN Amro".

### Третий этап: Мельбурн – Веллингтон (1450 миль)

Этот этап гонки был очень коротким и прошел без серьезных поломок и довольно плотной и азартной борьбе. Здесь "movistar" удалось несколько реабилитировать себя, одержав первую победу, всего на 9 с (!) опередив "ABN Amro 1" — это был самый плотный финиш за всю историю гонок "Whitbread" и "Volvo Race". "Провалилась" "ABN Amro 2": вначале яхта порвала грот, потом тяжело пострадал один из матросов — огромная волна бросила его на поднятый шверт, разбив ему лицо и серьезно повредив ребра и позвоночник. Прямо на борту яхтсмену наложили три шва на разбитую щеку.

### Четвертый этап: Веллингтон – Рио-де-Жанейро (6700 миль)

Четвертый этап гонки — самый длинный и один из сложнейших в навигационном и тактическом отношении. Он разбивается на два больших участка: до мыса Горн и после него, характеризующихся совершенно разными погодными системами. К м.Горн яхты идут открытым океаном с сильными попутными ветрами, после него начинается сложный подъем "вверх по шарике" вблизи



"ERICSSON"



"MOVISTAR"



Поврежденный киль "MOVISTAR" во время очередного ремонта

южноамериканских берегов. Малое количество метеостанций в этом районе, близость Антарктиды и гористых берегов делают прогнозы синоптической обстановки очень сложным делом, а точность даже трехдневных прогнозов крайне невелика.

В преддверии тяжелого перехода яхты подверглись тщательной инспекции. Больше всего опасений вызывали качающиеся кили — количество их поломок превысило все самые пессимистические прогнозы. Однако правила гонки рассматривали финиш и стоянку в Веллингтоне лишь как промежуточный пит-стоп — пользоваться здесь посторонней помощью было запрещено. Все поломки и слабые места следовало исправлять и усиливать раньше — в Мельбурне. Но невезучая "movistar" все же была вынуждена воспользоваться помощью и здесь — на яхте вновь открылась течь через механизм поворотного кия, и ее

пришлось поднять на берег для устранения дефекта. Этот ремонт (за который лодку еще до старта наказали двухчасовым штрафом) не помог неудачнице — вблизи Горна она в буквальном смысле начала тонуть. Вода вновь в огромном количестве стала поступать в яхту через разошедшееся уплотнение поворотного кия.

"МЫ ТОНЕМ! На помощь!" — такое сообщение за подписью капитана поступило с борта "movistar" 27 февраля. К яхте спешно бросились находящиеся поблизости суда Береговой охраны Чили и Аргентины, в чем сопровождении "movistar" ушла в порт Ушуаяя для серьезного ремонта, одновременно туда была вызвана ее береговая команда. Сразу же после прихода яхты в порт официальный меритель регаты Джеймс Дадд заявил: "Хотя ситуация была и в самом деле непростая, реальной угрозы затопления яхты не существовало. Если наглухо задраить две центральные переборки и позволить воде полностью затопить центральный отсек (заметим — жилую часть лодки! — А.Г.), то яхта полностью сохранит плавучесть, имея оставшуюся высоту надводного борта не менее полуметра. Технические требования к водонепроницаемым переборкам, включенные в правила класса, гарантировали их прочность при таком количестве принятой внутрь воды, исключая дальнейшее затопление лодки". Ну, что тут сказать... Если честно — комментарии излишни. Ясно, что технический комитет "VOR" обязан делать хорошую мину при плохой игре: "Ну, стало заливать яхту водой — подумай! Потонуть-то она теоретически не должна была".

Хорошо, конечно, что мудрые головы в техническом комитете предусмотрели такую опасность и внесли в правила



соответствующие требования к переборкам. Только вот где гарантия того, что означенная переборка повела бы себя именно так, как предписывают ей правила? Килевой узел "movistar" тоже рисовал не ребенок, а ведущее КБ мира, да и собирали его отнюдь не из найденных на свалке деталей, однако же его поведение, как выяснилось, сильно отличается от ожидаемого. А если бы переборка или ее задрайка в уже ослабленном постоянными поломками корпусе не выдержали бы? Что тогда? А надводный борт полуметровой высоты в полусотне миль от мыса Горн — это как? Технический комитет "VOR" предпочитает отмалчиваться, приняв позу страуса. Не лучше ведет себя и фарровское КБ, рассказывая всем, что именно произошло, но деликатно обходя вопрос, как такое могло случиться.

Да, яхты нового класса получились очень стремительными — напомним, они уже трижды успели обновить рекорд суточного перехода под парусами, отобрав его у вдвое более длинной "Mari-Cha IV". Это, безусловно, заметное достижение. Но сокращенная по сравнению с предыдущими гонками численность экипажа и возросшие скорости резко увеличили нагрузку на оставшихся яхтсменов. "На борту абсолютный экстрим — ни поесть, ни поспать, ни ...



Ходовая вахта в "РЕВУЩИХ СОРОКОВЫХ"