

➤ **Артур Гроховский.** Фото Оскара Кильборга и Джона Нэша



Volvo Ocean Race

2005–2006

Что дальше?

Мы расстались с участниками «Volvo Ocean Race» в тот момент, когда яхты обогнули мыс Горн и финишировали в Рио-де-Жанейро, завершив самую трудную часть кругосветного плавания.

Предлагаем читателям описание наиболее характерных эпизодов завершающих этапов гонки с некоторыми нашими комментариями.

Продолжение.
Начало см.
в № 199



Пятый и шестой этапы: Рио-де-Жанейро–Балтимор (4920 миль) и Балтимор–Нью-Йорк (318 миль)

Стоянка в Рио-де-Жанейро, казалось, вдохнула свежие силы в экипажи: лодки после тщательного осмотра были отремонтированы, а спортсмены хорошо отдохнули – все это на завершающих этапах должно было обострить борьбу. В гонку, впрочем, смогли выйти лишь шесть яхт, неудачливая «Synergy and friends», ставшая еще в Мельбурне на серьезный ремонт («к старому рулю новые корпус и киль приделывали»), должна была присоединиться к основному флоту в США (под новым именем «Brunel»).

Старт гонки на Балтимор был дан 2 апреля при юго-западном ветре 5–6 м/с. Этот сравнительно слабый ветер привел к тому, что вскоре после старта лодки выстроились в порядке, обратном уже привычному: первыми шли «пираты», за ними поспешали «movistar» и «Ericsson», а вот безоговорочный лидер гонки «ABN Amro One» плелась последней, всего за пару часов отстав более чем на три мили. В общем-то, это не удивило наблюдателей – Х.Коуйоумджийян ведь говорил, что его лодки оптимизированы для скоростей ветра порядка 13–15 м/с. При более слабых ветрах повышенное сопротивление трения «летающих треугольников» (как прозвали обе «ABN Amro» за их высокую скорость и большую ширину кормы) из-за большей смоченной поверхности давало о себе знать. Поскольку переход до Балтимора обещал стать одним из са-



мых «тихоходных» этапов (из за близости береговой линии и предстоящих маловетренных «конских широт» в экваториальной зоне), голландцам впору было выглядеть грустновато, Впрочем, отрыв от преследователей по очкам у них был такой, что особых оснований для паники не наблюдалось, но медлить на дистанции и ждать «подарков» от соперников наподобие отвалившегося кия все равно не стоило.

Небольшое усиление ветра (до 10 м/с) к середине следующего дня расставило все по своим местам: «ABN Amro One» заняла «законную» позицию в голове флота менее чем через сутки после старта, но продолжалось это лидерство недолго. В течение следующих нескольких суток лодки достаточно спокойно лавировали вдоль южноамериканских берегов, сохраняя один генеральный курс – на север. И, если в первые два дня плавания яхты шли со средней скоростью порядка 10 уз, то позднее она снизилась до 7 и даже до 6 уз. Ослабление ветра было на руку всем «узкобедрым» фарровским лодкам, оптимизированным на скорость около 6 м/с. При усилениях ветра «ABN Amro One», конечно же, уходила вперед, зато экипаж доселе невезучей «movistar» в полной мере научился использовать преимущества, которые в такой ситуации давала самая узкая во всем флоте ватерлиния их яхты. А вот голландцев, напротив, тихие ветра заставили сильно нервничать: обе их лодки уже на третий день пути занимали последние места во флоте, а отставание «ABN Amro One» от лидера выросло до 30 миль. Первые дни

пятого этапа стали для яхтсменов своеобразными «парусными шахматами»: тактическая игра и стремление запутать соперника сочетались с мучительными поисками ветра. «Это сильно изматывает», – признался в электронном письме с борта капитан «ABN Amro One».

Первое технико-лирическое отступление

То, ради чего разрабатывались правила нового класса «VOR 70» и ради чего рисковали собой яхтсмены – высокая скорость яхт – в ходе пятого этапа как-то отошло на второй план. А ведь именно яхты «VOR 70» фактически открыли собой новую страницу в истории парусного спорта – они стали первыми крупными классными однокорпусными килевыми яхтами (отставим в сторону гоночные швертботы и «Mari-Cha IV» вместе с «Maximus»), способными стабильно двигаться со скоростью, на два-три узла большей скорости истинного ветра! Вроде бы и немного, но все равно это уже явное покушение на исключительную прерогативу многокорпусников. Казалось, безоблачное будущее нового класса гарантировано.

Все изменилось на пятый день пути, когда яхты должны были миновать очередную «путевую точку» (waypoint). Такие точки, несколько ограничивающие свободу экипажа при выборе маршрута, были обозначены на длинных этапах для того, чтобы обострить борьбу: за последовательность их прохождения тоже давались очки, что и повлекло за собой второе их название: scoring gate или «очковые ворота». Ветер

начал постепенно усиливаться, и преимущество по-прежнему лидировавшей на тот момент «movistar» стало таять быстрее айсберга в тропических широтах: «ABN Amro One» стремительно «накатывалась» на свою соперницу, идя на целых три узла быстрее (это при том, что лодки разделяло всего несколько миль, и они находились в одинаковых погодных условиях!). «Очная ставка» между фарровским проектом и весьма радикальным дизайном «Мистера К.» оказалась не в пользу новозеландского конструктора.

«А ты еще насмеялся надо мной, босота», – примерно так вслед за Глебом Жегловым мог сказать Хуан Коуйоумджийан всем тем, кто нелицеприятно отзывался о его необычных лодках перед гонкой. Понятно, что в такой ситуации для экипажа «movistar» стало делом чести не пропустить вперед голландцев, и каким-то чудом испанцам это удалось, что принесло им заслуженные 3.5 очка. «ABN Amro One», несмотря на все усилия своего капитана Майка Сандерса, прошла траверз scoring gate ровно одной минутой позднее, получив 3 очка. Остальные яхты отстали от пары лидеров на два-три часа, а вторая голландская яхта, сделавшая всего лишь одну тактическую ошибку на лавировке почти в самом начале этапа – уже на целых пять часов. В таком порядке яхты и вошли в «конские широты» и, что гораздо важнее, так же финишировали: первой в Чезапикский залив влетела «ABN Amro One», по пятам преследуемая «movistar» (отставание последней на финише составило немногим более 16 миль, или 1 час 17 минут гоночного времени). Позорным оказался финиш для «ABN Amro Two»: яхта, дважды финишировавшая второй на самых трудных этапах и имеющая в своем активе еще третий и четвертый приходы, впервые пришла последней, отстав даже от очевидных аутсайдеров.

Второе технико-лирическое отступление

Итоги пятого этапа в который раз (теперь на примере «ABN Amro Two») показывают, какова может быть цена одного не сделанного вовремя поворота или неправильно выбранного галса даже в ходе длинной гонки в открытом океане. Всем памятна последняя одиночная трансатлантическая гонка OSTAR, которую Мишель Дежуайя выиграл, своевременно сделав всего один поворот почти в самом начале гонки. Его соперник, находившийся на удалении лишь



в несколько кабельтовых, видел этот маневр, но то ли счел его ошибочным, то ли попросту поленился повторить. В итоге ему не хватило и целого океана, чтобы догнать Мишеля. Практически то же самое произошло и с экипажем «ABN Amro Two», который, хотя и исправил свою ошибку спустя всего лишь два часа, так и не смог отыграть потерянное время на всех оставшихся 4000 миль пути. И к ставшему уже банальным высказыванию «море ошибок не прощает» можно добавить, что и гоночная лавировка таких ошибок не прощает. Даже тогда, когда, казалось бы, и времени и места для их исправления – хоть отбавляй...

Шестой этап с его «трамвайным» прибрежным маршрутом не представлял собой ничего необычного, став, по сути, «демонстрационным» переходом, поскольку проходил под объективами многочисленных телекамер, неотрывно сопровождавших яхты на протяжении всего пути. В соответствии с этим и очки за него начислялись вполуполовину меньше. Ветра вблизи побережья были сравнительно сильные (10–12 м/с), что оказалось на руку голландцам: Статуя Свободы первой миновала все та же «ABN Amro One», выиграв и всю гонку: теперь догнать ее никто не мог даже теоретически. К всеобщему удивлению, последнее место опять заняла «ABN Amro Two», уступившая даже «Brunel»: видимо, начала сказываться сильная усталость экипажа. Именно ею капитан Себастьян Жоссе объяснил, в частности, фальстарт на этом этапе. Вдобавок в ходе гонки на яхте были разорваны два стакселя – в результате в благоприятный для лодки ветер (около 18 м/с) она шла со скоростью не выше 10 уз.

Седьмой этап: Нью-Йорк–Портсмут (3200 миль)

От седьмого (трансатлантического) этапа, стартовавшего 11 мая, наблюдатели (да и сами яхтсмены) ждали многого. Напомним, именно на этом переходе в ходе прошлой гонки яхта «illbruck» установила рекорд суточного перехода для однокорпусного судна с полным экипажем. Несомненно, этому достижению явно способствовало попутное течение Гольфстрим. И, поскольку новые яхты «VOR 70» к этому моменту несколько раз побили этот рекорд и без поддержки такого течения, все ожидали, что уж тут-то они покажут

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
www.solpar.ru/kater16

30 лет успешной работы
 10-й год в России

официальный представитель в России

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ
 СЕЙШЕЛЫ, МАДАГАСКАР, ТАИЛАНД
 КАРИБЫ, МАЛАЙЗИЯ, МАЛЬДИВЫ

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

Уже пора бронировать на август 2007!

ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
 ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ, КИПР

КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ
 Не требуется даже прав на управление автомобилем!!!
 По рекам и каналам ФРАНЦИИ, АНГЛИИ
 ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ
 оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю
СВОЙ ФЛОТ В С-ПЕТЕРБУРГЕ
 Аренда яхт - Финский залив, Ладога, Финляндия, Швеция

Тел. в Москве (495) 540-37-75, 740-34-06 e-mail: katera@solpar.ru
 Тел. в С-Пб (812) 322-96-86, 973-65-24 С-Пб, ул. Восстания, 55



себя во всей красе! Действительность, однако, оказалась куда суровее...

Первыми о проблемах доложили с борта «Brunel» – яхта на полном ходу ночью въехала в рыбацкие сети, зацепив их левым швертом. Одному из членов команды пришлось провесты немало времени, перегнувшись над бортом в кромешной тьме, пытаясь полностью отрезать все куски сети (следует добавить, что температура воды в это время не превышала 5° C!). Гонщикам еще сравнительно повезло – начало этапа проходило в абсолютно нетипичных для этих широт условиях: над Ньюфаундлендом расположился большой «весенний» антициклон, яхты большей частью шли в бейдевинд со сравнительно невысокими – 10–11 уз – скоростями. Последствия наезда на рыболовную сеть на скоростях 18–20 уз и выше могли быть гораздо печальнее.

Говоря о погодных условиях, надо отметить еще, что антициклон находился севернее ортодромии, поэтому те яхты, которые пошли северным маршрутом в надежде приблизиться к гренландской «погодной кухне» и получить сильный попутный ветер сильно проиграли. Характерно, что ими стали «штатные неудачники» практически всех длинных этапов: «Brazil 1» и «movistar»: определенная погодно-тактическая неграмотность их экипажей проявилась здесь в полную силу.

Третье технико-лирическое отступление

Надо заметить, что «movistar» крайне нестабильно выступала на длинных этапах, периодически полностью проваливаясь на них, но зато великолепно финишировала на внутренних гонках, проводимых по новому регламенту в промежуточных портах регаты. За ней – победы в Мельбурне и Балтиморе, вторые места в Кейптауне и Рио-де-Жанейро, а также выигрыш короткого этапа Мельбурн–Веллингтон. Подобному успеху способствовали два обстоятельства: «movistar» – одна из самых легких лодок флота с самой узкой ватерлинией. Таким образом, она имела очень высокую энерговооруженность и малую смоченную поверхность, что обеспечивало ее успех при слабых и средних ветрах (типичных для прибрежных гонок). Комплектация же экипажа гонщиками-швертботистами и участниками Кубка «Америки» давала и тактическое преимущество в условиях коротких гонок по треугольнику.

Увы, на дальних дистанциях оба эти фактора работали против «movistar». В режиме серфинга она вела себя хуже, чем обе голландские яхты, большая ширина которых в корме обеспечивала отличные условия для серфинга, а сдвоенный руль («movistar», как и все остальные фарровские лодки имела лишь один руль – и все ради уменьшения смоченной поверхности) позволял рулевому надежнее держать яхту под контролем. Великолепное умение испанского экипажа вести «ближний бой» и настраивать лодку на максимальную скорость не помогло побить «ABN Amro Open» (хотя сам экипаж «movistar» считал себя и свою яхту – реально очень быстроходную – способными сделать это).

Странный и ничем не оправданный провал КБ Брюса Фарра еще на стадии стратегического планирования: все его лодки были оптимизированы на сравнительно невысокую скорость ветра в 6–9 м/с. И это при том, что данное КБ располагает, по их собственным словам, одной из наиболее совершенных программ компьютерного моделирования, позволяющих точно определять погодные (в первую очередь, ветровые) условия, в которых будут находиться гонщики в течение всей регаты («Кия» № 189). Сейчас фарровцы отмалчиваются, пытаясь перевести стрелки на преследовавшие их лодки поломки, вызванные недоработками технических требований класса «VOR 70». Поломки – вопрос отдельный, а вот что касается отличия всех фарровских «VOR 70» от лодок Х.Коуйоумджийяна (его яхты построены одними из первых и, следовательно, у Б.Фарра была возможность учесть их конструктивные особенности), то тут, как мне представляется, сыграл свою роль глубокий личный конфликт между Б.Фарром и «Мистером К.». Возможно, новозеландский конструктор решил «из принципа» не повторять главные особенности лодок своего единственного конкурента: широкую ватерлинию, смещенный в корму мидель и два руля. Ставка, по всей видимости, была сделана на то, что если вдруг этот «дизайн не пойдет», то превосходство фарровских лодок на дистанции станет абсолютным: четыре против двух. Никакой подстраховки предпринято не было: все или ничего. Так что ничем иным, кроме как обостренным самолюбием, я не могу объяснить явное нежелание Б.Фарра повторить те же самые (заметим – вполне очевидные!) технические решения, которые раньше него применил хитроумный аргентинец.

Окончание следует