

# МАСТЕР-КЛАСС БЕРНАРДА ШТАММА



*Второй этап одиночной кругосветной гонки «VELUX 5 Oceans» обещал быть не менее трудным, чем первый. Перед гонщиками вновь лежали два океана – на этот раз ими были Тихий и Атлантический. Стартовав в австралийском порту Фримантл, яхтсмены должны были обогнуть м. Горн и, поднявшись «вверх по шароу», финишировать в Северной Америке в городе Норфолк (шт. Вирджиния), проделав труднейший путь длиной свыше 14 000 миль.*





**14** января в 15 ч по местному времени был дан старт гонки. В океан отправились только пять участников соревнования – как мы писали в «Кия» № 205, двое яхтсменов сошли с дистанции, причем одну яхту пришлось бросить в океане. В гонке остались ее лидер швейцарец Бернард Штамм на «Cheminées Poujoulat», знаменитый британец сэр Робин Нокс-Джонстон на «Saga Insurance», испанец Унай Басурко («РАКЕА»), японец Коджиро Шириши на «Spirit of Yukoh» и новозеландец Грэхэм Далтон на яхте «A Southern Man AGD». Первые четыре яхты относятся к классу «Open 60»; а «A Southern Man AGD» построена по правилам класса «Open 50».





«Хитроумный» Бернард Штамм

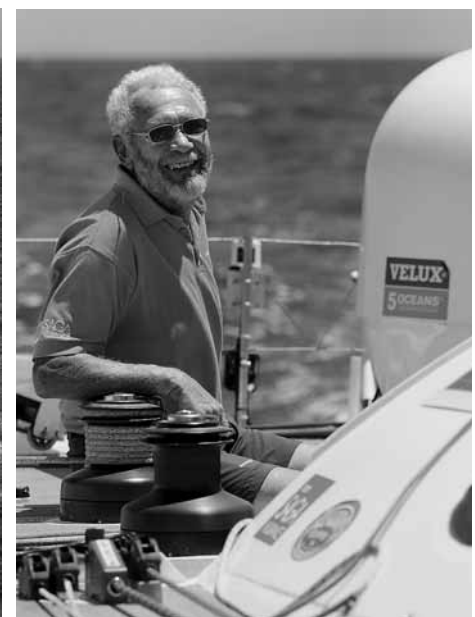
Начало гонки вновь оказалось неудачным для Робина Нокс-Джонстона – прославленный покоритель океанов меньше, чем через сутки после старта был вынужден вернуться назад из-за поломки сразу двух автопилотов. В течение нескольких часов яхтсмен пытался самостоятельно отыскать и исправить неполадку, но все же ему пришлось лечь на обратный курс. И вот теперь помимо прямой потери времени на возвращение, ремонт и повторный старт яхтсмен наказывался дополнительными 48 ч штрафа за принятие посторонней помощи. Редкостное невезение с автопилотами

преследовало именитого гонщика весь первый этап (они, в общей сложности, ломались четыре раза) и вот повторилось и на втором.

В это же самое время Бернард Штамм без труда занял свое привычное лидирующее положение в гонке, более чем на 50 миль опережая занимающего второе место Коджиро Шираиши, которому, в свою очередь, проигрывал одну милю Грэхэм Далтон. У «Cheminées Poujoulat» возникли небольшие проблемы (киль яхты оказался обмотан невесом от куда взявшимися толстыми тросами, причем в огромном количестве: яхтсмен оценил объем «шмотка» на киле в целый кубометр!), скорость яхты с 14–15 уз упала до 7–8. После нескольких безуспешных попыток заставить лодку двигаться задним ходом гонщик уже собрался было прыгать за борт, как вдруг яхта послушалась, прошла несколько кабельтовых кормой вперед и освободилась от тросовой лапши. После этого «реактивный Штамм», как его называют в яхтенном мире, стал стремительно наращивать свое лидерство и уже к началу шестого дня гонки оторвался от Шираиши почти на 250 миль (впрочем, дополнительно «помогла» ему в этом успехе и морская болезнь, постоянно возникающая у японского гонщика в самом начале любого плавания). Несмотря на все рекомендации врачей и своих коллег, Коджиро Шираиши всегда отказывается от любых медикаментозных мер борьбы с морской болезнью (например, скополаминовых пластырей), предпочитая «перестрадать» начало плавания. По его словам, пластыри (а скополамин – это довольно сильный наркотик, тормозящий высшую нервную деятельность и входящий, например, в состав известных «сывороток правды» в качестве основного действующего средства), хотя и имеют свои достоинства, но «замутняют» мозг и сильно затрудняют управление яхтой в условиях гонки. В борьбе с мор-



Яхта ставшая легендой



Старейший участник гонки сэр Робин Нокс-Джонстон и его яхта

ской болезнью Шираиши пользуется более приемлемыми для японского менталитета духовными практиками: дзен-буддистскими медитациями и физическими упражнениями из айдо (традиционное японское искусство фехтования на мече), придерживаясь, разумеется, основных положений бусидо (кодекса чести самурая).

Подгоняемый попутным циклоном, который он смог удачно «оседлать», находясь в его передней части, Штамм продолжал наवरстывать лидерство, проходя ежедневно свыше 400 миль! Интересно, что в своих радиосообщениях с борта яхты он называл свою манеру ведения гонки «довольно консервативной», подчеркивая, что бережет лодку. По его словам, если бы он «нажал на газ», то в тех погодных условиях «Cheminées Poujoulat» могла бы развивать среднюю скорость свыше 25 уз, проходя около 600 миль в сутки! Подобному результату могли бы позавидовать и более крупные яхты с полными экипажами на борту – например, те же «VOR 70». Да что «VOR 70» – и огромные многокорпусники класса «G» далеко не всегда «едут» с такой средней скоростью. «Феномен Штамма» – еще одно «местное» понятие, возникшее в ходе гонки «VELUX 5 Oceans» – явно требует дополнительного изучения: довольно трудно понять, как швейцарцу удастся развивать скорость порой в полтора-два большую, чем у идущих на отдалении всего в несколько миль яхт того же класса. Как бы то ни было, но через 10 дней после старта хитроумный швейцарец уже «вез» Коджино Шираиши свыше 400 миль отрыва, а третьему преследователю – Грэхэму Далтону – более 1000! Рисковал он, конечно сильно, забравшись далеко на юг, в «неистовые пятидесятые», так что на широте выше 52° уже вошел в зону айсбергов и несколько дней двигался в окружении сразу нескольких из них. В гонке «VELUX 5 Oceans» (так же, как и в «Volvo Ocean Race») специально введены навигационные ограничения, не позволявшие из соображений безопасности яхтам заходить слишком далеко на юг (т. н. «ice gate» – «ледовые ворота») но не принятое в расчет глобальное потепление позволило айсбергам заходить много севернее этих ворот. Самой южной точкой в плавании «Cheminées Poujoulat» стала 56-я широта – Штамму пришлось уйти так сильно на юг, чтобы обогнуть несклади возникший на пути антициклон, при этом его лодка шла, почти как буер – при скорости ветра в 15 уз она стабильно поддерживала скорость в 13–14 уз...

Конец второй недели состязания ознаменовался «пит-

стопом» Грэхэма Далтона – яхтсмен был вынужден зайти в родной новозеландский порт из-за того, что начал протекать один из топливных танков. Вытекшее топливо попало в трюмы, где хранился запас пищи – примерно треть продуктов стала несъедобна, и их пришлось выбросить. К этому времени из-за наказания 48-часовым штрафом за постороннюю помощь Далтон упустил третье место, а вся пятерка гонщиков разделились на две группы: впереди лидеры – Штамм и Шираиши, далеко позади – тройка аутсайдеров, один из которых мог рассчитывать в лучшем случае лишь на третье место на этапе (если, конечно, лидеры благополучно дойдут до финиша). Впрочем, объединять Штамма и Шираиши в одну группу можно было лишь условно – к концу второй недели гонки их разделяли уже без малого 800 миль пути. Феноменальный отрыв Штамма от всего флота, продемонстрированный им на первом этапе гонки, повторялся вновь – неудержимый швейцарец демонстрировал простотами мастер-класс ведения одиночной гонки.



Коджино Шираиши

Однако начало февраля ознаменовалось и для него некоторыми техническими проблемами. На мачте «Cheminées Poujoulat» запутались фалы, и упрямо гонщику пришлось подниматься на ее топ, чтобы их распутать и иметь возможность нормально менять паруса. Поскольку дело происходило в «неистовых пятидесятых», на удалении более полутора тысяч миль как от обитаемых частей суши, так и от ближайшего соперника, это был незаурядный риск. Поднявшись на мачту, Бернард попутно обнаружил, что одна из кареток грота повреждена. Распутав фалы, спортсмен смог нормально спустить парус и заняться его ремонтом – на все про все у него ушло в общей сложности восемь долгих и мучительных часов. Несмотря на это, «Cheminées Poujoulat»



продолжала стремительно мчаться на восток со скоростью более 10 уз, и 7 февраля обогнула м. Горн, оторвавшись от «Spirit of Yukoh» более чем на 1800 миль. Это равнозначно тому, как если бы каждый час пройденного пути Штамм отыгрывал бы у Ширази целых три мили, и так на протяжении без малого месяца! С выходом Штамма в Атлантику положение типа: «Я забью вам сколько захочу, а вы мне – сколько сможете» применительно к парусному спорту, ничуть не изменилось. Швейцарцу, что называется, «шла карта»: он, получив крепкий ветер удачного направления, все так же уверенно увеличивал свой отрыв, его японский соперник все так же вынужден был тащиться по слабым ветрам, будучи в выборе курса уже несвободным – ему требовалось точно попасть в приближающиеся «ледовые ворота». Все было очень похоже на то, что у Бернарда Штамма после его победы на первом этапе проявился «синдром победителя»: необъясненный пока до конца психологический феномен, когда отдельный человек или группа лиц после одержанного крупного успеха вдруг перестают чувствовать усталость и совершать серьезные ошибки, а любые их действия оказываются в складывающейся ситуации безупречно верными.

Коджиро Ширази обогнул м. Горн лишь 13 февраля – почти через месяц после старта этапа и на 6 дней и 6 ч позднее Штамма. На этот момент он отставал от лидера на 1800 миль, а тройка аутсайдеров – уже более чем на 3000. Но и выйдя в Атлантику японский яхтсмен – вот уж воистину, невезение так невезение! – вновь оказался в зоне очень слабых ветров, развивая скорость лишь 3–4 уз. Не повезло и Грэхэму Далтону – работая с парусами, он сломал два пальца на руке, и его дальнейшее продвижение по дистанции оказалось под вопросом. Робин Нокс-Джонстон тем временем потихоньку вышел на третье место, на несколько миль обойдя испанского яхтсмена – впрочем, борьбой и позициями аутсайдеров мало кто интересовался, кроме их преданных болельщиков и спонсоров. Плотная тройка этих отстающих смогла миновать Горн только 19 февраля, почти на две недели отстав от лидера гонки, причем Грэхэм Далтон и Робин Нокс-Джонстон почти сразу же направились на «пит-стопы» в близлежащие порты: Далтон – на Фолкленды, Нокс-Джонстон – в Ушуйю.

Тем временем огромный разрыв между Штаммом и Ширази продолжал стремительно увеличиваться, достигнув к концу февраля совсем уж «неприличной» величины – более 2500 миль, при этом до финиша швейцарцу уже оставалось пройти меньше тысячи миль. Очень тяжело давалась вторая половина этапа ветерану – Робину Нокс-Джонстону, он очень сильно уставал, ему не хватало сна: на каждые трое суток бодрствования у яхтсмена выпадало не более 6–7 ч для отдыха. Лишь неимоверным усилием воли Нокс-Джонстон удерживал свою яхту на четвертой позиции, все же на 15 миль опережая Грэхэма Далтона. Однако колоссальное напряжение не прошло для ветерана даром: в начале марта вконец изможденный Робин Нокс-Джонстон принял очень тяжелое для спортсмена решение – выйти на некоторое время из гонки ради отдыха. Впрочем, вряд ли кто-то сможет упрекнуть британца в нехватке сил или недостатке мужества – ведь в марте этого года яхтсмен отметил свое 68-летие! Далтон после этого перешел на третью позицию...

4 марта Бернард Штамм финишировал в Норфолке: на маршрут протяженностью свыше 15 000 миль (по реально пройденному курсу) он затратил 48 дней 22 ч 49 мин и 55 с, пройдя дистанцию со средней скоростью свыше 13.5 уз! При этом гонщик сумел на финише оторваться от идущего вторым соперника (Коджиро Ширази) более чем на 3000 миль – непревзойденный результат в истории океанских гонок, как одиночных, так и с полными экипажами. «Я очень горд своей победой и счастлив тем, что смог сделать все запланированное по использованию погодных условий, – сказал гонщик после финиша. – Очень важно, что я не испытывал давления со стороны остальных соперников: было бы гораздо труднее сражаться, имея десяток яхт в пределах видимости. А так я смог спокойно сосредоточиться на анализе прогнозов погоды».

Победа Штамма не означала для остальных гонщиков прекращения борьбы на дистанции. И если Коджиро Ширази нашел все-таки ветер и смог финишировать вторым после 60 тяжелых суток, проведенных в открытом море, то для оставшихся двух гонщиков ситуация складывалась не столь благополучно. 13 марта яхта Грэхэма Далтона налетела на неопознанный объект, поломав руль. Измученный яхтсмен был вынужден положить судно в дрейф, чтобы извлечь из держателя остатки раздробленного пера, после чего направился в бразильский порт Форталеза для ремонта. Но, как оказалось, чашу своих несчастий новозеландец на этом еще не испил до дна. Когда 19 марта отремонтированная, казалось бы, яхта приготовилась к выходу из гавани, яхтсмен с изумлением обнаружил, что на лодке... полностью отсутствует киль. Судя по всему, в ходе ремонта и стоянки тяжелый бульб вместе с плавником незаметно оторвался и упал на дно гавани, а поскольку лодка была надежно ошвартована, то этого сразу никто не заметил.

Четвертый участник гонки – испанец Унай Басурко – до конца боролся за третье место, хотя вновь вышедший на трассу Робин Нокс-Джонстон вряд ли мог его оспаривать, отставая от испанца почти на тысячу миль. Вечером 23 марта усилия испанца увенчались успехом – он вошел в гавань Норфолка, став третьим призером этапа, а Робин Нокс-Джонстон в это время только-только выходил из зоны пассатов Северного полушария.

Ну, а Грэхэм Далтон на момент верстки номера все еще продолжал искать свой киль на дне гавани Форталеза...

*Окончание следует*