



Итак, после завершения первого этапа гонки Аликанте–Кейптаун ее участникам далее предстояло серьезно отклониться от хорошо «наезженного» маршрута через «ревущие сороковые» до Австралии и уйти в районы, ранее кругосветным гонщикам незнакомые – северную часть Индийского океана и воды, омывающие Китай и Юго-Восточную Азию. А это означало, что «первопроходцы» не смогут пользоваться уже известными тактическими решениями, и придется создавать новые. В этой ситуации особая нагрузка легла на плечи тех членов экипажей, кто отвечал за анализ погодных данных и выработку оптимального маршрута. Опыт и специфическое «погодное чутье» здесь могли значить очень многое – особенно при пересечении штилевой зоны в Индийском океане.

Второй этап Кейптаун–Кочин

Первоначальные прикидки возможного тактического рисунка гонки на этом этапе были вполне очевидны. Вначале следовало как можно дальше уйти от оконечности Африки на юг с тем, чтобы, во-первых, не бороться со встречным Агульясовым течением (которое могло стать опасным), во-вторых – чтобы с сильными попутными ветрами сороковых широт пробежать на восток поближе к меридиану порта Кочин. Дилемма была вполне очевидна: пойдешь сильно на юг – проиграешь в пройденном пути (зато, вероятнее всего, выиграешь в скорости), оста-



«Volvo Ocean Race

или Самая большая кругосветка. Часть 2

нешься ближе к генеральному курсу – пройдешь меньшее расстояние, но проиграешь в скорости хода.

После этого предполагалось повернуть на север и идти через Индийский океан «вверх» по шарикю в направлении западного побережья Индии (правда, не следовало забывать про контрольную точку этапа: 58-меридиан следовало пересечь, не поднимаясь выше 20° ю.ш.). Достаточно широко распространенная точка зрения гласила, что здесь (особенно после пересечения экватора) выгодно держаться как можно восточнее: в зоне муссонов яхта раньше получит ветер и будет на-

ходить выше лодок, выбравших более западный курс. Так это или не так, гонщикам предстояло проверить на собственной шкуре...

15 ноября в 13 ч по местному времени восемь яхт вышли из Кейптауна и устремились в океан. Почти сразу же после старта они разделились на три основные группы: наиболее западным путем, практически напрямую на юг (скорее, даже на юго-запад) в «ревущие сороковые» пошли «PUMA» и «Green dragon», российская «Косатка», напротив, выбрала восточный вариант, остальная пятерка предпочла довольно консервативную тактику, держась по-



середине между двумя радикальными вариантами. Поведение «Косатки» трудно объяснимо – совершенно непонятно, чем руководствовался наш экипаж, выбирая столь странный маршрут против господствующего течения. И хотя сине-желтая яхта вскоре тоже повернула в южном направлении, плата за начальную тактическую ошибку не заставила долго себя ждать – уже на следующий день после старта она замыкала флот, значительно отставая от лидеров. Поневоле можно вспомнить выдающегося немецкого стратега графа Хельмута Карла Бернхарда фон Мольтке, который еще в позапрошлом веке сказал: «Ошибка, допущенная в начальной расстановке сил, едва ли может быть исправлена в ходе всей

кампании». Забегая вперед, скажу, что «сумрачный тевтонский гений» в очередной раз оказался прав: в Кочин «Косатка» пришла последней.

А пока в лидеры вышли «Ericsson 4» и «PUMA», отстающая от лидера всего на 5 миль. Ночью 16 ноября обе яхты (а за ними постепенно и весь остальной флот), шедшие изначально прямо на юг, достигли широты 39° и начали поворачивать на юго-восток, оказавшись в попутных ветрах мощной депрессии, сформировавшейся к югу от Кейптауна. «Косатка» же, пытаясь исправить свою «восточную ошибку», на этот раз взяла западнее, в результате чего только увеличила свое отставание от остальной части флота, «не попав» в вихрь циклона.

Вечером того же дня флот вышел в «ревушие сороковые» и довольно синхронно лег на восточный курс, пытаясь использовать попутные ветра как ленту своеобразного конвейера, способного быстро доставить яхту до нужной долготы. Надо отметить, что в этой ситуации экипаж нашей яхты постарался занять самую южную позицию на трассе – на ветру у остальных яхт и в зоне наиболее сильных попутных ветров. Однако за штурвалами конкуренток стояли отнюдь не мальчики, и отрыв «Косатки» от соперниц, уже в первые сутки плавания составивший около 30 миль, так и продолжал увеличиваться примерно на 25–30 миль в сутки.

На следующий же день «Косатка» при ветре скоростью около 17–18 м/с,



несшая в тот момент зарифленный грот, малый спинакер и штормовой стаксель, столкнулась с сильнейшей встречной волной, залившей всю переднюю палубу вплоть до мачты. От такого удара яхта почти остановилась, после чего сделала самопроизвольный поворот через фордевинд (на жаргоне гонщиков – Chinese gybe, что можно перевести как «через фордевинд по-китайски»), при этом и паруса, и переложный на борт киль начали уже совместно кренить яхту. Крен достиг 90°, палуба встала практически вертикально, краспицы легли на воду. По счастью, в этом инциденте никто из членов команды не пострадал, равно, как и само судно – его конструкция и впрямь оказалась очень надежной. В тот же день «по-китайски» повернула еще одна яхта – «Green dragon». Агульясово течение в который раз показало свой скверный характер, вновь напомнив, что в зоне его действия уху надо держать востро (знатоки могут вспомнить случай, когда катамаран «Orange» Бруно Пейрона почти в этом же месте был остановлен волной едва ли не на полном ходу, что повлекло за собой травмы у членов экипажа).

Но происшествие для «Green dragon», в отличие от «Косатки», не прошло без последствий. На следующий день, 18 ноября, эта яхта сломала гик, причиной чего (или одной из причин) стали повреждения, полученные им при ударе о бакштаг в ходе непровольного поворота через фордевинд. 18 и 19 ноября два серьезных повреждения корпуса получила одна из ли-

дирующих яхт – «PUMA». Причины – все те же сильнейшие удары корпусом о волну. Трещины в районе бака и киля оказались столь серьезны, что на яхте всерьез заговорили о возможности временного выхода из гонки для ремонта.

Глубокой ночью 20-го числа контрольную точку маршрута (58-й меридиан) первой прошла лодка «Ericsson 4», получившая за это максимальное количество очков (четыре). За ней проследовал «Ericsson 3», вслед за которой и все остальные. На удивление хорошо здесь показала себя «Косатка» – удачно маневрируя, она сумела пройти контрольную точку четвертой (получив 2,5 очка), вселив в российских болельщиков надежду на то, что не все потеряно. Утром на шестой день гонки все яхты оказались практически на меридиане Маврикия. Яхтсменам пришла пора расставаться с благоприятным циклоном – он уходил на юг, гонщикам нужно было на север. В лидерах к этому моменту были обе «Ericsson» и «PUMA» (однако серьезно сбавившая ход из-за полученных повреждений), они первыми и приняли «командирское» решение. Вслед за ними на север стали поворачивать и остальные яхты флота.

Теперь главная стратегическая задача экипажей выглядела так: им следовало отыскать наиболее удобное место для преодоления штилевой полосы экваториальной зоны. В принципе, у обозревателей зрело мнение, что гонку выиграет та яхта, которая первой войдет в северное полушарие: после эк-

ватора до Кочина оставалось не так много миль, при этом не ожидалось и никаких сложностей для преодоления расстояния до финиша по кратчайшей дистанции генерального курса. До экватора гонщикам предстояло идти в несильных, но зато близких к попутным ветрам муссонной зоны, после пересечения экватора те же муссоны должны были дуть с носовой четверти, что теоретически давало преимущество тем экипажам, которые окажутся выше на ветру, т.е. восточнее остальных. Такой план решили претворить в жизнь как раз на борту «Косатки».

Экваториальная штилевая зона в Индийском океане оказалась для гонщиков намного сложнее Атлантики. Скорости яхт порой падали практически до нуля, и лодки буквально «охотились» на самые маленькие облачка, способные принести им хоть какой-либо ветер. Экипажи страдали от жары под палубой, на ночь вытаскивая свои спальные мешки наверх, чтобы хоть как-то отдохнуть – дышать внизу было просто нечем. Как обычно, в штилевую погоду не повезло той яхте, которая шла в стороне от основной части флота – ею как раз и стала «Косатка», идущая восточнее всех. Ее отставание от лидера, еще недавно составлявшее чуть более 100 миль, росло не по дням, а по часам – и уже к 27-му превысило 200 миль, а к концу 28 ноября – уже более 500 миль и продолжало расти. Надежды на восточный вариант прохождения штилевой зоны не оправдались – как показала практика, проходить штилевую зону Индийского

океана лучше всего так же, как и в Атлантике: ища ветер западнее.

В этой ситуации лучше всего проявил себя экипаж «Ericsson 4», выигравший подряд второй этап гонки (яхта финишировала 29 ноября) и став ее безоговорочным лидером. Эта яхта прошла 4450-мильный этап за 14 дней, 11 ч и 32 мин. Второй стала «Telefonica Blue», третьей – «Ericsson 3». «Косатка», как уже было сказано, пришла последней – 3 декабря.

Третий этап Кочин–Сингапур

13 декабря яхты должны были выйти на маршрут длиной 1950 миль и взять курс на Сингапур. Впервые в практике проведения кругосветных гонок на борту каждого из участвующих судов был журналист (в дополнение к уже имеющемуся члену экипажа, в обязанности которого входили фотосъемка, написание кратких репортажей с борта и тому подобные «медийные» функции). В состав экипажа «Косатки» вошел московский фотограф Сергей Богданов, хорошо известный отечественным яхтсменам.

Тактически этап четко делился на три отрезка: проход от Кочина до траверза южной оконечности Шри-Ланки, плавание в Индийском океане до северной оконечности о. Суматра (контрольная точка Палау Вэ) и далее «трамвай» в Малаккском проливе до самого Сингапура. На первом отрезке выбор был между кратчайшим маршрутом вдоль берега Индии (в расчете на береговой бриз) или уходом в море (где теоретически могли быть более сильные ветра), но однозначного совета синоптики дать не могли. Впрочем, все сходились в одном: из горла пролива между Индостаном и о. Шри-Ланка будет приличное «дутье», так что яхта, добравшаяся туда первой, сможет быстро оторваться от преследователей.

Малаккский залив оказался сложным для гоночных яхт. Огромное количество рыбацких сетей, крупных торговых судов и морского мусора вкупе с очень слабыми ветрами заставили экипажи яхт неусыпно находиться на палубах, постоянно наблюдая за окружающей обстановкой. Отсутствие ветра «спрессовало» лодки на дистанции, лидеры менялись едва ли не ежечасно. Лидирующая четверка спорила за первое место едва ли не до самого финиша,



когда «Telefonica Blue» смогла все же вырвать у своих соперниц победу на этапе – это произошло 22 декабря в 22 ч 51 мин по местному времени. Второй стала «PUMA», третьей – «Ericsson 3». «Косатка», увы, пришла лишь седьмой, в самый последний момент уступив «Green dragon», внезапно получившей благоприятный порыв ветра.

К сожалению, этот финиш оказался последним для российской яхты в гонке. Так и не нашедшая реального титульного спонсора команда была вынуждена приостановить свое участие в гонке из-за финансового кризиса, и 3 января 2009 г. капитан Андреас Ханакмп увел «Косатку» в Кейптаун. Впрочем, владелец команды Олег Жеребцов еще не теряет надежды найти спонсора и продолжить гонку (для чего необходима сумма примерно в 1.5 млн долл.

США). Если спонсор найдется, пока яхты будут идти в Китай или из Китая в Рио-де-Жанейро, то «Косатка» еще сможет принять участие в регате, для чего потребуются всего лишь перегнать ее из Кейптауна в Рио. Если же нет, то остаются шансы принять участие в одном из трех европейских этапов.

В любом случае сход «Косатки» с дистанции отнюдь не влечет за собой исключения Петербурга из маршрута регаты в качестве порта финиша, как уже успели нафантазировать некоторые бойкие люди. Финиш состоится в нашем городе, ну а придет ли на него яхта под российским флагом... Сие пока никому неизвестно.

Оставшиеся же яхты 18 января стартовали из Сингапура в направлении Китая.

Продолжение следует

