

Павел Игнатъев. Фото Рика Томлинсона, Дэйва Нила

# «Volvo Ocean Race 2008–2009», или Самая большая кругосветка

Часть 3.

Четвертый этап Сингапур–Циндао

Четвертый этап гонки от Сингапура до китайского порта Циндао не был самым длинным (всего 2500 миль), но ожидали от него разных неприятностей, ведь яхты теперь поднимались к северу, входя в зиму, пусть и в довольно низких широтах. По этой причине некоторые яхтсмены всерьез опасались того, что он может оказаться наиболее тяжелым в регате. Тем более, что пройти его почти целиком предстояло в довольно крутой бейдевинд.



## Первое технико-лирическое отступление

Прежде чем стартовать из Сингапура на Китай, яхты приняли участие в портовой гонке. Как мы уже писали в предыдущем номере, их ряды поредели – из числа участниц выбыла (временно или насовсем, пока трудно сказать) российская «Косатка». Это крайне досадное обстоятельство (связанное с экономическим кризисом) не могло не вызвать сожаления у отечественных болельщиков. Тем более обидно, что наша яхта отнюдь не была неким «тихоходом» и неудачным проектом, как это пытались представить многие отечественные и зарубежные обозреватели.

Если внимательно посмотреть на маршруты яхт на каждом из этапов регаты, то можно заметить частые и серьезные тактические ошибки у российской команды (мы неоднократно подчеркивали это в своих обзорах). Фактически в полной мере проявило себя то, чего я опасался,



еще только знакомясь с конструкцией будущей яхты: ее капитан Андреас Ханакмп – швертботист-олимпиец, привык гоняться на коротких олимпийских дистанциях, что само по себе залог мастерства; практически все великие яхтсмены недавнего прошлого и настоящего начинали именно так (исключения есть, но их немного). Но опыта океанских гонок высшего уровня у Андреаса нет. Тактически же гонки на олимпийских дистанциях и на океанских просторах очень сильно различаются. Такие важные составляющие прибрежных коротких гонок, как необходимость все время занимать

позицию выше соперников или умение «вырезаться» на знак с точностью до миллиметра, если и требуются в дальних регатах, то далеко не часто, и еще реже оказываются ключом к победе. Внимательное изучение результатов многих дальних гонок приводит к выводу: чаще всего победителем оказывается та яхта, которая не совершала ежесекундные повороты ради движения на наивыгоднейших галсе и курсе, а шла как можно ближе к генеральному курсу, не отвлекаясь на поиски ветра где-то в стороне и не озадачиваясь тактическими играми. Экономия миль на самом кратчайшем (близком

к ГК) маршруте в дальних гонках чаще всего оказывается более существенной для победы, чем выгодная наветренная позиция. (Собственно говоря, именно с этого начинали занятия в яхт-клубах все наши «старые» преподаватели: гоночная яхта идет по ветру, а крейсерская – по курсу. В данном случае, безусловно, океанскую яхту правильнее рассматривать как крейсерскую.)

Именно понимания этого обстоятельства, как мне кажется, и не хватило на борту «Косатки». Онлайн-карты с траекториями движения яхт в нынешней регате хорошо показывают ее метания по дистанции в поисках



Портовая гонка в Сингапуре

«своего» ветра, в то время как соперники спокойно шли вперед. Однако если время, проведенное нашей яхтой на этапе, соотносится с реально пройденным ею путем, то окажется, что средняя скорость практически не уступает таковой у лидеров гонки. Иными словами, «Косатка» по ходкости находится на уровне лучших судов регаты, вот только воспользоваться этим ее качеством, чтобы попросту идти наравне со всеми, выжать из лодки все, у нее не получилось.

Кстати, насчет «выжать». Представляется (и об этом мы писали еще в самой первой статье, посвященной конструкции яхты), что у «Косатки» в этом отношении весьма высокий потенциал. Хотя бы уже потому, что количество разнообразных поломок и технических проблем на ее борту в ходе прошедших трех этапов было гораздо меньше, чем у ее соперниц. Это значит, что запас надежности, заложенный Робертом Хэмфри в этот «гоночный танк» (как я назвал лодку, подробно ознакомившись с ее конструкцией), таков, что она более чем пригодна для «форсажа».

Но, увы, не срослось. А жаль – ведь именно четвертый этап, как выяснилось, стал весьма жестким испытанием, проверившим участниц на прочность и надежность. И не все лодки достойно выдержали эту проверку злыми ветрами и волнами Южно-Китайского

и Восточно-Китайского морей. И именно здесь «Косатка», как видится, могла бы всерьез показать свои зубы. Однако, как в известном анекдоте, этот туз взятки не взял...

Портовые гонки в Сингапуре прошли в очень жесткой борьбе, свойственной, скорее, олимпийским швертботам, а не 70-футовым махинам с 30-метровыми мачтами. Всего было проведено две гонки по два круга каждая. Первую гонку выиграла «PUMA», вторую – «Ericsson 4», упрочившая таким образом свое лидирующее положение в общем зачете. Два третьих места «Telefonica Blue» помогли этой яхте сильнее приблизиться к «PUMA», занимающей второе место.

18 января нынешнего года яхты стартовали из Сингапура в направлении Китая. После теплого Индийского океана и «бананово-лимонного» Сингапура с его жарким и влажным климатом резкий переход к сильным и холодным северо-восточным ветрам мог принести немало неприятных сюрпризов гонщикам, у которых попросту не было времени на акклиматизацию.

Немаловажным фактором на этом этапе могла стать и конструкция лодки, в первую очередь ее вооружения, вкуче с покроем самих парусов. Рассчитанные прежде всего на попутные ветра, яхты нынешнего поколения Volvo 70

должны были пройти 2500 миль в довольно крутой бейдевинд. Отсутствие должной оптимизации на такой курс (причем ветра по прогнозу ожидалась скоростью вплоть до 18–22 м/с) могло дорого обойтись экипажам. Кроме того, острый курс в сильные ветра означает воздействие на корпус яхты достаточно сильных скручивающих воздействий, в данном случае весьма длительных. Как справились конструкторы судов с решением этой задачи, пока еще не знал никто. Ситуация осложнялась тем, что пребывание яхт в Циндао по расписанию планировалось очень коротким, а после него лодки должны были отправиться в обход Горна до Рио-де-Жанейро. Иными словами, времени в Циндао на возможный серьезный ремонт перед столь длинным этапом у экипажей не оставалось. Поэтому практически все экипажи вполне логично избрали довольно консервативную гоночную тактику «главное – дойти, а не поломаться».

Однако у океана явно были иные виды на этот счет. Менее чем через неделю после старта лодки начали, что называется, «сыпаться». Первым о неполадках на борту сообщила команда «Delta Lloyd»: на яхте порвался штаг, что самое обидное, только что поставленный в Сингапуре. Погодные условия в момент обрыва штага были неприятными, но отнюдь не столь уж



суровыми: острый бейдевинд при истинном ветре скоростью 8–9 м/с, короткая волна высотой около 1.5 м. Для обрыва нового штага ветровые кондиции явно слабоваты. Если исключить из числа возможных причин обрыва его внутренний дефект или неаккуратную постановку на место, то остается предположить, что продольная жесткость корпуса лодки была не на высоте: он «играл» на крутой волне и доигрался, полностью выбрав предел усталостной прочности штага. Яхтсмены закрепили мачту фалами вместо штага и продолжили гонку с самым маленьким стакселем из возможных.

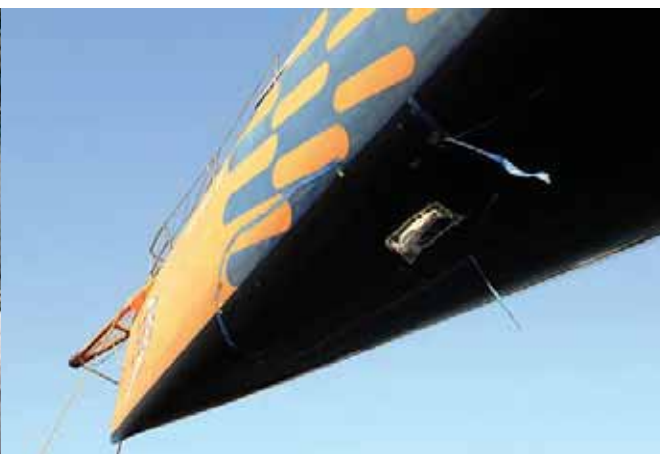
Буквально через пару дней после этой поломки неприятности посыпались на головы яхтсменов, как из

рога изобилия. Практически в один день с серьезными проблемами столкнулись «PUMA» (поломка гика), «Telefonica Black» (серьезная трещина в корпусе), «Green Dragon» (на яхте в носовой ее части затрещал и стал отходить от корпуса рамный шпангоут) и вновь «Delta Lloyd» (на этот раз на лодке сломались штурвал и мачтовый погон). Яхты стали на якоря в бухтах Южно-Китайского моря, чтобы оценить серьезность повреждений и провести оперативный ремонт. Не все экипажи, однако, смогли с ним справиться. Оценив серьезность повреждений, «Telefonica Black» решила сойти с дистанции этого этапа. Она стала первой, но не последней яхтой в списке потерь, произошедших на этом этапе.

Позднее волна неудач настигла и одного из фаворитов гонки – экипаж «Ericsson 3». В носовой части судна совершенно неожиданным образом образовалась самая настоящая дыра вкуче с почти четырехметровой трещиной, через которые внутрь корпуса стала обильно поступать вода, и яхта легла на обратный курс, пытаясь найти убежище на Тайване – прямо таки в полном соответствии со стишком советских лет: «Но вот разбитая лохань приплыла к острову Тайвань». «Ericsson 3» стала второй яхтой, сошедшей с четвертого этапа по причине серьезной поломки. Вскоре за ней последовала еще одна: на «Delta Lloyd» сломалась носовая переборка.

В итоге всех этих драматических

Ремонт трещины (фото справа) в корпусе яхты «Ericsson 3»



событий до финиша в Циндао дошла лишь половина из тех яхт, которые полгода назад покинули солнечные берега Испании. Первой пришла «Telefonica Blue», второй стала «PUMA», незадолго до финиша опередившая запутавшийся в рыбацких сетях «Ericsson 4», четвертым – «Green Dragon». Не самый благоприятный для организаторов гонки вариант развития событий (им хотелось привести на новую для парусного спорта территорию флот регаты во всей его красе), но спорт есть спорт.

А повреждения двух яхт оказались более чем серьезными. Взвесив все, их капитаны пришли к выводу, что нет смысла доставлять лодки в Циндао и там на скорую руку пытаться провести фактически капитальный ремонт корпусов. И «Telefonica Black», и «Delta Lloyd» были отправлены в Рио-де-Жанейро, чтобы уже в спокойных условиях береговые команды смогли выполнить все необходимые работы. (Интересно отметить, что команда «Ericsson 3» предпочла отремонтировать корпус прямо на Тайване.)

### Второе технико-лирическое отступление

Все эти аварии, как представляется (если исключить дефекты изготовления корпусов), вызваны недостаточной жесткостью очень широких и низких корпусов современных яхт класса Volvo 70. Такие плоские корпуса имеют сравнительно малый момент инерции сечения, что влечет за собой их сравнительно легкое «скручивание» и продольный изгиб на волне (или под действием сильного ветра на курсе бейдевинд), особенно по сравнению с довольно узкими и высокими (к тому же и более килеватыми) яхтами предыдущих десятилетий. К тому же более широкий (на фоне предыдущего поколения Volvo 70) передний парусный треугольник тоже добавил усилий, увеличив рычаг изгибающего момента, воздействующего на носовую часть лодки (факт обрыва штага на «Delta Lloyd» это подтверждает).

Изменение маршрута гонки и добавление в нее «жесткого» этапа с сильными встречными ветрами и хорошо разгулявшейся тихоокеанской волной стало серьезной лакмусовой бумаж-

кой, выявившей слабые места новых яхт. Если в прошлой гонке их большой точкой были качающиеся кили, то сегодня они пока не доставляют спортсменам особых хлопот: принятые меры по совершенствованию их конструкции дали свои результаты. Зато носовая часть корпусов новых лодок оказалась весьма хлипкой. Поэтому вдвойне обиднее за нашу «Косатку», ведь у нее с продольной жесткостью корпуса (особенно в его носовой части) все обстояло куда лучше, чем у соперниц. Но даже боги не в силах сделать бывшее – небывшим...

А тем временем оставшиеся в гонке пять судов стартовали в самом длинном этапе регаты Циндао–Рио-де-Жанейро. В этот самый момент, когда пишутся эти строки, «Telefonica Blue», идущая пока последней, обогнула м. Горн и вышла в Атлантику, на два дня отставая от лидера флота – «Ericsson 3». До финиша регаты в Петербурге осталось ровно 100 дней. Но о перипетиях пятого этапа мы расскажем уже в следующем номере...

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КЛУБ - 25 ЛЕТ

**«ПАТРИОТ»** MERCURY #1 On The Water

**Silver** MASTER ALUMINUM BOATS HRES & KY Uttern MONTEREY BOATS

РОССИЯ, РОСТОВ-НА-ДОНУ  
 Тел.: 863) 2613643, 2260728  
 С.KUZNECOV@MAIL.RU • WWW.STK-PATRIOT.RU

катера, лодки, моторы  
**только с моторами MERCURY**  
 продажа, обслуживание, ремонт

проведение соревнований по  
 водно-моторному спорту

VERADO TAKE CHARGE