

Павел Игнатьев. Фото Рика Томлинсона, Дейва Нила и организаторов гонки



# «Volvo Ocean Race» – самая большая кругосветка

## Часть 4. Пятый этап: Циндао–Рио-де-Жанейро. Большая игра в Тихом океане

Пятый этап – самый длинный в истории кругосветных парусных гонок серии «Whitbread/Volvo» – обещал много сюрпризов, как погодных, так и тактических. Не лишен он оказался и тех самых пресловутых «неизбежных на море случайностей». Впрочем, в сравнении с уже забытой гонкой «Clipper Race» 35-летней давности\* он выглядел, можно сказать, скромно – лишь небольшая часть его проходит в суровых водах Южного океана. Хотя, безусловно, 14 000 миль безостановочного плавания – это в любом случае серьезно.

\* Тогда кругосветная регата состояла вообще из двух этапов: от Британии до Австралии мимо м.Доброй Надежды и от Австралии до Британии в обход м.Горн.

**Т**актически этап делился на несколько отрезков: движение от Китая «вниз» до экватора (по большей части одним «трамвайным» галсом), преодоление штилевой экваториальной зоны (и как в ней идти?), «рывок» от экватора через Тихий океан к «ревушим сороковым» (многие обозреватели и известные в гоночных кругах тактики сходились в том, что именно этот отрезок станет решающим – кто первым попадет в «струю» попутных ветров, тот и выиграет гонку), затем движение в них с обходом м. Горн и «подъем вверх» вдоль южноамериканского побережья к Рио. При этом, как уже говорилось ранее, в целом для шкиперов он оставался загадкой – никто еще здесь доселе не гонялся, трассы всех тихоокеанских регат и рекордных маршрутов (Транстихоокеанская гонка, Сан-Франциско–Иокогама и пр.) проходят гораздо севернее.

Предыдущий этап Сингапур–Циндао (см. «Кия» № 219) оказался настолько «жестким», что серьезно проредил флот участвующих яхт. С учетом сошедшей из-за финансовых проблем еще в Сингапуре нашей «Косатки» на старт гонки готовились выйти лишь четыре лодки – остальные отправились в Рио кто пароходом, кто самолетом (и еще «Ericsson 3» после ремонта на скорую руку на Тайване судорожно пыталась успеть финишировать хотя бы за несколько часов до старта пятого этапа). Времени подготовиться в Циндао получившие тяжелые повреждения суда не было – стоянка там была довольно короткой, не было в городе и верфей, имевших соответствующий опыт работы. Серьезные поломки сразу ряда яхт на этом этапе были неожиданными – при разработке графика регаты время, необходимое на квалифицированный корпусной ре-



монт, никто не учел. Это, однако, немало странно, поскольку предстоял самый длинный этап гонки, перед штурмом которого, как ни крути, яхты надлежало должным образом проверить и подготовить. Представляется, что командам следовало дать больше времени на стоянку в Китае.

Гонка началась в субботу 14 февраля глубокой ночью (если считать по Гринвичу). На дистанцию готовились уйти четыре яхты («Ericsson 3» еще не финишировала), но за несколько минут до старта «Telefonica Blue» зацепила плавником банку, после чего вернулась в гавань для инспекции килля и его механизмов. Незамедлительный подъем яхты из воды показал наличие трещины на фальшкиле вблизи крепления бульба. Причина посадки на мель вблизи самой стартовой линии нелепа до банальности – неточные морские карты. Банка то ли перемести-

лась со времени проведения съемки, то ли изначально была неверно нанесена на карту. Тут стоит отметить, что этой яхте не повезло дважды – в Циндао ее экипаж принял решение поставить перья рулей нового размера и профиля для улучшения управления яхтой. А по нынешним правилам не вынужденная (поломкой) замена неповрежденных выступающих гидродинамических поверхностей (т.е. того, что в правилах именуется английским словом «appendages») наказывается штрафом. И в довершение ко всем бедам «ТВ» была оштрафована сразу на три очка.

Так что в гонку ушли только три лодки – «Ericsson 4», «PUMA» и «Green Dragon». Спустя семь часов к гонщикам все же присоединилась яхта «Ericsson 3», финишировавшая через пару часов после того, как остальные ушли на дистанцию. Для нее пятый этап получился существенно длиннее, чем

для других: едва заправившись в Циндао продуктами, водой и топливом, она сразу же ринулась вдогонку за остальными. Вслед за ней уже в воскресенье к погоне присоединилась «Telefonica Blue» – повреждения плавника оказались не фатальными, инженеры признали яхту «годной к строевой»\*.

Первые дни и часы гонки быстро расставили все по своим обычным местам – вначале вперед мощным рывком вырвалась «PUMA», но телекоммуникационные технологии быстро показали, чьи нынче в лесу шишки. Уже к исходу первого дня пути «Ericsson 4» заняла свое «законное» место в голове флота. После чего началась довольно монотонная гонка курсом галфвинд на юг (точнее, на юго-восток) – ко входу в штилевые экваториальные широты, куда резво гнали яхтсменов северо-восточные пассаты. Флот быстро разделился на две группы: тройку лидеров, шедших практически одним курсом друг за другом («Ericsson 3» достаточно шустро догнал голову флота и затеял с «Пумой» активную борьбу за второе место), и пару аутсайдеров, состоящую из «Telefonica Blue» и «Green Dragon». Надо отметить, что последняя яхта избрала свой путь на этом маршруте, идя заметно восточнее остальных (надо заметить, что все дружно ушли сильно к востоку от ГК). В таком порядке яхты и двигались к штилевым широтам.

Вопрос, как именно их проходить, был крайне болезненным и долго обсуждался. С одной стороны, имелся опыт Атлантики, где, как известно, желательнее держаться западнее (бывают, конечно, и исключения, но в целом «прозападная» тактика себя в большинстве случаев оправдывает). Опыт этот косвенно вроде бы подтверждали и совершенно недавние события в Индийском океане, где «дырка» в штилевых экваториальных широтах тоже обнаружилась в западной стороне, а пошедшая восточнее «Косатка» крепко села в лужу. Но о плаваниях под парусом в Индийском океане все же собрано немало статистики еще со времен расцвета парусного флота – хоть какие-то предварительные данные для погодного анализа у тех команд, кото-

\* По итогам этапа экипаж яхты подал протест на действия судейской коллегии, сочтя, что она выставила стартовую линию в небезопасном районе, но протест был отклонен.



рые пожелали им заняться, имелись. Лежащие перед гонщиками просторы Тихого океана не были хожены под парусом, наверное, со времен Магеллана и Дрейка. Но все знали одно – команда, которая первой найдет ключ к экваториальным штилям Тихого океана, получит серьезное, а возможно, и решающее преимущество. Мучения тактиков осложнялись еще и тем, что данный район океана, как «неожиданно» выяснилось, не покрывается спутниковой системой передачи метеокарт и погодных данных. Пришлось переходить на старую и уже порядком подзабытую практику приема метеофаксов по радио – та еще процедура!

В этом отношении любопытной оказалась тактика большинства участников гонки: практически все яхты на подходе к штилевой зоне выстроились в кильватере лидера (им по-прежнему оставалась «Ericsson 4»), видимо, решив жить по принципу: «Жираф большой – ему видней». (Разумеется, лодки отнюдь не шли вплотную друг за другом, хотя между ними были считанные мили.) С одной стороны, решение не самое провальное, с другой – теория игр (а парусные гонки – та же игра, хотя, безусловно, и не шахматы) однозначно говорит о том, что повторение чужих ходов гарантированно ведет к проигрышу. Лишь «Green Dragon» по-прежнему шел напролом существенно восточнее всего флота. На первый взгляд, это решение выглядело правильным – буквально за сутки «Зеленый дракон», выглядевший до того

неважно, отыграл у лидера без малого полторы сотни миль, переместившись с последнего места на предпоследнее.

Но все-таки опыт есть опыт. Буквально перед самым экватором лидирующая группа вслед за «Ericsson 4» сменила курс с прежнего юго-восточного на южный. «Зеленый дракон» пересек экватор в гордом одиночестве восточнее всего флота, но, по крайней мере, это не стоило ему нескольких сот проигранных миль, как «Косатке» в Индийском океане. Теперь на пути яхтсменов вставали о-ва Фиджи, символизирующие собой выход из штилевых экваториальных широт. Согласно ГК гонки эти острова должны были остаться далеко к востоку, но теперь гонщики шли прямо на них. Вновь возник вопрос – как обходить острова? В итоге обе лодки «Ericsson» вкупе с «Драконом» обогнули злополучные острова с востока, а остальные две яхты прошли между островами. Как ни странно, никто не выиграл и не проиграл. В итоге все яхты сконцентрировались в довольно тесную группу, причем расстояние между лидером и аутсайдером не превышало полусотни миль. И это – после двух недель гонки по океану!

Теперь все гонщики были заняты решением новой задачи – быстрее других миновать первую контрольную точку этапа, расположенную на 36° ю.ш. Быть первым у контрольной точки – значит получить в свою копилку еще четыре очка, упрочить свою позицию лидера или, наоборот, подтянуться к нему. И вот тут-то... Тут-то и произо-

шло самое, наверное, замечательное событие на этом этапе. Едва миновав контрольную точку, «Ericsson 3» совершила абсолютно непредсказуемый (если глядеть со стороны) маневр, повернув практически под прямым углом к тому курсу, которым двигался весь флот: пока остальные яхты двигались на юго-восток, «Ericsson 3» пошла на северо-восток. Парадоксальное решение!

Однако... В письмах, приходящих с бортов других яхт, навигаторы высказывались в том духе, что, мол, теоретически оно правильное, поскольку позволяет быстро продвинуться к «ревушим сороковым» в зоне надвигающегося мощного циклона. Но, дескать, как же можно верить этим прогнозам погоды? (Довольно странное, замечу, мнение профессиональных навигаторов, чья роль на борту как раз и заключается в том, чтобы означенные прогнозы изучать и правильно интерпретировать.) Победили самая обычная осторожность и консервативность – зачем рисковать, куда-то поворачивать, не проще ли двигаться просто вперед по кратчайшей линии к «ревушим сороковым»? Выяснилось – иногда не проще...

«Кто не рискует, тот не пьет шампанского!» – именно этот лозунг парням с «Ericsson 3» следовало бы написать на своем самом большом геннакере (что интересно, кое-где и в самом деле писали о том, что, мол, навигатор «Ericsson 3» слишком много выпил в этот день). Поскольку именно этот их маневр вывел яхту вперед, причем с огромным отрывом от остального флота.

Нормальные герои всегда идут в обход. Маневр, который совершила «Ericsson 3», безусловно, войдет в историю парусного спорта наравне с парадоксальным выходом Стива Фоссетта в его последнее рекордное плавание в самое неподходящее, казалось бы, время; наравне со знаменитым поворотом оверштаг Мишеля Дежуайя в трансатлантической гонке 2004 г. Что характерно, ход, предпринятый экипажем «Ericsson 3», имеет много общего и с тем, и с другим. С плаванием Фоссетта его роднит доверие синоптикам и точный расчет (проиграть вначале чуть-чуть с тем, чтобы в итоге выиграть очень много), с действиями Дежуайя... Да, собственно говоря, это

и есть тот самый знаменитый «один поворот», которым французский гонщик выигрывает свои регаты. Остальные же экипажи, не пожелавшие рисковать, остались не просто с носом. «Ericsson 3» теперь шла не только быстрее своих конкуренток, но и находилась выгоднее относительно двух «ледовых ворот» (зон безопасности

на трассе, не позволявших яхтсменам уйти слишком сильно к югу в зону айсбергов). Остальным яхтам, особенно сильно ушедшим к югу «Green Dragon» и «Blue Telefonica», пришлось теперь выкручивать севернее, чтобы пройти ворота согласно правилам, «Ericsson 3» же стремительно неслась своим курсом, оставляя ворота южнее.

Собственно говоря, большая игра в Тихом океане фактически была уже сделана, и соперникам оставалось лишь надеяться на поломку на борту лидера или его грубую тактическую ошибку. Этого удовольствия своим конкурентам капитан «Ericsson 3» Магнус Ольссон, навигатор Аксель Магдал и их бравая команда не доставили.

## Шестой этап: Рио-де-Жанейро–Бостон. Гонка нервов

Этот этап проходил уже, можно сказать, в «родных» для европейских яхтсменов водах – в Атлантике. Многие яхтсмены неоднократно делились тем ощущением, которое охватывает их сразу после того, как яхта минует Горн и начинает подниматься «вверх» по шарик, оказавшись в Атлантике. Это ощущение *дома*, как бы парадоксально это не звучало – ведь до подлинного-то дома еще несколько тысяч миль. И все же после суровых и пустынных просторов Тихого океана сравнительно обжитые воды Атлантики вкупе с близостью (пусть и весьма относительной) берегов на переходе с юга на север кажутся вполне уютными и домашними.

Тем более и компания пополнилась – в строй вернулись все ранее выбывшие из гонки по техническим причинам яхты. Так что теперь в море отправились семь судов. «Косатка», увы, вновь осталась вне игры – нет средств. О причинах, по которым не удалось найти спонсоров, мы когда-нибудь расскажем.

Перед стартом на Бостон в Рио прошла прибрежная гонка. Ее выиграла «Telefonica Blue», сократив свой отрыв от лидера регаты до 10 очков. Старт самого этапа был дан 11 апреля при очень тихом ветре, что позволило сотням болельщиков спокойно выйти в море и проводить экипажи в путь. Этап делился примерно на четыре части: движение вдоль берегов Южной Америки до экваториальных широт (на этом участке следовало миновать одну контрольную точку), преодоление штилевой экваториальной зоны, движение к Северной Америке после выхода из штилевых широт, сложная лавировка в зоне интенсивного судорождения вблизи Бостона.

Первоначально гонка проходила очень спокойно и предсказуемо. Длительное нахождение лодок в зоне сравнительно слабых ветров благоприятно сказалось на позиции «Telefonica Blue»



– яхта практически с самого старта вышла вперед и лидировала почти всю дистанцию. Она же первой миновала контрольную точку на этапе, серьезно улучшив свою позицию в общем зачете – до «PUMA», занимавшей вторую позицию в общем зачете, ей теперь не хватало всего полочка. Борьба за второе место у контрольной точки (широты о. Фернандо) получилась очень острой: хотя «Telefonica Blue» серьезно оторвалась от остальных конкуренток, разрыв между второй и шестой яхтами флота не превышал 15 миль. В труднейшей борьбе второй контрольную точку прошла «Ericsson 4», вызвав тем самым вздох разочарования на борту «Telefonica Blue» – лидер гонки вновь

упрочил свое положение. Борьба за третье место у контрольной точки и вовсе превратилась в самый настоящий матч-рейс между «PUMA» и «Delta Lloyd», который, ко всеобщему

удивлению, выиграла «Delta Lloyd» (напомним, что это лодка первого поколения VOR 70, модернизированная под изменившиеся правила класса).

После прохода штилевой зоны экватора наработанное преимущество «Telefonica Blue» стало довольно быстро таять – вместо 100 с лишним миль оно сократилось до 80, потом до 60, 50 и замерло на отметке 30 миль. Это хрупкое и неустойчивое равновесие сохранялось до 23 апреля, когда «Ericsson 4» оказалась уже в пределах видимости лидера – разрыв сократился до нескольких миль. В этих условиях шкиперы обеих яхт решили воспользоваться своим «правом на невидимость», перестав на некоторое

время передавать общедоступные сведения о своей текущей позиции и курсе, превратив гонку (по крайней мере, частично) в игру в жмурки. Важно было решить две задачи: определиться, когда делать поворот «налево», на Бостон (конфигурация побережья в этом районе такова, что яхты вначале должны миновать далеко выступающий в море мыс Кеп-Код, пройти мимо него выше Бостона, и только потом поворачивать на вход собственно в Бостонскую бухту) и не дать знать об этом сопернику.

И эту игру «Telefonica Black» проиграла. Яхта сделала поворот слишком рано – у ее навигатора попросту не выдержали нервы, ведь Бостон был так близко и «просквозить» к нему по кратчайшему курсу казалось так легко! А вот экипажи, которые сцепив зубы, затягивали галс из последних сил, надеясь подцепить выгодный ветер вблизи побережья, оказались в выигрыше. Когда через 12 ч на дисплеях вновь появились позиции всех без исключения участников гонки, «ТВ» занимала уже не вторую даже, а третью позицию, уступая не только «Ericsson 4», но и ее напарнице по команде.

«Ericsson 4» пересекла финишную линию первой, упрочив свое лидерство в регате. Но финиш дался ей не просто – первая тройка финишировала очень плотно, отрыв первой яхты («Ericsson 4») от третьей («ТВ») составил менее 20 мин, и несколько раз экипажу будущей победительницы этапа казалось, что все в очередной раз потеряно. «ТВ» же, совершив всего один неверный поворот, сдала сопернику, вроде бы, уже выигранный вчистую этап.

В субботу 16 мая экипажи яхт после азартной и напряженной портовой гонки в Бостоне вышли в Северную Атлантику, держа курс на порт Галуэй. Впереди у них еще три этапа: сначала – трансатлантический, затем – тяжелый в навигационном отношении переход до Стокгольма и, наконец, финишный спринтерский рывок до Петербурга, где в конце июня и состоится долгожданный финиш регаты. На момент верстки номера в гонке лидирует «Telefonica Blue», первой миновавшая контрольную отметку у Ньюфаунденда.

**Кира Лавреева**, Ницца, Франция, специально для «Кия». Фото автора, Олега Шилова и Жан-Мари Лио



## ЙЕРСКАЯ РЕГАТА:

### Максим Семерханов – второй!

С 18 по 24 апреля во Франции на Лазурном берегу Средиземного моря прошла 41-я Йерская регата. В ключевой день соревнований – последней медальной гонке – в классе «Laser» решалась судьба мест со второго по шестое. Лидер российской сборной Максим Семерханов в этой гонке, которая проходила при штормовом ветре силой 6–7 баллов, проявил завидное хладнокровие и высокое мастерство, благодаря чему в дуэльной борьбе победил признанного специалиста по свежим ветрам новозеландца Джима Сандалла. Это позволило Максиму занять общее второе место вслед за чемпионом Олимпийских игр в Китае великобританцем Полем Гудисоном.

Йерская регата, или «French Sailing Olympic Week», как она официально именуется, это сегодня – один из семи этапов Кубка мира ISAF, новой международной серии соревнований в олимпийских классах. На побережье французского города Йер, который уже давно снискал себе славу очень удобного места для проведения парусных регат высокого уровня, лучшие тренеры на старте сезона тестируют способности и готовность своих сильнейших яхтсменов после зимнего перерыва.

Фактически во время «French Sailing Olympic Week» (первого крупного парусного соревнования в сезоне в олимпийских классах) для многих спортсменов решаются вопросы участия в дальнейших мировых состязаниях, проходят национальные отборы. Не стала исключением и российская команда, выступавшая здесь в семи олимпийских классах.

Как заметил Олег Иванович Шилов, начальник парусной команды страны, «закономерный финал Йерской регаты