

Кругосветка: экономика, инжиниринг, спорт

Итак, в кругосветную парусную регату «Volvo Ocean Race 2011–2012» команда Team Sanya, представляющая Китайскую Народную Республику, отправилась на лодке VO70 второго поколения, которая принимала участие в предыдущей кругосветке в 2008–2009 годах. Это весьма примечательный эксперимент, который может либо подтвердить, либо опровергнуть уверенность многих специалистов в том, что одна и та же яхта две кругосветки не выдержит. Тем интереснее будет проследить за судьбой бывшей испанской Telefonica Blue, которую и выбрала для участия в гонке китайская команда. В принципе, выбор у них был не такой уж и большой: часть флота была разобрана командами для тренировок и подготовки к проекту, и свободных лодок оставалось раз-два и обчелся. Среди них, кстати, и российская «Косатка», которая, напомним, стартовав в 2008 году из Аликанте, выбыла из гонки после 3-х этапов. Причем, как это ни обидно, вовсе не из-за поломок, а сугубо по экономическим причинам. Сегодня мы имеем возможность поговорить о судьбе яхты и ее участии в кругосветной гонке «Volvo Ocean Race 2008–2009» с ее владельцем, петербургским яхтсменом **Олегом Жеребцовым**.

– Как вы полагаете, есть ли шанс полноценно участвовать в гонке команде, выступающей на старой лодке?

– Я бы, в первую очередь, отметил, что с точки зрения организации участия в гонке, лодка, мачта, паруса – вся матчасть – составляют лишь треть бюджета. В случае использования лодки предыдущего поколения – 1/5. Поэтому когда спонсор или синдикат принимает решение о том, участвовать ли ему в кругосветной гонке, он, в первую очередь, рассматривает другие составляющие бюджета – содержание команды, логистику, оргвопросы. И уже потом, когда определяются за-



Фото Дэйва Кнелле/Volvo Ocean Race

дачи на гонку, можно выбирать между старой яхтой или строительством новой. Конечно, на старой яхте выиграть сложнее. Ведь за 3–4 года, прошедших с момента ее спуска, происходят изменения в технологии материалов, в технологии производства парусов и строительства корпуса и т. д. Появляются новые конструктивные узлы – более легкие и прочные, более легкие гидравлические элементы. Даже если в результате таких новаций лодка сэкономит себе 150 кг веса, это даст ей громадное преимущество на столь длинной дистанции. Старые лодки, несомненно, проигрывают в части инженерных и конструктивных решений, которые используются при строительстве яхт нового поколения. Понятно, что такие лодки, как VO70, постоянно балансируют на грани между прочностью и надежностью с одной стороны и скоростью – с другой. На старой лодке вполне можно пройти кругосветную гонку. Если у вас нет амбиций выигрывать, а есть цель – просто дойти до финиша. «Косатка», кстати, в ее нынешнем состоянии вполне годится для решения такой задачи.

– В ее адрес, как раз, и раздавалась критика по поводу излишней тяжести...

– Я даже могу назвать примерную цифру: 400 килограмм. Это тот лишний вес, который нам сильно мешал при определенных курсах и ветровых

нагрузках, и появления которого, конечно, можно было избежать при строительстве яхты. Сэкономить можно было на мачте и корпусе, в основном – на количестве смолы. На корпусе лодки у нас были, как я теперь вижу, излишние стыки и углы, изломы профиля. Их отформовка требовала усиления и аккумулировала в себе лишние килограммы.

– Но ведь эти изломы решали конкретные гидродинамические задачи, не так ли?

– Да, но не все эти решения оказались оправданными. В итоге «Косатке» удавалось проявить всю свою мощь в очень редкие моменты гонки, лишь попав в благоприятные условия. В ходе проектирования мы закладывали в компьютерные расчеты ветровую статистику по всему маршруту за последние 10 лет и в дальнейшем ориентировались на полученные результаты. Мне трудно судить, когда это произошло, но, похоже, мы ошиблись: в гонке условия были совсем другими. Все мы рассчитывали на ветер силой 20–22 узла, а фактически средний ветер был 12–14 узлов. Лодка не получала ту ветровую нагрузку, на которую была рассчитана. Стоило нам только получить устойчивый и сильный ветер, идя в полный бакштаг, как «Косатка» буквально выстреливала вперед и показывала самую высокую скорость среди всего флота.

Но сколько было того ветра? Наверное, зря были отформованы и передние так называемые спойлеры, которые не дали того эффекта, которого от них ожидали. Не снижали они заливаемость палубы и кокпита, как рассчитывал дизайнер. У корпуса была слишком широкая корма, которая должна была давать нам преимущество в глиссировании. Однако, вместо этого на кренах мы получили большую смоченную поверхность и существенное торможение. Конечно, надо понимать, что каждая новая конструкторская идея – это в большой степени эксперимент. И часто он бывает неудачным.

– *Проигрыш в скорости был обусловлен только конструктивными недостатками яхты или фактор управления тоже сказался?*

– Разные вахты показывали разные результаты, и этим все сказано. Если в одних и тех же условиях вы проходите, условно говоря, на 10–15 миль меньше, чем предыдущая смена, то понятно, что причина этого кроется в рулевых. Кроме того, мы совершали много навигационных ошибок. Вообще, конечно, в вопросах формирования команды я излишнее доверие проявлял к шкиперу. У меня было слишком мало личного опыта, и команда строилась не на тех принципах, которые могли привести нас к хорошему гоночному результату.

– *После выхода из гонки вы внутри коллектива как-то анализировали все эти причины, о которых сейчас рассказали?*

– Вы знаете, сход команды с дистанции кругосветной гонки происходил так быстро и в ситуации большой неопределенности будущего, что проводить серьезный совместный анализ я не видел никакого смысла. Он был бы уместен и даже необходим в случае, если бы надо было что-то изменить и улучшить, если бы мы собирались продолжать общее дело, а в тот момент ничего этого не было.

– *Как вы полагаете, у России есть перспективы возвращения в кругосветные гонки?*

– Я думаю, что в ближайшие лет 8 этого не произойдет. Я это говорю во все не потому, что не хочу видеть рождение новых проектов, нет. Я был бы рад, если бы у нас в стране нашелся еще один энтузиаст, который смог бы заставить крутиться всю эту машину, но... Давайте будем объективны: в России нет материально-технической базы, на которой можно выполнить техническую часть проекта. Нет необходимых технологий строительства корпусов и мачт, нет собственной гидравлики (столь же легкой, надежной и производительной, как у западных компаний), нет собственной электроники и навигации, нет регулярного персонала, наконец (хотя отдельные Кулибины, наверное, встречаются). Та же история с парусами. Теперь поговорим об экипаже. Я не знаю, кто из наших гонщиков проводит хотя бы несколько месяцев в году в океанских гонках, кто делает это регулярно. Я имею в виду именно оффшорные гонки, когда ты две-три недели

в океане и мир в твоём сознании совершенно трансформируется, когда скудный быт и конфликты начинают давить тебя тяжелым грузом... Вы знаете, даже в армии (а я служил в очень непростых условиях – на границе Узбекистана и Афганистана) я не переживал таких моментов. Кругосветка – это сильное занятие для мужчин, это тяжело, объективно – тяжело. Все это я говорю к тому, что, даже познакомившись с парусным сообществом изнутри, а за последние 2 года я получил хорошее представление о наших яхтсменах, я не вижу среди них тех, кто мог бы бросить все и на 18 месяцев обречь себя на такие мучения. Поэтому новый кругосветный проект должен будет во многом опираться на иностранных яхтсменов, иностранные технологии, а возможно – и иностранные деньги. Так что, на мой взгляд, мы в любом случае будем вынуждены иметь дело со слишком западным решением. Но почему бы и нет, если оно осуществимо? Другое дело, что такие мощные западные проекты, как мне кажется, должны оставлять после себя какие-то следы. Я не говорю о том, что у нас в стране после того, как мы участвовали в кругосветке, после ее финиша в Петербурге должны создаваться парусные мастерские уровня North Sails или верфи по строительству океанских яхт. Пусть хотя бы у людей появится энтузиазм заняться парусным спортом, выйти в море, познакомиться с миром паруса. Но почему-то у нас этого не происходит... ■

Беседу вел Андрей Петров



Фото Андрея Петрова