

# Volvo Ocean Race:

## ...Не говорите мне «прощай!»

**Иван Бидзиля** ♦ Чем запомнится нам минувший сезон Volvo Ocean Race? Вынужденной сменой класса, массовыми поломками, минимальным в истории гонки количеством участников? Скорее всего, нет: мы будем помнить удивительную историю успеха Groupama, взлет и падение испанцев, борьбу PUMA, выстраданные победы Яна Вокера, новозеландское «тише едешь – дальше будешь» и многое другое, что составляет дух великого приключения, которое называется кругосветная парусная гонка.

### Последние мили

После возвращения флота в Европу строчки общего зачета в турнирной таблице гонки уплотнились настолько, что даже новозеландцы могли рассчитывать на итоговую победу, находясь к тому моменту лишь на 4 месте. Ну а непосредственными претендентами на главный трофей сезона были Groupama и Telefonica. После финиша 7 этапа французы сместили испанцев с верхней строчки, однако разрыв между командами составлял всего 3 очка.

### Положение команд после портовой гонки в Лиссабоне (Oeiras In-Port Race):

1. Groupama Sailing Team – 189
2. Team Telefonica – 181
3. PUMA Ocean Racing powered by BERG – 176
4. CAMPER with Emirates Team New Zealand – 166
5. Abu Dhabi Ocean Racing – 107
6. Team Sanya – 34

Старт 8 этапа был дан 10 июня. Расстояние от Лиссабона до французского Лорьяна невелико, и было решено до-

бавить в гонку перцу, отправив флот сначала к Азорским островам огибать остров Сан-Мигель. Старт прошел гладко, за исключением проблем с геннакером на Abu Dhabi Ocean Racing. Однако то, что сначала казалось проблемой, сослужило Яну Вокеру хорошую службу: задержавшись на старте, он увидел, что лодки, которые пошли под берегом, избегая течения, оказались в ветровой тени. Abu Dhabi Ocean Racing пошли по центру русла и на первом огибании



были уже третьими вслед за лидерами, PUMA и CAMPER.

Именно PUMA повела за собой флот в направлении острова Сан-Мигель. В отличных условиях северного ветра 17–20 узлов лучшую скорость показывали лодки Хуана К.: Groupama, PUMA и Telefonica. До самого момента огибания острова французы и испанцы поочередно сменяли друг друга во главе процессии. Флот шел очень плотно – отставание замыкающей лодки от лидера не превышало 10 миль.

По мере приближения к Азорам ветер начал скисать. Первыми 13 июня на инерции прошли «поворотный остров» испанцы. За ними, отставая на 1 милю, огибались Groupama и PUMA. Прогноз обещал сильный шторм с ветром до 40 узлов на пути флота к Франции. До финиша, напомним, предстояло пройти еще 1000 миль.

Раздуть более 20 узлов начало уже на следующий день. Направление ветра позволяло развивать наивысшую скорость, которую только могут показывать лодки VO70. Флот двигался на северо-восток, выискивая выгодную точку для поворота на Лорьян. Telefonica заняла стратегическую позицию между соперниками и побережьем, пожертвовав при этом даже позицией лидера в пользу Groupama. Когда вечером 14 июня флот вплотную приблизился к центру циклона, первая пара свернула в сторону Фран-



Ian Roman/ VOR

ции. Скорости достигали космических значений! Сначала Telefonica улучшила рекорд этой гонки, пройдя за сутки 553 мили. Но вскоре CAMPER with Emirates Team New Zealand вернул себе звание самой быстрой лодки, показав 565 миль суточного перехода.

Следующая новость с дистанции была уже менее приятной. В тот же день 14 июня с борта Telefonica Пепе Рибез сообщил, что лодка, воткнувшись в волну, попала в брочинг и лишилась одного из перьев рулевого управления. Как оказалось, это был уже «ремкомплект» – в первый раз правое перо руля сломалось еще до поворота на Лорьян. Теперь сломался и запасной руль. Конечно, ни о какой

скорости не могло быть и речи. За считанные часы Telefonica переместилась с первой на пятую позицию и оставшиеся 300 миль шла, чтобы «просто дойти». Лодку на курсе держало единственное уцелевшее (но тоже поврежденное) перо, к счастью это позволяло двигаться именно тем галсом, который требовался, чтобы прийти в Лорьян.

Это происшествие вывело Groupama в лидеры. К обеду 15 июня французы первыми прибыли в домашний порт и записали желанные очки в свой актив. К слову, им эта победа далась тоже не без приключений. После острова Сан-Мигель при попытке взять рифы грот при потравленном фале застрял в ликпазе. Ликвидируя неполадку, баковый



Ian Roman/ VOR



Бред Марш 4 раза в течение дня поднимался на 60-метровую мачту при ветре более 20 узлов!

Получив 30 очков за вторую победу в оффшорном этапе в этом сезоне, Groupama увеличила свой отрыв от ближайшего преследователя (PUMA) до 23 очков. У Telefonica еще были теоретические шансы вернуться на первое место. До окончания регаты оставались еще 2 портовые гонки и один оффшорный этап. В сумме три победы могли дать испанцам 42 очка. Но задача выглядела практически невыполнимой, особенно учитывая состояние перьев руля на лодке и запрет на подъем корпуса из воды для ремонта.

Во время довольно долгой стоянки флота во Франции много обсуждалось решение комитета гонки разрешить некоторым командам подъем лодок и демонтаж мачт. Согласно правилам гонки, после Лиссабона и до самого финиша командам было запрещено поднимать яхты из воды или снимать

мачту. Исключение из этого правила просили для себя Telefonica (поломка перьев рулевого управления), Abu Dhabi Ocean Racing (проблемы с килем) и Groupama (проблемы с мачтой). Комитет разрешил эти ремонтные работы с поднятием лодок, при условии штрафа в 2 очка каждой команде. Ввиду близости финиша и ценности каждого потерянного очка, никто из команд так и не решился на эти действия и выкручивался как мог. В частности, для ремонта кия Abu Dhabi накренили лодку и произвели ремонт с воды.

Пользуясь случаем, 26 июня Франк Камма пригласил шкиперов других команд прогуляться по морю на своем тримаране Groupama 3. Гости были поражены размерами и скоростью (до 30 узлов) тримарана, о чем позже охотно рассказывали журналистам.

30 июня команды вышли на старт Bretagne In-Port Race. Циклон, который двигался с севера в сторону Бре-

тани, остался далеко от побережья, и в Лорьяне погода была отличной. При среднем по силе ветре и ярком солнце команды отправились на 9-мильную дистанцию. Лучше всех стартовали новозеландцы, и они же были первыми на знаке. Далее исход гонки решили ошибки. Сначала у американской лодки отдался стаксель-шкот, и их с подветра прошли французы. Затем, уже на последнюю марку не вырезались новозеландцы, и Groupama обогнала и CAMPER. Таким образом, французы финишировали первыми и увеличили свой отрыв еще на 4 очка.

#### Положение команд поле портовой гонки в Лорьяне перед стартом 9 этапа:

1. Groupama Sailing Team – 225
2. PUMA Ocean Racing powered by BERG – 200
3. CAMPER with Emirates Team New Zealand – 196
4. Team Telefonica – 194
5. Abu Dhabi Ocean Racing – 124
6. Team Sanya – 40



Paul Todd/VOR

Тем не менее, перед последним океанским этапом и портовой гонкой в ирландском Голуэе, командам, занимающим первые четыре места, было за что бороться. Случись что с Grouama, американцы могли достать ее даже с двумя вторыми приходами. Вторую и третью, а также третью и четвертую лодки разделяли и вовсе считанные очки. Оставив позади 9 месяцев плавания, команды шли к финишу ноздря в ноздю.

Конечно, шансы на то, что одна из самых надежных лодок сезона дважды не дойдет до финиша, были ничтожны. Тем не менее, интерес к самому короткому этапу гонки оказался высок, и зрители не были разочарованы. Старт 550-мильного «драг-рейса» из Лорьяна через Фастнет в Голуэй состоялся первого июля в 11 утра по местному времени. Погода в Лорьяне опять была великолепной.

Сюрпризами первых часов гонки, пока флот сопровождали телекамеры,

был и прекрасный старт Telefonica, и фальстарт CAMPER, и осторожность Grouama, которая покинула французский берег последней. Сложность короткой дистанции состояла в том, что на таком переходе – в 550 миль – некогда спать. К физическому напряжению добавились туман и холод – об этом в своих сводках сообщали все лодки. Несмотря на летнюю пору, все участники гонки были закутаны с ног до головы. С ветром в 16–25 узлов команды двигались к скале Фастнет.

Второго июля, в обед, непосредственно перед огибанием маяка американская лодка обошла Telefonica и заняла позицию лидера, с преимуществом в 1 минуту пройдя Фастнет. Спустя 4 минуты третьей прошла отметку Grouama, и еще через минуту – CAMPER. Abu Dhabi и Sanya незначительно отстали.

Приближаясь к восточному побережью Ирландии, флот попал в полосу легкого ветра скоростью 5–8

узлов. Лидирующая группа держалась очень плотно, на расстоянии всего 2 миль друг от друга. В 50 милях от финиша CAMPER сумела опередить PUMA, Telefonica следовала третьей, а Grouama – четвертой. В таком порядке лодки подошли к траверзу маяка Эраг на острове Аран, который надо было оставить по правому борту.

В этот момент новозеландцы и Grouama приняли решение, которое принесло им победу. Эти две лодки повернули строго на восток в сторону Голуэя. Telefonica и PUMA сделали поворот всего на 20 минут позже, но... Еще через полтора часа, когда флот приблизился к маяку, оказалось, что CAMPER with Emirates Team NZ и французы идут впереди PUMA на 5 кабельтовых. Расстояние от маяка до финиша составляло всего 30 миль, которые команды преодолевали 3 часа.

Несмотря на все усилия, PUMA не смогла догнать пару CAMPER/Grouama. Более того, новозеландцы



даже поддали «газу» и увеличили свой отрыв до 1.2 мили на финише. Вот так судьба второго места в сезоне решилась одним своевременным маневром лодки! CAMPER завоевала свою первую победу в оффшорном этапе, что позволило этой команде вытеснить PUMA на третье место в общем зачете, и уже без шансов на возвращение. Ну, а второй приход Groupama делал команду Франка Камма победителем кругосветки при любых результатах предстоящей портовой гонки.

Победа в Volvo Ocean Race 2011–2012 сделала Франка Камма живой легендой оффшорных гонок. В свои 39 лет он был победителем Figaro, ORMA, Transat Jaques Vabre и обладателем Кубка Жюль Верна. Сейчас на полку поставлен и гигантский трофей VOR, который Франция не выигрывала в течение 25 лет! Последний раз французы побеждали в классической кругосветке в 1986 году (Леонель Пен на L'Esprit d'Equipe), а последняя французская лодка была в гонке 1993–1994 годов (La Poste Эрика Табарли).

Тем временем на кону оставался отдельный приз за победу в портовых гонках. В этом зачете борьба была не менее острой, чем в общей турнирной таблице.

Discover Ireland In-Port Race состоялась 7 июля. Погода как будто провожала сезон – в Голуэе лил дождь. Но, не обращая внимания на погоду, посмотреть на гонку собрались (по оценкам оргкомитета) 30 000 человек. Зрелище оказалось достойным! Если будущий победитель этого дня и всего зачета по портовым гонкам PUMA лидировала с первого знака, то за второе и третье места развернулась ожесточенная борьба. Позиции команд менялись на каждой марке. Даже оштрафованные на втором повороте Abu Dhabi быстро догнали флот и вернулись в борьбу.

Благодаря первой в сезоне победе PUMA Ocean Racing by BERG в портовой гонке, «тайбрейк» в таблице этого зачета разрешился в пользу американской команды.

#### Общий зачет по портовым гонкам Volvo Ocean Race 2011–2012:

1. PUMA Ocean Racing by BERG – 45
2. CAMPER with Emirates Team NZ – 44
3. Groupama Sailing Team – 41
4. Abu Dhabi Ocean Racing – 37
5. Team Telefonica – 27
6. Team Sanya – 16

#### Итоговое положение команд в кругосветной гонке Volvo Ocean Race 2011–2012:

1. Groupama Sailing Team – 253
2. CAMPER with Emirates Team New Zealand – 231
3. PUMA Ocean Racing powered by BERG – 226
4. Team Telefonica – 213
5. Abu Dhabi Ocean Racing – 131
6. Team Sanya – 51

#### Подводим итоги

Как полагается «самому продолжительному спортивному событию в мире», завершилась кругосветка грандиозным ужином и награждением участников гонки. Помимо призов за первые места, которые вручал шведский принц Карл Филипп, команды были отмечены и несколькими интересными знаками отличия.

Испанцы Мартинез и Фернандес (соответственно, шкипер и настройщик парусов на Telefonica) наконец-то получили присужденную им еще в прошлом году награду «Яхтсмен года – 2011». Кстати, на следующий день неутомимые испанцы отправились готовиться к участию в Олимпийском Играм – 2012 в своем классе 49-er, ведь они – действующие члены олимпийской сборной Испании! По слухам, в

спарринг-партнеры испанский экипаж выбрал украинцев Луку и Леончука.

«Самая медленная лодка регаты», как назвал свою яхту, спроектированную Марсело Ботина/Cookson Boats, Грант Дальтон, получила IWC Schaffhausen Speed Record Challenge Award за наивысшую суточную скорость гонки. 14 июня CAMPER прошла 565 миль со средней скоростью 23.58 узла. За это достижение вся команда получила в подарок шикарные швейцарские часы. Media crew member (репортер команды) новозеландской яхты Хемиш Хупер получил приз Inmarsat Media Crew Member Award.

Невероятные усилия и объем работ береговой команды Team Sanya были отмечены наградой DHL Shore Crew Award. Также, молодой участник этой команды Дэвид Свити получил из рук вдовы Петры Горовиц приз Hans Horrevoets Rookie Award, учрежденный в память о погибшем в гонке 2005–2006 годов Гансе Горовице.

Abu Dhabi Seamanship Award получил новозеландский баковый команды Groupama Бред Марш.

Конструктор яхты-победительницы Хуан К. заработал (причем, уже 3-й сезон подряд) приз Ericsson Designer Award.

Ну, и последнее. Новенький Volvo XC60 получил победитель Volvo Ocean Race Game британец Марк Кембелл-

Джеймс. Это не кто иной, как брат британского олимпийского гонщика в классе «Торнадо» Поля Кембелл-Джеймса, который дважды выиграл Extreme Sailing Series и сейчас является рулевым яхты Luna Rossa.

Теперь, когда отбушевали шторма и стих шум фейерверков, одиннадцатый сезон Volvo Ocean Race ушел в историю. Кнут Фростад уже успел назвать последнюю кругосветку самой успешной за все время ее существования. С точки зрения внимания публики и прессы, по информации норвежца, последний этап в два раза превысил показатели сезона 2008–2009.

В настоящее время менеджеры регаты приводят показатели медиаохвата и числа посещений сайта по состоянию с момента возвращения гонки в Европу. Как отмечает официальный сайт Volvo Ocean Race, количество статей в «центральных веб-медиа» составило 51 000, что на 70% больше, чем за всю гонку 2008–2009 годов. Количество посещений сайта составило 109 млн., что на 90% больше прошлого сезона. VOR также лидирует среди парусных страниц на Facebook, где зарегистрировано более 200 000 фанатов.

Фростад также считает, что переход гонки в формат соревнования монотипов обещает в ближайших двух сезонах участие в них минимум восьми команд. Кроме того, принятые изменения га-

рантируют сохранение поддержки гонки со стороны концерна Volvo.

Первым, кто заявил о желании вернуться в гонку, стал шкипер ABN AMRO ONE и Sanya Майк Сандерсон. Компания Groupama ранее заявляла, что пришла в гонку как минимум на 2 сезона, но позже появилась информация о возможном прекращении спонсирования ими паруса. Конечно, на старте будут испанские команды: согласно контракту о переезде штаб-квартиры гонки в Аликанте, Испания должна каждый сезон вплоть до 2014–2015 гг. выставлять по 2 лодки. Вероятно, что будут представители арабских стран, возможно, будет Китай. По участию США, Австралии и Новой Зеландии пока вопрос открыт. В частности, согласно недавней информации, компания PUMA получила неудовлетворительные результаты продаж по предыдущему году и пересматривает текущие спонсорские контракты. ■

#### График подготовки к сезону 2014/15:

**август 2012:** создание оснастки для производства новых лодок;

**сентябрь 2012:** оглашение правил нового класса лодок;

**декабрь 2012:** публикация Положения о регате и оглашение маршрута;

**июнь 2013:** спуск первой лодки.

С этого момента каждые 7 недель на воду будет сходиться по одной лодке.

