

«Volvo Ocean Race 2008–2009»

Встретимся в Петербурге, или Мы снова в деле!

Прошло ровно 10 лет с того момента, когда Россия в последний раз предприняла попытку участия в океанских парусных гонках первой величины. В 1996-1997 гг. синдикат, возглавляемый Владимиром Маслаченко, заявил о готовности парусной команды «Russian Team» с Сергеем Бородиновым во главе выступить в кругосветном проекте «Grand Mistral» Пьера Фелмана. Для кругосветной гонки «Whitbread» тогда наступили непростые времена, и заслуженному швейцарцу не хватило совсем немного, чтобы раскрутить свой, альтернативный, проект кругосветки с полными экипажами.

Андрей Петров. Фото Андрея Киреева и Артура Гроховского

Сейчас специалисты говорят, что Фелману для привлечения серьезных инвестиций в тот проект следовало не скупиться на телевизионную рекламу и промоушн – именно этот инструмент мог все решить в его пользу. Однако этого не произошло, а англичане получили в свои союзники автоконцерн «Volvo». Старая добрая кругосветка пережила вторую молодость и сразу ярко заявила о своих правах на мировое парусное господство. «Volvo Ocean Race» – так теперь называется самая «крутая» гонка современности.

Примечательно, что и сегодня все, кто имеет отношение к океанским плаваниям, с интересом ждут информацию, приходящую из России. «Русские идут!» – лозунг, с которым выбросился из окна один из министров обороны США, актуален вновь. Правда, теперь он имеет исключительно позитивную окраску. Россия заявила об участии в кругосветной парусной регате «Volvo Ocean Race», стартующей в октябре 2008 г., что для России – такой же первый в ее истории опыт, как первый спутник в деле освоения Космоса. Будем надеяться – удачный.

Когда мы впервые услышали о том, что кто-то из россиян затеял очередной поход в кругосветку, признались, отмахнулись от этого сообщения – слишком



Губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, Glenn Бурк и Олег Жеребцов

много в последние полтора десятилетия было всевозможных попыток, заявок, пилотных проектов, которые так и остались ничем. Слишком много.

Чуть позже мы снова оказались втянуты в эти разговоры и на всякий случай поинтересовались, кто будет шкипером в «Russian Challenge» (так называли синдикат)? Оказалось – иностранец.

Надо сказать, что российские гонщики при всех имеющихся у них талантах, ярких победах и исторических заслугах в настоящее время самостоятельно, без привлечения иностранного опыта вытянуть на своих плечах круго-

светную гонку яхт с полным экипажем не смогут. Нужен не просто океанский опыт, а регулярный опыт работы в типовых ситуациях и принятия решений. А откуда взяться такому опыту, если, кроме одиночных плаваний Евгения Гвоздева, Виктора Языкова и Федора Конюхова, нам в последние 20 лет и вспомнить не о чем? Мы вообще все это время были не в общей океанской тусовке.

Итак, шкипер – иностранец. Уже плюс. Дальше – больше. Оказалось, что менеджер команды, распорядитель – Майкл Вуд! Тот самый, что несколько

лет был операционным директором всей гонки «Whitbread», а позже – «Volvo Ocean Race». Вот это уже по-настоящему сильный ход! То, что такой человек стоит у руля команды – большая удача для всего проекта.

Ну а инициатором его, как выяснилось, стал наш соотечественник, петербургский предприниматель Олег Жеребцов. До последнего времени он руководил сетью гипермаркетов «Лента», а сейчас с головой ушел в организацию гонки, сохранив за собой в компании пост председателя совета директоров. По его собственным словам, оставив пост оперативного управляющего, у него появилось достаточно времени для занятий парусным спортом (в который пришел совсем недавно – около двух лет назад). На данном этапе финансирование предприятия осуществляет сам Олег Викторович, который сказал в интервью «Кия»: «Хочется вкладывать заработанные деньги не в виллы на Лазурном берегу, а во что-то полезное для города и страны». И вклад, судя по всему, будет весомым: бюджет проекта «Russian Challenge» находится на уровне топ-команд, приближаясь к 20 млн. долл. США. Приятно, что этот парусный проект – не единственное, чем занят Олег: он мечтает о создании в Петербурге детской парусной школы. Крупной – сразу на 200 человек!

Так получилось, что сразу вслед за известием о «Russian Challenge», нам представилась возможность познакомиться и пообщаться с его непосредственными участниками – в середине сентября проект участия российской яхты в «Volvo Ocean Race 2008-2009» был презентован в Санкт-Петербурге.

В качестве живой иллюстрации современных технологий океанского парусного судостроения в город на Неве пришла яхта проекта «Volvo Open 70», участвовавшая в минувшей кругосветке под именем «Pirates of the Caribbean» (бывшая «Mean Machine») – рассказ о ней читайте на стр. 62. Одновременно с ней в Питер прилетел и Майкл Вудс, рассказавший о том, как руководители «Russian Challenge» собираются формировать команду.

Экипаж яхты состоит из 10 яхтсменов, еще один человек (так называемый media-person), согласно новым правилам, должен вести регулярную фото- и видеосъемку и ежедневно передавать в штаб-квартиру гонки репортажи с борта яхты. В настоящее время синдикат рассматривает заявки кандидатов на позиции вахтенных, рулевых, настройщиков парусов – все они должны обладать

VOLVO
OCEAN
RACE

2008 – 2009

ST. PETERSBURG
JUNE 2009



«Volvo 70» для русской команды

Проект яхты для российской команды разработан в известном дизайнерском бюро «Humphreys Yacht Design». Роберт Хэмфри, как мы неоднократно отмечали в нашем журнале, является в буквальном смысле мастером на все руки: он создает престижные («Oyster») и массовые («Elan») парусные яхты, гоночные швертботы, сверхдорогие моторные гиганты. Удачно отметился он и на поприще создания быстроходных океанских спринтеров: знаменитый «Kingfisher» Эллен МакАртур, а также некоторые яхты класса «Whitbread 60» – его рук дело. Характерная особенность практически всех судов, созданных мистером Хэмфри, которую отмечают и яхтсмены, и обозреватели, – их высокая надежность. Будем думать, что и российская яхта не станет в этом смысле исключением. В коротком телефонном интервью Роберт был очень скуп на подробности и лишь заметил: «Мы бы не хотели беспокоить соперников раньше, чем следует». Однако кое-какие детали узнать все же удалось.

Высокий бюджет российского проекта позволил конструктору не ограничиваться компьютерной отработкой обводов яхты в программах CFD, а провести большую серию весьма дорогостоящих бассейновых испытаний, длившуюся полтора месяца. Она, похоже, прошла недаром – это глубокомысленное заключение можно сделать из следующих слов Роберта: «В ходе этого испытания мы нашли кое-что удивительное». Но о конкретике, понятно, ни слова – лишь туманное обещание приоткрыть кое-какие детали проекта

при личной встрече в Дюссельдорфе. Секретность прямо на уровне Хуана Коуйоумджийана (который тоже строит что-то эксклюзивное, но на этот раз для гоночной команды «Ericsson»)! Одна деталь на предоставленном конструктором «весьма и весьма предварительном» эскизе все же обращает на себя внимание – это размахнувшийся на всю ширину яхты радиусный погон, поднятый на высоту верхней палубы. Нечасто видишь такое решение на однокорпусниках! «Контроль твиста?», – спросили мы конструктора, памятуя беседу с Рольфом Фролийком касательно кубковой «Alinghi» (№ 208), и услышал в ответ краткое: «Конечно. Лодка обещает быть быстрой и инновационной».

«Volvo 70» для российской команды в настоящее время строит компания «Green Marine» в городе Лимингтон, в Англии. Эта фирма хорошо известна специалистам: на ней строятся эксклюзивные корпуса для многих европейских верфей, например, для голландской «Vitters». Строительство, как заверил нас мистер Хэмфри, идет по плану: в настоящий момент ведется подготовка к формовке элементов корпуса. Спуск на воду полностью оснащенной лодки намечен на апрель 2008 г. Мы в своих номерах будем (по мере возможности) знакомить читателей с подготовкой российской команды и ходом строительства яхты для проекта «Russian Challenge».

P.S. О новостях, связанных с подготовкой российской яхты к гонкам, можно узнать на сайте нашей команды: www.russian-challenge.com

А.Г.

достаточным опытом, как парусным, так и жизненным. Также в экипаж могут быть приглашены и молодые спортсмены, может быть даже без такого опыта хождения под парусами – от них требуются сила, выносливость и энергичность, без чего не обойтись в дальнем плавании.

Предполагается, что россияне в экипаже будут три-четыре человека, остальные – опытные иностранцы. Правда, и в качестве репортера на борт яхты, с большой вероятностью, будет приглашен россиянин. Учитывая, что Олег Жеребцов также примет участие в гонке, получается, что команда будет наполовину укомплектована нашими соотечественниками. Кандидаты в экипаж пройдут «смотрины» и тренировки где-нибудь в районе Средиземноморья на яхтах того же класса (например, на «Mean Machine») или на арендуемых яхтах класса «Volvo 60».

Однако вернемся в Петербург. 17 сентября на Заячьем острове у стен Пет-



Менеджер российской команды Майкл Вудс

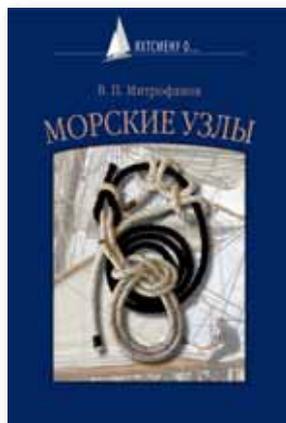
ропавловской крепости состоялось официальное представление синдиката «Russian Challenge» для журналистов, морской общественности города, спонсоров и бизнес-сообщества. Предваряла эту презентацию пресс-конференция, на которой, помимо руководителей российской команды, присутствовали губернатор Петербурга Валентина Матвиенко и директор «Volvo Ocean Race» г-н Гленн Бурк, специально для этого прилетевший в город на Неве. На пресс-конференции было объявлено, что в июле 2009 г. Петербург примет финиш регаты «Volvo Ocean Race»! Ура – это и в самом деле российский прорыв! Прорыв, означающий вхождение России в число признанных парусных держав мира.

Таким образом, у российских любителей парусного спорта теперь появится уникальная возможность воочию наблюдать за финишем гонки (правда, для этого надо будет выбраться за пределы Маркизовой Луки, за Кронштадт) и в

буквальном смысле слова прикоснуться к овеванным славою океанских баталий яхтам, вернувшимся из кругосветки. Город будет встречать участников регаты праздником, который продлится три дня.

Интересно, что окончательный маршрут кругосветной гонки 2008–2009 гг. до сих пор не определен окончательно. Известно, что в гонку будут вовлечены новые страны и регионы – Ближний Восток (но заход в страны Залива пока под вопросом – одна война там до конца так и не закончилась, другая все время грозит начаться), Индия, Сингапур и Китай. Очень вероятно, что в гонке появится беспримерный безостановочный переход протяженностью около 12 300 миль из Китая в Бразилию в обход м. Горн: больше месяца без берега – вот это будет настоящее испытание для команд! А вот Австралия и Новая Зеландия в маршруте предстоящей гонки больше не значатся. На вполне понятный вопрос «Кия»: «Почему?», Гленн Бурк ответил откровенно: «Эти страны не являются интересными рынками. Приход туда гонки не принесет отдачи для спонсоров и организаторов. А вот Индия, Китай и Россия – совсем другое дело...»

Наша книжная полка



В. П. Митрофанов, Морские узлы (серия «Яхтсмену о...»), СПб, «Элмор», 2007; 128 стр.

Очень полезная не только яхтсменам, но и всем читателям, связанным с морским делом и всеми видами спорта на воде, хорошо изданная книжка, во многом выгодно отличающаяся от предыдущих пособий на эту же тему. Удобна разбивка содержания на пять глав по назначению и родству тросов, даются не только описания 110 морских узлов, но и по три стадии вязки практически каждого из них. Особой похвалы заслуживают четкие и наглядные рисунки, выполненные М. В. Кумбышевым по эскизам автора.



Андрей Невзоров, Под парусом вокруг Европы (Москва-Гибралтар-Москва), М., Аванпорт, 2007; 192 стр.

Хорошо оформленная книга, которую можно рекомендовать самому широкому кругу читателей. Мало того, что она увлекательно написана и читается легко, есть в ней и сведения, которые будут полезны мореходам. Конечно, автор немного лукавит, уверяя, что это многомесячное путешествие на 10-метровой яхте «Дельта» совершила «совершенно обычная московская семья», встречаются и мелкие ляпы (вроде того, что 7000 миль равны 16 000 км), но в целом это не снижает высокой оценки издания.



Роберт Дас и Эрик фон Краузе, Маневры под парусами (библиотечка яхтсмена), перевод с нем. В. Михалева, М., АЯКС-ПРЕСС, 2007; 140 стр.

Практическое руководство, выдержавшее в Германии несколько переизданий, подготовлено и издано на средства Фонда поддержки и развития парусного спорта.



Ивар Дедекам, Настройка парусов и такелажа, М., «Великая река», 2007; 80 стр.

Очень ценное и хорошо иллюстрированное пособие, составленное опытным инструктором. Поможет научиться настраивать паруса и такелаж оптимальным образом.