

Volvo Ocean Race 2011–2012

«... И ИХ ОСТАЛОСЬ ШЕСТЬ»

Андрей Петров ■ В конце октября в испанском Аликанте прибрежными гонками стартовала очередная, 11-я по счету кругосветная парусная регата однокорпусных яхт с полными экипажами «Volvo Ocean Race 2011–2012». На первый этап по маршруту Аликанте – Кейптаун отправились 6 команд под флагами 5 стран: Groupama sailing team (Франция), Abu Dhabi Ocean Racing (ОАЭ), PUMA Ocean Racing by BERG (США), CAMPER with Emirates Team NZ (Новая Зеландия), Team Telefónica (Испания), Team Sanya (Китай).



Volvo Ocean Race – одно из тех глобальных спортивных соревнований, информация о котором настолько широко представлена в on-line СМИ, что следить за ним интереснее, сидя перед экраном своего персонального компьютера, нежели листая толстый журнал. В вопросах фото- и видеосъемки, организации телетрансляций, освещения кругосветной гонки для ши-

словных остается рассчитывать разве что на пристрастие читателей получать уже обобщенную и полную информацию из одного источника, каковым и может являться печатное издание.

К моменту выхода этого номера «Кия» из печати яхты уже постоят в Кейптауне и уйдут на второй этап – в Абу-Даби. О ходе регаты и наиболее острых, драматических



рокой публики владельцы регаты еще на рубеже веков совершили настоящий прорыв на такие передовые рубежи, которые не снились многим иным видам спорта. За тем, как разворачиваются события в океане, можно следить на портале www.volvoceanrace.com. Информация о местоположении яхт, например, здесь обновляется ежесекундно, а виртуальный макет гонки позволяет наблюдать и за маневрами яхт в режиме реального времени. Традиционным медиаресурсам в таких



Фото Йена Романа / VOR

моментах кругосветной гонки мы расскажем вам уже в следующем году. А сегодня у нас есть возможность провести небольшое представление команд и яхт-участниц, проанализировать изменения в регламенте, сделать прогнозы.

Маршрут и правила

Принципиальных изменений по сравнению с прошлой кругосветной гонкой маршрут регаты не претерпел. Поменялись лишь некоторые города и страны. Стартовала гонка 5 ноября из Аликанте (Испания). По договору, который испанцы заключили с оргкомитетом Volvo Ocean Race, регата должна трижды стартовать именно в Аликанте, куда из Англии переместилась штаб-квартира гонки (новое роскошное здание которой было построено испанской стороной). Если верить источникам, в указанные годы Испания также обязалась выставлять для участия в кругосветных гонках не менее 2-х своих команд. Заканчивается первый этап в Кейптауне (ЮАР). Стоит отметить, что за все время существования гонки, начиная с 1973 года, ее флот не останавливался в Кейптауне только один раз (в 1989 году).

Из Африки яхты отправятся в Абу-Даби (ОАЭ) и, вслед за этим – в Китай, в курортный город Санья. Четвертый этап возвращает регату (после весьма заметного перерыва) в знаковое для любого кругосветчика место – новозеландский Окленд. Затем запланирован переход (южными широтами) через Тихий океан и, после огибания мыса Горн, финиш этапа в историческом и курортном местечке Итажай (Бразилия). Шестой этап отправляет флот на север, через экватор, в Майами (США) и после этого – трансатлантический переход в Европу, где регату первым примет Лиссабон (Португалия). Отсюда гонка переместится во французский Лорьен и, если верить прогнозам, где-то в начале июля 2012 года завершится в ирландском порту Голуэй.

В кругосветном парусном сезоне 2011 – 2012 оргкомитет Volvo Ocean Race ввел ряд ограничений в правила, направленных, как заявлено в декларации, на повышение безопасности и сдерживание гонки бюджетов.

При подготовке к гонке синдикатам запретили строить 2 новые лодки с тем, чтобы выбирать из них лучшую. Поэтому все команды начали свои тренировки на старых про-



Team Telefónica (Испания). Фото Мариу Муйны / VOR



Camper with Emirates Team NZ
(Н.Зеландия)
Фото Пола Тодда / VOR

ектах, а на свои боевые машины пересели уже ближе к делу, в 2011 году. Весовой диапазон яхты увеличили до размеров в 14–14.5 тонн. Количество парусов, которые может использовать команда, ограничили 17-ю (против 24-х в 2008 году) на всю гонку. Передние паруса устанавливаются на закрутке или карабинах, что, конечно, повышает безопасность работы на баке. Каждой команде разрешено иметь только по два комплекта рулей и швертов (один рабочий, один – запасной), причем – идентичных, и лишь одну запасную мачту на всю гонку. С целью «обновления крови» и привлечения молодежи в океанский парусный спорт командам предписано взять в гонку не менее 3-человек моложе 31 года.

В отличие от последних регат на этот раз на дистанции нет контрольных точек, прохождение которых давало командам дополнительные очки, но остались обязательные точки прохождения маршрута. Длина дистанции кругосветной гонки по генеральному курсу – 39 тыс. миль.

Важным новшеством можно считать введение портовой гонки в каждом городе, где останавливается регата. Суммарно, баллы, заработанные в коротких гонках, составляют 20% от общего числа очков, которые можно получить в кру-

госветке. Поэтому и на прибрежных дистанциях борьба развернется нештучная.

Команды и лодки

Итак, шесть яхт отправились в эту кругосветку – на 2 меньше, чем в предыдущую гонку 2008–2009 годов. Еще за год до старта нынешней регаты предполагаемых участников было больше: итальянцы поначалу объявили о создании своей команды, Испания, по идее, должна была организовать еще один синдикат, снова могли попытаться участвовать ирландцы, чей порт Голуэй будет принимать финиш Volvo Ocean Race в 2012 году. Но – ни один из перечисленных вариантов не сработал. Тем не менее, состав участников гонки нельзя назвать непредставительным. А во многом он и неординарный.

Пять стартовавших лодок были спроектированы и построены специально для этих соревнований, и лишь одна команда – Team Sanya, об участии которой стало известно уже в последний момент – воспользовалась модифицированной яхтой прошлого поколения (Telefonica Blue, 3 место в VOR 2008–2009).

Итак, начнем с того, что впервые за многие годы в традиционную кругосветку отправились французы. Что уже само по себе непривычно, т. к. за последние полтора десятка лет мы привыкли к тому, что французские яхтсмены сосредоточены исключительно на одиночных и рекордных кругосветках, и их конек – многокорпусники. В то время как VOR проанглийская регата. Что ж, может быть, мы наблюдаем смену тенденций, новый тренд в европейской традиции? Так или иначе, а французскую команду Groupama Sailing Team возглавил известный рекордсмен Фрэнк Камма (Franck Cammas), который в 2009 году обошел вокруг света за 48 суток на 105-футовом тримаране Groupama-3.

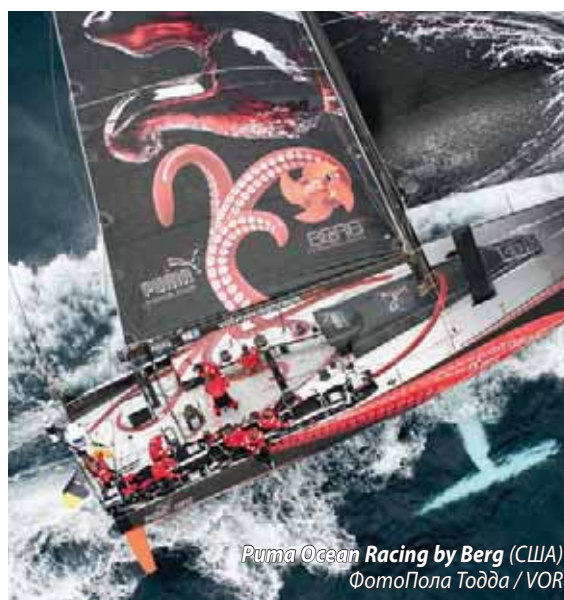
Проектировал новую яхту французского синдиката знаменитый яхтенный конструктор аргентинец Хуан Коу-юмджиан (Juan Kouyoumdjian), авторитет и популярность которого можно сравнивать с громкой славой, какой было овевяно имя не менее знаменитого Брюса Фарра в 90-е годы



Groupama sailing team (Франция)
Фото Йена Романа / VOR



Abu Dhabi Ocean Racing (ОАЭ). Фото Пола Тодда / VOR



Puma Ocean Racing by Berg (США)
Фото Пола Тодда / VOR

прошлого столетия. К строительству лодки команда Франка Камма весьма патриотично привлекла своего партнера – компанию MULTIPLAST. Это был первый подобный опыт для французской верфи, но со своей задачей она справилась прекрасно. Учитывая, что и в команде ключевые позиции занимают французы, Groupama Sailing Team выглядит как полноценный французский проект.

Американский синдикат PUMA Ocean Racing by BERG (именно так, с названием компании-спонсора в титуле – прим. ред.) доверил руководить командой и вести лодку в гонку хорошо нам знакомому шкиперу Кену Риду (Ken Read), который в ходе предыдущей кругосветки привел свою Il Mostro к финишу в Санкт-Петербурге второй. В экипаже Мар Mostro, как окрестили новую яхту Рида, очень опытные кругосветчики, в основном – австралийцы и новозеландцы, многие из которых были участниками и победителями кругосветной гонки Volvo Ocean Race 2008–2009. Из граждан США на борту лишь двое: молодой, даже юный (22 года) яхтсмен Ром Кирби и, так сказать, Media crew member, то есть – журналист. Отдельно хочется отметить, что в команде есть такой уникальный океанский гонщик как Брэд Джексон (один из рулевых), который в свои 43 года уже 5 раз участвовал в кругосветных гонках и в 3 из них становился победителем. Проект яхты выполнен также в мастерской Хуана К. (как для простоты величают Коуюмджиана). Строили лодку на верфи New England Boatworks в Портсмуте (США).

Одними из самых долгожданных участников гонки стали новозеландцы. Команда Emirates Team New Zealand усилиями своего руководителя, знаменитого и заслуженного Гранта Далтона, деньги для строительства яхты и планомерного участия в проекте нашла в Испании. Вот уж кого заждались в кругосветной гонке, так это полноценную новозеландскую команду, выступающую под своим флагом. Хотя о флаге, как раз, можно и поспорить. Титульный партнер – испанский обувной концерн Camper – немного оттягивает внимание на себя. Да и в ситуации, когда испанцы, обязанные по договору с оргкомитетом VOR выставить в гонку 2 лодки, реально организуют лишь один синдикат,

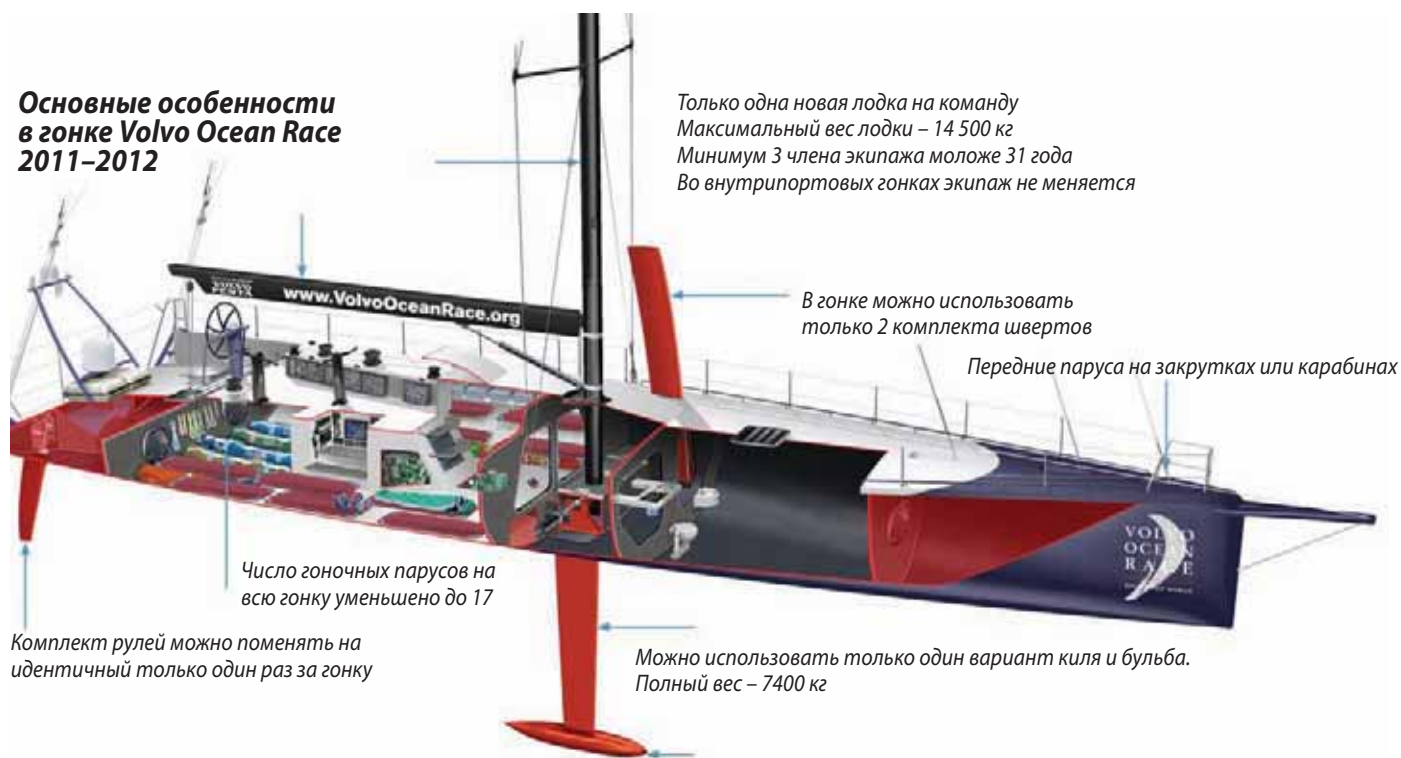
участие Camper в кругосветном проекте внешне выглядит некоторым компромиссом, на которые пошли стороны. На эту же мысль наводит и официальный порт приписки яхты – Пальма-де-Майорка.

Но, наверное, не это главное. Грант Далтон собрал под знамена прославленной Team New Zealand поистине опытных гонщиков. Так, шкипер из Австралии Крис Николсон (Chris Nicholson) участник Олимпийских игр 2000 и 2004 годов, призер Чемпионатов мира в классе 49-er и скифах – принимал участие во всех 3-х кругосветных гонках VOR в XXI веке. Для навигатора Уила Оксли (Will Oxley) это уже третья кругосветка, а вахтенный начальник Стюарт Банатэйн (Stuart Bannatyne) – единственный человек в мире, который выигрывал эту кругосветку в трех классах: на максикече New Zealand Endeavour, на яхте Volvo Ocean 60 Illbruck и на яхте проекта VO70 Ericsson 4. Новозеландцы отдали предпочтение проекту испанского конструктора Марселино Ботин (Marcelino Botin), но строили лодку на своей родной верфи Cookson Boats.

Несомненно, интересный проект (хотя бы тем, что чертежи делал не Хуан К., а конструкторское бюро Брюса Фарра) представили Объединенные Арабские Эмираты. Abu Dhabi Ocean Racing построила команду вокруг британца Яна Уокера (Ian Walker), известного олимпийского гонщика и шкипера яхты Green Dragon в предыдущей гонке. Строительство яхты осуществлялось на итальянской верфи Persico S.p.A. в Бергамо. Верфь имеет большой опыт производства океанских гоночных яхт для кругосветных гонок и Кубка Америки. Интересно, что и мачту для арабской лодки делали в Европе, на испанских Future Masts и Future Fibres, а не на Southern Spars, как для большинства Maxi в последнее десятилетие. Экипаж яхты Azzam, как ее назвали при крещении, можно смело назвать даже не международным, а межконтинентальным. По паспортам команды можно изучать если не географию материков, то части Света: представлены здесь Европа и Америка, Австралия и Африка, Азия.

Вот кого без всякой оговорки можно назвать испанской командой, так это Team Telefonica, чей основной со-

Основные особенности в гонке Volvo Ocean Race 2011–2012



Только одна новая лодка на команду
Максимальный вес лодки – 14 500 кг
Минимум 3 члена экипажа моложе 31 года
Во внутрипортовых гонках экипаж не меняется

В гонке можно использовать
только 2 комплекта швертов

Передние паруса на закрутках или карабинах

Число гоночных парусов на
всю гонку уменьшено до 17

Комплект рулей можно поменять на
идентичный только один раз за гонку

Можно использовать только один вариант килля и бульба.
Полный вес – 7400 кг

став уроженцы Пиренейского полуострова. Шкипер Икер Мартинес (Iker Martinez) – победитель Олимпийских игр 2004 и серебряный призер Олимпийских игр 2008 в классе 49-er. Вдвоем со своим шкотовым Хаби Фернандесом (Xabi Fernandez) они принимали участие в кругосветной гонке нон-стоп «Barcelona World Race 2010–2011» и заняли в ней 2-е место. Теперь оба – в классическом кругосветном проекте. Навигатор Team Telefonica австралиец Эндрю Кейп (Andrew Cape) – один из самых опытных специалистов в мире профессионального паруса, в прошлом сезоне VOR во многом обеспечивший американской Il Mostro второе место в гонке. Вообще же, если суммировать опыт всей команды, то окажется, что в активе ее членов участие в 23 кругосветных гонках, 15 побед на различных Чемпионатах мира и три золотые олимпийские медали. Остается добавить, что яхту, спроектированную валенсийским бюро Хуана К. – Juan Yacht Design – построили там же, в Валенсии, на верфи King Marine.

Наконец, последний участник гонки, китайская команда

Team Sanya была заявлена, что называется, в последний момент и сразу ориентировалась не на строительство новой лодки, а на покупку яхты-участницы предыдущих кругосветок. В результате ими была приобретена Telefonica Blue, которая участвовала в прошлой кругосветной гонке, где заняла 3 место. Некоторую путаницу в историю яхты вносит официальный сайт команды, где в некоторых местах указано, что яхта эта была построена еще в 2004 году и участвовала в гонке «VOR 2005–2006». Однако на фотографиях с того же сайта заметно, что это именно та Telefonica Blue, которую мы видели на финише в Петербурге. И построили ее по проекту Брюса Фарра на верфи King Marine в 2007 году. Передельывали корпус в английском Хэмбле, а новую мачту изготовили (по примеру синдиката из ОАЭ), на Future Fibres в Испании. Шкипер яхты новозеландец Майк Сандерс (Mike Sanders) – участник 3 кругосветок: New Zealand Endeavour 1993–1994 (1 место), Merit Cup 1996–1997 (2-е место), Abn Amro One 2005–2006 (1 место). За исключением этой значимой фигуры и еще трех-четырёх гонщиков, команда не имеет большого опыта участия в кругосветных гонках и в целом является весьма молодой.

Как мы видим, основным поставщиком проектов яхт класса VO 70, участвующих в нынешней регате, является Хуан Коуюмджиан – на его счету таковых 3. А Брюс Фарр, спроектировав всего одну лодку, по стечению обстоятельств может наблюдать за выступлением сразу двух своих детищ. К слову, когда наши украинские коллеги-журналисты спросили Хуана К. о том, как ему удастся работать одновременно с тремя командами из одного соревнования и при этом избежать копирования проектов, он ответил буквально следующее: «Мы предоставляем каждой команде выбор формы корпуса с нашими комментариями. Например, этот корпус хорошо лавирует в сильный ветер, на другом будет максимальная скорость в полветра и так далее. И команды принимают собственное решение, поэтому лодки у них будут разными». ■



Team Sanya (Китай). Фото Пола Тодда / VOR

РИСУЯ МЕЧТУ, МЫ СОЗДАЕМ ДЛЯ ВАС РЕАЛЬНОСТЬ

Elektra 18

Представляем трейлерную яхту Микро класса «Электра 18», серийно выпускаемую российско-французской компанией. Класс Микро — самый распространенный в России. Яхта признана Международным Парусным Комитетом ISAF и имеет Сертификат класса, Европейский Сертификат качества и безопасности эксплуатации, выполнена из лучших материалов и комплектующих и уже продается в Европе. «Электра 18» не тонет полностью залитая водой, имеет бушприт и несет генакер, экологична, безопасна, долговечна и комфортабельна.

Если Вы дорожите деньгами, своим временем и имиджем, любите комфорт, качество и безопасность, любите красивые и надежные вещи, привыкли гордиться своими вещами — то эта яхта из сегмента «Премиум класс» именно для Вас! Это Ваш первый «семейный крейсер», который будет всегда с Вами!



Яхтенный центр
Адмирал Ушаковъ

www.admiralushakov.ru

ushakov@admiralushakov.ru

+7 903 7275872, +7 495 3225910

Москва, ул. Севанская, д. 5/1, офис 94.

Информационный спонсор

www.tvoiparusa.com