

После поломки мачты в Кейптаун PUMA добиралась на борту сухогруза. Фото Amory Ross/PUMA Ocean Racing/Volvo Ocean Race



Volvo Ocean Race 2011–2012

Удача — награда за смелость!

К началу нового 2012 года гоночный флот Volvo Ocean Race прошел от Аликанте до Абу-Даби. Это примерно 1/4 часть всего пути. За такой короткий отрезок дистанции некоторые лодки успели израсходовать более половины запасных частей, ни разу флот не финишировал в полном составе и каждый этап содержал хотя бы один нестандартный маневр команды. В нынешней гонке

закручивается серьезная интрига, хоть лидер пока и идет уверенно...

Долгожданный старт Volvo Ocean Race состоялся 4 ноября в Аликанте. К этому моменту команды уже вдоволь насмотрелись друг на друга во время портовой гонки, официальной квалификации, а также длительных переходов, совершенных летом и осенью 2011 года. Накопилась некоторая история результатов, которая, однако, не давала

никакой ясной картины для букмекеров: фаворита назвать было трудно. Судите сами: 9 октября 320-мильную квалификационную гонку вокруг Балеарских островов выиграла Team Telefonica. Далее, 28 октября, в официальной тренировочной гонке на короткой воде первыми пришли CAMPER/Emirates Team New Zealand. А уже на следующий день, в зачетной портовой гонке, с фантастическим отрывом в



Новую мачту для PUMA, доставленную в ЮАР по воздуху, выгружают из самолета. Фото Marc Bow/Volvo Ocean Race



Специалисты Salthouse Boatbuilders формируют новую носовую часть для корпуса яхты Team Sanya. Фото Marc Bow/Volvo Ocean Race

14 минут победила Abu Dhabi Ocean Racing, а местная Telefonica пришла последней!

Ажиотаж вокруг гонки был создан невероятный: в день старта гоночную деревню в Аликанте посетили 40 000 человек! Согласно официальным данным, портовую гонку и старт первого этапа VOR 2011–2012 транслировали 28 телекомпаний из разных стран мира.

Тем временем, впереди всех ждал 6500-мильный первый этап, и командам не терпелось быстрее вырваться на открытую воду, подальше от телекамер и шумной толпы. Но оказалось, что море готово принять не всех: в течение первых же суток флот покинули сначала Abu Dhabi Ocean Racing, а не-

много позже – Team Sanya. У арабской лодки сломалась мачта, а на китайской яхте обнаружилось повреждение корпуса в носу.

Шкипер Abu Dhabi Ocean Racing Ян Уокер принял решение вернуться в гонку после быстрой замены мачты, однако, к моменту окончания ремонта флот уже ушел в Атлантику и шансы догнать его были призрачны. Команда прекратила участие в этапе и начала готовиться к переправке лодки в ЮАР на корабле.

У шкипера Team Sanya Майка Сандерсона шансов не было вообще. Экипаж сразу же начал подготовку к трудовому подвигу: предстояло с одной стороны планеты переправить в Кейптаун лодку, а с другой – новозе-

ландский цех и специалистов Salthouse Boatbuilders для замены в ЮАР ее носовой части.

Оставшиеся 4 лодки сосредоточились на первой из трех главных навигационных задач этапа: стратегическом выборе направления на экватор. После Гибралтара флот встретился с легкими ветрами. Нужно было решить, идти ли далее на запад в поисках пассатов, либо искать счастья у берегов Африки. Последний вариант привлек к себе Groupama Sailing Team. В пользу «западного пути» высказались PUMA Ocean Racing и Team Telefonica. Новозеландцы мешкали с решением. Следующая неделя показала, что «прибрежный» вариант Groupama не сработал,



На борту Team Telefonica. Фото Diego Fructuoso/Team Telefonica



Telefonica на финише 2 этапа. Фото Paul Todd/Volvo Ocean Race

а промедление новозеландцев стало причиной их отставания от PUMA и Telefonica, за которыми они, в итоге, направились. 12 ноября американская лодка вышла на первую строчку таблицы, а Groumata пришлось оглядывать о-ва Зеленого мыса с севера, что сильно замедлило их продвижение.

Так началась драматичная борьба между PUMA и Telefonica за победу в первом этапе. 16 ноября лидирующая пара пересекла экватор, а уже 17 ноября команды были на знаке Фернандо-де-Норонья. В это время между ними было не более часа ходу. CAMPER with Emirates Team NZ шли третьими на 100–200 миль позади. 18 ноября Telefonica предприняла попытку опередить PUMA и сумела создать небольшой отрыв – порядка 10–15 миль. А 21 ноября на американской яхте, переломившись в трех местах, рухнула мачта. Если первые две потери флота произошли, как считается, по причине сложных погодных условий в Средиземном море, то PUMA трудно было пенять на погоду. Mar Mostro шла в галфвинд левым галсом в восточном ветре 20 узлов и волнении порядка 3 м. По меркам кругосветной гонки – почти в спокойных условиях.

Соперники стремительно удалялись, а для Кена Рида и команды началась борьба за выживание. Оказавшись посреди Атлантики с малыми запасами горючего и пищи, команда должна была решать, как добраться до Кейптауна? Здесь на первые роли опять вышли береговые команды. Из Аргентины вызвали грузовой корабль, который должен был помочь американцам

топливом. В США начали готовить к отправке в ЮАР по воздуху запасную мачту. В Кейптауне был найден корабль, на котором лодку можно было бы забрать с о-ва Тристан-де-Кунья, куда она могла дойти своим ходом.

Итак, на воде в активном состоянии остались 3 лодки и – треть дороги до финиша первого этапа. Флот вышел на скоростной отрезок дистанции, где в прошлом сезоне был установлен рекорд суточного перехода для однокорпусных яхт – 596 миль (Ericsson 4). 24 ноября Team Telefonica преодолела 548 миль за 24 часа при средней скорости хода в 22.8 узла. В тот же день CAMPER with Emirates Team New Zealand прошла 554 мили со средней скоростью 23.09 узла, за что позже удостоились приза от спонсора гонки – часовой компании IWC. Пик скорости, который был зафиксирован командами в этот день, составил 28 узлов! Однако, несмотря на такие впечатляющие данные, рекорд суточного перехода, установленный Ericsson 4, устоял.

Вечером 26 ноября Team Telefonica пересекла финишную линию неподалеку от Кейптауна. Победа испанцев на первом этапе полностью перевернула турнирную таблицу, до того оформленную по результатам портовой гонки в Аликанте. Team Telefonica переместилась с последней строчки на первую (31 призовое очко). На втором месте с 29 очками оказалась CAMPER with Emirates Team NZ, которая пришла в Кейптаун утром 27 ноября. Отмучившись еще несколько дней сначала в очень слабом, а потом – уже у берегов ЮАР – в очень сильном ветре, 30 ноя-

бря Groumata 4 наконец-то прибыла в Кейптаун. Многие критикуют браваду французов с их «восточным проходом», однако со своими 22 очками Groumata Sailing Team заняла третье место в турнирной таблице, пока другие, «более умные», бегали по всему западному полушарию, пытаясь доставить мачты-лодки в Кейптаун к старту портовой гонки 10 декабря!

Одним из нововведений этого сезона VOR стало сокращение времени на отдых в портах. А для команд PUMA, Sanya и Abu Dhabi времени было и вовсе в обрез. Плотность логистического графика привела к тому, что американская команда, едва установив новую мачту, даже не рискнула принять участие в портовой гонке в Кейптауне 10 декабря. В сокращенном составе участники



прошли 10 миль прибрежной дистанции, где победу одержали испанцы. Это укрепило их лидирующую позицию в общем зачете гонки.

С таким багажом команды выдвинулись 11 декабря в сторону промежуточного финиша второго этапа гонки, который располагался на Мальдивских о-вах. После консультаций со специалистами по безопасности, менеджмент гонки принял решение отправить лодки в Персидский залив на сухогрузе. Кроме этого, также в целях безопасности, продвижение команд к северу от 12° S было скрыто от зрителей. Все это не добавляло воодушевления фанатам регаты, но это неудобство было компенсировано интересной борьбой, которую завязали участники в Индийском океане. Правда, интриги пришлось ждать целую неделю.

После выхода из Кейптауна 11 декабря, флот попал в зону конвергенции между двумя областями низкого давления. Это – полное отсутствие ветра. В первую ночь, на 12 декабря, некоторым командам даже пришлось бросить якоря у берега ЮАР, чтобы не оказаться снесенными в обратном направлении сильным течением, известным как Агульяс или Капское течение (до 5 узлов!). Целую неделю с момента старта в Кейптауне флот болтался на волнах возле ЮАР. Удалось пройти только 1600 миль, постоянно прижимаясь к побережью.

Рисковать, первым пересекая течение, никто не собирался. Флот вытянулся в цепочку с севера на юг: самая северная лодка Team Telefonica статистически считалась лидирующей, а Groupama Sailing Team находилась южнее испанцев на 80 миль и была, как бы, последней. И вот 18 декабря французы начали смещаться еще дальше на юг. Сразу появилась скорость, хотя курс вел лодку в сторону от цели. План Франка Камма и навигатора Жана-Люка Нелиаса состоял в том, чтобы обойти надвигающуюся на флот зону высокого давления с южной стороны. На это потребовались сутки, по прошествии которых французы снова повернули на северо-восток, удерживая при этом стабильную скорость в 15–18 узлов. Остальной флот быстрее 10 не шел. Сразу же ленты новостей запырестрели сообщениями, что коварный план французов может принести им крупную тактическую победу. Точно так, как говорили о них в начале первого этапа.

Вторым элементом этой драмы стала Team Sanya, как и Groupama занимавшая в текущей таблице место в самом хвосте. Утром 17 декабря Сандерсон решил покинуть флот. Team Sanya взяла северней, на Мадагаскар, на южной оконечности которого формировалась депрессия, которую и хотел подхватить Майк. Уже вечером 17 декабря смелый рывок Sanya сде-

лал их условными лидерами (по текущему расположению флота). Жестокий вихрь шторма прошел мимо китайской лодки, и ей оставалось наслаждаться хорошим галфвиндом 25–27 узлов, что быстро принесло отрыв в 200 миль! Но недолго царилась радость в лагере Team Sanya. Настолько хорошим оказалось решение Сандерсона, что, пожалуй, вся негативная энергия, излучаемая остальными участниками, сосредоточилась на нем. В результате 19 декабря при подготовке к смене галса команда заметила повреждение топа мачты: лопнула одна из вант. В связи с этим Team Sanya приняла решение зайти на Мадагаскар для ремонта, вернувшись в гонку только 7 января.

Наказав Sanya за дерзость, рок оказался милостив к другим смельчакам: 20 декабря Groupama пожинала плоды своего смелого маневра. В течение нескольких дней французы шли первыми. В это время флот вошел в невидимый режим, и только по сводкам официального сайта стало известно, что 23 декабря после пересечения экватора испанцы обогнали Groupama. В тот момент Groupama уже неделю была самой восточной лодкой флота. Теперь ситуация поменялась: Groupama стала самой западной, а Telefonica и CAMPER with Emirates Team NZ, наоборот, ушли на восток. В итоге это движение оказалось решающим, так как далее команды уже не меняли своего положения по параллели. Борьба шла только за скорость перемещения на север, если таким словом можно назвать продвижение со скоростью лишь несколько миль в час.

На финишном отрезке у Мальдив между предельно сблизившимися и лидировавшими Telefonica и CAMPER завязалась серьезная борьба за победу. Ситуация осложнялась тем, что ветер был исключительно легкий, и любое неосторожное движение на борту могло дать соперникам преимущество в скорости. Перед сочельником CAMPER вышла на первую строчку. Telefonica шла всего в полумиле позади, но трудно было предсказать, успеют ли испанцы отыграть даже это маленькое



CAMPER на финише первого этапа в Кейптауне. Фото Chris Cameron/CAMPER 2011–2012



На борту Groupama перед «юго-восточным» маневром на 2-м этапе гонки. Фото Yann Riou/Groupama Sailing Team/Volvo Ocean Race

отставание при таком слабом ветре. Команды полностью отказались от сна. Метр за метром Telefonica сокращала дистанцию, пока непосредственно перед линией финиша не опередила соперника. Преимущество испанцев составило всего 2 минуты!

В свою очередь, Groupama не получила никаких дивидендов от своего маневра в начале этапа, кроме внимания

Стоянка в Кейптауне.
Marc Bow/Volvo Ocean Race



прессы. Французы не смогли прийти даже третьими. На выходе из «зоны молчания» по Groupama с запада «проехалась» еще и PUMA, которая, впрочем, так и не смогла догнать лидирующую пару. PUMA финишировала третьей 27 декабря. Прекрасный результат, если учитывать, как для Кена Рида закончился первый этап, и сколько у него было времени на подготовку ко второму. Abu Dhabi Ocean Racing финишировала на Мальдивах последней.

В преддверии нового года флот начал утомительную логистическую процедуру. Прибыв в ОАЭ кораблем, 3 января участники вышли на старт второй части второго этапа в г. Шарджа. Предстоял короткий переход в Абу-Даби протяженностью в 98 миль. Здесь, наконец-то, и Groupama отпраздновала свою первую победу. Французам удалось опередить Telefonica на 52 секунды уже непосредственно перед самым финишем в Абу-Даби.

Несмотря на досадное поражение перед финишем, Telefonica, благодаря второму приходу, обеспечила себе общую победу на втором этапе по сумме результатов на двух отрезках. К моменту окончания первых двух океан-

ских этапов испанцы стали безоговорочными лидерами.

Общая турнирная таблица гонки к концу второго этапа выглядела так:

1. Team Telefonica – 66 очков
2. CAMPER with Emirates Team New Zealand – 58
3. Groupama Sailing Team – 42
4. PUMA Ocean Racing Powered by BERG – 28
5. Abu Dhabi Ocean Racing – 19
6. Team Sanya – 4

Конечно, после двух этапов еще рано делать какие-либо выводы о гонке. Есть только мнения о текущей ситуации. Пока создается впечатление, что лодки очень близки по скорости. На первый план выходит умение навигаторов искать альтернативные возможности продвижения по дистанции и выбирать правильные моменты для их реализации. Это должно добавить гонке зрелищности, которой пока было недостаточно из-за большого количества поломок на первом этапе. ■

Иван Бидзиля,
www.ukrsailing.blogspot.com
специально для «Кия»

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