

Новые правила игры в Volvo Ocean Race

Иван Бидзиля ♦

Известно, что окончание одного гоночного сезона Volvo означает немедленное начало подготовки к следующему. В этом году, задолго до решения вопроса о победителе нынешних соревнований менеджмент Volvo Ocean Race озадачился будущим кругосветного парусного проекта. К тому подталкивали две большие проблемы: наименьшее количество участников за всю историю кругосветных гонок и удручающее техническое состояние лодок, которые прошли тогда еще только половину пути.

Abu Dhabi с обломком мачты. Paul Todd/VOR

О тветом возникшей кризисной ситуации стало предложение о смене класса Volvo Open 70 монотипом Volvo OD65 на два последующих гоночных сезона. Широкая публика была ознакомлена с этим решением руководства гонки на специально организованной пресс-конференции 28 июня 2012 года во время стоянки флота регаты в Португалии. Конечно же, парусное сообщество сразу разделилось на тех, кто поддержал смену класса, и тех, кто жестко раскритиковал этот шаг.

Стоит начать с того, что объявленные 28 июня новости, по сути, новостями уже не являются. Внимательные болельщики, следящие за информацией о кругосветке, знают, что проект монотипа для Volvo Ocean Race обсуждается с самого начала года. В конце мая, во время остановки VOR в Майами, международный интернет-портал Sailing Anarchy опубликовал обзор вариантов смены класса, которые менеджмент гонки собирался пред-

ложить руководству концерна Volvo, и среди этих вариантов самым жизнеспособным выглядел именно проект нового монотипа. По информации Sailing Anarchy, организаторами гонки рассматривались даже варианты «заморозки» нынешнего дизайна лодки Telefonica в качестве проекта монотипа. Также обсуждалась, хотя и не вошла в шорт-лист, идея развития и усовершенствования проекта W60, по которому строились лодки до сезона 2000–2001. Третьей (и не последней) версией было создание единого проекта лодок-монотипов для VOR и гонок IMOCA. Поговаривают также, что рассматривался вариант перехода к многокорпусникам.

Известно, что оба крупнейших проекта океанских парусных соревнований – VOR и IMOCA/Vendee Globe – испытывают сложности с набором участников в связи с общим мировым кризисом. Вкратце, идея единого для гонок VOR и IMOCA проекта лодки предполагала создание 65-футового монотипа с набором

планировок кокпита для одиночного и экипажного плавания. Интересно, что именно 28 июня обе организации объявили о ключевых решениях для своих классов. Volvo утвердили на два предстоящих сезона проект 65-футового монотипа, разработанный в конструкторском бюро Брюса Фарра, тогда как менеджмент IMOCA отложил вопрос смены дизайна лодок до окончания предстоящего сезона Vendee Globe (гонка стартует 10 ноября 2012 года). Как справедливо замечают парусные СМИ, две организации не могли одновременно огласить переход к новому классу из-за разницы в календарях, но еще более – по причине различной системы принятия решений. В IMOCA голосуют все владельцы гоночных яхт, в то время как в VOR все решает владелец прав на гонку. Учитывая, что бюро Брюса Фарра известно своей работой с обеими организациями, теоретически возможность реализации этого проекта существует.

Пока же утвержден и публично



Team Sanya без одного из двух своих рулей. Gareth Cooke/VOR



Поломка мачты на Groupama. Yann Riou/Groupama Sailing Team/VOR



Поломка мачты на Puma. Amory Ross/PUMA Ocean Racing/VOR



Основные характеристики проекта Farr Volvo 65OD

Длина корпуса – 20.4 м (длина палубы – 19.8 м, длина с бушпритом – 21.95 м), ширина корпуса – 5.6 м. Осадка – 4.7 м (качающийся киль). Вес корпуса – 10 750 кг. Высота мачты – 30.3 м (мачта устанавливается на палубу и раскрепляется штагами и бакштагами). Длина бушприта – 2.15 м. Паруса: грот – 151 м², стаксель – 135 м² (закрутка). Площадь на острых курсах (грот и Code 0) – 451 м². Площадь на полных курсах (грот и А3) – 550 м²

анонсирован проект Farr Volvo 65OD для двух ближайших сезонов.

В сравнении с VO70, новый 65-футовый монотип будет более коротким (на 1.5 м), узким (0.1 м) и легким (3 тонны). При этом увеличиваются длины плавника и бушприта. Площадь парусов уменьшается незначительно. Также изменен план размещения водного балласта. Руководил программой создания монотипа бывший главный меритель VOR Джеймс Дадд, ему же пришлось и отбивать атаки той части критиков, которые заявляют, что новые лодки будут медленней. Дадд уверен, что будущие яхты способны развивать ту же скорость, что и VO70, а кроме того (за счет уменьшения физической нагрузки на команду) станут доступны женским экипажам.

Что касается постройки лодок, то работа эта будет проходить в кооперации четырех известных европейских

верфей: Multiplast (Франция), Persico S.p.A (Италия), Decision S.A. (Швейцария) и Green Marine Ltd (Великобритания). Последняя будет заниматься сборкой лодок из разных частей, а также продажей готовых яхт.

Реализация такого проекта, по мнению руководителей гонки, позволит значительно снизить бюджеты команд и привлечь в гонку новых участников. По информации мировых СМИ, менеджмент Volvo потребовал от генерального директора Volvo Ocean Race Кнута Фростада обеспечить не менее 8 команд на старте ближайшего сезона. Это, якобы, является сейчас единственным условием участия концерна Volvo в проекте. Ведь нынешние шесть команд – это самый маленький флот гонки со времен ее рождения.

На пресс-конференции Фростад заявил, что команда с бюджетом в 12–15 млн. евро, имея в своем распоряже-

нии только одну лодку, может быть конкурентоспособна в этих условиях. Цифра весьма оптимистичная, так как нынешние бюджеты команд достигали 30 и более миллионов евро. Стоимость готовой к соревнованиям лодки вместе с парусами будет составлять 4.5 млн. евро. Дальнейшая экономия видится в сокращении количества парусов (пока не решено, будут ли паруса также одинаковыми у всех) и экипажа – с 10 до 8 человек (в женских командах остаются 10).

Очень важным фактором снижения затрат станет долговечность лодок. Заявлено, что построенные в ближайшем гоночном сезоне лодки смогут соревноваться на равных и в следующей за ним гонке. Дополнительными способами удешевления участия станут создание единого пула запчастей для всех команд, оптимизация логистики и работы береговых команд.



Как было отмечено на пресс-конференции, уже подписан контракт между консорциумом верфей и Volvo на постройку этих самых первых 8 лодок нового проекта. Строительство начнется 1 августа 2012 года, и первая лодка будет сдана уже в июне 2013. Цена, в которую обойдутся новые яхты командам, будет названа 1 сентября 2012 года, а правила класса объявлены 1 ноября этого же года. Положение о регате сезона 2014–2015 и утвержденный маршрут появятся 21 декабря 2012.

Так как информация о монолите давно уже была «секретом полишинеля», первые оценки проекта не заставили себя ждать. Руководитель ETNZ Грант Далтон высказался одобрительно относительно действий менеджмента гонки. Далтон, как человек знающий сложности финансирования проектов, считает что любое сокращение затрат является полезным. В то же время, новозеландец говорит о том, что и 15 миллионов являются немалой суммой и это все еще большая проблема.

Напротив, резкой критике под-

вергся новый проект со стороны конструктора лодок-победителей последних 3 сезонов Хуана Койумджиана. В своих высказываниях Хуан К. полностью отрицает разумность принятого решения: начиная от принципа выбора проекта (Брюса Фарра) и заканчивая юридическими вопросами организации продажи и эксплуатации яхт. По его словам, предложенный вариант создания монолита не решает ни одну из поставленных задач, одновременно уничтожая всю привлекательность гонки VOR.

Один из идеологов и руководителей проектов «Фазиси» и «Гетьман Сагайдачный» в гонке Whitebread Евгений Платон дал свою оценку нововведениям:

«Кругосветная гонка Whitebread/Volvo пережила уже три смены классов, и всегда это были положительные шаги. Так, в свое время при переходе к W60 была решена проблема устаревшей системы IOR. Новые лодки класса W60, которые появились в 1993 году, были очень современными и более быстрыми, чем крупные макси-яхты.

Они просуществовали три сезона, до появления класса VO70. В свою очередь, лодки, строившиеся по проекту VO70, прошли три смены правил, то есть – три сезона, и сейчас есть необходимость реагировать на изменившуюся экономическую ситуацию. Конечно, удешевление кампаний является ответом вызовам времени. Что касается заморозки инноваций, которые предполагает монолит, то по логике и основываясь на заявлении руководителей VOR, можно предположить, что после двух предстоящих сезонов правила будут изменены и, возможно, в дизайн будут внесены коррективы в духе времени. Добавлю также, что удешевление бюджетов позволит вернуть дух старой доброй Whitebread, когда проект начинали с малых денег, постепенно привлекая в него дополнительное финансирование».

Конечно, пока еще рано судить о результатах инициатив менеджмента VOR, но одно можно сказать смело: больше команд и более крепкие лодки – это именно то, что мы, болельщики, хотим видеть в будущих гонках. ■