

2004年12月31日

12艘帆船将在海上度过新年夜

随着小型帆船不断驶进阳光明媚的豪博特港，目的港已经被挤满了。继Aera 号在昨天晚些时候摘取比赛总冠军之后，其他小级别的胜负也相继决出。

作为塔特萨勒杯的冠军得主，尼克-利卡道普罗和他所带领的英国船队Aera 号成为A组的霸主。B组的桂冠被斯蒂芬-安斯沃斯带领的Swan 48 Loki 号摘走，有望获得C组冠军的是Nips-n-Tux 号，这要等今天晚些时候其他船只都结束比赛后才能得到确定。D组冠军的头衔落到了Courtesan号的头上，而取得E组胜利的是116艘参赛船中资格最老的Love & War 号。

木制的Love & War 在本项赛事中有着不容忽视的佳绩。它曾经是1974年和1978年的总冠军得主，今天它在E组的胜利仅仅是它1973年参赛以来所获得的多项小组冠军中的一个。这是水手马克思-亚内所参加的6次劳力士悉尼国际帆船赛中的第一个小组胜利。他为自己能够驾驶一艘像Love & War 这样老资格的帆船而感到高兴。

“我们在整个比赛中没有受到任何伤害，”亚内说，“我不能说我们的船是防弹的，如果大自然想胜利，那么它是不可阻挡的。虽然这是一艘非常坚固的船，与我们越过了许多大风大浪，但是只要一声撞击的巨响，那通常就没戏了，当然船还是可以继续前行。我从来没有驾驶着新船去面对那么艰难的条件。但根据我所经历的，那是一种与众不同的体验。”

珀斯的飞利浦-迟尔德为把他的Farr 38 Courtesan号从西澳大利亚经过纽勒伯平原运到比赛场地做出了巨大努力，最终，他们成为D组的冠军。“我为我的船员们感到自豪，因为他们在过去的5天里奋力拼搏，”他说，“早在8个月以前我们就已经开始为这次比赛作准备，来自西澳大利亚的3个不同的帆船俱乐部的成员们同心协力，最后决定用卡车托运帆船穿过纽勒伯平原，然后到这里之后再重新组装。”

迟尔德，这位外科医生召集自己的朋友组成了一支穿越628海里风浪的探险团。“我们有地理学家，造船师，桅杆匠，工程师，锅炉手，教师，焊工，还有一个飞行员。”这是迟尔德的第一次劳力士帆船赛之行，他说只要风速不超过每小时50海里，下一次还会再来。当然，对于这样一个无法预测的比赛是没有任何保证可言的，谁也说不准风力会有多大的变化。“如果预先知道天气情况会这么遭，我可能会三思的。正常情况下，风速超过每小时35海里时，我们的测风仪器就失灵了，所以我真的不知道这一次是怎么挺过来的。”他说他的确十分幸运，因为他有很多经验丰富的助手。

今天许多其他团队也陆续到港，其中包括Mumm 36 Abbott Tout。年轻的巴西水手维特为自己平安到达异常兴奋，并不在乎名次。像维特一样，德国的飞利浦-卡德勒巴持也是第一次参加劳力士帆船赛，但是他和队友被迫驾驶49英尺的新船Vineta 号返回了伊甸港，中途退出了比赛。

当我们正与肆虐的波涛和每小时**45**海里的大风搏斗时，船脊骨开始叮当作响，我们转变航向以避免遭遇更危险的波浪，但为时已晚，水已经进入了船体。那是在比赛的第二天，海水来势越来越凶猛，以至于我们没有招架之力。曾经一度，船头只高出水面**5**厘米，形势非常危急。那时我们正处于弗林德岛东南**50**海里处。我有点担心，但还是保持了镇静。”

“下午**4**点钟，我们决定调头，第二天早上**9**点到达了伊甸。返回伊甸也并不轻松，一度我们凭借小帆每小时**18**海里的航速顺流而下。那时风速是每小时**40**海里。海水像猛兽一样袭来，海浪大概有**10**米到**12**米高。脱离险境之后，我问自己，‘我为什么要做这项运动？我感到很冷，一个巨浪向我扑来，把我甩到了起重机上。我对自己说没有下一次了。’”

“如今，呆在悉尼，我觉得自己在内心深处仍对帆船运动充满着无限的热情，尽管这不同于速度比赛或者我以前所做的事。经过沉淀和反思我认为这项比赛的目的在于到达。我想如果当初我们是带着这个出发点起航的，也许我们已经到达了豪博特港了。我为自己不能在豪博特港欢度新年感到十分遗憾，希望下一次还愿吧。”

对于那些已经到达毫伯特海湾的水手们来说，新年的祝福提早到来。今晚海湾的夜空将挥洒烟花焰火的异彩，今晚香槟的激情将打破海湾以往的沉寂。对于仍在竞技中的十二艘帆船，组委会决定将庆典于塔斯美尼亚岛与**2005**年新年的到来共同举行。**31**英尺长的**Gillawa**号还有**250**海里的航程，预计将于**1月3**日抵达终点；尽管如此，他仍会得到塔斯美尼亚首都忠实的赛迷们最热情的接待。