

「三亚号」船长迈克·桑德森



沃帆赛“三亚号”，这些天一直是三亚、海南，乃至国人最关注的赛事热词之一。

有人说，若要评选2011-2012沃尔沃环球帆船赛最倒霉的船队，当属“三亚号”；若要评选关注人数最多的船队，也非“三亚号”莫属。这支沃帆赛38年历史中的首支中国船队，历经无数艰辛与惊险，可谓命运多舛；但是它成功实现了自己最大的目标：调动了中国人的航海热情。

正如“三亚号”船长迈克·桑德森所说：赢得这届比赛的可能性虽很小，但我们的未来仍可期待！

## 严格——组建船队奥运冠军被拒

2010年6月17日，对于海南乃至中国的帆船界来说，是一个里程碑的日子。

这天，沃帆赛赛事管理方在北京举行新闻发布会宣布：以三亚城市命名的“三亚号”将作为唯一的中国船队征战2011-2012沃尔沃环球帆船赛。这意味着“三亚号”成为沃帆赛38年历史中的首支中国船队。

“三亚号”前身是“电信蓝号”，它在2008-2009沃帆赛中以总名次第三的成绩完成了环球航行。赛船标准长度70.5英尺(21.49米)，船身总重14吨、船宽4.689米、吃水4.5米，桅杆32米，共有四支分离器，使用的是17面帆以及两面港内大三角帆。2010年6月，“电信蓝号”变身“三亚号”，并从西班牙驶向了英国，进入船厂进行了一次彻底改造。

改造后的“三亚号”，船帆涂上了具有三亚风格的“三亚号”标志图案以及“TEAM SANYA HAINAN CHINA 中国·海南·三亚”的字样。

船已具备，只欠舵手。

在三亚的盛情邀请下，两届沃尔沃环球帆船赛冠军获得者、享有“世界最受尊敬的帆船运动员”称号的新西兰人迈克·桑德森答应执掌“三亚号”。

这是一个严格的船长。在为“三亚号”寻找船员时，他甚至拒绝了奥运帆船冠军。29岁的马丁·科克特普是2008年北京奥运会49ER级双人帆船冠军，当他向迈克船长说想做“三亚号”船员时，却因为某些测试不合格而被拒绝了，只能从岸队队员做起。

而迈克的愿望是希望能够有更多的中国船员加入。起初有很多中国人报名参加，但是能通过测试的却没有几个，“80%的人都是只想参加从阿布扎比到三亚的这段比赛，获得好名声，很少人愿意吃更多的苦去环球航行。”最终，只有37岁的滕江和经过严格的选拔和培训后，脱颖而出，成为“三亚号”的主帆绞盘手。

去年8月，由来自新西兰、挪威、比利时、中国的11名船员组建成的“三亚号”团队，在英国顺利完成处女航，并在法斯特奈特帆船赛上获得季军。

有人说，若要评选2011-2012沃尔沃环球帆船赛挫折最多的船队，当属“三亚号”；若要评选关注人数最多的船队，也非“三亚号”莫属。这支沃帆赛38年历史中的首支中国船队，历经无数艰辛与惊险，可谓命运多舛；但是它成功实现了自己最大的目标：点燃了很多人中国人的航海热情。

# 「三亚号」 艰险的回家之旅

文/见习记者 况昌勋 海南日报记者 程范淦 实习生 戴怡



「三亚号」在三亚湾训练。海南日报记者 苏建强 摄

去年9月份，“三亚号”正式挂上了“中国·海南·三亚”旗帜征战沃帆赛。

## 艰辛——海上颠簸9个多月

环球航海，听起来很酷；但是行驶海上，却艰辛而枯燥！

在长达9个多月的赛程中，一名专业的沃帆赛船员会集中所有精力使船速达到最快，早已忘记时间和琐碎的生活。记者只能根据船员们零碎的记忆还原他们一天的生活。

船员们一天生活的开始不是零点时分，而是每个赛段的起航时间，因为在海上时间已经不重要。起航时，船长一声令下，“三亚号”就很快起航，赛船在水上不停地进行变向行驶，每次变向时要将前帆换舷，四位绞盘手，有时是六位。船员们就像忙碌的工蚁一样，快速而不慌乱，执行船长的命令。

沃尔沃环球帆船赛是一个全天24小时的比赛，一般情况下，8名队员采取轮班制。2个小时后，2名队员入船舱睡觉，另外两名就要上来更换在甲板工作的人。不过睡觉也并不舒服。中国队员滕江和说，航行中船舱“像洗衣机滚筒一样”，如果是行驶在低纬度上，还得忍受40摄氏度以上的高温。

2012年1月30日，媒体船员安德列斯在博客中写道：“气温高得超乎想象，躲都躲不掉”。

睡了一觉，也许船员会饿了。这时可以吃点食物，不过，“食品大多是流质，非常不好吃，2到3分钟就必须解决一顿饭。”滕江和说，除夕夜，“三亚号”的船员们的伙食是最奢侈的，媒体船员帮他们弄来了一些苹果。

吃完饭，得继续干活。不过人有“三急”，得“方便”一下。这时候有经验的船员一般都会小心翼翼。因为，船上的厕所设置在船首的位置，这个位置的上下移动幅度在1—2米之间。“如果你感到船在迅速抬升，而同时你的肠道排放也势在必行，那你必须小心不要让‘不好的东西’出现在你的大腿上。”船员说。

这样的生活不止是一个24小时，是由很多个24小时组成的，所以，沃帆赛最基本的要求就是船员们要快速比赛、吃饭、睡觉，还得小心翼翼地上厕所。

## 遗憾——频频遇险船队晚归

“我们不仅要与对手竞争，还要与天气与运气搏斗！”船长迈克说。

从阿利坎特到开普敦，再到阿布扎比，之后就是三亚。沃帆赛前三个赛段是“三亚号”的回家之旅。不过，“三亚号”走得并不顺利。

去年11月5日，“三亚号”正式从西班牙阿利坎特出发，一切都看起来很顺利。第二天，船员们依然感觉良好，“我正和几个船员闲聊。”迈克说，就在这时，海水淹没了他们的聊天。

船身突然发生了非常规倾斜，船头浸入大海，甲板上的船员们被海水淹没，“我们能清晰地听见水流冲击船头的巨响。”所有船员马上穿好救生衣，打开吸水泵，换帆，将船缓慢驶向附近的莫特里尔港口。

“船员们都沉默了！但手上的工作却没有放慢，他们依然非常努力。”回忆起那个时刻迈克依然有些激动。

因为船头受损，“三亚号”不得不放弃了第一赛段的比赛。不过得感谢岸队的努力，让“三亚号”在一个月后重返大海。

“说实话我真的不敢肯定能赶上第二赛段。比较保险的方案是直接把船运到阿布扎比，但我并不愿意这么做。”迈克在日记中写道。

第二赛段起航时，三亚队队歌‘老虎之眼’响起，这位40岁、看起来严肃的船

长哽咽了！

起航后，他们选择北上路线，凭借马达加斯加岛海域持续强劲的海风开始快速行进，并占据榜头位置，一度领先其他船队200海里。然而谁也不会料到，又一场横祸将降临到这支中国船队。

2011年12月19日凌晨2点34分，在大家准备迎接圣诞节时，帆船的D2号侧支索与底部的横支干意外断开。

“看到这一幕的时候，大家都傻了，没有什么词汇形容那种心情，男人们哭了，我们船队领先那么多，一切都不得不因为这么一点小小的损坏停下来。”滕江和说。

18天后，在完成对船桅系统的修复



工作后，“三亚号”正式回归比赛，此时其他五支船队都已经抵达阿布扎比，不过“三亚号”船员没有放弃比赛。

“接下来的比赛虽然只有我们一条船，但是我们依然会竭尽全力，我们只有尽早抵达，才会有更多的时间对船进一步检查。第三赛段要去我们的母港三亚，这对我们来说太重要了！”滕江和说。

但是，第三赛段“三亚号”依然不顺利，由于碰到恶劣天气，直到2月5日晚上8点35分才到三亚港口，比第一个到达港口的西班牙电信队晚了将近32个多小时。

对于这个“晚归”的孩子，三亚市民给予了热烈欢迎。尽管是晚上到达，还是有两三千名市民赶往港口欢迎“三亚号”回家，场面不亚于欢迎世界冠军。

“三亚号”成绩不理想。迈克说，一方面有船自身的原因，另一方面也有三亚队组建时间晚的原因。

“三亚号”从组建到训练只有两三个月时间。反观其他参赛队均是几年甚至十几年的老团队，例如，西班牙电信队已经连续三年参加了沃帆赛。

“这是一个团队的征程，需要团队之间有着很强的凝聚力以及默契。”迈克说，在船上船员之间哪怕一个眼神就知道传递的是什么信息，“而这是需要时间积累的。”

## 期待——重新起航征战未来

这是一支年轻的船队！同时，也是一支具有潜力的船队。

迈克坦言，回到三亚时，以为能有十几个人来迎接就不错了，没有想到来了几千人。

他说，三亚人民的热情让他感受到中国在航海赛事中的潜力。中国古代郑和下西洋就是一个远洋航行的实践，如今在奥运会上又有许多中国选手夺冠，假以时日，中国一定能组建一支完全由中国人担任船员的船队征战沃帆赛。

2月19日，“三亚号”重新起航征战下一个航段。

迈克说，我们的目标一直都没变，就是让船队尽可能多次地站上领奖台；但是对我来说还有一个更重要的目标：那就是通过本届比赛找到更多像滕江和一样出色的水手，激发更多的中国人对航海的热情。

队员在奋力摇动绞盘将前帆换舷。

海南日报记者 苏建强 摄