

И пусть болит моя травма в паху,
И пусть допрыгался до хромоты, –
Но я все-таки был наверху –
И меня не спихнуть с высоты!

Владимир Высоцкий



Артур Гроховский.
Фото автора и Нико Мартинеза

«СИНЕРГИЯ» забронзовела

*Владелец «Синергии» Валентин
Завадников с заслуженной наградой*



Завершение европейского гоночного сезона 2010 г. в классе «Transpac 52» состоялось в Валенсии, где в начале октября прошел чемпионат мира, в котором приняли участие практически все сильнейшие команды «транспаковцев» (общим числом девять), за исключением разве что новозеландцев. Те, в очередной раз блистательно выиграв «Audi MedCup», от участия в чемпионате уклонились, продав свою лодку австралийскому чемпиону в классе «Farr 40» Маркусу Блэкмору – он планирует перевезти ее в Австралию для пополнения тамошнего флота «Transpac 52». Чемпионат же стал своего рода кульминацией трехлетнего цикла развития класса TP 52 в Европе, начатого в 2008 г. серией «Audi MedCup», где каждый из участников должен был показать все, на что способен.

Яхт-клуб Валенсии – тот самый, где проходил розыгрыш Кубка «Америки» и где еще не до конца убраны эллинги участвовавших в нем команд, гостеприимно принял спортсменов. (Любопытно, что именно в этой марине пять лет назад класс TP 52 впервые был представлен европейскому зрителю.) Для российских болельщиков, разумеется, главным было выступление отечественной команды «Синергия». К чемпионату она подошла с очень важным кадровым решением: было сочтено, что на руль «Синергии» можно поставить Евгения Неугодникова, достигшего должного уровня мастерства.

Впрочем, нет ничего особо удивительного, что от помощи Кароля Яблонски пришлось отказаться – его сложный характер хорошо известен в парусном мире (он редко удерживается в одной команде более сезона). Правда, в интервью «КиЯ» руководитель «Синергии» Валентин Завадников нашел другие аргументы. По его словам, главной проблемой Кароля было то, что он так и не научился доверять своему экипажу. Порой он не предпринимал своевременных, но несколько рискованных маневров именно по причине своей неуверенности в способности матросов вовремя и должным образом исполнить его команду. Разумеется, при таком уровне взаимопонимания и доверия между членами экипажа (не забудем – мы говорим о спорте высших достижений!) расставание с Каролем было лишь вопросом времени.

Кроме того – и это тоже немало важный момент – «Синергия» публично объявила о том, что взяла курс на формирование *полностью национальной* профессиональной парусной команды (напомню, на сегодня примерно четверть экипажа «Синергии» – зарубежные легионеры). Поэтому за-



мена Яблонски на Неугодникова представлялась, с одной стороны, логичной и своевременной (в сравнительно коротком чемпионате нового рулевого можно быстро «обкатать» и понять – стоит ли идти с ним в очередной сезон «MedCup» или нет), с другой – не столь рискованной (за счет богатого спонсора регата «Audi MedCup» в медийном смысле «раскручена» заметно сильнее и поэтому более значима в смысле результатов).

Тем не менее перед стартом первой гонки Тьерри Пипонне – тренер нашей команды – заметно нервничал, поскольку опыта хождения рулевым в «Транспаке» у Жени не было вообще. Он немножко ходил на этой яхте гриндером и чуть-чуть – тактиком. Безусловно, он классный рулевой, но пока все же более известен в матчевых гонках, а не в гонках флота (тем более, на столь крупных яхтах).

Первая гонка, прошедшая в довольно слабый – 4–5 м/с – ветер, не стала удачной для нашей команды; казалось, подтверждаются самые худшие опасения: «Синергия» была лишь пятой, победу одержала «Quantum Racing», лидировавшая всю гонку от старта до финиша. (Здесь надо, впрочем, заметить, что по словам В.Завадникова наша лодка «не любит» ветров слабее 5–6 м/с и уступает в этих условиях по скорости своим конкурентам.) Однако, к чести российского экипажа, такое неудачное начало не обескуражило наших ребят. И дальше... Дальше произошло то, что

позволило назвать первый день чемпионата «красным днем «Синергии»». Вторую гонку бело-голубая яхта (при несколько усилившемся ветре) выиграла, причем несколько неожиданно для всех: стартовав в середине флота под ветром у «Quantum» всю первую часть дистанции наша лодка висела на хвосте у «Quantum» и обогнула верхний знак второй вслед за ней, обойдя всех соперников и не дав никому шанса вклиниться у знака между собой и лидером. И уже первый отрезок «вниз» стал для «Синергии» победным: наша яхта показала отличную скорость, обошла лидера, первой обогнула нижние ворота и стала недосягаемой для конкурентов. Практически по той же схеме прошла и третья гонка первого дня регаты. Ветер еще усилился, что было на руку нашей яхте. Картина была замечательная: «Синергия» стартует в середине флота, на первом отрезке гонки «разбирается» с соперниками и выходит к верхнему знаку второй вслед за лидером. Дальше – вновь отличная скорость на бакштагах и нижние ворота наша лодка опять проходит первой. Хорошая настройка, слаженная команда, удачная тактика – и российская яхта второй раз подряд финиширует первой, с самого же начала чемпионата становясь лидером регаты! Две победы в первый же день – такого у наших спортсменов еще не бывало.

После финиша я подошел к ребятам и задал им несколько вопросов. В частности, почему мы стартовали не так азартно, как это было во времена



Евгений Неугоди́ков



Яблонски. Почти в один голос команда ответила мне: «С новым необкатанным рулевым не стоило занимать агрессивную позицию. Спокойный старт в середине флота – нормальный ход в данной ситуации. А все решили в конечном итоге хорошая настройка и правильные тактические решения. Ну, и усиление ветра к концу дня было нам в плюс».

Но, увы. «Начало было хорошее, но все хорошее ограничилось лишь началом», – эта цитата из давно прочтенной книжки, к сожалению, оказалась как нельзя к месту. Столь серьезный темп, взятый «Синергией», оказался команде пока (будем надеяться, что лишь пока!) не по зубам, хотя второй день начался тоже очень удачно. В первой гонке второго дня «Синергия» на старте заняла неплохую позицию ближе к правому концу линии и, хотя стартовала не в числе лидеров, быстро вырвалась на второе место. Левая сторона дистанции оказалась более выгодной, это быстро поняли на борту и «Quantum», и «Синергии». Вовремя заняв правильную сторону дистанции, обе эти яхты дальше соревновались уже между собой. Увы, «Синергия» здесь допустила некоторую навигационную ошибку (во всяком случае, так мне показалось с фотобота), затянув один из галсов и выйдя далеко за лэйлайн. «Quantum» был первым, «Синер-

гия» – второй, сохраняя лидерство по итогам четырех гонок.

Тяжелое разочарование испытала наша команда в пятой гонке. Экипаж завалил старт (думаю, это был самый неудачный старт за все время чемпионата), после этого ребята сделали все возможное, чтобы не остаться последними. Некстати ослабевший ветер отнюдь не способствовал успеху этой борьбы, так что лишь ценой немалых усилий уже на последнем отрезке дистанции команда отвоевала себе седьмое место на финише, спустившись на третье место в общем зачете, уступая одно очко «Artemis». Впереди же, разумеется, по-прежнему была «Quantum». Тем не менее, наша команда сохраняла оптимизм, да и с чего бы его терять: отрыв от лидера по очкам был невелик. Стало очевидно, что Женя более чем удачно вписался в команду и успешно справляется с лодкой, а настройки яхты позволяют ей неплохо бегать – как минимум, не хуже основных соперников.

В этой ситуации очень важной для нас была длинная прибрежная гонка, идущая в зачет с полуторным коэффициентом. В прямом смысле «прибрежной» ее назвать нельзя, поскольку испанское побережье вблизи Валенсии – едва ли не прямая линия, в силу чего вдоль него трудно проложить интел-

«трамваем». Гоночный комитет после некоторого размышления выставил целый лабиринт знаков. Дистанция по схеме получилась довольно сложной (петля–треугольник–петля с финишем прямо в гавани яхт-клуба Валенсии) и должна была занять по времени около четырех часов (длина каждого из отрезков составляла порядка 4 миль) – неслабое физическое испытание для матросов, да и для рулевого.

Длинная гонка не стала для «Синергии» пресловутым «моментом истины». Мы выступили в ней средне, заняв четвертое место, хотя стартовали мы на лидирующих позициях, но не смогли их удержать. Так, «Matador», который вначале отставал от нас на корпус, сумел собраться с силами и уже на первом знаке вырвался в лидеры, не уступив эту позицию до самого финиша. «Синергия», увы, не смогла его проконтролировать, не смогла и разогнаться так, чтобы идти хотя бы вровень с ним. Первая лавировка была провалена: помимо невысокой скорости как таковой экипаж допустил еще и тактическую ошибку, выбрав вначале не ту сторону дистанции. На следующих отрезках команда все же смогла настроиться сама и настроить лодку, но было уже поздно. Не самое лучшее выступление российских яхтсменов.

Однако и у соперников не все ладилось. «Quantum», стартовав седьмой,

при всем напряжении сил смогла финишировать лишь пятой. Сохранив по итогам трех гоночных дней общее первое место, американская команда потеряла немалую часть запаса очков, отделяющего их от «Синергии». Не очень удачно выступил и столь серьезный соперник, как «Artemis», так что мы смогли сохранить общую третью позицию. Сам «Artemis» даже переместился назад – на четвертое место, пропустив вперед «Matador», действующего обладателя чемпионского титула. После финиша Евгений пожаловался журналистам на очень большие физические и эмоциональные нагрузки в ходе столь длинной гонки и невозможности расслабиться хотя бы на секунду – для него, привыкшего к сравнительно коротким матчевым схваткам, подобный гоночный режим оказался очень тяжелым.

«Синергия» окончательно закрепились в тройке лидеров, но еще ничего не было решено, так что оставшиеся четыре гонки обещали быть трудными и жаркими во всех смыслах слова. Даже одно очко могло решить все.

Предпоследний день встретил яхтсменов «морковкой». Слабый и неустойчивый ветер никак не позволял выставить дистанцию. Лишь во второй половине дня яхты все же вышли на воду, но слабый ветер не обещал российским гонщикам ничего хорошего. Знали бы они, что ждет их на самом деле!

Первая гонка дня нам с самого начала, как говорится, «не задалась». Неудачно взяли старт с малым ходом и пошли не в ту сторону. Когда разогнались и определились с ветром, почти все соперники уже ушли вперед (на верхнем знаке «Синергия» была лишь седьмой), пришлось их догонять, что по слабым ветрам наша яхта делать не очень-то любит. Тем не менее за счет аккуратной раскладки галсов и агрессивной тактической борьбы «Синергии» удалось финишировать четвертой, но... Но в один из моментов бело-голубая лодка накрыла своим геннакером «Audi A1», коснувшись ее, и Йохан Шуманн подал на нас протест. Четвертое место обернулось дисквалификацией и потерей любых шансов на «серебро» чемпионата...

Вторая гонка дня прошла при ски-

сающем чуть ли не до нуля ветре – крайне неудачные условия. Но экипаж боролся достойно и сумел вновь прийти четвертым, и на этот раз – «чисто». Это позволило сохранить третье место в общем зачете, но вот о борьбе за более высокие позиции в чемпионате уже можно было забыть, так что задача на последний день регаты свелась к одному – отстоять призовое третье место.

А сделать это было не так-то просто – потеря за счет дисквалификации шести очков привела к тому, что теперь на третье место помимо «Синергии» могли претендовать сразу три команды: «Artemis», «Audi A1» и «Cristabella». Тактический рисунок гонок финального дня выходил «веселым» – врагу не пожелаешь. Держать сразу трех соперниц – задача не из легких. Но главной из них, конечно, была «Artemis» – ни в коем случае нельзя было позволить ей финишировать на два места впереди себя. Если же «Artemis» финишировала сразу перед «Синергией», обе яхты набирали равное количество очков, но при этом мы имели бы в своем активе две победы (против всего одной у шведов) и завоевывали «бронзу». Оставшуюся же пару соперников можно было отпустить и на два места вперед.

Последний день чемпионата вновь начался с «морковного завтрака». Ветер практически отсутствовал, и очень долго было не ясно, а состоятся ли гонки вообще. Отказ от их проведения автоматически делал нас бронзовыми призерами чемпионата, так что втайне многие из нас, российских журналистов (и, подозреваю, из числа членов команды тоже), мечтали о том, чтобы ветер так и не появился. Увы, он все же задул. Причем тогда, когда уже было понятно – времени хватит в обрез на одну гонку. Она и решит все.

И эта была великолепная, полная драматизма схватка, которая, возможно, войдет в историю парусного спорта. Лидеров регаты – «Quantum» и «Matador» – разделяли всего три очка, в их борьбу никто уже не мог вмешаться, а сами они предпочли выяснять отношения «тет-а-тет». Сразу же после старта обе эти яхты ушли в сторону от основной группы и про-

вели всю финишную гонку едва ли не в режиме матч-рейса! Это было прекрасное зрелище – всю дистанцию две лодки шли буквально вплотную друг к другу, порой их разделяло едва ли более пары-тройки метров. Возможно, борьба была бы острее, будь у «матадоров» покрепче нервы: на старте аргентинцы чуть дрогнули и выползли на фальстарт. После повторного старта они оказались в положении догоняющих и лишь с огромным трудом смогли обойти «Quantum». Однако этот успех значил не более чем «гол престижа»: для победы в чемпионате аргентинцам требовалось обойти американский экипаж на три места. Разумеется, в дуэльной гонке сделать это невозможно, в силу чего лично для меня смысл этой схватки остался непонятным – возможно, внутри флота «Matador»



Тренер команды Тьерри Пипонне

имел бы больше шансов на успех. Но зато дуэль была по-спортивному красива. И, одолев «Quantum» в «личной схватке», аргентинцы все же несколько испортили им настроение – победа получилась не совсем чистой.

Но зато американцы во второй уже раз (первый – в 2008 г.) стали чемпионами мира в этом классе, хотя выигрыш дался им нелегко. Вид плачущего Терри Хатчинсона – шкипера «Quantum» – лучше любых комментариев говорил о том, чего стоило «золото» чемпионата этому обычно суровому мужчине...

«Синергия» тоже заставила нас волноваться. На верхнем знаке она отпустила «Artemis» вперед больше, чем на одно место (между ними вклинилась «Audi A1»), а это означало для нас поражение в борьбе за «бронзу».



Но все же экипаж сумел вытянуть лодку из этой позиции. Здесь нам невольно помогла другая соперница – «Cristabella», имевшая свои интересы и помешавшая «Artemis». Экипаж последней в условиях постоянного давления со стороны «Синергии» не сумел справиться со своей тактической задачей и пропустил «Audi» вперед, оказавшись непосредственно перед нашей яхтой. Такая позиция (с учетом того, что «Audi» и «Cristabella» не оторвались слишком уж далеко вперед) нас полностью устраивала, и, как ни старались шведы стряхнуть нас с хвоста, им это не удалось.

На финише «Artemis» – четвертая, «Synergy» – пятая, по 41 очку у каждой яхты – и третье место у нас благодаря двум ранее завоеванным первым местам! Впервые в истории чемпионатов мира в классе «Transpac 52» российский экипаж попал в тройку призеров. Трех лет серьезной и напряженной работы Валентину Завадникову и его партнерам-единомышленникам хватило на то, чтобы вывести ранее никому не известную российскую команду на подиум одного из серьезнейших соревнований – в первую тройку мира. Это, безусловно, огромный успех и самой «Синергии», и отечественного парусного спорта в целом. И испортить его не может даже то, что в чемпионате-то, как ни крути, не при-

нимала участие одна из сильнейших команд – новозеландская ETNZ. Но это – ее личное дело. Чемпионат есть чемпионат, каждый волен принимать в нем участие или нет. А счет – он на табло, как говорится. Мы – бронзовые призеры чемпионата мира, и точка!

После финиша регаты я взял короткое интервью у Жени Неугодникова, поинтересовавшись, как ему удалось так удачно «вписаться» в новый для себя класс и как прошло освоение этой яхты (кстати, по лицу Жени хорошо было видно, каких сил стоила ему эта «бронза»: он в прямом смысле выглядел на несколько лет старше, чем всего четыре месяца назад на итоговой пресс-конференции «Парусов Белых ночей»). И вот что ответил Евгений:

«Этот успех вполне логичен. Во-первых, экипаж уже давно гоняется на этой яхте и плотно освоил ее, во-вторых, двое опытных иностранных спортсменов – Крис Даусон и Род Мэйн (тактик и настройщик грота – Прим. А.Г.), которые очень хорошо знают эту лодку, сильно помогли мне как своей работой – удачными тактическими решениями и хорошей настройкой грота, так и советами по ведению яхты на скорость. Очень важно, что на яхте не было лишних «нервов», команда была спокойна, обстановка на борту – комфортной. Вот все это вместе взятое, видимо, и позволило ребятам делать

свою работу на высочайшем уровне. Не было каких-то внутренних проблем, которые могли послужить причинами поражения.

Может быть, я и не всегда хорошо рулил, но Крис и Род постоянно подбадривали меня. И, даже указывая мне на мои ошибки, никогда не сваливали на меня вину за неудачные приходы. Так что с каждым днем ко мне приходило все больше и больше уверенности.

Конечно, сегодня мы оказались в роли догоняющих, но старт взяли хорошо и, если даже вначале немножко не угадали со стороны дистанции, тем не менее, смогли догнать «Artemis» и не отпустить его от себя больше, чем на одно место. Мы постоянно давили на тройку наших соперников, заставляли их ошибаться, и не дали им уйти вперед дальше, чем нужно».

Итак, сезон 2010 г. закончен. На 2011 г. команда имеет большие планы – она строит новую лодку практически по тому же самому проекту Шона Каррика, что и «Quantum»: обе яхты будут различаться лишь деталями планировки и оборудованием. 10 апреля наша лодка должна быть на воде, и мы сможем готовиться к участию в «Audi MedCup 2011». Существующая же лодка будет продана – как «призовую», ее купят за хорошую цену (хотя не все члены команды одобряют это решение, считая, что лучше было бы «допилить» нынешний корпус под меняющиеся в очередной раз правила). Параллельно с этим команда осваивает новый для себя класс «RC 44» (в нем гоняется уже полностью отечественный экипаж) и имеет некоторые виды на участие в Кубке «Америки» (впрочем, это вопрос еще окончательно нерешенный, сложный и очень дорогой). Общая же цель Валентином Завадниковым озвучена весьма конкретно – создать профессиональную отечественную команду, способную успешно гоняться практически в любом классе крупных яхт.

Нельзя не сказать, что это у него здорово получается... ■

Автор благодарит команду «Синергия» за приглашение на регату и Нико Мартинеза – за приятную совместную работу