

Это было испытание для нервов

Французский город Киброн, где в 2010 г. проходил чемпионат мира в классе «Микро», принес российским яхтсменам победу: снова, как в 2009 г. в Москве, наш спортсмен поднялся на первое место пьедестала почета, но в этот раз им оказался екатеринбургский гонщик Максим Таранов. Из чего складывался успех, новый чемпион мира рассказал в беседе с нашим корреспондентом.



– Максим, давай начнем с самого начала – с чего началась подготовка к чемпионату?

– С того, что мы постарались провести работу над ошибками. В 2009 г. на чемпионате мира в классе «Микро», который проходил в Москве, мы не выиграли ничего, хотя приехали туда с настроением на победу. У нас была хорошо подготовленная лодка типа «Рикошет-559», мы сами были в отличной форме, но стали только четвертыми. Виной, честно скажу, были упущения плюс самоуверенность (а мы на своей лодке в том сезоне выступали очень неплохо). Радовало, что победил екатеринбуржец Евгений Неугодников, наш человек, что в призерах много лодок нашей, «спреевской», постройки, но личный результат огорчил.

Огорчила и лодка. Был случай, когда в длинной гонке надо было идти в галфвинд при сильном ветре. Рядом с нами шли Неугодников, Никифоров и три французских экипажа, они на одном из порывов стали уходить вперед, а три российские яхты буквально

встали. Это было очень неожиданно, потому что наши на «Рикошетах» обычно ходили быстрее остальных. После этого появилось желание спроектировать и построить лодку, которая была бы эффективна на любых курсах относительно ветра и могла бы глиссировать в галфвинд. А это сложно сделать в правилах класса «Микро».

– Как все-таки случилось, что свою чемпионскую лодку ты спроектировал сам?

– Мы обратились к Юрию Ситникову с просьбой спроектировать новую лодку, которая не была бы похожа на предыдущую. Но, как ни рисуй, получался «Рикошет»! Что делать человеку, который хочет выиграть чемпионат мира в классе «Микро», но у него нет желаемого проекта? Я потихоньку начал рисовать эскизы на бумаге, а когда оказалось, что у заказчика вдруг кончились свободные деньги и проект Юрия Ситникова «заморозили», мы в «Спрее» решили, что будем строить лодку по моему проекту. Вот это уже было серьезно, пришлось «переводить» проект в компьютер и считать,

считать, считать... Например, серьезной задачей стало обеспечение прохождения теста на кренование.

Важно, что меня поддержал Сергей Кисляков, директор ООО «Спрей», без помощи которого не было бы и победы в 2010 г. На деньги «Спрея» и компании «Казарин и К» постройка началась. Примерно в это же время на «Спрее» побывал Андрей Билль, владелец «Рикошета-559», на котором Женя Неугодников стал чемпионом в 2009 г. Наш проект (лодка и планы на чемпионат мира) заинтересовал его так, что он тоже решил поучаствовать в нем. В марте прошлого года у нас уже были корпус и палуба, а в апреле лодка была готова полностью.

– Удалось «обкатать» лодку, проверить ее перед чемпионатом?

– У нас было мало возможностей для этого. В начале мая, как только сошел лед, мы вышли на воду. Очень было интересно понять, как поведет себя наше творение, встанет ли с положенным по правилам класса грузом

на топе мачты, будет ли ходить так, как задумывалось. В общем, занялись проверкой всего. Тут надо учесть, что я не профессионал в конструировании яхт, хотя и знаю о них многое, и чужие проекты изучал самым внимательным образом. В целом все понравилось, лодка оказалась быстрой и в штиль, и в сильный ветер, хотя, как все понимают, без спарринг-партнера и «бревно» будет выглядеть быстрым, так что я все равно был не вполне уверен в ее ходовых качествах. Потом лодку увезли в Москву, Андрей Билль несколько раз выходил на ней на воду, но эти выходы тоже нельзя назвать серьезной проверкой.

Первой регатой и первой «прикидкой» с серьезными соперниками для этой лодки стал «Банковский кубок». В ходе этих соревнований, например, однажды перед гонкой упустили фал в мачту, пришлось за «рекордные» 15 минут проводить его заново. К тому же регата проходила в штилевых условиях, что тоже не облегчало жизнь. В нескольких штилевых гонках мы оказались первыми, считая, впрочем, что лодка ни при чем, а роль сыграло мастерство экипажа. А вот в последний день задуло прилично, и я



понял – лодка «бежит»! Мне не слишком хорошо удается старт, я никогда на «Рикошетах» не был впереди всего флота на первом знаке, а в этот раз все получилось. Победа в регате осталась за нами. Это была единственная регата перед чемпионатом, в которой мы участвовали.

– Но тренировки все-таки были?

– Мы поступили очень правильно, приехав в Киброн за неделю до первого старта. Успели за это время привыкнуть к местной акватории, опробовать лодку в свежий ветер, освоиться с новой для нас системой проводки снастей, в общем, подготовить себя к

чемпионату без скидок. Получилось даже поработать в спарринге с Владимиром Баженовым, который привез во Францию тот самый чемпионский «Рикошет-559». Мы шли быстрее в любых условия, что вселяло надежду. Тренировочную гонку чемпионата выиграла с большим отрывом, наш основной соперник Петр Тарнацкий пришел вторым. Расплатились мы за это счастье в первой же зачетной гонке. Ветер был слабый, я стартовал плохо, на первом знаке оказался чуть ли не пятнадцатым, все наши – впереди плотной группой, Тарнацкий – первый. Смогли прийти только десятыми. Испытали шок – это слабо сказано.

Во второй гонке стартовали с таким расчетом, чтобы идти свободно, пусть не по самой выгодной стороне, зато не в толпе, с чистым ветром, позволяя лодке показать все, на что она способна. Тактика оправдалась, мы закончили гонку третьими, первым оказался Тарнацкий. В следующей гонке были уже вторыми. К четвертой гонке раздуло, и мы пришли первыми с отрывом минут в восемь. Хотя планы на титул строить было рано.

– Как затем складывалась ситуация?

– К тому времени, когда мы улуч-



шили свои результаты, Тарнацкий остался нашим главным соперником, он был наиболее стабилен, а остальные претенденты на титул чемпиона уже имели фальстарты. Дотянуться до нас с Петром они могли, но им нельзя было ошибаться, что сказывалось на психологическом состоянии. В общем, мы втянули Тарнацкого в позиционную борьбу, контролируя его со старта и до финиша, навязывая ему правила игры. В результате приходили четвертыми, пятыми, стараясь сделать так, чтобы Петр был еще ниже в таблице результатов гонки. Не всегда получалось, но мы добивались того, чего хотели. В одной из гонок я пришел одиннадцатым, а Петр семнадцатым – так низко мы еще не падали.

Самой интересной в этой борьбе стала маршрутная гонка на 21 милю. Сложность заключалась в том, что роль поворотных знаков дистанции исполняли обычные навигационные. Конечно, перед гонкой каждому экипажу дали координаты всех поворотных знаков и их фотографии, но знаков там огромное количество, попробуй найди нужный... Зато в этой гонке у нас был шанс проверить, как лодка идет в тот самый галфвинд, который не давался нам на предыдущем чемпионате. Мы вышли к первому знаку четвертыми, а к следующему привезли всем отрыв метров в 400 как раз в тот самый галфвинд. Лодка летела! Идем и думаем – это успех, Тарнацкий – одиннадцатый, ему нас не догнать...

Но следующий участок маршрута проходил в полный бейдевинд, и тут вся наша радость моментально улетучилась, потому что мы увидели, как Петр с самого низа обходит весь флот, точно стоячий, и приближается к нам! Только что ты был гарантированно первым, а теперь снова нужно бороться, или не видать тебе чемпионства. И мы сцепились вплотную, благо у меня есть опыт матчевых гонок и я знаю, как оттеснить соперника от знака, как не дать ему даже подумать, что он может оказаться впереди. Так мы шли всю вторую половину дистанции. Финиш увидели буквально за милю и поняли, что сильно отклонились от правильного курса. Коорди-



Лодка проекта «SM 550» построена из полиэфирного стеклопластика в матрице, рассчитанной на съем двух-трех корпусов. Точность компьютерного проектирования позволила монтировать набор и элементы внутренней обстройки без подгонки в размер, что снизило стоимость постройки и благоприятно повлияло на общие расходы. Полностью снаряженная лодка обошлась в 17 000 евро, яхты конкурентов на 5–7 тысяч евро дороже. Спонсором команды на чемпионате стала корпорация «Газэнергострой».

нат финиша у нас не было, организаторы уведомили, что он будет возле яхт-клуба, но где точно, мы не знали. У меня в команде один из шкотовых постоянно следил за знаками, и мы смогли быстро сориентироваться. Как было поставлено дело у Петра, не знаю, но он точно не понял, что мы оба не там, где должны быть. Это был наш шанс. Когда настало время идти к финишу, я сделал вид, что проиграл, Петр счастливый ушел вперед и заметил наш поворот, когда уже было поздно. Он проиграл на финише 50 м!

Я до сих пор считаю, что эта тяжелая для нас обоих гонка стала ключевой во всей регате, поскольку потом Петр начал совершать ошибки, нервничать. В последний гоночный день должны были состояться две гонки, но

ветер стихал. В первой гонке при совсем слабом ветре Петр шел быстрее нас, и мне его было не догнать. Математика проста: у нас три очка преимущества, и чтобы не потерять лидерство, можно отдать только два, а это возможно, если он придет первым, а мы как минимум третьими. В борьбе с Геннадием Свистуновым желанное третье место стало нашим. Оставалась последняя гонка, и мы были впереди соперника. Это и хорошо, и тяжело, потому что последнюю гонку откладывали несколько раз. Но когда ее, наконец, отменили совсем, у меня не было сил радоваться чемпионству.

– Что в итоге оказалось важнее – лодка или профессионализм экипажа?

– Мастерство экипажа имеет значение, но если бы у нас был прежний «Рикошет-559», чемпионом стал бы Тарнацкий. Думаю, сказало и то, что лодка хороша, и то, что мы были в форме, и даже то, что наша стоянка располагалась довольно далеко от всех остальных и нам никто не мешал, не задавал лишних вопросов. Мы удержались в слабый ветер, не провалились – в этом заслуга скорее экипажа. Хорошо шли и в сильный ветер – тут явно работали качества лодки. А ветер был разным.

– Из чего состоит твоя профессиональная парусная жизнь?

– В основном участвую в бизнес-регатах, чтобы заработать за счет парусного спорта. Главная мечта «профи» – зарабатывать деньги любимым делом, и я не исключение. Я не участвую сейчас в матчевых регатах просто потому, что, во-первых, трудно достать денег, во-вторых, сложно планировать заранее, куда поехать. Я могу, предположим, заявиться на регату, а мой шкотовый, он же спонсор, в нужный момент по тем или иным деловым обстоятельствам поехать не сможет. А как известно, замена подготовленного члена экипажа на человека со стороны к хорошему не приводит. Кроме того, работаю спортивным директором в ООО «Спейс».

– Что ты думаешь о перспективах спонсорской поддержки парусного спорта в России?

– Спонсора в России найти очень

сложно, потому что большинство бизнесменов в стране чувствуют себя не слишком уверенно – сегодня у них все в порядке, а завтра может быть что угодно. Думаю, финансовая поддержка паруса вряд ли станет массовой.

Мне кажется, в России возможен только один ее вариант, когда хозяин не только дает деньги команде, но и сам гоняется. Он может не быть профессиональным яхтсменом, но если участвует в регатах, то будет поддерживать и команду, и новые лодки покупать. Это другой уровень понимания парусного спорта, но спонсорством в чистом виде это назвать сложно.

Трудно говорить о перспективах финансовой поддержки парусного спорта в России, когда на всю страну лишь один серьезный журнал пишет о парусном спорте, а по ТВ нет ни одной передачи о яхтинге. А как можно поддерживать гонщиков, если не знаешь, что такое парусный спорт вообще?

– *Есть ли у тебя программа тренировок? Ты тренируешься самостоятельно или кто-то тебе помогает?*

– Сейчас только сам. Так тренироваться, как это делает Женя Неугодников, не получается, потому что надо

зарабатывать на жизнь. Но, скажем, во время перегонов я учусь рулить, что хорошо развивает «чувство лодки». Плюс всегда надо поддерживать высокую скорость, чтобы потратить на перегон как можно меньше времени. Когда приглашают на яхту опытом поделиться, всегда иду, потому что это тоже своего рода тренировка – учить других людей эффективно управлять яхтой.

– *Что ты думаешь о положении детского парусного спорта в России?*

– Не могу об этом судить, потому что уже давно, больше пяти лет, не работаю тренером, соответственно, не очень хорошо знаю положение дел. Когда уходил с этой работы, меня угнетало то, что на детский спорт нет денег, лодки в крайне неудовлетворительном состоянии, они старые, их мало, на всех не хватало, а новых никто не покупал. Не было даже катеров для тренеров, по крайней мере у нас на Урале, транспорта, чтобы довести спортсменов к месту соревнований. О чем тут говорить... Тренеры есть хорошие, они могут научить ребенка правильно гоняться. Но у нас нет той ступеньки, которая позволяет качественно перейти из детского спорта во

взрослый. Нам еще везет, что в стране появляются такие гонщики, как Евгений Неугодников, Сергей Мусихин. Так что могу утверждать, что хорошие спортсмены появляются не благодаря существующей системе детского парусного спорта, а вопреки ей.

– *А профессиональный парусный спорт в нашей стране есть?*

– Думаю, да. Можно даже говорить о том, что профессиональный парусный спорт у нас можно поделить на три направления. Первое – это команды типа «Синергии», которые заняты в спорте высоких достижений, скажем так. Второе – те спортсмены, которые нашли свой заработок на бизнес-регатах, куда их приглашают владельцы яхт, желающих не только хорошо погоняться, но и выиграть пару-тройку соревнований. Третье направление – те же бизнес-регаты, но когда уже не яхтсмена-профессионала приглашают в экипаж, а он сам набирает команду для участия в гонках. Команда, естественно, платит своему шкиперу за такую возможность. ■

Беседу вел Игорь Чернов, Екатеринбург. Фото Антона Титаренко

