

Золотая бронза «Синергии»

Российская яхта заняла третье место в первой регате новой серии «Louis Vuitton Trophy»

Решение о создании нового цикла регат «Louis Vuitton Trophy» было принято в сентябре 2009 г. в качестве альтернативы Кубку «Америки», погрязшему в судебных разбирательствах. Его участниками стали профессиональные парусные команды, ранее гонявшиеся в отборочной серии Кубка «Америки» – регате «Louis Vuitton Cup» («Кия» № 222). Фирма «Louis Vuitton», бывшая многолетним титульным спонсором Кубка, приняла решение устроить собственную профессиональную серию гонок на яхтах класса IACC, т.е. на тех же самых, на которых и проходил ранее розыгрыш старейшего спортивного приза мира. Каждая регата серии будет состоять из трех этапов: два раунд-робина (встречи «каждого с каждым») для всех восьми участвующих команд, затем нокаут-серия (серия гонок на выбывание), полуфинал и финал.

*Иноземный, глянь-ко, с берега народ –
Мимо русский Ванька по морю плывет!
Александр Городницкий*



Первые гонки «Louis Vuitton Trophy» прошли с 7 по 22 ноября 2009 г. на Лазурном побережье Франции в водах залива Ангелов, прямо напротив Английской набережной Ниццы. В них приняли участие лучшие парусные команды мира: «Azzurra» (Италия), «BMW Oracle Racing» (США), «Emirates Team New Zealand» (Новая Зеландия), «Artemis» (Швеция), «Team Origin» (Великобритания), а также французская команда «TFS – Pages Jaunes» и смешанная немецко-французская «All4One». Россию представляла парусная команда «Синергия» (капитан В. Завадников, председатель Комитета Совета Федерации по промышленной политике). Кубковые яхты IACC, на которых соревновались спортсмены, перед каждым из трех этапов регаты разыгрывались по жребию (обычная практика для матч-рейсов), что позволяло (отчасти) смягчить влияние отличий в конструкции и оснастке на финальный результат, но разрешало экипажам перед гонками спокойно настраивать лодки.

Накануне соревнований никто из именитых участников, пришедших на регату, не ожидал, что на «Louis Vuitton Trophy» в Ницце выступление российской «Синергии» станет действительно триумфальным. Начало соревнований оказалось сложным для команды. Для российского экипажа, собранного в этом составе специально для гонок на яхтах класса IACC, это была первая совместная регата. Кроме того, вообще ни у кого в России не было опыта гонок на подобных яхтах и знания особенностей их настройки. Однако наши ребята умеют учиться, о чем свидетельствует четырехлетняя практика гонок на яхтах класса «Transpac 52» с постоянным улучшением результатов, и привлечь известных западных специалистов. Выход был найден и в этом случае: на руль яхты встал очень опытный польский рулевой Кароль Яблонски (большой, кстати, специалист именно по



матч-рейсам), с юных лет прекрасно говорящий по-русски.

Капитан и совладелец «Синергии» Валентин Завадников: «Иностранцы в команде сейчас нам нужны не для того, чтобы побеждать за нас, а чтобы делиться с нами знаниями».

Накануне регаты «Синергия» тренировалась в Валенсии. Однако это были, по сути, считанные часы подготовки, в то время как некоторые из команд-соперников существуют уже по много лет. Кроме того, на «Синергии» лежала и большая моральная ответственность, поскольку она впервые в истории представляла страну на столь высоком уровне. Ранее только однажды, в далеком уже 1992 г., Россия заявляла команду на отборочные гонки Кубка «Америки», но так и не приняла участия в них.

Три матча и три поражения в раунд-робинах понадобились экипажу «Синергии», чтобы освоиться в водах залива Ангелов. Первое поражение гонщики потерпели от команды «TeamOrigin» – в немалой степени потому, что перед стартом не уступили дорогу приводившейся британской лодке и были наказаны по правилу 11. Увы, отыграть наказание не удалось – отрыв, составлявший в середине гонки более 4 минут, к финишу сократился до 59 секунд, но и только. Наши яхтсмены

в этой гонке выступали на лодке под номером GBR 75. Эта яхта, кстати, имеет довольно интересную и славную историю: она была построена по проекту Р.Фролийка в 2003 г. для команды «Alinghi» и в 2005 г. стала чемпионом отборочной серии «Louis Vuitton America's Cup Champion». При этом в самом финале Кубка яхта не участвовала ни разу, а использовалась лишь в качестве тренировочной и спарринговой. Забавно, но в свое время GBR 75 принадлежала «TeamOrigin», которая намеревалась выступать на ней в 33-м сезоне Кубка. Сейчас же британцы гонялись на FRA 93, занявшей в 2007 г. шестое место в серии «Louis Vuitton» (8 побед, 12 поражений). Другую победу в первый день регаты одержали новозеландцы против «TFS – Pages Jaunes».

Второй жестокий урок нам преподнесли новозеландцы. Матч, начавшийся фальстартом «Синергии», до странности оказался похожим на одну из первых гонок в Кальяри («КиЯ» № 222). Наша яхта провела отличную гонку, смазав лишь финал. Начав с фальстарта, она обогнала соперницу на первой лавировке и к верхнему знаку уже лидировала. После этого на фордевинде «киви» вырвались вперед (судя по всему, дуэль на попутных курсах, особенно в слабый ветер – одно из самых уязвимых мест нашей команды), но «Синергии» удалось вернуть себе лидерство на второй лавировке. В ходе гонки ветер четыре раза менял направление на 90°, варьируя скорость от 5 м/с до полного штиля.

Наша команда, имея отрыв около



пяти корпусов, шла первой почти до самого финиша, но буквально перед ним просто встала, так как ветер скис. В это же самое время «ETNZ» непонятно каким образом поймала порыв, находясь на расстоянии всего 10 корпусов от финиша, и обошла «Синергию». «Индивидуального» ветра новозеландцам хватило ненадолго – за два корпуса до финиша их яхта его потеряла и уже просто по инерции дотянулась до финишной линии. «Синергия» проиграла «ETNZ» чуть более 20 секунд. Обидное поражение, но здесь новозеландцам невероятно повезло уже безо всяких подставок с нашей стороны. Однако опять же повторю мудрость Г.Жеглова: «Кому повезет, у того и петух снесет».

Дин Баркер, шкипер «Emirates Team New Zealand»: «Сегодня были не те погодные условия, в которых нам хотелось бы гоняться. Нам пришлось немало потрудиться, чтобы догнать «Синергию». Она должны была выиграть гонку, но в том положении, в котором русская яхта оказалась перед финишем, это стало невозможным».

Эта дуэль вызвала много эмоций – как-никак, в матче с «самыми крутыми парнями мира» (в парусном, естественно, смысле) россияне контролировали гонку практически с самого старта и до ее завершения. На следующий день утренняя газета Ниццы вышла с заголовком «Русские на «Синергии» были в двух шагах от успеха и чуть не сняли скальп с новозеландцев».

Третий проигрыш «Синергии» был в гонке против «Artemis». Здесь подвела техника: на третьей минуте у «Синергии» порвался гика-шкот. Ребята довольно быстро исправили неполадку, но за это время «Artemis» ушла вперед: «Синергия» проиграла на финише всего 9 секунд. Три гонки, три поражения: начальная часть новой регаты сложилась для наших ребят неудачно – предпоследнее место в общем зачете.

Свою первую победу «Синергия» со шкипером Каролем Яблонски одержала лишь на пятый день регаты над совместной франко-германской командой «All4One». «Синергия» очень удачно провела начальную борьбу и первой пересекла стартовую линию, в то время как «All4One» осталась позади, допустив ряд ошибок в предстартовой зоне (яхта взяла фальстарт и получила наказание за столкновение со стартовым судном). В дальнейшем наши спортсмены безоговорочно лидировали на протяжении всей гонки и пришли на финиш с полутораминутным отрывом.

Этот успех положил начало серии победных матчей россияне: «Синергия» одержала пять побед подряд! (Можно ли было представить такой успех перед стартом!) И первый этап регаты она завершила с неплохим результатом – пятая позиция в турнирной таблице. Второй раунд-робин она закончила уже на втором месте среди восьми команд, обеспечив себе тем самым проходление в полуфинал. Впереди по очкам были только непобедимые новозеландцы.

На регате «Синергии» удалось, как минимум, по одному разу выиграть у каждой из команд-участниц «Louis Vuitton Trophy». Среди них – и особо крутая «BMW Oracle Racing», и такие сильные и известные экипажи как британская «TeamOrigin», шведская «Artemis» и итальянская «Azzurra». Проведя успешный, но очень напряженный матч-рейс как раз с «Azzurra», «Синергия» вышла в полуфинал «Louis Vuitton Trophy», ее последний флайт, в котором она должна была выступать против «ETNZ», уже ничего не решал.

Конечно, разрыв спинакера у итальянцев дал нашим ребятам определенное спокойствие перед финишем. Но победа была бы невозможна без отличной работы команды, которая захватила преимущество уже на первом отрезке и лидировала на всем протяжении гонки. Так что неудача итальянцев принципиально уже ничего не решала – в тот момент у «Синергии» и так был хороший отрыв.

Франческо Бруни, шкипер

«Azzurra»: «Синергия» устроила нам тяжелую гонку... Это – один из лучших матчей, которые были у меня на лодках такого класса. Я получил большое удовольствие. Борьба на каждом отрезке оказалась очень плотной, и обе команды проделали фантастическую работу».

А встреча с «ETNZ» во втором раунд-робине так и не состоялась. Из-за слабого ветра гонку отменили. Команды встретились вновь уже в другом качестве. В полуфинале лидер регаты по итогам двух раунд-робинов – команда «ETNZ» – выбрала именно российскую яхту в качестве соперника для матчей, проводимых до двух побед. Стоит отметить, что «Синергию» к этому моменту уже часто называли «главным преследователем новозеландцев», не дающим последним спокойно почивать на лаврах. Во всех своих матчах «Синергия» и «ETNZ» показывали очень плотную борьбу высокого класса, а исход всех встреч решался буквально на последних секундах перед финишной прямой.

Дин Баркер, шкипер новозеландской команды:

«Россияне оказались достойными противниками, и мы быстро поняли, что если не будем хорошо гоняться, то они нас победят. Все гонки с ними были очень сложными, и для нас стало сюрпризом то, как достойно они выступали здесь на протяжении всех раундов».

В первом из полуфинальных матчей, которые проводились до двух побед, «Синергия» уступила команде «ETNZ» с 20-секундным отставанием.



В течение гонки лидерство на дистанции менялось трижды. На первых двух отрезках «Синергия» сдерживала соперников, далее лидерство перешло к «ETNZ». При огибании второго верхнего знака наша яхта ушла на правый галс и, перекрыв ветер сопернику, снова вырвалась вперед.

К сожалению, удержать лидерство (в который уже раз я пишу эти слова!) россиянам не удалось. Лавировка на фордевинд против «зубров» парусного дела оказалась им не по зубам. Счет стал 0:1.

Во второй встрече между новозеландцами и россиянами «ETNZ» еще в предстартовой зоне заработала штраф, который следовало «оправдать» путем разворота на 360°. «Синергия» стремилась идти максимально близко, чтобы помешать новозеландцам нормально «раскрутиться». Незадолго до конца дистанции, новозеландцы, стараясь любой ценой не пропустить россиян вперед, начали разворачиваться и перед самым финишем столкнулись с нашей яхтой, нарушив правила еще один раз. «Синергия» первой пересекла финишную прямую, но сразу после этого «ETNZ» подала на нее протест.

В результате разбора протеста судьи пришли к выводу, что виноваты обе команды – новозеландцы за нарушение правил, а россияне – потому что не предприняли все возможное для ухода от столкновения. При этом рулевой и тактик команды «Синергия» утверждают, что никакой возможности избе-

жать столкновения, происшедшего по вине противника, у них не было. Тем не менее, судьи сняли по одному баллу с обеих команд. Счет, таким образом, остался прежним: 0:1.

«Синергия» не вышла в финал, проиграв «ETNZ» на следующий день последнюю полуфинальную гонку, но уже через несколько часов после этого поражения она сразилась с британской командой «TeamOrigin» в матче за третье место и одержала победу.

Сама гонка оказалась знаковой, если можно так сказать, очень интересной и напряженной. Перед стартом «Синергия» активно и агрессивно маневрировала, стараясь стянуть с британцев с хвоста, и был момент, когда, казалось бы, ей это удалось. Но нет – соперники навязали свои правила и удачно взяли старт правым галсом у правого знака. Наша лодка стартовала под ветром с отставанием примерно на полкорпуса. Весь первый отрезок дистанции яхты вели тактическую борьбу, находясь поодаль друг от друга, лишь изредка сходясь на контргалсах. Отрыв от британцев то падал практически до нуля, то возрастал – на фордевинд британцы ушли с преимуществом в два корпуса, на полном курсе очень быстро нарастив отрыв едва ли не до кабельтова. Чудо произошло на середине первого фордевинда. Уйдя на правую сторону дистанции, наша яхта получила хороший и сильный ветер, став стремительно нагонять свою соперницу. Когда яхты



Итоговые результаты «Louis Vuitton Trophy Nice Cote d'Azur»

1. «Azzurra» (Италия), Франческо Бруни, 11–5;
2. «Emirates Team New Zealand» (Новая Зеландия), Дин Баркер, 11–4;
3. «Synergy Russian sailing team» (Россия), Кароль Яблонски, 8–6;
4. «TeamOrigin» (Великобритания), Бен Эйнсли, 9–6;
5. «All4One» (Франция/Германия), Йохен Шуманн, 5–8;
6. «BMW Oracle Racing» (США) Эймиш Пеппер, 5–8;
7. «Artemis» (Швеция), Поль Кайярд, 5–7;
8. «TFS – Pages Jaunes» (Франция), Бертран Пасе, 1–11.

Ближайшие соревнования «Louis Vuitton Trophy» пройдут в 2010 г. – регата в Окленде (Новая Зеландия, март) и Ла Мадалене (Италия, май).

вновь сошлись, бывшее преимущество британцев сократилось практически до нуля. Хорошо разогнавшись, «Синергия» стала наращивать свое преимущество и подошла к нижнему знаку, везя сопернице более минуты отрыва (или порядка 10 корпусов). Это преимущество нашим спортсменам удалось сохранить и на верхнем знаке, не дав британцам никаких шансов отыграть его на последнем полном отрезке. Итоговый результат – почти две минуты отрыва от «властителей морей» на финише, третье призовое место регаты, море счастья и мгновенно навалившаяся на гонщиков свинцовая усталость.

Безусловно, такой исход регаты стал настоящим потрясением для английской команды, претендовавшей на более высокое место и имеющей большой опыт соревнований такого рода. Еще бы, ведь ею руководит четырехкратный олимпийский медалист Бен Эйнсли в качестве рулевого, а трехкратный медалист Ян Перси исполняет роль тактика!

И пусть наше выступление не принесло России спортивного «золота», но оно стало золотым во всех смыслах этого слова: первый же опыт отечественной команды на регате такого уровня принес нам призовое место и дал бесценный опыт освоения весьма крупных (собственно говоря – самых крупных из сегодняшних гоночных классов) и довольно сложных в настройке яхт. Не будет преувеличением сказать, что такой результат был абсолютно неожиданным для всех. Все же мы никогда не были парусной страной со спортивной точки зрения. Так что это как раз именно та «бронза», которая стоит иного «золота»! А если учесть, что как раз в дни регаты наша футбольная сборная упустила шанс поехать на чемпионат мира, то те из футбольных болельщиков, кто не равнодушен и к парусу, получили отличную моральную компенсацию.

Титул же победителя «Louis Vuitton Trophy» разыграли между собой «ETNZ» и итальянская команда «Azzurra», которая неожиданно для

всех дважды обыграла новозеландцев в финале и получила заветный Кубок.

Кароль Яблонски, шкипер «Синергии»: «Это невообразимо, прийти сюда с такой молодой командой, выиграть восемь из десяти последних гонок, и пусть по разу, но одержать победу над всеми командами на регате».

P.S. Наверное, будет не совсем корректно приравнивать этот успех россиян к удачному выступлению в Кубке «Америки» (каким мы его знали). Но, тем не менее, мы сражались с теми же самыми (по составу) командами, которые участвовали в розыгрышах Кубка, на тех же яхтах. И заняли третье место. Если честно, то у меня просто нет параллелей, с чем сравнить этот успех.

Разве что с выигрышем чемпионата мира по футболу...

Справка:

В сентябре 2009 г. команды, ранее гонявшиеся в отборочной серии Кубка «Америки», объединились во Всемирную ассоциацию парусных команд (WSTA) в партнерстве с фирмой «Louis Vuitton», ключевым звеном в организации престижнейших парусных регат в последние 25 лет. Было принято решение о создании нового мирового цикла соревнований для команд, соревнующихся на яхтах класса IACC. Регата признана ISAF и проводится независимо от Кубка «Америки». При этом важными моментами являются отсутствие необходимости строить лодку специально для соревнований и, соответственно, доступность участия в регате для команд с меньшими бюджетами. Следующие регаты серии пройдут в 2010 г. в Новой Зеландии и Европе.