



Артур Гроховский. Фото автора

Серебряный ветер Ла-Маддалены

Соревнования «Louis Vuitton Trophy» – это новая регата на старых лодках, призванная хоть как-то заменить Кубок «Америки», с проведением которого случились очень серьезные проблемы, вызванные амбициями ряда его постоянных участников. Компания «Louis Vuitton», бывшая в течение ряда лет титульным спонсором отборочной регаты на финал этого Кубка, не захотела расставаться с пафосным соревнованием и предложила вместо него свою серию гонок. Третья регата цикла проводилась в маленьком итальянском городе Ла-Маддалена, куда и отправился корреспондент «Кия».



Новоиспеченное состязание проводится по правилам матч-рейса на тех же самых яхтах, на которых ранее разыгрывался Кубок «Америки», т.е. на лодках класса IACC, берущихся напрокат у владеющих ими команд и разыгрываемых по жребию перед каждым флайтом. Конечно, возникает законный вопрос: коль скоро яхты не совсем одинаковы (напомним, класс IACC был не моно-типным, а формульным: требовалось, чтобы значение, вычисляемое по обмерной формуле класса $(L+1.25 \times S^{1/2} - 9.8 \times DSP^{1/3}) : 0.686$, было меньше или равно 24 м), справедливы ли результаты каждого матча, поскольку лодки могут обладать различными ходовыми качествами? Что можно тут сказать? Разве что вспомнить известное изречение А.Эйнштейна: «Господь бог изощрен, но не злонамерен», трактуя его в том смысле, что вряд ли возможна фатальная предопределенность жребия, в соответствии с которой неудачник каждый раз получает «неправильную» лодку. Мастерство – оно себя всегда проявит, тем более что значительный вклад в победу в матчевых гонках вносит не скорость на дистанции, а хорошо взятый старт. А там крохи различия в

скорости и крутизне отступают перед искусством рулевого и тактика (а также перед слаженностью работы всей команды). Разумеется, ходовые качества судна имеют значение, и немалое, – но все же в ходе тех гонок, которые довелось наблюдать лично, победа в большинстве случаев одерживалась либо прямо на старте, либо при огибании знаков, либо за счет правильно выбранной стороны дистанции. Грот и стаксель тоже берутся напрокат вместе с яхтами, а вот спинакеры команды привозят свои.

На борту яхты, как и в гонках Кубка «Америки», должны находиться 17 членов экипажа плюс еще трое человек, а именно: член судейской бригады, поддерживающий связь с эмпаирами и визуально контролирующий наличие связанности между судами, телеоператор, ведущий съемку в прямом эфире, и «18-й гость» из числа VIP-персон, спонсоров либо журналистов, принимаемый на борт руководством команды. Вся эта троица находится в кормовой части лодки позади погонгика-шкота, чтобы не мешать экипажу в ходе маневров.

Отмечу, что «медийность» регаты сама по себе заслуживает того, чтобы

сказать о ней несколько слов: все гонки транслировались в прямом эфире (причем, когда приближалось согласованное с телекомпанией время его завершения – 18 ч 30 мин., старты прекращались вне зависимости от текущей обстановки и прогноза на завтра), за яхтами по дистанции постоянно шел телевизионный вертолет (а также две ТВ-лодки), напичканный новейшей электроникой так, что военные постановщики помех умерли бы от зависти (это не шутка – когда вертолет приближался к яхтам, на их борту переставала работать радиосвязь между членами экипажа, что вызывало у них вполне понятные эмоции). Здесь нужно особо остановиться на детали, практически не встречающейся в других видах парусных гонок: на высокой (более 30 м) мачте яхты в течение всего флайта «едет» один из гонщиков, обозревающий всю акваторию и дающий рекомендации тактику, какая сторона дистанции будет выгоднее после поворота (с учетом сложной акватории, зажатой между несколькими гористыми островами, это в данном случае было особенно важно). Безусловно, потеря связи с такой ключевой фигурой экипажа не может не раздражать.



Соревнование состоит из цикла регат, каждая из которых сама по себе является отдельным мероприятием: суммирования очков в течение сезона не происходит, а главный приз вручается победителю по итогам каждого из этапов состязания. В ходе первой регаты цикла в Ницце российская команда «Синергия» весьма серьезно обозначила себя, став третьей («Кия» № 223), так что наши гонщики считались одними из фаворитов. Как и раньше, в их составе было немало иностранных спортсменов. По сравнению с регатой «Audi Medcup» («Кия» № 222) в команде произошли некоторые перемены, в частности, ее покинул рулевой Сергей Пичугин, чье место занял поляк Кароль Яблонски.

Тут можно в очередной раз подискутировать – а так ли уж оправданно стремление владельцев команды составить экипаж с участием «легионеров»? На это существуют две противоположные точки зрения. Одна из них гласит, что «из наших гонщиков команду скомплектовать можно, и она даже научится огибать знаки, но побеждать не будет». Этого мнения (приведенного практически дословно) придерживаются многие на борту «Синергии». Другая заключается в следующем: а стоит ли комплектовать команду, претендующую на «золото», из спортсменов, пусть и опытных, но ни разу не испытывавших счастья победы на высшем (например, олимпий-

ском) уровне и не знающих ни цену ей, ни вкуса крови – своей и соперника? В защиту обеих позиций можно долго приводить примеры (один из наиболее памятных – например, «Косатка»), поэтому не станем отвлекаться. (Но все же согласитесь, что люди, просто отработывающие зарплату, имеют несколько иные настрой и мотивацию, нежели те, кто поднимается на борт с твердым намерением любой ценой «порвать соперника на тряпки».)

Как бы то ни было, привлечение именно Кароля Яблонски в экипаж «Синергии» в качестве шкипера – очень удачный, как мне кажется, шаг. Он знает вкус и цену победы, он гонялся в Кубке «Америки» именно на этих яхтах, у него огромный опыт в матчевых гонках, он очень агрессивный рулевой. Так что Кароль – одна из сильнейших фигур на этом поле, практически ферзь (кстати, и ростом он соответствует). Удачен в этом смысле и выбор тренера российской команды – француза Тьерри Пеппоне (тоже весьма агрессивного гонщика). У него в активе – две олимпийские медали, включая золотую. Но главное – «Синергия» была, есть и остается командой именно российской. Более того, она всеми вокруг именно так и воспринимается. Прилагательное «Russians» в ходе разговоров в пресс-центре или с судьями употребляется по отношению к ее членам без каких-либо уточнений.

Регата в Ла-Маддалене проводилась

в несколько ином формате, нежели в Ницце: вначале – раунд-робины, по итогам которых восьмерка лучших выходит в плей-офф (всего были заявлены 10 команд). В плей-офф лучшая по результатам раунд-робины команда встречается с занявшей восьмое место, вторая – с занявшей седьмое и т.д. Две худшие команды выбывают из борьбы, два победителя автоматически проходят в полуфинал, остальные четверо за право попадания в него спорят между собой. Далее лучшая по набранным очкам команда сама выбирает себе соперника – таким образом формируются две пары, гоняющиеся каждая до двух побед. Ну и, наконец, вышедшие в финал соперники спорят между собой до трех побед.

Наша команда в первой же своей гонке раунд-робинов дала понять соперникам, что настроена весьма решительно, отыграв на первом отрезке полного курса у франко-германского экипажа «All4One» не совсем удачный старт (нашей команде удалось заставить соперника обогнуть невыгодный – правый – знак ворот) и привезя ему на финише отрыв в три корпуса. Вторая гонка, на этот раз против итальянской «Luna Rossa», тоже оказалась удачной. Кароль агрессивно маневрировал перед стартом, взял старт правым галсом первым и на ветру, получив отрыв порядка 6–8 м. На первой лавировке итальянцы все же смогли «отжать» нашу яхту, уйдя в отрыв по-



рядка 100 м. Однако это не обескуражило российскую команду – вовремя сделав поворот, «Синергия» издалека «выпилилась» на верхний знак правым галсом. У итальянцев, видевших стремительно накатывающуюся на них имеющую право дороги российскую яхту, не выдержали нервы. Хотя по планшету получалось, что у них все же был запас времени для обгibanия верхнего «гвоздя» первыми, они предпочли вильнуть, уступив «Синергии» место у знака. (Конечно, «всякий мнит себя стратегом, видя бой со стороны», но «Luna Rossa» в этой ситуации даже не пыталась сражаться.) Слабые нервы обернулись для итальянцев потерей примерно 170 м: если до знака они вели с преимуществом примерно 100 м, то после – уже проигрывали 70. Отыграться им так и не удалось.

В день, когда «Синергия» провела свою вторую гонку, на регате произошел тяжелый инцидент – столкновение двух яхт перед стартом. К счастью, он обошелся без серьезных травм, но обе яхты (US 88 и US 89, принадлежащие команде «BMW Oracle Racing») были выведены из строя. У одной на верфи пришлось отрезать носовую часть, вторая получила сквозную трещину в кормовой части корпуса. До конца регаты лодки так и не вошли в строй, что серьезно замедлило ход проведения соревнования.

Очень интересной оказалась вторая гонка 22-го флайта, в которой

«Синергия» встретилась с командой «BMW Oracle Racing» – действующим обладателем Кубка «Америки». Перед стартом обе яхты очень активно маневрировали и взяли старт следующим образом: наша – первой, но под ветром, соперница пересекла стартовую линию позднее, находясь при этом на



Шкипер «Синергии» Кароль Яблонски

ветру. Преимущество нашей команды было заметным (около 30–40 м), но все же недостаточным, чтобы пройти по носу американцев при смене галсов. Эта позиция в матч-рейсе считается тактически безнадежной – яхта, идущая правым галсом пусть и позади, но на ветру, полностью контролирует соперника и может спокойно выводить его выше знака. Рыпаться бесполезно – при попытке сделать поворот противник «срезает» тебя правым галсом. Исполнить поворот через фордевинд с уходом сопернику под корму можно только от отчаяния: мало того, что при этом очень много уступаешь сопернику, так он еще может поймать тебя на фол («Кия» № 210). Американцы

первыми сделали поворот и легли на левый галс, «Синергия» осталась с внешней стороны и ничего не смогла им противопоставить на этом отрезке. Чудо произошло на первом фордевинде: шедшая борт о борт с американцами «Синергия» смогла разогнаться и обогнать их. Теперь, после обгibanия нижнего знака, уже «Синергия» контролировала ход гонки, неоднократно «сбивала» «BOR» правым галсом, вывела ее высоко за верхний знак и, в конце концов, заслуженно победила. В итоге «Синергия» выиграла первый раунд-робин, одержав пять побед в девяти гонках.

Я прилетел в Ла-Маддалену тогда, когда по итогам предварительных флайтов стало ясно – «Синергия» выходит в финальную часть регаты. Вернее, «почти ясно»: из-за сложных погодных условий график регаты скопобочился, вследствие чего судьи в последний момент отменили часть гонок, сразу решив отобрать четвертьфиналистов. Тем не менее все сложилось для нас более чем удачно – по набранным очкам «Синергия» заслуженно оказалась второй, а из регаты (не без нашего участия) был выбит такой «зубр», как «BMW Oracle Racing»!

В четвертьфинале нам в качестве соперника досталась итальянская команда «Mascalzone Latina» – единственная из трех команд хозяев акватории, оставшаяся в регате. Поэтому итальянцы шли на гонку, как в по-

следний бой, прекрасно понимая, что на них сейчас в буквальном смысле смотрит вся Италия (об этом позаботилась телекомпания RAI). Но – не сложилось. «Синергия» оказалась объективно сильнее в этот день, она выиграла две гонки и проиграла одну. Третья гонка (при счете 1:1) стала решающей. Старт мы взяли не самым удачным образом – под ветром, у самого левого конца стартовой линии. Итальянцы оказались сильно на ветру и должны были полностью контролировать «Синергию», но... Но уже через полторы минуты после старта гонки «Синергия» поворачивает на левый галс и спокойно проходит перед носом «Mascalzone Latina»! Сильно отошедший влево ветер (чего вовремя не заметили итальянцы) позволил «Синергии» с хорошим запасом пройти перед «ML» и одним галсом выйти на верхний знак. Отыграть кабельтов отрыва итальянская команда не смогла, и «Синергия» вышла в полуфинал. Остальные четвертьфинальные гонки судьи решили не проводить из-за недостатка времени.

В полуфинале нам досталось франко-германская команда «All4One». Перед этим экипаж «Синергии» сделал мне поистине царский подарок – пригласил «18-м гостем» на вторую гонку полуфинала. Чтобы было понятно мое состояние, представьте себе, что вам предложили участвовать в гонке «Formula 1», сидя за спиной Алена Проста. Или разрешили побегать по полю вместе с «Зенитом» в финале Еврокубка, или... Ну, найдите собственную спортивную аналогию.

В первой гонке полуфинала «Синергия» стартовала пусть и с подветра у левого конца линии, зато с отличным отрывом: более 100 м, причем по ходу гонки отрыв все увеличивался. С таким запасом «Синергия» уже сама диктовала сопернику тактику и, повернув на левый галс, вынудила его последовать за собой. На верхнем знаке отрыв составил почти 40 с, а после его огибания соперник допустил ошибку

– «All4One» выбрала не ту сторону дистанции и резко отстала от «Синергии». «Но не все еще было решено»: на второй лавировке противник сумел собраться и ходом обошел «Синергию», находясь у нее под ветром! На верхний знак первой вышла уже «All4One», имея почти такой же отрыв, какой у «Синергии» после первой лавировки – более 30 с. Казалось бы, было отчего опустить руки нашим парням.

И вот тут-то и выяснилось, что наш «стратег» на верхушке мачты совсем не зря ест свой хлеб и занимает такую «kozyрную» позицию. Как бы то ни было, но после поворота «Синергия» под спинакером идет именно туда, где петлей ранее «All4One» ей проигры-



вала! Но на этот раз расчет оказался точным, и наша лодка начала стремительно сокращать отрыв. Лишь когда он уменьшился до нуля, на борту соперника начали понимать, что ситуация развивается «как-то не так», и сделали поворот. Но это уже ничего не изменило: «Синергия» оказалась в удачной ветровой полосе, дующей из близкого пролива. Разогнавшись, наша яхта уходит на правый галс и пересекает курс противника, беря над ним контроль. В отчаянной попытке изменить ситуацию «All4One» перемещается на ту сторону дистанции, где только что была «Синергия». Но – увы. Ветер ушел оттуда, сопровождая именно нашу яхту. «Синергия» выигрывает первый полуфинал с хорошим отрывом – 31 с.

Во время второго полуфинала я, расположившись на корме «Синергии», втайне надеялся сделать хоро-

шие снимки яхты-соперницы у нас за кормой и крупным планом. Но Кароль в ходе предстартовой пятиминутки так заматал «All4One», что ухитрился не только поймать ее на фол (идущая впереди и снаружи «All4One» пыталась выпихнуть нас за подветренный знак, будучи связанной с нами), но и вытолкнуть на фальстарт. Заново взяв старт, франко-германская яхта уже сильно отставала от нас и решила пойти ва-банк в надежде изменить ситуацию: повернула на противоположную сторону дистанции. Этот шаг оказался напрасным – на верхнем знаке «Синергия» привезла сопернику более минуты отрыва. А ведь на нем еще висело пенальти. Счет 2:0 – и «Синергия»

в финале, вот только сделать крупноплановый кадр «All4One» у меня так и не вышло. Впрочем, я не особенно расстроился по этому поводу – эмоции, испытанные в ходе гонки, с лихвой компенсировали несделанные снимки. Быть захваченным единым порывом слаженно работающей победно настроенной команды – это, скажу вам, посылнее «Фауста» Гёте!

«После того, как я закрутил соперника на старте, вся работа фактически была сделана, и, надо сказать, противник сам мне ее облегчил. Если ты заметил, у нас получилась просто хорошая прогулка под парусом. Надеюсь, ты не в большой претензии?» – с улыбкой спросил меня Кароль после финиша.

Вторым участником финала стала «ETNZ». С одной стороны, никто в этом особенно и не сомневался, с другой – соперник мог бы быть и полегче. Первую гонку финала решили провести тут же, сразу после полуфинала – на завтра (последний день регаты) прогноз был уж очень сомнительный. В режиме трансляции для финальной гонки сделали исключение – начали в 19.00. Старт наши взяли с левой стороны – опять под ветром, но первыми и с хорошим ходом (интересно, что Кароль совершенно не боится стартовать в этой позиции и не раз демонстрировал удивительное искусство превра-



щать ее в выигрышную). Дальше началось нечто поразительное – метр за метром наша лодка ходом стала отрываться от новозеландцев. Постепенно «Синергия» наращивала отрыв, а новозеландцы выводили ее все выше и выше первого «гвоздя». Наконец, наши ребята решились и первыми легли на левый галс. В этом положении их преимущество исчезло, и «ETNZ» первой обогнула марку с хорошим отрывом. Дальше повторилась ситуация первой полуфинальной гонки: новозеландцы под спинакером уходят вправо, мористее, наша команда идет по левой бровке дистанции, ближе к берегу, и ликвидирует отставание. Отчаянная борьба на второй лавировке приводит к нашему первенству у верхнего знака, и со счетом 1:0 в нашу пользу команды отправляются на ночлег. Воскресенье обещало стать жарким...

С утра долго не было ветра. Возникло даже опасение, что гонки не состоятся – в этом случае «Синергия» автоматически становилась победителем регаты. Но после полудня все же задуло. Вторую полуфинальную гонку наши ребята выиграли с блеском – прекрасно взяли старт (первыми и на ветру), дважды «сбивали» новозеландцев правым галсом на первой лавировке, стремительно оторвались на первом фордаке и в итоге привезли им почти полторы минуты на финише: 2:0 – так грубо с новозеландцами в финале мало кто поступал.

Когда наша съемочная группа на фотоботе подошла к новозеландской лодке, на ней царил похоронное настроение – спортсмены казались полностью раздавленными. Оставалось немного – додать соперника...

Третья гонка началась необычно – агрессивная предстартовая дуэль привела к тому, что обе лодки ушли на дистанцию левым галсом. «Синергия» на этот раз была с наветра и впереди. Все усилия новозеландцев «сбить» нас на лавировке правым галсом успеха не имели – первый знак яхта под российским флагом обогнула с преимуществом более 20 с. Но вот борьбу у нижних ворот мы проиграли. Вернее, приняли решение огибать не левую (как хотели изначально), а правую марку – возникло опасение, что соперник помешает нам обогнуть левую.

«Это была серия ошибок, – скажет потом Кароль. – Мы слишком рано сделали поворот через фордевинд, что сильно сблизило нас с противником. Поэтому и приняли решение огибать другую марку, не ту, которую намereвались».

Да, экипаж не успел перенастроиться на работу «с другого борта», замешкался на бакштагах и в итоге потратил на уборку спинакера более 20 с, уйдя вдобавок сильно ниже знака. Дальше уже просто не хотелось ни смотреть, ни снимать. И такого подарка судьбы новозеландцы не пропустили (как и упущенного нами спинакер-

шкота год назад – «Кия» № 222). Они спокойно выиграли эту гонку и, воспряв духом, следующую. Счет стал 2:2, и теперь все должна была решить последняя гонка. Но не очень удачно взяв старт, «Синергия» – увы! – оказалась в положении догоняющей. Небольшой шанс исправить положение появился на втором фордаке, но он исчез вместе с порванным спинакером. Со счетом 3:2 новозеландцы завоевали почетный приз...

Конечно, обидно: были в двух шагах от победы, уже практически раздавили соперника – и вот не хватило совсем чуть-чуть. Что ж, новозеландцы не тот противник, который сдается без боя. Это специалисты высочайшего класса. Но все же, все же... В ходе регаты мы вышибли из розыгрыша нынешнего обладателя Кубка «Америки» и едва не победили одного из предыдущих – объективно сильнейшую на сегодня команду мира. Как ни крути, а это результат возросшего мастерства!

Спасибо, «Синергия», за доставленное удовольствие! Ну, а с новозеландцами мы еще встретимся...

Автор выражает благодарность команде «Синергия» (и лично Александру Пешняку, Каролю Яблонски, Андрею Корневу и Максиму Логутенко), Федерике Амелио (за виртуозное управление фотоботом), а также персоналу службы «Ambulance» в Ла-Маддалене.