

Audi MedCup 2010: сезон – новый, проблемы – старые

Главным спортивным событием в классе TP 52 в Европе является «Audi MedCup» – серия из пяти регат, где яхты этого класса сражаются как за победу в каждой отдельном соревновании, так и во всем цикле. Зачет идет по приходу, что отличает европейские регаты класса Transpac от американских, где эти яхты (вот парадокс – на своей исторической родине!) гоняются по обмеру (что, собственно говоря, полностью противоречит духу и идеологии «боксового» класса, каким является Transpac 52).



Артур Гроховский

Фото автора

Поэтому интерес европейских спортсменов к американским регатам уменьшился (не поехала туда и «Синергия»), и сейчас их внимание сосредоточилось на «Audi MedCup». Неудивительным было в этой связи и тревожное ожидание всего «транспакового» сообщества по поводу раздумий «Audi» на предмет продления своего контракта, срок которого истекал в сентябре.

В этом году правила класса немного изменились, например, сократилось предельно возможное количество парусов, находящихся на борту яхты в каждой конкретной гонке (максимум 10 плюс три штормовых) и общее их число, используемое в течение одного гоночного сезона в целом (не более 17, ранее было 24). Все это сделано для удешевления участия команд и напоминает собой аналогичные меры, предпринятые в свое время в автомобильной «Формуле-1» (там есть ограничение на количество используемых за сезон моторов). Запрещены были и определенные типы парусов – например, пресловутый «Код зеро».

Это обстоятельство, с одной стороны, действительно удешевляет участие, с другой – вызывает дополнительные сложности. За сохранностью парусов теперь приходится следить куда внимательнее, так как в случае использования полного лимита парусов (17) заменить вышедший в ходе гонок из строя парус на новый уже нельзя. Поэтому на борту «Синергии», как рассказали яхтсмены, учет времени работы носовых парусов ведется буквально поминутно – почти как ресурс авиационных двигателей. А еще надо сказать, что порой парусам не удается отработать и минуту: спортсмены поделились историей, как совершенно новехонький, еще не бывший в работе парус был... просто смыт с палубы серьезной волной в момент подготовки к огибанию знака. Конечно, такую историю можно с улыбкой рассказывать за рюмкой чая в кают-компании



яхт-клуба по окончании сезона, но в тот момент, думаю, ребятам было не до смеха. Добавлю еще: чтобы отремонтированный парус не был зачтен как новый, в процессе ремонта разрешается заменять лишь определенную долю парусной ткани – в зависимости от типа паруса она не должна превышать 20 или 30% от его общей площади.

Появились и другие нововведения. Для дальнейшей популяризации регаты введено дополнительное «гостевое место» на борту. Теперь там разрешено присутствовать либо «специальному гостю», либо журналисту, который может вести съемку прямо «с линии фронта» (при условии, что он не является носителем специфических яхтенных знаний или умений – погодных, тактических или технических). Ему запрещено также заходить вперед за погон гика-шкота и участвовать в откренивании, вывесив ноги за борт. При этом вес гостя не входит в гоночный лимит, ограничивающий суммарный вес экипажа величиной 1050 кг. Последнее означает, что реально на борту яхты может находиться не более 12 спортсменов (в прошлом сезоне их число могло доходить до 14–15). Это, разумеется, заметно увеличило физическую нагрузку на экипаж и усложнило и без того непростую схему их взаимодействия при работе на знаках. (Забегая вперед, скажу, что место журналиста на борту TP 52 тоже оказалось весьма небезопасным – в ходе только одной регаты сразу двое моих коллег получили серьезные травмы, да и реб-

рам вашего покорного слуги довелось ощутить на себе твердость кормовых релингов «Синергии».)

Иных принципиальных изменений в правила введено не было, поэтому практически все участники выступали на своих старых судах, и лишь «TeamOrigin» подготовила новую лодку, заказанную одному из самых неординарных яхтенных конструкторов современности Хуану Коуйоумджийяну.

Но вернемся к собственно регате. Первое состязание серии проходило в португальском городе Кашкайш. К сожалению всех российских болельщиков, в соревновании не выступала яхта «Valars», не было ее и на других регатах серии «Audi MedCup», так что защищать цвета российского флага пришлось лишь «Синергии», рулевым на которой вместо Сергея Пичугина шел на этот раз известный польский гонщик Кароль Яблонски. Мы уже рассказывали о выступлении нашей команды в Португалии в № 226, сейчас же вкратце напомним результаты того этапа. «Синергия» очень удачно взяла старт, выиграв одну из трех гонок первого дня и удерживаясь на втором месте в общем зачете вплоть до последних дней регаты. Но здесь усталость взяла свое – сил на длинную гонку не хватило, и, придя в ней предпоследней (напомним, очки за длинную гонку считаются с коэффициентом 1.5), наша команда в итоге завершила регату лишь седьмой из 11 участников. Победителями же ожидаемо (и заслу-



женно!) стали прошлогодние победители – новозеландцы с четырьмя первыми и тремя вторыми приходами.

Следующей была регата в Марселе. Она проходила после удачного выступления «Синергии» в «Louis Vuitton Trophy» («КиЯ» № 227), и на нее возлагались большие надежды: психологический подъем команды, на равных боровшейся с новозеландцами, должен был сыграть свою роль. Увы, наши надежды не оправдались, но, тем не менее, ребята показали хороший класс спортивной борьбы.

Уже самая первая гонка началась с неудачи – судьи зафиксировали фальстарт «Синергии», яхта была вынуждена стартовать заново, потеряв массу времени. Удивительно, но даже при таком раскладе у ребят хватило азарта и напора не финишировать последними. В итоге упорной борьбы они все же сумели стать предпоследними, а замкнули турнирную таблицу, как ни странно, грозные новозеландцы.

Зато вторая гонка вселила в нас надежды. Разъяренный предыдущей неудачей, Кароль повел себя на старте очень агрессивно. Спортсмены и журналисты, хорошо знакомые с этим гонщиком, давно знают неровность его выступлений – чтобы Кароль гонялся «на все 100», его нужно как следует «завести»: обычно именно крепкий провал должным образом стимулирует этого спортсмена. Многим в России,

например, памятны его слова: «Дельфины не тренируются – они и так умеют плавать» перед стартом самой первой регаты «Ява Трофи». В итоге проиграв ту регату вчистую, обозленный Кароль на следующий год не отрывался от тренировок и выиграл следующую «Яву» «в одни ворота».

Почти так получилось и сейчас. «Синергия» великолепно взяла старт первой у левого конца стартовой линии и долгое время лидировала, идя одним галсом по левой стороне «игрового поля», везя неуклонно преследующему ее «Quantum» несколько метров отрыва. После поворота на левый галс у нашей лодки словно открылось «второе дыхание», и отрыв стал расти, но... неудачный заход ветра убил все преимущество. Первый гвоздь с опережением около 40 с обогнул «Quantum», вторыми были наши, практически такой же расклад сохранился и у нижних ворот. К верхнему знаку отставание «Синергии» немного увеличилось, а вот потом... Потом был великолепный отрезок, где «Синергия» смогла удачно разогнаться и вырваться вперед. Белосиняя яхта лидировала практически до самой финишной линии, но... Да, это спорт. Соперник (все тот же «Quantum») уже вблизи самой финишной черты все же сумел собраться, отыграл почти 100 м отрыва и опередил нашу лодку на... 2 с! Сыграла свою

роль наветренная позиция соперника. Обидно, нет слов.

Это второе место стало лучшим за все выступление «Синергии» в Марселе, который в очередной раз показал свой суровый нрав: из-за разыгравшегося мистралья регату пришлось сократить, ограничившись лишь пятью короткими и одной длинной гонками. Увы, идя в длинной гонке четвертой, наша команда из-за неверно выбранного паруса (поставленный спинакер был рассчитан на более острые курсы) перед самым финишем потеряла позицию, став пятой. Итог регаты – шестое место и шестое же в общем зачете «Audi MedCup». Несмотря на это, руководитель команды Валентин Завадников держался бодро, и, посчитав прошедшую гонку вполне удачной, оптимистично рассчитывал на одно из призовых мест в общем зачете «Audi MedCup».

Третью регату цикла приняла испанская Барселона. Находящийся в западной части Средиземного моря, этот город практически не затрагивают сильные ветра. Прогноз обещал слабые ветра практически на всю гоночную неделю, и он начал оправдываться уже в первый день, когда гонки вообще были отменены из-за их отсутствия.

Второй день регаты принес долгожданный ветер, привычное уже для «Синергии» в этом сезоне шестое место в первой гонке и... штрафной разворот на 360° за рискованный маневр в опасной близости от яхты «TeamOrigin» во второй. Третья гонка – мы вновь стабильно шестые и девятые по итогам дня. Грустно...

Следующий день оказался для нас чуть лучше – но не сильно. Вначале гонки были отложены на два часа из-за отсутствия ветра, и, как часто бывает в таких ситуациях, напряженные томительным ожиданием ветра, не выдержали нервы у многих гонщиков. «Artemis», «Bigamist» и «Matador» заработали фальстарт в первой же гонке дня. «Заведенный» неудачей предыдущего дня Яблонски удачно взял старт, всю гонку яхта занимала хорошую позицию, практически не выходя из первой пятерки, потом стала второй, держась сразу же за безусловным фаворитом – новозеландской

«ETNZ». Лишь под самый занавес гонки «TeamOrigin» попыталась оттереть нашу яхту на третье место, почти догнав ее у нижнего знака, но эта попытка была уверенно пресечена. Урок Марселя оказался усвоенным.

Увы, дальнейшее наше выступление на регате проходило в уже знакомом духе «блеснуть и провалиться». Пятую гонку яхтсмены буквально вымучали – стартовали одиннадцатыми, финишировали седьмыми. Шестую опять начали очень активно и агрессивно – и даже сумели выпихнуть «Luna Rossa» на фальстарт, но практически тут же «свалились» сначала на четвертое место, потом – на шестое и окончательно финишировали лишь восьмыми, заняв седьмое место по итогам двух первых дней. Третий день не принес улучшения – 3-е, 8-е и 11-е места, по-прежнему седьмые в общем зачете. Из-за сдвинутого графика регаты, вызванного одним штилевым днем, организаторы отменили длинную гонку, так что шанса прорваться вперед, хорошо выступив в ней, спортсмены лишились. Впрочем, от четвертого места

в регате их отделяли всего семь очков, так что шансы на удачу еще были – правда, скорее, лишь теоретические.

Так и оказалось – в поисках «своего» ветра в последней гонке наши ребята пошли ва-банк, направившись в море, в сторону от соперников, но ветер получили лодки, державшиеся ближе к берегу. Максимум, чего смогла добиться «Синергия» в этой гонке – это финишировать девятой. Увы, и это место удержать не удалось: на финише наш экипаж нарушил правила и был дисквалифицирован. Десятое место в регате и восьмое – в общем зачете. По сути – провал. Эта позиция явно ниже наших возможностей.

Валентин Завадников в интервью «Кия» так прокомментировал эту ситуацию: «Занятое нами невысокое место, по моему мнению, есть результат того, что мы сильно перегрузили команду, заставив ее участвовать фактически в режиме «нон-стоп» в трех крупных регатах подряд: после гонки в Ла Маддалене мы практически без отдыха выступили в Марселе, а потом направились сюда, в Барселону. Это –

очень большая нагрузка на людей. Ну, и наша лодка не очень любит слабые ветра, она лучше идет по средним и сильным. Но в целом, занятое нами место – объективно».

Замену Сергея Пичугина на Кароля Яблонски капитан команды объяснил следующим образом: «Перед началом каждого гоночного цикла мы пытаемся понять задачи на текущий сезон. Было принято принципиальное решение идти в гонки класса IACC – в «Louis Vuitton Trophy». Пичугин никогда в жизни не гонялся на таких яхтах. Учить его времени не было. Поэтому у нас практически не оставалось выбора – нам нужен был шкипер, имеющий успешный опыт выступления на кубковых яхтах (это – раз) и близкий к нам по языку и ментальности (это – два). Рулевых, удовлетворяющих этому критерию, в мире всего двое: это поляк Кароль Яблонски и немец (восточный, поэтому у него нет проблем с русским языком) Йохан Шуманн. Взвесив все, мы выбрали Кароля».

Немногом лучше стала для нас и регата в Картахене. Всего лишь один



второй приход и ставшее уже, увы, традиционным шестое место.

Некоторый реванш, как и в прошлом году, удалось взять лишь в финале «Audi MedCup», который проходил в итальянском городе Кальяри. Здесь вплоть до заключительного дня наш экипаж находился на второй строчке турнирной таблицы. Особенно удалась пятая гонка – в ней все совпало для наших ребят. Удачно стартовали, выбрали правильную сторону дистанции, дул хороший ветер, при котором «Синергия» идет очень быстро и чуть-чуть (по словам экипажа) круче других лодок. После выигрыша в этой гонке наша яхта всего на одно очко (19 против 18) отставала от лидера регаты – «Matador».

Однако всего одна ошибка в завершающей гонке сезона – и наша яхта оказалась отодвинутой на четвертое место. Всего одного очка не хватило, чтобы удержаться на втором. Тем не менее четвертое место в регате серии – это на сегодняшний день повторение лучшего результата «Синергии» в «Audi MedCup» за всю трехлетнюю историю выступлений в ней (напомню, прошлый сезон «MedCup» «Синергия» тоже завершила четвертой). Увы, пока это, видимо, наш объективный предел. По итогам сезона «Синергия» завершила участие в цикле «Audi MedCup 2010» все на том же навязшем уже в зубах шестом месте.

Тем не менее: за три года команда поднялась если и не на самые вершины мирового паруса, то вплотную к ним.

Из «темной лошадки» и «мальчика для битвы» она превратилась в довольно агрессивного бойца, о котором с уважением отзываются самые тертые «зубры» профессионального паруса – такие, например, как тактик «Artemis» Поль Кайярд или шкипер «Quantum» Терри Хатчинсон. Такой успех заслуживает самой высокой оценки. И – желательного – появления последователей в России, с чем пока, увы, крайне туго...

Но не будем о грустном и перейдем к приятным новостям: во-первых, компания «Audi» сочла выгодным для себя спонсорство данной регаты и продлила контракт еще на три года! Это означает, что развитие класса в Европе продолжится.

Во-вторых, российская команда приняла решение о строительстве новой лодки, заказав ее проект все тому же Шону Каркику («автору» золотого и серебряного – «ETNZ» и «Quantum» – призеров этого сезона), и уже 10 апреля 2011 г. она должна быть на воде (как заявляется, яхта будет практически систершипом новой «Quantum» с некоторыми отличиями в планировке и оборудовании). Впрочем, не все гонщики рады этому обстоятельству, считая, что лучше было бы доработать имеющуюся (и весьма неплохую!) яхту под меняющиеся в новом сезоне правила.

В-третьих, в составе команды произошли существенные перемены. Было вновь решено заменить одну из ключевых фигур на борту – шкипера. «Синергия» таким образом и далее

движется ранее объявленным курсом на формирование полностью национальной профессиональной парусной команды и меняет Кароля Яблонски на Евгения Неугодникова. Все-таки менталитеты у братьев-славян оказались чуточку разными – по словам В.Завадникова, Кароль так и не научился полностью доверять нашему экипажу. Возможно, немецкий шкипер в этом контексте был бы лучше. Но, забегая чуточку вперед, скажу – похоже, решение о выборе Жени в качестве рулевого оказалось верным.

Но это уже другая история, о которой, надеюсь, вы прочтете в следующем номере. Ах да, и еще «Синергия» теперь принимает участие в гонках класса RC 44. И как раз в тот момент, когда пишутся эти строки, команда выступает на чемпионате мира в этом классе на своей новой лодке. Так что слова Валентина Завадникова: «Для молодого спортсмена, чего-то добившегося в парусе и желающего продолжать свою гоночную карьеру, «Синергия» – это шанс», выглядят не пустой бравадой.

Удачи, «Синергия»!

P.S. Как стало известно уже в момент верстки номера, гриндер (и по совместительству совладелец) нашей команды Михаил Тузов включен в состав совета директоров управляющей группы Кубка «Америки» – ACRM (America's Cup Race Management). «Что-то будет...», как пел Виктор Берковской в знаменитой бард-опере 80-х гг. Подождем...

Автор благодарит команду «Синергия» (и лично Сашу Пешняка и Максима Логутенко) за возможность принять участие в гонке на борту «Синергии», а Сергея Кучеренко и его золотые руки – за быстрое и профессиональное «лечение» фоторюкзак, и Юрга Кауфмана – за полезные советы по ведению фотосъемки

