



# Сияние «Красной звезды» К 30-летию синдиката Red Star 92

Андрей Петров

Фото из архива команды

Кубок «Америки». Об этой старейшей из ныне существующих регат, положившей начало современному матч-рейсу, известно практически все: история, участники, результаты гонок... В наступившем году исполняется тридцать лет 28-му розыгрышу знаменитого трофея — Кубка «Америки» 92. Чем же он примечателен? Дело в том, что именно тогда яхтсмены из Советского Союза предприняли попытку участия в гонках Кубка.



Об этом в свое время было написано буквально несколько статей, но целостной картины событий они своему читателю не предлагают. Сразу по окончании завершившейся в январе 1992 г. кампании был подготовлен документальный фильм, который затем показали в США, Новой Зеландии, Швеции, Финляндии... Но только не у нас: российское парусное сообщество оказалось в информационном вакууме, постепенно заполняемом самыми нелепыми слухами и домыслами.

Между тем история строительства яхты и подготовки команды к участию в одном из ярчайших турниров в мире паруса, несомненно, заслуживает того, чтобы

рассказать ее последовательно и прямо. Сегодня наша первая за 30 лет попытка сделать это, опираясь на воспоминания очевидцев, а также оказавшиеся в нашем распоряжении официальные документы и переписку тех лет. Спасибо всем, кто архивировал и все это время бережно хранил бесценные свидетельства тех далеких событий! Теперь мы имеем возможность познакомить и вас с фактами, а также выводами, к которым пришли после подробного изучения архивов.

## Начало

Идея участия в Кубке «Америки» овладевала умами советских яхтсменов задолго до перестройки. Говорят,

Олег Ларионов, руководитель синдиката,  
главный конструктор, президент Океанского гоночного  
клуба Санкт-Петербурга

первую заявку от СССР планировали подавать еще в конце 70-х гг. Но все расстроилось уже на самой ранней стадии. В феврале 1989 г. к этому вопросу снова вернулись, проведя совместное совещание представителей яхт-клубов Таллина, Москвы, Ленинграда, Одессы и Потти. Инициатива исходила от знаменитого яхтсмена Тимира Пинегина. Правда, и на этот раз дальше разговоров дело не пошло. В общем, к моменту, когда окно в мир окончательно распахнулось и в стране подул ветер перемен, идея эта уже витала в воздухе.

В том же 1989 г. в Москве встретились два Валентина: таллинский яхтсмен и художник, руководитель яхт-клуба C.O.R.C. (Crazy Offshore Racing Club) Валентин Степанов и Валентин Манкин, представлять которого российской аудитории не нужно. Степанов буквально горел желанием организовать первый советский синдикат для участия в Кубке «Америки», и мэтр отечественного паруса «горячего эстонского парня» постарался отрезвить, критически отозвавшись об отечественной спортивной бюрократии и пояснив, с какими интригами неминуемо придется столкнуться. Однако от самой затеи отговаривать не стал, а дал несколько важных советов и поделился контактами. Результатом этого разговора стали встречи Степанова со Всеволодом Кукушкиным и Владиславом Мурниковым.

Известный спортивный журналист, специализирующийся на хоккейной тематике, Всеволод Кукушкин обладал широчайшим кругозором и неиссякаемой энергией. Помимо хоккея, он хорошо знал историю парусного Кубка «Америки», досконально изучив не только ее парадную сторону, но и всю подноготную. Интриги, о которых предупреждал Манкин, его нисколько не смущали. Во время встреч и обсуждений Кукушкин и Степанов все чаще задавали себе классический вопрос:

Валентин Степанов, коммерческий директор синдиката,  
президент таллинского яхт-клуба C.O.R.C.



«А не замануться ли нам на Вильяма нашего, Шекспира?» Не взялись ли и в самом деле за создание парусного синдиката для Кубка «Америки»? И процесс пошел. Степанов обладал талантом организатора, у Кукушкина были необходимые знакомства. Так, быстро выяснилось, что его профессиональные контакты в США позволяли получить там поддержку проекта на достаточно представительном уровне.

Влад Мурников был участником коллектива конструкторов, который работал над чертежами советской яхты «Фазиси», участвовавшей в кругосветке Whitbread 89–90. По воспоминаниям Валентина Степанова, во время встречи в московской гостинице «Спорт» Мурников с такой беспощадной критикой обрушивался на своих коллег из конструкторского бюро «Мобиле», что по возвращении в Таллин Валентин решил во что бы то ни стало с ними познакомиться. Основу этого КБ составляли выходцы из Ленинградского кораблестроительного института, руководил ими Олег Ларионов. К тому моменту «Мобиле» уже успело приобрести себе имя благодаря ряду удачных работ, в том числе и проекту «Фазиси». Кроме того, еще в сентябре 1988 г. Ларионов и «Мобиле» зарегистрировали в Ленинграде юридическое лицо — Океанский гоночный яхт-клуб (ORC), что было важно

Всеволод Кукушкин, один из основателей синдиката,  
журналист





при подаче заявки на участие в Кубке «Америки». Летом 1989 г. по приглашению Степанова ленинградцы приехали в Эстонию, и это положило начало их творческому союзу.

Несколько месяцев ушло на обсуждение организационной структуры будущего партнерства и общее планирование. Осенью от имени ленинградского яхт-клуба Всеволод Кукушкин послал «вызов» — предварительную заявку на участие в Кубке «Америки» 92. А уже в самом начале января 1990 г. в Таллине президенты двух клубов (Ленинградского ORC и таллинского C.O.R.C.) учредили синдикат UNIA AC92, который позже по совету того же Кукушкина поменял имя на «Красная звезда», а в английской версии — Red Star. Название было политически выверенное и коммерчески привлекательное. С ним советский синдикат и вошел в историю Кубка «Америки».

### 1990 год

Лицо советского «претендента» в первый год его существования определяли несколько человек: президент ORC и руководитель «Мобиле» Олег Ларионов, президент C.O.R.C. Валентин Степанов и его друг и партнер по клубу Виктор Хендриксон (через год он трагически погиб на Эльбрусе), а также Всеволод Кукушкин, который не скрывал своих амбиций единоличного руководителя. На пост тренера и менеджера команды он рекомендовал Эрнеста Граковского, который в тот период работал в Госкомспорте.

Сейчас, по прошествии уже тридцати с лишним лет, многие участники тех далеких событий признают, что ввязываться в Кубок, не имея в этом вопросе никакого опыта, было, конечно же, настоящей авантюрой. Но если одни вкладывали в это слово брокгаузовский смысл, то есть понимая его как «настоящее приключение, дело всей жизни», то другим, вероятно, более подходило определение из словаря Ожегова: «сомнительное начинание

в расчете на случайный успех или выгоду». Что, собственно, и проявилось в дальнейшем.

Одной из сильных сторон Эрнеста Граковского, несомненно, были его связи в политическом и бизнес-истэблишменте перестроечной Москвы. Именно он сумел привлечь компанию «Агрохим» к финансированию проекта на его начальной стадии. После того как в июне был уплачен регистрационный взнос (25 000 долларов США), парусный синдикат Red Star 92 получил статус официального «претендента». Еще 150 000 долларов — обязательный залог за участие в гонках — в самом конце августа были переведены в Австралию, где находился депозитарий.

Вообще, любой крупный проект — это во многом вопрос ресурсов, в том числе финансовых, и Кубок не был исключением. Поэтому поиск денег для постройки и оборудования лодки, а также подготовки экипажа яхты шел непрерывно. В какой-то момент удалось договориться о поддержке Red Star со стороны Объединенного Балтийского банка (UBB). При этом о масштабах финансирования конкурентов можно было только мечтать. Например, бюджет синдиката America3, защитника Кубка, оценивался тогда более чем в 100 млн долларов — сумму по тем временам просто астрономическую. Поэтому рассчитывать приходилось не только на деньги, но и на привычные советские понятия «по дружбе», «по благу». Так, испытания модели яхты в гидродинамической лаборатории ЦНИИ им. Крылова провели практически за «спасибо» — за ящик ликера Vana Tallinn и несколько других столь же ценных презентов из Эстонии. И так почти во всем: там, где можно было договориться неофициально, договаривались и экономили, пользуясь возможностями уже уходящей эпохи.

«Претендентский» договор обязывал Red Star уже к весне 1991 г. построить одну яхту по правилам класса IACC для участия в запланированном на май чемпионате мира. Выполнение этого требования должно было стать доказательством технологической и финансовой состоятельности синдиката. Основной же корпус в дальнейшем планировалось изготовить из углепластика.

К концу лета 1990 г. инженеры «Мобиле» подготовили необходимые чертежи и передали их в НПО «Энергия», где предполагалось разместить заказ. Громкое имя, а также передовые космические технологии предприятия были гарантией его своевременного и точного исполнения. Главный конструктор проекта Олег Ларионов рассказывал: «Изготовление

*Строительство первого, алюминиевого, корпуса яхты в цеху НПО «Энергия»*



*Строительство болвана подходит к завершению. После этого начнется формовка матрицы для последующего изготовления углепластикового корпуса*

алюминиевой натурной модели казалось привлекательным по двум основным причинам. Нам была нужна испытательная платформа, на которой легко модифицировать корпус и палубу, — алюминий позволяет сделать это достаточно просто и дешево. При этом мы укладывались в наш весьма ограниченный бюджет и могли затем в композитной конструкции реализовать наработки, полученные в алюминии».

Дальнейшее производство собирались развернуть уже в Таллине, на технической базе Олимпийского центра парусного спорта в Пирите. К тому моменту здесь уже хорошо умели работать с углепластиком, и эстонские специалисты были готовы реализовать передовые конструкторские идеи, положенные в основу проекта будущей кубковой яхты. Таллин при этом официально становился основной базой синдиката Red Star.

Эстонская парусная общественность живо откликнулась на известие о том, что в Пирите будут строить лодку для Кубка «Америки». Инициативу поддержал Совет яхт-клубов. Известному тележурналисту и яхтсмену Калеву Вапперу поручили заниматься общественными связями или, как сказали бы сейчас, PR. Парусный мастер Тийт Хаагма, возглавлявший в Таллине отделение WB Sails, взялся за изготовление парусов для будущей яхты. Производственную группу для работы с корпусом возглавили опытные эстонские яхтостроители Тыну Урбаник и Борис Яковлев.

Параллельно со строительством начались тренировки будущего экипажа. Эрнест Граковский, которому в тот момент помогал известный советский яхтсмен Гурам Биганишвили, пригласил с десяток знакомых ему

гонщиков на многоэтапную регату Tour de France à la voile. Маршрутные гонки протяженностью до 100 миль начинались по вечерам и заканчивались в первой половине следующего дня. Небольшой отдых — и снова гонки, на этот раз на короткие. Вечером — новый старт. Покинув северное побережье Франции, зашли в Бискай, затем перебрались в Средиземное море. В таком интенсивном режиме пролетел месяц. Команда строилась вокруг рулевого Сергея Бородинова — опытного гонщика, который совсем недавно вернулся домой после завершения одного из этапов кругосветной парусной регаты Whitbread. В дальнейшем именно он возглавил подготовку экипажа.

### Немного спорта и много политики

Зимой начали тренироваться в Сочи. Для этого арендовали «Цетус»: эти крейсерско-гонимые яхты, рассчитанные на большой экипаж, были в те годы самыми современными лодками, которые поставлялись в СССР из Польши. Руководивший тренировками Бородинов вспоминает: «Сборы проходили в январе-феврале. Было холодно и ветрено. Люди одеты кто во что — единой экипировки не было. Мы ежедневно выходили на воду и тренировались очень интенсивно, иначе было просто не согреться. И каждый день на яхте что-то ломалось, рвалось и выходило из строя». В марте экипаж переехал в Одессу, в апреле — в Севастополь. Там уже было потеплее.

В самом конце апреля в Таллин из Москвы доставили алюминиевый корпус. Валентин Степанов вспоминает, что забрать лодку из Королева оказалось не так-то



просто: казалось бы, на ровном месте синдикату начали вставлять палки в колеса. Здесь следует напомнить, что в 1989-м и особенно в 1990-м на политическом ландшафте страны появились первые признаки грядущих глобальных изменений. Началось движение союзных республик за национальное самоопределение, и Прибалтика в этом процессе оказалась одной из первых. Фактически уже к осени 1990 г. Эстония окончательно взяла курс на отделение от СССР, а в январе 1991 г. Председатель Верховного Совета РСФСР Борис Ельцин совершил визит в Таллин, в ходе которого подписал со своим эстонским коллегой Арнольдом Рюйтелем договор об основах межгосударственных отношений РСФСР с Эстонской Республикой, где стороны признали друг друга независимыми государствами.

В итоге готовый и уже переданный синдикату по накладным корпус из Москвы вывозили самолетом АН-124 транспортной авиации тайно, путая следы и до последней минуты скрывая название аэропорта вылета. Уже тогда стало понятно: в России появилась некая до поры безымянная сила, заинтересованная в том, чтобы помешать участию Red Star в Кубке «Америки». Можно предположить, российско-эстонское партнерство в качестве представительства бывшего СССР устраивало не всех.

В тот момент, однако, все оставалось лишь на уровне простых подозрений. Пока не наступило лето 1991-го — тогда уже весь Союз трещал по швам. В команде тоже было не все слава богу. Финансовые трудности в «Агрохиме» стали причиной перебоев с зарплатой экипажа, который уже с мая тренировался в Таллине. Эрнест Граковский настаивал на переводе производства и самого синдиката в Москву, мотивируя это тем, что там можно рассчитывать на всестороннюю поддержку и обеспечить деньгами и строительством, и подготовку команды. Руководители Red Star Степанов и Ларионов отказались (Всеволод Кукушкин к этому моменту уже покинул синдикат). Вместо этого Степанов провел переговоры с UBВ (который, собственно, и оплатил постройку алюминиевого корпуса) и получил от банка гарантии дальнейшего финансирования проекта. Граковский покинул Таллин, забрав с собой половину команды. Как стало известно позже, в это же время он стал одним из инициаторов создания нового синдиката, который должен был перехватить у Red Star право участия в Кубке от имени России. На что был расчет? Можно предположить, что в первую очередь — на неразбериху в правовом поле, ведь СССР



на политической карте мира больше не существовал, и можно было попытаться разыграть эту карту.

### Мутное дело

Те, кто интересуется Кубком «Америки», наверняка помнят, что финансовое, юридическое и технологическое противостояние синдикатов нередко перерастало в грандиозные скандалы. Обидно, что первое даже не участие, а попытка участия в этих соревнованиях советских спортсменов, к сожалению, сопровождалось одним из таких скандалов. Все как в худших традициях Кубка.

Демарш Граковского, судя по всему, не был спонтанным. Еще до августовского путча на авансцене основных событий появились компания «Век» и ее руководитель Владимир Кульбида, который учредил парусный синдикат «Век России» и объявил его «настоящим» российским претендентом на Кубок. В конце лета синдикат разместил в ЦНИИ Специального машиностроения заказ на изготовление лодки. На документах, датированных 14 августа, стоит подпись Эрнеста Граковского.

Компания «Агрохим», которую, напомним, в качестве спонсора проекта привлек именно Граковский, передала «Веку» право участия в гонках, которое она считала своим, поскольку с ее счетов были оплачены стартовый взнос и депозит. Заручился синдикат и поддержкой нового руководства страны в лице вице-президента РФ Александра Руцкого. В середине сентября Граковский, воспользовавшись фирменным бланком Океанского гоночного клуба (это подтвердил оргкомитет Кубка «Америки»), письменно уведомил ACOC (America's Cup Organizing Committee) о том, что «после событий августа 1991-го официальным преемником проекта становится только что учрежденный Российский Океанский яхт-клуб С.-Петербурга, который имеет поддержку со стороны президента и вице-президента России».

Звучало убедительно, но не было учтено одно важное обстоятельство: в Кубке «Америки» участвуют не правительства и даже не синдикаты, а яхт-клубы. Да, по одному от каждой страны, но именно клубы, а не руководители компаний или вице-президенты. И посему... Заявку на участие подавал Океанский гоночный клуб Ленинграда (президент Олег Ларионов), договор у американцев подписан именно с ним, и поменять это не в силах никто. Таковы правила! Тем не менее руководители «Века России» не отказались от своих планов пролезть в Кубок, утопив законного претендента. И пошла атака на Red Star, а вместе с этим — поток дезинформации, адресованный организаторам гонок.

### Под огнем

«Уважаемый господин Ларионов! Сообщаем вам, что Правительство Российской Федерации совместно с Верховным Советом России передало право участия в гонках Кубка «Америки» — 1992 Санкт-Петербургскому Российскому яхт-клубу на яхте «Век России». Это пример одного из множества писем, которыми новоявленный синдикат буквально забрасывал Red Star, а параллельно — устроителей Кубка. И не беда, что ни правительство, ни Верховный Совет России не могли передать кому-то право, которым не обладали. Главное — напор! Письма о «передаче прав» шли в посольство России в Вашингтоне, в America's Cup Organizing Committee, в Комитет «челленджеров», в американскую прессу. А «Ларионову и Ко» настоятельно советовали сложить оружие. Противостояние «Веку России» требовало от руководителей Red Star больших организационных усилий и времени.

В какой-то момент американцы дали понять, что хотели бы иметь ясность в вопросе о том, какой из двух синдикатов: Red Star или «Век России» — на самом деле легитимный участник будущей регаты. Пришлось Калеву Вапперу покупать билет на самолет и лететь в США. Хорошо, что там было на кого опереться: в это время поддержку Red Star начал оказывать опытный американский юрист Дженик Радон, консультировавший эстонское правительство.

«У ваших оппонентов есть документы, из которых следует, что компания, уплатившая стартовый взнос и депозит, передала им право на подачу заявки. Также они пользуются поддержкой нового

российского правительства — у нас есть соответствующее письмо от вице-президента Руцкого». Такие аргументы были озвучены руководителями ACOC, с которыми Калев Ваппер встретился в калифорнийском офисе Кубка «Америки». В ответ он задал им два вопроса: «Кто обладает правами на участие в Кубке: спонсор или клуб?» и «Если сегодня вам придет письмо от вице-президента США о поддержке Нью-Йоркского яхт-клуба, как это повлияет на проведение гонок в Сан-Диего?» И добавил: «Наш синдикат последовательно выполняет все пункты договора, заключенного с ACOC, и в случае необходимости мы готовы отстаивать свои права в суде США».

Доводы и представленные документы оказались убедительными. 25 ноября 1991 г. руководители ACOC направили официальное письмо и релиз с подробным разъяснением своей позиции в адрес обоих синдикатов, а также политическому руководству Российской Федерации. Синдикат Red Star был еще раз назван единственным законным «претендентом», который может представлять бывший Советский Союз в гонках Кубка «Америки» 1992 г.

Удивительно, но даже это не остановило «Век России!». Построив яхту, синдикат собрал и свою команду, пригласив в нее уважаемых в стране яхтсменов. Деятельность Red Star при этом преподносилась в искаженном виде, о чем можно судить по целому ряду заказных публикаций того времени. История противостояния, его этические и правовые аспекты гонщикам были неизвестны. Это, кстати, и положило начало возникновению домыслов и слухов, в результате чего реальное положение вещей оказалось на долгие годы забытым.



Тренировка команды синдиката Red Star в Таллинском заливе летом 1991 г. На руле Сергей Бородин





Работы по строительству яхты, в которых принимала участие вся команда, велись в три смены

## В жизни всегда есть место подвигу

Как уже было сказано, в июле Таллин покинула почти половина тренировавшейся на Балтике команды. Экипаж предстояло сформировать заново. Все обсуждали варианты, вспоминали имена, приглашали новых участников. Уже осенью был организован очередной тренировочный сбор в Севастополе.

Между тем в сентябре в Пирите начались работы по строительству гоночной яхты. Корпус из углепластика поначалу готовились выклеивать на болване, как это было принято во всем мире при создании лодок столь

больших размеров, но чуть позже возникла идея строить его в матрице. Работу вели в основном местные специалисты, но уже на начальном этапе к ней привлекли и обладавших необходимыми навыками членов команды: Михаила Леонова, Андрея Бахарева, Бориса Захарова. Олег Ларионов позже рассказывал: «Никто из нас не имел опыта постройки столь крупных корпусов. В рамках имевшихся весовых ограничений матрица давала конструкторам больше возможностей для реализации идей. В итоге она выручила нас и в тот момент, когда мы были вынуждены начать строительство еще одного корпуса».

Это произошло 13 декабря. После укладки очередного слоя углепластика выяснилось, что привезенный из России препрег выполнен с нарушением технологии. Как результат, спекания не получилось, и поврежденный, к тому моменту почти готовый корпус яхты пришлось выбросить на свалку.

Середина декабря, ровно месяц до дня икс, когда синдикат должен представить яхту мерителям в Сан-Диего, а в цеху стоит еще совершенно пустая матрица. Казалось бы, надеяться не на что, но... Все как в притче про двух лягушек в кадучке со сливками: одна сложила лапки и утонула, а другая продолжала барахтаться, взбила масло и выбралась на поверхность. Так вот и синдикат решил бороться за свою судьбу до конца.

Яхту предстояло построить заново, благо дальновидное решение использовать в производстве матрицу в принципе позволяло уложиться в срок. Команда, не дожидаясь завершения тренировок в Севастополе, в полном составе прилетела в Таллин помогать строителям. Работа в сборочном цеху в Пирите, организованная в три смены, закипела с новой силой. Ночевали в гостинице Sport Олимпийского парусного центра, практически в двух шагах от стапеля, однако многие даже после смены не возвращались в свой номер, а оставались спать на рабочей площадке, устроившись на кушетке или по-спартански постелив матрас прямо на полу.

Рассказывает Андрей Бахарев: «Вспоминается много ярких эпизодов. Например, как вынимали из матрицы и укладывали палубу на корпус. Не помню, сколько она примерно весила, но делали мы это вручную! Или как приформовывали ее к корпусу. Начали с носа вдвоем: я и Гарик Попов. Стекломат со смолой укладывали и прикатывали прямо над головой. Какой-то специальной защитной одежды не было. Смола текла по голове, капала за шиворот... Потом мы подошли к бочке с ацетоном и как могли отмывались».

Работа шла на износ, но цель была понятна, и никто не роптал. Напротив, ощущался душевный подъем, не оставлявший места унынию. Вскоре стало ясно: успеют!

«Век России» тем временем переправил свою яхту в США. Хотели побыстрее оказаться на воде, да не тут-то было: военно-морская база в заливе Сан-Диего автоматически закрывала двери в его акваторию для всех судов, ходивших под флагом бывшего СССР. У Red Star ушло немало сил и времени на то, чтобы в такой же ситуации добиться от Сената США положительного для себя решения по этому вопросу.

Команда Red Star весной 1991 г. в Таллине

Понимая, что поезд уходит, Владимир Кульбида продолжил давление на Red Star по дипломатическим каналам, задействовав для этого российское посольство. В ответ АСОС дважды, 6 и 8 января, послала факс в адрес компании «Век» и российского посольства с уведомлением о невозможности участия яхты «Век России» в гонках предстоящего Кубка «Америки».

«Согласно правилам, претендентом на Кубок являются яхт-клубы, а не гоночные команды или государственные структуры. Единственный правомочный участник от России — синдикат Red Star, представляющий Океанский гоночный клуб Ленинграда (С.-Петербурга), чья заявка была подтверждена в 1990 г., — в который раз разжигали очевидные вещи американцы.

В том, что построенная по всем правилам лодка скоро появится в Сан-Диего, их убеждали и отчеты авторитетных наблюдателей, в начале января прилетавших в Таллин, чтобы покончить со слухами и неопределенностью. Верфь посещал представитель Комитета «челленджеров», а также президент Международной федерации парусного спорта IYRU П. Таллберг. Шестого января в Пирите встречали Председателя Верховного Совета Эстонии Арнольда Рюйтеля. Примечательно, что тот вообще ничего не знал о происходящем, пока о Кубке ему не рассказал прибывший в Таллин с верительной грамотой посол Новой Зеландии (новозеландцы тоже участвовали в гонках).

Год начинался в общем-то спокойно: оргкомитет ждал прилета яхты в США, а Олег Ларионов вел активную переписку с техническими партнерами и спонсорами синдиката, рассылал письма с приглашением посетить соревнования.







Полностью готовый корпус яхты Wight Night перед покраской палубы в цеху в Пирите

В США планировалось лететь 10 января. Крайний же срок, когда яхта должна была быть представлена в Сан-Диего, — 19 января. При этом оргкомитет пошел на невиданные доселе уступки, войдя в положение команды и перенес дедлайн. 8 января закончилась покраска корпуса и палубы. Через пару дней готовую лодку погрузили на трейлер и собирались везти в Тарту, откуда планировался вылет. Неожиданно выяснилось, что российские военные, в то время еще обслуживавшие бывший военный аэродром, не дают перевозчику разрешение на выполнение рейса. Поразмыслив, решили обратиться за содействием к Арнольду Рюйтелю, и, пользуясь личным знакомством, Калев Ваппер поздно вечером позвонил ему домой. Будущий президент Эстонии откликнулся сразу: той же ночью в Кремль ушел телекс с просьбой помочь выйти из создавшегося положения. Все понимали, что управление полетами находится под контролем российского руководства.

Разрешение на посадку самолета получили к 17 января. В сопровождении полицейских машин яхта, технические службы и команда прибыли в Тарту. Поздно вечером по заснеженной полосе пробежал тяжелый транспортный самолет. В огромном грузовом отсеке разместили лодку, мачту, киль, а также передвижную мастерскую на базе армейского ЗИЛа, которая должна была обеспечивать ремонт и выпуск необходимых деталей. Понимали, что все это будет непросто найти в стране, где не распространена метрическая система. Команда разместилась на второй палубе, вместе с экипажем самолета. Всю ночь ждали разрешения на взлет. Утром стало известно, что



В официальных документах Кубка «Америки» в качестве страны-участника указывался ex. USSR, а яхта, которой при крещении собирались дать название «Белая ночь», должна была выступать под двумя государственными флагами: России и Эстонии

деньги за этот рейс все еще не получены перевозчиком, компанией Heavy Lift. Начали разбираться. В ожидании на взлетной полосе прошли сутки, по истечении которых командир воздушного судна сообщил руководителям синдиката, что ему меняют летный план. Еще через какое-то время экипажу пришло указание запланированный рейс в США отменить. Расставаться с мечтой об участии в гонках было тяжело. Сначала перенос, а затем и отмена рейса, необъяснимая задержка платежа и другие странности дней, предшествовавших вылету, — это тема отдельного расследования, которое

еще предстоит провести. Однако, как справедливо заметил Сергей Бородинов, сама по себе она просто меркнет в сравнении с тем фактом, что команда и готовая к выстулению яхта так и не попали в США.

Надо сказать, все это время руководству Red Star шли факсы от Владимира Кульбиды, который теперь уже предлагал объединить усилия: у вас безвыходное положение, вы не можете лететь, а у меня яхта уже в Америке, так что давайте дружить! Дошло до того, что из ACOC в Red Star прислали запрос: можете ли вы подтвердить объединение синдикатов? В письмах организаторам гонок «Век России» уже выдавал желаемое за действительное.

Американцы, уставшие от этого затянувшегося скандала, и вправду уже были готовы принять русских под любым соусом, лишь бы внешне все выглядело законно. Объединение синдикатов такой вид обеспечивало. «Век России» предлагал слияние на паритетных условиях и даже с выгодой для руководителей Red Star. Последнее предложение, сделанное Ларионову, больше походило на подкуп: в телефонном разговоре, который по громкой связи слышали все присутствующие, президенту синдиката за сговорчивость были обещаны полтора миллиона(!) долларов. Ответом, заставившим «дарителя» тут же повесить трубку, был громкий хохот команды.

Итог «переговорам» подвел Олег Ларионов, категорически отвергнув предложение человека, который перед этим, не стеснясь в средствах, прилагал столько усилий к тому, чтобы исключить Red Star из числа законных претендентов на Кубок «Америки».

## Эпилог

Историю синдиката Red Star, строительства лодки и подготовки команды к гонкам не стоит рассматривать лишь как пример несбывшейся мечты. Тем более что сами участники тех далеких событий смотрят на них сейчас уже без особого трагизма — с легкой грустью и ностальгией.

Согласимся: это было одно из самых впечатляющих событий в нашем парусном спорте за последние десятилетия! В программу, длившуюся три с лишним года, было вовлечено большое количество людей: десятки яхтсменов, менеджеров, конструкторов, строителей, других специалистов. Проект Red Star был поистине международным, в нем участвовали представители России, Эстонии, Украины, Белоруссии, Соединенных Штатов. Члены команды синдиката, прошедшие отличную подготовку и получившие бесценный опыт, в дальнейшем



Яхта на пути в Тарту и ее погрузка в самолет АН-124 «Руслан» 17 января 1992 г.



Состав команды синдиката Red Star — это тринадцать россиян, восемь гонщиков из Украины, по одному из Белоруссии и Казахстана: Сергей Бородинов (скипер), Сергей Ананьев, Андрей Бахарев, Григорий Березин, Андрей Бойко, Александр Фальчевский, Юрий Голушко, Константин Карпенко, Максим Косарев, Александр Кузовов, Михаил Леонов, Вадим Майданюк, Анатолий Михайлин, Александр Орлов, Игорь Попов, Дмитрий Шабанов, Сергей Щербаков, Алексей Черныш, Константин Чурмасов, Вячеслав Варначкин, Александр Вирченко, Борис Захаров, Валерий Яцков

уверенно чувствовали себя в новых парусных проектах, многие добились больших высот в спорте, их имена сегодня хорошо известны любителям паруса как в России, так и за рубежом. К слову, некоторым яхтсменам из синдиката Red Star все же посчастливилось гоняться в заливе Сан-Диего. В 1994 г. там проходил чемпионат мира среди яхт класса IACC, и российская команда, в составе которой оказалось сразу несколько бывших подопечных Сергея Бородинова, принимала в нем участие. А организовывал и финансировал тот проект... Владимир Кульбида. Такая вот улыбка судьбы.

