



# Как MiniTransat изменил меня

Ирина Грачёва

О моем участии в гонке MiniTransat сказано и написано уже много. Мне и самой порой неловко снова и снова повторять свой рассказ: да, одиночная гонка без посторонней помощи, да, на яхтах длиной 6,5 м, да, без картплоттера и спутникового телефона, да, сплю по 20–30 минут и ем сублиматы, да, сломала мачту в 2019 г. посередине Атлантики. И да, вернулась на маршрут с новым проектом на карбоновом прототипе «Канопус 800»... Заняв 4-е место в MiniTransat 2021 в общем зачете и в зачете прототипов, я была, конечно, рада. Но некоторые вещи так и остались за кадром.

Фото: Vincent Olivaud



10



11

Фото: Olga Sarma

Фото: Olga Sarma

**K**огда я рассказываю о гонке, то всегда с благодарностью вспоминаю все четыре года, которые провела в классе Mini 6.50 во Франции. Цель — принять участие в трансатлантической одиночке — казалась самой важной, а гонка выглядела как настоящий вызов с непреодолимыми трудностями. На деле оказалось, что путь к ней гораздо труднее непосредственного участия. И если опустить все аспекты, о которых мы много говорили (подготовка, накопление знаний и опыта, поломки и ремонт, поиск спонсоров и медиапропаганду), то нераскрытым остается аспект психологический.

Моя жизнь раздвоилась. Есть стабильный, но постепенно ускользающий мир с размеренным существованием дома, в Петербурге, где проблемы решать проще, друзья и семья рядом. И есть «поле боя» во Франции, куда я сама себя закидываю как десантника, готового ко всему. Бывать дома получается все реже, а «поле боя» становится все обширнее, и я все жду, когда эта «война» закончится.

На самом деле, все не так страшно! Во Франции появились настоящие друзья, благодаря неплохим результатам в соревнованиях меня узнают и уважают в узких гоночных кругах. Я уже неплохо понимаю французскую речь и сама могу изъясняться не только на пальцах. Но ощущение чужака никак не покидает, и я стараюсь быть очень аккуратной в общении, в своих действиях и высказываниях. Я все еще попадаю в странноватые ситуации, связанные с разницей в менталитете, и, к сожалению, не могу участвовать во французских программах и проектах для одиночников, которые направлены на поддержку шкипов. Обособленность, самостоятельность, молчаливость и упорство стали основными моими характеристиками в глазах французов. Чем дальше я кручуся в одиночных гонках, тем сильнее развиваются эти качества.

Мне все время приходится принимать решения. Зачастую очень быстро, не имея достаточной информации для анализа. А их последствия могут дать себя знать даже через очень долгое время. Одним из самых трудных вопросов

в 2020 г. был вопрос о том, где пережидать пандемию: дома, в России, или во Франции, не имея там определенного места жительства. И я уехала из Петербурга в марте, за день до принятия полного локдауна, уже понимая, к чему это может привести. Тогда было неизвестно, сколько все это продлится, ноказалось, что через два-три месяца мир начнет оправляться, а оставшись дома, я не смогу приехать во Францию к началу сезона. До сих пор у меня перед глазами стоит абсолютно пустой Париж, темные витрины лавочек и странные длинные очереди в продуктовые магазины, куда пускали только ограниченное количество людей. И отель, который известил, что с завтрашнего дня закрывается на неизвестный период, и отмены уже забронированных билетов на автобусы и поезда, и отказы гостиниц в бронировании...

Гоночный сезон 2020 г. начался только в августе, и задачей было участие как можно в большем количестве гонок. В одной из них я приняла еще одно важное решение, которое повлияло на мое отношение к себе. Мне предстояло

идти одиночную 500-мильную гонку из Ла-Манша в Бискай, во время которой метеопрогноз давал прохождение циклона и холодного фронта. В общем, в шторм среди туч и дождей. И уже на первые сутки я поняла: у меня отказал генератор. Это означало, что я не смогу пользоваться автопилотом, что придется не спать четверо суток и что, в конце концов, меня ждет полный блэкаут с отключением всех приборов и огней. Большинство яхтсменов в такой ситуации сходят с дистанции, но мне терять было фактически нечего, ведь я уже ощущала себя «на войне». И я решила остаться в гонке. У меня было жуткое переутомление, галлюцинации, я не могла отойти от руля, чтобы поесть или переодеться. Но дошла! Благодаря этому решению я поняла, что способна на многое. В 2020 г. я возглавила общий рейтинг дивизиона «прото», и это был первый случай в истории класса, когда девушка, да еще и иностранка, заняла 1-е место в общем рейтинге шкиперов.

А после был сломанный киль и очень трудные переговоры с бывшим владельцем лодки, который был ответственен

за отсутствие структурных повреждений. Был пропуск всех ключевых тренировок и большинства гонок 2021 г. из-за задержки с производством нового киля, были слезы и отчаяние.

Мне очень повезло жить во времена, когда глянцевая картинка успеха в образе белозубого спортсмена-красавца мало кого интересует. Люди хотят видеть живые человеческие истории, с искренним интересом слушают о трудностях и поражениях, извлекая из них уроки и делая выводы. Находясь в одиночестве во Франции, я могла делиться всем происходящим с людьми, и это очень помогало. Признаться в своих слабостях публично непросто.

Потом были победы! Как вознаграждение за все, что пришлось пережить, как настоящие военные трофеи, добывшие в бою. Я выиграла три гонки из пяти. Последний раз первое место в гонках класса Mini в прототипах девушка занимала лишь в 2007 г. Это была Изабель Йошке, сейчас она — участница одиночной кругосветной гонки Vendee Globe. И прямо сейчас я реализую еще одно очень непростое для меня решение — без ложной скромности говорить о собственных достижениях.

Начиная свою первую кампанию MiniTransat 2019, я и не помышляла о дальнейшей карьере в парусе. Я уже чувствовала внутренние изменения, но они были незавершенными. Сломав мачту и запустив второй проект, я продолжила путь собственного преображения. События

последних двух лет завершили мою трансформацию, сделали из меня самоотверженного океанского гонщика и поставили перед вопросом: «Что дальше?»

Имеет ли смысл оставаться в классе Mini? Чем заниматься в парусном спорте после одиночной гонки через Атлантику? Может, успокоиться, завести семью и жить неспешной жизнью? Или заняться чартером и создать свою парусную школу? Идти гоняться в экипаж? Остаться среди одиночников? Если да, то какой класс выбрать?

В гонке MiniTransat 2021 я заняла 4-е место на старой лодке. Улучшить этот результат можно, построив современную карбоновую яхту. Накопившийся опыт позволит сосредоточиться на оттачивании техники и стратегии, на изучении метеорологии. Однако строительство и оснащение новой яхты займут не меньше года, потребует гораздо большего, чем прежде, бюджета, да и на доводку лодки уйдет немало времени. Таким образом, подготовиться и быть в оптимальной форме к MiniTransat 2023 сложно. А что она изменит для меня? Даст личное удовлетворение и принесет счастье? Будет полезна партнерам? Так, может, пора двигаться дальше?!

Размышляю: в гонках на Figaro Beneteau 3 очень жесткая конкуренция, лодки — практически монотипы, многоопытные шкиперы выкладывают по полной, чтобы завоевать места на подиуме, ведь они уже выбрали профессиональный путь, и от их результатов зависит их парусная



Фото: Alexis Courcoux



Фото: Alexis Courcoux



карьера. При достаточно коротком цикле (программу Figaro можно рассчитать на один или два года) гоночный календарь класса очень интенсивный и делает невозможным совмещение с любым другим видом деятельности. Хотя в классе Figaro есть и трансатлантические дистанции, основные гонки не очень длинные, по 200–600 миль, и требуют уверенной стратегии, тактики и техники управления, хорошей подготовки матчасти, силы и выносливости шкипера. А мой ли это путь? Будучи всю жизнь яхтсменом-любителем, я успела получить несколько образований и обзавелась интересной и любимой работой, не связанной с парусом, никогда не состояла в сборной страны или профессиональной команде, всегда развивалась много-планово и смотрела на гонки только как на часть своей жизни. Отказаться от всего этого? Смогу ли я составить конкуренцию техническим спортсменам, которые моложе меня на 10–15 лет? Имеет ли все это смысл?

Необычайно динамично развивается Class 40. За 2020–2021 гг. построено огромное количество новых лодок в современной концепции скю, с очень полными носовыми обводами. Победители и призеры MiniTransat последних лет практически поголовно пересели на эти

яхты. Опять же, конкуренция. Но подход класса несколько мягче, человечнее, чем в Figaro. Эта история больше похожа на проекты класса Mini. Есть гонки double-handed, есть одиночные, в официальном календаре класса есть даже старты для полной команды на Rolex Fastnet Race и Caribbean 600. Вершиной и целью становится одиночная трансатлантическая гонка Routedu Rhum, которая проводится раз в четыре года и задает проекту в классе этих яхт четырехгодичный формат. Class 40 — это такой подросший «миник», который, однако, требует серьезных финансовых вложений. Бюджет покупки современной лодки составляет 700–800 тысяч евро, такой же, как для покупки IMOCA 60 2007–2008 гг. постройки. Содержание лодки, обновление парусов и оборудования, страховки и стартовые взносы за все это время увеличат общий бюджет проекта еще на много сотен тысяч. Удастся ли найти партнеров и спонсоров, которые поддержат такое начинание при относительной неизвестности класса в России? Будет ли интересно наблюдать за такими гонками болельщикам? По силам ли будет управление парусами, ведь в Class 40 паруса уже очень большие, а любые электрические лебедки и даже «кофемолки» запрещены?

И куда идти после, потратив на гоночную программу в этом классе столько времени?

А если действительно помечтать? Все разговоры в Лорьянне, столице одиночного парусного спорта, сводятся к Vendee Globe. Мечта принять участие в этой великой кругосветке теплится в сердце каждого шкипера. Так или иначе, элита класса Mini, Figaro и Class 40 стремится именно к этому старту. Космические технологии, космические скорости и космические же бюджеты яхты IMOCA 60 не оставляют равнодушными никого. Это особенный мир, попасть в который непросто. Четырехгодичный цикл включает в себя несколько гонок квалификации на длинные океанские дистанции, огромное количество тренировок, подготовку и настройку яхты под определенного шкипера. Для достижения успеха в таком проекте трудится не один специалист, а значит, должен быть грамотный менеджмент и хорошее медиаосвещение. IMOCA ставит перед шкипером задачу быть профессионалом во всем и собрать вокруг себя суперпрофессиональную и эффективную команду. Но и цель высока — пройти в одиночку вокруг света без остановки и посторонней помощи, да еще постараться обойти всех соперников и побить рекорд предыдущего победителя, который составляет чуть больше 80 суток. Вокруг света за 80 дней!

Чем дольше я ходила в одиночку, тем больше понимала, что это мое. Я шла в класс Mini за развитием, за ответами на вопросы «Кто я?» и «Что я могу?». И получила ответы! Поняла, что я сильная и могу многое. Увидела, что MiniTransat — это только начало большого пути. Убедилась, что одиночные гонки — это не одиночество по жизни. Узнала про работу команды гораздо больше, чем в любом экипаже. Увидела, что в гонки через океан и кругосветки ходят обычные люди. Поняла, что в этом моя жизнь и что мне хочется продолжать эту одиночную историю.

Так или иначе, мне нравится возможный путь в каждом из одиночных классов. В них есть движение вперед, есть преодоление трудностей и накопление огромного опыта. И каждый из них требует полной отдачи. Для себя я решила мыслить масштабно и мечтать так, как будто нет преград! Ведь и MiniTransat тоже когда-то казался нереальным, и вот он, у меня в кармашке. Теперь я буду мечтать о старте в Vendee Globe и буду рада участвовать в других одиночных и double-hand-проектах. Буду искать партнеров, спонсоров и собирать бюджет. Буду делиться своими новостями, радостями и печальми. Поддержка приходит в пути, и дорогу осилит идущий. Мои мысли направлены на Францию, на Vendee Globe!

