



FRANCE

IRINA GRACHEVA

4

FRANCE
COURSE
AU LARGE
EN SOLITAIRE

na



Отчет о сезоне

ИРИНА ГРАЧЕВА

Около трех лет назад я узнала о существовании одиночной трансатлантической гонки MiniTransat и поняла, что хочу в ней участвовать. Идея крепко засела мне в голову. До сих пор, в разных ролях, я гонялась только в составе полного экипажа. И каждый раз после соревнований у меня оставался вопрос: каков мой личный вклад в результат?

Гоняться с командой было всегда интересно и комфортно, но желание проверить, чего же стою именно я как яхтсмен, не давало покоя. И тут я узнала про класс Mini 6.5 и знаменитую трансатлантическую гонку, давшую профессиональный старт многим великим яхтсменам. Небольшие, но высокотехнологичные 6,5-метровые парусные лодки, напичканные электроникой, необходимой для океанских гонок в одиночку; запрет на спутниковую навигацию, картплоттеры и любую связь с берегом; захватывающие истории и видео спортсменов, которыми пестрит Интернет... Решено: участвую!

В идеале подготовка к гонке MiniTransat длится два года (два сезона). За это время спортсмен проходит нелегкий путь построения и презентации своего проекта, работы с матчастью, квалификационных испытаний. Бюджет, включая саму гонку, немаленький, но посильный: я насчитала от 100 до 350 тыс. евро в зависимости от амбиций и возможностей. Треть денег — это лодка, треть — тренировки, квалификации и гонки, оставшееся — логистика, медиапродвижение и непредвиденные расходы.

Подготовку своего проекта я начала с поиска средств, так как своих собственных сбережений хватило бы разве что на небольшой кусочек нужной мне яхты. Я тщательно исследовала опыт моих зарубежных друзей — океанских гонщиков, у меня был доступ к презентациям и описаниям таких проектов, как участие в Route du Rhum, Volvo Ocean Race, America's Cup. Я была воодушевлена, и, перечитав десятки страниц и просмотрев сотни слайдов, создала собственную базу: подробное описание всего, что ожидает меня и моих спонсоров в ходе участия в двух сезонах класса Mini 6.5. Следующие полгода ушли на поиск спонсоров и партнеров. Ежедневная работа — и практически безрезультатно. Несмотря на явную уникальность, современность и смелость идеи, найти отклик у тех компаний, к которым я обращалась, не удалось. В итоге на момент покупки лодки моими партнерами и спонсорами стали компании, в которых я работаю, а также друзья, которые помогли финансо-



во. Приятным сюрпризом стало участие в проекте фирмы «Фордевинд-Регата», предоставившей полную экипировку одеждой марки Gill на любые погодные условия. Позже присоединились небольшие компании — производители оборудования, веревок, специального питания, поставщики услуг. Но в целом пришлось обойтись минимумом при покупке лодки и сделать больший упор на собственную подготовку, получение дополнительных знаний и опыта в гонках, чтобы конкурировать на старой яхте с новыми быстходными серийными судами.

На момент окончания своего первого года в классе я смогла подняться в общем рейтинге до 19 места из 230 и набрать 4700 квалификационных миль вместо 2500 требуемых. Я обзавелась сотней знакомых и друзей, собственным «береговым штабом», и вместе с Юлией Тышкевич нам удалось создать небольшую, но с энтузиазмом работающую команду по продвижению проекта.

Сейчас я нахожусь в середине своего непростого пути и в декабре собираюсь подать заявку на самую впечатляющую гонку в моей жизни — «одиночку» MiniTransat 2019!

Но как же прошла первая половина подготовки?

Я отгонялась четыре регаты сезона с гонками протяженностью от 220 до 1270 морских миль и выполнила одиночное квалификационное плавание, справившись со всеми поставленными задачами (нахождение своего места по солнцу, прием прогноза погоды на коротких волнах с помощью портативного радиоприемника, интерпретация и анализ этого прогноза, рисование собственных синоптических карт).

Гонки сезона — очень разные! Я сильно волновалась перед моей первой одиночной гонкой Pornichet Select (300 миль). Она считается береговой: мы наматывали петли между островами, и флот все время шел достаточно плотно. Запад Франции — это зона сильнейших приливов и отливов, и, строя свою стратегию, обязательно надо принимать во внимание не только ожидаемые заходы и усиления или провалы ветра, но и течения. Для меня это была совершенно новая обстановка, и мне удалось принять правильные решения в ключевых моментах. Но и без ошибок не обошлось:

из-за усталости я пару раз просто проспала точки поворота. Голова была как в тумане, и не хватало концентрации, чтобы повернуть в нужный момент (я говорю о стратегических поворотах, которые могут вывести тебя в лидеры). Вывод: важно распределять свои силы и отдыхать при каждой возможности, чтобы в нужный момент быть работоспособным. В каждой гонке примерно 7% лодок не добираются до финиша по разным причинам (в основном это проблемы с электрикой, электроникой и авторулевыми). Я была очень рада своему первому результату: я не только финишировала, но и пришла в середине флота. На тот момент о большем и мечтать было невозможно. Забегая вперед, скажу, что с каждой последующей гонкой занимаемые мною места становились все выше, и это добавляло уверенности в своих силах.

Вообще, на мой взгляд, если ты новичок в классе Mini и до этого ни разу не гонялся в длинных одиночных гонках, то первые два года должен воспринимать как обучение





8 октября 1977 г., Пензанс (Великобритания). 24 маленькие яхты с экипажем из одного человека отправляются на остров Антигуа через Канарские острова. Так родилась знаменитая гонка MiniTransat.



и стараться вжиться в этот формат шаг за шагом, а не рвать с места в расчете на лучший результат. Вся квалификационная программа класса так и построена — как школа. Нас постепенно готовят оторваться от берега и лететь на всех парусах через Океан. Все начинается с маленьких, но очень важных шагов, ни один из которых нельзя пропустить или перепрыгнуть. 24 часа со своей лодкой в море, дальше гонки категории «С» — до 300 миль, после тебя допускают к гонкам категории «В» — 500–600 миль. Отдельное мероприятие — безостановочное одиночное плавание на 1000 миль к берегам Ирландии (а погоду в Кельтском море и Английском канале ласковой не назовешь). И только после этого ты можешь участвовать в океанских гонках категории «А» — MiniTransat и SAS.

Я очень рада, что в мой первый сезон в этой «школе» мне удалось выполнить почти все, что было запланировано.

После 300-мильной гонки я вернулась на свою базу в Ла-Рошель и ждала погодного окна для прохождения 1000-мильной квалификации. Конец апреля – начало мая — неспокойное время в Бискае и Кельтском море... Две недели я отслеживала системы низкого давления со штормовыми ветрами, приходящие из Атлантики и приносящие к берегам Ирландии 50–60-узловые шторма. За это время, проведенное на берегу и в коротких тренировках, мне удалось основательно разобраться со всеми системами на моей лодке, изготовить запасной бушприт, продублировать почти все ключевые элементы оборудования на случай поломки. Я думаю, это стало очень важной базой моего стабильно растущего результата: ни в одной из гонок после у меня не было крупных поломок.

И вот погодное окно появилось, и я отправилась в путь. Некоторые «министы» договаривались идти компанией из нескольких лодок, но среди моих товарищей компаньона на май не нашлось, и я пошла одна. Ощущения совсем иные, нежели в гонке. В гонке то и дело встречаешь своих соперников, видишь лодки на AIS, слышишь их переговоры по VHF. Здесь же я была совсем одна в пока еще плохо знакомых водах на 6,5-метровой скорлупке с парусами. Волновалась: было одновременно страшно и интересно. Кроме того, я знала, что возле Ирландии меня поджидает пара дней с ветрами около 35 узлов. С первых дней я усердно приступила к выполнению всех поставленных задач по навигации, достаточно быстро смогла найти свой режим работы и отдыха, успешно уворачивалась от рыбацких судов. Вот только было чертовски холодно! Днем не больше 13–15 градусов, ночью иногда меньше 10. Хорошо, что свое парусное детство я провела на Балтике!

Удивительно, но я очень комфортно чувствовала себя в открытом океане. А встречный шторм с фоновым ветром 35–40 узлов действительно застал меня в сумерках, на входе в Кельтское море, продержавшись две ночи и один день. Я смогла проверить свои штормовые паруса и протестировать штормовые настройки автопилота.

Итогом квалификации стал отчет для класса Mini, где я делилась приобретенными навыками по планированию длительного океанского плавания: отслеживанию погоды, построению маршрута, работе с судовым журналом, непосредственной навигации (прибрежной и офшорной), астронавигации, работе с радио. Основной вывод: я могу противостоять суровым погодным условиям. Да,

Правила класса и сама ассоциация Mini 6.5 были зарегистрированы в 1984 г.

Класс Mini ежегодно собирает на гонки в среднем 300 участников, большинство из которых — яхтсмены-любители, представители самых разных профессий.

Класс Mini 6.5 представляет собой, по сути, два дивизиона в рамках box rules с разными требованиями к конструкции и материалам: серийные лодки и прототипы.



Серийные лодки имеют ряд ограничений при проектировании и строительстве, а также лимит на устанавливаемое оборудование и паруса. Чтобы приобрести статус серийного проекта, производитель должен выпустить не менее 10 лодок в серии.

Прототипы свободны от этих ограничений и вот уже много лет являются своеобразной «лабораторией» для инноваций. Многие из нововведений, впервые опробованных на Mini, позже стали появляться на более крупных и дорогих яхтах.



вывод простой, но он стал ключевым в регате SAS. Когда по радио мы услышали о сильных ветрах с порывами до 40 узлов в северной (выгодной) части дистанции, я пошла им навстречу, чтобы после получить выгодный заход, в то время как многие мои соперники постарались избежать штормов и пошли югом.

Вдоволь отдохнув после квалификации, я получила подмогу в лице Василия Алексева: он приехал на 600-мильную гонку MiniFastnet, в которой участвуют экипажи-двойки. Девять лет мы с ним гонялись на четвертьтоннике «Квартет», а сейчас вышли на старт одной из самых непредсказуемых и опасных гонок сезона Mini. Соревнованиям предшествовали переход к месту старта в городке Дуарнене (более 200 миль), одиночная (для меня) гонка Trophée Marie-Agnès Péron (220 миль), индивидуальные и совместные тренировки в заливе, а также короткая зрелищная гонка-пролог.

Trophée Marie-Agnès Péron оказалась для меня самой интересной за весь сезон! За 42 часа из-за сложных погодных условий практически не удалось поспать. В начале гонки волна, идущая с океана, не совпадала по силе и направлению с ветром. Затем было ночное огибание острова Груа с понятным желанием пройти к нему как можно ближе, но не оказаться в ветровой тени, а дальше — часы штиля, когда, несмотря на усталость, я отказалась отойти от руля, ведь в такой ситуации побеждает тот, кто первым поймает ветер. Понятно, что ни в одной из этих ситуаций автопилот не будет лучшим рулевым.

Основной сделанный вывод: я могу и должна бороться с сильными соперниками на более быстрых лодках! На протяжении 20 миль перед финишем, идя курсом бакштаг (не самым выигрышным для моей «Кашасы»), я сумела сдерживать атаки сразу трех соперников на новых яхтах Pogo 3.

В гонке MiniFastnet рулили по очереди. Нас двое, и нет необходимости доверяться автопилоту. Постоянно кто-то на вахте — высматривает ветровые усиления, выжимает максимум скорости, отслеживает перемещения соперников. Меня очень порадовала слаженность нашей работы, было важно услышать мнение опытного шкипера о настройках, посмотреть, как он работает с моей лодкой. Все

это пополняло копилку моих знаний. К этой регате уже стало понятно, с кем мы чаще встречаемся на дистанции и можем конкурировать.

Все больше раскрывался потенциал лодки, ее сильные и слабые стороны. В будущем я смогу более грамотно планировать свою стратегию, опираясь на этот опыт. А еще увидеть маяк на скале Фастнет в такой гонке — это здорово!

Вершиной сезона и своеобразным «курсовым проектом» первого года обучения стала гонка Les Sables d'Olonne — Horta (Açores) — Les Sables d'Olonne (SAS) — регата, состоящая из двух не-

зависимых океанских этапов по 1270 миль каждый. Потрясающе интересная и правильная стратегия на первом этапе привела меня на 8-е место в серийном флоте. Второй этап был не таким удачным: там важнейшую роль сыграли ходовые качества, но итоговое 14-е место в моей первой в жизни океанской гонке стоит многого!

Лично я ни минуты не чувствовала себя в океане одиноко. Даже в те моменты, когда я на протяжении многих дней не встречала не только своих соперников, но даже торговые суда. Океан живой, и, если быть внимательным и чутким, то чувствуешь, как он с тобой говорит.

Перед стартом я понятия не имела, как быть с приемом метеопрогноза. Но все оказалось потрясающе просто! Просто, конечно, на первый взгляд. По договоренности с организаторами гонки Monaco Radio ежедневно передавало прогноз на коротких волнах по погодным зонам, которые мы пересекали. В итоге мы получали информацию о направлении и силе ветра, расположении центров высокого и низкого давления, движении и активности фронтов. Данные давались на французском и английском языках на центр погодной зоны (размер каждой из зон примерно 300 на 300 морских миль). Я переносила эти данные на собственноручно изготовленные синоптические карты и старалась сделать выводы. В итоге я каждый день точно знала, куда надо идти, где оказаться в определенное время и каких изменений ожидать. А основным упражнением для меня стало изучение холодных фронтов на практике. За всю регату через нас прокатилось четыре таких: три активных и один развалившийся.

Сейчас, оглядываясь назад, на события этих трудных месяцев, я могу точно сказать: независимо от результатов, независимо от будущих событий мой опыт в классе Mini 6.5 — это лучшее, что когда-либо случилось в моей парусной жизни. Я открыла в себе силы и таланты, о которых раньше и не подозревала, смогла пройти по пути сомнений, преодолений и обрести уверенность в себе. Я действительно шаг за шагом вхожу в мир океанских одиночных гонок и вижу, сколько нового мне еще предстоит в этом мире узнать. 