



# Mini для сильных духом

Ирина Грачева

*Уже три года я живу своим гоночным проектом на Mini 6.5 и все глубже и глубже погружаюсь в него. Казалось бы, проект спортивный, гонки — они и в Африке гонки. Но на деле на первый план стали выходить совсем другие вещи...*

Каждый сезон подготовки к MiniTransat более сотни шкиперов покупают или арендуют лодки и начинают свой долгий путь. Тренируются, проходят квалификацию, занимаются ремонтом, менеджментом проекта, ищут партнеров и спонсоров, при этом стараются не потерять то важное, что у них есть в жизни: семью, отношения, учебу, работу. Почти никто поначалу не представляет, с чем придется столкнуться: все мы часто пребываем в состоянии эйфории и с большим энтузиазмом беремся за решение каждой задачи. Как головастики в пруду: нас много, мы энергичны, стремимся к своей цели, хотя мало кто понимает, как до нее добраться. Движение хаотично, и в этой суматохе совсем не замечаешь, как день за днем меняется твоя жизнь, да и ты сам...

У каждого шкипера своя история, свой подход, свои печали и радости. И общая цель приобретает индивидуальную окраску и смысл. Для кого-то гонка становится главным приключением жизни, где спортивный результат не так уж и важен. Кто-то воспринимает ее как некий трамплин в профессиональную парусную карьеру и ставит на карту всё. Одни подходят к подготовке, имея хороший бюджет; другие вынуждены считать каждую копейку и до самого старта не уверены, что хватит денег. Одних во время подготовки поддерживают их семьи и партнеры, а другие становятся перед нелегким выбором: семья или мечта. Трудности вырастают многократно, если ты иностранец, и еще больше, если ты не гражданин Евросоюза. Кажется, что уже знаком со всеми подводными камнями, но в самый неожидан-



©BLANCHARD / SAS EN BAIE DE MORLAIX

*Ирина стала первой россиянкой и первой женщиной, выигравшей чемпионат Франции по одиночным офшорным парусным гонкам*

ный момент происходит что-то, к чему ты был совершенно не готов. За три года со мной случалось разное: от поломки мачты в середине Атлантики в 2019 г., когда я была вынуждена оставить яхту, до неожиданного титула чемпионки Франции в 2020-м.

Изначально проект был рассчитан на два года — два года подготовки и жизни во Франции. Все мои силы были брошены на это, вся энергия и ресурсы потрачены полностью. Цель — выйти на старт MiniTransat 2019 и дойти до финиша с лучшим возможным результатом для моей старенькой серийной лодки с номером «579». До сих пор, словно в замедленной съемке, вижу, как падает мачта. А до ближайшего берега 1200 миль, и я уже точно не доберусь до финиша... Тогда я решила: будут еще два года, еще один проект, сдаваться нельзя! Я была одна посреди океана со своей бедой, сильно истощенная эмоционально, и еще не знала, как сильно поддержат меня партнеры, спонсоры и те люди, что неотрывно следили за моей гоночной историей. А через год я выиграла чемпионат Франции по одиночным офшорным парусным гонкам, причем уже на другой, еще более сложной лодке.

Чемпионат включал в себя три гонки. В одной из них мне пришлось четверо суток идти сквозь шторма и штили без автопилота, без сна и отдыха, в другой — выступать на чужой, более медленной яхте. Упрямством я отличаюсь с детства. В океане оно переросло в упорство и силу духа, без которых нельзя, если хочешь вырасти в настоящего одиночника.

Моя победа — результат рискованных, но правильных решений, результат поддержки соратников, результат моего «я все равно это сделаю несмотря на неудачи».

Старт 2-го этапа гонки класса Mini 6.5

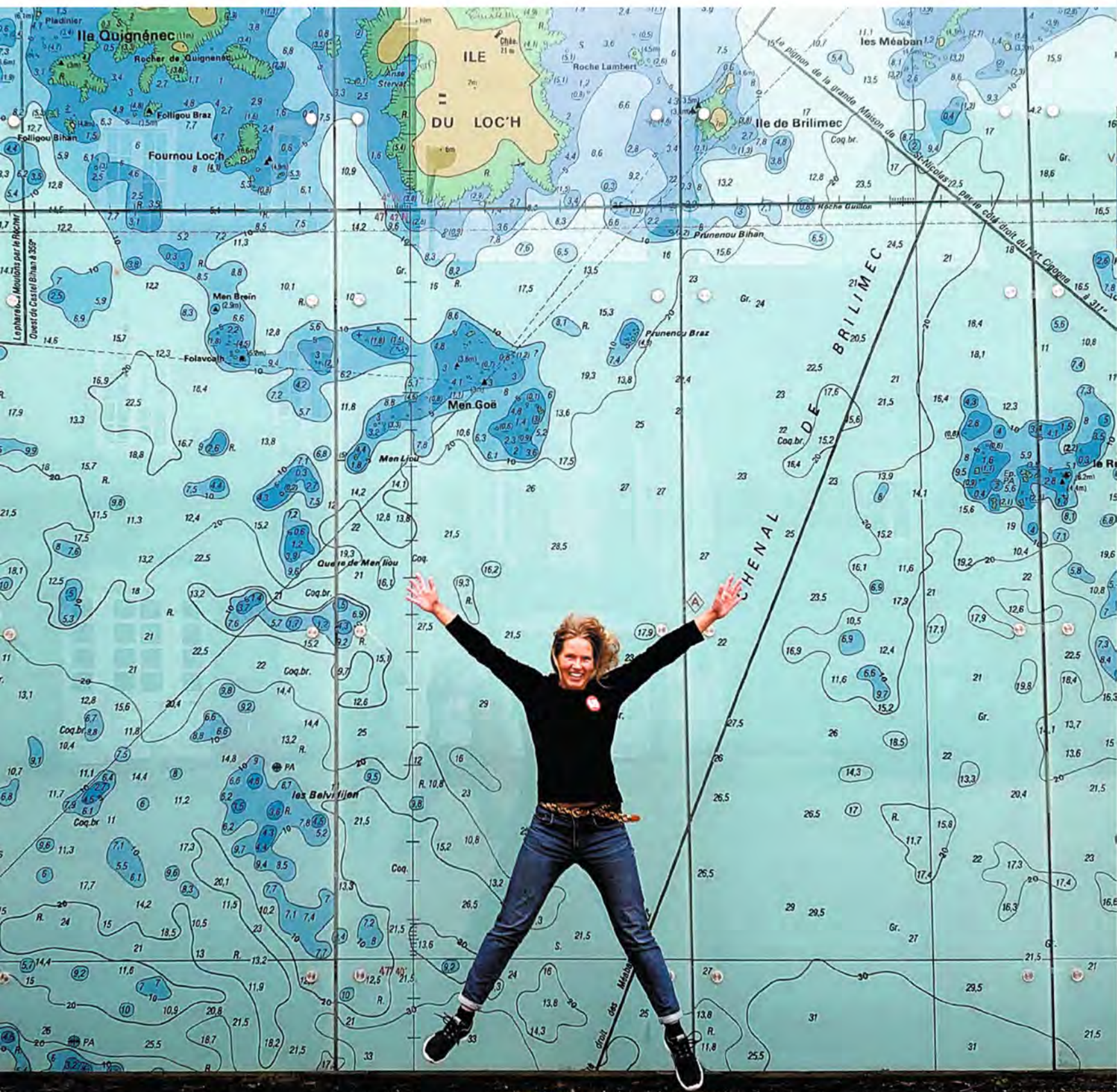


©BRESCHI / SAS EN BAIE DE MORLAIX



Казалось, все полетело к чертям. Я прилетела во Францию в марте, за день до введения полного карантина. Запрещено выходить на улицу без декларации, а с ней можно лишь идти от дома до ближайшего универсама. А у меня еще и места проживания не было! Вернее, был номер в гостинице, которая через два дня закрывалась на неопределенный период. Не буду описывать свои приключения того периода — это хоть и интересно, но долго. Карантин во Франции с сере-

дины марта продлевали каждые две недели, а старт первой гонки был запланирован на середину апреля. Гонщики сидели в заточении и ждали информации от организаторов. Те смотрели в сторону Федерации парусного спорта и выясняли официальную позицию властей. Вскоре стало понятно: ожидание будет долгим. Гонки отменяли одну за другой. Спонсоры некоторых участников не смогли подтвердить контракты в новых условиях, другие не провели оплаты, так как не были



уверены, что сезон все-таки состоится. Эмоциональное напряжение нарастало, было трудно не впасть в депрессию. И тут я решила отправиться в Швецию, где не было таких жестких условий. Во время карантина я смогла наконец отправить свою ранее спасенную в океане лодку «Кашаса 579» с Мартиники на континент. Текущие заботы дали ощущение движения: мы оформляли документы, чинили трейлер, решали непростую логистическую задачу перевозки яхты в условиях локдауна. Благодаря этим заботам время пролетело незаметно и с пользой.

Французская Федерация парусного спорта — супер-организация! Как только карантин ослаб, она нашла способ договориться с властями и начала проводить парусные соревнования. Ассоциация класса Mini тоже отреагировала оперативно и подготовила альтернативный календарь на сезон 2020 г.

«Канопус 800» ждал меня, ждал официально объявленного нового гоночного календаря, ждал подписания нашего спонсорского контракта и контракта на аренду. И я сама находилась на низком старте и в любой момент была готова сорваться с места и ехать в нужном направлении.

Парусный спорт во Франции очень развит и популярен. Про парусные гонки здесь знают буквально все. Только скажи где-нибудь, например в Париже, на встрече с французскими коллегами, что ты собираешься участвовать в MiniTransat, — обязательно най-

дется человек, который знает про гонку и будет готов одарить тебя контактами знакомых, верфей, спортсменов. И вот ты уже ужинаешь в Ля-Рошели с известной яхтсменкой Изабель Отисье. Про популярность участников Vendee Globe, шкиперов ультратримаранов и тримаранов Multi 50 я уже не говорю: за них болеют семьями, школьными классами и группами в детском саду.

Нынешний сезон стал ключевым для подготовки к MiniTransat 2021. Именно за год до старта открывается подача заявок на гонку, а заявка может быть принята, только если выполнены все квалификационные требования. Таким образом, именно в этот сезон все серьезно настроенные шкиперы набирают необходимые мили, осваивают свои лодки, составляют список ремонтных работ, модификаций и замены оборудования, чтобы следующий сезон потратить уже на оттачивание мастерства и подготовку к самой гонке.

Как только объявили новый гоночный календарь, я, определив приоритеты, получила места во всех гонках, в которых хотела участвовать. Надо сказать, что получить место на старте даже обычной, проходной, гонки сезона в классе Mini на атлантическом побережье не так уж просто. Гонщиков больше, чем мест, и возникает сильная конкуренция. Чтобы уравновесить шансы, в классе стала применяться система приоритетов. Это значит, что в определенный день открывается запись на все регаты сезона разом, и каждый гонщик должен





©BLANCHARD / SAS EN BAIE DE MORLAIX

расставить их в предпочтительном для себя порядке. Все это учитывается при формировании списка участников. Так, например, в первой гонке сезона обычно доступно 60 мест для 120 желающих, и возьмут в нее тех, кто поставил ее на первое место, и т. д. Некоторым ребятам мест не хватило, и им пришлось отправляться в Италию, чтобы набрать квалификационные мили.

Весь полугодовой гоночный цикл организаторам пришлось уложить в 2,5 месяца. Поэтому для тех, кто, как и я, выбрал гонки, идущие подряд, они проходили безостановочно: подготовка к старту — старт — гонка — ремонт — подготовка к новому старту... и так снова и снова. Получился марафон, в котором времени для восстановления сил уже не оставалось.

Первая регата в моей серии — SAS — состояла из трех гонок на 200, 480 и 500 миль, которые шли одна за другой. Акватория — Бискайский залив и Ла-Манш. Было много штилей, во время которых всегда тяжелее, чем в сильный ветер. Поспать нельзя даже 15 минут — постоянно что-то меняется. А перетаскивание тяжелого оборудования в форпик при затихании ветра и обратно на борт при его усилении можно сравнить с упражнениями в тяжелой атлетике. На моей лодке все тяжелое надо еще и поднимать на руках из-за натянутых поперек каюты талей качающегося кия. Можно, конечно, и не таскать, но тогда точно проиграешь. Конкуренция и давление со стороны соперников в верхушке флота зашкаливают, и тот, кто сломается или пропустит нужный маневр, выбывает из борьбы моментально.

В этой же регате нас настиг и первый штормовой ветер сезона с порывами до 40 узлов, когда многие гонщики использовали оранжевые штормовые стаксели. У меня же в тот момент уже полтора суток не заряжались аккумуляторы, я летела без автопилота, и единственную возможность немножко отдохнуть дал мне самодельный «автопилот» — попросту закрепленный румпель. Впереди было еще 2,5 суток гонки и полный блэкаут с отключением всех приборов и навигационных огней. Вот он, парусный спорт в первозданном его виде, без электроники и связи с землей. Только я, лодка и океан. Именно в этой гонке я впервые столкнулась с галлюцинациями из-за усталости. Но опыт получила огромный! Поначалу я думала сойти с дистанции перед прохождением шторма, зная, что у меня нет возможности зарядить батареи и не будет до самого финиша. Но потом вспомнила и о сломанной мачте, и о первых двух годах подготовки, и о товарищах, которые оказывались в похожих ситуациях... Решила продолжить, обещая себе идти не спеша и безопасно (ха-ха-ха). В общем, за четверо суток спала восемь часов и пришла на финиш штормового этапа третьей, при этом в самой регате заняв второе место по сумме очков. Это была настоящая гонка на пределе!

Следующим стартом стала гонка Mini en Mai протяженностью 500 миль, и к ней я подошла не в лучшей физической и психологической форме: восстановиться после SAS не хватило времени. В итоге я заявила не самые оптимальные паруса, ошибившись в интерпрета-

ции прогноза, и во второй части маршрута была вынуждена все время догонять лидеров. И если регата SAS для меня стала источником новых знаний о собственных физических и психологических лимитах (я поняла, что я сильнее, чем сама о себе думаю), то во время «Мини в мае» я поняла, насколько важен правильный выбор парусов и как важно быть в хорошей физической форме. Я финишировала на четвертом месте. Все трое шкиперов, пришедших впереди меня, были свежее: для них это был первый старт сезона. В любом случае, эта гонка оказалась очень важной для накопления знаний о своей собственной лодке и сравнения ее с другими яхтами.

Гонку Duo Concarneau мы должны были пройти вместе с Ирваном Ле-Мене, владельцем «Канопуса». Но и без того короткую дистанцию сократили до 115 миль из-за погодных условий. Этот старт также был технически важным для всего моего проекта: мне предоставлялась возможность пройти вместе с человеком, который четыре года гонялся на этой лодке. Я собиралась многому у него научиться...

В гонке сломался киль. Вот прямо пополам! К счастью, отвалилась только его верхняя часть выше оси вращения, и мы не потеряли его целиком, не перевернулись и не утонули. А я в очередной раз ощутила, как же мне все-таки везет! Ведь, как это ни странно, сломать киль в самом конце сезона, в небольшой гонке, а не на MiniTransat, да еще и в присутствии владельца арендованной тобой лодки — действительно большая удача. Мы привели лодку в порт, сняли сломанный киль и после консультации с конструктором решили, что восстанавливать или ремонтировать его не будем, а сделаем новый. Это ставило крест на моих планах завершения сезона.

Но в любом случае, все необходимые годовые квалификации были уже пройдены, и лишь небольшая грусть и чувство незавершенности не давали спокойно спать по ночам. И я сделала ход конем.

Связавшись с руководителями класса Mini, я выяснила, что зачет в чемпионате не привязан к конкретной лодке: он ведется по шкиперу и дивизиону — Prototupe («прото») или Production boat («серия»). То есть, я могла стартовать в завершающем

этапе, гонке Marie Agnès Peron Trophy (MAP), на любой другой яхте-прототипе. На поиски подходящего варианта у меня было две недели. Многие ребята были готовы одолжить мне лодку, но все упиралось в вопрос со страховкой. Все они были застрахованы в одной французской страховой компании, которая не разрешала передачу управления и не позволяла открыть короткий контракт на одну гонку. Все прочие страховые компании могли предложить только оформление годовой страховки стоимостью от 3000 евро. Казалось бы, что говорить о деньгах, если на кону стоит историческое достижение, можно сказать, честь России! Но как быть, когда «лишних» денег просто нет? Понервничала я немало. Однако нашли шкипер Реми Хабшер и страховая компания, которые помогли мне и дали винтажный «протик» с номером «433». На этой лодке никто не ходил с 2008 г., паруса были того времени. Яхта имела странноватую для современных Mini форму. Но заботу Реми я оценила! Завершение сезона получилось незабываемым: я пришла последней в своем дивизионе, но с улыбкой до ушей и верой в лучшее. Я на себе ощутила ту взаимовыручку, которой так гордится класс, и смогла продемонстрировать то, что кроется за лозунгом «Никогда не сдавайся!».

И мне сейчас сложно описать все свои чувства и эмоции. Испытать пришлось всё: от полного отчаяния до счастья победы. То, что происходит с людьми в этом маленьком, но сильном духом классе Mini 6.5, — это больше чем спорт! 🚣



©Pillpré Arnaud / STUDIO MARLEA