

ОСКАР КОНЮХОВ

С ОТЦОМ ПО ВСЕМ ОКЕАНАМ



МЫС ГОРН
12.02.2009г.

Оскар Конюхов

С отцом по всем океанам

«Паулсен»

2023

УДК 910.4
ББК 26.8д

Конюхов О. Ф.

С отцом по всем океанам / О. Ф. Конюхов — «Паулсен», 2023

ISBN 978-5-98797-348-6

В 2023 году всемирно известный путешественник Фёдор Конюхов и его сын Оскар отмечают 25-летие совместной работы по организации и проведению уникальных экспедиций. За четверть века Конюхов-старший установил под флагом России два десятка рекордов в области экстремального мореплавания и воздухоплавания, альпинизма и одиночных походов в условиях Арктики и Антарктики. Бессменным руководителем его экспедиционных штабов был Конюхов-младший. В своей дебютной книге Оскар Конюхов откровенно рассказывает о секретах экспедиционной работы. В частности, о подготовке к участию в легендарных кругосветных парусных гонках Around Alone и Vendee Globe, первом российском переходе через Атлантический океан на весельной лодке, кругосветном полете на воздушном шаре. При этом автор обращает внимание читателя на многочисленные риски, сопутствующие подобным проектам. Издание содержит ранее не опубликованные выдержки из походных дневников Фёдора Конюхова, фотографии из семейных альбомов, рисунки и копии документов из архивов экспедиционных штабов. В формате PDF A4 сохранён издательский дизайн.

УДК 910.4
ББК 26.8д

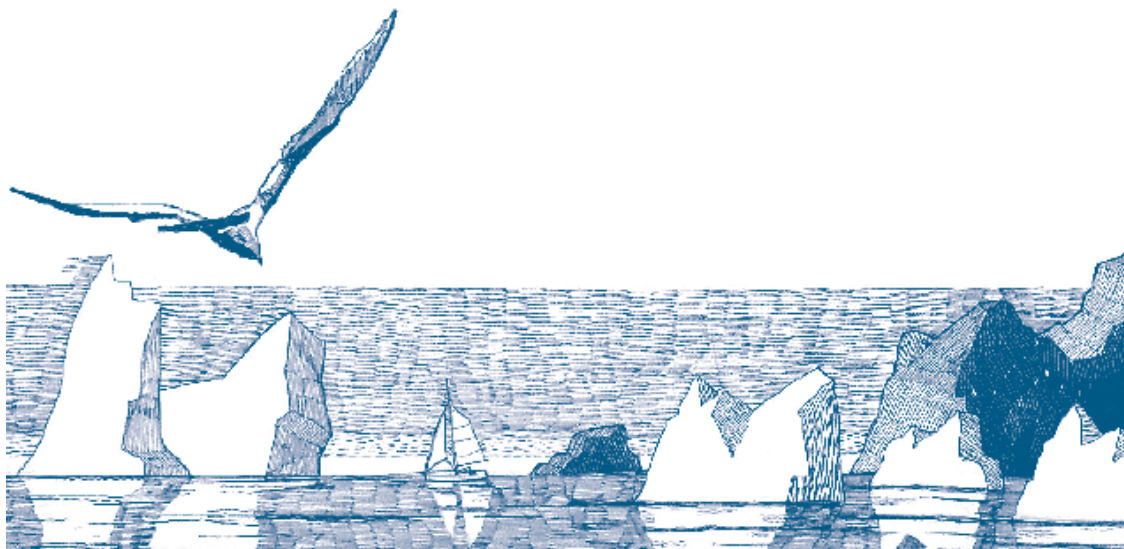
ISBN 978-5-98797-348-6

© Конюхов О. Ф., 2023

© Паулсен, 2023

Содержание

Глава 1	8
Конец ознакомительного фрагмента.	36



Оскар Конюхов

С отцом по всем океанам

На обложке. Огибание легендарного мыса Горн (Южная Америка) во время тихоокеанского похода от Новой Зеландии до Фолклендских островов. Макси-яхта «Алые паруса»

В книге использованы рисунки Фёдора Конюхова

© Конюхов О. Ф., текст, 2023

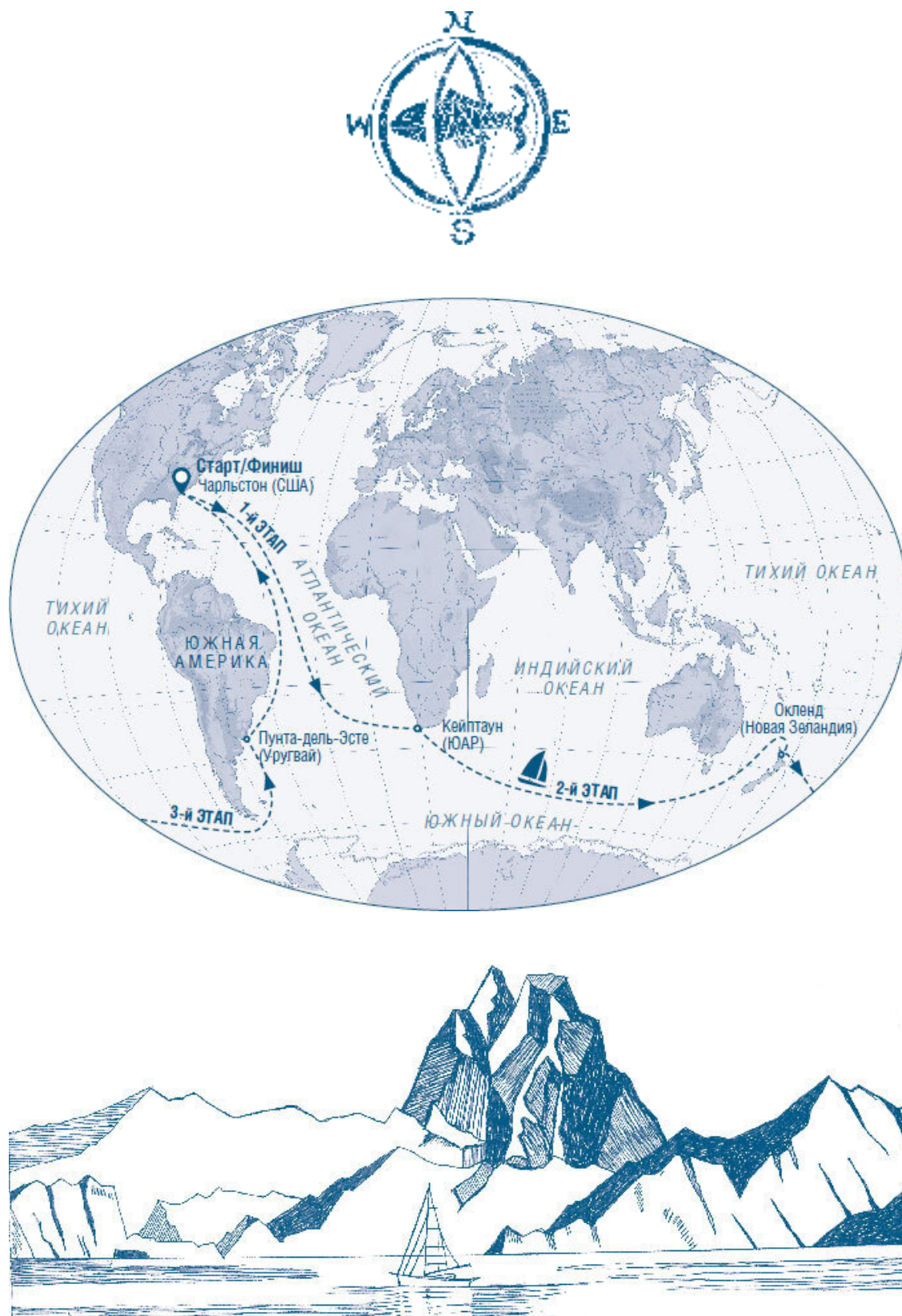
© ООО «Паулсен», 2023

*Посвящаю эту книгу моей семье:
моей жене и надежному партнеру Анне Конюховой,
моим детям Филиппу, Полине и Аркадию,
которые всегда и во всем меня поддерживают.*



Глава 1

Наши первые походы



НЕСОСТОЯВШИЙСЯ БАНКИР

Москва. Осень 1996 года. Я студент 3-го курса экономического факультета Российского государственного гуманитарного университета (РГГУ). Студенческая пора, как известно, самое интересное время в жизни каждого молодого человека. У меня к тому времени начали вырисовываться перспективы выйти на красный диплом, и преподаватели в РГГУ намекали, что 3-й курс – не время валять дурака. С отцом встречались редко: у меня учеба, а у него насыщенный график международных проектов. В 1996 году он совершил исторический поход в одиночку к Южному полюсу на лыжах, после сходил на массив Винсон (высочайшая вершина в Антарктиде). Имея в активе такую дорогостоящую и сложную по логистике гору, как Винсон, Фёдор бросил все силы на завершение программы «Семь вершин». После Антарктиды последовали вершины Аконкагуа (Южная Америка), Килиманджаро (Африка), Костюшко (Австралия), Мак-Кинли (Северная Америка), и к лету 1997 года он стал первым в России, кто смог выполнить программу «Семь вершин мира». Я следил за его успехами, в перерывах между поездками по континентам мы пересекались в штабе в Староваганьковском переулке рядом с Российской государственной библиотекой. Как-то в один из дней Фёдор попросил составить компанию в его поездке в офис российской парусной команды Russian Team. По дороге на встречу Фёдор рассказал, что проект Russian Team создан известным футбольным вратарем, телевизионным комментатором и большим авторитетом в мире спорта и СМИ Владимиром Маслаченко, а также бизнесменом Сергеем Марчуком при участии Александра Скурского. Цели у команды были амбициозные – участие в первой в истории экипажной кругосветной безостановочной парусной гонке на однокорпусных яхтах Grand Mistral Round the World Yacht Race.

Этот грандиозный морской проект задумал швейцарский яхтсмен Пьер Фельманн (Pierre Fehlmann), который позже признавался, что в своей идее ориентировался на единственную в ту пору кругосветку The Whitbread (сегодня она известна как Volvo Ocean Race), состоящую из 4–5 этапов. Сам Пьер – пятикратный участник этой знаменитой регаты (1977–78 *яхта Disque d'Or*, 1981–82 *яхта Disque d'Or 3*, 1985–86 *яхта UBS Switzerland*, 1989–90 *яхта Merit*, 1993–94 *яхта Merit Cup*), неоднократно входил в совет капитанов, разрабатывал маршрут, определял порты стоянок и правила гонки. Иными словами, Фельманн знал всю кухню экипажной кругосветной гонки и имел энциклопедический опыт.

В 1995 году у него родилась идея провести собственную кругосветную гонку килевых яхт без заходов в порты. Суровое испытание для яхтсменов. Отсюда, собственно, и европейская этимология Grand Mistral – сильный и холодный северо-западный ветер, дующий с горной цепи Севенны на Средиземноморское побережье Франции.

Для проектирования однотипных композитных яхт длиной 80 футов (25 метров) пригласили известного дизайнера Брюса Фарра (Bruce Farr). Местом постройки выбрали верфь во французском порту Ла-Сиота (La Ciotat). Дела у нее на тот момент шли не очень хорошо. Но Фельманн как-то смог привлечь средства Евросоюза на модернизацию верфи и перепрофилирование под строительство и обслуживание композитных яхт. В итоге здесь было построено семь превосходных корпусов, оснащенных одинаковыми мачтами и комплектами парусов. Так появился новый парусный флот макси-яхт, а в адрес яхтсменов всего мира был брошен клич: «Вызываем на состязания синдикаты стран, которые считают себя океанскими державами!» Старт и финиш на тот момент рассматривались в Марселе (Франция).

Это был грандиозный вызов! Впервые в истории организовывалась кругосветная гонка нон-стоп для полных экипажей на килевых яхтах без захода в порты. До этих пор вокруг света без остановки ходили только команды катамаранов и тримаранов на Кубок Жюль Верна и кругосветных регат яхт-одиночек Vendee Globe.

По замыслу Пьера Фельманна, сезон 1996–1997 рассматривался как этап публичной раскрутки гонки и плановых тренировок экипажей. Первыми сформировались следующие команды:

Team Group 4 (Голландия) – капитан Рой Хайнер.

Bank International Luxemburg (Новая Зеландия) – капитан Росс Филд.

Niccorete (Швеция) – капитан Людде Ингвалл.

Американский синдикат (США) – капитан Пол Кайярд.

Silk Cut (Великобритания) – капитан Лори Смит.

Merit Cup (Новая Зеландия) – капитан Грант Далтон.

Russian Team Grand Mistral (Россия) – капитан Сергей Бородинов.

Сергей Бородинов – опытный яхтсмен, обладатель Кубка мира, серебряный призер чемпионата мира, многократный чемпион СССР в олимпийском классе «Летучий Голландец», участник кругосветной гонки The Whitbread – 1989 на легендарной советской макси-яхте «ФАЗИСИ» (FAZISI). В составе экипажа «ФАЗИСИ» он прошел от новозеландского Окленда через мыс Горн до Форт-Лодердейл (Флорида, США).

Вот такой многообещающий и масштабный проект затевали европейские яхтсмены. Где и когда Владимир Маслаченко пересекся со швейцарцем Пьером Фельманном, мне не известно, но их договоренность подарила россиянам уникальную возможность выйти на старт с самыми именитыми яхтсменами того времени. Для лучшего понимания отмечу, что имена шкиперов, перечисленные выше, по уровню и авторитету соответствуют рейтингу имен автогонщиков «Формулы-1» из первой мировой десятки.

О том, что в России формируется команда для участия в кругосветной гонке Grand Mistral Round the World Yacht Race, отец узнал от своего друга Анатолия Большакова. Анатолий Александрович в молодые годы занимался футболом, играл за «Спартак». После завершения футбольной карьеры он уехал во Владивосток и занялся развитием местного парусного спорта. Впоследствии создал качественную школу подготовки яхтсменов и неоднократно организовывал в Приморье парусные фестивали и регаты. Вокруг Большакова быстро сформировалось крепкое сообщество единомышленников. Фраза «нас познакомил Толя Большаков» стала паролем для огромного количества людей, пришедших в 80-е и 90-е годы в отечественный парус.



СПУСК НА ВОДУ РОССИЙСКОЙ ЯХТЫ RUSSIAN TEAM НА ВЕРФИ В ЛА-СИОТА



СЕРГЕЙ БОРОДИНОВ – ШКИПЕР РОССИЙСКОЙ МАКСИ-ЯХТЫ RUSSIAN TEAM

Именно с Анатолием Александровичем отец отправился в Санкт-Петербург, когда туда зашла российская яхта в рамках промотура. Фёдор легко познакомился с командой, с менеджментом и попросился в состав экипажа. Владимир Маслаченко тут же решил устроить своеобразную проверку и скомандовал поднять Фёдора на топ-мачты. Включились три привода «кофемолок» (установки для вращения барабанов лебедок), и отец за минуту взлетел на высоту 35 метров! Тут главное – успевать перебирать руками вдоль мачты и смотреть, чтобы руки или ноги не зацепились за ванты или краспицы, ведь парни внизу крутят, как роботы. Если палец зацепился, считай – его уже нет.

Близкое знакомство состоялось, и Фёдор получил приглашение принять участие в летней серии сезона 1996 года, которая включала в себя регаты на Балтике и в Средиземном море. По логике организаторов Grand Mistral, насыщенный календарь этапных регат должен был способствовать раскрутке гонки. А главный старт планировался на октябрь 1996 года из Марселя.

Но лето прошло, а оргкомитет так и не смог привлечь титульного спонсора. Общим решением кругосветку перенесли на 1997 год. Чтобы не терять темпов, оргкомитет планировал достроить в образовавшуюся паузу еще семь яхт и тем самым увеличить парусный флот Grand Mistral Round the World Yacht Race до 14 лодок. «Такая армада уж точно не сможет остаться незамеченной», – так, по-видимому, мыслили Пьер Фельманн и его окружение.

Впоследствии в парусном мире было много дискуссий и спекуляций на эту тему. Почему не стартовали в ноябре 1996-го? Ведь был же флот из 7 яхт? Был! Ну и что, что не нашли титульного спонсора? Какие расходы у экипажей в кругосветной гонке без заходов в порты? Зарплаты экипажу да предстартовая подготовка. Это подъемные деньги для каждого экипажа. Тем более что у каждой яхты на тот момент был собственный спонсор.

Позже организатор участия яхты Team Russia в Volvo Ocean Race (VOR) 2008–2009 годов Олег Жеребцов объяснял мне, что построить яхту – полдела. Огромную часть бюджета морских регат съедают расходы на организацию заходов в порты. По его словам, в рамках VOR заход в порт и все последующие сервисные процедуры обходятся в сумму до 500 тысяч евро. Неслучайно французы отдают предпочтение кругосветкам нон-стоп: взял старт – и вперед вокруг света с автономным запасом продуктов.

В общем, все лето 1996 года Фёдор провел на борту российской яхты, а осенью, вернувшись в Москву, направился в офис Russian Team. Собственно, на эту судьбоносную встречу отец и захватил меня с собой. Там, в офисе Russian Team, на командном собрании прозвучало предложение найти менеджера команды для сезона 1997 года с хорошим знанием английского языка и интересом к парусному спорту. Английским языком я владел хорошо, а парусом интересовался с самого детства. Занимался в яхт-клубе «Антарес» в городе Находка, несколько летних сезонов провел в классе «Оптимист» и на шкотах швертбота класса «Кадет». Ходил на «цетусах» и «конрадах» по Японскому морю. Безусловно, все это любительский уровень. Но я все же рискнул предложить свои услуги. Учебе в вузе это никак не мешало, так как регаты проходят в летний сезон. А практика в рамках международного спортивного события, в том числе менеджерская и языковая, могла получиться очень хорошая.

К моей большой радости, моя кандидатура была сразу одобрена. Более того, Александр Скурский предложил не ждать лета 1997 года, а приступать к работе сразу. Надо было включаться в подготовку к сезону: помогать заказывать новые паруса, обновлять такелаж, заниматься визами для всей команды, вести переговоры со спонсорами. Кроме того, я должен был помогать Александру в формировании пресс-пула журналистов и спонсорских пакетов.

Вот так случайная поездка с отцом в офис Russian Team определила мой жизненный путь на многие годы. Хотя, честно признаться, в ту пору я рассматривал карьеру банкира, как и многие выпускники экономических факультетов. Например, мой земляк Альберт Алиев

успешно работал в Московском кредитном банке, а затем в Альфа-Банке. Много раз он звал меня к себе. Все собирался к нему заехать, но так и не собрался...

Я выбрал другой путь. Хотя тогда, в конце 1996 года, конечно же, никак не мог представить, что работа в проекте Russian Team приведет нас к марафону совместных семейных проектов длиной в четверть века.

ПЕРВАЯ ГОНКА ВОКРУГ ЕВРОПЫ

Зима и весна 1996–1997 годов прошла в организационных хлопотах. В конце мая, досрочно сдав сессию в РГГУ, я вылетел во Францию и далее с командой отправился в порт Шербур, где 1 июня 1997 года начиналась европейская гонка Round Europe Race 1997 под лозунгом «Евро – единая европейская валюта».

Стартовала эта масштабная регата в Северной Европе. Порты захода – Шербур (Франция), Роттердам (Голландия), Арендаль (Норвегия), Киль (Германия) и Хельсинки (Финляндия). Финиш – в Стокгольме (Швеция). До сегодняшнего дня такой протяженной и масштабной гонки по просторам Северного и Балтийского морей не было.

Девиз регаты агитировал европейское сообщество к переходу на единую валюту. С учетом этого Евросоюз выделил оргкомитету Round Europe Race солидный грант. Приемы на берегу были и по уровню, и по факту королевскими! Чего только стоит личное участие самого короля Швеции Карла XVI Густава в закрытии гонки и вручении наград победителям в Стокгольме.

У российской команды к весне 1997 года появился спонсор, и наш проект уверенно вошел в летний сезон. Стали мелькать первые публикации о нас в федеральной прессе.

Приведу выдержку из интервью корреспондента Дмитрия Воскресенского с вице-президентом Russian Team Сергеем Марчуком, опубликованного в газете «Коммерсантъ» 21 марта 1997 года.

– *Объясните, пожалуйста, что скрывается за словосочетанием «летняя программа Russian Team Grand Mistral»?*

– Во-первых, не лишне будет напомнить, что такое Grand Mistral. Это совершенно новый тип океанских гоночных яхт и новая концепция парусных соревнований. Главным правилом является то, что участники соревнуются на яхтах-монотипах макси-класса, построенных по одному проекту на одной верфи. На сегодняшний день это самые быстрые в мире спорта однокорпусные яхты. Во-вторых, летняя программа 1997 года является логичным продолжением нашей подготовки к главным стартам. Еще в прошлом году российская яхта приняла участие в ряде серьезных парусных соревнований и победила в нескольких гонках. Учтите, что это первый реальный опыт участия российских яхтсменов в соревнованиях на больших гоночных яхтах. И теперь наша задача – развить свой успех, участвуя летом этого года в крупнейших европейских парусных регатах в рамках Grand Mistral Series – 1997.

– *Что дала прошлогодняя программа команде? Задачи на этот год? Как решается главный вопрос – спонсорство, ведь не секрет, что один парус для яхты может стоить десятки тысяч долларов, а для одной гонки нужен не один комплект?*

– Самое главное, на мой взгляд, – впрочем, так считает и наш президент Владимир Маслаченко – мы убедились, что экипаж во главе со шкипером Сергеем Бородиновым может не только на равных бороться с именитыми соперниками, но и побеждать. Если сравнить наши достижения с футболом, то представьте себе на миг, что московский «Спартак» побеждает «Ювентус» в Турине. Но есть и другой, не менее важный вывод: предстоит очень много работать, над техническим оснащением команды в том числе. Третий же момент заключается в том, что соперники, поняв наш истинный потенциал, уже будут сопротивляться в полную силу.

– *Насчет «Спартак» – это сильный пример. А каковы конкретные цели этого сезона?*

– Если говорить конкретно, то необходимо сформировать окончательный состав экипажа, дав возможность ребятам соревноваться с сильными соперниками в очень напряженном графике. И, естественно, побеждать. Россия, по моему глубочайшему убеждению, уже жаждала ярких спортивных достижений. И если не футбол, то пусть это будет победа в таком экзотическом для нас виде спорта, как парус.

– *В каких регатах будет участвовать Russian Team?*

– С июня по август мы примем участие в восьми соревнованиях. 1 июня стартует гонка вокруг Европы – Round Europe Race 1997. В этом году эта традиционная гонка проводится под девизом «Euro – единая валюта для Европы». Европейский парламент и Европейская комиссия выбрали эту гонку в качестве информационного и пропагандистского проводника для новой денежной валюты. На каждом этапе в этом празднике спорта примут участие местные, региональные и национальные властные структуры. Участие яхты под российским флагом встречено организаторами гонки с огромным воодушевлением. Со спортивной точки зрения эта гонка будет не менее значительным событием – в качестве шкиперов выступают все звезды европейского парусного спорта. Финиш гонки – 23 июня в столице Швеции. В июле яхты Grand Mistral придут в Санкт-Петербург: гонка Baltic Sea Race становится традиционной – это наше, может быть, самое большое достижение. В августе будем гоняться не только в Cowes Week, но и в суперпрестижном Fastnet.

– *А как насчет денег?*

– Бюджет команды – всегда коммерческая тайна. Если бы мы о чем-то и хотели поговорить, то это проблема спонсорства. К сожалению, российские предприниматели пока недооценивают этот инструмент рекламы. Французской фирме SYSECA, активно сотрудничающей с РАО «ЕЭС России» и РАО «Газпром», привлекательность спонсорства программы Russian Team Grand Mistral была очевидна. И поэтому с помощью нашего партнера, президента Мегаватт-банка Владимира Гурычева, легко были достигнуты первые договоренности, сулящие большие перспективы в будущем.

Однако титульного спонсора у российской яхты пока еще нет. Хотя его имя на борту могли бы увидеть свыше 1 млрд телезрителей во всем мире.

Сергей Марчук справедливо отметил, что в сезоне 1997 года на старт вышли легенды парусного спорта. Грант Далтон, Росс Филд, Пол Кайярд, Рой Хайнер, Людде Ингвалл, Пьер Фельманн, Лаури Смит – этих великих яхтсменов я знал по публикациям в журналах. И вот теперь едва ли не каждый день встречаюсь с ними за одним столом. В роли переводчика я сопровождал шкипера Сергея Бородинова на всех официальных мероприятиях. Кроме того, у меня была возможность присутствовать на регулярных шкиперских брифингах. Мне невероятно повезло оказаться в таком звездном окружении. Бесценные профессиональные знания я получал из первых уст.

Однако основной моей задачей в то время была подготовка макси-яхты к старту следующего этапа, поэтому засиживаться с великими яхтсменами подолгу я не мог. Как менеджеру команды мне было поручено отвечать за материально-техническое обеспечение лодки и береговое обеспечение команды, включая проживание, питание, ремонт парусов, логистику, а также решение всех вопросов, связанных с пребыванием яхты в порту. Моя работа начиналась со встречи всех членов экипажа в яхт-клубе и заканчивалась с командой «отдать швартовы».

Для одного человека дел было более чем достаточно. Яхта каждый раз заходила в порт с какими-нибудь поломками, поэтому требовалось обеспечить команду всеми материалами для выполнения ремонта. А там, где ремонт невозможно было выполнить силами экипажа, приходилось привлекать местные верфи, да еще в режиме конкурентной борьбы, потому как спрос на местных специалистов был очень высок: буквально в каждом порту яхты наших соперников латали «раны» и готовились к новому старту.

Первоначально мое передвижение по Европе планировалось так: провожаю экипаж и перелетаю (переезжаю на автомобиле) в следующий порт захода для организации встречи. Однако очень быстро стало понятно, что эффективнее перемещаться на борту яхты вместе со всей командой. Во-первых, я знакомился с устройством яхты, вникал в бытовые нюансы, жил в ритме команды, а значит, впоследствии с большим пониманием организовывал текущие сервисные работы. Во-вторых, динамика гонок была такова, что яхты прибывали в следующий порт быстрее, чем я добирался туда на авто или авиатранспортом.

Уже на третьем этапе я оказался в эпицентре гоночных сражений. На борту 80-футовой яхты нет разделения на менеджмент и команду – в гонке мы все в одной лодке. Сергей Бородин в свойственной ему манере поначалу подкалывал меня как «белого воротничка», то и дело бегающего по палубе с папкой счетов и документов, называя «месьё администратор». И это еще было «снисходительным» прозвищем. Большинству членов команды доставались более емкие и содержательные эпитеты.

Началось мое знакомство с большим парусом. Сначала поставили крутить лебедку, а через пару гонок уже доверили работать с бакштагом (отдавать или набивать эту снасть таке-лажа во время поворота). Медлить тут нельзя: чуть прозеваешь на маневре с отдачей или добором бакштага – и услышишь много нового про себя от дружной команды. Раз за разом меня прогоняли по всем позициям. Правда, кроме бакового, рулевого и балласта. Это были три позиции, закрепленные за конкретными людьми. Баковым был Сергей Лебедев из Саратова, на руле стоял только шкипер Сергей Бородин или Алексей Мурашкин из Санкт-Петербурга, а в хитросплетениях водяного балласта разбирался только Владимир Белокуров из Долгопрудного.

Отдельно надо отметить навигатора – Игоря Новоченко. Отставной офицер ВМФ, хороший, грамотный мужик. В силу своей военной профессии Игорь привык выполнять прокладки для больших, а значит, инертных судов. Поэтому ему было тяжелее всех в динамичных гонках у европейского побережья. Как правило, большую часть ошибок экипажа списывали на навигатора. Нам, простым матросам, о чем переживать? Кричат «трим» – мы крутим лебедку. Кричат «стоп» – и мы останавливаемся. А Новоченко приходилось соревноваться с бывалыми навигаторами и тактиками, за плечами которых участие в Олимпийских играх и кубках Америки. У конкурентов скорость принятия решения равнялась секундам. Игорь просто не успевал за ними. Например, гоняемся в шхерах Швеции. Бородин решает сделать поворот. Вопрос навигатору: «Как глубоко можем зайти в сторону берега, чтобы при этом сделать безопасный поворот?» Яхта 80 футов, осадка 4,5 метра, скорость 14 узлов, берег надвигается стремительно. Напомню, на дворе 1997 год, смартфонов с электронными картами еще не изобрели. Есть только GPS и бумажная карта. Игорь прыгает в люк и в навигационной рубке высчитывает точку, до которой можно тянуть этим галсом. Все это под давлением со стороны шкипера, которому нужно срочно совершить важный маневр – случился заход ветра. Игорь наконец выдает: «Можно повернуть». А Бородин отвечает: «Спасибо! Уже не интересно. Ветер поменял направление...»



СЕРГЕЙ ЛЕБЕДЕВ (САРАТОВ), БЕССМЕННЫЙ БАКОВЫЙ НА РОССИЙСКОЙ МАКСИ-ЯХТЕ



НАШ ЭКИПАЖ НА СТАРТЕ ЭТАПА ROUND EUROPE RACE

Сказать по правде, такое случалось редко. В целом Игорь делал свою работу надежно. На мель мы сели всего один раз на Балтике, и то не в гонке, а в режиме перегона яхты. Пока экипаж нежился на солнце, вахтенный начальник прозевал песчаную отмель в центре Балтийского моря...

САДЯТСЯ ЛИ ОКЕАНСКИЕ ГОНОЧНЫЕ ЯХТЫ НА МЕЛЬ?

Еще как. В ноябре 2014 года голландская яхта Vestas на этапе кругосветной гонки Volvo Ocean Race из Кейптауна в Абу-Даби выскочила на рифы в центре Индийского океана. Навигатор Боутер Вербрак не заметил на маршруте рифы к северо-востоку от Маврикия и проложил генеральный курс на Абу-Даби точно через них (бывает же такое стечение обстоятельств). Ночью гоночная яхта на всем ходу (20 узлов) залетела на риф. Повреждения катастрофические: оторвался киль, огромная пробоина в борту. Гонка для голландцев закончилась. В 2012 году на борту кругосветной яхты был весь набор навигационных приборов и самые точные электронные карты, нужно было сделать «зум ин» (zoom in) по всей линии проложенного маршрута и обнаружить рифы, но Боутер этого не сделал и загубил проект.

Завершив гонку Round Europe Race 1997, наша яхта прибыла в Санкт-Петербург, а затем в формате длинного перегона через всю Балтику и Северное море двинулась в Англию, на остров Уайт, где нас ждало участие в легендарной гонке открытого моря The Fastnet Race.

Дистанция от Англии в сторону Ирландии до маяка Фастнет и обратно в порт Плимут около 606 миль. Позже у меня были и трансатлантические гонки, и переходы через Индийский и Тихий океаны. Но именно те первые шесть сотен морских миль нон-стоп дали правильные эмоции и навсегда сформировали мое отношение к офшорным гонкам.

Главное – я почувствовал, что мне нравится многодневное пребывание в открытом море или океане, жизнь на борту, работа в команде, ночные вахты, работа с парусами и за штурвалом многотонной яхты, которая реагирует на малейшее движение руля.

Вот так я и окунулся в водоворот масштабных событий и навсегда «заболел» большим парусным спортом. В неполные 25 лет мне посчастливилось принять участие в легендарных гонках Round Europe Race и The Fastnet Race на 80-футовой макси-яхте с лучшим профессиональным экипажем нашей страны. Незабываемое время!

РАБОТА С ПРЕСС-ПУЛОМ

Жизнь на борту яхты, когда с тобой рядом находятся 15 человек, это полезная практика вхождения в новый коллектив, которая очень пригодилась мне в других океанских проектах. Не менее ценным оказался полученный в парусном синдикате Russian Team опыт работы со спонсорами и СМИ. Этими навыками я пользуюсь до сих пор.

В Russian Team директор по связям с общественностью Александр Скурский сформировал сбалансированный пресс-пул, который ездил с нами на все гонки. Он считал, что информационные потоки нужно сразу брать в свои руки и не рассчитывать, что про тебя будут рассказывать СМИ только из-за факта существования проекта. Это первое, чему я у него научился: самостоятельно формировать информационную повестку вокруг своего проекта, продвигать свой проект в информационном поле, чтобы, как говорится, «из всех утюгов» шла информация.

Часто можно слышать от организаторов экспедиций или молодых путешественников, альпинистов, яхтсменов: «Про нас СМИ ничего не пишут. Мы сделали такое большое дело,

реализовали крутой проект, а в СМИ про это ни слова». Мой опыт говорит: вопросами освещения каждого мероприятия необходимо заниматься целенаправленно и рассчитывать на свои силы. В России (если это не футбол, хоккей и фигурное катание) про тебя ничего не будет звучать в центральных СМИ, если ты не подготовишь почву. Этот закон не раз проверен мной на практике. PR-инициатива обязательно должна исходить от организаторов мероприятия и конкретно от руководителя пресс-штаба экспедиции, регаты, гонки. У всего мира на слуху каждый проект основателя корпорации Virgin Group Ричарда Брэнсона. Он умеет мастерски привлечь внимание широкой аудитории: через лояльные СМИ, громкие акции, а если необходимо – даже через эпатаж.

Имея пул из 5–10 лояльных СМИ, можно сформировать качественную информационную кампанию, которую подхватят остальные средства массовой информации. Например, когда в 2012 году австриец Феликс Баумгартнер совершил прыжок с парашютом с высоты 40 км, это событие в прямом эфире посмотрела аудитория YouTube в 9 млн человек, а всего об этом узнала аудитория в 2 млрд человек. Рекорды Баумгартнера – самая большая высота прыжка с парашютом (39,8 км), самая большая дистанция свободного падения и самая высокая скорость свободного падения, которая превысила скорость звука и составила 1357 км/ч.

Спустя несколько лет это достижение улучшил один из топ-менеджеров Google – Алан Юстас, который прыгнул с высоты 41,4 км. Но это событие практически не заметила широкая аудитория. Возможная причина кроется в том, что Баумгартнеру необходимо было отработать спонсорские вложения и максимально громко заявить о своем прыжке. Алан же, будучи миллионером, самостоятельно финансировал свой проект и не имел никаких обязательств. Хотя суть здесь, конечно, в другом: два одинаковых по сложности организации и исполнения проекта собрали разную аудиторию и получили разные уровни освещения.

Конечно, в конце 90-х у нас не было тех медийных возможностей, которые есть сейчас. Не было международных социальных сетей, видеохостинга YouTube или новостных телеграм-каналов. В парусном синдикате Russian Team мы сделали ставку на федеральные СМИ. Мы смогли привлечь в свой пул газеты «Коммерсантъ» и «Спорт-Экспресс», Первый канал и НТВ, а также новостное агентство ТАСС. Благодаря этому нам удалось рассказать о гонке разным целевым аудиториям: массовому зрителю, спортивным и околоспортивным кругам, а также и бизнес-сообществу. Задача была интересно рассказать об участии россиян в серии европейских регат и отработать помощь наших спонсоров.

Все заметки и публикации подшивались в архив, который мы плодотворно использовали на встречах со спонсорами и новыми партнерами. На каждую встречу Александр Скурский брал с собой два кожаных портфеля (как у Жванецкого) и выкладывал на стол внушительные подшивки газет и журналов. На реальных публикациях мы показывали, как отрабатываем спонсорские деньги: вот упоминание компании, вот фотография яхты с логотипом спонсора... Это всегда производило впечатление.

Формирование статусного состава делегаций из ведущих журналистов страны стало возможным во многом благодаря рекомендациям Владимира Маслаченко – человека, известного в медиасфере. С его же помощью нашей команде удалось привлечь в партнеры компанию «Аэрофлот» для перевозки команды яхтсменов, журналистов по всей Европе. Наш авиационный партнер живых денег не дал, но предоставил возможность путешествовать своими рейсами по всем международным маршрутам! По сути, это был безлимитный объем перевозок для команды яхтсменов и пресс-пула. Это была осознанная позиция – вывозить журналистов на старты престижных регат, демонстрировать и вовлекать представителей отечественных СМИ. Журналисты тоже учились рассказывать о парусном спорте.

Это партнерство с «Аэрофлотом» до сих пор у меня в памяти. За всю историю отечественного парусного спорта никто не смог организовать контракт, подобный этому. К сожалению, я тоже за все время последующей работы с Фёдором так и не сумел заключить долгосроч-

ный контракт ни с одним перевозчиком. Удавалось договориться на конкретные маршруты с зарубежной компанией Emirates на доставку экспедиции к месту старта (Австралия, Новая Зеландия, Аргентина) и путь домой после ее завершения.

А вот в работе с журналистами прогресс заметен. Долгие годы в основе постоянного пула команды штаба Фёдора Конюхова – ведущие журналисты нашей страны: Первый канал на протяжении многих лет выступает генеральным информационным партнером наших проектов, выдавая в эфир по каждой экспедиции гарантированные сюжеты с логотипами спонсоров в кадре. Также нашими партнерами были ТАСС, «Московский комсомолец», «Спорт-Экспресс», «Коммерсантъ», РИА «Новости», «АиФ», холдинг Russia Today и еще десяток СМИ с разной степенью вовлеченности в наши проекты.

МОРЕ НЕ ЖДЕТ

Лето 1997 года прошло в уже привычных для нашей команды трудах и заботах. К тому времени проект существовал целых 2 года, но, к сожалению, так и не смог реализоваться в полной мере. Организаторы Grand Mistral Round the World Yacht Race увлеклись проморегами и как бы позабыли о кругосветной гонке – главной цели, ради которой все задумывалось и ради чего строился представительный яхтенный флот.



ЯХТА RUSSIAN TEAM GRAND MISTRAL В ПРОЛИВЕ СОЛЕНТ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). 1996 ГОД. ФОТО: BEKEN OF COWES

Мы понимали, что Пьер Фельманн посредством серии регат в Европе хотел показать товар лицом и привлечь мощного титульного спонсора. Но в итоге он упустил драгоценное время и конкурентное преимущество. «Незаметно» подошел срок очередной кругосветной гонки The Whitbread Round the World Race 1997–1998, и часть шкиперов, на которых Пьер делал ставку, покинула проект Grand Mistral.

Как говорится, ничего личного. Для профессиональных яхтсменов проекты уровня The Whitbread – это перспектива дальнейшего карьерного роста и достаточно хороший заработок. По сути, это Олимпиада океанских парусных гонок. Кто оказался за ее бортом, считай, на целых 4 года потерял шанс заявить о себе на весь мир. В общем, отказ от буксующей Grand Mistral в пользу The Whitbread с 25-летней историей выглядел достаточно логичным решением.

Уход из проекта ключевых капитанов и накладка по срокам с легендарной кругосветкой окончательно подорвали туманные перспективы Grand Mistral привлечь титульного спонсора. А длительное содержание парусного флота на собственные средства оказалось для Пьера Фельманна неподъемной задачей. В конце концов все яхты были проданы швейцарцу Эрнесто

Бергарелли, создавшему впоследствии синдикат Alinghi (участник Кубка Америки). Позже тот распродал яхты поштучно.

Надо отметить, что и по сей день, спустя четверть века, все суда остаются на ходу и надежно работают в качестве чартерных гоночных судов. А, например, яхта Weddell в свое время принадлежала одному российскому яхтсмену из Красноярска.

Столь долгая жизнь бывшего флота Grand Mistral свидетельствует о том, что все корпуса построили на совесть. Реализуй Фельманн свою задумку без промедления, наши команды точно обошли бы вокруг света (может, даже не один раз) и смогли открыть новую страницу в истории экипажных кругосветных гонок.

Позже отец мне говорил, что тот бюджет, который Russian Team потратила на гонки в Европе в 1997 году, позволил бы совершить кругосветное плавание за 80 дней. Такой поход навсегда вписал бы имя нашей страны в историю мирового парусного спорта. А все эти регаты в Средиземке и на Балтике, какими бы престижными они ни были, всего лишь ежегодные фоновые события. Кто сейчас вспомнит наше участие в Rolex Fastnet Race 1997? Никто. А вот участие в 1989–90 годах первой советской яхты «ФАЗИСИ» в кругосветной гонке The Whitbread будут помнить всегда! Потому что это воистину эпохальное событие для отечественного парусного спорта.

В The Whitbread 1989–1990 годов советская команда заняла «лишь» 11-е место из 21 возможного. Но по большому счету ценность этой кругосветки была не в высоких местах и престижных званиях. Эта гонка дала путевку в мир большого паруса многим яхтсменам СССР. Так, Евгений Платон после похода на «ФАЗИСИ» организовал участие украинского экипажа на яхте «Гетман Сагайдачный» в следующей кругосветке. Анатолий Верба – тоже выходец из клуба «ФАЗИСИ» – построил яхту Vo 60 «Одесса-200» и организовал участие в The Whitbread 1993–1994 годов еще одной украинской команды. После окончания этой регаты у Анатолия были планы участия в одиночной кругосветной гонке Around Alone. Но сил уже не было – две кругосветки забрали их все.

Виктор Языков (был в составе экипажа «ФАЗИСИ») построил свою яхту Wind of Change и принял на ней участие в кругосветной гонке одиночек Around Alone 1998–1999. В этой гонке Виктор занял 4-е место в своем классе. По результатам гонки профессиональный журнал Seahorse присвоил Языкову титул «Яхтсмен месяца», Всероссийская федерация парусного спорта назвала Виктора Языкова «Яхтсменом года», а Русский биографический институт присвоил ему звание «Человек года» в номинации «Спорт».

После Around Alone 1998–1999 Виктор построил еще одну яхту и совершил несколько успешных одиночных кругосветных плаваний.

Влад Мурников – инициатор участия советских яхтсменов в гонке. Спроектировал яхту «ФАЗИСИ». После гонки переехал в США, открыл собственное архитектурное бюро, занимается проектированием парусных яхт.

Валерий Алексеев – бессменный директор яхт-клуба в Сочи (Центр спортивной подготовки парусной сборной команды РФ).

Владимир Кулиниченко тоже переехал в США, ежегодно участвует в 20–30 регатах, а последние лет 10 активно гоняется в российских экипажах. К слову, именно он был парусным мастером в команде Team Russia у Олега Жеребцова в 2008–2009 годах.

Рулевым и баковым команды «ФАЗИСИ» на переходе от Новой Зеландии через мыс Горн в Уругвай и далее в США был Сергей Бородинов. После кругосветки он дважды, в 1992 и 1993 годах, принял участие в знаменитой гонке вокруг Франции Le Tour de France à la Voile. Далее последовали европейские регаты на 80-футовой макси-яхте Russian Team, включая легендарную гонку Fastnet (Великобритания).

...Сейчас, оглядываясь назад, считаю, что в 1997 году нашему синдикату Russian Team надо было брать у Фельманна яхту в аренду и идти вокруг света нон-стоп. Это было бы собы-

тием мирового масштаба. Жаль, что мы, менеджмент синдиката, проявили недальновидность и нерешительность. Типичная ошибка, когда мы думаем, что завтра будет лучше, но наступает завтра, а у нас и спонсор ушел, и яхты проданы.

Увы, ошибки в мире парусного спорта неединичные. Спустя 10 лет крупно просчитался основатель сети супермаркетов «Лента» и синдиката Team Russia Олег Жеребцов (названия российских яхтенных объединений не отличаются оригинальностью – Russian Team в 1998-м и Team Russia в 2008-м). В начале 2000-х годов он увлекся парусным спортом. Сначала гонялся в Европе, поднабравшись опыта, совершил переход через Атлантику на старенькой яхте Volvo 60, а потом и вовсе загорелся идеей принять участие в кругосветной гонке Volvo Ocean Race (VOR) в сезоне 2008–2009.

Времена были тучные. Крупный российский бизнесмен мог себе позволить строительство парусной яхты. Но иметь средства – еще не значит реализовать большую мечту. Олег неосмотрительно сделал ставку только на европейский менеджмент. В частности, администрированием проекта занимался англичанин Майкл Вудс (Michael Woods), бывший технический директор Volvo Ocean Race. За подбор экипажа и всю гоночную часть отвечал австриец Андреас Ханакамп. Оба специалиста обладали хорошим опытом организации яхтенных проектов, но Олег совершил одну принципиальную ошибку – не взял в экипаж ни одного российского яхтсмана. Со всего постсоветского пространства в команде оказался только серебряный призер Олимпийских игр 2004 года в классе 49er украинец Родион Лука.

Безусловно, деньги Олега, и он вправе тратить их по своему усмотрению. Но на гонку заявлялась команда Team Russia, а из россиян – только он сам... Вы можете себе представить Team USA – без американцев, а Team China – без китайцев? В итоге Жеребцов был наказан за свою космополитическую позицию.

Олег анонсировал участие в гонке в 2007 году. Я в тот момент находился в Англии, на верфи Pendennis Shipyard в порту Фалмут, где готовил яхту «Алые паруса» к предстоящему плаванию вокруг Антарктиды (Antarctica Cup 2008).

Узнав, что директор проекта Team Russia – англичанин Майк Вудс, я договорился с ним о личной встрече на юге Англии. Пять часов на поезде – и я в портовом городе Саутгемптон. У меня было два варианта действий. Первый – предложить свою кандидатуру на должность бортового журналиста (media crew). Понимая, что мой яхтенный опыт вряд ли позволит войти в состав гоночной команды, я рассчитывал прорваться на борт в качестве документалиста: снимать и передавать репортажи с борта яхты, при этом иметь все шансы пройти кругосветку в режиме гонки. Благо эта роль была обязательна для всех команд – участниц гонки.

«План Б» – должность администратора береговой команды. Понимание того, как организовано хозяйство большой яхты с экипажем в 10–15 человек, у меня было. Вудс занимается стратегическими задачами, а я – операционно-тактическими. Таков был мой расклад, и все это я честно выдал Майку на нашей первой встрече на пароме, шедшем из Саутгемптона на остров Уайт. Майк выслушал меня внимательно, флегматично покивал головой и сообщил, что обе позиции уже заняты, но есть направление, на котором мой опыт пригодится. Он сказал, что в штаб-квартире гонки Volvo Ocean Race разрабатывается сайт на четырех языках (английском, испанском, китайском и русском), так как в 2008 году планируются экипажи из этих стран. На российскую версию сайта требовался редактор с хорошим уровнем английского языка, и самое главное – со знанием яхтенной терминологии.

Майк Вудс рекомендовал меня на эту должность, и я попал в семью гонки Volvo Ocean Race. Пусть и не в составе экипажа гоночной яхты, но я получил возможность продолжить изучение всех нюансов организации кругосветной гонки, причем находясь в прямом контакте с оргкомитетом и с возможностью посещать все главные мероприятия регаты.



МАКСИ-ЯХТА «АЛЫЕ ПАРУСА» НА СТАРТЕ КРУГОСВЕТНОГО ПЛАВАНИЯ.
ФОТО: RPL, BARRY RICKTHALL



ЯХТА TEAM RUSSIA НА СТАРТЕ КРУГОСВЕТНОЙ ГОНКИ VOLVO OCEAN RACE 2008–2009

Все, что ни делается, делается к лучшему. В декабре 2008 года Дмитрий Зеленин (губернатор Тверской области) выиграл президентские выборы у Александра Котенкова и возглавил Всероссийскую федерацию парусного спорта (ВФПС). Мне была предложена работа на позиции исполнительного директора Всероссийской федерации парусного спорта сроком на 4 года

– на весь олимпийский цикл 2008–2012. Если бы я находился на борту яхты Team Russia, то работа в ВФПС прошла бы мимо меня...

Итак, англичане клятвенно обещали Жеребцову привлечь генерального спонсора. Однако эта задача оказалась для них непосильной. Вы только представьте: иностранный менеджмент ищет финансирование для команды Team Russia в Европе. Это нонсенс! Деньги под «Team Russia – Команда Россия» нужно было искать и можно было найти в России. Тем более в комфортных стартовых условиях: имея своевременное и достаточное финансирование от Олега на начальном этапе.

...Время шло, спонсора не было. В какой-то момент Олег согласился начать проектирование и строительство яхты «под честное слово» своих новых партнеров и выделил первый транш из своих личных сбережений. Дальнейшее развитие событий предугадать было нетрудно. На пост конструктора яхты – ей дали имя Kosatka – пригласили англичанина Роба Хэмпфри. Местом строительства яхты определили самую дорогую английскую верфь Green Marine в Англии. Все расчеты происходили в британских фунтах, курс которых постоянно рос по отношению к российскому рублю.

Строительство яхты в условиях приближающегося старта остановить невозможно. Нужно успеть построить корпус, спустить его на воду, протестировать все бортовые системы и парусное вооружение, дать возможность сработаться экипажу...

Чем ближе был старт, тем больше накалялась обстановка. Сроки горят, расходы растут, английский менеджмент ищет спонсоров. В какой-то момент мне удалось заинтересовать основателя группы «Синергия» (сегодня ПАО «Белуга Групп») в том, чтобы выступить одним из спонсоров Team Russia. Российская компания была готова заплатить крупную сумму в евро за размещение своего логотипа на парусах яхты. В мае 2008 года в Москве состоялась встреча представителей холдинга «Синергия», Олега Жеребцова, Майкла Вудса и Лиз Рушалл (ныне глава компании Rushall Marketing). Я выступал в качестве посредника и организатора этой встречи, так как знал обе стороны.



ВВЕРХУ. ОЛЕГ ЖЕРЕБЦОВ, ОСНОВАТЕЛЬ СИНДИКАТА TEAM RUSSIA



ВНИЗУ. В ПРЕСС-ЦЕНТРЕ ГОНКИ В АЛИКАНТЕ (ИСПАНИЯ) С ВЛАДИМИРОМ АРБУЗОВЫМ. ЗА НАМИ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ ВСЕХ ЯХТ – УЧАСТНИЦ ГОНКИ VOR 2008–2009

На предложение «Синергии» английский менеджмент ответил отказом и попытался поднять спонсорскую планку в три раза. На такое резкое повышение стоимости размещения на парусах россияне не согласились. Встреча в Москве закончилась безрезультатно, хотя и имела продолжение, о чем я расскажу чуть позже.

...Закончилось лето. Приближался сентябрь 2008 года – время старта Volvo Ocean Race. Иностранный менеджмент Team Russia сделал еще несколько попыток, но так и не смог привлечь в проект ни одного серьезного спонсора. Вся финансовая нагрузка по-прежнему лежала на плечах Олега Жеребцова.



ЯХТА TEAM RUSSIA. ТАК ВЫГЛЯДИТ РАБОЧЕЕ МЕСТО НАВИГАТОРА НА ЯХТЕ VOLVO 70

Вскоре и без того сложную атмосферу в синдикате ухудшила новость о том, что по семейным обстоятельствам Олег не сможет принять участие в первом этапе гонки. Из Аликанте (Испания) в Кейптаун (ЮАР) русская Kosatka без единого россиянина в экипаже пришла предпоследней. Второй этап, из Кейптауна через Индийский океан в Кочин (Индия), оказался для Team Russia еще более провальным: лодка финишировала последней, с отставанием от лидера в несколько дней!

В Индии Олег откровенно заявил экипажу и менеджменту, что не сможет финансировать все этапы за свой счет и, если к завершению третьего этапа в Сингапуре не будет найден генеральный спонсор, он закроет проект. Вот тогда-то на меня вновь вышли англичане с просьбой инициировать повторные переговоры с «Синергией». Первоначальное предложение теперь их устраивало. Но в тот момент такое «согласие» выглядело очень наивно. Кто будет вкладывать деньги в команду, которая занимает последние места? Да еще в разгар гонки? Я даже не стал беспокоить своих земляков, акционеров «Синергии».

В самом начале проекта у синдиката Team Russia были завидные конкурентные преимущества: постройка корпуса на ведущей мировой верфи, внушительный арсенал парусов, своевременный спуск на воду, достаточное время на ходовые испытания... Однако по результатам двух этапов VOR-2008 слабый потенциал команды стал понятен всем. В этих реалиях найти спонсора уже не представлялось возможным!

В Сингапуре Олег, как и обещал, объявил о приостановке участия Team Russia в гонке. Иностранные яхтсмены без особого сожаления разбежались по другим яхтам. Найти новых

хозяев получилось практически сразу: к третьему этапу почти на каждой яхте требовалось обновление или замена в экипажах. Кто-то получил травму, кто-то не сработался с коллективом.



СТАРТ КРУГОСВЕТНОЙ ГОНКИ VOLVO OCEAN RACE 2008. АЛИКАНТЕ, ИСПАНИЯ. ФОТО: DAVE KNEALE

Затеявая экипажную кругосветную гонку, Олег Жеребцов замахнулся на один из самых сложных проектов в парусном спорте. Его желание, амбиции, личный вклад в этот масштабный проект достойны всяческого уважения. И все-таки он допустил одну роковую ошибку: полностью доверился иностранному менеджменту. На мой взгляд, Олегу необходимо было поставить обязательное условие: половина экипажа должна состоять из российских яхтсменов. И тогда совершенно другое отношение было бы к этому проекту в нашей стране. Хорошо помню, как мы обсуждали трудности Team Russia на заседании попечительского совета ВФПС. В его состав тогда входили два десятка серьезных российских бизнесменов. Будучи увлеченными яхтсменами, они регулярно делали пожертвования на развитие детского парусного спорта, финансировали программы закупок детских швертботов, адресно помогали молодым яхтсменам в сборной команде России. Возглавлял попечительский совет Артем Кузнецов. Так вот, когда прозвучало предложение поддержать Team Russia, оно не нашло отклика и поддержки ни у кого из 20 членов попечительского совета. Единодушное резюме дискуссии: «Зачем нам содержать команду иностранных яхтсменов? Лучше эти деньги потратить на детский спорт в России».

Если представить ситуацию, в которой экипаж Team Russia состоял бы наполовину из молодых яхтсменов из России и в силу своей малоопытности занял последнее место, такой результат не вызвал бы в нашей стране откровенного разочарования. Молодой экипаж, осваивает сложную яхту, первый раз в кругосветной гонке... Слава Богу, прошли все этапы и получили уникальный опыт. Вот как бы говорили о дебюте Team Russia при самом плохом развитии ситуации. Во всяком случае, кругосветная гонка на российской яхте стала бы большой школой

и мощным стартом для многих талантливых яхтсменов. Уверен, что после завершения гонки ребята имели бы все шансы закрепиться в элите океанских гонок.

«НЕВИДИМЫЙ» ПАРУСНЫЙ ФЛОТ

Наступила осень 1997 года. Учеба в РГГУ подходила к концу, и я приступил к написанию дипломной работы. Тему выбрал самостоятельно, исходя из полученного опыта. Она звучала так: «Спортивный маркетинг: сравнительный анализ футбола и парусного спорта». В своем исследовании я попробовал поразмышлять над простыми, на первый взгляд, вопросами: «Почему в футболе 1 млн евро – это незначительная сумма, а для парусного спорта 1 млн – существенный бюджет?» и «Почему доходы у футбольного клуба в тысячи раз больше, чем у парусной команды?»

Первый вывод – доступность футбольных матчей для огромных зрительских аудиторий посредством телетрансляций. Парус в этом вопросе проигрывает даже сейчас, когда появился формат интернет-трансляций. Второй – бюджет футбольных проектов легче и проще просчитать заранее за счет средней сложившейся годами аудитории телевизионных трансляций и, соответственно, оценить плановую стоимость продажи прав.

В своей работе я скрупулезно проанализировал структуру бюджетов футбольных клубов и убедился, что они могут успешно функционировать и развиваться только лишь за счет продажи билетов на матчи, телевизионных прав и грамотного мерчандайзинга. Российские клубы я не рассматривал, считая, что они финансируются непрозрачно: зачастую решение о финансовых вливаниях принималось на уровне руководства страны или региона, вне зависимости от спортивных достижений, места в турнирной таблице, текущих доходов и расходов.

Возможно, сейчас моя дипломная работа многим покажется наивной. Однако тогда, в конце 90-х, я искренне задавался вопросом: «Почему 11 человек бегают по газону 90 минут и они, вне зависимости от результата, все миллионеры, а яхтсмены рискуют жизнью, противостоят стихии, на собственные средства проектируют и строят яхты, которые идут вокруг света быстрее, чем любое моторное судно, но получают зарплату, сравнимые с доходами банковских клерков среднего уровня?»

В конце 90-х у легендарной кругосветной гонки The Whitbread были те же проблемы, что и у молодой Grand Mistral. Но на первую работал имидж 25-летней истории, она была на слуху хоть у небольшой, но постоянной и преданной аудитории.

Парусный спорт снимать и показывать очень сложно. Тяжело донести до аудитории, а значит, продать ей ту неповторимую эмоциональную драму, которая есть в каждой гонке. В период реализации проекта Grand Mistral Пьер Фельманн регулярно поднимал вопрос о повышении узнаваемости парусного спорта. Задача глобальная, общая, касающаяся организаторов всех мировых регат. Я очень внимательно слушал Пьера и его коллег, знал позицию легендарных шкиперов, конструкторов, дизайнеров. Все сходились в одном: ключевой сдерживающий фактор в привлечении спонсорских средств в парусный спорт заключается в том, что мы невидимы, а значит, непонятны широкой аудитории.

Пьер Фельманн консультировался с лучшими специалистами по продвижению спортивных состязаний – IMG. Они безапелляционно говорили о том, что парусный спорт, при всей своей красоте, эстетичности и динамике, должен стать более доступным и понятным массовой аудитории. А пока все шаблонно и примитивно: яхты стартовали под выстрел из пушки и скрылись за горизонтом. Редкие сеансы радиосвязи с экипажем да единичные вылеты вертолета в океан на особо опасные участки маршрута – вот те немногие инструменты, которые информировали зрителя о развитии событий. Такое эпизодическое освещение мероприятия не способствует росту аудитории поклонников парусного спорта.

...Прошло почти 20 лет. Сегодня, с появлением спутникового Интернета, мы получили возможность наблюдать гонку в прямом эфире из самых удаленных районов Мирового океана. Для координации этой работы в экипажах появилась обязательная позиция «пресс-атташе команды». Этот человек не принимает участия в управлении яхтой. Но у него не менее важная, чем у любого яхтсмана, задача – вести фото- и видеосъемку, готовить релизы и передавать картинку-отчет в штаб-квартиру гонки с борта яхты.

Как только мир стал получать качественный контент с маршрута кругосветной гонки, мы увидели взрывной рост аудитории. Вчерашние миллионы зрителей превратились в сегодняшние миллиарды.

ПРОЕКТЫ «НУЖНЫЕ» И «НЕНУЖНЫЕ»

Тем временем отец постепенно отошел от проекта Russian Team и уже не участвовал в европейских регатах. Почувствовав, что кругосветная гонка забалтывается, он решил реализовать собственный проект. В 1997 году на встрече с мэром Москвы Юрием Лужковым Фёдор озвучил идею кругосветного плавания, посвященного 850-летию российской столицы. Идея красивая, масштабная. Юрий Михайлович сразу нас поддержал. Начались совещания и регулярные заседания под руководством вице-мэра Валерия Шанцева, которого Юрий Михайлович назначил куратором проекта.

Личное «добро» мэра Лужкова, безусловно, мощный ресурс. Однако, чтобы трансформировать его в реальные дела, надо пройти многочисленные бюрократические процедуры. Кругосветное плавание на яхте «МОСКВА-850» звучало впечатляюще, но московские чиновники не видели себя в этом предприятии. В открытую об этом, конечно, они не говорили – их настроение выдавали постные лица и безучастные глаза: «Какой-то мыс Горн? Зачем нам Южный океан? Где эти “ревушие сороковые”?» Все это «слуг народа» не цепляло...

Первоначальная концепция, предложенная нашей командой, строилась с опорой на известную яхтенную гонку Clipper Round the World Yacht Race, в ходе которой любительские экипажи совершают один или несколько этапов кругосветного плавания на монотипных яхтах. Зачастую за командами стояли конкретные города, которые через своих спортсменов продвигают интересы региона. В Правительстве Москвы эта бизнес-модель не нашла поддержки. «Владивосток, Сочи или Санкт-Петербург – понятно. Но при чем здесь Москва?» – парировали чиновники, не обращая внимания на наши пояснения, что с 1936 года Москву называют портом пяти морей.

Фёдор добился повторной встречи с мэром, тот опять пообещал поддержку, и начался новый круг бюрократических согласований. К сожалению, не нашлось человека в команде мэра, кто бы выступил нашим союзником. Обижаться на это бесполезно и бессмысленно: значит, сами не смогли найти единомышленника.

Мне часто в соцсетях задают вопрос: «Кому нужны путешествия и проекты Фёдора Конюхова?» – и, не дождавшись ответа, спешат с безапелляционным заявлением: «Это никому не нужно!» Мое личное мнение следующее: раз экспедиция не состоялась, значит, она действительно была нужна только нам. А вот тот факт, что проект состоялся, говорит об обратном: он оказался нужен тем людям и компаниям, которые приняли в нем участие. Попробуйте реализовать проект, который никому не нужен. Как вы это сделаете? Ну, только если на свои личные средства.

Проект кругосветки, ориентированной на юбилей Москвы, откровенно стопорился. Но, так или иначе, маховик событий раскручивался. В какой-то момент о нашей идее узнал ректор Современного гуманитарного университета (СГУ), Герой Социалистического Труда, один из основателей отечественного электронного образования профессор Михаил Петрович Карпенко.

СГУ на тот момент являлся крупнейшим частным вузом России с фантастическим количеством студентов – 100 тысяч! Услышав в кабинетах мэрии о проекте кругосветного плавания, ректор заинтересовался нашей идеей. Дело в том, что в университете в тот период активно внедрялась программа дистанционного обучения, рассчитанная на людей, желающих получить высшее образование, но не имеющих возможности посещать столичные вузы. Михаил Петрович разглядел интересную связку: Фёдор Конюхов идет вокруг света на парусной яхте и в условиях открытого океана тестирует учебные программы и оборудование для онлайн-обучения через канал спутниковой связи. И принял решение купить яхту на средства СГУ, оборудовав ее под «океанскую лабораторию дистанционного обучения в экстремальных условиях». Незамедлительно в структуре вуза создали одноименный департамент – ЛДОЭУ. Фёдора назначили директором лаборатории, меня – его заместителем. Под проект покупки и оборудования яхты выделили 150 тысяч долларов США. Деньги по тем временам огромные!

Вот так стремительно выстроилась модель нашего взаимодействия с СГУ. Надо сказать, она эффективно работала целое десятилетие.

КРУГОСВЕТКИ, КОТОРЫХ МОГЛО НЕ БЫТЬ

С началом партнерства с СГУ мечта отца об одиночном кругосветном плавании быстро трансформировалась в реальный проект. Воодушевленные поддержкой, мы начали активно искать подходящую яхту. В этот момент я вновь пересекся с Александром Скурским. Как оказалось, незадолго до этого в офис Russian Team пришел буклет от организаторов одиночной кругосветной гонки Around Alone 1998–1999. Александр вручил мне этот проспект со словами: «Твой отец собирается в одиночную кругосветку. Так почему бы ему не принять участие именно в Around Alone?»

Сказал и сказал, а мы начали всерьез обдумывать это предложение: изучать историю гонки, правила участия, маршрут... В целом все укладывалось в нашу партнерскую концепцию с СГУ. Более того, у нас наконец конкретизировались требования к яхте. В Around Alone гонялись на судах трех классов – Open 40, Open 50 и Open 60. Мы решили остановить свой выбор на яхте самого большого проекта – 60 футов.

Организаторы этой регаты заявляют достаточно мягкие требования. Недаром класс назывался Open (открытый). Главные ограничения в нашем случае: длина яхты не более 60 футов и коэффициент восстанавливающего момента GZ 125. Все остальное (ширина корпуса, высота мачты, площадь парусов, длина гика и остальные параметры) отдавалось на усмотрение дизайнера яхты, ограничиваясь смелостью шкипера и финансовыми возможностями его спонсоров. Какие только конфигурации яхт не выходили на старты Around Alone! Одномачтовые шлюпы, двухмачтовые кечи и шхуны... Где-то фиксированный киль, где-то качающийся киль, у кого-то поворачивающаяся мачта...

На пост брокера в наш проект мы пригласили француза Бернарда Галлая (Bernard Gallay). Он как раз вернулся из своей второй кругосветной гонки Vendee Globe 1996–1997. Бернард выгодно отличался от своих коллег – брокеров огромным опытом, компанейским характером, а главное, он владел актуальной информацией обо всех надежных яхтах, которые были представлены на тот момент на европейском рынке.

К гонке Around Alone допускались еще два класса. В классе Open 40 (длина корпуса 40 футов) готовился принять участие наш соотечественник Виктор Языков.

Здесь я позволю себе небольшое отступление. Отец с Виктором были знакомы давно. В 70-х годах они оба жили в городе Находка и выступали на местных парусных соревнованиях. Вместе, в одной лодке никогда не ходили, но регулярно встречались на дистанциях и в яхт-клубах. Позже Виктор покинул Приморский край и переехал на Черное море в поселок Лазаревское (Краснодарский край), где совместно со своим американским партнером Бобом

Адамсом занялся строительством двух 40-футовых яхт. Как раз к лету 1998 года обе яхты, российская и американская, должны были быть достроены и готовились к перегону из Сочи в Чарльстон (США) для участия в гонке. Такой тандем символизировал исторические перемены в отношениях между двумя странами. Яхта Виктора так и называлась «Ветер перемен».

Мне запомнилась ситуация, когда Фёдор проходил в Находке переаттестацию на яхтенного капитана. В СССР нужно было подтверждать эту квалификацию регулярно. По неизвестным мне причинам совет капитанов, куда входил и Виктор Языков, выступил против продления звания моему отцу. Для Фёдора это был удар: его мечта о самостоятельном кругосветном плавании могла никогда не осуществиться.

К счастью, ситуация разрешилась иным способом. Осенью 1990 года при финансовой поддержке страховой компании ДАЛЬРОССО и личном участии Анатолия Большакова (Москва), Леонида Лысенко (Владивосток) и Исаака Штеймана (Сидней) отец отправился в Австралию, приобрел там парусную яхту «КАРААНА» (проект Swanson 36) и за 222 дня обошел вокруг света. Он стал первым (!) россиянином, кто совершил одиночную кругосветку нон-стоп, причем под флагом СССР.

В Австралии диплом яхтенного капитана не требовался. Но не только по этой причине отец решил стартовать с Зелёного континента. Дело в том, что яхтенный учитель Фёдора – Леонид Константинович Лысенко – в конце 80-х лично побывал в Австралии и вернулся на родину с самыми лучшими воспоминаниями. В 1988 году в этой стране широко отмечалось 200-летие с начала освоения материка европейцами. Открытие Австралии прямо связано с мореплаванием, и поэтому парусные суда занимают особое место в истории этой страны. Юбилейные торжества продолжались целый год, а «гвоздем» программы стал грандиозный фестиваль парусников со всего света.

По приглашению организаторов фестиваля в Австралию прибыли и две советские яхты – «Адмирал Невельской» и «Командор Беринг». Оба этих «цетуса» принадлежали Дальневосточному высшему инженерному морскому училищу (ДВВИМУ). В состав экипажей входили преподаватели и курсанты вуза, а также работники Дальневосточного пароходства, в прошлом выпускники ДВВИМУ. А капитаном «Адмирала Невельского» как раз был Леонид Лысенко.

Леонид Константинович принимал участие в гонках на обоих побережьях Австралии, знал местных яхтсменов. Поэтому, как только узнал о трудностях, он вызвался помочь отцу и предложил отправиться в Сидней, чтобы выбрать там яхту и уйти из этого города в кругосветку. В этом городе жил друг Леонида, яхтсмен из Киева Исаак Штейман. Исаак сильно помог с поиском и покупкой яхты. Можно сказать, он проявил чудеса торга. По рекламному проспекту судно стоило 100 тысяч долларов. У Фёдора была ровно такая сумма. Но любая яхта требует доработки и подготовки, тем более к такому сложному походу, как кругосветный. Исаак взял переговорный процесс с австралийцами на себя. Через пару дней продавец согласился продать яхту за 65 тысяч долларов! Что он там рассказал про Фёдора и какие аргументы привел, чтобы получить такую скидку, мы не знаем. Но на сэкономленные деньги удалось полностью дооборудовать и подготовить яхту.

...После успешного кругосветного плавания в 1990–1991 годах на яхте «КАРААНА» отец задумал новую кругосветку. Причем он решил собрать в одном экипаже яхтсменов и альпинистов. Читатель спросит: при чем здесь горы? В мае 1992 года Фёдор поднялся на вершину Эвереста в составе команды «АВТОВАЗ». После этого у него возникла идея совершить восхождения на все высочайшие вершины всех континентов. И не просто так, а выполнить программу «Семь вершин», прибывая на каждый континент на яхте своим ходом. Красивая, романтическая идея!

В этом начинании отца снова поддержал Леонид Лысенко. Подходящий борт 56-футовой длины для смешанного экипажа нашли на Тайване. Кеч «Формоза» с небольшой достройкой и обновлением парусного вооружения стоил 300 тысяч долларов. Договорились, что Фёдор и

Леонид привлекут по 150 тысяч. Фёдор быстро заручился поддержкой Приморского морского пароходства (ПМП), а его наставник начал переговоры с руководством Дальневосточного морского пароходства (ДВМП). Поначалу вроде все получалось: ПМП в указанные сроки перечислило свою долю за яхту на Тайвань, вот-вот должен был уйти второй транш продавцу от ДВМП. Но в последний момент партнер Леонида отказался финансировать проект. ПМП ничего не оставалось делать, как доплатить 150 тысяч и стать единоличным владельцем яхты «Формоза». При этом между Фёдором Конюховым и ПМП был заключен кредитный договор, согласно которому отец как бы брал займы у пароходства 300 тысяч долларов, чтобы построить яхту, обойти вокруг света, а по завершении похода продать судно и вернуть средства заемщику. У меня дома хранится копия этого договора. Представьте сумму в 300 тысяч долларов в 1993 году. Приличная квартира в Москве тогда стоила 15 тысяч долларов.



ЧЛЕНЫ ЯХТ-КЛУБА GLADESVILLE BRIDGE MARINA В СИДНЕЕ ГОТОВЯТСЯ ВСТРЕЧАТЬ ФЁДОРА КОНЮХОВА ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ КРУГОСВЕТНОГО ПЛАВАНИЯ. ВЫВЕШЕНЫ ФЛАГИ АВСТРАЛИИ И СССР. ИЮНЬ 1991 ГОДА



СИДНЕЙ, АВСТРАЛИЯ. 8 ИЮНЯ 1991 ГОДА. ФЁДОР КОНЮХОВ ЗАВЕРШАЕТ СВОЕ ПЕРВОЕ КРУГОСВЕТНОЕ ПЛАВАНИЕ НА ЯХТЕ «КАРААНА»

С учетом новых обстоятельств отца назначили капитаном кеча и официальным представителем ДВМП. Как известно, двух капитанов на одной яхте быть не может. Поэтому Леонид Лысенко отправился в кругосветку на яхте «Адмирал Невельской». А Фёдор завершил подготовительный этап на Тайване и отправился в кругосветку с востока на запад: через Индийский океан, Красное море, Суэцкий канал, Средиземное море и далее в Атлантику.

Несмотря на то что пути Фёдора Конюхова и Леонида Лысенко разошлись в 1994 году, я всегда слышал только добрые слова от отца в адрес своего учителя и капитана из Владивостока.

Альпинисты из Тольятти не приехали. Завод ВАЗ не смог выделить денежные средства, но предоставил автомобили. На словах сказали следующее: «Продайте эти машины и отправляйтесь в свое путешествие». В итоге на Тайвань, где проходила подготовка яхты «Формоза», позвонил один человек из всей команды: «Фёдор, нам уже дали машины. Зачем нам еще куда-то ехать? А на горы мы ходим и без кругосветного плавания». Как говорится, без комментариев.

Из всей альпинистской команды за свой счет прилетел только Евгений Виноградский (Екатеринбург). Он прошел под парусом с Фёдором весь Индийский океан и Средиземное море. Но после прибытия в Марокко улетел домой готовиться к очередному восхождению в любимых Гималаях. Тогда-то Фёдор понял, что дальние походы под парусом для горюхосходителей не подходят. В альпинизме есть динамика и разнообразие неповторимых пиков и горных хребтов перед глазами. А яхта идет день и ночь по 6–8 узлов в монотонном ритме. Ровный горизонт, качка, ярких цветов нет, вертикальных линий (кроме собственной мачты) нет... Такая жизнь наскучила Евгению, и он, поблагодарив Фёдора, вышел из проекта. Через Атлантический океан из Марокко в сторону Карибских островов отец пошел в одиночку.

ИЩЕМ НОВУЮ ЯХТУ

Но вернемся к гонке Around Alone. К началу лета 1998 года, после нескольких месяцев поиска, мы смогли найти только одну яхту класса Open 60. Ее спроектировал венгерский яхтсмен Нандор Фа (Nandor Fa), а владельцем на тот момент являлся француз Эрик Дюмон (Eric Dumont). Само судно находилось в порту Гавр, на севере Франции.

У Эрика на тот момент в собственности находилось две яхты. Ту, что постарше, он был готов продать нам и инвестировать полученные средства в другую лодку, на которой собирался участвовать в гонке Vendee Globe 2000. Заявленный ценник в 150 тысяч долларов нас в целом устраивал.

На первоначальном этапе мы рассматривали яхты, спроектированные такими мэтрами парусного судостроения, как Фино, Ломбар, Овен и Кларк. Но эти лодки стоили минимум в два раза больше бюджета, согласованного с руководством СГУ. Мы как-то рискнули намекнуть ректору, что 150 тысяч – это стартовая цена на рынке океанских гоночных яхт. Михаил Петрович посмотрел на нас с прищуром, и нам стало понятно, что разговоры на тему увеличения бюджета ни к чему хорошему не приведут. Больше мы к этой теме не возвращались. Спасибо, как говорится, и на этом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.