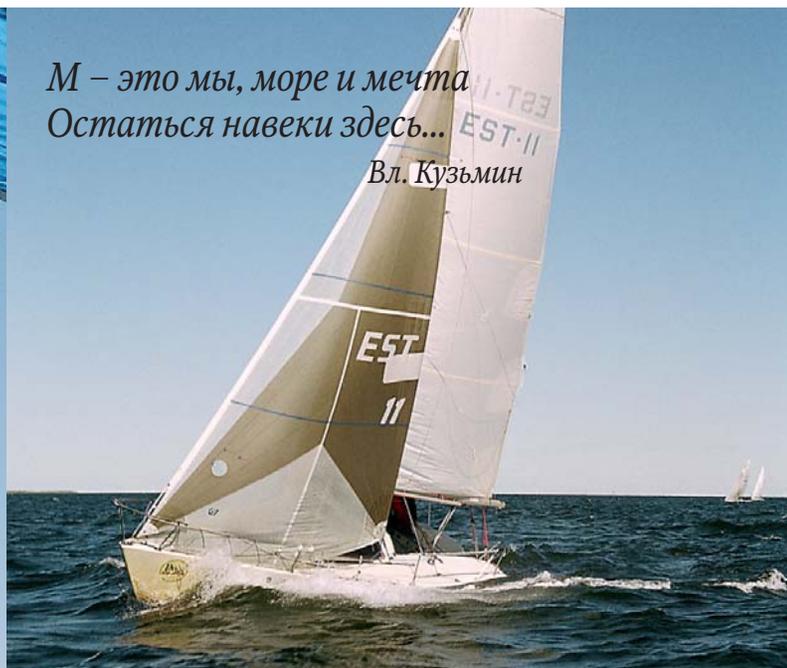


› **Василий Алексеев.** Фото Бориса Лысенко, Елены Сундуковой, Владимира Селина и Владимира Селина



*М – это мы, море и мечта
Остаться навеки здесь...
Вл. Кузьмин*



Муху-Вяйн:

самая гостеприимная регата

В следующем году Муху-Вяйнская регата будет отмечать свой 50-летний юбилей. Ни одна российская пока не может похвастаться таким долголетием. Однако, несмотря на то, что ленинградские, а с конца 90-х гг. петербургские яхтсмены – ее постоянные гости, она остается почти неизвестной большинству российских яхтсменов. Наш «Квартет» трижды был на Муху-Вяйне, однако нынешний экипаж знал об этой регате только по рассказам ветеранов и давно мечтал принять в ней участие.

Обещанного, как известно, три года ждут; вот и мы все откладывали это плавание, но разговоры среди друзей и знакомых шли постоянно, и, наконец, на наши рассказы «повелись» еще три московских экипажа: «четверьтонники» «Антарес», «Бес» и «Призрак». В последний момент к компании присоединился еще и «Крок».

Для нас дорога в Эстонию была давно протоптана, москвичам же нужно было решать вопрос о пере-

возке негабаритных яхт не только по территории трех областей России, но и по чужой стране. И тут неожиданно огромную помощь оказал Олев Роосма, начальник таллиннского яхт-клуба «Калев». Многие ветераны, гонявшиеся в столице Эстонии в 70–80-е гг., помнят его – он был капитаном «Santa Maria» («Л6»), работал директором автопарка и постоянно помогал перевозить яхты. Четыре года назад, выйдя на пенсию, Олев перешел на

работу в родной клуб, став главным организатором регаты.

Вспоминая Муху-Вяйн, трудно даже представить, что все это сделал фактически один человек. Помимо обычного и неизбежного – организации работы судейской коллегии, обеспечения катерами, рассылки информации – были еще и почти ежевечерние концерты, и вечеринки («пати») на всех промежуточных стоянках, и бесплатный горячий суп после финиша... Для нас Олев

сделал все приглашения (с прошлого года Эстония требует индивидуальные приглашения), разрешение на проезд, обеспечил всех желающих морскими атласами района гонок, помогал с погрузкой и выгрузкой – всего не перечислишь.

Старт Муху-Вяйнской регаты в этом году был в Пярну, яхт-клуб которого как раз праздновал свое 100-летие. Накануне открытия состязаний прошла гонка «Watergate», посвященная этому юбилею. Две питерские «шестерки» – «Онега» и «Ника» – устроили на ней настоящую дуэль, оставив далеко за кормой эстонскую «Эрну». Жаль, что у ребят на эту прогулку ушли отпуска и на Муху-Вяйнскую регату времени не осталось, а то бы еще в одном классе все призы были наши.

Регата началась с мандатной комиссии и жесткой формальной проверки документов – процедуры, которая для меня оказалась непривычной. На наших соревнованиях приходится писать кучу деклараций, фактически же яхта либо не проверяется вовсе, либо проверяется в соответствии со здравым смыслом. Шведы на «Gotland Runt» проверяли документы сквозь пальцы, зато яхту очень тщательно. Здесь же представитель Департамента морского транспорта внимательно изучил документы, а потом задал только один вопрос: «Какие у вас спасательные жилеты?». Зная, что эстонцы вслед за другими европейцами стали трепетно относиться к вопросам безопасности, мы купили новые жилеты, соответствующие стандартам ISO, и я гордостью об этом заявил. Инспектор попросил принести один из жилетов, осмотрел его и сказал, что он, хотя и совсем новый, не годится: срок годности баллончика с газом истек. На мою просьбу проверить жилет на месте инспектор ответил, что баллончик сработает – в этом нет сомнения, но он не имеет права дать допуск. Пришлось просить жилеты в долг. Устаревшие поролоновые жилеты, которые были на других наших яхтах и вообще не соответствовали никаким нормам, вопросов не вызвали (мне показалось, что инспектор сознательно не стал их проверять, чтобы не пришлось заворачивать обратно). Это, пожалуй, был единственный момент, когда возникло ощущение абсурда.

Маршрут регаты в этом году был запланирован такой: Пярну–Трииги (гавань на севере о. Сааремаа, в проливе Соэла-Вяйн, Трииги–гавань Сааремаа (новая гавань на выходе из Соэла-Вяйн в Балтику), Сааремаа–Сыру (на южной оконечности Хиумаа, напротив гавани

Сааремаа), Хиума–Ориссааре (в проливе Вяйке-Вяйн между островами Муху и Сааремаа), Ориссааре–Ромассааре.

Первая, самая длинная (82 мили), гонка Пярну–Трииги прошла при северо-западном ветре силой 3–4 балла. На следующий день северный ветер усилился до 6–7 баллов. Выяснилось, что гавань Сааремаа не готова принять яхты – в такую погоду по ней гуляет полуметровая волна. Давать гонку прямо на Сыру гоночный комитет тоже не решился – очень узкий вход при сильном встречном ветре мог доставить неприятности. В результате получился внеплановый почти трехдневный отдых, благодаря чему опоздавший на первую гонку «Крок» не только успел спокойно спуститься и вооружиться, но и выйти на тренировку, посмотреть на которую собралась масса болельщиков. После этого откладывать гонку дальше уже было неприлично, тем более что в Сыру нас ждали концерт и дискотека.

На следующий день ветер зашел на запад, но продолжал дуть с силой около 4 баллов. Мы уж решили, что регата, в нарушение многолетней традиции, пройдет по сильному ветру. Однако не тут-то было. На дистанции оказалось сразу два ветра – западный и северо-восточный, которые боролись друг с другом с переменным успехом. Большие яхты сразу перескочили в новый ветер и ушли, а вторая и третья стартовые группы прочно застряли в зоне разделения ветров; нам пришлось ползти 30 миль до финиша в Ориссааре долгих 14 часов.

Четвертая гонка из Ориссааре в Роомасааре (68 миль) оказалась последней и самой быстрой. Свежий ветер силой 3–4 балла плавно заходил с юго-запада на юго-восток, так что гонка, за исключением небольшого участка лавирования в Вийре-Курк, прошла в бакштаг. Но на этом силы у ветра закончились, и в последний день после нескольких откладываний старта регату объявили завершенной.

Что было нового на регате по сравнению с предыдущими годами?

1. Поразил быстрый рост флота, и количественный, и главное качественный. Если еще восемь лет назад флот, как и у нас, состоял в основном из старых яхт советской постройки, с небольшим «вкраплением» подержанных импортных, а пять лет назад появились современные эстонские яхты, то сейчас происходит уже второе обновление флота. Новые эстонские и импортные яхты составляют большинство, и старые лодки просто теряются на их фоне



(этим, кстати, объясняется и наш относительный успех – сильнейшие гонщики ушли из четвертьтонного в более современные классы).

2. Введена новая система обмера и гандикапа – ORC Club, значительно более объективная по сравнению с LYS. Это – дочерняя версия системы IMS*, которая на сегодня является самой совершенной системой обмера в мире. ORC Club использует ту же VPP**, что и IMS, но позволяет упростить процедуру обмера. Правда, за это приходится платить ухудшением балла (аналог штрафа за самообмер в системе RS). Явно плохой балл «Призрака» и «Крока» объясняется именно тем, что о корпусе типа «Рикошет 780» нет достоверной информации; она восстанавливалась по мерительному свидетельству IOR, данных которого совершенно недостаточно.

Комитет по развитию ORC предложил России присоединиться к этой системе обмера (из всех стран Балтийского моря к ней не присоединились пока лишь Россия и Латвия). До сих пор препятствием для внедрения международных систем обмера были не только цена мерительного свидетельства (80 евро против 600 руб.), но и трудность его оформления за рубежом. Однако если техническая комиссия ВФПС получит право выдавать мерительные свидетельства международного образца здесь, то это может стать серьезным аргументом в пользу перехода на ORC Club.

Что касается впечатлений о регате, то я очень люблю Эстонию, много раз был здесь, и мое мнение не может быть абсолютно объективным. Поэтому я процитирую других участников, тех, кто приехал сюда впервые.

* См. статью автора о различных системах обмера и гандикапа в «Кия» № 195–196. – Прим. ред.

** VPP – velocity predictive program (англ.), специальное программное обеспечение для расчета скоростных характеристик яхты. – Прим. ред.