

Павел Карякин. Фото Анатолия Лавровского

Санкт-Петербургская Парусная неделя 2008 г. Чемпионат России в классе яхт Л-6

Холодное, дождливое лето заканчивалось традиционным соревнованием крейсерско-гоночных яхт в Финском заливе, на которое в этом году заявилось чуть больше 40 яхт.

Ожидалось участие современных яхт-монотипов класса «Митт 30», но в последний момент они от участия в длинных морских гонках отказались, а жаль – их участие украсило бы регату. Спортивную интригу должен был привнести «Пифагор» («Кия» № 204), корпус которого претерпел изменения: плавник переставлен вперед и поставлена обычная мачта (изначально была поворотная, которая была потеряна во второй гонке этого соревнования 2006 г.). В первой гонке регаты, однако, он не стартовал, так как большая осадка вынуждает яхту ходить только по фарватерам. В классе «Орег 800» появились новые яхты у известных гонщиков-конструкторов, что предвещало интересную борьбу на дистанции. В распоряжение гоночного комитета организаторы и спонсоры предоставили великолепный катер «Посейдон».

Первая гонка началась с небольшой задержкой из-за выбора места старта среди новых, появившихся в неожиданных местах мелей – побочный продукт строящегося нового пассажирского порта. Дождь, прохладно, легкий ветер ост NNW. Старт в обычном месте – в районе Ольгинской радиомачты, финиш – у юго-восточной оконечности о. Котлин. Поворотными знаками дистанции являлись Северный буй банки Каменная и буй № 14 Северного Кронштадтского фарватера, перекрытого защитной дамбой. По направлению ветра полноценной лавировки не было. Ветер к концу гонки стал ослабевать. Времени для отдыха перед стартом второй гонки оставалось мало. Некоторые яхты после финиша пошли в Кронштадт, на Ленинградскую пристань менять и дополнять экипаж.

В ожидании старта второй гонки яхты стояли на якорях у Чумного форта. Место старта было выбрано к юго-востоку от маяка Толбухин, время старта первой группы – в 20 ч 05 мин., интервал

между стартами групп определен в десять минут. За пять минут стартовая группа яхт освобождала стартовую линию для следующей группы, что давало им большую свободу действий в предстартовое время. Правда, из-за этого стартовая процедура сильно растягивалась, превращаясь в томительное ожидание для одних и спасительную «задержку» для опаздывающих. Сила привычки, плохая видимость сигнальных флагов из-за коротких флажтков создавали напряженность в работе гоночного комитета и участников соревнований. Так, некоторые яхты во всех стартовых группах, кроме первой, пытались уйти на дистанцию еще до сигнала. Пришлось повторить старт, что, кстати, позволило стартовать опоздавшим.

Погода несколько улучшилась, дождь прекратился, ветер скоростью 4-5 м/сек зашел на Н. Экипажи вошли в азарт и стартовали, как на короткой дистанции, а ведь им предстояло пройти более 100 миль, обойдя маяки на островах Нарва и Sommer, Берёзовые острова с северной стороны, пролив Бьёрке-Зунд и финишировать у входа в гавань г. Приморск.

Ночью плотный туман накрыл район дистанции, и у о. Sommer возникли опасные ситуации при расхождении яхт со встречными судами. Посещение яхт о. Гогланд на этот раз было запрещено.

К утру туман рассеялся, взошло солнце. Во второй половине дня при легком ветре яхты финишировали поодиночке. Вечером в гавани Приморска организаторы устроили гонки представителей экипажей яхт на «Оптимистах», которые предложили местные яхтсмены. Гонки проходили на виду стоящих у причального пирса яхт. Это интересное мероприятие оживило пребывание регаты в Приморске. Раньше ничего подобного быть не могло из-за отсутствия детско-парусной секции – она появилась лишь в последние годы силами энтузиастов.

Следующая, третья, гонка проходила в Бьёрке со стартом и фи-



нишем у входа в гавань Приморска. После короткой лавировки (ветер зашел после старта) яхты, обогнув верхний знак, под спинакером устремились на север. Обратный курс – бейдевинд левого галса с коротким правым галсом на финише. На пути к нему несколько яхт садились на мель, обозначенную на карте, но нынче не обставленную на воде. Все неудачники благополучно снялись самостоятельно без повреждений – закрывая яхты на нужный угол. Лишь яхта «Скай Флай» легла парусами на воду. Снявшись с мели, она встала на ровный киль и с успехом финишировала.

Состав флота уменьшился: «Асмодей» наскочил в тумане на камни и из-за образовавшейся течи сошел с дистанции, у другой яхты сломался баллер руля, и ее отбуксировали соперники. Некоторые лодки ушли домой, так как экипажи спешили на работу. Ушел и «Пифагор».

Четвертая гонка стартовала также в Приморске с финишем на Транзундском рейде у г. Высоцк. Путь к нему снова шел вокруг о. Соммерс и о. Нерва. На этот раз ветер зашел на запад и усилился до 6 баллов, разогнав большую волну. На подходе к Соммерсу у московской яхты класса Open 800 «Фантом» отломился плавник и она перевернулась мачтой вниз. Близко идущие яхты («Звезда», «Северное сияние», «Фарт», «Телери» и «Елена») пришли на помощь и подобрали его экипаж. На следующий день ветер ослабел, море успокоилось, яхту поставили на ровный киль (правда, сломав при этом мачту) и откачали воду.

Импровизированные действия добровольных спасателей были весьма успешными: экипаж оказался цел и невредим, корпус яхты отбуксирован в яхт-клуб Выборга*. Правда, сломали мачту, но яхты-спасатели получили «возмещение» – свое место в гонке. В конечном итоге, все обошлось, несмотря на сложности: все же инцидент произошел вблизи судового хода на большой волне, да еще в наступившей темноте. С берега по мобильному телефону постоянно шли руководящие указания «отбуксировать аварийную яхту в сторону от судового хода на глубину 20 м и утопить ее» – все это не помогало работе. Но топить легко плавающую на воде лодку никто не собирался. Подобные случаи потери балластного киля в море уже были. Оказавшие помощь экипажи яхт показали знание хорошей морской практики. При этом сами спасатели считали, что «иначе и не могло быть». Гоночный комитет поручил первой финишировавшей яхте «Глобус» принимать финиш у остальных и полным ходом поспешил на своем «Посейдоне» к месту события для оказания помощи терпящим бедствие. Убедившись, что никто уже помощи не просит и все люди живы, гоночный комитет направился назад к месту финиша. За время его отсутствия экипаж «Глобуса» под командованием опытного Андрея Никандрова четко принял финиш у прибывающих яхт.

Данная авария показала, что на дистанции вблизи участников необходимо иметь оборудованное спасательное судно, а владельцам яхт быть более осмотрительными при желании облегчить свое судно для победы в соревнованиях. Особенно важно иметь хорошую радиосвязь. Такая была только на яхте «Северное сияние», она и установила устойчивую связь с судейским судном, взяв на себя роль ретранслятора.

Но вот настало время последней гонки. Участники получили описание дистанции и начали готовиться к переходу на старт, который назначен был на малом Транзундском рейде, на месте финиша предыдущей гонки. Буквально за несколько минут до отхода «Прометея» к борту подошли несколько участников соревнования и об-

ратили внимание председателя гоночного комитета А. Латинова на то, что место финиша по описанию находится к юго-востоку, а судя по координатам – к северо-востоку от маяка Толбухин. Разница по широте составила 2 минуты, т.е. 2 мили. А. Латников объяснил им и остальным участникам по радиосвязи на 72-м канале, что правильное положение места финиша – к юго-востоку от маяка. Однако, несмотря на многократные объяснения, немало яхт с трудом находило это место, а эфир просто гудел от переговоров на эту тему.

Но все-таки три яхты искали место финиша с северной стороны Толбухина и не отвечали на запросы финишного судна, пытавшегося помочь этим яхтам. После бесполезных поисков они сами, наконец, запросили финишное судно о его фактическом месте на просторах Мирового океана. Через некоторое время, пройдя по мелям у «Толбушка», две яхты (московская и белорусская) благополучно финишировали. Одна же яхта так и не нашла финиш.

Московская яхта заявила протест на гоночный комитет с требованием исправить свой результат из-за неточного описания места финиша. После его рассмотрения он был исправлен к явному удовольствию капитана. В будущем на подобных соревнованиях следует указывать, по какому борту надо оставлять Толбухин при проходе мимо него. Очевидно, в подобных ситуациях необходимо освещать финишный знак и финишное судно синим огнем, поскольку белые огни на берегу маскируют белые огни на судне.

После окончания соревнования по инициативе организаторов впервые состоялось собрание капитанов и всех желающих совместно с гоночным комитетом и организаторами для обмена мнениями, впечатлениями и сбора благих пожеланий. Капитаны благодарили организаторов за хорошее проведение соревнования, предлагали разнообразить маршруты, проводить культурные и спортивные мероприятия и отдых в местах базирования между гонками, обеспечивать безопасность и спасение участников в море при необходимости, планировать удобный формат соревнования для возможности смены экипажей, обеспечивать информационную поддержку в СМИ, награждать победителей гонки в отдельности, приглашать яхтсменов из других регионов России и зарубежных стран, сотрудничать с администрацией, привлекать спонсоров и молодежь.

Все эти пожелания – ровесники соревнования. Выполнить их организаторы пытаются каждый год. Но пора, наконец, поднять статус соревнования. Сделать его международным праздником парусов, который проводит наш город, объявленный Морской столицей России.

NEXT-PARTS

YAMAHA HONDA SUZUKI

TOYOTA MITSUBISHI NISSAN MERCRUIZER



Заказ и поставка

оригинальных

ЗАПЧАСТЕЙ

из Японии

Email: PARTS@NEXT-VL.ru tel\fax: 8(4232)300-627

Владивосток 8(4232)300-320

* Подробнее о причинах этой аварии – см. на стр. 91.