

В «TSR BALTIC-2009» На яхтах «Л-6»

Со 2 июля по 3 августа 2009 г. на Балтийском море прошла Международная регата учебных парусников «The Tall Ships' Races Baltic-2009» по маршруту Гдыня–Санкт-Петербург–Турку–Клайпеда. Из ста с лишним судов и яхт, заявленных на нее, 22 были российскими; в 20 из них – представляли Санкт-Петербург. Своими впечатлениями об участии в «TSR-2009» поделился Вадим Манухин – президент Ассоциации яхт класса «Л-6».



Фото автора и Артура Гроховского

Орегате «The Tall Ships' Races» («TSR»), которая раньше называлась «OpSail» и «Cutty Sark Tall Ships' Races», многим известно, как и то, что ее основная цель – привлечь молодежь к морю и морским профессиям, к здоровому образу жизни (по условиям «TSR» не менее 50% экипажа каждого судна на момент старта гонок должна быть в возрасте от 15 до 25 лет). По сложившейся традиции, береговые этапы регат «TSR» проводятся под патронажем первых лиц государств, порты которых принимают флот парусников и яхт – участников регаты. В 1996 г. санкт-петербургский этап регаты «TSR» был проведен под патронажем президента РФ Б.Н.Ельцина, а в 2009 г. – председателя Правительства РФ В.В.Путина. Регата регулярно, с 1956 г., проводится Международной учебной парусной ассоциацией (ранее – STA, сейчас – STI). На Балтийском море она проходила уже 12 раз, но лишь дважды в 1996 и 2009 гг. участники «TSR» посещали Петербург. В регате обычно участвуют 100–150 больших парусников с прямым вооружением из разных стран, разбитых на четыре класса: А, В, С и D. Численность участников с учетом частичной смены экипажей достигает 4–5 тыс. чел.

Российские, а ранее советские, парусники принимают участие в регате с 1974 г. Тогда в Гдыне впервые в числе участников были наши учебные барки «Крузенштерн» и «Товарищ», причем последний победил в первой гонке на Балтике, а «Крузенштерн» по общим итогам регаты выиграл главный приз – серебряную модель клипера «Катти Сарк». Позже участниками становились барк «Седов», корабли «Мир» и «Штандарт», шхуна «Балтиец». В 1978 г. в регате впервые стартовала яхта «Рица» из Ленинграда, построенная на Ленинградской экспериментальной судовой верфи («ЛЭС») по проекту «Алькор», которая заняла призовые места в двух гонках среди малых яхт. К сожалению, основной флот был представлен судами и яхтами, построенными в Германии и Польше. Из яхт, построенных в Ленинграде на «ЛЭС», кроме «Рицы», были лишь «Былина» («Алькор»), «Форвард» («СТ 36»), «Гренада» («Л-6»), «София» (тип «ЛЭС-35»).



Одним из условий участия в «TSR» небольших яхт и ранее, и сейчас является ограничение длины корпуса по ватерлинии, которая не должна быть меньше 9.14 м (30 футов). В 1960–1970 гг., когда в Ленинграде строились «Л-6» и «Алькоры», журнал «Кия» часто публиковал статьи об этих проектах и конкретных яхтах, по ним построенных. Из этих статей было известно, что у «Алькоров» при водоизмещении 6.9 т длина по КВЛ равна 9 м, а у «Л-6» при 6.55 т – только 8.6 м. «Алькоры» считались более мореходными яхтами, кроме того, они (как показал опыт «Рицы») удовлетворяли и требованию оргкомитета регаты по длине КВЛ.

В начале 90-х, когда я стал капитаном яхты «Ника» (тип «Л-6», проект 1971 г.), мне уже было известно немало про регату «Cutty Sark Tall Ships' Races». От участия в ней в те годы нас удерживали возможности почти бесплатно совершать интересные групповые яхтенные круизы по Балтике в Германию, Польшу, Данию, Швецию и Финляндию в рамках международных программ «За экологию, культуру и мир», «Зеленый парус», «Baltic Tradition» и др. Кроме того, проблемой была недостаточная длина «шестерки» по КВЛ, да и опыта командования яхтой было маловато. Как-то раз после очередного участия в регате «Катти Сарк» яхты «Аврора» («Конрад-54») ее капитан Асаф Александрович Оскольский рассказал мне о том, что среди участников гонки была тал-

линская «шестерка» «Гренада». Благодаря малой длине по ватерлинии, она получила сравнительно небольшой TCF (Time correction factor) и при хороших ходовых качествах выступила весьма успешно. Асаф Александрович настаивал тогда на том, чтобы «Ника» и «Эос» («Алькор»), принадлежавшие, как и «Аврора», Корабелке, участвовали в регате 1996 г. Гонки в тот год должны были проходить на Балтике, а молодежи в экипажах было с избытком. Я обратил внимание Оскольского на то, что «Гренада» – несерийная гладкопалубная «шестерка» проекта 1969 г. с увеличенной на 300 мм высотой надводного борта на миделе (мы с ней неоднократно встречались на Муху-Вьяинской регате), поэтому и ватерлиния у нее, скорее всего, длиннее нашей за счет большего водоизмещения. Асаф Александрович, имея за плечами солидный опыт конструкторской работы в судостроении, мерителя крейсерских яхт, а также хождения на «Л-6», в том числе на «Нике», парировал это тем, что и «Ника», и некоторые другие серийные «шестерки» имеют водоизмещение и осадку больше проектных, а за счет длинных кормового и носового свесов и большую длину по КВЛ. Также выяснилось, что в правилах «TSR» не указано, какая ватерлиния ограничивается – конструктивная или фактическая, которая у нас по замерам была больше минимально допустимой.

В 1996 г. регата «Катти Сарк» захо-

«Moosk» – одна из старейших классических яхт-участниц «TSR-2009» постройки 1906 г. (Англия)



дила в Петербург, и мне очень хотелось стать ее участником. К этому времени у меня прибавилось опыта: в 1994 г. «Ника» посетила «Sussex Yacht Club» в Южной Англии по случаю его 100-летия, мы много ходили и по Балтийскому морю. Но дооборудовать яхту спасательными средствами по требованиям регаты тогда не удалось.

Когда стало известно, что наш город будет принимать «TSR-2009» в качестве второго порта на Балтике, желание стать ее участником разгорелось снова. Справедливости ради надо сказать, что масло в этот огонь подливали с разных сторон Асаф Александрович и Андрей Березкин, капитан яхты «Былина», многократный участник «TSR» и вице-президент Ассоциации яхт класса «Л-6». Вместе с Андреем мы стали писать письма в различные комитеты, искали спонсоров, привлекали на яхты молодежь. Опять всплыл вопрос о длине ватерлинии яхт «Л-6». Мною был сделан расчет зависимости длины ватерлинии от водоизмещения и осадки, который был проверен и одобрен В. В. Чайкиным, конструировавшим «шестерки» после А.П.Киселева. Еще в начале 2000-х гг. некоторые яхты «Л-6», активно участвовавшие в гонках, в том числе «Ника», взвешивались на кране для получения мерительных свидетельств по Правилам RS-2000. Оказалось, что все они весят от 7.2 т («Л-6» проекта 1963 г.) до 7.5 т («Л-6» проекта 1971 г. и «Л-6м»), иными словами, Асаф Александрович

был прав. По диаграмме расчетная длина ватерлинии загруженной яхты получалась даже несколько больше минимально допустимой по правилам «TSR». В Петербурге в это время правительством города был создан Портовый комитет по приему регаты,

«Ника» – российская яхта класса «Л-6» постройки 1976 г.



который при участии и поддержке общественного Фонда «Морской Петербург» взял на себя заботу по привлечению, обучению и распределению на яхты молодежи, а также по приобретению основной части спасательного имущества для них. Отмечу сразу, что свои обязательства перед капитанами яхт – потенциальными участницами «TSR-2009» комитет в целом выполнил, что позволило многим довести снабжение

яхт до требуемого для гонок 2-й категории сложности (EPIRB, плоты и жилеты по SOLAS и др.). В итоге на участие в «TSR-2009» среди 20 судов и яхт из Петербурга были поданы и приняты заявки от пяти яхт Ассоциации класса «Л-6»: «Арго», «Былина», «Варяг», «Диана» и «Ника». Все они были заявлены в классе D, в котором разрешалось использовать (в отличие от класса C) спинакер. 25–26 июня яхты вышли из Санкт-Петербурга в Гдыню, где начиналась регата.

Теперь – несколько слов о самой «TSR-2009» и об участии в ней яхт «Л-6». Контрольный осмотр яхт все «шестерки» прошли в Гдыне и были допущены к гонкам. Осмотр проходит по всем позициям контрольной карты. Если имеются замечания, то они записываются в нее, и дается время на их устранение. Замечания к нашим яхтам были, но их удалось устранить. После допуска яхтам были выданы вымпела участниц «TSR» и сертификаты, в которых указываются характеристики яхты и поправочный коэффициент времени TCF. На удивление, у всех «шестерок» TCF оказался довольно большим.

Затем на мачтах были подняты вымпелы, показывающие, сколько раз и когда яхта участвовала в «TSR».

Береговая программа была очень насыщенной. В каждом из четырех портов регаты она включает спортивные состязания, парад экипажей по центральным улицам города, церемонию награждения победителей и призеров гонок, в которой участвуют первые лица города и страны и которая проходит на одной из центральных площадей города при большом скоплении зрителей; обед для капитанов; вечеринку с дискотеккой для молодежи; прием для помощников капитанов; культурно-экскурсионную программу, посещение судов – участников регаты, фейерверк, брифинг капитанов. За спортивные соревнования и парад экипажей победители получают отдельные призы. И все это за три дня. Мне запомнился парад участников «TSR-2009» в Турку под проливным дождем. Одни экипажи надели непромоканцы, а другие разделись до купальников и плавок. В Петербурге же, к досаде зрителей, их не подпустили к участникам ни во время парада на Уни-



«Flying Dutchman» – голландская гафельная шхуна 1903 г. постройки

верситетской набережной, ни во время награждения на Стрелке Васильевского острова, за церемониями они смогли наблюдать с противоположного берега Невы. В других городах зрители находились в непосредственной близости от экипажей и шли вместе с ними. Большинство иностранных участников регаты выразили большое недовольство этим*.

Несмотря на это, санкт-петербургский этап регаты был одним из самых ярких событий Года молодежи в РФ. В нашем городе еще запомнилась замечательная экскурсия в музей Горного института, а в Турку – в музей ремесел и на о. Руйссало. В Клайпеде мне довелось выйти в море на шведском бриге «Tre Cronor af Stockholm», построенном в 2005 г., и даже некоторое время управлять им во время прогулки под парусами вдоль Куршской косы при свежем ветре. В 2001 г. в Стокгольме на о. Скипхольмен я видел остов строящегося деревянного корабля, но тогда и думать не мог, что когда-то доведется им управлять. Впечатления незабываемые!

Парад парусов проводится в каждом из четырех принимающих регату портов после завершения береговой программы. Это очень красочное зрелище и для зрителей, и для участников. Такое большое количество самых раз-

нообразных парусников можно увидеть только здесь. Особо запомнился парад парусов из Гдыни к Гданьску при солнечной погоде и хорошем попутном ветре, когда суда и яхты шли под всеми парусами и, проходя мимо польского парусного корабля-ветерана «Дар Поможье» («Дар Поморья»), которому в 2009 г. исполнилось 100 лет, салютовали ему, приспуская государственные флаги. При этом все свободные участки берега от Гдыни до Гданьска были заполнены зрителями.

Гонки проводятся из первого во второй порт и из третьего в четвертый, каждая по одной из двух возможных дистанций, о которой сообщается непосредственно перед стартом, который дается на полном курсе. Особенностью гонок является наличие рядом с наветренным стартовым судном запретной зоны для стартующих судов (No go zone), отсутствие судейского судна на финише и обязательное сообщение каждым участником дважды в сутки своих координат судьям, а после финиша – и времени финиша. Если суда не укладываются в контрольное время, то финиш у них принимается в море по координатам в назначенный момент, а далее по программе рассчитывается время виртуального финиша. Это делается для того, чтобы погодные условия не позволили сорвать береговую программу, и суда могли вовремя прийти в порт. Во время гонки, когда суда передают координаты, соперники могут узнать позицию друг друга, а затем услышать свое

вычисленное программой ориентировочное место на финише в своем классе и в общем зачете. Вся информация помещается на сайте регаты и доступна для всех желающих.

Это способствует повышению азарта соревнований и их безопасности. Если по каким-то причинам координаты не были получены судейским судном, то за каждый «No report» яхта получает штрафное время. В 1-й гонке такие штрафы получили 15 яхт, в том числе «Арго», «Диана» и «Ника» (на брифинге капитанов заметили, что такого еще не бывало). Мне, однако, с трудом к концу соревнований удалось доказать, что штраф на «Никку» был наложен необоснованно. Во 2-й гонке подобный штраф не получила ни одна яхта, хотя большая часть флота заштилела (только в классе D – 12 яхт), и финиш у этих судов принимался по координатам в море. Среди них оказались и российские «Сибирь», «Петр I» и «Юнга», ставшие по расчету времени финиша призерами этой гонки в классе D. Результаты «шестерок» в целом выглядели неплохо. Как оказалось, основной трудностью было успеть к старту



Польская стальная яхта «Nasz dom» постройки 1978 г. – одна из самых маленьких яхт регаты

после Парада парусов. Оба раза ветер был встречный, расстояние до стартовой зоны приличное, а двигатели на «Л-6» малосильные (на «Нике» до сих пор стоит печально знаменитый «СМ557л», главные достоинства которого – малый вес и габариты). Тем не менее наши яхты успевали к старту «в обрызг».

Примечательно, что во 2-й гонке «Варяг» и «Ника» стартовали и финишировали одновременно, подтвер-

* На осенней сессии STI в Стамбуле подобные действия служб безопасности были охарактеризованы как «экстремально негативные». – Прим. ред.



Места российских яхт класса «Л-6» в гонках

Яхта «Л-6»	ТСФ	Гонка №1 - 413 миль			Гонка №2 - 317 миль		
		Класс D	Общий зачет	«Л-6»	Класс D	Общий зачет	«Л-6»
«Арго»	0.8483	21	70	4	28	87	4
«Былина»	0.8016	12	45	2	4	21	1
«Варяг»	0.8370	14	56	3	10	31	3
«Диана»	0.8264	24	74	5	DNS	DNS	DNS
«Ника»	0.8285	11(8)	44(38)	1	9	29	2
Всего заявлено		29	106	5	33	111	5
Всего стартовало		28	98	5	28	99	4
Сошло с гонки - DNF		3	23	0	0	12	0
Не стартовало - DNS		1	8	0	5	12	1
Всего оштрафовано		6(5)	22(21)	3(2)	2	3	0

В скобках указаны цифры без штрафа на «Нику»

див тем самым правильность принятого Ассоциацией решения об отмене гандикапа в гонках яхт класса «Л-6». «Былине» же, финишировавшей на 37 минут раньше, совсем немного не хватило, чтобы войти в призеры класса D, но зато Андрей Березкин был награжден специальным призом STI за наибольший личный вклад в дело привлечения и обучения молодежи Санкт-Петербурга на «TSR-2009».

Круизное плавание проходит из второго в третий порт регаты, причем до участия в нем допускаются суда и яхты, заявленные, по крайней мере, на одну гонку. Во время этого этапа участники

сами выбирают маршрут и пункты заходов. В финских городах Котка, Ловиса, Хельсинки, Порво, Ханко, Мариехамн, Казнас, Науво и др. специально подготовились к встрече судов и организовали ярмарки и программы для экипажей.

В круизе практикуется частичный обмен экипажами между судами. Все пять яхт «Л-6» участвовали в этом этапе по индивидуальным маршрутам. Для привлечения регаты в отдельные города Учебная парусная Ассоциация Финляндии устроила покер-лотерею, розыгрыш которой проводился в Турку. До этого надо было получить

три запечатанных конверта с написанным на нем названием своего судна и игральными картами внутри в трех городах: Котке, Казнасе и Науво. Экипаж-победитель награждался круизом по островам Карибского моря. «Ника» участвовала в этой лотерее, но выигрышная комбинация карт сложилась у финской яхты «ТМХ».

Экипаж на «шестерках» в морском плавании по условиям обитаемости обычно составляет 5–7 человек. В «TSR-2009» все яхты были оборудованы для гонок спасательными плотами на 8 человек, некоторые большие яхты имели по два плота. На наших «Л-6» было тесновато, так как с целью максимального привлечения молодежи на них было порой по 8–9 человек.

Как видно из таблицы, несмотря на малые размеры, на яхтах «Л-6» в «TSR-2009» смог пойти 91 человек, 54 из которых были моложе 26 лет. Большинство из них впервые участвовало в таком масштабном морском событии. Вот немного статистики: «Ника», например, прошла за все пять этапов плавания 2725 миль по лагу и 2341 милю по генеральному курсу, посетив 8 городов

Численность российских экипажей «Л-6»

Этап	«Арго»			«Былина»			«Варяг»			«Диана»			«Ника»			Всего		
	М	В	Σ	М	В	Σ	М	В	Σ	М	В	Σ	М	В	Σ	М	В	Σ
Санкт – Петербург – Гдыня	4	3	7	4	3	7	4	3	7	4	3	7	4	4	8	20	16	36
Гдыня – Санкт – Петербург	5	2	7	4	4	8	4	3	7	4	3	7	5	3	8	22	15	37
Санкт – Петербург – Турку	6	3	9	4	4	8	5	4	9	4	5	9	6	2	8	25	18	43
Турку – Клайпеда	5	3	8	4	4	8	4	3	7	-	-	-	5	3	8	18	13	31
Клайпеда (Турку) – Санкт – Петербург	3	4	7	3	4	7	1	3	4	1	5	6	5	3	8	13	19	32
Всего	11	6	17	13	14	27	13	7	20	8	5	13	9	5	14	54	37	91

М – до 25 лет включительно; В – 26 лет и более; Σ – всего

и затратив на все 45.5 сут., из которых в море была 21.5 сут. Примерно такие же показатели и у других «шестерок».

Участие в «этой» регате позволило Ассоциации яхт «Л-6» еще более популяризировать свой национальный

класс на российском и международном уровне, а экипажам яхт получить незабываемые впечатления. От имени капитанов яхт «Л-6» – участниц «TSR-2009» хочу поблагодарить всех членов Портового комитета Санкт-

петербургского этапа регаты и общественный фонд «Морской Петербург» за организацию Санкт-Петербургского этапа, за ту работу и поддержку, без которой участие «шестерок» в регате было бы маловероятным.

Р. С. Кстати, главный приз «TSR Baltic-2009» за наиболее выдающийся вклад в развитие дружбы и взаимопонимания между молодежью разных стран в результате по решению капитанов и команд всех судов получила совсем небольшая 15-метровая польская яхта «Sharki» класса С, которой командовала молодая симпатичная и веселая девушка.

Быстрейшая яхта планеты

После ряда тяжелых неудач команде французского парусного тримарана на подводных крыльях «l'Hydroptere», прошлой зимой серьезно поврежденного при опрокидывании в ходе рекордных заездов, все же улыбнулась удача. 4 сентября 2009 г. в бухте Йера «l'Hydroptere» стал самой быстрой парусной лодкой на планете сразу на двух дистанциях: 500 м и одна миля.

При мощном западном ветре скоростью около 14 м/с (в Йере



при этом направлении ветра волна достаточно слабая) Ален Тибо и его бравый экипаж полностью использовали весь потенциал своего «Водокрыла», с восьмой попытки развил на дистанции 500 м среднюю скорость 51.36 уз! Этот результат заметно превышает поддержавшееся ровно 11 месяцев достижение французского кайтсерфиста Александра Кайзергеса в 50.57 уз (№ 220). Предельная же скорость судна на дистанции превысила 55.7 уз (свыше 103 км/ч), обозначив следующий скоростной барьер для парусных судов, борьба за преодоление которого развернется уже в ближайшие месяцы. На дистанции в одну милю крылатый аппарат показал среднюю скорость 48.72 уз – тоже более чем впечатляющий результат. И 24 сентября оба этих рекорда были утверждены WSSRC, став официальными абсолютными рекордами скорости под парусами.

Однако бравый экипаж на этом не остановился. Завершая сессию рекордных заездов в Йере (в ходе которой тримаран еще трижды перекрывал 50-узловой результат на 500-метровой дистанции, но так и не установил нового рекорда), под самый ее занавес он смог улучшить рекорд на дистанции в одну милю. Это произошло 12 ноября – в тот день аппарат, разогнавшись, показал немислимую ранее на этом отрезке скорость – 50.17 уз! Отмечу, это достижение, как и предыдущее, установлено при скорости ветра около 14 м/с – видимо, это оптимальный для «Водокрыла» ветер. (Кстати, на одной из фотографий хорошо видна разница между направлениями истинного и вымпельного ветров для этой машины – истинный ветер (определяется по перпендикуляру к гребням волн) дует примерно под углом 120° к ДП судна, грот же яхты стоит практически по ДП тримарана). В свое время рекорд на дистанции

в одну милю принадлежал виндсерфисту – Бьорку Дункербеку, которой в октябре 2006 г. прошел эту дистанцию на парусной доске со средней скоростью 41.14 уз. С той поры крылатый тримаран неоднократно улучшал этот результат (последнее его достижение – 43.09 уз), в итоге превзойдя показатель Бьорка на 9 уз.

После этого огромного успеха французская команда уже мечтает о новых проектах. Следующая ее задача – установка рекордов скорости не на прибрежных дистанциях, а в открытом море, поскольку «l'Hydroptere» – единственный на сегодняшний день рекордный аппарат, приспособленный для этого. Ни «Vestas Sailrocket», ни «Macquire Innovation» на такое определенно неспособны, пожалуй, не стоит ожидать подобных рекордных скоростных заездов и от кайтсерфистов.

Совершенно очевидно одно: новые достижения стали важным этапом в развитии парусного судостроения. Думаю, современное поколение рекордных парусных судов будет иметь мало общего с хрупкими «стрекозами» и «водомерками», как порой характеризуют эти аппараты. Двадцать пять лет развития крылатого тримарана не прошли даром, Эрик Табарли – автор идеи «l'Hydroptere» – мог бы быть доволен!

А.Г. Фото Джулиана Гренье

