

Артур Гроховский. Фото автора

«Пришло так быстро время пересчета», или Чемпионат Европы в классе яхт ORC Sportboat



Нынче в моде на Руси Гандикап по ORC

Чемпионат Европы по парусному спорту в классе яхт ORC Sportboat, прошедший в Санкт-Петербурге с 3 по 10 июля, вызвал большой интерес, хотя и не собрал того количества участников, на который изначально рассчитывали организаторы – Санкт-Петербургский Парусный союз при поддержке Российской морской гоночной ассоциации. Предполагалось, что в новый яхт-клуб «Геркулес», расположенный вблизи Лахтинского разлива (де-юре – в городской черте Питера), приедут до полусотни команд, на деле их оказалось вдвое меньше.

Однако это не лишило чемпионат его главной интриги – впрочем, не столько даже спортивной, сколько технической: очной встречи гоночных яхт стремительно развивающегося национального гоночного класса Open 800 («Кия» № 188) и его европейского визави – класса GP 26 («Кия» № 209) в лице построенной на таганрогской верфи по

итальянскому проекту яхты «Прима». «Добавляло в это блюдо остроты» то, что впервые эти яхты должны были встретиться по современным европейским правилам обмера и гандикапа ORC, недавно пришедшим на смену действовавшим ранее в России отечественным правилам RS-2000 (см. статью В.Алексеева «Правила ORC в России», «Кия» № 220).

Впрочем, формально чемпионат не ограничивался только этими судами: правила класса ORC Sportboat допускают в него большое количество популярных сегодня отечественных и зарубежных парусных яхт, имеющих длину от 6 до 9 м и водоизмещение менее 2000 кг. Конкретнее: помимо Open 800 и GP 26 в класс попадают яхты типа «Алекстар 767», «Beneteau

25 Platu», «Laser SB3», «Santer 760» и еще немало других, менее известных у нас типов. Для того чтобы привлечь больше участников из Европы, организаторы чемпионата предложили зарубежным спортсменам в аренду лодки «Santer 760» и «Laser SB3». Правда, надо отметить одну странность: если приглашением погоняться на «Santer 760» реально воспользовались зарубежные спортсмены, то с арендой «Лазеров» возникли «непонятки»: весь их флот, якобы, забронировала для себя группа московских яхтсменов, в итоге так на чемпионат и не приехавшая. Впрочем, организаторы не склонны рассматривать это происшествие как некую «политическую интригу», отнеся его к категории «неизбежных на море случайностей».

В итоге флот регаты включал следующие суда: российские Open 800, российско-итальянский (по происхождению) GP 26, «Beneteau 25 Platu», две литовские яхты национального класса RS 280 (One Design Class), очень интересная и потенциально быстрая лодка типа T750, прибывшая из Германии, ну и пресловутые «Сантера» (куда ж без них-то!). Выявление призеров проводилось в общем зачете и в Коринфском дивизионе (только победитель), куда входили яхты, в экипажах которых были исключительно спортсмены-любители. География была довольно представительной: в соревнованиях помимо россиян приняли участие гонщики из Германии, Италии, Литвы, Франции и Швеции.

Начало чемпионата ознаменовалось сильнейшей жарой и полнейшим безветрием – редкой для Питера комбинацией погодных условий. Лишь 5 июля, на второй гоночный день много позже полудня организаторы все же решили дать старт маршрутной гонке, но в связи со слабым ветром сократили ее дистанцию с 36 до 18 миль. Большие опасения судей и мерителей вызывала возможная неточность гандикапа при очень слабых ветрах. Неожиданно для всех победу одержала сравнительно тяжелая литовская яхта «Levante» со шкипером Римонисом Таурасом, удачно «пересчитавшая» более легкие и пришедшие к финишу ранее «Опены».

Третий гоночный день вновь начался с отсутствия ветра. Наконец, во второй половине дня все же задуло, и в 15.16 судьи решились дать старт первой короткой гонки. Ее омрачило столкновение «Квартета» и «Энигмы», приведшее к дисквалификации последней (впрочем, Андрей Арбузов, бывший за рулем «Энигмы» в момент столкновения, остался при своем особом мнении на этот счет). Позднее удалось провести и вторую короткую гонку.

Четвертый гоночный день регаты поначалу повторил предыдущий – жара, ветра нет. Судьи и организаторы начали заметно нервничать – по прогнозу до конца всей недели обещались маловетренные дни, а для того чтобы чемпионат можно было считать состоявшимся, требовалось провести, как минимум, четыре гонки: либо две маршрутные и две короткие, либо три короткие и одну маршрутную. Хотя хотелось, конечно, провести полную заявленную серию из девяти гонок, включая две маршрутные.

Лишь под вечер судьи дали старт маршрутной гонке, вновь сократив ее дистанцию вдвое – до 18 миль. Все участники бодро ушли со старта при ветре 3–4 м/с, после чего практически зашили. А потом пришла гроза, как ей и положено, с хорошим, мощным шквалом скоростью до 22 м/с. Подавляющее большинство яхт выдержало его без проблем, но на двух судах были порваны паруса. А вот немецкую яхту «Rocking Girl» постигло более серьез-

ное несчастье: на ней лопнула синтетическая (из материала Spectra) ванта, и оперативно заменить ее спортсменам не удалось. Так что синтетика синтетикой (пусть и сверхпрочная), а вот полноценной замены нержавеющей стали по надежности, видимо, пока нет. По крайней мере, в экстремальной ситуации вроде налетевшего на гонщиков шквала.

Предпоследний день регаты стал самым насыщенным и зрелищным. Ветер дул весьма приличный, и яхты на дистанции развивали довольно высокие скорости, что позволило провести сразу три короткие гонки. Сильный ветер ярко выявил слабые места экипажей, заставив их совершать ошибки. Среди наиболее запомнившихся можно отметить навал «Квартета» на верхний знак, бродинг «Водника» сразу же после прохождения верхнего знака в довольно плотном кильватерном строю (только хладнокровие экипажа шедшего следом «Sky Fly», успевшего увернуться под корму «Воднику», спасло обе яхты от столкновения, вообще же коллективный завал мог получиться не хуже, чем бывает в «Формуле 1» после первого поворота), бродинг «Мадагаскара» почти у самой финишной линии в последней гонке дня (ее экипаж вовремя не сумел нормально укротить взбесившийся геннакер и так, дрейфуя лагом с креном свыше 70°, и пересек линию финиша, чем, как говорится, «немало доставил»). Этот день стал своеобраз-





ным бенефисом для таганрогской яхты «Прима» с Власом Кадетовым на руле – она дважды финишировала первой и один раз пришла третьей, переместившись в лидеры регаты. Впрочем, интрига еще сохранялась – большое количество проведенных гонок позволяло подсчитывать очки с вычетом результатов худшей гонки (за исключением маршрутных), поэтому окончательно поставить все точки над «i» должен был последний гоночный день.

В нем удалось дать два старта, тем самым выполнив общий план регаты по числу гонок. «Прима» и здесь оказалась лучшей – третья и первое места и заслуженная победа в чемпионате. Второй стала литовская «Levante» (она же победила и в Коринфском дивизионе), третье место заняла «Энигма». Лишь два с четвертью очка отделили от призеров питерский «Глобус» с Андреем Никандровым на руле – бессменного обладателя Кубка России трех последних лет.

С технической точки зрения регата преподнесла, пожалуй, обескураживающий результат. Отечественный класс Open 800 в прямом сравнении проиграл сразу двум зарубежным проектам. Причем если довольно тяжелая литовская «Levante» по большей части просто «пересчитывала» отечественные лодки (а по абсолютной скорости была все же неконкурентоспособна, особенно в сильный ветер),

то «Прима» имела одновременно и хороший обмер, и реально высокую скорость на дистанции, что позволило ей практически всегда держаться в голове флота (главный меритель регаты Василий Алексеев в этой связи сказал, что причину такого успеха еще предстоит понять). Даже внешне яхта отличалась от отечественных: она имела очень острые носовые обводы, образованные практически прямыми ватерлиниями V-образной формы, максимальную ширину, отнесенную далеко в корму (как на последних работах Х.Коуйоумджийяна) и более широкий кокпит. На этом фоне многие российские лодки выглядели несколько архаично, что позволило, например, Андрею Арбузову в телефонном интервью с редакцией заявить дословно следующее: «Некоторые отечественные конструкторы в своих идеях и решениях несут откровенный бред. Наши яхты здесь выглядели дворовыми спортсменами примерно одинакового уровня, которые постоянно борются между собой и видят в этом некоторую интригу. Но, когда приходит действительно серьезный парень, он рвет их, как тузик грелку. Именно это и показала нам «Прима» – она была не только реально быстра на дистанции, но потом еще и дополнительно пересчитывала нас. Это очень хорошая лодка, качество которой и определило все».

Андрей Никандров в беседе был более дипломатичен, но все же признал превосходство итальянского проекта и идеологии класса GP 26 в целом. Здесь нельзя не отметить, что класс GP 26, появившийся на несколько лет позднее Open 800, не только более «молодой» – он рассчитан на крейсерские гонки, проводимые лишь по 4-й категории ISAF, в то время как Open может гоняться по более «тяжелой» 3-й категории. Впрочем, судьба Open 800 сейчас находится на своеобразном переломе: прошедшая в декабре 2009 г. отчетно-выборная конференция Ассоциации класса Open 800 приняла решение, во-первых, начиная с 2013 г. гоняться на внутрисоссийских регатах без гандикапа (т.е. «по приходу»). Во-вторых, правила класса будут максимально приближаться к GP 26 (для старых яхт, модернизация которых до потенциала GP 26 невозможна, будет введен отдельный дивизион).

Влас Кадетов как состоявшийся чемпион Европы и человек, имеющий прямое отношение к таганрогской верфи, на которой построена «Прима», был, разумеется, счастлив и горд и своим успехом, и самой яхтой. Цена такой лодки, полностью «нафаршированной» соответствующим оборудованием и укомплектованной парусами, составляет порядка 60 тыс. евро – немало, конечно, но это почти адекватно европейским и американ-

ским (точнее, североамериканским) ценам. Однако мы с вами живем в России...

Конечно, немалую долю в эту цену вносит само импортное оборудование и всевозможные таможенные платежи, связанные с его поставками. Но все равно – хотелось бы дешевле. Впрочем, Влас Алексеевич уточнил, что при более или менее серийной постройке цена яхты может существенно снизиться. Так что будем на это надеяться – при нынешних темпах роста флота Open 800 не исключено, что верфь сможет получить достаточное количество заказов.

Не станет ли для нашей яхтостроительной индустрии (и самих яхтсменов) этот проект итальянского конструктора Джованни Кессарелли тем же самым, чем 40 с лишним лет назад стал другой итальянский проект – автомобиль «FIAT-124», он же «ВАЗ-2101»? При всех его недостатках с точки зрения сегодняшнего дня нельзя не отметить две его заслуги: он, во-первых, стал первым по-настоящему массовым и комфортабельным отечественным автомобилем, фактически «автомобилизовав» СССР, во-вторых, заставил всю тогдашнюю индустрию технологически подтягиваться до его уровня.

Я не отрицаю заслуг и таланта наших яхтенных конструкторов, но – уввы. Сегодня (а я пишу эти строки на своем наладоннике прямо в ходе закрытия регаты) они проиграли. Хотелось бы, чтобы этот проигрыш стал предметом для размышления и анализа, а российско-итальянское детище не осталось бы без конкуренции со стороны полностью отечественных гоночных машин.

Жаль, что сошла с дистанции «Rocking Girl». Этот интересный аппарат, разработанный компанией «Thompson Yacht Design» и серийно выпускаемый во Вьетнаме (можно купить не только «живое судно», но и комплект для самостоятельной сборки, и даже пакет документации для постройки «с нуля»), уже завоевал популярность не только в Европе, но и в Австралии и Новой Зеландии, т. е. в тех местах, где понимают толк в хороших яхтах! Однако внимательное знакомство с ней вызвало некоторые вопросы. Во-первых, приехавшая из Германии лодка была сделана явно не «по-немецки»: носовая оконечность имела значительную бухтиноватость (хотя можно ли корректно применить этот термин к стеклопластиковой поверхности), вдобавок была сильно асимметричной. Во-вторых, сомнение у меня вызвала заметная S-образность носовых ватерлиний – се-

годня такое решение считается неверным. В-третьих, ряд узлов яхты, например, крепление навесного пера руля, хотя и решены оригинально, но заставляют заподозрить строителей в стремлении улучшить гоночные качества за счет надежности (что и подтвердила отчасти история с вантой). В остальном это – оригинальная и очень быстроходная лодка. Жаль, что погода и поломка не дали полностью раскрыться ее потенциалу на акватории Невской губы. Многие наши спортсмены (например, тот же А.Арбузов) говорили про нее одно: «На таком аппарате можно и нужно выигрывать». К сожалению, в данном случае он оказался в руках явных любителей». Впрочем, сами немцы не выглядели особенно расстроенными этой неудачей, доблестно дождались окончания чемпионата, горячо благодарили организаторов за предоставленную возможность участия в таком состязании и очень хвалили яхт-клуб за постановку дела.

В этом, замечу, сходились практически все участники. Организация и судейство, по их мнению, были превосходными. Виргис Райнис из экипажа «Levante» особо отметил внимание организаторов к зарубежным участникам: если бы не специальное письмо от их имени, то, по его словам, лодка провела бы на таможенном терминале пять суток, опоздав на регату. Здесь хорошие слова следует сказать в адрес Натальи Федоровой и ее команды – накопленный ими на регатах «Паруса Белых ночей» потенциал не пропал даром, серьезных накладок (если не считать штиля) практически не было. Некоторое беспокойство, в том числе и у самих организаторов, вызывало отсутствие опыта проведения гандикапных гонок, но, несмотря на это, никаких проблем не возникло. В частности, гонщики отметили четкую работу главного судьи Андрея Латинова, уделявшего большое внимание выставлению дистанции так, чтобы не было «трамвая» даже в условиях слабых ветров и сокращенной дистанции.

Пожалуй, единственная претензия, которую можно высказать организаторам, это отсутствие полноценного пресс-центра и должного медийного освещения регаты. В который уже раз был упущен еще один удачный повод для популяризации паруса в нашем городе...

P.S. В осеннем номере редакция планирует опубликовать обзорный материал, посвященный перспективам развития класса Open 800.

