



Парусная Москва 2005:

ИТОГИ И КОММЕНТАРИИ

Екатерина Соколова, Москва.
Фото Сергея Богданова

Московский парусный сезон 2005 г. невозможно оценить по принципу “хороший—плохой”. Каждый участник событий — и организаторы, и зрители — имеет собственное мнение на этот счет, от восторженного до негативного. Очевидно одно: в этом году в Москве был “парус”, достойный внимания.

Одни гордятся впервые состоявшимися здесь двумя чемпионатами мира в классах “49-й” и “Финн”, другие ругают чемпионат Москвы. Отметила свое пятилетие регата “Банковский кубок”, и это тоже широко обсуждалось (в частности, сетовали, что гонщики из московских клубов и школ не занимают призовых мест). Другие отмечали сильные в этом году выступления представителей Владивостока, Тольятти, Пскова и, как все последние 10 лет, дружно сокрушались по поводу детского и юношеского парусного спорта. Обзывали Клязьминское и Пестовское водохранилища грязными лужами и вздыхали о том, что, хоть умри, но в Москве и области больше негде устраивать соревнования. А парусная общественность, как обычно, осталась недовольна уровнем организации почти всех прошедших в Москве соревнований.

Чемпионат мира в олимпийском классе “49er”

Чемпионат проходил в начале осени на акватории Пироговского водохранилища. Его организатором выступила Экспериментальная школа высшего спортивного мастерства по парусным видам спорта (ЭШВСМ).

Регата проходила в два этапа: квалификационные и финальные гонки. По итогам квалификации флот разделили на “золотой”, “серебряный”, который мог бороться за медали и первые места в регате, и “бронзовый”.

Лидерами в квалификационных гонках были экипажи из Великобритании и Испании, но в финальных гонках победил украинский экипаж Родиона Луки и Георгия Леончука. В 2001 и 2003 гг. они уже становились призерами мировых чемпионатов, а на Олимпиаде в Афинах завоевали серебряную медаль. Фавориты чемпионата — британцы Крис Дрейпер и Симон Хисхокс — стали вторыми. По их собственному признанию, занять первые места им помешал недостаток опыта участия в речных гонках. Третье место осталось за итальянцами Пьеро и Джанфранко Сибелло.

Россияне на этом чемпионате успехами не блистали, их лучший

результат — 21-е место экипажа Эдуарда Скорнякова. В “серебряном” и “бронзовом” флоте победителями стали соответственно экипажи Тома Лонкквиста и Джейка Бартрома из Великобритании.

Чемпионат мира в классе “Финн”

Следом за гонками “49er” с 9 по 20 сентября на Пестовском водохранилище состоялся чемпионат мира (или “Золотой кубок”) в классе “Финн”. В четвертый раз подряд его обладателем стал спортсмен из Великобритании, двукратный олимпийский чемпион Бен Эйнсли. Второе место — у грека Эмилиоса Папатанасиу. Лучший из российских яхтсменов, Владимир Крутских, — на 19-м месте. Итоги в “Золотом флоте” подводились по результатам только двух гонок. Третью не удалось провести из-за слабого и непостоянного ветра.

Чемпионат Москвы

В этом соревновании приняли участие большинство яхт и экипажей яхт-клубов Москвы и Московской области, однако, по мнению председателя Ассоциации “четвертьтонников” Александра Евсева, который в своем письме высказал ряд критических замечаний в адрес организатора чемпионата, он оказался по уровню своего проведения, как и два предыдущих года, “провальным”.

Регата “Банковский Кубок”

Одним из самых заметных событий не только для Москвы, но и для России стала пятая, юбилейная, парусная регата “Банковский кубок”. Соревнования проходили в конце июня на акватории Пестовского и Пироговского водохранилищ. В регате приняли участие яхты классов “Дракон”, “Картер 30”, “Микро”, а главный приз соревнования традиционно разыгрывался в классе “четвертьтонников”. В 2005 г. в состязании приняли участие 354 спортсмена со всей России, за “битвой” которых следило вдвое больше зрителей. В каждом классе было проведено по шесть гонок, по результатам которых выявили победителей.

Гран-при регаты в классе “четвертьтонников” завоевал во второй раз экипаж яхты “Фиджи” из Санкт-Петербурга под началом мастера спорта международного класса Андрея Никандрова. Второе место занял экипаж яхты “Senator” (капитан — Максим Логутенко, Владивосток). Третье место досталось яхте “Ватт” (капитан — Андрей Маслов, Москва). В классе “Микро” первое место у экипажа московской яхты “Укус” во главе с капитаном, мастером спорта Геннадием Свистуновым. В классе “Дракон” первой стала яхта “Версия” под командованием мастера спорта международного класса Алексея Крылова. Первые место в классе “Картер 30” заняла яхта “Светлана” (капитан — Андрей Логинов, Москва).

Награждение победителей состоялось 26 июня в яхт-клубе “Пирогово” на берегу Клязьминского водохранилища. На его акватории в этот же день состоялась гонка “Престижа”, в которой приняли участие представители спонсоров регаты.

Регата “Кто есть кто”

Это состязание в 2005 г. прошло уже в четвертый раз. Его идея — предоставить спортсменам-крейсерам возможность помериться силами на швертботах класса “Луч”. Чтобы избежать превосходства в подготовке матчасти, гонки проходили с пересадкой, согласно жеребьевке. К гонкам допускаются яхтсмены, имеющие подтвержденный опыт хождения на крейсерских яхтах более пяти лет. Смена рулевых происходит после каждой гонки, коих в серии должно быть не меньше трех. Эту регату нельзя отнести к соревнованиям первого ранга, но новое по форме соревнование уже не первой год привлекает внимание зрителей.



Прокомментировать прошедший в Москве парусный сезон мы попросили известного московского яхтсмена Анатолия Кондакова



В Москве в этом году провели два чемпионата мира. Вопрос — зачем это было нужно?

Если судить по слухам, на их проведение ушла уйма денег. Я не видел сметы, но считаю, что средства были потрачены нерационально. В нашей стране всегда так получается: там, где нужно зарабатывать, мы тратим. Не знаю, что в будущем в денежном смысле может дать нам парус, но думаю, что сегодня совершенно не нужно было приобретать к чемпионату мира сто яхт класса “Финн”. Да у нас во всей ЭШВСМ нет такого количества людей. А самое главное

— нет конкретной перспективы дальнейшего использования этих лодок.

И все же важным признаком идущих (пусть и медленно) изменений, по-моему, может служить конфликт между гонщиками и организаторами чемпионата Москвы. Такие конфликты — болезнь роста, думаю, парус поднимает голову. Безусловно, любая социальная структура, для того чтобы выжить, должна приспособиться к новым условиям, но вначале надо понять, что мы хотим и что можем. Плюс надо правильно оценить возможности сегодняшнего дня. И, конечно, заглянуть в будущее. Это называется концепцией развития. А я такой концепции на бумаге не видел. Поэтому пока нет и предмета для серьезного обсуждения. Для создания этой концепции и надо знать мнение самих спортсменов, мнение тренеров.

Очевидно, что в московский яхтинг сегодня приходят деньги и обеспеченные люди. С одной стороны, хорошо, что они берут к себе на ставку безработных ребят — профессиональных гонщиков. Люди, которые кроме паруса ничего не знают и ничего другого делать не умеют, определяются со своим местом, получают возможность заработать приличные деньги. С другой стороны, к этим новым работодателям уходят перспективные ребята из сборной, которые могли бы показать высокий результат на соревнованиях. Проблема в том, что нет законодательной базы, которая регулировала бы отношения между гонщиком и школой или клубом, где его обучали. Гонщиков с детства тренируют,

дают яхту, оплачивают поездки на соревнования, т.е. государство, общество, спортклуб вкладывают в него деньги. А в итоге, когда гонщик достигает хороших результатов, становится интересен тем, у кого есть игрушка — парусная яхта. Между гонщиками и клубами, где их готовят, нет никаких официально закрепленных обязательств, контрактов, и в ближайшее время никаких изменений в этом вопросе не предвидится.

Подводя итог, нельзя не сказать о том, что в 2007, 2008, 2012 и 2018 гг. грянут знаменательные для парусного спорта России даты.

В 2007 г. исполнится 70 лет парусному спорту Москвы, тогда же будет праздноваться и 860-летие столицы, что дает возможность громко заявить об истории Московского парусного спорта как части истории “паруса” России. В 1938 г. в связи с открытием канала им.Москвы и образованием московских водохранилищ ленинградские яхтсмены подарили московским 20 яхт.

В 2012 г. — 100-летие с момента образования Российского парусного гоночного Союза, положившего начало объединению яхтсменов России. К этому юбилею мы планируем выпустить книгу об истории развития парусного спорта в нашей стране, работа над ней уже начата, и сегодня на сайте www.bankcup.ru можно ознакомиться с обращением оргкомитета регаты “Банковский кубок” ко всем желающим принять участие в сборе материала для будущего издания.

Ну и в 2018 г. исполнится 300 лет Указу Петра I о создании Невского флота.