

› **Андрей Петров.** Фото редакции и Оргкомитета гонки

Петербургская регата «Паруса Белых ночей»



В календаре событий ISAF Международный матч-рейс 2-го грейда (2-nd grade) «Паруса Белых ночей» был запланирован на 7–11 июня 2006 г. Однако программа соревнований, проходивших в Санкт-Петербурге действительно в период белых ночей, началась на неделю раньше и включала в себя не только международную часть. Организаторы запланировали и провели многодневное парусное шоу, прологом которому послужил отборочный турнир, определивший имя последнего участника основных гонок, а кульминацией стали финальные матчи лидеров международных соревнований.

Под парусом в шторм

В отборе приняли участие четыре российских экипажа – екатеринбуржца Петра Кочнева, его земляка Вячеслава Фролова, москвича Владимира Липавского и гонщика из Миасса Евгения Берсенева. Отборочные соревнования также были включены в официальный календарь ISAF и носили статус матч-рейса 4-го грейда. Лидер предварительных гонок определился уже в первый гоночный день. Петр Кочнев очень уверенно провел все матчи двух раунд-робинов и вышел в финал с абсолютным результатом, так что интрига гонок умерла, не успев родиться. Отметим, что финальные матчи против Вячеслава Фролова Кочнев выиграл все с тем же очевидным преимуществом, по праву заслужив путевку в международную часть турнира. В матчах за 3-е место со счетом 2:1 победил Владимир Липавский.

Не подарив зрителям захватывающего гоночного сюжета, отборочные соревнования запомнились разнообразием погодных условий, в которых они проходили, а также несколькими столкновениями на дистанции, приведшими к повреждению матчасти и корпусов яхт.

Порывистый ветер, весь день 1 июня сопровождавший холодным дождем, в ночь на 2-е перерос в настоящий шторм. Спортивный лагерь у Петропавловской крепости сильно потрепало, но это никак не отразилось на азарте участников соревнований. В гонках они не щадили ни себя, ни вверенные им лодки, что сильно расстраивало руководителей гоночного комитета и причиняло немало хлопот техническому директору и его команде. В результате столкновений и необдуманной перегрузки такелажа и

парусов несколько корпусов яхт оказались пробитыми, а поломки бушпритов, рулевых и швертовых устройств стали чуть ли не обыденным явлением. Самыми уязвимыми оказались геннакеры, на оперативную починку которых был истрачен весь запас липкой ткани. Несмотря на предупреждения об опасности сближения с северным берегом Невы



и указания в гоночной инструкции, пару раз экипажи «выбрасывались» на отмель у пляжа Петропавловской крепости.

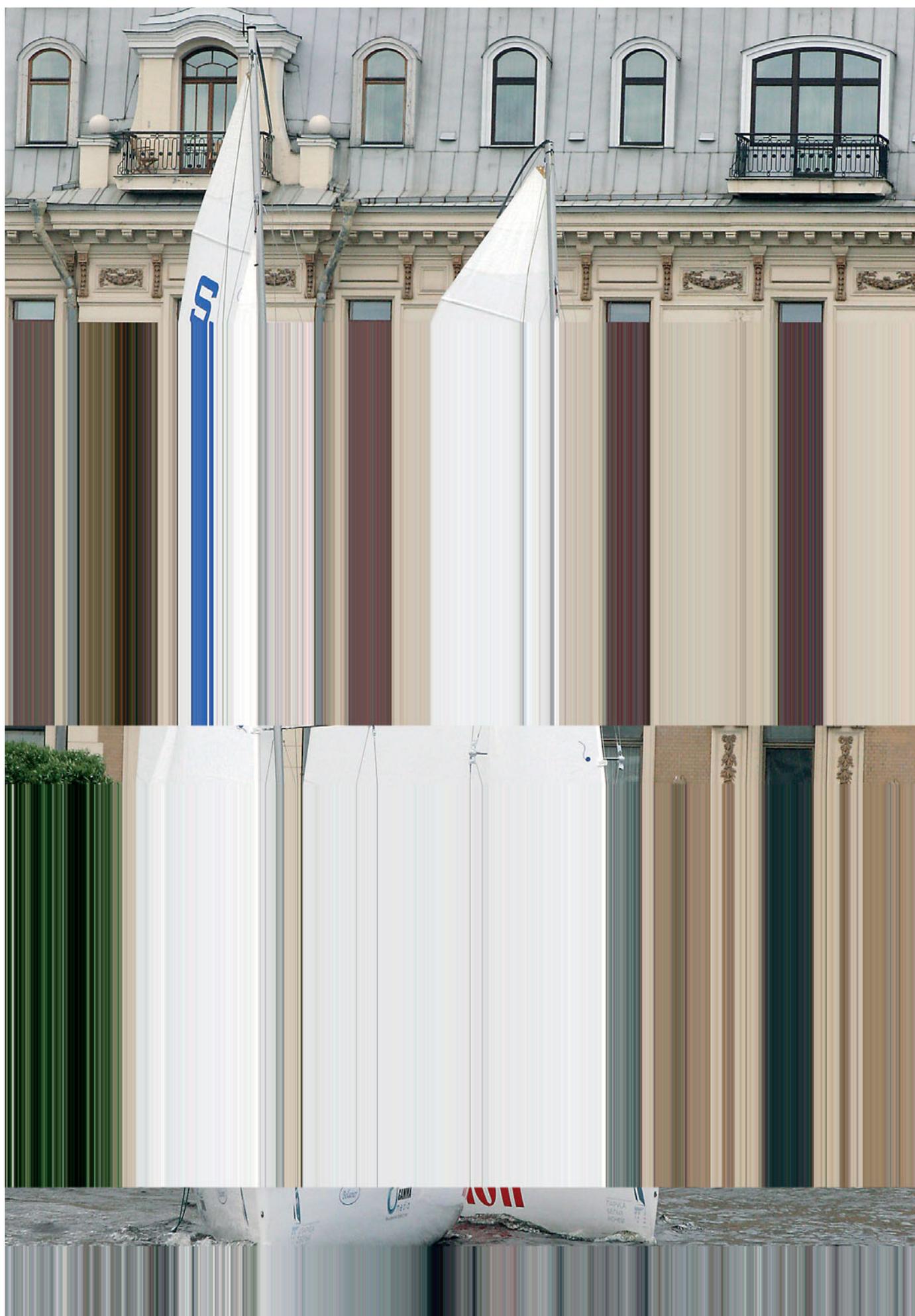
Одним словом, перерыв в гонках организаторами был встречен с облегчением. Можно было сосредоточиться на ремонте и выполнении программы, сопутствующей официальным соревнованиям. Что и было сделано.

Дети, «чайники» и «акулы пера»

Береговую, развлекательную часть парусной регаты было задумано начать с детского праздника, запланированного на 1 июня – Международный день защиты детей. Дождь и сильный ветер вынудили организаторов пересмотреть эти сроки. В результате все началось в выходные дни – 3 и 4 июня. Торжественное открытие регаты совпало с началом городского конкурса детского рисунка «Паруса мечты». Расположившись в шатрах на стрелке Заячьего острова, дети всех возрастов рисовали яхты и паруса, глядя на настоящие парусные соревнования, фантазировали на тему моря. Юные художники – победители конкурсной программы, которых взяли на свой борт экипажи девяти гоночных «Сантеров», стали участниками детских показательных соревнований.

5 июня были организованы гонки для «чайников». Впервые в Санкт-Петербурге участником настоящей регаты мог стать любой горожанин, уплативший небольшой стартовый взнос. Гонки проводились в формате флит-рейса на тех же «Сантерах» с техническими экипажами, что и основные соревнования. На берегу «чайники» получали короткое напутствие, после чего катерами доставлялись на борта, где проводился небольшой инструктаж. Этого мастер-класса вполне хватало, чтобы пройти гонку в качестве одного из шкотовых.

Гонки были организованы по всем правилам и с соблюдением необходимых процедур. И ведь никто не выпал за борт! Позже, 12 июня, уже после официального закрытия регаты, организаторы повторили этот эксперимент, пригласив на гонки спонсоров и парт-





неров регаты. Эффект превзошел самые смелые ожидания: за два дня были даны 12 стартов, в каждом из них приняло участие около 30 человек, которые на деле смогли почувствовать атмосферу парусных соревнований.

6 июня «проникаться» духом парусного спорта были призваны журналисты городских СМИ. Предварительная аккредитация выявила представителей более 30 заинтересованных в мероприятии творческих коллективов. В день гонок в Петербурге было объявлено штормовое предупреждение. Это, а также холодный утренний дождь никак не располагали к морским прогулкам. Тем не менее все «акулы пера», ранее подавшие персональные и коллективные заявки, к назначенному сроку приехали к Петропавловской крепости. С некоторым сомнением в глазах, но все вышли на старт и провели в соревновательном режиме целый день.

На церемонии награждения, состоявшейся поздно вечером, главный судья соревнований и руководители гоночного комитета отметили не только мастерство (а большинство журналистов впервые в жизни попробовали управлять парусами, находясь под опекой профессиональных рулевых), но и мужество всех без исключения гонщиков-непрофессионалов.

Следует отметить, что информационный спонсор регаты – журнал «Катера

и Яхты» – также не остался в стороне от этих пусть и потешных, но вовсе не шуточных гонок, и выставил на старт свой экипаж. В его состав вошел вернувшийся накануне из беспримерного плавания в Финляндию на надувной моторке Андрей Великанов, а также представители «художественного цеха» редакции Эдуард Бубович и Александр Фрумкин. Результатом их выступления стало призовое 3-е место, завоеванное в Гран-финале.

Матч-рейс

Международный матч-рейс «Паруса Белых ночей» собрал под свои знамена 12 экипажей из 7 стран. Причем к моменту его проведения пятеро входили в число ведущих гонщиков мирового рейтинга матч-рейсов. Самую высокую позицию занимал наш соотечественник, екатеринбуржец Евгений Неугодников, с девятым местом в рейтинге. И еще три россиянина включились в борьбу за рейтинговые очки и главные призы регаты: Максим Таранов, Сергей Мусихин и отобравшийся в основную сетку Петр Кочнев.

Первые флайты состоялись 8 июня в условиях слабого неустойчивого ветра. Самой эмоциональной и драматичной гонкой дня стала одна из встреч экипажей Евгения Неугодникова и Сергея Мусихина, в которой Евгений, лидируя с довольно большим отрывом всю дис-

танцию, упустил победу перед самым финишем, потеряв ветер после очередного поворота. Итоги дня внушали оптимизм российским болельщикам. Удача широко улыбнулась экипажу Максима Таранова, который отпраздновал победу все четыре раза. Зарубежные гонщики, напротив, были, что называется, не в ударе. Экипаж Расмуса Вильтофта (Дания) проиграл всем, Ааге Реерслев (Швеция) выиграл лишь одну гонку, Альпо Каакинен (Финляндия) не без труда добился двух побед.

Гоночный день 9 июня начался в 12.00. Слабый ветер, который накануне вмешался в расписание гонок и позволил провести лишь четыре флайта, наконец-то немного усилился. Однако именно неустойчивый переменчивый ветер оставался главным соперником яхтсменов. Немецкий ампайр* Лоренц Вальх за непостоянство и коварный нрав тут же окрестил его «русским Казановой».

После восьми флайтов без поражений шли три шкипера: россиянин Максим Таранов (5 побед), француз Пьер-Антуан Морван (3 победы) и англичанин Эндрю Корна (3 победы). В числе явных аутсайдеров – датчанин Расмус Вильтофт, который в пяти флайтах не одержал ни одной победы.

В последний день кругового этапа

* Протестовый судья на трассе



соревнований Нева впервые не была благосклонна к Таранову — в своем последнем флайте он проиграл, однако сохранил лидерство в общем зачете. К 17.00 10 июня предварительные соревнования были окончены. Тройка лидеров после группового этапа выглядела следующим образом: Максим Таранов, Сергей Мусихин, Эндрю Корна. Удивительно, но лишь с четвертой позиции в следующий этап соревнований вышел Евгений Неугодников.

В воскресенье 11 июня начались полуфинальные гонки. Победитель кругового этапа соревнований Максим Таранов, согласно правилам матч-рейса, имел право выбрать себе соперника и остановился на другом нашем соотечественнике Сергее Мусихине. В другой полуфинальной схватке сошлись россиянин Евгений Неугодников и агличанин Эндрю Корна.

Ветер, который в последний гоночный день дул поперек основного русла Невы, вынудил организаторов регаты установить новую дистанцию и отменить стыковочные гонки за пятое, седьмое и девятое места. Полуфинальные и финальные гонки прошли на короткой дистанции в Малой Невке, и всем пришлось спешно приспосабливаться к новой акватории.

Первым путевку в решающую часть состязаний обеспечил себе Максим

Таранов, опытный спортсмен и тренер из Екатеринбурга. В двух гонках он без проблем победил Сергея Мусихина, молодого шкипера, чье появление в полуфинале специалисты назвали приятной неожиданностью. Поволноваться болельщиков заставил Евгений Неугодников, самый титулованный россиянин, участвующий в матч-рейсах. После двух гонок с агличанином Эндрю Корна, счет был 1:1. Однако в решающей гонке Евгений вырвал победу.

После обеда состоялись финальные гонки. Первым завершился поединок за третье место между Сергеем Мусихиным и Эндрю Корна. Соперники показывали равный класс, и счет был 1:1. Однако в самом начале решающего поединка Мусихин зацепился килем за буйреп одного из знаков и так и не смог освободиться. В результате третье место было присуждено британцу. После гонки Мусихин сказал, что в следующем году он постарается приехать в Петербург пораньше, чтобы привыкнуть к ветру и сложному течению, которые доставили ему в этот раз массу проблем.

Российский финал Максим Таранов — Евгений Неугодников развивался не менее драматично. Первая гонка осталась за Неугодниковым, во второй победу уверенно одержал Таранов. Однако в начале третьей гонки Максим допустил фальшстарт и потерял драгоценные

секунды, возвращаясь в предстартовую зону. После гонки его соперник Евгений Неугодников признался: «Я подумал, что фальшстарт был мой и начал возвращаться за линию вместе с Тарановым, за что ребята меня чуть не пбили».

В дальнейшем Таранов активно маневрировал и пытался препятствовать действиям Неугодникова, но последний финишировал с большим отрывом. После гонки Неугодников сказал: «Максим делал то, что надо — пытался меня остановить, но ему это так и не удалось».

Согласно регламенту соревнований, после 17.00 яхты больше не стартовали, и Неугодников с двумя победами автоматически стал победителем регаты.



Вопреки ожиданиям российских болельщиков, пьедестал почета не стал полностью российским. Однако результат все равно впечатляет — первые два места за нашими яхтсменами!

Вместо послесловия

Следует отметить, что все запланированные спортивные и публичные мероприятия, задуманные организаторами, состоялись по мнению участников и организаторов, главная цель этих мероприятий — популяризация парусного спорта — была достигнута. В этом смысле особую роль сыграла **гонка журналистов**, которая собрала под свои вымпела около 80 представителей городских СМИ. Это, как все искренне надеются, будет способствовать повышению их интереса к парусному спорту и более частому появлению парусной темы на страницах петербургской прессы и телеэкранах.

Отмечая высокий уровень проведения самих соревнований, сложность и уникальность акватории, а также высокий рейтинг участников, Международная парусная федерация (ISAF) присвоила матч-рейсу «Паруса Белых ночей» высокий коэффициент 2.77 — почти максимальный для гонок 2-го грейда.

Результаты, показанные участниками прошедших гонок, позволили лидерам петербургских соревнований существенно улучшить свое положение в международной таблице о рангах. Так, победитель матч-рейса Евгений Неугодиных прибавил в свою копилку более 200 зачетных очков, хоть и остался на высокой 9-й позиции мирового рейтинга. Занявший второе место Максим Таранов, набрав без малого 1000 очков, шагнул с 72-й на 43-ю позицию, а англичанин Эндрю Корна, ставший в гонках третьим, сменил 41-ю строчку на 33-ю.

Десять позиций вверх прошел четвертый по итогам финалов гонщик Сергей Мусихин. Теперь он — 57-й в мировом рейтинге. Один из фаворитов прошедших соревнований, француз Пьер-Антуан Морван, ставший в итоге пятым, переместился с 23-й на 18-ю строчку рейтинга.

Интересно, что по окончании соревнований в Санкт-Петербурге, Евгений Неугодиных отправился в Финляндию на региональный этап Кубка наций и стал его победителем. Теперь ему предстоит участие в финале Кубка, который пройдет в октябре 2006 г. в Ирландии (кстати, там Евгений снова, как и в Петербурге, встретится с индийским гонщиком Махешем Рамчандраном, победителем южноазиатского этапа Кубка).

Пользуясь случаем, редакция журнала «Катера и Яхты» поздравляет Евгения с высоким достижением!



› Андрей Петров

Матч-рейс — что это такое?

Матчевые гонки, или иначе матч-рейс, — это самостоятельный вид парусного спорта, в котором на старт одновременно выходят только две яхты. Борьба между ними начинается еще до сигнала «старт открыт»: в это время лодки уже соперничают за лучшую стартовую позицию. Сама гонка — как дуэль между яхтами, проверка мастерства гонщиков, где есть только победитель и проигравший.

Особенности матчевых гонок

Суть матчевых гонок — это единоборство, дуэль экипажей и рулевых, управляющих двумя одинаковыми парусни-

ками. Это своеобразие и есть главный фактор, который определяет весь ход борьбы на дистанции, влияет на тактику ведения гонки. В отличие от традиционной парусной регаты, во время матч-рейса шкипер свои любые действия на дистанции должен выполнять с учетом, в первую очередь, положения относительно соперника.

Другой важный фактор, влияющий на гонщиков — сам формат матч-рейса, то есть формула проведения всего цикла соревнования, от предварительных раунд-робинов до финалов. В этом смысле матч-рейс подчиняется законам спринта. Здесь некогда раскачиваться: достаточно

проиграть пару первых стартов — и вылетаешь из соревнования, не пройдя в следующий круг.

Матчевые гонки, как и любые парусные соревнования, проходят по Международным правилам парусных гонок (в настоящее время это — ISAF Racing Rules of Sailing, 2005–2008). Однако особенности дуэльного противостояния, диктующие своеобразие тактических приемов в арсенале гонщиков, учтены в специальном разделе Правил, изложенных в Приложении С «Правила матчевых гонок».

Как уже было отмечено, гонка в матч-рейсе начинается еще до старта.

Согласно правилам, обе лодки, словно дуэлянты, «сходятся» в предстартовой зоне, начиная движение навстречу друг другу с разных сторон, каждая от своего знака. Задача шкипера – навязать противнику свою волю, спровоцировать его на получение штрафа и избежать штрафов самому, суметь к моменту сигнала «Старт открыт» занять такую позицию, которая позволит контролировать действия противника после выхода на дистанцию. История знает интересные случаи, когда одна из лодок, воспользовавшись медлительностью соперника и действуя в рамках дозволенного, своими маневрами не позволяла второму участнику гонки войти в предстартовую зону в установленное время (две минуты с момента подачи сигнала «Подготовительный») – и победы были зафиксированы уже до открытия старта! Матчевые гонки преворачивают привычные представления о тактической борьбе под парусом. Не даром в своей книге «Стратегия и тактика парусных гонок. Матчевые гонки» генеральный секретарь РФПС Олег Ильин рекомендует в предстартовой зоне «считать время не до открытия, а до закрытия старта: если противник рядом, только этот временной рубеж имеет значение». Согласитесь, удивительный для традиционных гонок совет! И таких тонкостей в матч-рейсе может быть выявлено великое множество.

Формат матчевых гонок

Формат матч-рейса зависит от конкретных соревнований, однако существует типовой подход к организации гонок.

Все начинается с раунд-робина (от англ. round-robin) – кругового этапа, на котором шкипер проводит по одной гонке с каждым из своих соперников. Таких циклов может быть один или несколько. По итогам раунд-робинов несколько шкиперов, одержавших наибольшее число побед, выходят в полуфиналы.

Полуфиналы – это серии дуэльных гонок до установленного организаторами числа побед одного из шкиперов. Далее по такому же принципу проводится финал.

По регламенту соревнований перед главным финалом может быть проведен также утешительный финал (матч за 3-е место).

Часто основной матч-рейс предваряет квалификационная отборочная регата, в которой несколько экипажей борются за право попасть в основную группу соревнований.

Дистанция и судейство

Дистанция матчевых гонок устанавливается в виде петли со стартом и финишем на нижнем знаке. В зависимости от погодных условий и наличия времени для проведения гонки дистанция, по решению судей, может состоять из одной, двух или трех петель. На последней петле на полном курсе яхты финишируют.

Поскольку в каждой гонке участвуют только две яхты, борьба между ними носит острый, тактически насыщенный характер. Часто соперники вынуждают друг друга нарушать правила, получая, тем самым, необходимое преимущество. Каждое тактическое действие рулевого должно быть мгновенно оценено судьями с тем, чтобы провинившийся экипаж знал о своем нарушении в тот же момент и мог выполнить штрафные обороты до окончания гонки. Яхта, нарушившая правило соревнования, решением судей наказывается пенальти (штрафом): она должна совершить поворот на 360°. Сделать это яхта может на любом участке маршрута до пересечения финишной линии.

Для принятия быстрых решений в практике матч-рейсов было внесено судейство на воде.

Судьи – ампайры – выносят свои решения по спорным вопросам, возникающим во время гонки, находясь в непосредственной близости от яхтсменов – они следуют за участниками на быстром катере. Ампайры выбирают наилучшее положение для наблюдения за соревнованием. Каждую яхту сопровождают двое судей, которые советуют друг с другом при возникновении спорных эпизодов. В своей работе они пользуются сигналами, подаваемыми свистком и цветными флажками.

При разрешении конфликтов во время соревнований судьи принимают решение сразу, как только шкиперы подадут протест на соперника (шкипер при этом поднимает в руке желто-красный

полосатый флаг «янки»). В ответ на этот поднятый флаг он может получить от судьи несколько вариантов ответа. Вот основные из них:

бело-зеленый флаг с одним продолжительным звуковым сигналом – правила не были нарушены (протест не принимается);

желтый флаг с одним продолжительным звуковым сигналом – яхта под желтым флагом наказана пенальти;

синий флаг с одним продолжительным звуковым сигналом – яхта под синим флагом наказана пенальти;

черный флаг означает полную дисквалификацию команды, поднимается судьями вместе с желтым или синим флагом.

История матчевых гонок

Своим появлением на свет матчевые гонки обязаны соревнованиям Кубка «Америки». Этот старейший трофей парусного спорта был впервые разыгран в далеком 1851 г. и имеет в парусном мире особый статус. Серебряный кубок, названный по имени его первой обладательницы, яхты «Америка», со временем стал символизировать собой передовые идеи и технологии, приходящие в парусный спорт именно через гонки Кубка «Америки». Если первые состязания за право обладать почетным призом проходили в формате классической парусной регаты, то в 1871 г. после длительных дебатов по поводу ряда исторических положений о Кубке правила были пересмотрены. Отныне действующий обладатель трофея должен защищать право держать Кубок в своем яхт-клубе в гонке против одного единственного претендента, который определялся методом соревновательного отбора в таких же гонках с другими яхтами-претендентами на Кубок. Так понятие «матч» было введено в практику парусных соревнований и положило начало дуэльным гонкам под парусом, получившим в конце XX в. широкое распространение по всему свету. ☞

