

## Борис Лысенко, «Антарес»

**Начну с минусов:** На одной из стоянок харбормастер не сразу поднял русский флаг (минут на 20 опоздал).

Ничего нигде не написано по-русски.

Очередь в душ и (иногда) в туалет (не деревянный) на промежуточных стоянках. Штраф за превышение скорости на автомобиле составляет 100 долл. (и я, конечно же, попал).

Пиво в некоторых клубных барах стоит не 50, а 60 рублей, а в некоторых, почему-то 45.

Камни в проливах твердые.

Слово «stop» пишется с двумя «р».

Нет обмерных и других скандалов, очень мало протестов (скукота!). Судейская коллегия состоит из четырех человек там, где могли бы работать десятки тружеников яхтенной Фемиды.

Подозрительно доброжелательные отношения со стороны местных яхтсменов, да и местного населения тоже (может, что затевают?).

Результаты этапов вывешивались чуть ли не раньше, чем главное судейское судно входило в порт (небось «липа» какая-то!).

Все навигационные знаки горят, даже как-то неприлично.

Почему-то гладкие дороги, и паромы ходят по расписанию – тоже очень подозрительно.

**Плюсы:** Применялась система ORC Club,

вполне адекватно учитывающая форму и обводы корпуса, вес яхты и экипажа и парусность судна. Например, более современные обводы «Поларисов» (СТ-25) и «Рикошетов 780» учитывают так, что они оказываются «должны» стандартным «Конрадам 25» (весом по 1680 кг и более) довольно прилично, а продвинутым и более легким «Конрадам 25Р» («Квартет») – совсем немного. В то же время стандартные «Конрады» естественным образом были «должны» единственному «Конраду РТ». Так, в первой гонке на трассе длиной более 70 миль «Призраку» не хватило 30 мин. отрыва от «Антареса», чтобы удержаться на третьем месте (согласно приходу), а в третьей гонке – на 28 миль – единственный раз Мите (Мостовому – Прим.ред.) хватило отрыва, чтобы удержаться на втором месте. Подозреваю, что если бы Игорь Зарецкий решил погоняться в Эстонии, то он либо вернулся бы к уровню результатов «Гранда» (что, видимо, было бы вполне естественно), либо вообще, попал бы в другую группу (обводы + вес + парусность).

Утром перед гонкой – «шведский стол» за символические 100 руб. (каша, яйца, пирожки, сыр, колбаса, кофе, чай). Удобно! После гонки – горячий суп со свежим хлебом на берегу всем участникам, а не слипшиеся макароны с жирной тушенкой среди мокрых непромоканцев (да еще и посуду мыть надо). После того как первый голод утолен, можно было думать, стряпать ли в лодке «сурьезный» ужин или пойти в барчик-ресторанчик слегка потратиться.

Стартовые и прочие платежи, включая страховку ответственности на 30 000 долл., обошлись дешевле, чем соответствующие поборы в 2006 г. в Петрозаводске (сужу по информации командора), при этом условия для участников такие, что Карелия (по крайней мере, в 2005 г.) в сравнение не идет.

По уровню цен Эстония сильно проигрывает Москве, и не только. В эстонском деревенском кафе экипаж из пяти голодных человек основательно пообедал за 12 евро. В российской провинции (п. Опочка, Псковской обл.) примерно то же самое мы получили за 960 руб., т. е. примерно за 27 евро.

Одним словом, мы нисколько не жалеем о том, что пропустили традиционную российскую регату, и довольны своим выбором. Некоторые хлопоты в преддверии поездки – визы, разрешения на провоз негабаритного багажа, оформление мерительных свидетельств по ORC – окупились с лихвой.

## Дмитрий Жихарский, «Крок»

Такого гостеприимства и дружелюбия я не наблюдал нигде – ни в одной стране, ни в одной поездке. Нам помогли буквально все. Когда была не совсем ясна ситуация с краном, эстонцы-яхтсмены предлагали чуть ли не на руках сбросить многострадальный «Крок» на воду.

По окончании работы памятными призами были награждены все российские яхтсмены. Эстонцы и латыши не раз говорили нам «спасибо» за приезд, а «Кроку» достался приз за самую дальнюю дорогу.

Эстония порадовала стерильной чистотой, облием лебедей, аистов и прочей непуганой живности.

Пограничные катера нас не трогали, узнав о цели нашего путешествия, желали счастливого пути.

Состоялась культурная программа. Курессарский замок и замок в Хаапсалу немного умерили наше культурологическое любопытство. Сложилось бы с дорогой – и Пярну бы посмотрели.

Особо надо сказать о гостеприимстве: Олев (Роосма), бросив все свои дела на другой регате, сделал все возможное, чтобы за день (!) оформить нам приглашение. Визу в посольстве нам сделали за день! На российской таможне мы провели 1.5 ч, а на эстонской – 5 мин.

За 20 км до порта Трииги сломался наш «УАЗик» – первая же машина, проезжавшая мимо нас по трассе, а это был эстонский «Ниссан», нас подхватил. Мы позвонили в субботу (выходной!) по телефону (записали по дороге в Орисааре) в службу ремонта машин. За нашей машиной съездили на трассу, забрали в сервис, в тот же день разобрали, позвонили нам и рассказали о бедах. Предложили заменить «убитый» движок на хороший «б/у», не взяв с нас пока ни копейки и даже так и не увидев нас лично! Сейчас еду в Эстонию, везу 500 «зеленых» за новый движок и работу. Часто вы встретите такой сервис за такие деньги в России?

Капитан порта предложил свою комнату для складирования наших вещей на время гонок.

Особое огромное спасибо Олеву! Такое было впечатление, что он лично курировал и помогал каждому экипажу на регате! Он взял на себя инициативу съездить за нашими вещами и привезти их в пункт отправления (Кураассааре), где финишировала последняя гонка. Помог с заправкой горячего.

Закупая провизию на все оставшиеся кроны, мы не рассчитали свои возможности (20 руб.). Тут же человек из очереди вызвался доплатить за нас 10 крон (20 руб.). Отказались, но тепло поблагодарили.

У Пярну к нам подошел эстонец, рассказал, как вести с полицией и чего не надо делать, провел обводной дорогой, показал хороший обменник, магазин, заправку и вывел на трассу.

На пароме на Муху нас угощали огурцами, кто-то предложил снять колесо со своей «копейки», чтобы заменить лопнувший баллон на нашем прицепе, опять же вызывались проводить до самого конца.

**Краткое резюме:** Муху-Вяйн – самая гостеприимная регата, на которой приходилось бывать. В будущем году обязательно вновь пойдём на 50-ю, юбилейную, регату.

Но надо отметить, что участие в Муху-Вяйнской регате требует большего опыта и подготовки: Балтика – она и есть Балтика. Хотя никакого экстрима ни у одного экипажа за гонки не случилось (в отличие от традиционных происшествий на Онеге).



# Кубок Нижней Волги



› **Марианна Маркушева, г. Самара**

Около 30 лет назад в Волгограде начали проводиться гонки крейсерских яхт. Сначала они были делом немногих энтузиастов парусного спорта, но со временем переросли в серьезные соревнования. К волгоградцам стали присоединяться саратовцы, и в начале 90-х гг. две области окончательно поделили между собой регату, которая стала называться Кубок Нижней Волги. С тех пор традиционно одна сторона отвечает за старт, а другая – за финиш соревнований. Приглашения поучаствовать в гонках получают и яхтсмены из других областей: основными гостями обычно бывают тольяттинцы. Для южных же соседей непреодолимым препятствием оказывается узкий судовой ход в районе Астрахани: для того чтобы справиться в этом месте с течением, необходимы мощный мотор или буксир, потому не все желающие посетить регату могут это сделать.

Однако это не расстраивает организаторов. К своей роли «принимающей стороны» они относятся серьезно, стремясь не только создать праздничное настроение, но и популяризировать парусный спорт, а также привлекать к нему внимание возможных спонсоров. Каждый год открытие соревнований становится настоящим праздником для яхтсменов, судей и горожан. В прошлом сезоне комитетом регаты в Саратов была приглашена певица Линда, выступление которой состоялось на городской набережной на фоне Волги и белоснежных парусов.

В этом году Кубок Нижней Волги стартовал из яхт-клуба «Эдельвейс» (г. Саратов). В нем приняли участие около 30 яхт из Саратова, Волгограда, Волжского и Тольятти. Его организация прошла в экстремальных условиях – за месяц до начала соревнований подал в отставку президент Областной Парусной федерации А. Невров. Бремя подготовительной работы разделили между собой его преемник Игорь Горячев (капитан яхты «Призрак») и Игорь Виношкин, заместитель председателя Саратовской Федерации крейсеристов: они сделали все, чтобы яхтсмены не чувствовали некоторую спонтанность мероприятия. В целом, все получилось удачно. Явным недочетом участника соревнований признали только слабую работу мерительного комитета. Поскольку половина яхт не имела мерительных свидетельств, большинство гонялось без гандикапа. Это не радовало спортсменов, привыкших к пересчету по гоночному баллу. В утешение им Игорь Горячев обещал уделить этому вопросу первостепенное внимание в будущем году.

Соревнования проходили с 11 по 20 августа по маршруту Саратов–Морозовское убежище–Камышин–Волгоград. Ветровая обстановка на дистанции была благоприятной: почти отсутствовали штили, не слишком беспокоили штормы и шквалы, нередкие в этих местах, и яхты шли с опережением графика.

Многие ветераны помнят менее удачные сезоны: например, в 2000 г. внезапно налетевший «белый шквал» разбил и потопил семь яхт, пришвартованных к набережной Саратова. С тех пор в этом месте швартовка не производится, так как при внезапном навальном ветре сложно отойти от набережной и уберечь судно от повреждений.

В этом году на Кубке Нижней Волги никто не пострадал – самыми серьезными проблемами были порванные паруса. Однако нельзя сказать, что дистанция была легкой: прохождение акватории Саратовской области стало для спортсменов настоящей проверкой мастерства, поскольку большое количество травы на мелководье, подводные острова и мели потребовали повышенного внимания. Участники регаты с честью вышли из этого испытания.

Точкой финиша был яхт-клуб г. Волжского. Там прошли торжественная церемония награждения и концерт, посвященный закрытию регаты. Яхтсмены получили возможность отдохнуть от всех треволнений, а организаторы смогли пообщаться с представителями прессы и рассказать о планах на будущее.

Старт Кубка Нижней Волги 2007 г. планируется от Центральной набережной Волгограда, который, по мнению Игоря Горячева, должен стать красочным, запоминающимся зрелищем для горожан и гостей города. Финиш будет на акватории яхт-клуба «Пляж» Саратова – новом месте работы Игоря Виношкина. Организаторы полны решимости сделать регату более яркой, интересной и популярной среди яхтсменов.

## Призеры Кубка Нижней Волги 2006

Группа	Место	Яхта	Пилот
№ 1:	1	«Андрей Рублев»	Волжский, кап. С. Комаров
	2	«СпортМастер»	Саратов, А. Вавилов
	3	«Кондрат»	Тольятти, Анатолий Минеев
№ 1а	1	«Ника»	Камышин, Сергей Беликов
	2	«Надежда-2»	Тольятти, Александр Малов
	3	«Разгон»	Тольятти, Евгений Козлов
№ 2	1	«Призрак»	Волжский, Игорь Горячев
	2	«Вояж»	Волжский, Анатолий Исаев
	3	«Риск»	Волжский, Вячеслав Лазарев
№ 3	1	«Вопрос»	Саратов, Андрей Горбачев
	2	«Пенитель»	Тольятти, Сергей Богаткин
	3	«Арт»	Саратов, Владимир Горбачев
№ 4	1	«Соната»	Саратов, Евгений Голенков
	2	«Солярис»	Волгоград, Анатолий Левкин