



Открытый чемпионат России в классе «Дракон»

Павел Карякин. Фото Анатолия Лавровского

Чемпионат России 2007 г. в «Драконах» прошел там же, где и Балтийская регата – на акватории возрождающегося яхт-клуба «Териоки». Количество участников значительно выросло – на старт вышли 35 экипажей из пяти стран: России, Украины, Финляндии, Дании и Монако. Качество, пожалуй, тоже – среди участников было много известных российских и зарубежных яхтсменов, в том числе победитель регаты «Dragon Gold Cup» этого года и чемпион Европы 2006 г. датчанин Ларс Хендриксон. В экипажах российских яхт были победители и призеры чемпионатов мира, Европы и Олимпийских игр прошлых и недавних лет В.Потапов, Б.Будников, Г.Шайдуко, О.Хоперский, прибыли на чемпионат и два финских экипажа – тоже неоднократные побе-

дители многих регат. Можно сказать, что своим участием они признали состоятельность нового яхт-клуба «Териоки» и его руководства в успешном проведении крупных международных регат и чемпионатов. Чемпионат является рейтинговым соревнованием – на нем, так же как и на Серебряном Кубке «Дракона» отбираются экипажи, которые будут представлять Россию на чемпионатах Европы и мира следующего, 2008 г.

Чемпионат начался сильным юго-западным ветром, прогноз был неутешительным. Старт несколько раз откладывался сигналами на берегу. Ветер валил шесты с флагами соревнующихся стран, прибойная волна с силой обрушивалась на заградительный мол, и брызги перелетали через него. К вечеру ветер стал стихать, волны уменьшились, но старт пер-

вой гонки уже перенесли на следующий день.

Второй гоночный день начался при юго-западном ветре скоростью 8–10 м/с и большой волне. По просьбе владельцев яхт, опасавшихся за сохранность матчасти, была установлена непривычно длинная стартовая линия: такая, что номера на парусах яхт у ее дальнего конца едва просматривались в семикратный монокль. Внутри стартовой линии у левого борта судейского судна поставили еще одну вежу, ограничивающую ширину стартовой линии и защищающую судейское судно от стартовых правым галсом яхт. Установка такой вежи последний раз практиковалась более 20 лет назад (это были еще те времена, когда в чемпионате Союза участвовали более сотни «Драконов»), и для некото-



рых гонщиков оказалась неожиданным препятствием. Установка этой вехи в нужное время и в надлежащем месте оказалась непростой задачей и для судейской бригады. В этот день удалось провести три гонки. Плотность результатов оставляла надежду на победу нескольким яхтам. Только в дивизионе «Классик» обозначился лидер – москвич Алексей Крылов на отлично отремонтированной яхте, на которой ранее блистал украинский яхтсмен Дегтярь, боровшийся с Б. Хабаровым.

На этот раз яхта «Прометей» Бориса Хабарова, участника Олимпийских игр 1972 г., не была подготовлена на современном уровне: рвались паруса, ломались детали. В результате потеряно две гонки из пяти состо-

явшихся. Но встреча со своей молодостью оказалась достаточно успешной: он стал призером в дивизионе «Классик».

В третий, последний, гоночный день было прохладно, дождливо, дул слабый неустойчивый ветер с заходами до 180° и возвращением на прежнее направление. Очень сложную четвертую гонку выиграл финский экипаж. В последней пятой гонке решалась судьба звания чемпиона. Первая десятка яхт шла с одинаковой скоростью, и здесь все зависело от тактической борьбы с ближайшим соперником. Но, как это бывает на гонках в слабый неустойчивый ветер, удача улыбается яхте, идущей в стороне от других. Повторная попытка найти удачу в том же месте, как правило, не приносит успеха. В последний гоночный день по этой схеме удачно прошли дистанцию финский гонщик Хенрик Дальмон и С. Языков на своем новом «Драконе», можно сказать, им же самим и изготовленном (естественно, вместе с экипажем).

Вечером после гонки был шведский стол для всех участников и вода, пиво, соки, чай, кофе. Что еще надо яхтсмену? Да, хорошую погоду! Но это уже, как говорится, от Бога. Все это было в Зеленогорске. Можно поблагодарить руководителей и непосредственных исполнителей и прежде всего директора яхт-клуба «Териоки» Игоря Фролова за организацию и проведение чемпионата. Теперь уже нет сомнений в том, что этот яхт-клуб ожидает большое будущее в деле развития парусного спорта в России, да и в Европе, в частности в развитии класса «Дракон».



Ощущение ОПТИМИЗМА

Традиционно под конец года мы встретились с президентом Санкт-Петербургского парусного союза Владимиром Ильичем Логиновым для того, чтобы оценить текущую ситуацию в питерском парусе и итоги прошедшего сезона.

– Владимир Ильич, каковы, на ваш взгляд, важнейшие итоги сезона 2007 года?

– Главный итог года: это то, что все соревнования, запланированные СППС на прошедший сезон, удалось провести – и провести успешно. Это и удачная регата «Ахмад-чай», и Санкт-Петербургская Парусная неделя (которая, пусть и с некоторыми пометками, все же прошла довольно неплохо), и Гогланд-рейс, и Балтийская неделя, и чемпионат России в классе «Дракон».

– Что вы скажете о попытке возрождения Кубка Балтики, состоявшейся этим летом? Год назад вы были настроены весьма скептически относительно него...

– Я и сейчас настроен так же. Ведь возрождать то, что существовало ранее – задача очень трудная. Быть может, куда более трудная, чем начинать что-то с нуля. И для возрождения Кубка Балтики нужна очень приличная подготовка – в первую очередь, подготовка флота. И все наши порывы вовлечь близлежащих соседей в единую «общеевропейскую»



регату, к сожалению, не увенчались успехом. Финны, к примеру, готовы были принять участие, но есть проблемы таможенного оформления. Да и вообще яхтсменов интересует не только гонка, но и взаимное общение, для чего требуются промежуточные остановки. Главное, первый этап не должен быть длинным – надо дать людям втянуться. Даже отрезок длиной 200 миль (Питер—Таллин или Питер—Хельсинки) уже длинноват: пришел – и сразу спать.

Кроме того, регата очень долгая: раньше яхтсмены брали отпуска на месяц, сегодня не все могут себе это позволить (да появились и другие формы отдыха), поэтому для таких сложных гонок нужно готовить сменные экипажи, серьезно готовить. То есть организация столь длинной регаты – это сложная проблема, тут много составляющих. Ну и, конечно, малая численность нашего флота тоже вносит свой вклад: если он, к примеру, насчитывает 1000 лодок, то из них десятков-другой точно выйдут на дистанцию. А вот если активно гоняющийся флот состоит из пяти-семи десятков яхт, как у нас сейчас, то и набираются всего несколько лодок. Нет, организация таких регат – дело серьезное, кавалерийским наскоком тут не решить.

– *Теперь один из важнейших вопросов прошедшего сезона: проблемы Регистра. Что изменилось за это время?*

– В этом году ничего принципиально не улучшилось. Ожидаемое всеми постановление Правительства РФ так и не было принято ми-

нувшей весной, поэтому Парусный союз взял на себя обязательство продлить ту систему, что существовала ранее. Яхты выходят в море на основании имеющихся у них судовых билетов Спортсудорегистра (отменить которые, замечу, никто не может, поскольку Спортсудорегистр в свое время был абсолютно легитимной организацией), а новые суда регистрирует Парусный союз, который и выдает классификационные документы рулевым и капитанам.

– *Но ведь это, по сути, некая местная партизанщина, не так ли? В масштабе страны проблема регистрации судов по-прежнему не решена?*

– Нет, не решена. Сегодня мы пытаемся сделать это на уровне властей Санкт-Петербурга: обязать Спорткомитет проводить регистрацию судов и выдавать квалификационные документы капитанам. Думаю, в преддверии регаты «Катти Сарк», которая придет к нам уже через полтора года, городские власти прислушаются к нашим предложениям. В городском руководстве есть заинтересованные лица, они понимают наши проблемы.

– *Следующий традиционный уже (и вновь – болевой) вопрос – что происходит с питерскими яхт-клубами?*

– Самое негативное и непонятное – это, конечно, то, что произошло с 81-м яхт-клубом Ленинградской военно-морской базы. Если не считать этого абсолютно неожиданного решения по данному клубу, то положение с питерскими клубами за минувший год не ухудшилось. К сожалению, и продвижения вперед –

тоже. Понимание необходимости наличия в городе и ближайших пригородах достаточного количества марин и клубов с определенным количеством стояночных мест в городском руководстве зреет, есть и осознание того, что не надо разрушать существующие структуры «до основания, а затем», но о существенных положительных сдвигах в этом вопросе говорить пока рано.

Есть, впрочем, серьезная надежда, что приходящая в город регата «Катти Сарк» станет своеобразным катализатором, способным заметно улучшить положение паруса в городе. Ведь надо будет встретить большое количество судов, с ними – огромное количество гостей. На несколько дней в городе воцарится самый настоящий праздник парусов. Прием регаты осуществляется при поддержке города, значит, будет широкое освещение этого события в СМИ, среди горожан и не только. Эта регата поможет нам продвинуть очень серьезные парусные проекты – от поддержки детских парусных школ до создания своей, отечественной ассоциации учебных парусников (взять тот же «Юный балтиец»), от развития береговой инфраструктуры до появления базы межвузовского яхт-клуба.

Только для того, чтобы достойно принять регату, потребуется минимум 60 15-метровых понтонов. Минимум! А может, и все 90. Есть такой, например, вариант решения этой проблемы: город закупает должное количество причалов для проведения регаты, после чего передает их, скажем, в лизинг другим эксплуатирующим организациям. Это частность, безусловно, – но и показатель того, каким именно образом регата «Катти Сарк» может инициировать цепную реакцию изменения отношения к парусу и в городе, и, возможно, в стране.

– *Давайте, Владимир Ильич, подведем некоторые итоги. Как вам кажется – низшая точка в состоянии парусных дел в городе уже преодолена или эту яму можно копать еще глубже?*

– Уверен, что худшее у нас уже позади. Итоги прошедшего сезона дают основания для того, чтобы чувствовать себя оптимистом.

Беседу вел Артур Гроховский