

Олег Дорменов, г. Тольятти

# ЕЩЕ РАЗ О РЕГАТЕ

## «Кубок Нижней Волги 2007»

Комитет регаты своевременно прислал приглашение. Незыблительная поддержка родного предприятия ОАО «КуйбышевАзот», который на сегодняшний день является без преувеличения «локомотивом» парусного спорта г. Тольятти, помогла оперативно решить массу организационных проблем.

За пять дней до открытия регаты эскадра яхт-клуба «Дружба» в составе трех яхт вышла в 900-километровое плавание до г. Волжский Волгоградской области. Несмотря на определенные трудности, путь до места проведения регаты оказался интересным, а для молодых яхтсменов еще и познавательным.

Яхт-клуб «Сталь» г. Волжский гостеприимно встретил прибывший флот, для всех участвующих яхт нашлось место у причала, где можно было зарядить аккумуляторы и пополнить запасы воды и продуктов. Собралось более 30 яхт из семи городов Поволжья. Встретились старые «друзья-соперники» и завязались новые знакомства. Яхтсмены присматривались к яхтам соперников, сравнивали их со своими, прикидывали шансы на успех. Гоночный комитет разделил яхты на зачетные группы согласно Положению о соревновании. Не обошлось без проблем, поскольку не всегда собирается достаточный кворум в группе, приходится переводить лодки в другие, ближайšie по гоночным качествам. Яхты обязательно должны были пройти контрольный обмер и получить действительное мерительное свидетельство.

К сожалению, эти группы были сформированы «на ходу», а контрольный обмер вообще не проводился из-за отсутствия квалифицированного судьи-мерителя. Для яхтсменов, при-



Для нас, волжан, любая регата, проходящая на просторах матушки-Волги, – всегда повод собраться и выяснить «кто есть кто». С 2000 г. как-то вошло в привычку на две-четыре недели отрываться от родной акватории и идти гоняться то в Ульяновск, то в Казань, а то и в Нижний. В 2007 г. на «домашней воде» состоялся «Кубок Волги», и, хоть регата удалась, но желание погоняться на новой, незнакомой акватории осталось. Выбор пал на Нижнюю Волгу. Здесь, в Саратове и Волгограде, ФПС проводила регату крейсерских яхт. Интересный маршрут по родной реке, относительно близкая акватория, новые и уже знакомые по прежним регатам соперники – это было как раз то, что нужно.

выкших к обязательной строгой, хотя иногда и обременительной, процедуре контрольного обмера, новый порядок удивил, а некоторых откровенно обрадовал. Появилась возможность применить в гонке новые, не «заявленные» паруса, иногда большей площади. Естественно, это давало дополнительные шансы на успех.

Наша группа состояла из девяти стальных яхт длиной от 9.5 до 11 м, в основном построенных самостоятельно по индивидуальным проектам. Мы оказались самыми «короткими». Отдельно выделялись две «Телиги 104», «ЛЭС 35» и «Алькор». В целом флот был представлен старыми яхтами польской, ленинградской и таллинской постройки, причем многим уже исполнилось по 30 лет и более. Самостоятельный анализ гоночных баллов и коэффициентов А и В показал, что мерительные свидетельства явно не приведены к единому знаменателю.

Первая гонка по «треугольнику» в Волжском принесла нам первые радости и огорчения. Порадовал откры-

венно хороший ход нашей яхты, хотя она была построена по индивидуальному проекту, но не уступала многим «фирменным». Новые паруса и неплохая работа экипажа позволили обойти все другие «самоделки» в нашей группе. Вперед ушли только три «фирменные» лодки. Однако на доске объявлений из-за досадной ошибки гоночного комитета мы значились вначале на три места ниже, чем в действительности, но к счастью, ошибка была быстро исправлена.

Вторая гонка до г. Камышин проходила очень интересно. Были ветра разной силы и направления, встречное, иногда достаточно сильное течение, мели и густая трава на них. Заключительный отрезок гонки проходил ночью, и приходилось ориентироваться по буям и применять прибор спутниковой навигации. Штурмана получили хорошую практику вождения яхты в экстремальной ситуации. На финише гонки мы пропустили вперед только двух соперниц, доказав свою квалификацию. Но после этой и всех после-

дующих гонок никто ни разу не видел своих результатов, а гоняться «вслепую» сложно – не всегда понятно, кто твой основной соперник, кого надо «держат», а какую яхту можно «отпустить». Приходится просто выжимать скорость по генеральному курсу, а «езда по прямой» не всегда приводит к победе.

Третья гонка по «треугольнику» в Камышине проходила при слабом ветре, гонщикам пришлось выжимать из яхт скорость, используя малейшие дуновения ветра, бороться с течением. Неудачным было расположение огибаемого знака – входной буй под левым берегом. Глубина вокруг него составляла около 2 м, повсюду – обильные заросли травы, вдобавок мешал проходящий паром. Конечно, яхтсмены смогли преодолеть и эти трудности, но порой в адрес организаторов и судей сыпались нелестные замечания, а «посчитаны» были наши яхты как имеющие гораздо большую длину и парусность, чем «фирменные».

Четвертая и пятая гонки состоялись при достаточно хороших встречных ветрах скоростью порой выше 15 м/с. Почти все яхты уменьшали площадь парусов, не обошлось без поломок и рваных парусов. На саратовской яхте «Арт» сломалась мачта, но экипаж сумел на буксире достичь следующего пункта назначения, починил мачту и продолжил гонку. Организаторы справедливо отметили эту яхту специальным призом «За волю к победе». Мы показали стабильные результаты, но не всегда опережали своих «самоделных» соперников. Сказались двухдневная лавировка и новая для нас акватория. Понемногу накапливалась

физическая и психологическая усталость, возникла необходимость победить паруса.

Шестой и седьмой гонкам по «треугольнику» в Саратове предшествовало бурное собрание капитанов. По-прежнему яхтсмены не видели своих результаты по итогам предыдущих гонок. Организаторам и гоночному комитету сразу припомнили все «грехи», но главный вопрос: «Как гоняться на крейсерских яхтах без пересчета?» – остался без ответа.

Гоночный комитет принял беспрецедентное в парусном спорте решение – разрешить пересчитать гонщикам все мерительные свидетельства по единой версии упрощенных правил обмера (УПО 2002). Проблема состоит в том, что за последние несколько лет технический подкомитет ВФПС выпустил несколько версий УПО 2002, постоянно совершенствуя и изменяя программу, но не все версии своевременно доходят до потребителя. После того как были пересчитаны все мерительные свидетельства, оказалось, что у основной массы яхт коэффициенты пересчета изменились одинаково, т. е. их результаты были вполне закономерны. Однако вызывали сомнения сами данные, по которым проводился пересчет. Вновь возникла необходимость контрольного обмера. Все пошло по кругу.

В последний день соревнований на собрании капитанов было решено не проводить последнюю гонку, а попытаться привести в порядок результаты регаты. Предварительные результаты по итогам семи гонок не удовлетворили никого. Даже у лидеров были вопросы. Сыпались протесты и заявления. Их спонтанное рассмотрение напоминало

собрание польского сейма и новгородское вече одновременно. Стихийно перемерялись паруса и кормовые свесы яхт, судьи вновь и вновь вывешивали исправленные и дополненные результаты. Все это уже не имело практического смысла, так как ситуация стала тупиковой. В конце концов, гоночный комитет вынес решение руководствоваться правилами и принять для пересчета те мерительные свидетельства, которые были на руках у гонщиков. Возможно, более тяжелым, но справедливым решением стало бы аннулирование результатов регаты до приведения всех мерительных свидетельств в порядок, но в сложившейся ситуации это было невозможно сделать.

Конечно, в данном случае многое объясняет отсутствие квалифицированного мерителя, но сказались и отсутствие единой, апробированной системы обмера, что, впрочем, остается проблемой не только для организаторов регаты, но и для всероссийской парусной федерации. Вызывает вопросы и сама система зачета. Основной кубок на регате разыгрывается между командами, представляющими регионы и отдельные города. Принцип формирования команд – по одной яхте из разных зачетных групп, но не менее трех яхт в команде. К сожалению, состав команд мы тоже узнали только после последней гонки. Как оказалось, подсчет результатов проводился в так называемом «общем зачете», когда очки за гонки начисляются всем яхтам, независимо от их зачетных групп.

Подводя итоги прошедшей регаты, теперь мы стоим перед дилеммой: идти ли вновь на «Нижнюю Волгу» или нет? Пока у меня нет ответа.



### От редакции:

Мы уже неоднократно касались вопроса правил обмера и гандикапа на наших внутренних соревнованиях. К сожалению, приходится признать, что на сегодняшний момент в этой области царит полная анархия, вина за которую всецело лежит на ВФПС и ее ответствующих подкомитетах. Отсутствие единой и внятно сформулированной технической политики приводит к тому, что едва ли не в каждом регионе страны существуют свои правила гандикапа для крейсерских яхт. Все это усугубляется тем, что гоняется разномастный и в значительной степени устаревший флот, а также отсутствием судей и мерителей должной квалификации.

Подобная ситуация, увы, ведет к снижению спортивного духа самих соревнований и, как следствие, к падению их популярности, еще сильнее обостряет кризис крейсерского парусного спорта в стране.