

Александр Пешняк, Москва. Фото Ника Мартинеза

Престижная весенняя регата «Hublot PalmaVela» была задумана ее организатором – Королевским морским клубом Пальма-де-Майорки – как мировое соревнование яхт разных классов. Ставшая уже традиционной (проводится в этом году в шестой раз), регата и нынче приняла лодки 23 классов, включая TP 52.



«Синергия» – вторая в регате «Hublot PalmaVela»

Учитывая, что 2009 г. – кризисный, количество участников можно смело называть большим – зарегистрировались более 190 команд (в 2007 г. их было 230) из 13 стран. Как всегда, основная часть яхт представляла Испанию. Пришли и небольшие килевые яхты класса GOS 16, на которых выступают яхтсмены-инвалиды, и океанские гиганты класса Maxi. Интересно, что последних обычно на дистанцию этой ставшей уже популярной регаты выходит так много, что их приходится разбивать на шесть отдельных зачетных групп, включая особые группы яхт, построенных фирмами «Wally» и «Nautor's Swan». Кстати, описанная ранее на страницах нашего журнала яхта «Esense» («Wally 143» – «КиЯ» № 212) тоже вышла на дистанцию гонок (с самим Лукой Басани за штурвалом), став своеобразным флагманом регаты (хотя и не показав – с учетом гандикапа, разумеется – никаких выдающихся спортивных результатов).

Важное место в регате занимают гонки лодок все более набирающего обороты класса TP 52 («КиЯ» № 215), для которого «Hublot PalmaVela» стала первой в сезоне. И хотя на дистанции их было немного (сказался кризис), из-за высокого спортивного накала пришлось провести все девять запланированных гонок. Остальные участники довольствовались урезанной про-

граммой, проведя от четырех до шести гонок в своих стартовых группах.

В числе участников в классе TP 52 была и российская команда «Синергия» под руководством Валентина Завадникова (председателя Комитета Совета Федерации по промышленной политике). Основными соперниками россиян стали британская команда «Cristabella» под командованием известного гонщика Джона Кука и аргентинская «Matador», выступавшая на яхте последнего поколения (лодка впервые коснулась воды только в марте этого года), спроектированной знаменитым КБ «Judel/Vrolijk» (надо отметить, что обе лодки шли под испанским флагом). Команде «Matador», хорошо известной своими достижениями в этом классе, эксперты и пророчили победу, как, впрочем, и лидерство в сезоне. Репутация немецкого КБ сегодня высока, как никогда.

За четыре дня регаты легкий ветер моментами достигал 20 уз и более. В первый день были проведены три гонки длиной около 10 миль каждая. Все их выиграла команда «Matador», за ней стабильно приходила российская «Синергия», «Cristabella» дважды была третьей, а в ходе последней гонки первого дня и вовсе сошла с дистанции после поломки. Во второй день состоялись три такие же гонки, причем вторую из них «Синергия» смогла выиграть в довольно трудной борьбе.

Увы, эта победа оказалась единственной для нашего экипажа, стабильно приходившего вторым в остальных гонках.

Соревнуясь как в коротких гонках «вокруг буйка», так и в прибрежной гонке длиной 22.1 мили, команды-соперницы провели четыре гоночных дня. В итоге в классе TP52 первое место у «Matador» под командованием Альберто Ромереса с известным рулевым Гильермо Парада: команда выиграла восемь из девяти гонок. Российская «Синергия» с рулевым Сергеем Пичугиным, постоянно преследовавшая новую яхту, стала в итоге второй. Британская «Cristabella» Джона Кука оказалась в общем зачете третьей.

Для команды «Синергия» это была первая регата с новыми парусами фирмы «Quantum» на новом корпусе яхты. В США, где проходила регата «Acura Miami Grand Prix», в марте россияне стали третьими («КиЯ» № 219). Тогда команда выступала на своей предыдущей яхте и под парусами другого производителя – «North Sails».

Валентин Завадников так прокомментировал этот успех: «Благодаря изменениям корпуса улучшились ходовые качества лодки, которая стала ходить быстрее. Паруса нас устраивают. Понятно, что с ними надо будет еще поработать, но пока они ни в чем не уступают парусам «North Sail», поэтому думаю, что «Quantum» – пра-



вильный ход: за те же деньги мы получили возможность выбрать паруса при работе с их конструкторами».

Менеджер команды Максим Логутенко уточнил: «Нам предстоит внести некоторые изменения в профиль парусов, чтобы добиться наилучшей скорости на лавировке. Перед первым этапом крупной регаты «Audi MedCup» мы получим уже доработанные с учетом наших замечаний паруса. Но и сейчас яхта практически на равных гонялась с «Матадором» (которая относится уже к шестому поколению яхт класса

Transpac 52), а на полных курсах даже превосходила своих соперников».

Приглашенный тренер команды американец Билл Шор по окончании регаты сказал так: «Мы все хорошо поработали, но нам предстоит еще потренироваться, чтобы не допускать в будущем мелких ошибок в работе экипажа. Перед стартом первого этапа «Audi MedCup» в Аликанте во время совместных тренировок со спарринг-партнером – командой «Quantum Racing» – нам нужно постараться увеличить скорость яхты на 2–3 с на

милю, вот тогда сможем бороться уже за золотые медали».

Еще одним итогом начала сезона Валентин Завадников видит то, что команда практически сформирована, она и будет гоняться в главных соревнованиях яхт класса Transpac 52. Цикл гонок «Audi MedCup 2009» стартует 12 мая в Аликанте, и пять его регат будут проходить в четырех европейских странах вплоть до сентября. В октябре команда «Синергия» примет участие в чемпионате мира в этом классе (в прошлом году она стала на нем шестой).

О регистрации спортивных парусных судов

24 марта 2009 г. вышло долгожданное постановление правительства (№ 251), передающее регистрацию и освидетельствование парусных спортивных судов в ведение Федерального агентства морского и речного транспорта. В соответствии с ним Министерству транспорта Российской Федерации в срок до 1 октября 2009 г. предлагается разработать и утвердить порядок государственной регистрации спортивных парусных судов и прав на них, а также порядок ведения единого реестра зарегистрированных спортивных парусных судов; правила их классификации и освидетельствования и положение о дипломировании членов их экипажей.

В настоящее время вопросы регистрации и технического надзора за спортивными и прогулочными судами регламентируются тремя федеральными документами: Кодексом торгового мореплавания (КТМ), Кодексом внутреннего водного транспорта (КВВТ) и Постановлением Правительства РФ № 74 от 31.01.2001 г. с изменениями, внесенными Постановлением Правительства РФ № 251 от 24.03.2009 г. В соответствии с последним постановлением вопросы классификации и освидетельствования спортивных парусных судов возложены на Министерство транс-

порта РФ. Эта область является для него новой: в настоящий момент государственные органы технического надзора и классификации не имеют правил классификации и освидетельствования спортивных парусных судов. При их разработке должны быть учтены следующие основные моменты.

Поскольку законодательством РФ надзор за спортивными и прогулочными судами разделен между различными органами, принципиальным для решения вопроса о поднадзорности является принятие на федеральном уровне юридически

точных определений спортивных и прогулочных судов, которые были бы функциональными, не зависящими от изменения форм собственности и структуры органов государственного управления, и исключали бы двусмысленное толкование. В настоящий момент они в документах федерального уровня отсутствуют, что дает широкий простор противоречащим друг другу ведомственным трактовкам.

Спортивные суда строятся в соответствии с правилами определенных спортивных классов. Невыполнение этих правил вы-

