

Уважаемый мистер Абрахамссон,

в регате «Гангут-2014» на этапе от Ханко до Турку по инициативе STAF были организованы и проведены одна морская и две шхерные гонки. Большинство участников регаты, в том числе и все яхты класса «Л-6» из Санкт-Петербурга, предпочли шхерные маршруты. Первая гонка состоялась 28 июля от Ханко до светящего знака Jarngrunan, вторая от того же знака до северной оконечности о. Pensar. Дистанция гонок составляла 22-25 миль. Поскольку для всех нас и для меня в частности гонки являлись одной из важных составляющих регаты, хочется рассказать Вам о них подробнее.

Ещё весной финским оргкомитетом во главе с Вами потенциальным участникам регаты было предложено заполнить форму для расчёта ALMA FACTOR (рейтингового коэффициента в соответствии с The Alma Rules for the rating of Vintage and Classic yachts). Следовало заявляться в четыре класса: суда с прямым вооружением, шхуны и традиционные суда, суда менее 24 м со спинакером и суда менее 24 метров без спинакера. Увидев итоговую таблицу, включавшую 55 заявленных судов (10 финских, 1 эстонское и 44 русских), из которых 11 принадлежали классу «Л-6», я обнаружил, что в ней не был указан ни ALMA FACTOR яхт, ни разбиение яхт длиной до 24 м на группы по наличию спинакера.

28 июля утром в Ханко состоялось собрание капитанов по поводу гонок. На нём выступили члены Гоночного комитета. Капитанам не было выдано ни Гоночной инструкции, ни списка яхт с коэффициентами и разбивкой на зачётные группы. Были розданы только мелкомасштабные схемы шхерных дистанций, представляющие собой распечатки GPS-трека по глубоководному фарватеру без указания каких-либо знаков дистанции. Эти схемы в лучшем случае могли бы служить приложением к Гоночной инструкции, но её не было. На вопрос, имеются ли на дистанции какие-либо предписанные для огибания знаки, было сказано, что знаков не имеется и рекомендуется придерживаться указанного на схеме трека. Таким образом, никаких документов по гонкам, кроме вышеупомянутых схем, не было. Лично мной эти схемы были расценены как рекомендованный с позиций безопасности маршрут. Если на дистанции нет предписанных для огибания знаков, значит согласно Международным Правилам парусных гонок (ППГ-13, правило 28) «ниточка», натянутая между стартом и финишем, представляет собой прямую линию. В шхерных условиях в этом случае экипаж решает сам, как безопаснее и быстрее провести яхту по этой «ниточке».

28 июля днём около о. Руссарё практически при штилевой погоде был дан общий старт первой гонке по шхерному маршруту. Линия старта была обозначена спасателем «SAR» и катером RIB. Мы неплохо стартовали и шли в группе лидеров. Впереди шла финская «ТМХ», практически рядом с нами «Фея», чуть сзади «Арго». Все шли под спинакерами. На одном из колен рекомендованного фарватера на курсе фордевинд ветер усилился, и мы, убрав спинакер и поставив геную, привелись и пошли более мелководным фарватером, указанном в финском атласе как фарватер «3.5». На российской карте он обозначен не был, но выгодно срезал петлю рекомендованного маршрута. Шквал прошёл, ветер ослаб, и мы еле двигались впереди флота несколько мористее. Мимо нас по этому же фарватеру «3.5» медленно прошёл спасатель «SAR», который давал старт. Никаких сообщений и запросов с него нам сделано не было. Между тем основной флот имел ветер, и постепенно нас догнала лёгкая «ТМХ», с которой потом мы долго стояли рядом, борясь с безветрием. Постепенно с ветром к нам приблизилась «Фея» и ещё одна финская яхта, и гонка началась заново. Мы шли в бейдевинд левого галса при слабом ветре. «ТМХ» ушла вперед, а «Фея», имея преимущество в крутизне хода, выходила одним галсом на финишный знак Jarngrunan. Мы облизывали подветренные острова, надеясь на отход ветра, но без поворота на знак не выходили. У самого знака мы повернули, а «Фея» прошла у нас по носу на расстоянии корпуса. Она шла прямо на финиш близко к знаку, и вдруг мы услышали удар. У самого знака «Фея» села на камень. Мы сделали второй поворот и финишировали на виду у

стоявшего неподалёку спасателя «SAR», с которого уже спустили RIB, чтобы сдёрнуть «Фею» с камня. Но «Фея», развернувшись под ветер на пятке, снялась самостоятельно и пересекла линию финиша за нами. Позже рулевой «Феи» говорил мне, что они успели до посадки закинуть нос за знак, но даже, если это было и так, то по Правилам временем финиша считается время последнего пересечения яхтой финишной линии, если их было больше одного. Итак, в этой первой гонке, мы были вторыми, а из яхт «Л-6» первыми.

После финиша вечером яхты ошвартовались в гавани Казнас, где для участников регаты были зарезервированы места. Приняв у всех финиш, сюда же пришел и спасатель «SAR» с Гоночным комитетом на борту. В этот же вечер состоялось собрание капитанов яхт, посвященное второй гонке, которая должна была состояться на следующий день. Никаких предварительных результатов по первой гонке не было, протестов не заявляли. Со стороны Гоночного комитета опять были рекомендации по соблюдению маршрута согласно схеме, но никаких знаков дистанции назначено не было. Неопределенность сохранялась. На вопросы капитанов по этому поводу координатор регаты от российской стороны Андрей Берёзкин только и сказал, что «у них так принято». По первой гонке к «Нике» претензий высказано не было ни участниками, ни судьями.

29 июля утром стартовали во второй гонке вблизи финиша первой. После нескольких галсов вперед ушла финская «ТМХ». «Ника» шла за ней, а сзади наседали «Арго» и «Фея». Такое положение сохранилось до финиша возле о. Pensar, где яхты проходили мимо спасателя «SAR» под спинакерами. На этой дистанции мы шли по «ниточке», оставленной «ТМХ». После финиша яхты пошли в гавань Науво, до которой было 12 миль. Ветер был встречный и свежий, и мы прошли весь путь под парусами, почти не отстав от яхт, шедших под дизелями.

В Науво мы простояли сутки. Здесь же в гавани стоял и спасатель «SAR». Представитель Гоночного комитета выдал на яхты форму, в которой следовало указать время финиша яхты в 1-й и 2-й гонках. Мы указали своё время согласно судовому журналу и отдали ему же в руки. Непонятно, для чего это нужно было делать, поскольку судейское судно было на финише обеих гонок, и с него могли фиксировать время непосредственно.

В Турку мы простояли трое с половиной суток. Но результатов гонок участники регаты не знали до момента награждения, состоявшегося днём 2 августа. Мы были уверены, что окажемся в призах, хотя и не знали, по каким коэффициентам гоняемся. Увы, призы достались другим. Первой среди яхт класса «Л-6», который был все-таки выделен в отдельную группу, оказалась «Фея», вторым «Арго», а третьей «Дельта». Как распределились остальные места, мы так и не узнали. Официальных результатов опубликовано не было ни до, ни после награждения. Узнать, по какой причине «Нику» наказали и подать протест не удалось, так как результаты были засекречены. Остаётся только гадать, то ли нас оштрафовали, то ли дисквалифицировали, то ли коэффициенты ALMA-FACTOR, если они учитывались, были неверными. Одно могу сказать точно, штрафовать или дисквалифицировать «Нику» не имели права, поскольку мы ничего не нарушали, ибо нарушать было нечего. Гоночной инструкции не было. Протестов, кстати, тоже не было.

Хочется особо отметить, что на общем фоне хорошей организации стоянок яхт и досуга экипажей в Финляндии, гонки были проведены не по Правилам, а по понятиям. По сути, были организованы только старты. Гоночной инструкции и списка участников с коэффициентами и разбивкой на группы не было, предварительных результатов между гонками и после гонок не было, окончательных результатов не было и нет на сайте регаты <http://thegangutregatta.fi> до сих пор (по правилу 90 ППГ-13 эти гонки следует считать несостоявшимися). На мой взгляд, STAF к участникам соревнований на скорость отнеслась крайне неуважительно. Отсутствие стартового взноса не означает, что можно пренебрегать Правилами соревнований. Русские судьи такого отношения к участникам гонок никогда себе не позволяют.

Несколько слов хочется сказать об экологическом соревновании, проведённом в рамках финской части регаты. Оно являлось главным, и по первоначальным условиям здесь разыгрывались основные призы в трёх классах: суда с прямыми парусами, шхуны и традиционные суда и другие суда менее 24 м. Награждались только победители в классах и в общем зачёте. Приз за победу в классе составлял 3000 евро, а в общем зачёте 6000 евро. Для сравнения в гонках на скорость в качестве призов были книги и стеклянные тарелки. Ещё в Петербурге на собрании капитанов Андрей Берёзкин сказал, что его «Былина» отказывается от участия в экологическом соревновании по ряду причин, в том числе из-за необходимости включения в экипаж контролёра от финского оргкомитета. На собрании этот вопрос обсуждался, и большинство капитанов также решили не участвовать в этом соревновании, поскольку без оборудования яхт специальными танками для сточных вод шансов выиграть не было. Больше этот вопрос нигде не поднимался и не обсуждался. В Котке и в Ханко ко мне подходили волонтеры и предлагали заполнить формы по экологическому соревнованию, но я, следуя принятому ранее решению, говорил, что мы в этом мероприятии не участвуем. На награждении в Турку главный приз и приз за победу в своём классе в экологическом соревновании взял «Штандарт», без которого, на мой взгляд, эта регата многое бы потеряла. Но каково было наше удивление, когда за победу в экологическом соревновании был вручён чек на 3000 евро «Былине» в классе яхт, не оборудованных специальными танками. Откуда вдруг взялся такой класс? Выходит, либо Андрей Алексеевич путём обмана и сокрытия информации избавил себя от конкурентов и заявился в этот класс, либо победитель здесь тоже определялся не по Правилам, а по понятиям: ты координатор регаты – тебе и приз. Интересно было бы посмотреть заполненные «Былиной» формы о «загрязнениях природы» и выяснить, чем же она экологичнее, например, «Ники», прошедшей весь маршрут под парусами. А может не было никаких форм, а если и были, то вряд ли их кто-то анализировал. Официальные результаты экологического соревнования также не опубликованы.

В связи с вышеизложенным прошу Вас ответить мне по существу на следующие вопросы:

1. Почему капитанам яхт не были выданы Гоночная инструкция и список участвующих в гонках яхт с разбивкой на зачётные группы с указанием их коэффициентов ALMA-FACTOR?
2. Почему участникам не были предоставлены промежуточные и окончательные результаты гонок?
3. По какой причине и на каком основании яхта «Ника» не вошла в призовую тройку яхт класса «Л-6»?
4. Почему до участников регаты из России не была доведена информация о появлении в экологическом соревновании новой зачётной группы для яхт, не оборудованных цистернами сточных вод?
5. На каком основании приз за победу в экологическом соревновании получила яхта «Былина»?
6. Почему до сих пор нет окончательных официальных протоколов результатов гонок на скорость и результатов экологического соревнования?

Данное письмо будет опубликовано на сайтах Ассоциации яхт класса «Л-6» и Санкт-Петербургского Парусного союза: <http://l-6.org> и <http://sailingunion.ru>.

В случае, если ответа на это письмо от Вас не поступит в течение месяца с даты отправки, оно будет направлено в Комитет по гонкам СТА.

С уважением и надеждой на понимание,
Вадим Манухин,
капитан яхты «Ника», почётный президент Ассоциации яхт класса «Л-6»
22.09.2014