

ПРОТОКОЛ № 1/ 02

Общего собрания членов Ассоциации крейсерско-гоночных яхт класса “Л-6”

от 15 января 2002 г.

Присутствовали:

- | | |
|---|---|
| 1. Волков С.И. (Л6 “Дайла”) | 11. Бриллиантов Н.С. (Л6 “Онега”) |
| 2. Гуторов В.А., Куликов П.Н. (Л6М “Варяг”) | 12. Михайлов А.В. (Л6 “Кареджи”) |
| 3. Степанов В.Е. (Л6 “Сольвейг”) | 13. Белов Ю. Д (Л6 “Ангара”) |
| 4. Карякин П.М., Гарматий И.В. (Л6 “Лилия”) | 14. Капранов О.М. (Алькор “Дельта”) |
| 5. Зырянов А.В. (Л6 “Нептун”) | 15. Тяпкин А.Ф. (Л6 “Чайка”) |
| 6. Мигачев В.В. (Л6 “Сириус”) | 16. Шереметьева Г.С. (Л6 “Марс”) |
| 7. Манухин В.А. (Л6 “Ника”) | 17. Лившиц А.И. (Алькор “Эос”) |
| 8. Ефременков Л.В. (Л6 “Вела”) | 18. Никитин В.А. (“Мираме”) |
| 9. Яковлев А.Ф. (Л6 “Лена”) | 19. Алексеев В.В. (“Квартет” Конрад-25) |
| 10. Яковлев А.Н. (Алькор “Вела-II”) | 20. Бородин Э.С. |

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Отчет Президента Ассоциации за 2001г. (Молоков А.Б.)
2. Рассмотрение и утверждение Правил класса “Л-6” (Манухин В.А.)
3. Об уставе Ассоциации (Бриллиантов Н.С.)
4. Разное

Для ведения собрания избираются председатель и секретарь. Поскольку Президент Ассоциации – Молоков А.Б. к началу собрания отсутствует, председателем избирается Мигачев В.В., секретарем избирается Шереметьева Г.С.

1. По первому вопросу, т.к. Молоков А.Б. отсутствует, слово попросил Манухин В.А.

“Ассоциация класса “Л-6” создана в январе 2001г. В планах работы Ассоциации на 2001г. предусматривалось провести 100-мильную гонку, гонку “Белые ночи” и крейсерское плавание по маршруту СПб – о.Мощный - о. Гогланд – Выборг – Приморск – СПб, а также активное участие в других соревнованиях и мероприятиях Санкт-Петербургского парусного союза (СППС).

Для гонок были подготовлены и обнародованы Положения о соревнованиях и гоночные инструкции. К соревнованиям допускались, кроме яхт Л-6, другие крейсерские яхты.

100-мильная гонка была проведена 30 июня – 1 июля 2001г. Главным судьей был назначен Спиридонов В.С., главным секретарем – Шереметьева Г.С. В зачетную группу “Л-6” было заявлено 10 яхт: “Чайка”, “Варяг”, “Ассоль”, “Синяя птица”, “Вела”, “Дайла”, “Ника”, “Онега”, “Лилия”, “Сириус”, а также создана вторая зачетная группа из деревянных яхт “Асмодей” (Таурис), “Дева” (галлинский тонник), “Форвард” (СТ-36) и “Мария” (ЛЭС-35). Старт был дан в соответствии с гоночной инструкцией с судейской яхты возле форта Обручев. Гонка проходила при встречном свежем ветре и волне. В результате из 14-ти яхт по тем или иным причинам с гонки сошли 10 яхт (8 из группы “Л-6” и 2 из 2-й группы). Финишировали в указанном порядке “Форвард”, “Асмодей”, “Чайка” и “Лилия”. Вывод: слабая подготовка матчасти из-за недостаточно активного участия в соревнованиях. Вместе с тем и на финишировавших яхтах были повреждения. Со слов капитанов можно отметить следующие поломки: сломана деревянная мачта (Л-6 “Вела”, своим ходом под аварийным вооружением дошла до клуба), вырван путанс бакштага (ЛЭС-35 “Мария”), лопнул основной стаксель-фал (“Ника”, запасной фал оказался ненадежным), вырвана шкотовая лебедка (“Асмодей”), сломана лебедка грота-фала (“Лилия”), водотечность корпуса (“Варяг”), рвались паруса и др. Вместе с тем, благодаря опытным командам, серьезных последствий указанные поломки не имели. Л-6 “Вела” в течение 2-х недель отремонтировала мачту и позже активно участвовала в навигации. На других яхтах поломки также были устранены. В декабре 2001г. на Правлении Ассоциации было решено запланировать 100-мильную гонку на 2002 год.

Короткая гонка “Белые ночи” планировалась на 13-15 июля на Обручеве. Собралось три “шестерки”: “Ника”, “Лилия” и “Варяг”. Был практически штилевой день, мало участников и гонку было решено не проводить. Было проведено награждение победителей 100-мильной гонки в группе “Л-6”, обсуждены причины, по которым яхты сходили с дистанции. Малое количество пришедших яхт объяснили тем, что некоторые ушли на Кубок Ладоги (“Дайла”, “Синяя птица”, “Нептун”, “Ангара”) или в крейсерские плавания, а другие залечивали раны после 100-мильной гонки. Кроме этого, следует отметить одной из причин слабое информационное обеспечение, т.е. видно недостаточно просто вывесить по клубам положение о соревновании, но надо на первых порах пока гонка станет традиционной лично оповещать капитанов яхт, как делают, например, в клубе “Балтиец”. Тем не менее, на Правлении было решено включить эту гонку в календарь 2002 г. снова.

В целом по гонкам в сезоне можно сказать, что “шестерки” участвовали в них активнее прошлых лет. Например, в Пятой парусной неделе было заявлено 9, а участвовало 8 яхт в классе “Л-6”, в то время как в 2000 году и ранее не более 4-х. На Чемпионате СПб число заявленных и участвовавших “шестерок” составило 13, несмотря на то, что часть яхт, ранее участвовавших в соревнованиях, находятся в длительном ремонте (“Звезда”, “Фея” и др.). Другими словами, интерес к гонкам растет. Этому способствует с одной стороны, что календарь и “ассортимент” гонок становится более насыщенным и разнообразным, т.е. появляются спонсорские гонки: Королевская регата “Ахмад”, гонка на призы ЛЕНЭКСПО, Кубок яхты “Мираме” и др. с ценными призами. Например, выиграв Королевскую регату “Ахмад” в группе “Л-6”, яхта “Лилия” смогла пошить себе новый стаксель. С другой стороны во всех гонках, как мы того хотели, т.е. по нашей инициативе и благодаря поддержке СППС “шестерки” гонялись в отдельной зачетной группе “Класс Л-6” по фактическому времени без гандикапа. Это на наш взгляд повысило интерес к соревнованиям. Были подготовлены Правила класса, и в классе Л-6 не требовался обмер по RS-2000. Вместе с тем, на Чемпионате СПб несколько “шестерок” обмерились по RS (“Амур”,

“Синяя птица”, “Онега”) и хотели участвовать как в классе Л-6, так и в соответствующей зачетной группе по RS, тем более, что старт в этих группах, как правило бывает общим. Однако, уже после первых гонок их “выкинули” из группы по RS, и они гонялись только в классе Л-6 “по факту”, т.е. получилось, что они обмерялись по RS зря. Думается это связано со слабым взаимодействием Ассоциации со спортивным комитетом СППС, разработавшим Положение о чемпионате и не предусмотревшим параллельный зачет для “шестерок”. Кроме того, мандатной комиссией в класс Л-6 только на основании членства в Ассоциации была включена яхта “Дельта” (тип “Алькор”), что формально противоречило принятым тогда Правилам класса и могло привести к обоснованным протестам.

Хочется отметить высокую активность в участии в гонках “шестерок” Кировского завода (“Лилия”, “Чайка”, “Нева”, “Дайла”), Морского технического университета (“Ника”), Речного яхт-клуба (“Амур”, “Варяг”, “Сольвейг”, “Нептун”). Очень низка активность “шестерок” 146 ЦМФП, которые выходят в основном только на свои клубные гонки, да и то не все, а также некоторых яхт из РЯК.

По результатам гонок и активности участия можно выделить три яхты : “Лилия”(7 соревнований: четыре 1-х места, одно 2-е, одно 3-е и НФ), “Чайка”(5 соревнований: два 1-х места, два 2-х, одно 4-е и в одной гонке , официально не участвуя, пришла первой) и “Ника” (8 соревнований: три 1-х места, одно 2-е, три 3-х и НФ).

Крейсерское плавание на о.Гогланд планировалось на 21-29 июля и было полностью подготовлено в документальном аспекте Шереметьевой Г.С. Были получены необходимые разрешения от ЛВМБ и все согласовано с пограничниками. Было подано много заявок, причем не только от “шестерок”, но и от других яхт. В походе приняли участие яхты “Звезда”(большая), ”Варяг”, “Вела”, “Сириус”, “Марс”, “Юнга”, “Анива” и другие. Некоторые “шестерки” в это время находились в заграничных плаваниях (“Кареджи”- Копенгаген, “Ника” – Стокгольм-Мариехамн, “Онега” – Рига) или на Ладогге. В целом опыт такого похода можно считать положительным, тем более, что с капитанов снимается забота по оформлению необходимых документов. На Правлении было признано, что такой поход следует запланировать и на вторую половину июля 2002 года, предусмотрев организацию гонки на определенных этапах плавания.

Подводя итог по гонкам и крейсерским плаваниям, хочется подчеркнуть, что капитаны яхт должны приложить максимум усилий к тому, чтобы намеченные планы и решения осуществлялись в действительности. Для этого надо готовить сменные экипажи, привлекать молодых активных ребят. По нашим делам, а не планам судят о “шестерках” и об Ассоциации в целом.

Считаю, что целесообразно выработать Положение о лучшей “шестерке” года, учитывая достижения в гонках и крейсерских плаваниях, с присуждением переходящего Приза. По результатам этого года такой яхтой могла бы быть “Ника”, активно участвовавшая в гонках и совершившая месячное чисто шхерное плавание по маршруту СПб-Хамина-Котка-Хельсинки-Ханко-Мариехамн-Стокгольм-Сольшебаден-Норртелье-Мариехамн-Хельсинки-Котка-Хамина-СПб протяженностью более 1000 морских миль в эскадре с яхтой “Хортица” Морского технического университета.

Еще несколько слов о наших внутренних делах.

Об информации. Интернетовский сайт Ассоциации класса Л-6 WWW.ASSOCIATION-L6.NAROD.RU весь год просуществовал в виде пустой болванки. Это можно объяснить тем, что ребята, взявшие за него и будучи на тот момент членами экипажа “шестерки”, позже перешли на другую яхту и перестали заниматься делами Ассоциации. Сейчас это дело сдвинулось с мертвой точки и наша задача заключается в насыщении сайта информацией. Адрес нового сайта l6.hotmail.ru. Какой-либо другой постоянный носитель информации о нашей жизни нам не по карману. Есть намерение поместить небольшую заметку об Ассоциации класса Л-6 в журнале “Капитан”, но это еще только в проекте.

О паспортах яхт. Весной прошлого года капитанам “шестерок” были розданы бланки паспортов яхты для заполнения с целью получения информации о размерах корпусов и рангоута, размеров и возраста парусов, обеспечения спасательными средствами, двигателями и т.д. С учетом этой информации мы планировали выработать Правила класса Л-6. Однако капитаны не сделали это своевременно, а Правление им об этом не напоминало с должной настойчивостью.

На мой взгляд, Ассоциация упустила реальную возможность награждать свои яхты призами от Ассоциации на таких соревнованиях как Чемпионат СПб, “Парусная неделя”, “Золотая осень” и других. В информационном плане и в плане заинтересованности экипажей для Ассоциации это было бы полезно.

В целом мы свои планы выполнили. Однако работа могла быть более эффективной. Правление при отсутствии президента в связи с длительной заграничной командировкой практически не собиралось, т.к. не был избран вице-президент, и вопросы решались по мере их возникновения в рабочем порядке отдельными капитанами и секретарем Ассоциации”.

После обсуждения сообщения и, учитывая пожелание Молокова А.Б. уйти с поста президента Ассоциации в связи с загруженностью по основной работе, было предложено переизбрать президента Ассоциации, несмотря на то, что по уставу срок его полномочий еще не истек. Также было предложено выбрать вице-президента и членов правления из представителей яхт-клубов.

На пост президента были предложены две кандидатуры: Гарматий И.В. и Манухин В.А. В результате голосования в Правление Ассоциации избраны:

Президент:

1. Манухин Вадим Анатольевич - капитан яхты “Ника” (я/к ГМТУ).

Вице-президент:

2. Гарматий Игорь Владимирович - капитан яхты “Лилия”(я/к “Кировец”).

Секретарь:

3. Шереметьева Галина Сергеевна – старпом яхты “Марс” (146 ЦМФП).

Представители яхт-клубов:

4. Мигачев Владимир Васильевич - капитан яхты “Сириус” (146 ЦМФП).
5. Гуторов Валентин Алексеевич – капитан яхты “Варяг” (РЯК).
6. Ефременков Лев Владимирович - капитан яхты “Вела” (146 ЦМФП).
7. Гаврилов Александр Александрович - капитан яхты “Звезда” (РЯК).
8. Бриллиантов Никита Святославович - капитан яхты “Онега” (РЯК).

1. По второму вопросу о Правилах класса Л-6 выступил Манухин В.А.

“В мае прошлого года на президиуме СППС были утверждены Правила класса Л-6, в которых было всего два пункта: в 1-м пункте определялась принадлежность яхты к классу по серийному корпусу и во 2-м пункте указывалось, что яхты класса Л-6 соревнуются во всех соревнованиях без гандикапа, т.е. по фактическому времени. “Шестерки” заявлялись в отдельную зачетную группу без обмера по Правилам RS-2000. Позже стало очевидно, что правила класса необходимо дорабатывать по следующим причинам.

Во-первых, к нашему классу для участия в соревнованиях и делах Ассоциации пожелали присоединиться экипажи родственных яхт типа “Алькор”: “Былина”, “Дельта”, “Эос” и “Вела-2”. Эти яхты как и Л-6, Л-6М проектировались Чайкиным В.В., строились на той же верфи и по той же технологии, имеют примерно одинаковые размеры, форму мидель-шпангоута, водоизмещение и площадь парусности, а отличаются формой продольного сечения корпуса, килем и рулем. Возраст “Алькоров” такой же как и последних “шестерок”, а ходовые качества примерно одинаковы. Они являются логическим развитием проекта “Л-6” в рамках прежних размерений, веса и парусности. Кроме того, раз мы сказали “А”, включив в класс “Варяг” (индивидуальный проект в серии Л-6М), то надо говорить и “Б”, т.е. включить “Алькоры”, практически не отличающиеся от “Варяга”.

Во-вторых, в правилах необходимо ввести ограничения на размеры парусного вооружения и площадь парусности, т.к. в противном случае эти параметры становятся неконтролируемыми.

В-третьих, необходимы ограничения на характеристики корпуса, если он не является серийным, например, вновь построен или перестроен под класс и т.п. Кто знает, может кто-нибудь когда-нибудь захочет построить новую “шестерку” и участвовать на ней в гонках в классе Л-6. Ведь построили же у нас деревянную яхту международного класса “R8”, правда для шведского яхтсмена. Но нельзя исключать такую возможность в будущем в отношении Л-6, ведь зарекомендовала она себя за 40 лет эксплуатации прекрасно. Было бы желание, деньги и возможность учасовать в гонках в классе Л-6.

В-четвертых, в СППС существует мнение, что “шестерки” в 2001г. гонялись по своим правилам без обмера по RS необоснованно, что это якобы ущемляет интересы остальных яхт. Такое мнение было бы понятно, если бы все яхты соревновались в одной зачетной группе, что и подразумевалось при создании системы обмера RS. Но яхты опять по-прежнему разбиваются на группы, только теперь не по IOR, а по RS. Выделяясь в класс практически одинаковых яхт (по отношению к другим деревянным достаточно разным яхтам), мы не ущемляем чьих-либо интересов, кроме разработчиков системы RS. У нас есть с разработчиками системы разногласия по оценке скоростных качеств яхт Л-6 с классическим корпусом и килем и гандикапным коэффициентам, рассчитываемым по RS-2000. Мы готовы к конструктивному диалогу. На Президиуме СППС 04.01.02 были высказаны справедливые замечания к прежним Правилам класса и субъективная оценка результатов гоночного сезона в классе Л-6 (Алексеев В.В.), прозвучала и поддержка “шестерочников” (Александров О.В., Киселев Ю.А., Дорожкин И.В.). После заслушивания различных мнений было принято решение в адрес Ассоциации доработать Правила класса Л-6 и представить их к рассмотрению на ближайшем заседании Президиума СППС.

В пятых, в Правилах необходимо конкретизировать возможные формы участия яхт класса в соревнованиях, проводимых не Ассоциацией класса, чтобы не получилось так, как это было на прошлом Чемпионате СПб в отношении упомянутых выше трех обмеренных по Правилам RS-2000 “шестерок”, чьи интересы были действительно ущемлены проводящей соревнования организацией”.

Далее зачитывается текст проекта новой редакции Правил класса Л-6. Было отмечено, что Чайкин В.В. выразил согласие принять участие в их проработке, но сегодня на собрание прийти не сможет. Есть договоренность о встрече у него дома.

При обсуждении текста правил класса слово попросил Алексеев В.В. Им был высказан ряд замечаний, некоторые из которых были приняты к сведению. В частности, Алексеев В.В. сказал, что мерителем в Ассоциации должен быть официальный меритель, утвержденный ФПС. В связи с этим здесь же публично официальный меритель по крейсерским яхтам - Карякин П.М. подтвердил свое согласие быть мерителем класса Л-6.

Со стороны капитанов яхт принципиальных возражений и замечаний не поступило, и было единогласно решено принять предложенный проект Правил класса Л-6 в целом, поручить Правлению Ассоциации окончательно отредактировать их текст и представить Правила в СППС в назначенный срок.

Текст проекта Правил класса Л-6 прилагается.

2. По 3-му вопросу об уставе Ассоциации выступил Бриллиантов Н.С.

В частности, им было сказано, что в тексте Устава имеются недоработки, не позволяющие зарегистрировать Ассоциацию как общественную организацию. Следовало бы указать количественный состав Правления.

При обсуждении вопроса было предложено закрепить в Уставе выборность вице-президента Ассоциации а численный состав Правления не оговаривать. Было отмечено также, что сейчас необходимости в регистрации Ассоциации нет, но Устав должен быть доработан так, чтобы такая регистрация была возможна в любой момент. Было предложено Правлению продумать эмблему, печать и флаг Ассоциации класса Л-6. По данным предложениям было принято положительное решение.

3. Разное.

В разном было сообщено, что на новый сайт Ассоциации уже пришла интересная информация от “шестерочников” Черного моря, которые приветствуют создание Ассоциации.

Было поддержано предложение о награждении лучшей “шестерки” года и поручено Правлению разработать соответствующее Положение.

Была предложена и поддержана идея о проведении в зимний период собраний членов Ассоциации и всех желающих по обмену опытом в плаваниях, в ремонте яхт и т.д., согласовав их с планом работы крейсерского совета 146 Центра (Мигачев В.В.).

Было предложено капитанам обдумать возможность коллективного участия в Кубке Ладоги, в крейсерском плавании и участии в 850-летию Стокгольма, в фестивале “Sail Brugge-2002”.

Был предложен и одобрен перечень мероприятий от Ассоциации класса Л-6 и 146 Центра МФП на навигацию 2002г. для включения в официальный календарь спортивных мероприятий СППС, а именно:

№	Мероприятие	Классы	Сроки	Место	Организация
1	100-мильная крейсерская гонка	крейсерские яхты	29, 30 июня	Финский залив	146 Центр и Ассоциация класса Л-6
2	Гонка “Белые ночи”	класс Л-6	13, 14 июля	Финский залив	Ассоциация класса Л-6
3	Приз “Золотая осень – 2002”	крейсерские яхты	21 сентября	Невская губа	146 Центр
4	“Приз старшего морского начальника”	крейсерские яхты	22 сентября	Невская губа	146 Центр
5	Поход-гонка по маршруту: ф.Константин –о.Гогланд –Выборг – Приморск –ф .Обручев	крейсерские яхты	16-27 июля	Финский залив	146 Центр и Ассоциация класса Л-6

Председатель собрания Мигачев В.В.

Секретарь Шереметьева Г.С.