

Игорь Сиденко

ПРО ОЗЕРО

с формулой и матчастью

(открытое письмо)

Перечитав Ваш первый номер, нашел я в нем абсолютную совместимость уже Вами напечатанного со мною изгот-овленным в части:

1. Отповеди некоторым праздноша-тающимся по границам яхтсменам, что без разбора и меры ввозят разную колониальную рухлядь в виде сладкозвучных гандикапных философем;

2. Предостережения некоторым уважаемым нами согражданам на их по-хвальном по обустройству отечественного мореходства пути при помощи разведения кажущихся им полезными "комиссий" и "регистров".

А потому я считаю вполне допустимым рассмотреть возможность подобной публикации на страницах Вашего журнала.

Игорь Сиденко

Чуть ли не массовый заплыв экс-советских яхтсменов по границам в поисках жвачки и смысла жизни вкупе с местным бурлением умов на предмет поиска способов и средств к процветанию домашнего яхтинга привел (как и бывало уже не раз) лишь к очередному "зуду изобретательства". Причем, в который раз -чего-то нового и непременно альтернативного. На страницах наплодившихся в одночасье яхтенных и моряцких журналов уже не пишут просто и о домашнем: сплошь послания о всеобщем и международном. Впечатление такое, что все заграничные и хоть немного королевские яхт-клубы не смыкая глаз ждут в гости русские вымпелы и штандарты. Нехождение в турецкую или финскую заграницы уже чревато риском потери статуса настоящего яхтсмена. Домашняя гонка при отсутствии на старте хотя бы уругвайца уже не считается действительной по нехватке должного уровня международной. Открытое неучастие в чем-нибудь кругосветном или американском рассматривается чуть ли не формой саботажа и подрывной деятельностью; не зачавшие в сарае чего-нибудь серийного в стиле W60 рассматриваются как "опущенные". Не жаждущие парусных Олимпиад в родных "урюпинсках" живут под угрозой выселения за черту оседлости. Не умеющим связать двух импортных слов в клубных буфетах уже понаглому и открыто не доливают. "Штейнлагер" перестал нуждаться в переводе, "эндевуры" стоят через одного, Тернер для всех стал родным дядькой, с рязанской ветвью Блэйков я сам беседовал неделю назад!

Сто лет назад русские литераторы обо-

значили это явление как некую форму вселенской отзывчивости. А при наличии советского и постсоветского материалов по новейшей истории отечественного паруса можно полегкому срубить "нобелевскую" и вовсе без талантов академика.

Особый вид тяготения отечественного начальствующего состава к просвещению и внедрению повальной грамотности среди нижних чинов в своей подавляющей массе всегда приобретал вид невеселого анекдота и очередных "русских сезонов в Париже". Некоторое время назад пытался я выяснить мотивацию наших отцов-начальников (от яхтинга, сэйлинга и рэйсинга) их титанических усилий по переводу и распространению светоносных заграничных и самодельно-отечественных учений: IOR, TMF, ABS, TOTD, Lloyd, IMS, Правил, Классификаций, Положений, Инструкций и проч.

Сознаюсь: меня всегда завораживала их готовность, не морща чела и без складок на затылке, по случаю и в минуту разродиться грандиозной теорией, с легкостью изобразить что-нибудь "трансцендентное", запросто надиктовать вполне пригодное для "одинадцатой заповеди".

В настоящей и бывшей столицах я их повидал немало: в большинстве случаев они выглядели как бы в единственном числе: товарищ U - техническая комиссия, господин Q - инициативная группа по выведению справедливых формул...

И в то же время...

За 25 лет работы в стране я не нашел ни одной по-настоящему сертифицированной яхты; мне до сих пор никто не объяснил тайну зарождения и гибели загадочных классов K5 и K6 (с их особо тщательно прописанными в правилах коваными и сварными флорами). За все время я не встретил ни одного мерителя из местных, кто бы мог членораздельно сформулировать и объяснить мне понятие "гоночного балла". Причем на словах и в тексте всевозможных документов оба термина сыплются через раз и построчно, а по количеству "сертификаторов", "регистраторов" и "мерителей" в стране мы и тогда не отставали от сегодняшних экстрасенсов.

Чему удивляться при такой загруженности умов, когда в порыве энтузиазма при возведении местечковых и столичных "комиссий" и проч. как-то выпала у их начальственных устроителей очевидность того факта, что сами по себе "регистры" - не более чем "присутствие уважаемых", чье мнение - лишь техническая сторона вопроса о главном и интимном - о деньгах и страховке. А в случае, когда судовладелец и страховая контора представлены и вовсе одним лицом/адресом (сов.пар.спорт.), наличие упомянутых "регистров" и "комиссий" -

не более чем очередное недоразумение и подростковое тяготение к вредным привычкам взрослых.

За время многотрудной и бурной деятельности всевозможными техническими и проч. комиссиями написано и переделано практически все, чего делать было необязательно, многое из того, что делать было нельзя, и практически ничего, что требовал здравый смысл и естественный ход вещей.

Только на моей памяти ни одного из классов яхт, продекларированных к распространению всевозможными отечественными Правилами и Классификациями, в стране еще и уже не состоялось: "эрки", "эмки", "тэшки", "шестерки", "ерши", "финны", "фолькботы", "драконы", "голландцы" и проч. - все гибло в полном соответствии с правилами "борьбы классов за выживание" и отечественной традиции беспамятства. Про занесенных с олимпийских высот (и известных отделов спортпропаганды) особо и писать нечего: все они уничтожались на корню в тяготеющих к международной канцеляриях спорткомитетов. Тут и жажда к "списанию" пришлось кстати.

Но "эмку" отменил и запретил не злонамеренный "голландец" или канцелярица: ее, "эмку", утопили сами же авторы-подельники, вооружившись заведомо невнятной записью правил класса. Им бы от греха в авиаторы податься, да там, видать, и своих "изобретателей" хватало...

Та же история приключилась и с "шестеркой": в момент зарождения шансы на ее как класса выживание были 1:5 - так соотносились впечатления и голоса опрошенных тогда капитанов первых яхт. На одного "ретрограда" навалилось пять "прогрессистов": куда деваться чуткой к общественному мнению верфи ВЦСПС? Благо, что и здесь правила были написаны вполне "на уровне": прогресс не заставил себя ждать - через модернизацию и улучшение и этот класс ликвидировали. Зато наша "шестерка" стала не хуже ихних "Колумбии" с "интрепидами"! Жаль, что те так и не узнали об этом...

Двух стоящих рядом одинаковых "тэшек" я и вовсе не упомяну - всегда была полигоном отечественной конструкторской мысли.

Пристегнутая к Спорткомитету ТЭВСС (по случаю не суетясь и муками творчества не страдая) держалась и саботажничала только в дозволенных московской удавкой рамках.

А еще была эпоха начальственных изобретений. Случилось вдруг наверху развернуться "мнению", что без национальных из фанеры "двойки" и "тройки" державе никак не продержаться. И авторы, как водится, в порядке призыва не могли не откликнуться. Дело пошло. Командиры-начальники с карандашом наперевес шли наравне с простыми инженерами, иногда, бывало, и впереди них. Сам

видел такое...

Потом в моем бывшем яхт-клубе на эти легендарные швертботы ссылали, как на галеры, провинившихся из местного спорта-взвода матросов. Некоторых - на целый месяц!

И все - по благодати намерений, жажде быть с веком наравне и даже чуть впереди.

На множестве отечественных симпозиумов с конференциями, где мне удалось побывать, слышал я очень смелую и оригинальную мысль о неоспоримом в благодати своей судьбоносном вкладе московско-парусного начальства в приобщение отечественного яхтсмена к техническим высотам заграничной индустрии. И приобщились: "картеры" с "дюфорами", "петерсоны" с "нефритами", "цегусы" - туда же... С шага того исторического стали мы, наконец, вровень со всякими французами, поляками и прочими калифорнийцами. И доказали всем сомневающимся, что так называемая "русская идея" - бессмертна: и не бывать другой мечте-заботе для отечественного обывателя, как накормить поляка, приодеть француза, обогреть калифорнийца...

Административный энтузиазм по приобщению к передовому в принудительном порядке выкидывал на свалку (в соответствии с поступающими от прожорливого "НАВИМОРА" рекомендациями) последовательно "Капеллу", "Нефрит", "Дюфор" ...

Яхты не успевали прожить и половины отведенного им технологией срока, и только канцелярская проволочка спасла от той же участи "Петерсон": уже готовая прийти ему на смену "Корса" запуталась где-то в ведомостях со справками.

Очень похоже, что тем приобщением и был забит осиновый кол в самую возможность приподнять головку отечественному рахиту яхтенной индустрии: российские нефтедоллары вслед за советскими едва ли теперь потекут вспять в сторону "урюпинских" верфей.

По причине невыездного своего характера о делах заграничных я осведомлен со слов друзей-приятелей и побывавших "там" своих клиентов. Говоря проще, я не был даже в Гондурасе. Об ихнем менеджменте с бизнесом мне приходится размышлять по популярным дешевым журналам и цветным картинкам с видами.

Сличая два импортных яхтенных журнала со столетней разницей по году издания, "открыл" я очевидную метафизику, что позволяет выделять из пестроты сообщений исключительно "нетленное и вечное".

Первое и главное: все у них не как у людей. Мухи напрочь отделены от котлет, богатые не яхсаются с бедными, здоровые и нормальные не вступают в дискуссии с яйцеголовыми. Я не смог нигде найти гандикапных пересчетов "фолькботов" на "макси". Ни разу не встретил острой полемики между клубным боцманом и выпускником Массачусетса. И за все 100 лет - ни одного призыва к массовости и принудительному разведению парусов.

С изобретением стеклопластиковой матрицы и самого понятия серийной яхты (где-то с 50-60-х гг.) нигде и никогда обмерно-гандикапные соображения уже не имели той значимости в яхтинге, какую до сих пор

придают ему наши местные глашатаи и агитаторы. С того времени формульно-гандикапный флот занял жизненно важную, но уже навсегда маргинальную позицию и перестал быть предметом забот и головной боли массового яхтсмена.

Она, эта головная боль, в виде многосложной алгебраической конструкции (ССА-RORC-IOR) перешла во владение и стала предметом забот и любовного обустройства исключительно элитарно-профессионального круга, который придал ей, наконец, тот уровень законченности и совершенства, без коего невозможны никакие "формулы бизнеса". Это же достижение навсегда определило необратимость и практическую невозможность ее эксплуатации в мало-мальски плебейском режиме. Уровневые классы яхт, лишь вначале потолкавшись среди "публики", в полном своем составе перешли в разряд "страшно далеких от народа".

Подавляющая масса так называемых спортивных календарей (клубных, межклубных, городских и национальных) базируется у них на организации соревнований в рамках лодок, построенных по одному проекту (даже не монотипов), которые, в независимости от места постройки, по степени технологического плюрализма редко выходят за рамки цвета палубы и спинакера (замеченных в изобретательстве списывают в отходы).

Как правило, должно равновесие соблюдается по оформленной договоренности (правила класса) между фирмой-изготовителем и лицом, представляющим интересы уже водоплавающих судовладельцев (ассоциация класса). Уже немногие из них помнят, что "Соната" была когда-то минитонником, а "Роббер" - четвертьтонником; прочие стартуют группами на яхтах, у которых и вовсе "слова и музыка - народные". Поэтому практикуемый иногда и параллельно пересчет результатов (через гандикап, и всегда несложный) между типами яхт уже не имеет особой значимости и последствий для флота. Приоритетным всегда считался результат в "своем" типе яхт: победители в группе пьют пиво/шампанское, призеры гандикапного пересчета получают справку и выписку из протокола.

Формула этой массовой цивилизации выглядит незатейливо: судовладение - факт, членство в ассоциации - следствие (необязательное), а участие в спортивных мероприятиях - безвредное баловство и развлечение.

Нехитрость интеллектуального оформления массовой цивилизации яхтинга приобрела такое неоспоримое преимущество перед так называемой "элитарно-профессиональной", что уже навсегда перестала быть игрушкой и заложницей разборок между крутыми и яйцеголовыми и не содрогается всякий год от исторических решений ORC,

YRU и прочих спецучреждений. Именно в этом залог живучести и возможности самого существования массового яхтинга (сэйлинги с рэйсингами сами потом прилепят).

В переводе на язык отечественных мероприятий такой яхтинг выглядел бы до неприличия просто: "Нефрит" - 1,0; "Ассоль" - 0,98; "Дюфор" - 1,01 и проч., где цифры - для факультативного, при желании, пересчета времени и результатов (чтоб "как у взрослых").

Теперь о том, что обещано в заглавии. Про озеро с формулой.

На Онеге не был лет десять, с тех пор как тамошнее чемпионство перестало приносить доход. Со слов нынешних участников, онежские чемпионы еще неплохо идут в "таганрогах", уже в соседнем со мной городе они стоят где-то между брокерами и дилерами (всегда их путаю). Гонялся я в те времена, когда процветали две формулы: одна - прекрасная, когда выигрывал ты, и еще другая — отвратительная, по которой выигрывал сосед. Яхтсмен разводился от того злой, поджарый и спортивный.

Сейчас, слышал, все по-другому! Столичные ученые объяснили, что нам те формулы не подходят по климату с менталитетом. Изобрели свою, "справедливую". По ней теперь ни первых, ни отстающих. Говорят - так, мол, спокойнее и, главное, ближе к национальным традициям.

Про матчась.
Судьбой отвалившегося "навиморовского клеща" и его русских перспектив я не опечален. А из зачатых еще в советские времена и произведенных к сегодняшнему дню в значимом количестве яхт ("Ассоль", "Нева", "Рикошет" - все были сделаны вопреки мнению яйцеголовых начальников) при желании (то есть, финансах) можно было сложить фундамент отечественного яхтинга только в случае, если бы удалось разом переловить всех "формотворцев" с "регистраторами" и "мерителей" с "сертификаторами". Но такого вчера не случилось, а сегодня, похоже, и поздноватого. Как всегда.

Про грядущий национальный монотип пусть пишут, кто помоложе: они, монотипы, как я заметил, заводятся не от размышлений с чернильницей, а совсем от другого. Как дети.

Игорь Сиденко