



АССОЦИАЦИИ КЛАССОВ: ПРИ ВСЕМ БОГАТСТВЕ ВЫБОРА ДРУГОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ



ВАСИЛИЙ КРАВЧЕНКО

Руководитель Комитета массового, любительского и студенческого спорта президиума Всероссийской Федерации парусного спорта, президент Российской Ассоциации яхт класса «Финн», международный меритер яхт класса «Финн»

В последние годы в парусном спорте все большую роль начинают играть ассоциации классов яхт. Они стали активно появляться после развала советской системы как элементы самоорганизации яхтсменов и судовладельцев для восполнения образовавшегося вакуума в соревновательной деятельности. Появились ассоциации, которые добились серьезных успехов и смогли собрать солидный флот и проводить собственные интересные регаты. У всех на слуху были Ассоциация «Микро», Ассоциация флота «четвертьтонников», «Картер 30», «Снайп», «Дракон», «Звездный». Поднялась Ассоциация класса «Финн», появились и раскрутились Open 800, национальный класс «ЭМ-Ка»... Локально, по регионам люди тоже объединялись: оживали классы «Летучий Голландец», «Солинг» и др. В интересном формате «второе дыхание» появилось у класса «Луч» — через регаты с пересадками «Who is Who»... Где-то успехи были громче, где-то скромнее, но благодаря этой активности начали объединяться, возвращаться в парусный спорт яхтсмены или приходили новые. Ассоциации разных классов присматривались друг к другу, некоторые объединялись между собой для прове-

дения тех или иных мероприятий.

В 2008 году родилась идея создания Комитета Ассоциаций. Первым совместным проектом всех активных ассоциаций стал стенд под эгидой ВФПС на бот-шоу в 2009 г. в Москве. Тот драйв, задор и интерес, которые были продемонстрированы во время выставки, показали, насколько мощный общественный ресурс заложено в ассоциациях классов. Выходом для этих идей и настроений стал круглый стол представителей ассоциаций классов, проведенный в январе 2013 г. Это собрание определило формат и программу работы Комитета Ассоциаций, который впоследствии был оформлен в ВФПС как Комитет массового, любительского и студенческого спорта.

Одним из результатов работы Комитета стала подготовка, утверждение и реализация положения о признании классов и ассоциаций классов, который стал фундаментом и катализатором для оформления существующих и появления новых ассоциаций и уже дал первые быстрые результаты: за 4 месяца оформилась 21 ассоциация, появился справочник классов. Об этом документе хочется поговорить более подробно.

Прежде чем приступать к какой-либо систематизации, надо было понять, ради чего

весь балаган. Для многих яхтсменов стояли вопросы: зачем собираться в ассоциации классов? в каком формате должны организовываться ассоциации? почему необходимо взаимодействие ассоциаций с ВФПС и в каком формате оно должно осуществляться? На эти вопросы мы и попробовали ответить. И так, обо всем по порядку.

Зачем вообще собираться в ассоциации? Ведь ничего не мешает гонщикам просто приходить на соревнования, особо не заботясь обо всем остальном. Не будем забывать, что для большинства парусный спорт — это хобби, место отдыха, и мало кто желает загружать себя общественной работой. Движущей силой здесь, конечно, является желание так или иначе устроить свой досуг. Шаг первый: гонщики начинают контактировать друг с другом, чтобы съехаться на какие-либо соревнования и сделать их интересными за счет увеличения числа участников и уровня подготовки спортсменов. Шаг второй: такое организованное участие в соревнованиях приводит к тому, что появляются пожелания по совершенствованию их формата, корректировке сроков и т. д. В этом случае уже без первичной самоорганизации не обойтись. Организация, организаторы не могут реагировать на размытое «мнение общественности» — им необходимо опираться только на четко выраженное решение, достигнутое цивилизованным способом.

Ассоциация класса — это естественная форма самоорганизации яхтсменов, владельцев яхт, выступающих в одном классе.

Такая самоорганизация становится еще более востребованной, когда дело доходит до организации собственных соревнований. Третий шаг — всерьез заявить о себе как о самостоятельном коллективе и, возможно, отдельном юридическом лице, — возникает в следующих случаях: если для привлечения спонсоров требуется официальный статус соревнований; если участники соревнований желают получать разряды по результатам соревнований; когда появляется возможность получить финансирование на проведение соревнований или приезд иногородних, иностранных участников. На это еще накладывается ужесточающееся регулирование любой соревновательной деятельности в нашем государстве, когда появляются проблемы с согласованиями проведения мероприятий в различных органах. В итоге мы приходим к необходимости вносить соревнования в календари региональных федераций или Всероссийской федерации. На этом этапе не обойтись без образования собственного юридического лица или сотрудничества с таковым, чтобы через него осуществлять необходимые действия по внесению своих регат в календари соревнований. Обычно это делается посредством создания региональных общественных организаций или взаимодействия с клубами, региональными ФПС.

Следующий шаг к полноценному оформ-



СЕРГЕЙ СТЕПАНОВ

Генеральный секретарь Ассоциации яхт класса «Микро»

Началось все с объединения собственников яхт класса «Микро». Это помогло нам устраивать соревнования, гоняться выехили на отечественных «проблемных» лодках — других не было... Всех устраивало... до первых встреч с зарубежными гонщиками. Запретов вроде и не было, но и в мировую элиту класса было не пробиться. Тем не менее российский «Микро» рос и развивался, постепенно меняли матчасть, в класс стали переходить именитые гонщики, мировое сообщество увидело первых российских призеров и чемпионов высочайшего уровня, которые создали серьезную гоночную конкуренцию.

Появились амбиции по устройству соревнований должного уровня. Вместе с этим появились попытки нечистоплотных деятелей от спорта спекулировать на развивающемся классе, решить свои личные проблемы за счет рядовых гонщиков, из-за чего произошло уменьшение числа соревнований среднего уровня — тренировочных соревнований — и искусственное ужесточение правил участия в гонках. Российская элита класса «Микро» стала все чаще оставлять лодки за рубежом, чтобы не преодолевать бесконечные препоны на родине, наметился отток активных гонщиков в другие классы.

Выход был один — заявить о своем объединении официально, стать коллективным членом ВФПС и отстаивать свои права как полноправного члена. Но официальное признание не означало решения всех проблем. Обращались со своими идеями и мыслями в ВФПС и постоянно наталкивались на вязкое сопротивление и нежелание влезать в наши проблемы.

И вот тут Комитет массового, любительского и студенческого спорта оказался приятным и неожиданным подспорьем. Служба «одного окна», ненавязчивый «смотрящий» по парусным сообществам, «разводящий» в конфликтных ситуациях... Я говорю о Комитете, а подразумеваю Василия Кравченко — его руководителя. Именно он помог решать вопросы и с регистрацией, и с признанием ассоциации в ВФПС. Надеюсь, Комитет и дальше будет нам помогать.

ДМИТРИЙ ВОЛКОВ

Офицер класса «Ракета 270»



Новый национальный класс «Ракета 270» был создан в 2011 г. Флот рос, на мой взгляд, достаточно быстро (сегодня в реестре 92 лодки), но тренеры, директора клубов и владельцы яхт были озабочены отсутствием официального признания класса. Ассоциация класса «Ракета 270» прошла процедуру признания, принятия правил класса и теперь имеет право проводить регаты под эгидой ВФПС, в том числе первенство России. Это огромный шаг вперед. Без него швертбот «Ракета 270» до сих пор мог бы оставаться весьма популярной, удачной, но все же любительской лодочкой для клубных регат максимум.

лению ассоциации становится актуальным при выборе места проведения и проводящей организации соревнований уровня чемпионата России, первенства России, Кубка России, а также при решении вопросов взаимодействия с международной ассоциацией класса. Здесь уже должно быть участие и консенсус всех регионов, где развивается класс, и без межрегиональной общественной организации не обойтись, равно как не обойтись без тесной работы с ВФПС. В итоге мы приходим к тому, что для полноценной работы ассоциации альтернативы форме Межрегиональной общественной организации нет.

Почему необходимо взаимодействие Ассоциаций с ВФПС? Рано или поздно практически все ассоциации проходят через это. Ведь всегда первым возникает вопрос: «А почему кто-то посторонний может вмешиваться в то, где и как я буду заниматься своим хобби, организовывать свою парусную жизнь?»

Этот вопрос еще больше обостряется, когда современные реалии капиталистического строя сталкиваются с застывшими представлениями советской системы распределения в организации управления внутри Федерации, когда самостоятельными людьми пытаются управлять силовыми или запретительными способами.

Но, как бы мы ни ходили вокруг этого вопроса, рано или поздно упираемся в Федерацию — так уж устроено наше государство, другие государства, так устроена Международная Федерация парусного спорта (ISAF): в согласовании всех вопросов с государственными органами наше государство ставит между собой и яхтсменами Федерацию (будь то вопросы оформления разрядов, категорий, включения в календарь, оформления вызовов, согласований с Министерством спорта самого проведения соревнований, чтобы потом на воде не было проблем с ГИМС и т. п. — везде все документы принимаются через Федерацию). Федерация — это путь цивилизованного взаимодействия с организациями, которые заявляют проведение соревнований уровня первенства или чемпионата страны. Дистанцироваться и жить параллельной жизнью ассоциация может, но до определенного момента, пока не упрутся в некий потолок, и этот потолок сейчас постоянно снижается нашим государством. Остается только сотрудничать, а для достижения наибольшего эффекта — просто активно вливаться в работу Федерации и корректировать все необходимые моменты изнутри.

С другой стороны, и Федерация нуждается в ассоциациях классов. Самый главный аргумент: кому нужны соревнования без участников? Сегодня яхтсмены все больше и больше самостоятельны в своих решениях о том, куда и когда поехать. Авторитарно-распределительное управление в такой ситуации крайне сужает базу участников соревнований до тех, кто зависим от управления. В нынешних реалиях — это сборная страны и те, кто желает



АНДРЕЙ ПОЛТАНОВ

Директор и один из основателей проекта «Who is Who»

Комитет массового и любительского спорта взвалил на себя самую основную работу ВФПС — работу по привлечению молодежи к парусному спорту. Ведь только через массовость в спорте могут проявиться такие самородки, как Потапов, Пинегин, Манкин. Поддержка массовых соревнований, в которых могут принять участие как профессионалы, так и любители, как молодые спортсмены, так и ветераны паруса — тоже забота Комитета. С каждым годом Комитет обрывает сподвижниками, людьми, желающими сделать свой вклад в развитие отечественного парусного спорта.

При активной работе Комитета на воду вернулись многие ушедшие из паруса спортсмены. Некоторые из региональных федераций уже прислушиваются и присматриваются к деятельности комитета, желая научиться организовывать работу у себя на местах. Возрождение студенческого парусного спорта — еще одна из задач Комитета. И некоторые вузы уже начинают возобновлять парусные секции у себя.

«Хрустальный Кубок» — так назывались гонки с пересадкой в моем детстве, и я считаю, что этот формат уникален и великолепно выявляет именно гоночные качества рулевых! Этот формат был заложен в основу нашего проекта «Who is Who». Идея регаты «Who is Who» пришла в голову фанатам от паруса в 2001 году, когда они решили помериться силами между собой на «Лучах». Поначалу это был круг спортсменов, выступавших только на крейсерских яхтах, но с каждым годом число желающих вступить в борьбу росло. И выросло в международную регату: гонщики приезжают из бывшего СССР, а это сегодня уже другие страны. Украина, Белоруссия, Казахстан, Эстония... Вдобаве приятно, что яхтсмены объединяются независимо от границ, которые нас разделяют.

Глядя на все происходящее, мы решили не только проводить регату в Москве, но и выезжать в регионы. Трехлетний опыт показал, что и там есть еще гонщики, которые по тем или иным причинам не выезжают в Москву. Мы провели соревнования в Санкт-Петербурге и Ярославле, открыли Русский тренировочный центр в Дахабе (Египет), в этом году планируем провести гонки в Нижнем Новгороде. Кроме того, мы стали подтягивать детские классы, такие как «Оптимист», «Ракета 270».

Мы увидели, что экспорт таких регат в регионы дает толчок возрождению и развитию массового парусного спорта в местах их проведения, возвращению в парус яхтсменов, по тем или иным причинам отошедших от активной жизни, привлечению детей, повышению интереса со стороны местных руководителей. Думаем, что в рамках Комитета массового, любительского и студенческого спорта, объединив усилия, связи и ресурсы, мы сможем более эффективно применять этот нарабатанный потенциал в деле развития массового спорта.

в нее попасть. В итоге число участников все-российских соревнований в каждом классе сокращается настолько, что уже приходится говорить о невозможности подтверждения статуса всероссийских соревнований и тем более — первенства или чемпионата страны. Выход из этого тупика возможен, только если договариваться со спортсменами! А как? Вот тут на подмогу и приходит ассоциация!

Другой момент: каждый класс яхт имеет свой календарь соревнований, свои технические тонкости. Полноценно охватить, быть постоянно в теме каждого класса (а их число у нас приближается к сотне!) не под силу Федерации. Единственные, кто может квалифицированно помочь Федерации в этом, — все те же ассоциации классов: их члены постоянно участвуют в соревнованиях, отслеживают календарь, технические моменты правил, владеют ситуацией относительно состояния региональных флотов. В ассоциации входят не только спортсмены, но и тренеры и судьи. Они живут этим! Кому, как не им доверить подготовку решений, касающихся их классов? В ассоциациях класса сосредоточен

сумасшедший общественный потенциал, и Федерация должна быть заинтересована в сильных ассоциациях.

Почему актуально было начать работу именно с Положения о признании классов яхт и ассоциаций классов яхт? Дело в том, что накопились проблемы, которые не давали двигаться вперед. Во-первых, не было четко определено, кто именно и как принимает решения по администрированию класса, важным для класса вопросам. Здесь еще проявилась главная болезнь ВФПС: решения принимались в основном людьми, далекими от класса, но не было никого конкретного, кто бы нес ответственность за последствия этих решений. Во-вторых, непрозрачность и нечеткость отношений между ассоциациями и ВФПС: с одной стороны, исполнительные органы не спешили отпускать полномочия по управлению классами, ссылаясь на отсутствие или слабость ассоциаций, с другой — это мешало созданию и развитию ассоциаций классов. Еще одна проблема — разношерстность ассоциаций: какие-то из них были созданы энтузиастами «снизу», какие-то — по

назначению «сверху», где-то это были коммерческие проекты или проекты отдельных меценатов. Некоторые ассоциации были организованы больше для решения локальных задач, чем для развития и администрирования класса на территории России. Кроме того, некоторые ассоциации вообще остались существовать только на бумаге. Плюс определенный «холодок» между яхтсменами и ВФПС, ставший следствием описанных выше проблем, а также попыток навязать членство в Федерации запретительными и ограничительными мерами.

Итак, потребовалось перевести все эти отношения на «системные рельсы». Сложность задачи была обусловлена еще тем, что в разных классах собираются разные по менталитету, опыту и материальному положению яхтсмены. По-разному переплетены и интересы спортсменов, ВФПС и государства. Поэтому воплотить в жизнь какую-то универсальную жесткую модель взаимодействия здесь невозможно.

Выход был найден: вместо изобретения универсальной модели управления и внедрения ее поверх самостоятельных коллективов, мы решили лишь определить рамки, в которые следовало попасть, чтобы избежать противоречий федеральным законам и регламентам ISAF, и основные принципы, с которыми следовало сверяться в спорных ситуациях. В итоге Комитет выбрал следующую тактику:

- 1) Не становиться между ассоциациями, яхтсменами и ВФПС, но при этом стать хорошим инструментом в их руках для решения своих задач.
- 2) Не стремиться охватить «всех и вся», но помочь в первую очередь тем ассоциациям классов и яхтсменам, кто желает взаимодействовать с ВФПС.
- 3) Не бороться ни с кем, но активно эволюционно менять ВФПС изнутри, продвигая принципы «Федерация для яхтсменов, но не наоборот» и «Ассоциации классов — это органичная составляющая Федерации — важный инструмент для управления классами яхт».

Это определило и наполнение Положения о признании классов яхт и ассоциаций классов.

Далее встал вопрос: с чего начать в систематизации отношений? Копировать зарубежные подходы здесь бессмысленно, поскольку у нас другая ситуация и условия. Легче было начать с «чистого листа» и двигаться вперед



согласно математической логике, полностью абстрагировавшись от политики.

В основе взаимодействия лежит простая формула, в которой мы должны определить оставляющие: субъект – объект воздействия – действие, где в нашем случае субъект — это Федерация, ассоциация класса, класс яхт; объект воздействия — точка пересечения интересов; действие — порядок того, кто и как принимает решения по точке пересечения интересов и далее несет за это ответственность (важно, чтобы не было разрыва между точкой принятия решения и точкой ответственности).

Если говорить про субъекты, то с понятием «федерация» сильных разночтений не возникало, а вот понятия «класс яхт», «ассоциация класса яхт» были сильно размыты. Кроме того, в случаях, когда говорилось, что какие-то функции по управлению классом берет на себя Федерация, не устанавливалось никакой персональной ответственности внутри исполнительных органов Федерации. В части объектов воздействия и порядка действия уже тем более был полный «туман». Невозможно говорить про круг интересов, не определив объекты, и уж тем более бесполезно трогать «процедурные моменты» — это все равно, что начинать строить дом с окна или крыши.

Чтобы разобраться с большим числом быстро появляющихся новых классов и для закладки надлежащей системы управления этими классами, было введено понятие «признанный ВФПС класс яхт». Как мы все понимаем, понятие класса вводится для определения принадлежности той или иной яхты к определенной группе, внутри которой проводится состязание. Теперь представьте себя в роли организатора соревнований, который должен понять, входит данная яхта в группу или нет. Для этого у него должны быть четко определены технические критерии (правила класса), должен быть специалист, который

сможет проверить соблюдение критериев (меритель). К ним еще добавляется орган управления классом (ассоциация класса или офицер класса) для легитимного разрешения спорных вопросов, касающихся администрирования класса. В итоге мы приходим к тому, что класс яхт — это не просто название и эмблема, но обязательно и правила класса, и орган его управления в стране, и технические специалисты — мерители (технический комитет). Исходя из этого и класс признается только при наличии минимально необходимых для его обслуживания атрибутов.

Для определения субъекта — ассоциаций классов яхт — было введено понятие «признанной ВФПС ассоциации класса». Это требовалось, чтобы отделить действительно рабочие ассоциации от просто коллективных членов Федерации. Здесь были введены вполне естественные и справедливые требования.

Четко сформулированные понятия объектов и их рамки помогли проще выстраивать и взаимодействие. Дальше уже можно было описать круг интересов (фактически перечислить пункты, связанные с администрированием классов) и по логике разложить зоны ответственности и процедурные моменты.

Документ долго вынашивался, прошел несколько этапов открытого общественного слушания, проработки с экспертами. Некоторые моменты ждали определенности по смежным вопросам, таким как структура и полномочия комитетов президиума и исполкома ВФПС. Хотелось максимально облегчить возможность для признания активных ассоциаций классов и соответствующих развивающихся классов, чтобы не препятствовать развитию, но при этом слегка направить все это движение в то русло, в котором было бы меньше столкновений и противоречий с существующими регламентами и законами в стране, в ISAF.

Больше всего споров возникло вокруг критериев минимальных требований к классам и ассоциациям классов и их конкретным численным параметрам. В итоге удалось сократить критерии до того уровня, который требуют законодательство и регламенты ISAF, а внимательное про-

чтение регламентов ISAF поставило точку в спорах по конкретным значениям и планкам.

Что дало это положение ассоциациям классов? Стали понятны и прозрачны правила игры! Теперь есть расписанный алгоритм действий. И это дало толчок оформлению существующих ассоциаций и появлению новых: на сегодня среди признанных и подавших на признание ассоциаций классов уже числится 21 коллектив (и это всего лишь спустя 4 месяца после принятия Положения!). И это действительно активные коллективы, которые целенаправленно собрались, чтобы развивать свои классы.

С другой стороны, и исполнительным органам Федерации стало проще строить вертикаль взаимодействия с яхтсменами по классам: им не надо разбираться во внутренних спорах эфемерной парусной общественности, решать, кто правильнее, правее или весомее с риском быть обвиненными в предвзятости. Достаточно взаимодействовать с выбранными легитимно лидерами, официально выражающими выработанную внутри коллективов точку зрения или позицию.

Кроме того, работа по признанию классов значительно облегчит ВФПС работу с календарем соревнований: по логике центральные соревнования уровня первенства и чемпионата страны должны остаться только в признанных классах, имеющих собственные ассоциации или офицеров.

Подводя первые итоги, можно сказать, что построенный механизм признания классов, ассоциаций классов заложил серьезный фундамент и мотивацию для ускорения объединения яхтсменов в ассоциации. А ассоциации классов — это саморазогревающийся, саморегулируемый общественный ресурс, который даст парусу как системность, так и массовость, не дожидаясь серьезных капитальных вливаний со стороны Федерации или государства! ❖

