



## Парусный спорт за рубежом

*Молодым людям, замышляющим такое плавание, я скажу: «Отправляйтесь!»*

*Дж. Слокам, «Один под па русами вокруг света»*

За рубежом парусный спорт возник раньше всего в странах с развитым мореплаванием — в Англии и Голландии. Зарождение его тесно связано с профессиональным плаванием на небольших парусных судах, где преимущество в скорости позволяло успешно конкурировать, например, в рыболовстве или лоцманской службе. Спортивный интерес, возникший в процессе улучшения ходовых качеств таких судов, проведение гонок между ними привели к созданию специальных судов, предназначенных только для любительского плавания, которые стали называться яхтами.

Со временем число владельцев яхт, в большинстве своем уже ничего общего не имеющих со службой на море, возросло настолько, что появилась потребность в создании специальных

От голландского слова «jagie» — так в Голландии в XVII веке называли небольшие быстроходные одномачтовые суда. По данным известного в дореволюционной России яхтсмена Г. В. Эша, автора популярного «Руководства для любителей парусного спорта» (1895 г.), рождение парусного спорта за рубежом можно датировать 1670 г., когда в английском городе Вульвиче состоялись первые в мире официальные гонки между яхтой короля Карла II и голландской шхуной. С этого времени состязания между отдельными владельцами яхт стали проводиться вначале в Англии, а затем и в других странах Западной Европы и Америки.

Первичные организации яхт-сменов за рубежом — яхт-клубы — появились в Англии в 1720 г., когда в ирландском городе Корке был учрежден Водный клуб коркской гавани, первый европейский яхт-клуб, вскоре, однако, распавшийся. Свое современное название общества яхтсменов получили от организованного в 1810 г. в английском городе Коусе «Яхт-клуба». Число английских яхт-клубов росло довольно быстро. Ставя перед собой чисто спортивные задачи, они организовывали самые различные гонки, вплоть до крейсерских гонок вокруг Британских островов.

К 1830 году клубный яхтенный флот Англии вырос до пятисот вымпелов. Парусный спорт возводится в ранг национального. В знак того, что он находится под особым покровительством короля, все яхт-клубы с 1833 года стали называться «Королевскими эскадрами яхт». В 1875 году все английские яхт-клубы объединились в Королевскую парусную ассоциацию. В настоящее время в нее входит более полутора тысяч различных клубов и парусных обществ.

В США первый яхт-клуб появился в 1811 г. в Нью-Йорке. В 1832 г. был создан первый шведский яхт-клуб в Стокгольме, в 1835 г. — яхт-клуб в Берлине, в 1838 г. — гоночное общество в Гавре. К концу XIX века в Европе насчитывалось уже более двухсот яхт-клубов.

Росло и число яхтсменов. Парусный спорт из чисто аристократического занятия, каким он был в период своего зарождения, постепенно превращался в спорт относительно массовый.

Правда, большинство любителей могли рассчитывать только на приобретение старых, вышедших из класса судов. Но именно это и послужило толчком к созданию дешевых в постройке и сравнительно простых по конструкции яхт — гоночных и крейсерских яхт-монотипов серийной постройки, стоимость которых много меньше стоимости яхт формульных классов штучной постройки.

В 1851 году состоялась первая официальная встреча яхтсменов Англии и США. Для этих гонок американский судостроитель Дж. Стирс построил новую яхту — шхуну с символическим названием «Америка». В гонках, которые проводились на «Кубок сотни гиней» вокруг острова Уайт между 15 английскими яхтами, «Америка» прошла 50-мильную дистанцию за 10, 5 часа, намного обогнав своих соперников. Кубок, который был увезен в США, в 1857 году был переименован в «Кубок Америки» и стал традиционным переходящим призом для участников межконтинентальных гонок. В настоящее время эти гонки проводятся в 12-метровом классе

С 1900 г. парусный спорт вошел в программу олимпийских игр, а в 1907 г. начал свою деятельность Международный союз парусных соревнований (ИЯРУ). С созданием этого Союза появилась возможность для организации и проведения международных встреч: была выработана международная формула обмера (так называемая R-формула, по которой и в настоящее время обмеряются 12-метровые яхты для гонок на «Кубок Америки»), а также единые правила соревнований, обязательные при проведении международных гонок. Эти правила были признаны большинством стран и для национальных гонок.

Кроме ИЯРУ делами парусного спорта за рубежом занимаются еще и международные ассоциации яхт отдельных классов, регулирующие правила этих классов, проведение в этих классах первенства мира и континентов, регистрирующие яхты. Объединяя владельцев яхт одного класса, эти ассоциации управляют делами классов «Звездный», «Дракон», «Финн», «Летучий голландец» и многих других.

К настоящему времени наибольшего развития зарубежный парусный спорт достиг в США, Англии, Дании, Швеции, Норвегии, ФРГ, Италии, Аргентине, Австралии, Финляндии, Франции. Успешно развивается он и в социалистических странах:

Польше, Венгрии, Болгарии, Чехословакии и ГДР. Не менее широко за рубежом распространены и крейсерские гонки, часто океанские.

Наиболее популярны такие традиционные гонки, как Бермудская (Ньюпорт, США — Бермудские о-ва), Торбей (Англия)—Лиссабон, гонки на «Адмиральский Кубок» в Англии и гонки яхтсменов-одиночек через Атлантику. В 60—70-х годах были впервые организованы несколько кругосветных гонок, или, как еще их называют, гиперокеанских. В 1973 г. состоялись гонки крейсерских яхт высших классов *IOR* по маршруту Портсмут — Кейптаун — Сидней — Рио-де-Жанейро — Портсмут, а в 1975—1976 гг. — гонки по пути шерстяных клиперов XIX века из Лондона в Сидней вокруг мыса Доброй Надежды и из Сиднея в Лондон вокруг мыса Горн. Все эти гонки были гандикап-ными, что позволяло участвовать в них не только яхтам специальной постройки, но и серийным судам.

Среди крейсерских плаваний нужно отметить плавание яхтсменов-одиночек. После американца Дж. Слокама, в 1895 г. открывшего эру кругосветных одиночных плаваний, уже несколько поколений яхтсменов освоили эту труднейшую трассу.

Из покорителей Мирового океана последних лет можно назвать англичан Ф. Чичестера (1966—1967 гг.), Ч. Блайта (1970—1971 гг.), Д. Скотт-Каупера (1979—1980 гг.), поляков

Л. Телигу (1966—1969 гг.), К. Барановского (1972—1973 гг.), З. Пухальского (1976—1980 гг.) и первую женщину, выдержавшую в 1976—1978 гг. испытание одиночеством, Кристину Хойновску-Лиске-вич. В 1982 г. Д. Скотт-Каупер стал первым, кто обошел вокруг света дважды..

Яхтсмены разных городов в первый раз встретились в 1928 г. на I Всесоюзной спартакиаде. Победителям гонок на этой спартакиаде — кронштадтцу А. К. Бальсевичу (килевые яхты) и представителю Самары Н. А. Мясникову (швертботы) — впервые было присвоено звание чемпиона СССР по парусному спорту.

Соревнования на первенство СССР по парусному спорту стали проводиться с 1936 г. Два первенства, проведенные до войны (1936—1938 гг.), во многом способствовали развитию парусного спорта в стране.

Большое значение для развития парусного спорта имело его возрождение в Москве. Вначале московский яхтенный флот составляли несколько швертботов, которые в 1937 г. перегнала в столицу группа ленинградских яхтсменов. А в 1938 г. в Москве было уже более 100 швертботов, четыре яхт-клуба и более четырехсот яхтсменов, актив которых составил ядро Всесоюзной парусной секции.

К началу 40-х годов парусным спортом в СССР занимались уже тысячи спортсменов. В составе спортивного флота появилось много яхт, построенных по Правилам классификации 1936 г.: килевые крейсерско-гоночные яхты классов Л-45, Л-60 и Л-100, швертботы для озерного и прибрежного морского плавания класса М-20, речные гоночные швертботы классов Р-20, Р-30 и Р-45, швертботы-одиночки класса Ш-10. Все эти суда были сконструированы и построены в Ленинграде, Горьком, Куйбышеве. Яхт-клубы Ленинграда, Одессы, Николаева. Речные яхт-клубы Москвы, Саратова, Перми, яхт-клубы ВМФ в Кронштадте и Севастополе воспитали немало отличных яхтсменов: И. Матвеева, С. Зимина, Р. Алексеева, К. Александрова, Ю. Хитуна, Н. Мясникова, Н. Селаври и многих других.

Спортивно-массовая работа предвоенных лет не прошла бесследно. Многие яхтсмены, в частности ленинградские, в годы Великой Отечественной войны успешно воевали на катерах. Большую помощь осажденному Ленинграду оказали яхтсмены-буеристы — они участвовали в создании Дороги жизни на Ладожском озере и в организации дозорной службы и связи между сигнально-наблюдательными постами на льду Финского залива.

Развитие советского парусного спорта после окончания Великой Отечественной войны шло стремительным темпом. Довоенный яхтенный флот был не только восстановлен, но и значительно пополнен судами новых национальных и международных классов. [Уже в 1945 г. было проведено первенство СССР. Включились в активную работу яхт-клубы Прибалтики; яхтенное судостроение получило новую базу — экспериментальную спортивную судостроительную базу в Таллине.

После 1945 года гонки на первенство СССР стали проводиться ежегодно. В 40-е же годы были пересмотрены основные документы по парусному спорту — Правила постройки и классификация яхт, Правила соревнований, программы подготовки яхтсменов.

До начала 50-х годов советский парусный спорт был ограничен узкими национальными рамками. Яхтенный флот состоял и пополнялся судами национальных классов. Увлечение гонками с пересадкой на относительно спокойной воде в значительной степени снизило уровень морской подготовки спортсменов. Классные гонки проводились редко в качестве

тематических соревнований. Все это привело к значительному отставанию нашего парусного спорта от зарубежного. И хотя тактическая подготовка у наших яхтсменов была хорошей, к встрече с яхтсменами других стран они были не подготовлены.

В 1952 г. советские яхтсмены впервые вышли на международную арену, приняв участие в Играх XV Олимпиады в Хельсинки. Несмотря на то что в составе команды были лучшие гонщики страны, олимпийская регата была проиграна — сказались отсутствие опыта между народных состязаний в классных гонках, недостаточное знакомство с яхтами олимпийских классов и несовершенство системы подготовки яхтсменов-гонщиков.

Поражение в Хельсинки заставило коренным образом пересмотреть всю систему учебной работы, в которой большое внимание стало уделяться технической и морской подготовке на спортивных верфях было налажено строительство яхт международных классов; все соревнования на личное и командное первенства стали проводиться как классные гонки; были организованы встречи наших парусников с яхтсменами Финляндии и Швеции.

Такая целеустремленная работа позволила к Играм XVII Олимпиады в Риме (1960 г.) поднять мастерство наших ведущих яхтсменов до уровня международного класса. В гонках в Неаполитанском заливе советские гонщики завоевали золотые медали в классе «Звездный» (рулевой Т. Пинегин, шкотовый Ф. Шутков), серебряную медаль в классе «Финн» (рулевой А. Чучелов) и заняли зачетное шестое место в классе «Летучий голландец» (рулевой А. Шелковников)

Результаты последующих олимпийских регат убедительно показали, что советские яхтсмены прочно заняли одно из ведущих мест на парусном Олимпе. Так! на гонках XVIII Олимпиады пятое место заняли Т. Пинегин и А. Шелковников; на гонках XIX Олимпиады золотой медалью в классе «Финн» был награжден В. Манкин; удачно сложилось выступление нашей команды и на XX Олимпиаде: золотая медаль в классе «Тем-пест» была присуждена В. Манкину, три участника вошли в десятку сильнейших; две серебряные медали, два четвертых и одно пятое место — итог выступлений наших гонщиков на XXI Олимпиаде.

Не была исключением и регата XXII Олимпиады в Таллине: двукратный олимпийский чемпион В. Манкин завоевал третью золотую медаль в классе «Звездный», серебряный призер XXI Олимпиады А. Балашов был третьим в классе «Финн», Б. Будников стал серебряным призером в классе «Солинг», два участника нашей команды — в пятерке сильнейших

Мы стали серьезными соперниками и на международных чемпионатах, и в отдельных региональных гонках. Так в. Манкин завоевал в 1973 г. звание чемпиона Европы и мира в классе «Финн». В этом же классе чемпионом Европы 1977 г. среди юношей стал С. Хорецкий, а В. Потапов — чемпионом Европы в классе «Торнадо». На открытом чемпионате Европы 1982 г. в классе «Солинг» серебряным призером был экипаж Б. Будникова, бронзовым — Е. Кудрявцева. На регате в Канне советские яхтсмены заняли первые места в классах «Летучий голландец» (С. Бородинов) и «Финн» (О. Хоперский), второе и третье места в классе «Солинг» и второе на катамаране «Торнадо». А на XXXIV международной Балтийской регате (Таллин, 1983 г.), ежегодно привлекающей яхтсменов многих стран, советские гонщики выиграли первые места в шести классах яхт и заняли одиннадцать призовых мест во всех классах..

Успешно развиваются в нашей стране крейсерские плавания. Уже в 20-х годах яхтсмены Ленинграда совершали плавания в Ладожское озеро и Балтийское море, в порты

Прибалтики, Финляндии и Германии. В 1931 г. одесские яхтсмены предприняли плавание в Стамбул на яхте «Комсомолец». Можно вспомнить и плавания ленинградских яхт «Ударник» и «Пионер» в 1934 г. вокруг Скандинавии и яхты «Стахановец» в Белое море.

В послевоенные десятилетия интерес советских яхтсменов к крейсерским плаваниям значительно вырос. Если в 50—60 годах наши яхты плавали в основном в отечественных водах или в пределах одного моря, то уже в 1971 г. ленинградская яхта «Сатурн» проложила путь в океан и обошла вокруг Скандинавию по маршруту «Ударника» и «Пионера». Вышли в океан и яхтсмены-дальневосточники, которые к концу 70-х годов на яхтах «Родина», «Россия» и «Чукотка» совершили несколько научно-спортивных плаваний по маршруту Камчатских экспедиций В. Беринга. В 1978 г. в порту Санта-Крус-де-Тенерифе (Канарские острова), на пороге Атлантики, побывала яхта черноморских яхтсменов из Николаева. А летом 1983 г. две яхты архангельского яхт-клуба «Водник» — «Соловки» и «Гренада» — прошли по древнему пути поморов на Шпицберген. К этому же времени выросла и популярность крейсерских гонок. Гонки на Кубок Балтики, Кубок Онеги, Кубок Черного моря, Кубок Днепра и Кубок

В 1983 г. эти гонки впервые проходились как международные с участием яхтсменов ПНР (4 экипажа) и Финляндии (3 экипажа).

В 1978 г. советские яхтсмены впервые приняли участие в международных сборах учебных парусных судов «Операция Парус», и экипаж ленинградской яхты «Рица» стал серебряным призером в гонках яхт. В гонках «Операции Парус-82» были представлены уже три советские яхты — «Флора», «Линда» и «Новик», занявшие соответственно второе, третье и четвертое места, а в 1984 г. «Флора» и «Новик» успешно участвовали в трансатлантической регате, проводившейся в рамках «Операции Парус».

Организационной формой советского парусного спорта является секция, работающая на базе яхт-клуба или водной станции ДСО, ведомства или города, которые обеспечивают стоянку, хранение и эксплуатацию яхт, а также ведут учебно-спортивную работу членов секции. Общественное руководство учебно-спортивной работой парусных секций, организацию и проведение соревнований осуществляют городские федерации парусного спорта. В союзных республиках, культивирующих парусный спорт, федерации, работающие под руководством Федерации парусного спорта СССР и республиканских спорткомитетов. В 1956 г. Федерация парусного спорта СССР вступила в члены Международного союза парусных соревнований (ИЯРУ). Представитель СССР является членом Постоянного комитета этого союза и его вице-президентом.