

Кубку Балтики – 40 лет

Борис Кришталь ■ В начале 60-х гг. теперь уже прошлого столетия яхтенный крейсерский флот Советского Союза составляли суда, построенные еще в 30-е гг., а то и до революции. Было также некоторое количество парусников, полученных после войны по репарации от Германии.



Яхты советской постройки – это Л-3, Л-4, Л-45, Л-60, Л-100. Значительное количество их удалось сохранить, не пустить на дрова во время войны в Ленинграде. В этом была заслуга Н.Ю. Людевига, отца советского парусного спорта, который умер от голода в блокадном городе.

Немногочисленные соревнования крейсерских яхт проводили местные федерации парусного спорта, и состояли они из классных гонок. Протяженность самых длинных трасс не превышала 100 мор. миль. В это время выдающийся яхтенный конструктор Анатолий Киселев спроектировал крейсерско-гоночную яхту «Л-6». По своим мореходным и гоночным качествам она не уступала лодкам подобного класса, выпускавшимся в западных странах. Прочный корпус и солидное парусное вооружение позволяли яхте развивать хорошую скорость. Руководству Ленинградской верфи ВЦСПС удалось включить

строительство яхт «Л-6» в план своей работы. С 1964 г. «шестерки» пошли в серию (12 штук в год) и стали быстро заполнять яхт-клубы. К концу 60-х гг. флот крейсерских яхт на всех морях страны значительно вырос, назрела необходимость расширить акваторию плаваний. Соответственно начало увеличиваться и количество соревнований яхт в этом классе. Федерации парусного спорта на местах стали ставить вопрос о проведении всесоюзных соревнований по крейсерским гонкам. По численности парусных вымпелов и количеству яхт-клубов лидировал Ленинград. Яхт-клубы общества «Труд», «Водник» и 55-й яхт-клуб ВМФ имели в своем составе опытных спортсменов, способных выступать на международном уровне в крейсерских гонках. Все это и послужило предпосылкой к организации Всесоюзных парусных соревнований.

Редакция первого в СССР яхтенного журнала «Кия» учредила гонку крейсерских яхт по Балтийскому морю на

призы журнала. Соревнования получили название «Кубок Балтийского моря». В первых двух гонках 1969 и 1970 гг. принимали участие только по три яхты. По представлению редакции журнала Спорткомитет СССР принял решение с 1971 г. внести эти гонки в официальный календарь Всесоюзных соревнований. Основная заслуга в этом принадлежит ответственному редактору журнала В.И.Лапину, председателю Федерации парусного спорта Ленинграда контр-адмиралу Ю.А.Пантелееву, членам редколлегии Д.А. Курбатову и Н.В. Григорьеву. Гонки было решено проводить по новым международным правилам обмера и расчета гоночного балла – IOR (International Offshore Rules). Правила позволяли уравнивать шансы на победу в гонке при различиях в площади парусности, размерениях корпуса и конструктивных особенностях.

Включение гонок крейсерских яхт в официальный календарь Всесоюзных соревнований дало мощный

толчок развитию этого вида спорта и постройке яхт. Тому, кто занимал призовые места в таких состязаниях, присваивали звание мастера спорта СССР по парусным гонкам, что, естественно, способствовало повышению интереса спортсменов к ним и обострению борьбы.

Программа соревнований 1971 г. включала пять гонок общей протяженностью 580 мор. миль:

- 1-й этап: Ленинград–Таллин, 180 миль;
- 2-й: Таллин–Дирхам, 46 миль;
- 3-й: Дирхам–Ромассари, 185 миль;
- 4-й: Ромассаари – Пярну, 80 миль;
- 5-й: Пярну–Рига, 89 миль;

27 июня 1971 г. в Ленинграде у входного буя Петровского фарватера главный судья соревнований П.Т. Толстихин дал старт первого этапа «Кубка Балтики». Кстати, П.Т. Толстихин был главным судьей почти всех «Кубков Балтики» 1971–1988 гг. На старт вышли 37 яхт из Ленинграда, Прибалтийских республик и одна яхта из Москвы. Гонки проходили при различных погодных условиях: штили сменялись штормами, ясная погода – туманами и дождями. Полностью все этапы прошли 32 яхты.

Первый «Кубок Балтики» показал, что большинство экипажей и их яхт достаточно хорошо подготовлены к таким гонкам. Так, например, на этапе Таллин–Дирхам при попутном ветре 7 – 8 баллов, ночью большинство яхт несли спинакеры. Судейская коллегия, несмотря на отсутствие судейского судна, смогла нормально организовать старты и финиши на всех этапах. Отлично работала группа секретарей, обеспечивая четкий и быстрый пересчет времени приходов яхт по новым для них правилам IOR.

Победителями «Кубка Балтики»

тогда стали:

- 1-е место – «Амур» (я/к «Труд», Ленинград, капитан – Б.Д.Кришталь)
- 2-е место – «Кама» (я/к «Труд», Ленинград, капитан – Ю.В.Лобыничев)
- 3-е и 4-е места разделили «Сольвейг» (я/к «Труд», Ленинград, капитан – К.Г.Бойков) и «Санта Мария» (я/к «Калев», Таллин, капитан – О.К.Роосма)

В последующие годы «Кубок Балтики» энергично «набирал обороты». Уже вскоре на старт выходило более 100 яхт. Маршрут гонки стал проходить через все Балтийское море до Клайпеды и Балтийска, его общая

протяженность превысила 1000 миль. Участие в гонках принимали экипажи со всех морей страны. Эти соревнования способствовали постоянному повышению мастерства яхтсменов, как в тактике гонок, так и в навигации. Разгорелась острая борьба за уменьшение гоночного балла, совершенствование парусного вооружения, навигационного оборудования.

К сожалению, в 1988 г. всесоюзные гонки на «Кубок Балтики» прекратили свое существование, но парусному спорту России удалось пережить «лихие девяностые», сохранив практически весь крейсерский флот. И с 2007 г. силами петербургских энтузиастов «Кубок Балтики» начал возрождаться, постепенно развиваясь. Пока в нем принимают участие только спортсмены из Санкт-Петербурга.

Хотелось бы пожелать редакции журнала «Кия» вновь взять инициативу в свои руки и, как 40 лет назад, организовать новые гонки на «Кубок Балтийского моря», но теперь уже в статусе международных, чтобы в них смогли принять участие яхтсмены из всех стран этого региона. ■

Фото из архива автора

